139.

Armas y Letras

HEMEROTECA MUNICIPAL MADRID

REVISTA SEMANAL ILUSTRADA

Como un símbolo representativo de la tradición, marchan airosos los veteranos milicianos nacionales, al salir de San Francisco el Grande, después de conmemorar su fiesta del 7 de Julio, en Madrid

50 cts.

Ayuntamiento de Madrid

Banco Hispano de Edificación

Sociedad Civil Cooperativa de Crédito

AVENIDA CONDE PEÑALVER, 8 y 10 (GRAN VIA)

MADRID

Esta Sociedad facilita a sus asociados los medios para adquirir la CASA PROPIA; dinero para cualquier negocio; dotes para los hijos o un CAPITAL para la vejez; amortizando su importe con una cuota insignificante mensual.

Ayuntamiento de Madrid

PARA HOMBRES

Ayer ventrudo,
hoy enjuto,
es que uso
la FAJA DE JUSTO.

Carmen, 10.--MADRID

Ultimos modelos de Corsés para señoras y niños

COMPAÑIA TRANSATLANTICA

SERVICIOS DIRECTOS

LINEA A CUBA-MEJICO

Servicio mensual saliendo de Bilbao el dia 16, de Santander el 19, de Gijón el 20, de Coruña el 21 para Habana y Veracruz. Salidas de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, para Coruña, Gijón y Santander

LINEA A PUERTO RICO, CUBA, VENEZUELA-COLOMBIA Y PACIFICO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el dia 10, de Valencia el 11, de Málaga el 13 y de Cádiz el 15, para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Sabanilla, Colón, y por el Canal de Panamá para Guayaquil, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta u Valparaiso.

LINEA DE FILIPINAS Y PUERTOS DE CHINA Y JAPON

Siete expediciones al año saliendo los buques de Coruña para Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena. Valencia, Barcelona, Port. Said, Suez, Colombo, Singapoore, Manila, Hong-Kong, Shanghai, Nagasaki, Kobé y Yokohama

LINEA A LA ARGENTINA

Servicio mensual saliendo de Barcelona el dia 4, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires. Coincidiendo con la salida de dicho vapor, llega a Cádiz otro que sale de Bilbao y Santander el dia último de cada mes, de Coruña el dia 1, de Villagarcia el 2 y de Vigo el 3, con pasaje y carga para la Argentina

LINEA A NEW-YORK, CUBA Y MEJICO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el dia 25, de Valencia el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 para New-York, Habana y Veracruz.

LINEA A FERNANDO POO

Servicio mensual saliendo de Barcelona el dia 15 para Valencia, Alicante, Cádiz, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, demás escalas intermedias y Fernando Póo. Este servicio tiene enlace en Cádiz con otro vapor de la Compañia que admite carga y pasaje de los puertos del Norte y Noroeste de España para todos los de escala de esta linea.

AVISO IMPORTANTE

Rebajas a familias y en pasajes de ida y vuelta —Precios convencionales por camarotes especiales.—Los vapores tienen instalada la telegrafia sin hilos y aparatos para señales submarinas, estando dotados de los mas modernos adelantos, tanto para la seguridad de los viajeros como para su confort y agrado.—Todos los vapores tienen médico y capellán —Las comodidades y trato de que disfruta el pasaje de tercera, se mantiene a la altura tradicional de la Compañia.—Rebajas en los fletes de exportación —La Compañia hace rebajas de 30 °/₀ en los fletes de determinados articulos, de acuerdo con las vigentes disposiciones para el Servicio de Comunicaciones.

SERVICIOS COMBINADOS

Esta Compañia tiene establecida una red de servicios combinados para los principales puertos, servidos por lineas regulares, que le permite admitir pasajeros y carga para Liverpool y Puertos del Mar Baltico y Mar del Norte; Zanzibar, Mozambique y Capetown; Puertos del Asia menor, Golfo Pérsico, India, Sumatra, Java y Cochinchina; Australia y Nueva Zelandia; Ilo Ilo, Cebú, Port Arthur y Vladivostok, New Orleans Savannah, Charleston, Georgetown, Baltimore, Filadelfia, Boston, Quebec y Montreal; Puertos de America Central y Norte America en el Pacifico, de Panamá a San Francisco de California, Punta Arenas, Coronel y Valparaiso por el Estrecho de Magallanes.

SERVICIOS COMERCIALES

La Sección que para estos servicios tiene establecida la Compañia, se encargara del transporte y exhibición en Ultramar de los Muestrarios que le sean entregados a dicho objeto y de la colocación de los articulos, cuya venta, como ensayo, desean hacer los exportadores.

SOMBRERERIA de JORGE GRACIA

Agente exclusivo de las marcas inglesas

Casa especial en gorras de uniforme, roses de gala y de diario para el Ejército

ZARAGOZA, 58, COSO :-: Teléfono 752

Lea usted todos los domingos Armas y Letras

Ayuntamiento de Madrid

SERNA

COMPRO,
VENDO

Alhajas,

Papeletas del Monte,

Oro, Plata,

Relojes de buenas marcas,

Antigüedades,

Pianos, Autopianos

Escopetas,

Máquinas fotográficas,

Gramófonos,

Máquinas de escribir,

Prismáticos

y cualquier objeto de valor

HORTALEZA, 9

TELEFONO, 53-51

ARTICULOS DE OCASION

BORISOL ANTISÉPTICO Y DESINFECTANTE

Eficaz en las enfermedades de los párpados, nariz, boca, garganta, oídos y de los órganos génito-urinarios.

FARMACIA TORRES MUÑOZ.—San Marcos, 11.-MADRID

Impermeables -- Géneros ingleses

VIUDA DE JAIME FONT

ESPOZ Y MINA, 12 MADRID

Especialidad en composturas.—Se facilitan a plazos a los Sres. socios de la Cooperativa del Ministerio de la Guerra. Descuento del 12 por 100 a los mismos en operaciones al contado.

ESTABLECIMIENTO DE COMPRA Y VENTA

JOYERÍA - PLATERÍA - RELOJERIA

Máquinas fotográficas. - Gemelos prismáticos Busch - Zeiss - Goerz. Estuches de matemáticas y aparatos de precisión. - Pianos y pianolas.

JULIÁN VEGUILLAS DEPÓSITO DE GRAMÓFONOS Y DISCOS

Clavel, 13, e Infantas, 26.-Teléfono M 4.205.-MADRID

Escopetas - Artículos para caza y viaje. - Objetos para regalos. - Máquinas de escribir, bicicletas y motocicletas Pañuelos de Manila y mantillas de encaje

---

MELODIA S. A.

MADRID Avenida del Conde de Peñalver, 1

PIANOS VERTICALES Y DE COLA

(FABRICACION ALEMANA)

AUTOPIANOS INTERPRETADORES

MELODIA

Reproducen con absoluta exactitud las obras interpretadas por los mejores artistas del piano

---

Barniz charol Blanco para correajes del Ejército

Perseverante en perfeccionar la fabricación de mis barnices para correajes del Ejército, hoy puedo ofrecer ya un nuevo barniz para correajes blancos, que por sus condiciones tiene grandes ventajas sobre el empleo del albayalde y la cola (procedimiento antihigiénico y dañoso para la salud). Por su fácil aplicación y rapidez en secar permite obtener en breve tiempo un charolado tan perfecto, que en pocos minutos se presenta un correaje para una revista : : : : : : : : : : : : :

Precio del frasco, 1,75 pesetas

MUESTRAS A DISPOSICION DE LOS SEÑORES JEFES QUE LO SOLICITEN

UNICO FABRICANTE DEL ACREDITADO

BARNIZ AMARILLO

I. RODRIGO

TOLEDO, 90

PARA CORREAJES DE EL GUARDIA CIVIL

Marca "EL TRICORNIO"

MADRID

Ayuntamiento de Madrid

Año VII — Madrid 18 de julio de 1926 — Núm. 139

ARMAS Y LETRAS

Redacción, Admón. y Talleres: Calvo Asensio, 3 — Director: Vicente Valero de Bernabé

LEYENDAS DEL RIF

La Kabila de Ulad el Hach

Cuando la toma de Melilla, en el año 1496, por los españoles, estos moros, que residían en sus alrededores y eran dueños de ella, a los que se les conocía por los de Ulad Melili, se componían de las fracciones de Ulad Rahu El Hach, Ulad Had-du Ben Rahu, Ulad Iusef, Ulad Ham-mu ú Amar, Ulad Musa, Harafif y algunos moarabtin.

Los ulad melili y los moarabtin, que muchos residían en Beni-Sicar, marcharon a establecerse en Buankut, sosteniendo constantes luchas con los de Quebdana; estuvieron en Zajanin bastante tiempo, por ser éstos de la misma rama; pero una vez separados, continuaron las luchas con los de Quebdana, siendo en una de estas luchas derrotados los quebdanis; los de Ulad Melili tomaron posesión de Muley Dris, donde empezaron un pueblo y prohibieron a los quebdanis que tomasen agua de dicho punto, del cual tenían costumbre; por estas causas volvieron a nuevas luchas, derrotando de nuevo a los quebdanis, marchando al Garma, donde acamparon los ulad melili, mandando un emisario los de Beni Kiaten participándoles que levantasen el campamento y se fuesen de su territorio o les declararían la guerra.

Los ulad melili la contestación que dieron fué atacando a los de Beni Kiaten, derrotándoles y causándoles grandes bajas, marchando otra vez a Muley Dris y sosteniendo continuas guerras con Quebdana. En una de éstas eran casi derrotados los ulad melili, y emprendían precipitada fuga, cuando una mora, llamada la Faquira Miz-zar, cogiendo la bandera de los ulad melili, los arengó y se dirigió al fuego, y siempre avanzando hacia el enemigo consiguió que se rehiciesen los suyos, poniendo en precipitada fuga a los de Quebdana, que, gracias al arranque de esta Faquira, consiguieron recuperar lo perdido.

A pesar de esta victoria continuaban las luchas, y, cansados, la fracción de Ulad Rahu El Hach marchó a Cabo de Agua, donde se establecieron, posesionándose de las Chafarinas.

Pero siendo esta fracción de pocas familias y teniendo que sostener constantes luchas con los árabes, que venían con frecuencia a robarles los ganados, pidieron ayuda a sus hermanos, viniendo en su auxilio Ulad Iusef, y siendo impotentes para contener los constantes robos, llamaron a sus otros

hermanos, viniendo Ulad Had-du Ben Rahu, Ulad Ham-mu ú Amar y Harafif. Ulad Musa se quedó en Zajanin.

Entre las fracciones hermanas, menos Ulad Musa, se repartieron el terreno ocupado, y cuando Ulad Musa quiso unirse a sus hermanos, los demás les dijeron que los admitían; pero el terreno que ocupasen lo tenían que comprar por no haber venido cuando les pidieron auxilio.

Con los de Ulad Rahu El Hach vino el santón Sidi El Bachir El Grisi, nacido en Gris (Argelia), que es donde habitan todos los que son de la rama directa de Mahoma.

Sidi El Bachir El Grisi, con su hermano Sidi El Mojatar, salieron de su tierra y marcharon a Beni-Sicar, y de este punto vinieron con los de Ulad Melili. El Mojatar El Grisi, se quedó en Muley Dris.

Sidi El Bachir tenía varios hijos, que eran Sidi El Bachir, Sidi Abd-Er-Reheman, Sidi El Iamani, Sidi El Hedi, Sidi El Mojatar y Sidi Bonuar.

Sidi El Bachir El Grisi fijó su residencia en la altura y misma punta del Cabo; pasado tiempo, marchó a Muley Dris, donde murió, quedando en el Cabo sus hijos, y ocupando su puesto su hijo Sidi El Bachir. Este se dedicaba a los rezos, explicar y leer el Korán, y cuentan que tenía por costumbre, ir a la isla del Congreso a nado, acompañado de un esclavo por las tardes, para hacer la oración del Magreb, y una tarde en que el mar estaba bastante agitado, a la mitad de la travesía, el esclavo le dijo que el mar estaba demasiado agitado y que temía ahogarse, contestándole Sidi El Bachir que tuviese fe en el Dios único y que no volviese la cabeza atrás y no se preocupase de lo que pasaba a su alrededor, continuando la marcha; pero cuando llegó Sidi El Bachir a la isla y se disponía para subir a la altura, vió que el esclavo no le seguía y que éste había desaparecido; hizo la ascensión y sus rezos, regresando al Cabo, contando a su familia lo ocurrido, y uno de los esclavos le dijo que él, desde tierra, había visto que el esclavo que le acompañaba había vuelto la cabeza dos veces, como si temiese algo, y a la tercera vez desapareció.

Al día siguiente apareció el cadáver del esclavo flotando en el mar y pegado a la misma punta del Cabo; lo recogieron y enterraron e hizo ver que por falta de fe había perecido, "que aunque se vea uno en peligro, no se debe desconfiar de la misericordia de Dios y nunca volver la cabeza atrás".

Ayuntamiento de Madrid

MANCHAS DE TINTA

EL CID

He estado perplejo ante este héroe de la Historia, este paladín ibero, para tratarlo como héroe legendario. Me he preguntado qué es leyenda, y he visto que es el abrazo de lo fantástico con lo histórico; y con ello comprendo que don Rodrigo Díaz de Vivar tiene de ambas cosas trabada su vida. Con lo histórico se modela en el yunque augusto de la Historia, como un invicto guerrero que reluce sobre sus anales, como un esforzado paladín de rango hispano: con lo fantástico se forma el dulce efluvio de los sentimientos patéticos de la poesía, que ha trabado ese poema del juglar incógnito.

Su historia se halla llena de todas las coincidencias que, guiadas por el Sumo Hacedor, lleva al hombre a la cumbre del heroísmo, y con ello de la leyenda. Tiene todo él ese sabor grato que perfuman los seres privilegiados, los prototipos de la Humanidad; para que sea espejo de la caballería, de la nobleza y del abolengo. Vivar es un español más que encumbra su patria.

Vedlo como guerrero, descendiente del noble juez Jaén Calvo, que desde muy joven se pone a batallar contra las huestes invasoras a las órdenes de Don Sancho II, primero, y de Don Alfonso IV después, destacándose desde los primeros momentos como el preclaro batallador que parece tiene el don del cielo para la victoria, pues todos estos paladines, son seres privilegiados entre los humanos y cuyos pasos les guía Dios para que sean hombres esforzados, para el brillo de la Historia, y lleven la augusta aureola de la inmortalidad, para que mientras imaginaciones que piensan, le evoquen como alentador de magnas empresas. Y como ser privilegiado de grandes ideales tiene que luchar con los superiores de su tiempo; porque estos seres esforzados no pueden soportar el yugo de los superiores, necesitan remontarse con las alas de sus privilegios hacia la independencia, para ser pronto un cénit, una estrella de primer orden entre sus contemporáneos. Por eso Don Rodrigo Díaz de Vivar, tuvo que individualizarse, aunque veamos en la Historia que es desterrado por Don Alfonso IV, para formar huestes nuevas y batallar por su propia cuenta. Y en esta disidencia con el monarca de su tiempo, vemos el espíritu gigante y esforzado del Cid, modelado con los metales áureos de la Patria, su alteza de miras, el amor encendido hacia la defensa nacional; porque su alma era sumamente española y como española no podía luchar contra la ofensa de España, aunque tuviese que sacrificar las bajas pasiones humanas, en el ara sacra de sus ideales de héroe esforzado. Pues ya ved que se separa del Rey por contrariedades propias del orgullo de los monarcas absolutos, pero no piensa en la venganza, ni el odio, ni el orgullo tan propio en aquellos tiempos; porque, ante todo, como lema de sus ideales, ve brillar en su mente sólo una luz que brilla en todos los pasos de su vida: la Patria. Es despreciado, desterrado, sufre las contrariedades y las pruebas de todos los héroes y de los genios; y con ello no piensa nunca pasarse a las huestes invasoras de España para vengarse e ir en contra de quien le ofendió. No, su espíritu está más alto que las bajas rencillas personales y aunque se separa del monarca que le vitupera, sigue en defensa de su Patria, batalla por la gloria ibera, como si su Patria fuese su única esperanza de recompensa de sus actos, gala única que desea satisfacer en ansias de guerrero invicto. Para el Cid, la Patria fué el escudo de sus defensa, y por eso la Patria le abraza como hijo preclaro.

Con estos magnánimos ideales, organiza sus huestes, empezando a luchar contra las lides mahometanas, y se encamina hacia las tierras levantinas; porque sabe que son pasto de las huestes sarracenas y tienen montados sus castillos en las cumbres de las sierras, como atalayas de su defensa. Y por las fértiles tierras de Levante recorren sus huestes de victoria en victoria, apoyado por el clima benigno; y como si del "Mare Nostrum" que divisa a su lado, le diese aliento para tan gigantesca empresa, cual si el aliento de los héroes romanos y helénicos sonase con los ecos del oleaje que bañó tantas epopeyas y fué cuna de la civilización latina. Los azules del mar y del cielo, son los balsámicos alientos que le confortan para no desalentar de tan gigantesca epopeya, venciendo por doquier que su paso huella, y a tal llegó la renombradía de su fama, que los árabes sólo en oírlo nombrar, temblaban de pavor, cual si fuese el azote, cual nuevo Atila, que iba a destruir con la gallardía de su braveza todo el poder mahometano. Y como apoteosis de sus conquistas, después de ganar todas las plazas y castillos que se imponían a su paso, hace enarbolar en la ciudad de Valencia, en aquella perla de Levante, el pendón de la Patria, que aclama la gallardía del héroe. ¡Gloria a Don Rodrigo Díaz de Vivar! ¡Salve a su nombre!

Ahora, ya glorioso con sus conquistas, vedlo como esforzado caballero, como hidalgo de honor, como prototipo del abolengo de caballerosidad, como padre justo y como soldado honorífico. Pues si sus glorias bélicas eran suficientes para que sus hijas, doña Elvira y doña Sol, pudiesen ostentar ufanas los esponsales con los viles Infantes de Carrión, ¿cuánto habría de ser la afrenta para un caballero victorioso y un paladín esforzado, al ver que sus yernos se habían osado a ofender el honor inmáculo de su linaje, el cometer tal fechoría con sus hijas? El Cid se muestra vengador como soldado, caballero y linajudo; pues era necesario que la honra de un Don Rodrigo, como antes el germinador de la Reconquista, resplandeciese eternamente en los anales de la Historia. Es su venganza la misma justicia, el mismo ejemplo de caballerosidad... Se muestra una vez más como hijo de la sangre ibera, de la que no permite que nadie se atreva a ahogar una nobleza de su corazón, y es lo mismo volcán para las peleas bélicas, como lava para la venganza de la razón y de la justicia.

¿Estas son las nuevas de Mío Cid el Campeador, como dice el final de un celebérrimo poema? En toda esta figura existe la leyenda; ¿pues qué es ese relato incógnito del Poema del Cid, más que una fantasía forzada, apoyada por la Historia, que duerme en el dulce tálamo de la leyenda para soñar lás líricas y patéticas estrofas de la poesía? Sí, le vemos en medio de los anales, en un sentido, como un hecho vivo, patente y cierto; al mismo tiempo sentimos el recordarlo como algo fantástico en la realidad, cual si una neblina de leyenda fluyera a su alrededor, para darle a conocer como algo misterioso, que se necesita para ser héroe popular de un pueblo.

J. Bort Vela

Ayuntamiento de Madrid

¿NABOS O "ZANORIAS"?

G. García Arista ha sabido reflejar en estos cuentos baturros la psicología de la raza aragonesa, tan noble y tozuda. Galardón de las letras regionales, vibra en sus páginas el ambiente de Aragón, del clásico, del de vida sencilla y noblota que va desapareciendo en la vorágine de la vida moderna

I

—¡Hosús, hosús! ¡Qué hombrachos! No valís más que pa comer. Pero ¿que hacís mano sobre mano?

—¿Y qué vamos a hacer, si no hay trebajo?—se atrevió a replicar a su mujer el tío "Petismes", en nombre propio y en el de su hijo Nino.

—Pues cuando no hay que trebajar, se va a hacer leña: casualmente no hay ni amparo pa guisar esta noche la cena. Podíais irus al olivarcico de Valcardera y trair unos fajicos de ramulla. Si no, comeráis aleluyas.

Ni el tío "Petismes" ni Nino replicaron. Pusiéronse en pie y salieron a la calle que ya daba al campo. Y aunque nadie se lo había mandado, con ellos iba "Canelo", el perro de la casa, un animalote sucio y con pelo de hambre, que también es actor en esta verídica historia.

—Chiquio, pequeño—advertió el tío "Petismes" a su hijo a poco de emprendido el camino—: ¿l'has amprao algo a tu madre pa ichar un taco?

—Un piazo e tocino hi metido en medio pan de moyuélo.

—¡Ah, güeno! Porque hasta que golvamos a casa a comer hay un güen corro e tiempo.

Calló el tío "Petismes", y en su curtido rostro se dibujó un gesto de contrariedad.

—¿Qué le pasa a usté, padre?

—¡Qué mi ha de pasar! Que estoy viendo que hoy me va a ocurrir la de anoche, que tuve que cenar sin vino.

—¿Y de eso se queja usted? ¡Rediosla! ¿Y yo que tuve que beber agua sin cenar?

Calló el tío "Petismes", otorgando con su silencio a la indiscutible inferioridad de alimentación en que su hijo se hallaba.

Y siguieron andando. A poco trecho fijóse Nino en un verdoso campo que a la derecha del camino se extendía y cuyas plantas parecían por su aspecto nabos o zanahorias; y llamó hacia él la atención del tío "Petismes".

—Miusté, padre, qué plantero tan rico de nabos.

—Son zanorias, pequeño; son zanorias. ¿No ves las hojas?

—Pues en las hojas me fijo pa icir que son nabos.

—Pues son zanorias, ¡mostillo!, y a no replicar más.

—Le digo a usté que son nabos, y lo digo porque estoy mucho seguro.

—¡Hincarás tú un clavo con la cabeza! ¡Repijolero! ¿Te pa a tú si es cosa de que yo m'aiga pasao la vida con agua a la rudilla regando zanorias, pa que ahura vengas tú a dame liciones y salgas con la embajada de que son nabos?

—Pues son nabos.

—Pues son zanorias.

Y entre si eran zanorias o nabos, llegaron padre e hijo al olivarcico de Valcardera.

Mientras a "Canelo", que no entendía ni jota de agricultura, todo se le volvía mirar alternativamente a aquellos dos hombres, que llegaban sudorosos y rendidos de gritar y discutir un asunto que, a su parecer—al del chucho—, era de menos monta que el echar algo al coleto para satisfacer su hambre verdaderamente canina. Y en esto, ¡ay!, no pensaban los beligerantes.

Los cuales comenzaron su operación de hacer ramulla, cortando las ramas más pequeñas de los olivos, no sin que antes se quitara la chaqueta Nino—bien porque, como más joven, sintiera más calor, bien que quisiera estar más desembarazado para el trabajo—, dejando la prenda al pie de un árbol y tapando con ella las viandas que constituían su "lunch".

Poca era todavía la labor realizada cuando el tío "Petismes" dijo a su hijo:

—¿Sabes lo que pienso? Que, como con eso que has traído no hay pa un diente, podíamos, a la vuelta, arrancar unas zanoricas de aquel campo, pa postre.

—Si eran nabos, padre, y no valen crudos.

—Como vuelvas a icir eso, te estozolo, piazo e boche.

—Y aunque usté me estozole, aquello siempre serán nabos.

Y vuelta a empezar. Hasta que a uno de ellos se le ocurrió hacer la prueba "de visu", yendo al campo en cuestión y arrancando unos cuantos ejemplares.

Y así lo hicieron, marchando en mangas de camisa, como estaban, y dejando al perro en el olivar.

Llegaron, arrancó el padre unas matas, y con aire de triunfo, dijo:

—¿Te convences ahura, reladrón? ¿Te convences? ¡Miá tú si son zanorias!

—Pues eso, en lay de Dios y por más que usté diga, son nabos—replicó, impaciente, Nino.

Y ya iba el padre a emplear argumentos contundentes ante la terquedad de su hijo, cuando apareció, de repente, un guarda rural.

—¡Alto ahí! ¿Qué hacís aquí?—intimó el guarda.

—Pues ¡qué himos de hacer! Que éste icía...

Y el tío "Petismes" refirió al guarda todo lo sucedido.

—Bueno, bueno. Quedáis denunciaos por entrar en campo ajeno y arrancar plantas—terminó el representante de la autoridad.

—Pero, si...

—No hay pero que valga: os entenderáis con el juez de paz. ¡Andando!

Y cabizbajos y mohínos, padre e hijo, acompañados del guarda, volviéronse a su olivar a recoger sus bártulos para ir al juzgado.

Y como sintieran hambre, fueron a buscar su medio pan y su pedazo de tocino.

Levantaron la chaqueta, y allí no había nada.

—¡Recristina! ¡Te pa a tú qué juada! El perro s'ha comido la merienda.

—¡Reladrón!—exclamó, colérico, Nino, cogiendo una gruesa piedra y apuntando al perro—. Te voy a...

—No le tires al perro. Si acaso, habría que tirarte a tú...—dijo "Petismes".

—¿A mí?... ¿Por qué?

—Por tozudo: por empeñate en que aquello eran nabos.

—Pues entonces usté tiene la culpa, por hincar la cabeza en que eran zanorias.

—Pues eran zanorias.

—Pues eran nabos.

—El señor juez sus lo dirá—intervino el guarda, para cortar la enojosa disputa.

II

—¿Qué traen por aquí estos pezolagas?—dijo el juez apenas los "reos" llegaron a su presencia.

Ayuntamiento de Madrid

—Pues que vimos un campico plantao de zanorias...

—De nabos, señor juez—interrumpió Nino.

—De...—iba a insistir "Petismes".

—Que me refiera el guarda lo sucedido y acabaremos antes—ordenó el juez, cortando por lo sano.

El guarda obedeció. Y cuando el juez estuvo penetrado del hecho punible, echó a los "delincuentes" una buena plática sobre la testarudez y sus desagradables consecuencias, y acabó imponiéndoles cinco pesetas de multa por barba, en guisa de saludable penitencia.

—Conque un durico, ¿eh?—dijo socarronamente el tío "Petismes" al oír la "sentencia"—. ¡Como no cobre usía con lo que nos sobra de santos!...

—Me cobraré con dos días de cárcel—replicó enérgicamente el juez—, el uno por la multa y el otro por desacato a la autoridad. ¡Guarda: enciérrelos usted!

Y a la cárcel fueron los reos... Es decir, entraron en un cuartucho, frontero a la sala del juzgado, que hacía veces de cárcel.

III

Cuarenta y ocho horas después, el tío "Petismes" y su hijo salían de su encierro. Quiso el juez que comparecieran de nuevo ante su autoridad y les reconvino, diciendo:

—Supongo que, escarmentados de ésta, no volveréis a meteros... en campos de nabos...

—De zanorias—saltó "Petismes"

—Dice bien el señor juez: de nabos —replicó Nino.

—¡Andad con Dios! ¡Andad con Dios!—terminó el juez, dejando a aquellos hombres por imposibles.

***

Y como aquel día no había más juicios en que entender, aquella digna autoridad se entretenía en leer un infolio raro, escrito en estilo bíblico.

Y siguió leyendo:

"Cuando Dios hizo el mundo, creó también la tierra aragonesa.

Y la dotó de altas montañas, como el "Pirene" y el "Mons-canus", que conservaran perpetuas nieves.

Y de ríos caudalosos, como el "Iberus" y el "Gállicus", que nunca agotaran sus aguas.

Y de fecundas vegas que dieran sabrosos frutos.

Y a los hijos de esta tierra, el Señor infundióles nobleza y energía de alma.

Y oyóse una voz que decía:

—Señor: ahora concededles buen sentido y espíritu de justicia.

Y el Señor se los concedió.

—Pues son zanorias, ¡mostillo! y a no replicar más

Y repitió la voz:

—Señor: infundid también en sus corazones grande amor a la patria y espíritu de franqueza y sinceridad.

Y el Señor otorgó.

Y, por vez postrera, tornóse a oír la voz:

—Señor: Vos que sois clemente, conceded la última gracia: "haced que los aragoneses no sean tan testarudos".

Y dijo el Señor:

—¡Ah, ¡Eso... es ya mucho pedir!"

G. García-Arista

Ayuntamiento de Madrid

CUENTOS ESPAÑOLES

LA ONZA DEL BATURRO

Ramiro Blanco, brinda en este cuento la maestría de su modo de hacer, presentándonos la ingenua aventura de un pícaro que, creyendo presa fácil la bonachona figura de un baturro, sale cogido en su propias redes

Con gran pompa y esplendor celebróse en la corte el segundo centenario del inmortal Calderón de la Barca, allá por el año 81; llenóse entonces Madrid de gente forastera, y especialmente el número de los llamados "paletos" era incalculable.

Un muchacho, estudiante de medicina, conocedor, palmo a palmo, de la capital, donde había cursado el bachillerato y los cuatro años que llevaba de carrera, recibió carta de su padre, el cual le notificaba su resolución de ir a ver las morrocotudas fiestas calderonianas.

Nunca había estado en Madrid. Era un aragonés lugareño, sencillo y noblote, que toda su vida había vegetado en un pueblo chico y de honradas costumbres, donde se pasaban años sin que ocurriese un robo o una riña sangrienta.

Nuestro estudiante, que se llamaba Andrés, púsose en guardia en cuanto se enteró de la venida de su padre, y resolvió no dejarle a sol ni a sombra, para impedir que fuese víctima de algún timo.

En efecto, llegó el buen paleto, un baturro muy campechano y con abundantes patacones en la bolsa, volviéndose todo ojos y admirando cuanto se le ponía por delante.

—Oigame usted, padre—le había dicho Andrés, no bien le recibió en sus brazos al bajar del tren—. Tenga mucho cuidado con la gente de Madrid, que hay aquí quien corta un pelo en el aire si se trata de sacar los cuartos... ¡Y se los sacan al "Sursum!

—¡Cállate, maño, que no he nacido ayer! ¡Otra, con la avertencia! Pus miá tú que si no supiera yo apañámelas pa que no me birlen las cuaernas...

—Pero, padre, es que aquí se la dan al más pintado... Conque yo le acompañaré a todas partes...

—De eso me alegro, chiquio; pero no por que necesite guardia de "cor".

Llegó el día de la gran procesión histórica, y situáronse desde muy temprano padre e hijo a la entrada de la calle Mayor, junto a la de Esparteros. El sitio era bueno, y desde él se descubría no sólo un gran trozo de la citada calle Mayor, sino también toda la Puerta del Sol y entrada de la calle de Alcalá.

Cerca de la de Coloreros avistó Andrés un par de modistas de quienes era muy amigo, y sin duda asunto del mayor interés necesitaría tratar con alguna de ellas, porque se decidió a abandonar al bueno del baturro por breves momentos, no sin decirle antes:

—Padre: no se mueva usted de aquí, ¿eh? Voy a saludar a un amigo... y vuelvo al instante. Cosa de cinco minutos...

—Vete con Dios.

—Que no se mueva usted de aquí, y... ¡mucho ojo con los ratas!

—Bueno, hombre, bueno.

Quedóse nuestro hombre solo, luciendo su cara de papanatas, y no habían pasado dos minutos cuando un joven que estaba a su lado le dijo:

—¡Miusté que esto promete ser de primera!

—¿Cualo?... ¿La procesión?

—¡Uf! ¡Ya lo creo!... Se han gastao la mar de miles...

—Sí que será cosa buena. ¡Y cuánta gente!

—Esto no es ná... Verá usté en cuanto que pase un rato. Por supuesto que los que no han tomao billetes de sombra..., aquellos que están en la acera de enfrente, pa mí que se asfixian.

—¡Otra! ¿Qué billeticos son esos?

—¡Anda la osa! Los que dan derecho a estar aquí. ¿Usté no ha tomao la papeleta?

—Yo, no.

—Pues en cuanto que comience a desfilar la cabalgata, corre usté la probabilidá de que le echen a la otra acera los del orden a tomar el sol... Conque usté verá qué determina...

—¡Otra! ¿Yo qué hi de hacer más que compralos, uno pa mi chico y otro pa mí? ¿Aonde los venden?

—Muy lejos... Pero casualmente tengo yo aquí dos que guardaba pa unos amigos...

—¿A cómo son?

—A dos duros cada uno.

—Vengan...

El truhán sacó del bolsillo un par de tarjetas impresas, que decían lo siguiente:

CENTENARIO DE CALDERÓN

Billete de sombra

ASIENTO PARA ESTAR DE PIE

LA COMISIÓN

Tomó el baturro los dos billetes, descifró con algún trabajo lo que decían, los examinó por el anverso, por el reverso... y hasta por el canto; volvió a leerlos, mirólos al trasluz... Y todo ello con una calma y parsimonia desesperantes para el aprovechado timador, que tenía un ojo en los billetes y otro en el estudiante, muy enfrascado aún con sus modistas, pero que podía volver de un momento a otro.

Ayuntamiento de Madrid

—¿Los toma usted... o no?—dijo por fin, consumido por la impaciencia.

—Ni que decir tiene—contestó el baturro—. Allá va eso, y venga la vuelta.

"Eso" era una pelucona, que sacó de un largo bolsillo de malla, poniéndola en las pecadoras manos del oficioso y novel "amigo", el cual devolvió inmediatamente la vuelta de la onza en un billete de veinticinco pesetas y siete duros en plata.

Hecha la operación, escurrióse el timador entre la gente, y más que de prisa, porque vió que venía ya disparado el estudiante.

—¡Chiquio!—le dijo con cierta sorna el padre en cuanto le tuvo a su lado—. ¿Cómo no me dijiste que había que mercar billeticos de sombra pa ver la función?

—¿Qué billetes?—preguntó Andrés temblando.

—Estos—dijo el baturro, mostrándolos.

—¿Y los ha pagado usted?

—A dos duros ca uno. ¡De sombra!

—¡Pues maldita sea la sombra de usted y la mía! ¡Bien me lo temía yo!... ¡Se la han dado a usted con queso! Pero, padre de mi alma..., ¿no comprende usted que la calle es de todo el mundo, al sol y a la sombra, y que le han timado ignominiosamente?

—¡Cállate tú, borrico!—contestó el padre, dando al "chiquio" un cariñoso pescozón—. ¿Y cómo querías tú que pasara la onza falsa que tenía guardada tu madre hace diez años? A ella se lo ije cuando me vine: —Verás tú como la paso en Madrid, porque allí son muy baldragas.

Ramiro Blanco

EN EL AEROPUERTO DE FORD

TORRE DE AMARRE PARA DIRIGIBLES

Uno de los problemas que ha traído consigo el desarrollo de la comunicación aérea por aparatos más ligeros que el aire, ha sido el del estacionamiento de las aeronaves en los puertos aéreos y el traslado de pasajeros y mercancías a ellas desde el suelo y viceversa. Este problema reviste gran importancia hoy día, debido a la enorme capacidad de los tipos más modernos de dirigibles empleados, y es de creer que se agravará en lo futuro, pues todo parece indicar que las aeronaves irán aumentando en tamaño, sin que se vea próximo el límite de ese crecimiento.

Dos soluciones existen actualmente para ese problema: "hangares" o cobertizos y torres de amarre, cada una de las cuales presenta sus ventajas e inconvenientes, con su campo de aplicación bien definido, sin que sean soluciones contrapuestas.

La primera se impone en los aeropuertos donde los dirigibles han de estar estacionados por un largo período de tiempo, con salidas poco frecuentes y sometidos a reparaciones. La segunda es más conveniente en el caso, mucho más corriente que el anterior, en que la permanencia de la aeronave no ha de ser muy prolongada, y su única finalidad, el transbordo de pasajeros y mercancías, al mismo tiempo que el aprovisionamiento. Otro caso en que también las torres de amarre son ventajosas es aquel en que, aun cuando el dirigible permanezca por largo tiempo en el aeropuerto, esté sometido a frecuentes salidas, lo cual hace desechar el cobertizo, pues sabida es la dificultad que presenta la operación de entrada y salida en él, por la imposibilidad de que el hangar esté siempre en la dirección del viento.

Vista la necesidad de las torres de amarre, se comprende la importancia que presentan todos aquellos perfeccionamientos que se introduzcan en ellas y que obvien algunos de sus inconvenientes.

La torre construída en el aeropuerto de Ford, el conocido fabricante de automóviles, en Dearborn (Michigan, Estados Unidos), en la que la aeronave, después de ser amarrada en alto, puede ser bajada hasta el suelo, marca un señalado progreso sobre las anteriores. Se abrevia el transbordo de pasajeros y de mercancías, se evita el transporte de la carga en ascensores por la torre, y luego, a través del dirigible, al mismo tiempo que se aumenta la seguridad, como consecuencia del gobierno más eficaz de la nave cuando está en tierra.

Esta torre, la primera en el mundo de propiedad particular, es una construcción triangular de acero, de 63 metros de altura, con una base de 21,3 metros de lado, y con un ascensor para seis personas, que une la plataforma circular cerrada situada en lo alto con el suelo

La nave puede oscilar con toda libertad alrededor de la torre cuando está amarrada en lo alto, y para bajarla al suelo se sujeta su proa a un carro que desliza por una guía situada a un lado de la torre. Se puede hacer girar la guía de modo que la proa de la nave se mantenga siempre contra el viento. El gobierno de todos los tornos y demás mecanismos se efectúa eléctricamente por un solo hombre desde lo alto de la torre.

En la casa de hormigón hay bombas de gasolina y de agua y tres tornos y un grupo generador de 100 kw., destinado a convertir la corriente alterna de alta tensión en corriente continua. El torno principal lleva un limitador de tensión, que afloja el cable cuando la tensión en éste excede cierto valor, reduciendo así los esfuerzos a que está somentida la aeronave en tiempo de viento por ráfagas. El limitador vuelve a cobrar cable una vez que la tensión de éste disminuye.

Ayuntamiento de Madrid

DE TODO EL MUNDO

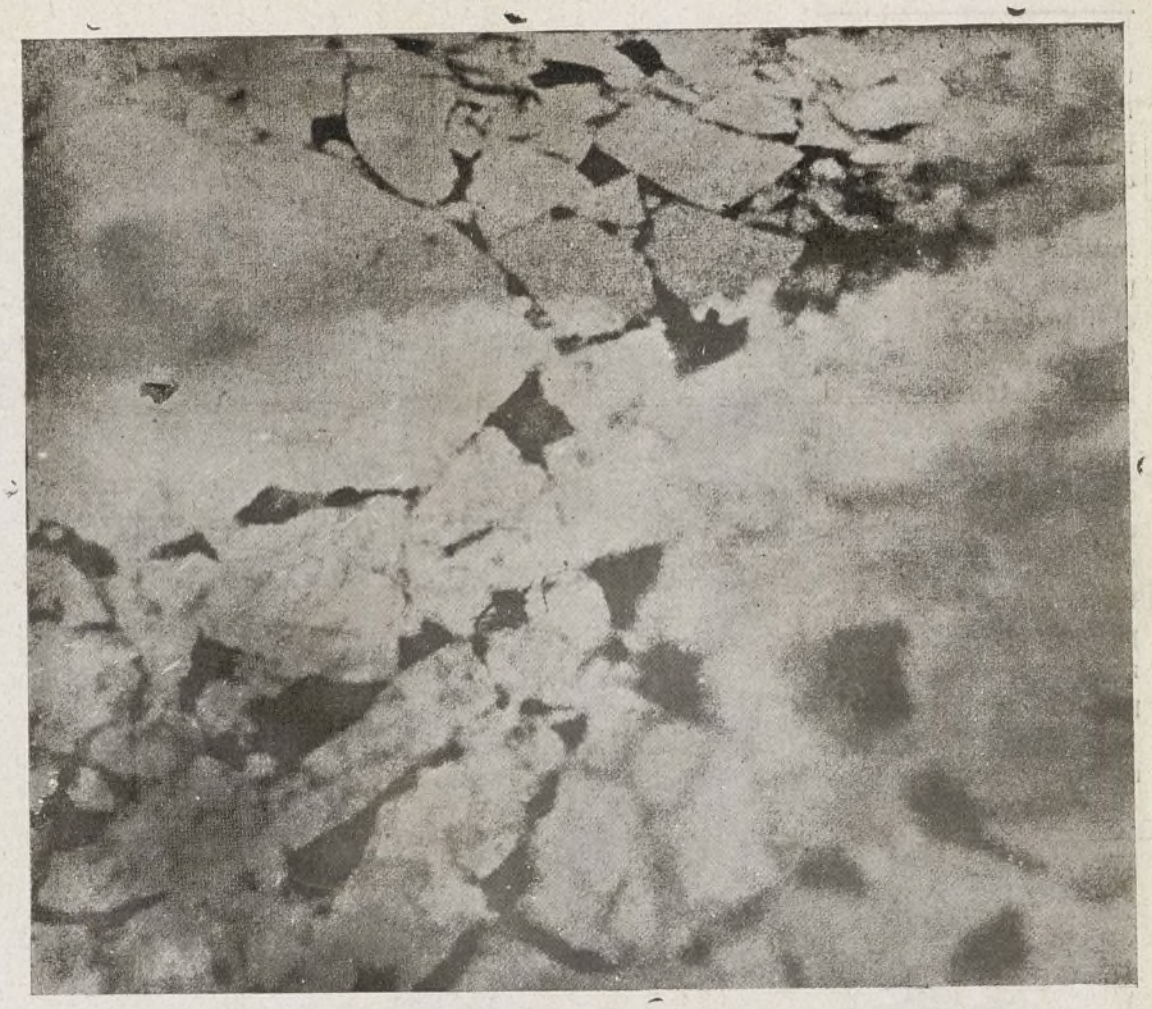
El vuelo del «Norge» y la primera fotografía del Polo

El vuelo de Amundsen ha sido estudiado tan minuciosamente por el explorador noruego para evitar el que se pudiera dudar del éxito, como ocurrió con el viaje del explorador Peary, que podemos tener la seguridad de que son exactas sus palabras cuando dice: "Estamos seguros de haber alcanzado nuestro objeto."

En efecto. Para salvar toda clase de errores posible, Amundsen empleó tres métodos distintos de observación que determinasen exactamente la posición de su dirigible durante el viaje: utilizó el compás solar, frecuentes determinaciones de longitud y de latitud y observaciones radiogoniométricas sobre las dos estaciones de T. S. H. de la bahía del Rey y del Green Harbour, en Spitzberg. Estos tres procedimientos coincidieron exactamente en determinar la situación del Polo Norte, que no es otra que la que reproduce nuestra fotografía. En esta fotografía, tomada a 100 metros de altura, desde el "Norge", puede verse que la cima boreal del eje de rotación de la tierra, se encuentra enmedio de un inmenso océano cubierto de bancos de hielo, entre los que hay profundas cortaduras por las que penetra el agua del mar, espectáculo que, en realidad, tiene poco que ver.

Algunas de las fotografías que hoy

El teniente Omdal, en una ventanilla del "Norge", preparado a lanzar un cable para realizar el aterrizaje



El Polo Norte, fotografiado desde el "Norge" por los exploradores de la expedición Amundsen-Ellsworth-Nobile

reproducimos han hecho un viaje interesantísimo y lleno de incidentes para franquear la distancia que existe entre el estrecho de Bering y París, pasando por América. Para este viaje se han empleado diversos medios de locomoción: avión, ferrocarril, buques, trineos arrastrados por perros, automóvil, peatones, etc.

El primer cuidado de Amundsen al llegar a Teller, fué enviar rápidamente a los Estados Unidos, para que desde allí se enviasen a Europa, algunos de los clichés impresionados durante el vuelo. Las circunstancias no eran favorables, pues mayo, en el Norte de Alaska, es pleno invierno y el mar estaba completamente helado delante de Téller. No podía ser esto un obstáculo para los intrépidos expedicionarios, quienes cargaron una canoa automóvil sobre un trineo tirado por perros, y Amundsen y Ellsworth atravesaron la superficie helada y llegaron a Nome por mar. Allí se encargó del paquete de los clichés un avión que salió inmediatamente para Fairbanks, en el centro de Alaska. A varios kilómetros de esta ciudad el aparato se inscrustó en la nieve y fué necesario enviar un peatón sobre raquetas para coger el paquete y llevarlo al ferrocarril transalaskiano. En este ferrocarril fué conducido hasta Seward, en las orillas del Pacífico, donde se le confió a un buque con destino a San Francisco. Para ganar tiempo, desde esta ciudad salió un hidroavión al encuentro del buque. Recogió el paquete y, al regreso, el avión cayó al agua, cerca de la isla de Vancouver, no sin detrimento para alguna de las fotografías. Por fin, después de varias peripecias, llegaron a Seattle lo clichés. Nuevamente emprendieron el viaje por los aires para llegar a San Francisco; pero a 500 kilómetaros al Norte de esta ciudad, nuevo accidente. Un automóvil recogió el paquete y lo llevó a la capital de California. Desde allí atravesaron las fotografías los Estados Unidos en avión, luego el Atlántico en buque, para llegar a Southamton, a Oslo y desde allí a París.

Después de tanto inconveniente, no es de extrañar que las fotografías no tengan la limpieza y claridad de detalle que sería de desear. De todos modos, tienen suficiente detalle para apreciar que el Polo Norte no merece los infinitos trabajos realizados por intrépidos y heroicos exploradores, algunos de los cuales perdieron la vida sin lograr su propósito.

No se tienen muchas noticias de la rebelión ocurrida en el Norte de Persia; pero por ser muy significativas no pueden considerarse como una algarada de un país tan aficionado a la lucha.

Persia, que actualmente se halla en los momentos de mayor míseria no sería un país interesante si no se encon-

Ayuntamiento de Madrid

trase en el camino de la India. Esta es su importancia y por eso estos momentos de lucha no nos deben tener indiferentes por lo que pueden representar en el porvenir y la parte tan interesante que pueden tener en el curso de la historia.

Este es el interés que tiene la rebelión contra el Shah Pahlavi. Se trata de una rebeldía fomentada por los soviets y dirigida por un oficial persa educado en Rusia, que actualmente manda numerosas unidades del ejército persa. Los rebeldes avanzan en el Khorassan, mientras que en Azerbeijan la lucha es favorable al gobierno. Se teme que los soviets presten su ayuda al movimiento y puedan apoderarse de Teheran, lo cual sería funesto para la dinastía recientemente creada.

El coronel Saunders, que es el jefe de los servicios de informaciones del ejército inglés en la India, dice que hay muchas razones para que los rusos traten de fomentar la hostilidad de los persas contra la Gran Bretaña.

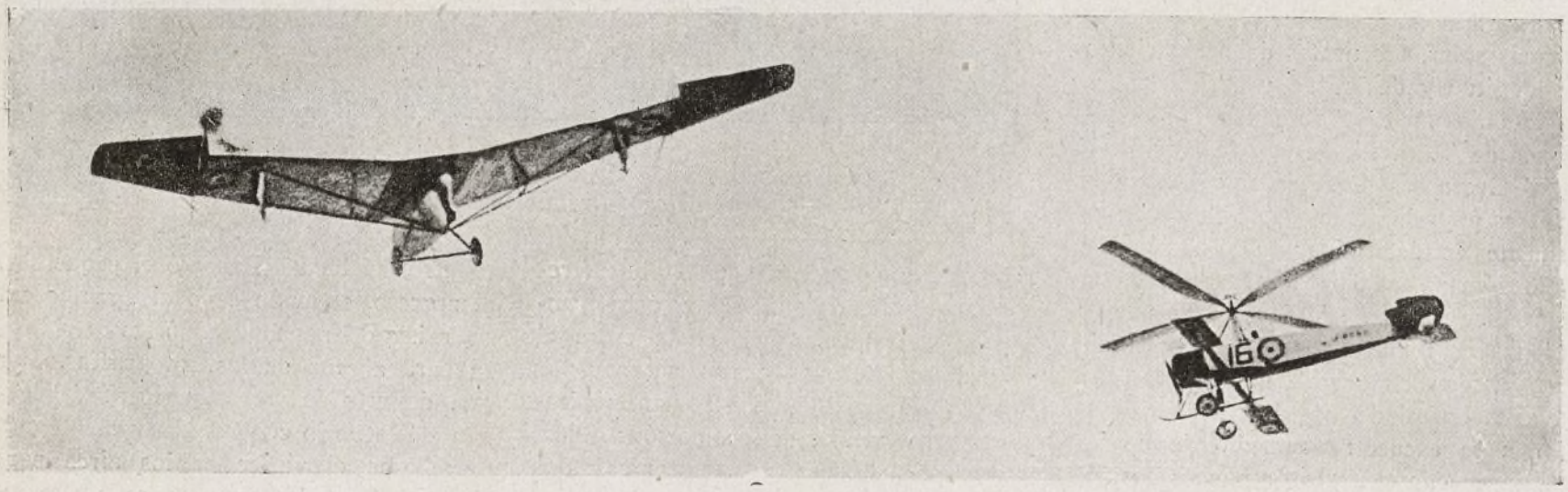
La cabina del "Norge" dispuesta a ser trasladada desde Téller, una vez desmontado el aparato

La primera es que el Soviet está utilizando a Persia como base de su propaganda en la India. Además, están preparando sus líneas de avance sobre el Afganistán, que han sido siempre las de la invasión de la India.

También están proveyendo de armas y municiones a los afganes. Rusia "controla" las líneas de telégrafo y los ferrocarriles hasta Herat. Y, por último, son rusos también todos los pilotos y mecánicos de los servicios de aviación del Afganistán.

Todas estas razones le hacen decir al coronel Saunders que, si continúa la actual política soviética, el resultado inevitable será la guerra dentro de la actual generación.

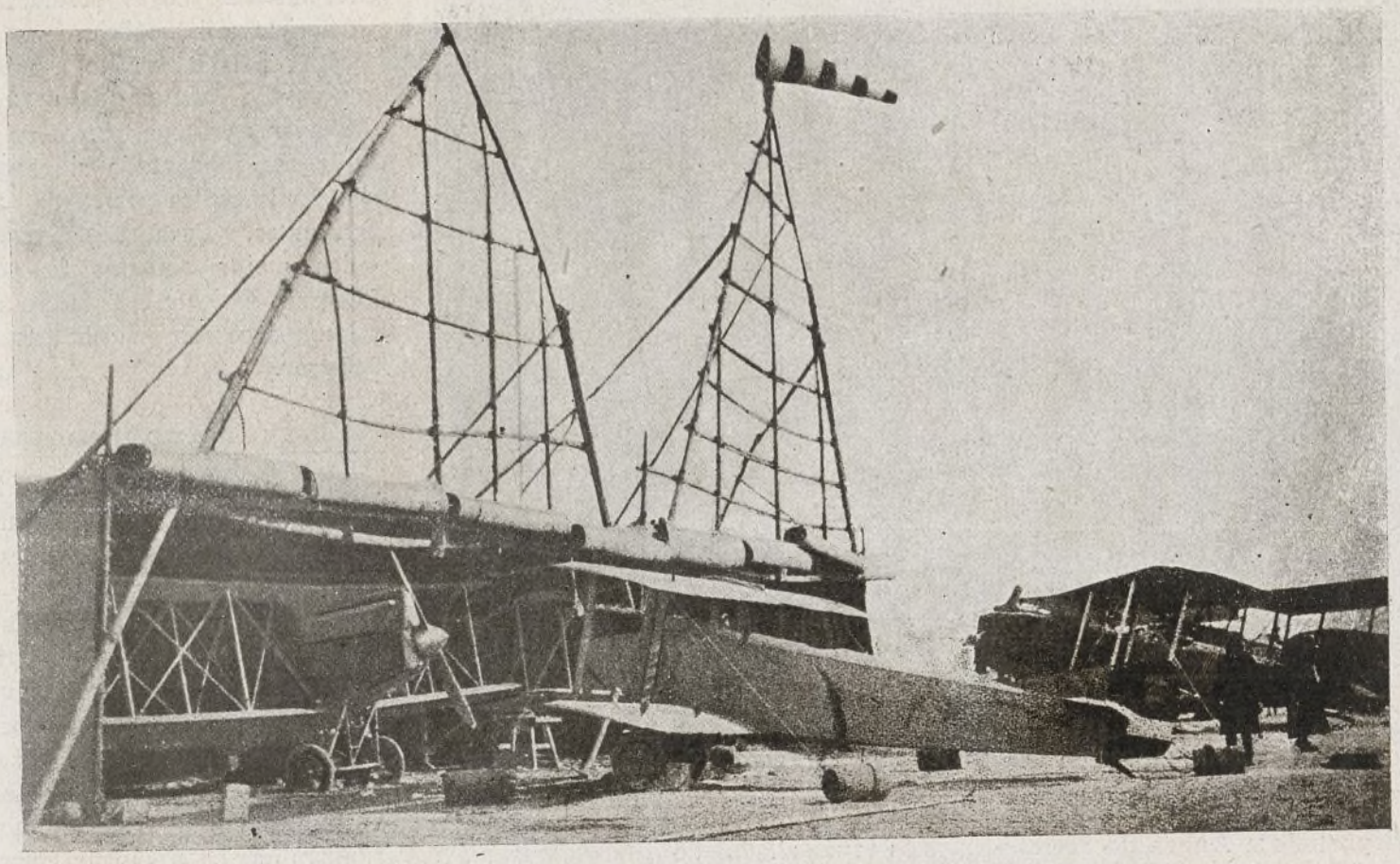
Estos motivos nos afirman en el convencimiento de que esta rebelión persa no es una algarada más, sino un síntoma de temor que debe aprovechar Inglaterra cuya autoridad en las posesiones, dominios y protectorados disminuye de día en día. Canadá, Africa del Sur, Egipto, piden autonomía completa. In-



El autogiro "Lacierva" volando junto a un aparato de nuevo sistema, cuyas pruebas se han verificado en Inglaterra con gran éxito

Un aspecto del "Norge", casi desmontado, en Téller (Alaska), después de cumplido su científico cometido

Ayuntamiento de Madrid



Escuadrilla de aviones de las fuerzas del general Chang Tso-Lin, que bombardearon Pekín en el avance de las tropas sobre la capital

dia, que tal vez es la menos preparada para tenerla, se ve acuciada por los nacionalistas y ayudada por Rusia.

El porvenir no se presenta muy claro para la tan castigada Europa.

El pronunciamiento en Portugal

En nuestro número anterior dábamos la noticia del pronunciamiento militar en Portugal. Ya decíamos que el general Gomes da Costa había iniciado el movimiento contra los políticos, basándose en que éstos aprovechaban su mandato para repartir prebendas y beneficios entre sus partidarios en perjuicio del bienestar de la patria. Pero, de lo que ha sucedido después, se desprende que el general Da Costa no ha podido librarse de los intereses creados y se ha visto en la necesidad de repartir lo que censuró a los políticos que derribó de sus puestos. Esto es al menos lo que dicen de él los ministros a quienes después de haberles nombrado les ha destituído del mismo modo que destituyó al comandante Cabeçadas, que le ayudó a pronunciarse.

Las noticias recibidas explican el hecho de la siguiente manera:

El general Gomes da Costa repitió con los señores Carmona, Ochoa y Claro el mismo procedimiento ya practicado con el comandante Cabeçadas: Una carta exonerativa "dispensándolos" de su colaboración en el Gobierno porque su obra no correspondía a la "grandeza y a las aspiraciones de la revolución nacional". Esta carta provocó una reunión de los demás ministros, que pidieron al jefe del Gobierno la retirase. Este acto de solidaridad de los que quedaban con los salientes había provocado una crisis de todo el Ministerio, que ya parecía conjurada, sin embargo, por mutuas concesiones. Con la dimisión forzada del general Carmona, el jefe del Gobierno, Gomes da Costa, prescindía de otro de sus colaboradores en la revolución. Para el señor Gomes da Costa ninguno de los que con él hicieron el movimiento representaba el espíritu de la revolución. Apartados también de su lado algunos partidos que ayudaron a la sublevación, cada día el Gobierno tomaba un carácter más exclusivista y personal. Pero el general Carmona ha tomado su revancha y, tras una revolución específicamente portuguesa, ha detenido a su exonerador.

El general Carmona ha formado nuevo Gobierno con los militares que le eran afectos, mientras el general Gomes da Costa

Soldados del general Feng Yu-Siang, descansando en un improvisado parapeto

Ayuntamiento de Madrid

El General Souza, demás autoridades y Damas de la Cruz Roja que asistieron al reparo de tabaco, acto efectuado en los jardines del Parque de Artillería (Fotos Perera.)

ha sido deportado a Angra do Heroismo (Islas Azores) después de haberse visto abandonado por el ejército.

Otra crisis por la que atraviesa Portugal y de la que seguramente no sacará nada en limpio la prosperidad de la vecina República. Siguen gozando de impunidad las grandes plutocracias y siguen pendientes de pago las cantidades fabulosas que ciertas compañías deben al Estado. Siguen sin estudiarse los grandes problemas nacionales que exigen una rápida solución y continúa como única política la de pugna partidista, en la que los gobernantes se conforman con atacar a cuantos no gozan de su simpatía.

Y, sin embargo, por su admirable resistencia y por el bien demostrado deseo de ser una nación grande, bien merece la República portuguesa una suerte mejor y un definitivo restablecimiento de su tranquilidad y una tregua en sus yerros para conseguir la prosperidad a que se hizo acreedora por sus virtudes.

La guerra civil en China

La situación de China continúa en el mismo estado caótico a que la han llevado las ambiciones de sus políticos, militares en este caso. Al parecer, después de la transigencia del general cristiano Feng Yu-Siang, volvía a reinar la paz en los alrededores de Pekín, lugar al que se había circunscrito la lucha en estos últimos tiempos. El general Chang Tso-Lin, abandonando su virreinato de la Manchuria se preparaba a gobernar en la capital, en tanto que el general Wu Pei-fu, que durante tres años fué aliado de ambos generales antagonistas, se apoderaba del mando del ejército nacional sin que se supiese a ciencia cierta si era para pelear junto al vencedor Chang Tso-Lin, para ofrecer su ayuda a Feng Yu-Siang, o para luchar por cuenta propia.

En este estado las cosas chinas y llevada la atención hacia una demostración británica de hostilidad en la región de Cantón, vuelve a sorprendernos un telegrama en el que se comunica que las tropas de los mariscales Chang Tso-Lin y Wu Pei-fu emprendían una ofensiva contra las fuerzas del Ejército nacional, cuyas pérdidas se elevan ya a siete mil hombres.

Nada más ha vuelto a saberse de lo que en tan lejanos países sucede, pero cualquier cosa que ocurra no podrá extrañarnos sobre todo si escuchamos la opinión británica acerca de estas luchas constantes. Para Inglaterra, que es quien mejor entiende la política del Extremo Oriente, la guerra civil china es un caos en el que no se puede penetrar.

El mayor avión de transporte

Hoy ofrecemos a nuestros lectores la curiosa novedad norteamericana de una sala de venta de automóviles instalada en una avión norteamericano, construído por al Remington-Burnelli. Este aparato tiene una envergadura de 27 metros, lo que nos permite asegurar que si los americanos lo consideran el mayor del mundo, en Europa no puede ser calificado de esta manera, puesto que en Francia hay sesquiplanos del mismo tamaño y los Junkers de la Compañía Nacional Española son mayores de 27 metros.

El interés de este aparato reside más bien en su cabina y en su fuselaje, cuyo ancho es igual al espacio que media entre los dos motores.

Esto permite que en veinticuatro horas se transporte un coche de una ciudad a otra de los Estados Unidos, y el transportar otras máquinas de tamaño semejante, y estos aviones-paquebotes pueden dar un considerable rendimiento en el comercio, un valor grandísimo en ciertos casos especiales.

La Excma. Sra. de Souza, presidenta de la Cruz Roja en Larache, efectuando el reparto del tabaco donado por «El Diario Español», de la Habana, para las tropas que luchan en Marruecos

Ayuntamiento de Madrid

Situación de la aviación en Norteamérica

La floreciente situación de América del Norte en su industria y el desarrollo que toma su aviación, nos invitan a echar una ojeada sobre los datos que han suministrado los señores Fonch, Luis Breguet, Enrique Bouche y capitán Lemaitre, que acaban de regresar a Francia después de su viaje de estudios sobre el estado de la aviación en América.

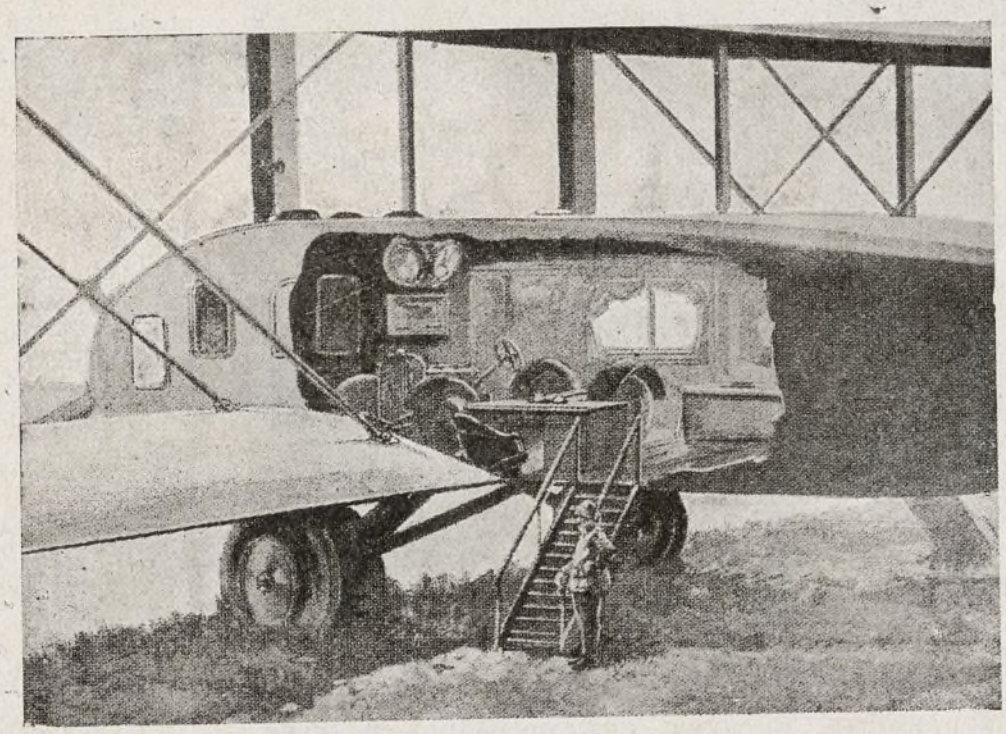
Francia es, seguramente, la nación más adelantada en cuanto a aviación se refiere, y la que tiene montados sus servicios aeronáuticos, tanto militares como civiles, de la manera más cuidada para conseguir la mayor utilidad. América, que en muchos ramos de la industria está a la cabeza del mundo entero, no alcanza en esto al punto a que han llegado los franceses. La organización aeronáutica americana es, aproximadamente, igual a la francesa de antes de la guerra. Tiene una dirección militar en el Ministerio de la Guerra, otra dirección en el Ministerio de Marina, otra dirección postal al servicio de Correos y los servicios técnicos oficiales. No tiene, en cambio, y Francia sí lo tiene ya, la subsecretaría de Estado, que centraliza, cerca del Gobierno, las cuestiones del aire; no tiene tampoco el servicio de navegación aérea, ni ningún organismo de enlace entre las diferentes direcciones. Todavía no se extienden certificados de navegabilidad a los aviones civiles.

Los servicios técnicos están divididos: el del ejército está en Mac Cook Field (Dayton); el de la marina, en Filadelfia. Existe además un tercer servicio técnico, el Advisory Committee subvencionado por el Gobierno y por los organismos privados.

A estos servicios, y particularmente a los dos primeros, se les ha dado una importancia, que los mismos americanos ahora la creen exagerada. El presupuesto de la aviación militar y naval, que en el papel no ha pasado nunca de 35 a 36 millones de dólares, se ha elevado a veces a 100 millones, que íntegramente han sido absorbidos por esos servicios. En cambio, no se ha concedido ninguna subvención a los transportes aéreos. Puede decirse que la aviación debuta ahora y que no existe aún la aviación de transporte en los Estados Unidos.

LA AVIACION MILITAR

En tiempo de paz, el ejército americano es poco importante, y por lo mismo, la aviación progresa poco. Los americanos se inclinan a juzgar sus aparatos desde el punto de vista de su velocidad en el vuelo, y de su manejo a poca altura. Lo que los seduce en la aviación, es el lado deportivo.



Interior del avión de transporte.—El espacio de que se dispone en este aparato permite que en su interior quepa un automóvil y otras cosas necesarias y confortables

El coronel Milchell ha comprendido los inconvenientes de esta situación, y lanzó el grito de alarma dirigiendo al presidente Coolidge una carta abierta que le valió un proceso, substanciado recientemente en contra suya.

Los constructores no hacen nada por falta de pedidos. Para 1926, por ejemplo, no se ha previsto en el programa de construcciones más que cincuenta aviones de caza, ciento de reconocimiento con motor Liberty, cien aviones escuela y veinte de bombardeo. De esta cantidad se lleva un constructor, como Douglas, cuarenta y un aparatos; mientras en Francia, solamente Breguet, ha sido encargado por el Estado francés de la construcción de quinientos aviones del modelo 19.

Un gigantesco avión de experiencias

LA AVIACION MARITIMA

Si América no tiene temor en lo que a sus fronteras terrestres se refiere, debe preocuparse de la defensa de sus 7.500 kilómetros de costa. La marina tiene aparatos de instrucción y de reconocimiento que pueden ir a bordo de los buques y ser lanzados desde ellos por medio de catapultas; aviones grandes de reconocimiento, aviones torpederos y aviones de alta mar, del modelo que utilizaron en el vuelo San Francisco-Islas Hawai. Y la aviación marítima, ya importante, está llamada a desarrollarse mucho más. El jefe de la oficina de Aeronáutica en el Ministerio de Marina, almirante Moffett, dice que el verdadero problema de la aviación naval es proveer a la flota de un servicio de ataque y defensa a mil y más millas dentro del mar, y para ello la aviación naval debe formar parte integral de las fuerzas navales movibles.

El hecho de que la aviación sea una amenaza para los buques, no debe condenar los navíos de línea, antes exige para estos navíos su mayor desarrollo en sus medios defensivos contra los ataques aéreos. Estos medios son más eficaces en la forma de una aviación capaz de operar con la flota y que pueda salir de los buques portaaviones o de los mismos buques de guerra.

Según dice el señor Bouché, este programa está realizado en la siguiente forma:

Cada uno de los dieciocho grandes

Ayuntamiento de Madrid

Un proyector de señales, visible a un radio de 250 kilómetros

buques de guerra permitidos a los Estados Unidos por el acuerdo de Wáshington, está dotado de tres aparatos, y cada uno de los diez cruceros ligeros está dotado de dos aparatos. El programa de la marina prevé para un porvenir cercano, el avión de combate en la mayor parte de los destroyers y el avión de observación a bordo de algunos submarinos.

Todos estos aparatos pueden ser equipados a voluntad, como terrestres y como hidroplanos. La marina americana ha hecho con frecuencia pruebas de lanzamientos de aviones con catapulta y en un momento dado cada uno de los ocho buques de una escuadra, lanzaba los dieciseis aviones, sin que se haya producido ningún accidente. El tipo más corriente de catapultas en servicio tiene 20 metros de largo y lanza con facilidad un aeroplano del tipo "Martín" que pesa 2.100 kilos. En Filadelfia, en la Naval Aircraft Factory se habla actualmente de una catapulta en ensaya, que, movida por una pólvora de combustión lenta, podrá lanzar el próximo avión de bombardeo y torpedeo de la marina, un bimotor que pesará cinco toneladas. También han construído los americanos, navíos portaaviones. El "Langley", que desplaza 19.000 toneladas, puede llevar doce monoplanos, doce biplanos y diez aviones torpederos. Los oficiales aseguran que todos los pilotos aterrizan sin dificultades en el puente de este buque, que tiene 170 metros por 15.

Se espera la terminación de los porta aviones "Lexington" y "Saratoga", que estaban en los astilleros como cruceros de batalla durante los acuerdos de Wáshington y que después han sido adaptados al empleo de "aircraft-carriers". Su longitud es de 270 metros, desplazan 33.000 toneladas y podrán llevar 72 aviones, de los cuales 36 podrán ser grandes. Han costado 45 millones de dólares cada uno. El "Saratoga" ha sido botado ya en 1925 y el "Lexington" acaba de ser lanzado al agua.

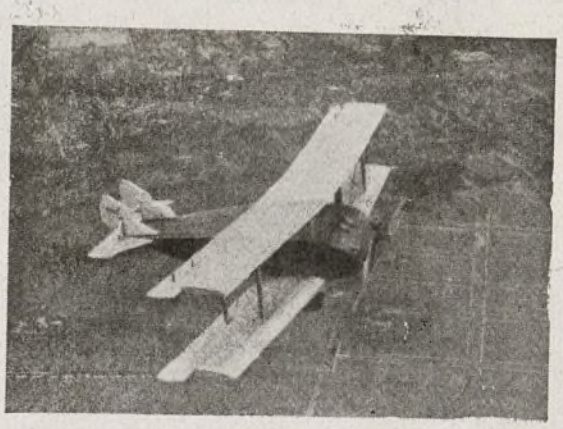
Cuando esté terminado todo el programa de "aviación naval en el mar" se tendrán unos trescientos aviones e hidroaviones embarcados.

Copiemos algunas cifras:

La "Sconting fleet" (flota de reconocimiento en el Atlántico): cuatro cuadrillas de reconocimiento de 18 aparatos.

La "Batle fleet" (flota de batalla del Pacífico): seis escuadrillas y el "Langley".

La "Aviatic fleet": una escuadrilla.



El avión norteamericano en vuelo. Puede verse que la cabina y el fuselaje ocupan el ancho que media entre los dos motores

A lo que hay que añadir las seis escuadrillas del "Marina corps", tropas de ocupación y desembarco unidas a la marina.

A principios de 1925 la marina tenía setecientos cincuenta aparatos, de los que solamente 253 correspondían a tipos recientes de servicio. Tenía la aviación 630 oficiales, de los cuales sólo 380 eran pilotos.

LA AVIACION POSTAL

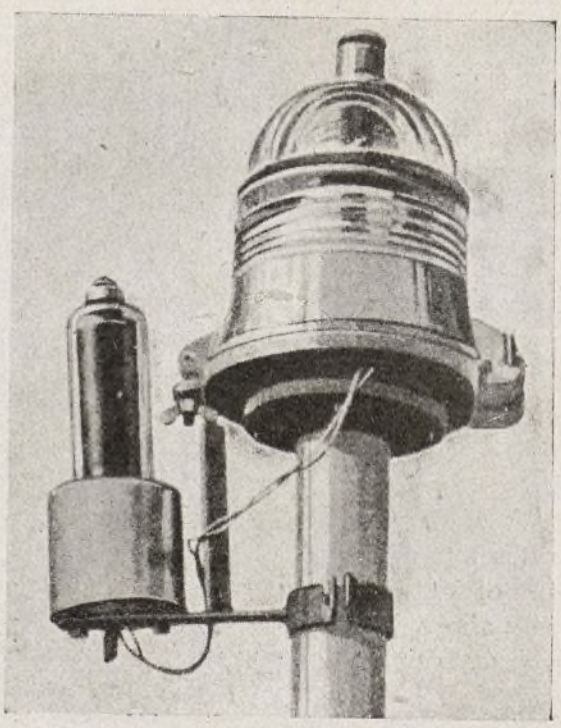
La Administración de Correos de los Estados Unidos tiene un servicio aéreo postal explotado por aparatos de guerra reformados y provistos de motor "Liberty". Había además en América más de diez mil motores almacenados que, mejorados, son perfectos. A tal extremo que los Estados Unidos se niegan a exportar ese motor y no prevén su reemplazo en un porvenir próximo.

Una sola línea de aviación postal funciona entre los dos puntos extremos Nueva York - San Francisco. Está dividida en tres trozos y se recorre durante el día y la noche. Cada trozo tiene etapas cuya longitud no pasa de los 500 kilómetros.

Lo que más llama la atención en el funcionamiento de esta línea es la regularidad del transporte y su perfecto orden en los vuelos nocturnos. Los aparatos que llevan a bordo permiten al piloto dirigir su avión en la oscuridad. Un buen alumbrado de los terrenos y la seguridad en el funcionamiento de los motores hace el resto.

En su aspecto financiero, los resultados de esta línea no han sido maravillosos, aunque las cartas transportadas han sido gravadas con un impuesto de 8 centavos por trozo, o sean 24 centavos en el recorrido Nueva York - San Francisco. Y aunque los aviones hagan el viaje completamente cargados en la salida, hay un déficit de 80 por 100.

En 1925 entraron en juego dos nuevas fuerzas financieras. En primer lugar la National Air Transport, que explota líneas que parten de la línea principal y que por su parecido con las espinas de un pescado en relación con la columna vertebral (línea Nueva York - San Francisco), se llaman Feder lines. En segundo lugar, Ford. Ford, a instancias de su hijo Edsel ha hecho de la "Stout" la "Ford Stout Corporation" con la condición de que no construirán nunca, en ningún caso, aviones de guerra. Las fábricas sólo construyen tres aeroplanos mensuales; pero los que tienen se emplean



Faro eléctrico, cuyo encendido se efectúa automáticamente al desaparecer el sol

Ayuntamiento de Madrid

en llevar las piezas urgentes de automóviles entre Detroit, San Luis, Chicago, etc. De este modo, como el avión está seguro de su flete, no aumenta el precio de transporte sobre lo que cuesta el ferrocarril. Lo más importante de esto es que Ford se ocupe de la aviación, pues representa la potencia del dinero puesta al servicio de una voluntad que no desfallece y de un pensamiento metódico. Ford se ocupará después del motor de aviación, en el que hará maravillas y después se interesará por el avión metálico.

LAS NUEVAS ORIENTACIONES TECNICAS

Aparatos.—En estos momentos, los Estados Unidos evolucionan claramente hacia el biplano de trabazón única y el sesquiplano. Y hay la tendencia de orientarse hacia la construcción mixta (madera y duroaluminio) y a no adoptar más que el monomotor.

En lo que se refiere a los hidroaviones no se abandona el modelo biplano que permite el uso de una envergadura menor. Esto es esencial a causa de las dimensiones de los ascensores de los portaaviones. Todos los aparatos de alta mar son metálicos.

Hélices.—Estas son verdaderamente notables. Los americanos han renunciado a las hélices de madera y emplean cada vez más las hélices metálicas de palas en duroaluminio. Las hélices son de dos y tres palas y su silencio es asombroso. Los constructores americanos creen que la hélice Reed puede mejorar el rendimiento propulsor en más de un 50 por 100 con relación a la hélice de madera en una velocidad de 300 metros por segundo. Las hélices Reed giran a 2.500 revoluciones por minuto, tan deprisa como el motor.

Motores. — La aviación americana debe al motor la ventaja que empieza a tener sobre la europea. En realidad, los motores americanos no tienen superioridad en conjunto, sino que algunos, como los destinados a los aviones rápidos, presentan solamente superioridad sobre los franceses en lo que se refiere al enfriamiento, peso y velocidad de rotación.

Paralelamente a la construcción del motor de cilindros en V, de circulación de agua, los constructores americanos han seguido estudiando el motor en estrella, de enfriamiento por aire.

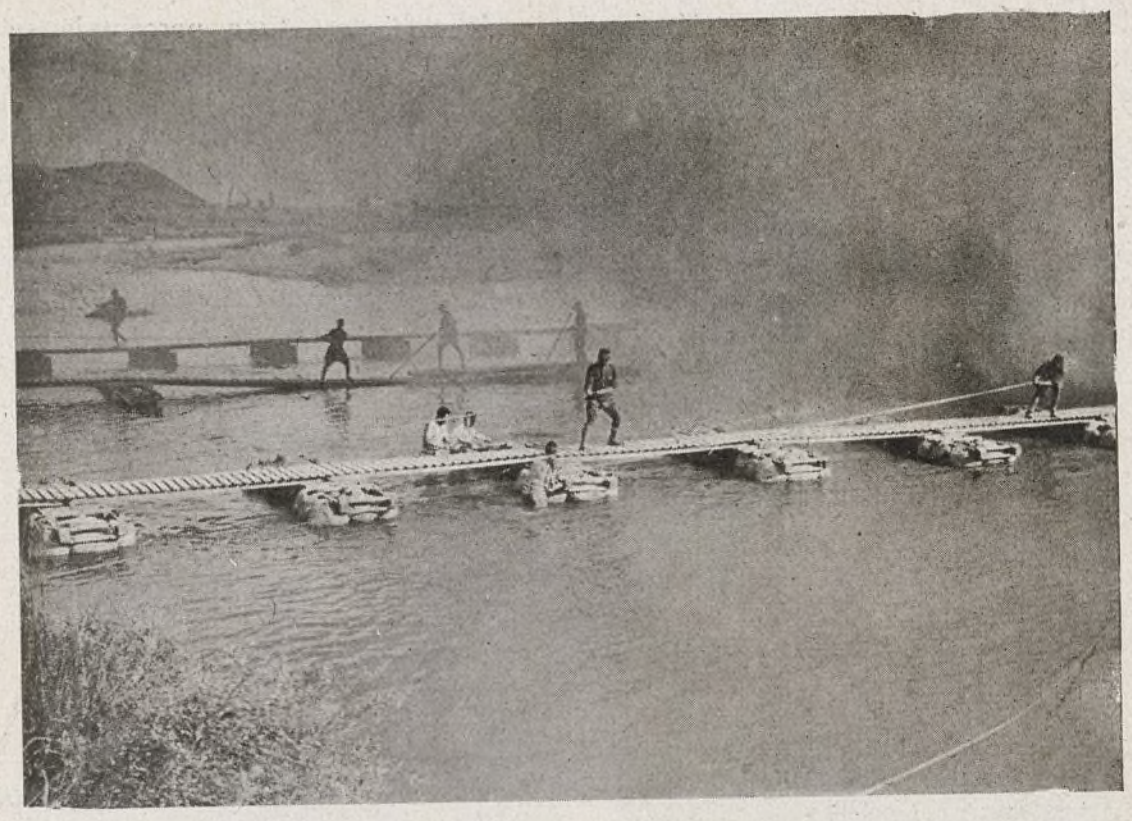
Los americanos utilizan numerosos motores de 650 H. P. que giran a 2.600 vueltas por minuto y que sólo pesan 330 kilos, mientras los franceses pesan el doble. Los aviones construidos para esos motores, tienen sobre los europeos una innegable superioridad desde el punto de vista de la velocidad.

Los motores americanos se montan amenudo al revés, el cárter arriba y abajo los cilindros para que el piloto vea mejor. Las potencias empleadas generalmente, son 200, 500 y 800 HP.

La situación de las monedas con relación al dólar impide de momento la exportación; pero cuando el cambio se estabilice serán los americanos un enemigo terrible para los fabricantes y los exportadores.

El capitán Fonck dice que en automóviles llevan los americanos diez años de ventaja sobre los franceses. Los "Packard" sobre todo, no hacen apenas ruido y las trepidaciones del motor son imperceptibles.

Hay tal vez una superioridad mecánica de ciertos aparatos americanos,



Maniobras de Ingenieros en Paracuellos del Jarama.—Momento de tender un puente sobre el río

Vista de la estación de radio de campaña instalada en Torrejón durante las maniobras de los Ingenieros

Ayuntamiento de Madrid

debida a la industria metalúrgica, pues los norteamericanos están muy adelantados en fundición.

LOS "RECORDS"

El "record" de velocidad (449 kilómetros por hora), corresponde a Francia. La mayor velocidad conseguida por los Estados Unidos es de 429 kilómetros por hora. Los aviones americanos "Curtiss" de carrera, han ganado el trofeo Pulitzer, recorriendo cuatro circuitos de 200 kilómetros cada uno y con una velocidad de 400 kilómetros por hora.

Los americanos tienen los "records" de velocidad de 100 y 200 kilómetros. De una manera general, estos "records" se reparten en la forma siguiente: el 55 por 100 para Francia; el 40 por 100 para los Estados Unidos y el 5 por 100 para las demás naciones. Este porcentaje se modifica en lo que se refiere al hidroavión, pues el 80 por 100 de los "records" le corresponde a los Estados Unidos.

PORVENIR DE LA AVIACION NORTEAMERICANA

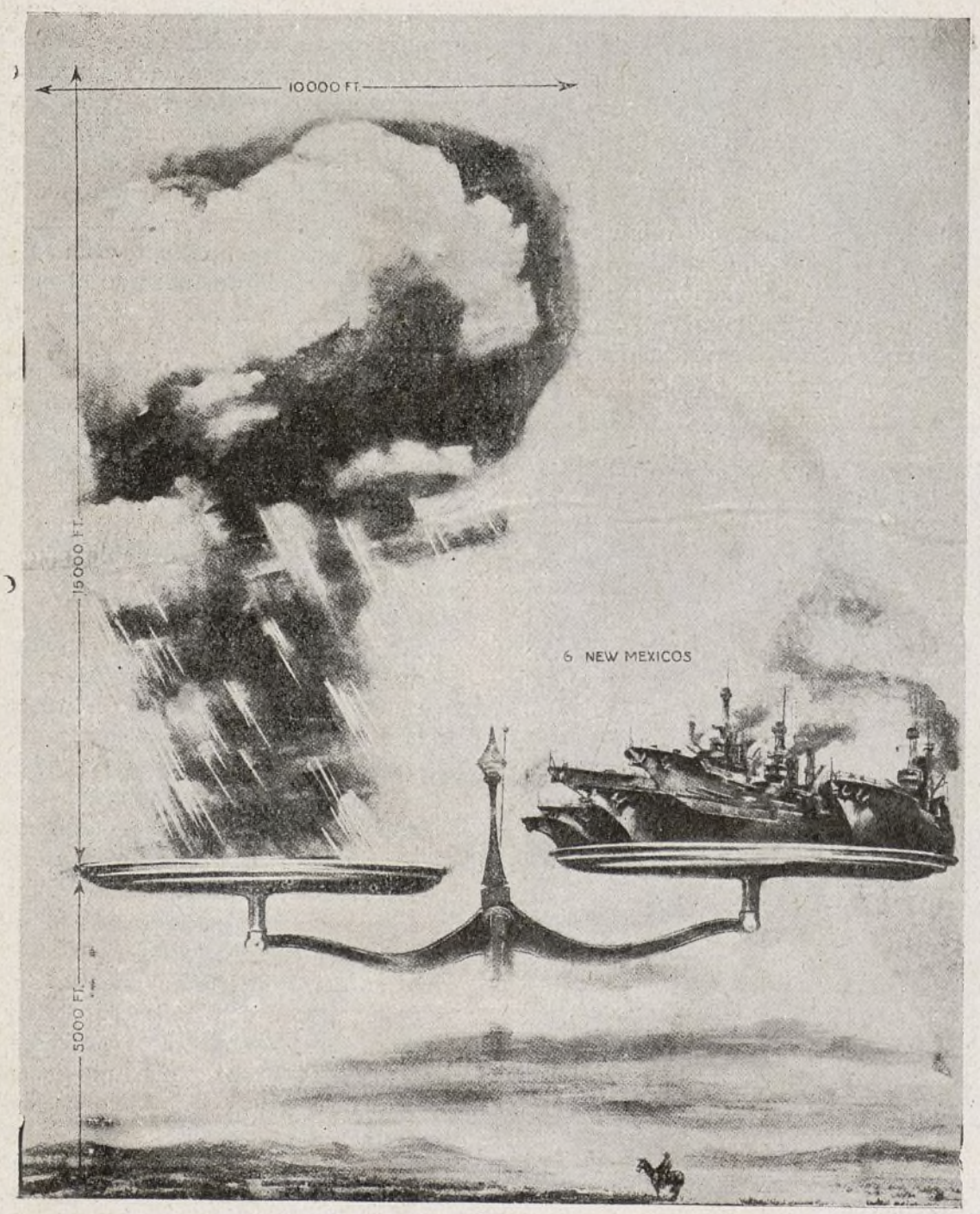
En los Estados Unidos, naturalmente, la aviación comercial progresará de una manera más importante que en Europa, por razones fáciles de comprender.

En primer lugar, los americanos, para no perder tiempo durante el día, viajan por la noche y corren distancias como la de Nueva York a Chicago, 1.200 kilómetros próximamente, emplean de 20 a 24 horas en automóvil o en tren, pronto recurrirán al avión, que en 7 u 8 horas hace el recorrido. Esta razón induce a creer que se establecerán líneas aéreas para aquellas distancias que necesiten 24 horas o más y ya se habla de una línea de viajeros entre Nueva York y San Francisco.

Es indudable que en Norteamérica progresa la aviación de una manera más considerable que en Europa, pero progresa de un modo distinto. En Europa—en Francia y España principalmente—la aviación militar permite que exista la aviación civil. En América será la aviación civil la que cree la aviación militar.

Deseemos que los próximos intentos transcontinentales establezcan un lazo aéreo entre Europa y América, de modo que se faciliten nuestras relaciones y se estrechen los lazos de amistad que nos unen.

La energía de una nube es igual a la de seis buques de guerra



Si la energía que está almacenada en las nubes pudiera convertirse por cualquier procedimiento en materia fácilmente aprovechable, el mundo tendría a su servicio un gran manantial de fuerza. Una nube, que es una masa de materia tan ligera, que flota en la atmósfera, tiene en sus partículas tanta energía que sería magnífico el que su poder se pudiera encauzar.

Se cree que el peso de una nube de 10.000 pies de diámetro a 5.000 pies sobre la tierra, si se condensara, tendría un peso aproximado de 200.000 toneladas.

En los países tropicales, donde se acumulan gigantescas nubes que se extienden entre las elevadísimas montañas, el peso de una de esas nubes en una balanza sería igual al de seis buques de guerra.

Hasta la fecha se han hecho trabajos para captar la energía de las nubes; pero hasta ahora ha resultado infructuoso este trabajo.

Ayuntamiento de Madrid

CASOS Y COSAS

Los caballeros de industria ante la realeza

Aunque parezca punto menos que imposible el que un monarca sea timado, dada la vigilancia estrecha que se ejerce en torno de las augustas personas, regístranse algunos casos de semejantes atentados contra los bolsillos regios. Al anciano emperador de Austria le ocurrió una desagradable aventura de esa clase.

A pesar de sus ochenta y tres años, Francisco José dicen que se levantaba a las seis de la mañana, y daba un paseo largo por los jardines de su palacio de Viena. Durante uno de los paseos, encontróse el emperador con dos individuos de luengas barbas blancas y de aspecto de militares retirados. Los desconocidos saludaron con gran reverencia al monarca y, previa la venia de éste, le expusieron que eran veteranos de la guerra del 48. Tan lamentable fué la historia relatada por ambos, que el emperador, hombre de corazón bondadosísimo, se apresuró a extender un cheque de algo así como de 1.500 pesetas, y se lo entregó a uno de sus ayudantes para que lo hiciese efectivo y diese su importe a los veteranos. Luego, volviéndose hacia ellos, empezó a dirigirles preguntas sobre sus hojas de servicios.

Los dos viejos se iban desconcertando por instantes, hasta que, por fin, y luego de haber dejado sin contestación varias preguntas del soberano, volvieron bruscamente las espaldas y desaparecieron de escena como por encanto. Sorprendido hasta lo indecible, Francisco José envió a algunos oficiales en persecución de los fugitivos, quienes fueron capturados a poco. Descubrióse entonces que, como veteranos, no lo eran sino de las malas artes de Monipodio, y que, además, las blancas barbas que tanta confianza y simpatía inspiraron al monarca acababan de salir de una tienda de postizos.

El comandante del Tercio Don Francisco López de Roda, muerto en el cautiverio

Don J. Alvarez Cadorniga, [illegible] de Regulares, muerto en Axdir

Don Joaquín Ramírez, capitán de Ingenieros, muerto en Yebel-Haman

El difunto rey Jorge de Grecia fué víctima de una sorpresa por el estilo, en julio de 1902. Dirigíase una tarde a dar un paseo, cuando le abordaron cerca de palacio cinco hombres desconocidos diciéndose sargentos preteridos para el ascenso por falta de influencias. Conmovido el rey ante las razones manifestadas, prometió a sus interlocutores interesarse en su favor, y con objeto de no perder tiempo, los invitó a acompañarle a palacio. Esto debió contrariar el plan de los cinco hombres, por cuanto colocándose en círculo, avanzaron hacia el rey en actitud hostil. Por fortuna llegaba en estos instantes por la carretera un destacamento de Infantería, al cual llamó la atención el monarca. Detenidos los cinco rufianes, se averiguó que eran vulgares malhechores disfrazados con el vistoso uniforme de sargento de Infantería.

En el mismo año 1902 aconteció al príncipe Fernando de Bulgaria otra aventura no menos desagradable. Un joven aristócrata, que actuaba como secretario particular del príncipe, logró apoderarse de ciertos papeles relacionados con secretos de Estado, huyendo con ellos a Viena. Una vez allí, escribió al príncipe exigiéndole 200.000 duros por la devolución de los documentos. Puesta en campaña la policía austriaca, no logró echar el guante al "chantagista", quien se apresuró a dirigirse a Rusia, componiéndoselas de tal suerte, que el monarca búlgaro se vió obligado a pagar una gruesa suma para entrar en posesión de los papeles substraídos.

Aprovechándose del miedo del sultán de Turquía a las conspiraciones, un "enterrador" español logró sacar al referido soberano buen golpe de libras turcas. Al efecto, dirigió a la Sublime Puerta un extenso escrito declarando conocer todos los detalles de un complot urdido contra la vida del sultán. Añadía el "enterrador" que de remitírsele 1.000 duros iría en persona a Constantinopla con objeto de señalar la residencia de cada uno de los conspiradores. La burda maniobra hizo su efecto. A los pocos días recibió el cónsul otomano en la ciudad es-

Ayuntamiento de Madrid

Don Manuel Reyes, suboficial de Regulares, muerto al ocupar los Morabos

pañola, donde habitaba el descubridor del "complot", la mitad de la suma exigida, con encargo de entregarla al "salvador" de Abdul-Hamid. Las libras turcas fueron a parar al bolsillo del estafador, sin que desde aquel momento se volviese a tener noticias de ellas ni, naturalmente, del organizador de la combinación.

El ya difunto Chah Muzaffer-Ed-Din fué, durante sus excursiones a Europa, víctima propiciatoria de toda clase de sablistas. Uno de éstos le propuso en cierta ocasión el examen de determinados planos relativos a la irrigación de los desiertos de Persia. Tan

Don José Sánchez Peláez, teniente de Regulares, ascendido a capitán por su valeroso comportamiento en Kudia-Tahar y Alhucemas, donde fué gravemente herido

ingenioso y práctico se le antojó al Chah el proyecto, que no tuvo inconveniente en anticipar a su autor los varios miles de francos solicitados por éste a título de garantía. El ingenioso ingeniero cogió los miles y se eclipsó con sus planos de irrigación de desiertos persas.

La familia real inglesa no se ha visto libre, de vez en cuando, de las habilidades de los caballeros de industria. Durante la guerra del Transvaal recibió la reina Alejandra una carta de

Don Alfonso Alcocer, teniente de Cazadores, muerto en Bushala

Plymouth, solicitando que encabezase una suscripción a favor de los heridos de la localidad. La reina accedió a lo solicitado; pero a poco fué detenido el organizador de la colecta, por haberse gastado bonitamente los fondos

Hace algunos años se hallaba el Káiser cazando en las cercanías de Berlín. Acababa de derribar una liebre de certero disparo, cuando, surgiendo de entre la hojarasca un individuo, se apoderó de la liebre y desapareció de un salto. El asombrado Monarca ordenó a los guardas la persecución del **fresco**, sin que ésta diese resultado favorable.

Don Carlos Salvador, alférez de Regulares, muerto en campaña

Don Víctor Sáiz, alférez de Regulares, muerto en Marruecos .

Don Antonio Reyes, teniente de Regulares, muerto en Monte Abarran

Ayuntamiento de Madrid

Glorias militares

Los dragones españoles de la muerte

El primer cuerpo conocido entre nosotros con esta nueva denominación fué el que, por mandato de su soberano, formó D. Pedro de la Puente en Inspruck, el año de 1635. Constaba este regimiento de ochocientas plazas. En 1638, que es uno de los períodos en que se hicieron mayores esfuerzos para mejorar las bases de la organización del ejército, se dispuso que en Vitoria se formasen tres compañías de dragones, adoptándose exclusivamente esta denominación, y confiriéndose el título de gobernador general del arma mixta a D. Pedro de Santa Cecilia, quien marchó con dichas compañías a Cataluña, donde prestó muchos y muy relevantes servicios. En el Milanés, a que fué destinado el regimiento del coronel La Puente, se creó otro de igual fuerza por el coronel Bataglia, en el año de 1640. Tan ventajosos eran los resultados que iban dando nuestros dragones, que, a principios de dicho año, fué llamado Santa Cecilia a Madrid, con objeto de aumentar los de la Península hasta mil plazas y de formar con ellas un tercio o coronelía, y llevóse a cabo esta idea, armando a los jinetes de arcabuz, pedreñal con piquete y mazo en el arzón.

En nuestros ejércitos de los Países Bajos no se conocieron los dragones hasta 1673. En este tiempo el conde de Monterrey, gobernador de estos Estados, hizo un ensayo de esta institución, de orden de su soberano, formando una compañía de arcabuceros dragones. El resultado de este ensayo no pudo ser más lisonjero. La nueva compañía prestó grandes servicios en la campaña del propio año, distinguiéndose, sobre todo, en la acción que tuvo lugar entre Brujas y Bruselas. Así que S. M., informado favorablemente por el conde de Monterrey, ordenó inmediatamente la formcaión de un tercio de mil y cien plazas, que se verificó en Bruselas en marzo de 1674, bajo la dirección del maestre de campo barón de Verloo. En 1676 fué organizado otro en Bruselas por el maestre de campo D. Nicolás Hartmand. Los dragones que, en la guerra de Portugal y según carta dirigida en 1647, por el veedor y contador Hunzueta al secretario de la guerra, "en el poco tiempo que allí han asistido se ha conocido del poco fruto que son", fueron adquiriendo tal preponderancia que, a la muerte de Carlos II ya existían tres tercios en la Península, tres en el Milanesado y tres en los Países Bajos. Cada tercio se componía de ocho a veintidós compañías de cincuenta a cien plazas cada una y llevaban espada de cazoleta y arcabuz corto, pistolas y un piquete y un mazo para amarrar a los caballos. Su uniforme consistía en justacor o casaca chamberga y gregüescos de paño amarillo, sombrero de fieltro blanco, guante de manopla y bota de campaña.

El modelo del emblema que gasta el regimiento

* * *

El Conde de Aguilar de Inestrillas, siendo coronel del regimiento de Caballería de Lusitania, consiguió, con loable celo y patriotismo, resucitar antiguas glorias y que se le devolviere el uso de los emblemas que en tiempos pasados hicieron dar a esta fuerza el nombre de "dragones de la muerte", y que gloriosamente conquistaron durante la campaña de los Alpes y en la célebre batalla de la Madonna del Olmo, junto a Coni.

El estandarte del regimiento, con la corbata negra

Las insignias están formadas por una calavera, y debajo de ella dos tibias cruzadas, que se ostentan en el chacó, en los cuellos de las chaquetas y guerreras y en las mantillas de los caballos.

El regimiento era el terror del enemigo en aquella larga guerra que riñeron de una parte la coalición de Inglaterra, Holanda, Austria y Carlos Manuel de Saboya, rey de Cerdeña, y de otra la alianza de las tres casas de Borbón reinantes en Francia, Nápoles y España, y cuyo principal objeto fué ganar Estados para el infante don Felipe, de quien era suegro Luis XV de Francia.

Lo había creado en 1710 el marqués de la Mina, que entonces tenía el título de conde de Pezuela de las Torres, por lo cual el regimiento llevó primero el nombre de Dragones de Pezuela; durante veinticuatro años fué el marqués su coronel, y tanta confianza tenía en sus soldados, que siguió mandándolo aun siendo general. Los primeros hechos de armas de aquellos dragones fueron en Portugal. Luego el regimiento pasó a Cataluña, y de aquí a Italia, en todas cuyas campañas se batió.

La soltura de los escuadrones de Lusitania para maniobrar en un terreno difícil—dice el señor Ibáñez Marín en una monografía—corría parejas con la dureza del ganado y resistencia de los hombres, y formaba el cuerpo una familia de veteranos que adoraban en su jefe, y no había empresa que no acometieran por arriesgada que fuese.

Así se registran frecuentemente en su historial hechos como el de la batalla de la Madonna de Olmo, en que probaron hallarse siempre dispuestos lo mismo a sembrar la muerte entre los enemigos que a sufrirla impávidos cuando era menester sacrificarse para salvar al resto del ejército.

La Madonna del Olmo era un convento donde los españoles y franceses se habían fortificado. El rey Carlos Manuel en persona dirigió las operaciones contra ellos, iniciando el ataque con un fuego intenso y sostenido de artillería y mosquetería. Los españoles y franceses rechazaban briosos el ataque, y tuvo que renovarlo multitud de veces el rey sardo enviando nuevas

Ayuntamiento de Madrid

fuerzas, mientras las otras se retiraban a refrescarse. Llegó un momento en que Carlos Manuel intentó romper la línea francoespañola para separar unas fuerzas de otras. Cedieron algunas de las unidades españolas y entonces se hizo avanzar a los dragones de Lusitania y de Numancia, los cuales llegaron corriendo. Las acequias, las cercas y los caballos de frisa entorpecieron su marcha, y los dragones tuvieron que sufrir el fuego de cañón y de mosquetería de la línea piamontesa, no obstante lo cual, algunos piquetes de Lusitania hicieron esfuerzos por rebasar aquella línea, y si no lo consiguieron fué a causa de los caballos de frisa. Por fin reconocieron que no había más remedio que retirarse. Su pérdida había sido enorme. Pero su heroísmo había sujetado a los piamonteses, permitiendo que llegasen a la Madonna fuerzas españolas de refresco.

Tal fué el glorioso hecho de armas, por lo cual se dió a los Dragones de Lusitania el emblema de la calavera y de las dos tibias cruzadas, en recuerdo de su sacrificio y de su valor.

Escuadrilla de aviones ingleses haciendo prácticas

Los "dragones de la muerte" tienen como escudo en sus guiones la imagen de San Miguel venciendo a Lucifer, y en torno de ella la leyenda "Lusitania tesera omni armatura fortior", en el reverso y en el anverso las armas reales.

ESTAMPAS VIEJAS

Escenas de campamento

El interesante cuadro reproducido en esta página, lo ha sido de una estampa de la época, y en él vemos representadas algunas de las escenas que ofrecían los campamentos en el siglo XVI. Los ejércitos aún eran verdaderas colonias, y en ellos abundaban las mujeres, los vivanderos, mercaderes, pajes, y muchas otras personas que, sin formar parte integrante de los mismos, les seguían constantemente. Por lo que respecta a las mujeres, ya dijimos al hablar de los lansquenetes llevaban éstos buen número de sus paisanas a las que daban el nombre de *krigkenet;* los españoles e italianos tampoco dejaban de tener las suyas, no siendo raro ver a los mismos capitanes llevar consigo sus queridas a la guerra. Y para que el lector se forme idea de lo que abundaba la gente de esta clase en los ejércitos, nos limitaremos a reproducir el siguiente párrafo de Sandoval, relativo a la expedición a Túnez: "Tratóse, dice, en Consejo de guerra que no se consintiese en la Armada mujeres, ni muchachos, ni otra gente inútil más de aquellos sólos que eran para pelear; pero no bastó este rigor, que si las sacaban de un navío las recogían en otro, y así, *se hallaron en Túnez más de cuatro mil mujeres enamoradas* que habían pasado; que no hay rigor que venza y pueda más que la malicia."

Español que se distinguió como general romano

Teodosio, padre del que con el tiempo había de ser emperador de Oriente, fué un español que, habiendo llegado a los primeros puestos de la milicia romana, se distinguió de una manera extraordinaria por sus victorias, venciendo a los pictos y scotos, que devastaban a aquel país; libertó a la Gran Bretaña, sometiéndola de nuevo al dominio romano y rechazando a los bárbaros hasta el centro de la Caledonia.

Los númidas y los mauretanos se sublevaron en Africa y nombraron emperador; acudió Teodosio y puso al pretendiente moro en tal apuro, que le obligó a suicidarse.

Teodosio libertó también de insurrectos y bárbaros el resto del Africa romana.

Por recompensa de sus servicios, aquel valiente español, que además de esforzado general era un hombre de virtudes intachables y de honradez, rara en aquellos tiempos, fué decapitado en Cartago, después de haber recibido el bautismo.

Ayuntamiento de Madrid

COSAS DE ANTAÑO

UN LANCE DE HONOR

POR FERNANDO SOLDEVILLA

En las primeras horas de la mañana del día 20 de agosto de 1837, dos carruajes, siguiendo uno al otro con rapidez que llamaba la atención de los transeuntes madrugadores, marchaban por el camino de El Pardo, deteniéndose casi simultáneamente poco más allá de la Puerta de Hierro, a cuyo lado derecho buscaron, y encontraron, una especie de glorieta y plazuela, despejada de árboles, y ya en ella, de las seis personas que de los coches descendieron —las tres primeras en plena juventud, y de edad más provecta, aunque no viejas, las otras tres— pusiéronse a conferenciar misteriosamente dos de cada parte, mientras los otros dos respectivos compañeros permanecían solos, separados y apartados del grupo, en el cual, además de

El general don Antonio Seoane

conferenciar con vehemencia y misterio, se examinaban armas.

No cabía duda que se trataba de un lance de honor, y de un lance serio, a juzgar por la severidad que se reflejaba en los rostros de los interlocutores.

En efecto, de un lance serio entre militares, por cierto de muy distinta edad y graduación.

La causa de aquel duro desafío, que dió origen a tantos comentarios y que tuvo tan desagradables consecuencias, fué la siguiente:

En la sesión del Congreso, en las Cortes Constituyentes del 18 de agosto de 1837, y a consecuencia de una proposición presentada y defendida por don Pascual Madoz, pidiendo se aclarase la conducta de los oficiales de varios batallones de la Guardia Real, conducta relacionada con los sucesos de La Granja, y que se negaron por causas políticas, a cumplir con su deber militar, dijo el general Seoane, a la sazón diputado a Cortes y capitán general de Castilla la Nueva:

"—¿Quién produjo aquellos escandalos?

Señores: los soldados, extraviados con la relajación de la disciplina; diré más: sus oficiales eran los sostenedores de esos desórdenes, por la causa que manifestaron en público, y en esto no hablo mal del Ejército.

Digo que eran los sostenedores de esos tumultos, por la simple razón de no salir de Madrid y no ir a campaña a pasar peligros y sufrir privaciones de toda especie. Señores, esto es el alma del negocio.

Se me encargó aplacar aquella sedición, y de cómo lo hice no diré más sino que durante cuarenta y ocho horas fuí pródigo de mi vida; y sin otra ayuda, sin otro auxilio que mi espada envainada, y mi corazón, que ni teme ni debe, ayudado de la docilidad de esta población que nunca elogiaré bastante, y de esa milicia nacional ultrajada y desarmada, el orden se restableció en Madrid.

Ni con una sola voz, ni con un gesto siquiera, ayudaron los oficiales a su comandante general a contener la sedición. El honor de contenerla, señores, fué mío, contra la voluntad pronunciada de esos oficiales.

Porque, señores, mientras haya enemigos, a su frente es donde debe hallarse la Guardia Real; allí está el primer puesto del honor militar, y el individuo que se separe de él, es indigno de la casaca, *no tiene honor y merece un grillete, un presidio*, y lo que es más: el menosprecio y baldón públicos."

La impresión que estas palabras del capitán general Seoane causaron en la oficialidad de la Guardia Real, en general pundonorosa y valiente, que pertenecía casi toda ella a las principales familias del reino, no es para dicha, fácilmente puede comprenderse.

Los que se hallaban en Madrid con licencia, por enfermos o heridos, reuniéronse inmediatamente y acordaron desafiar al general, designando por sorteo tres de entre ellos, para sostener en el terreno el honor del Cuerpo y la dignidad de sus oficiales, que consideraban ultrajados por tan alta autoridad militar.

Los que habían de tomar parte como actores o testigos en tan severo lance, eran las seis personas que muy de mañana habían llegado a las afueras de la Puerta de Hierro.

Fueron los primeros en bajar del coche el capitán don Joaquín del Manzano, primero de los tres que, designados por la suerte, había de batirse con el general Seoane. El capitán Manzano iba asistido por el oficial don Fernando Fernández de Córdoba y otro compañero cuyo nombre ha perdido la Historia; y apadrinaban al general Seoane el brigadier Infante y el coronel Arana, comandante de la milicia nacional de Bilbao, ambos diputados, y personas de gran importancia y relieve social.

Don Fernando Fernández de Córdoba

Las condiciones del lance eran por demás sencillas, pero de una dureza extraordinaria, que así las gastaban aquellos caballeros que podríamos calificar de la edad de hierro, de la época constitucional.

Sencillas por demás, decimos. A fin de igualar las condiciones de ambos adversarios, pues se sabía que el general Seoane llevaba gran ventaja en el manejo de la pistola sobre su contrario, señor Manzano, se acordó que el lance

Ayuntamiento de Madrid

fuese a cinco pasos, con una sola pistola cargada y otra sin cargar

Llegado el momento del encuentro, y cuando ya iban los adversarios a elegir el arma que había de darles la vida o la muerte, tuvo lugar un acto lo más grandioso, lo más sublime que puede, como diría Cervantes, grabarse en bronces y esculpirse en mármoles.

Esos actos sólo se graban en el corazón de un héroe.

El general Seoane llamó aparte al señor Fernández de Córdoba, y con gran entereza y mayor hidalguía, le dijo:

"—Córdoba: si Manzano me mata, será probablemente asesinado esta noche por los patriotas de Madrid. Yo debo evitarlo. Tome usted este pasaporte con el cual podrá circular libremente por todas partes, y llegar al ejército y a su regimiento. Tenga, además, esta carta, y con ella un criado le entregará uno de mis caballos, y he aquí este bolsillo, entréguesele; contiene veinticinco onzas, de que habrá menester el subalterno para salvarse."

Córdoba, conmovido profundamente —él mismo lo relata, y claramente se comprende, pues el que transcribe estas líneas no ha podido nunca leer acción tan noble y tan gallarda—; Córdoba contestó dándole las gracias y aceptando sólo el pasaporte; pues de cabalgadura y de dinero ya estaban dispuestos los padrinos de Manzano para asistirle.

Escogidas las pistolas, y llegado el instante del encuentro, a la voz de *dos* Manzano permaneció sin moverse, pero siempre apuntando al cuerpo del general. Seoane apuntó a la cabeza.

A la voz de *tres* no se oyó, como era natural, más que una sola detonación, puesto que sólo una pistola estaba cargada, y Seoane cayó desplomado al suelo; le creyeron muerto, pero la bala sólo le había fracturado una costilla y doblado otra sobre el hígado.

El general se repuso, no obstante, y levantándose, se mostró dispuesto a continuar el duelo; pero los padrinos se opusieron.

Seoane, que era un hombre de hierro, a quien poco tiempo antes habían retirado del campo de batalla moribundo, con una pierna atravesada de un balazo; Seoane dijo que se ratificaba en todo lo dicho en las Cortes, y, naturalmente, Manzano declaró nuevamente que "los oficiales de la Guardia no consentirían que se les ultrajase inpunemente, y que continuarían batiéndose".

Muchos días estuvo el general en la cama, con verdadero peligro de muerte, y eran tan fuertes las pasiones de aquellos tiempos, que mientras él continuaba ratificándose en lo dicho, los oficiales que, designados por la suerte, debían batirse con él, visitaban la casa diariamente, a saber el estado de su salud y ver si estaba ya en disposición de acudir nuevamente al terreno.

¡A qué exacerbaciones de la ferocidad conduce a veces el exagerado sentimiento de una noble pasión!

La opinión pública se había enardecido y dividido al juzgar esta cuestión, y mientras los moderados se manifestaban partidarios de los oficiales de la Guardia, los progresistas y la clase popular declaráronse a favor del general.

Pero aquella situación no podía continuar, y Córdoba puso fin a ella de manera discreta y decorosa para todos.

Habló a los oficiales, y les dijo: "La afrenta está lavada. El general y su representante de ustedes han expuesto igualmente sus vidas, y aquél ha estado y continúa en peligro de muerte. ¿Qué otra reparación ha de buscarse? Si continúan ustedes pretendiendo batirse todos contra uno, las condiciones dejarán de ser iguales y dignas, por lo tanto, de caballeros, pues que cada uno de ustedes se arriesgará una vez sola, y el general tantas como oficiales de la Guardia residen en Madrid".

Tales razones hicieron mella en los corazones animosos y nobles de aquellos jóvenes, un mucho atolondrados y un poco orgullosos, y por su parte se dió por terminado el asunto.

Seoane seguía afirmando que estaba dispuesto a batirse con todos; pero en cuanto conoció la delicada conducta de los oficiales, retiró todas las palabras de su discurso que pudieran éstos considerar ofensivas.

Del general D. Antonio Seoane se podía decir como dice Antonio de Villegas en su famosísima novela *El abencerraje y la bella Jarifa*:

"El que pensare vencer en armas o en cortesía a Rodrigo de Narváez, pensará mal".

LA ESPADA DEL CADETE

La espada de ese cadete dicen que la tengo yo;
en el puño de oro fino lleva una empresa de amor.
Rendida empresa de amor,
como ninguna galana.
"Sólo me vence el rigor
de una niña toledana."
Tiene dulzuras muy hondas
la alada canción del coro,
vierte el sol sobre las frondas
una lágrima de oro.
Y una adolescente pasa,
absorta en mundos lejanos,
toda encendida en la brasa
de sus ojos toledanos.
La espada de ese cadete dicen que la tengo yo;
la tiene mi amiga Laura clavada en el corazón.

El corazón de esa niña dicen que lo tengo yo,
cuando por sus ojos negros lloro prisiones de amor.
¡Feliz corazón que penas
en amantes lacerías,
libre de dulces cadenas,
tus cadenas llorarías!
¡Bella leyenda dorada,
que cuenta que en lid reñida
se ha visto brillar tu espada
junto a una reja florida!
Tu empresa de áureo poder
bien rima en el Romancero,
¡los ojos de una mujer
y la gloria del acero!
El corazón de esa niña dicen que lo tengo yo,
cuando es ella la que tiene cautivo mi corazón.

Ojos profundos y negros, tan tristes como los míos,
aunque nunca nos veamos, no pienses que los olvido.
La ingenua musa infantil
tiene hondas melancolías.
¡Se va el amor juvenil
con donosas bizarrías!
¡Dolor del adiós! Estela
de un desvanecido encanto,
ojos en que se constela
un corazón hecho llanto.
Y al Tajo que en su rumor
dice la empresa galana:
"Nada vencerá al amor
de mi niña toledana".
Ojos profundos y negros, tan tristes como los míos,
no pierdas las esperanzas, que yo no las he perdido.

E. Carrere

Ayuntamiento de Madrid

LEYENDA ITALIANA

Los florines del hebreo

Personajes: Antífero y el Príncipe

Ant. Señor: por mi fe declaro
que aun poniendo de mi parte
toda la astucia y el arte
que necesita un avaro
para persuadirse y dar
lo que le pidan, he sido
tan torpe que no he podido
mi propósito lograr;
pero ya que mi magín
hallar en Pisa no pudo
ni la sombra de un escudo
ni el esbozo de un florín,
cumplido mi encargo creo,
pues te traigo algo mejor.

Príinc. ¿Un tesoro?

Ant. Aún más, señor.

Príinc. ¿Qué me traes, pues?

Ant. ¡Un hebreo!

Príinc. ¡Juro a Dios!...

Ant. Jure tu alteza
cuanto piense; también juro
que un judío es de oro puro
de los pies a la cabeza,
si el alquimista que trate
de obtenerlo no desmaya
y hábiles medios ensaya
para que no se recate.
Al mercader engordado
con el dinero que roba,
le hace muy presto joroba
el oro disimulado;
al necio que se enriquece,
le denuncia su alegría,
y al vano, su altanería,
y al menguado, lo que crece
en fortuna y esplendor;
pero el judío es un saco
que cuanto más flojo y flaco
está más lleno, señor.
Es la mirada rastrera
propia de todo israelita,
pérfida astucia que quita
la tentación a cualquiera.
Mas tú, señor, que por suerte
tuya—y no de los pisanos—
conservas entre tus manos
el látigo de la muerte,
si aplicas con interés
tu vara a este filisteo,
obtendrás en un **laus deo**
el prodigio de Moisés.

Príinc. Hazle entrar y si a mis buenos
ofrecimientos no cede,
darse con los muertos puede.

Ant. (**Saliendo.**)
El caso no es para menos.
Con temblor de perlesía,
amarillenta la faz,
suave el gesto, el labio torpe
y vacilante el andar,
hasta los pies del tirano
llegó el israelita Isaac,
y así, con voz breve y dura
y hasta expresivo ademán
a cada palabra, dijo
el gran señor al pelgar:
"Puedes ahorrarte las súplicas,
que ni me conmoverán
ni harán cosa que no sea
irritarme mucho más.
Si niegas la fe de Cristo,
judío, es más natural
que niegues tu bolsa; pero
un verdugo hay por acá
que, sólo con presentarse,
a los mudos hace hablar.
¡Oyeme bien! Si mañana
al medio día no estás
aquí, con dos mil florines,
y oyes en la catedral
dar las doce, doce palmos
de cáñamo adquirirás;
viniendo de todos modos,
porque aquí te han de esperar
o la mano que te premie
o la que te colgará."

* * *

Inútilmente el menguado
sus razones quiso dar,
ya que el poder del que manda
es la razón más brutal,
y solo y confuso, e incierto
vagando por la ciudad,
ni pensaba, ni podía
sus ideas coordinar,
desgarrando inútilmente
su túnica como Abrahám
e invocando de continuo
la justicia de Gehová.
Dos mil florines no hacían
honda mella en su caudal,
que de Pascua a Pascua dábale
su codicia mucho más.
¿Pero para qué el tirano
le obligaba a tributar
habiendo otros? Deteniéndose
de súbito, y en su afán
de redimir sus tesoros
se puso a reflexionar
si denunciando a Ecequiel,
David o Geroboám,
conseguiría que el Príncipe
le dejara al fin en paz.
Pero pasaban las horas
y escuchaba sin cesar
la voz que le repetía:
"Porque aquí te esperarán,
o la mano que te premie
o la que te colgará".

* * *

Como era sábado, vísperas
había en la catedral,
y al acercarse el judío
oyó el órgano sonar
cesando al punto; la noche
algo avanzada era ya
y sobre el Arno brillaba
fugitiva claridad
de luna; salió la gente
mascullando cada cual
su último rezo; cerráronse
las puertas del templo, mas
no tan pronto que impidieran
al israelita ganar
el atrio, quedar perplejo
un instante en el umbral
y sumirse en las tinieblas
al amparo de un pilar.

* * *

En el fondo de una nave
y sobre un altar se ve
pálida y doliente imagen
del mártir de Nazaret.
De una lámpara votiva
puesta del altar al pie
los resplandores revelan
del Cristo la palidez,
y el hombre más desalmado
endurecido y sin fe
sentiría escalofríos

Ayuntamiento de Madrid

por su epidermis correr,
si a la hora tal, con tal silencio
y en tan triste lobreguez,
por capricho del acaso
debiera permanecer.
De repente, sobre el Cristo
venenosa sierpe, fué
a posar la impía mano
el sectario de Israel,
y asiendo del rico manto
donde en la sombra se ven
como irisados luceros
las piedras resplandecer,
rasgóle cual si en la casa
de Pilatos otra vez,
desnudaran al Maestro
para injuriarle y poner
como galas del martirio
las espinas en su sien.
Huyó rápido y medroso,
mas la puerta al trasponer
del coro agitóle un trémolo
de la cabeza a los pies,
pareciéndole que oía
de las bóvedas caer,
como predicción siniestra,
voz de triste languidez
que con blando acento dijo:
¡Judas, arrepiéntete!

* * *

Brillaron del nuevo día
las luces y la ciudad
fué cobrando poco a poco
su animación natural,
y al filo del mediodía
se vió al palacio llegar,
trabajosamente, a un hombre,
que era el israelita Isaac.
Bien revela con sus ojos
lo confiado que va,
pues su astucia, de la vida
le dió la seguridad.
Saliéndole a recibirle,
llenos de distinto afán,
el Príncipe y el verdugo,
y él, haciendo resonar
el oro en la bolsa, dijo,
arrojándola: ¡aquí está!
Mas, ¡oh prodigio! al abrirla,
en vez del áureo metal,
encontraron en su fondo
una cuerda nada más.

Leopoldo López de Sáa

CÓMO ES EL DESIERTO DEL SAHARA

El Sahara no es, como la imaginación popular se lo pinta, una vasta y perfecta planicie de movible arena, salpicada acá y allá de fértiles oasis, algo así como una inmensa piel de leopardo. Partiendo de Túnez hacia el oeste, el desierto es una extensísima depresión de arena y arcilla, por lo general de no mucha elevación sobre el nivel del mar.

El desierto produce una fascinación indescriptible, que sólo se puede comprender viajando por él, varias semanas, con una caravana. Algunas veces el calor es muy grande, pero es un calor perfectamente seco y no causa el enervamiento propio de las temperaturas húmedas, aunque sean bastante más bajas. Hacia el mediodía, el desierto parece un mar de luz vibrante y cegadora. De vez en cuando, se produce el espejismo y los cansados ojos del viajero se refrescan con las visiones de hermosos lagos en el horizonte, o con la vista de árboles y caravanas, pero todo ello no es más que un fenómeno de óptica.

Teófilo Gauthier, Pierre Loti, Luis Bertrand, otros artistas o escritores y todos los que han vivido en el desierto, se han hecho fanáticos de él. Los que no han estado en Oriente no pueden comprender la belleza de la tierra si está desprovista de vegetación. No es posible imaginarse los matices de oro pálido, de lapislázuli, de amatista, de perla, de nácar y de rosa, que toma nuestro globo cuando el beso del sol estremece su piel desnuda.

"Despertarse todas las mañanas en un punto diferente del vasto desierto, escribe Pierre Loti, salir de la tienda y encontrarse rodeado de los esplendores de una mañana virgen; extender los brazos, estirarse, medio desnudo, en el ambiente frío y puro; caminar siempre, llevando ante sí la peluda cabeza adornada de conchas y el largo cuello del animal que hiende el aire con oscilaciones de proa de navío. Ver pasar las soledades tras las soledades; aguzar el oído en el silencio y no oir nada, ni el canto de un ave, ni el zumbido de una mosca, porque no hay nada vivo en ninguna parte..."

Asi describe el incomparable evocador de los paisajes de Oriente esa inmensidad del desierto. Y Luis Bertrand traduce con extraordinario vigor las impresiones.

"Diríase que es el mar, un mar tranquilo surcado por largas corrientes de color lila y malva. Las montañas se alzan como olas y tiemblan en la movilidad continua de los reflejos. Espirales de color lechoso serpentean en los flancos de las rocas, cual arroyos de gemas fundidas que se precipitasen en lagos ilusorios. La curva del cielo se eleva formando una cúpula de turquesa y ópalo, tan deslumbradora, que aun con los párpados cerrados, es dolorosa la radiación. Todo arde, todo ondula, todo se mueve, en el furioso movimiento vibratorio del calor".

No hay terreno más rico en contrastes. El viajero acaba de recorrer leguas y leguas a través de la fatigosa y monótona sucesión de dunas de arena. De repente, al escalar el último montículo, se le ofrece una visión sorprendente; un bosque de fresca y exuberante vegetación se extiende alrededor de fuentes subterráneas: es un oasis.

"Para mis ojos, habituados a la esterilidad de las estepas—dice Luis Bertrand—la vegetación del oasis toma un aspecto fantástico de paraíso terrestre. Los árboles que pululan al abrigo de las palmeras, se doblan agobiados por el exceso de fruto.

El desierto no sólo se atraviesa; se vive en él. Sólo parece solitario, porque es vasto. Es la patria de una humanidad. Mme. Jean Pommerol, que ha pasado largos meses entre los indígenas del Sahara, describe su vida:

"El aduar despierta. Apenas se esparce por Levante una luz difusa, los habitantes del desierto salen de sus tiendas. La mañana comienza. El calor será soportable hasta cerca de las ocho. Hay que comenzar las tareas que han de acabarse cuanto antes a la sombra pesada que precede al mediodía. Todo el trabajo del aduar (que es inmenso) se ejecuta cotidianamente así, en esos minutos menos penosos, en que reina la ilusión de la frescura para aquellos que no conocen los países templados.

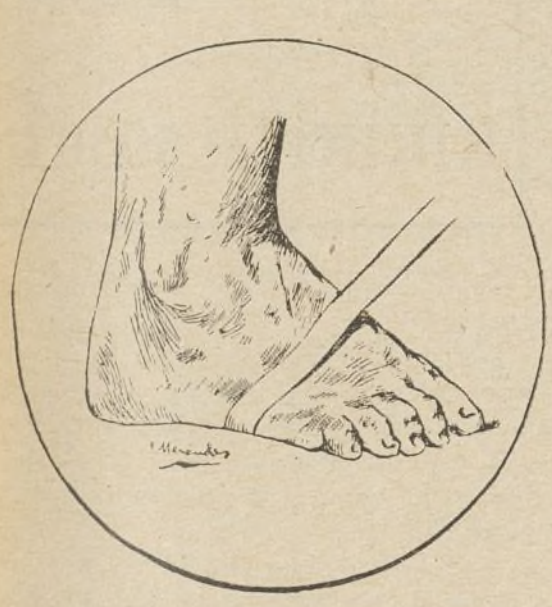
Desde que empieza a caer la tarde hasta que se pone el sol, se reanudan estas ocupaciones interrumpidas durante las horas de calor sofocante. Los hombres vuelven a las tiendas, de las que han salido después de la oración; las cabras balan y los camellos vienen hacia el aduar. Ha llegado el minuto supremo en que el sol va a morir ante los ojos de los hombres; todos se prosternan, devotos, diciendo la oración:

"¡La illah ill' Allah! ¡Mohammed rassoul Allah!"

Ayuntamiento de Madrid

CONOCIMIENTOS PRACTICOS

LA HIGIENE DE LOS PIES



Primera operación. Se pasa dos veces la cinta alrededor del pie

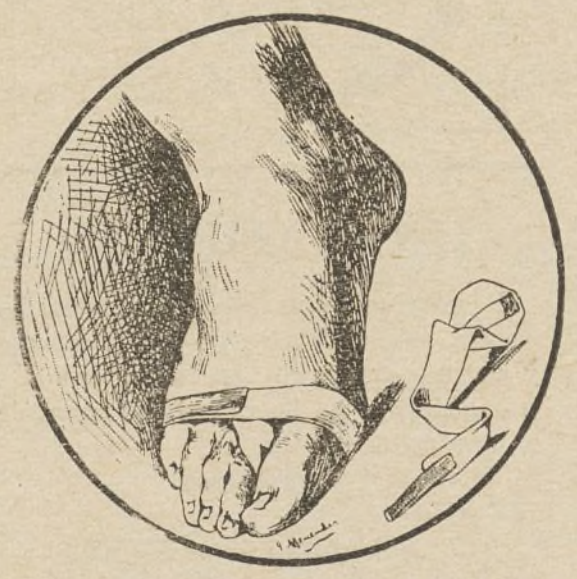
Uno de los más hábiles pedícuros que ha tenido el honor de curar en su profesión reales personas, dió en cierta ocasión algunos buenos consejos respecto a la conservación de la salud mediante un cuidado conveniente de nuestras extremidades inferiores.

En primer lugar, todo par de zapatos que se compre para el niño, deben ser mayores que los que usó anteriores; debe seguirse tal medida hasta que tenga diecisiete años; entonces, aunque se usen botas más o menos ajustadas no pueden producir grave daño a los pies. Con tal método no deben temerse las inflamaciones de los juanetes y demasiado crecimiento de las uñas introduciéndose en la carne por la presión de la bota. Respecto a las uñas, aconseja insistentemente que ninguna madre debe confiar a nadie el cuidado de cortar las uñas de los pies de sus hijos, las cuales no deben nunca cortarse sobre redondo; si las uñas se cortan de los lados, el peso del cuerpo del niño sobre los dedos del pie empujará la uña dentro de la carne. Este consejo es más bien para el dedo gordo que para los demás.

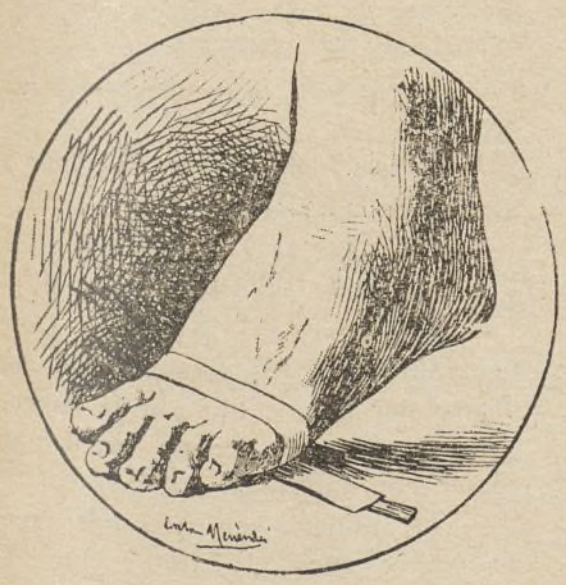
Mr. Wiberg, famoso pedícuro londonense, trata las inflamaciones de los dedos de los niños y de las personas de edad, de la manera siguiente.

Si hay inflamación en los juanetes deben aplicarse fomentos calientes dos veces al día, por lo menos. El mejor modo de hacerlo es empapar un trozo de fieltro en agua muy caliente; dicho fieltro debe ser impermeable por la espalda, con lo que se conseguirá conservar la humedad. Siguiendo el indicado tratamiento, la inflamación bajará probablemente en cuarenta y ocho horas, y cuando tal cosa haya ocurrido, conviene aplicar un vendaje. Este ha de ser de una tira de cinta blanca que varía desde media a una pulgada de anchura, según la edad del niño. Se pasa dos veces alrededor del pie, por encima del metatarso, sujetando fuertemente la cinta. Para esto y para que no se mueva el vendaje, se pega el extremo de éste sobre la segunda y última de las vueltas del mismo alrededor del pie con un trozo de goma adherente de Mead. Naturalmente, no conviene oprimir tanto cuando se trate de un niño como de un adulto.

La mayor ventaja de este vendaje es que puede usarse durante el día debajo de la media.



Vendaje completo del pie, presentando el uso de algodón en rama entre los dedos



Segunda operación. Se pega al extremo de la cinta la goma adherente

En cuanto llega la noche puede quitarse durante ella y ponerse otro nuevo por la mañana, para evitar de este modo que se repita otra vez la inflamación.

Después se presenta otra parte muy importante de la curación por medio de vendajes, o sea la colocación de una corta cantidad de algodón en rama entre el dedo gordo y el segundo, lo cual debe hacerse después de haber colocado el vendaje en su sitio. Esto da por resultado separar los dedos de modo que no pueda uno descansar sobre el otro, como siempre ocurre cuando hay inflamación de uno de los juanetes.

El uso de resolventes para los callos no es de gran eficacia para todos, porque servirá para los que tengan la piel más delicada, mientras será inútil para otros en el caso contrario. La piel de los pies es más susceptible a las influencias externas que otra parte cualquiera del cuerpo, y, por consiguiente, la curación de un callo que puede ser facilísima e inocente en sí misma, resulta tan dañosa para ciertas epidermis y temperamentos que puede producir una inflamación y hasta el envenenamiento de la sangre.

Por último, una causa frecuente de enfermedad en los pies de los niños como de los viejos es el uso de medias negras. Conviene elegir estas con plantillas blancas, porque el tinte con que se les da colorido es extraído por el calor que se forma con el roce del zapato, actuando entonces como un veneno irritante.

Para evitar, en parte, el daño, si se usan las medias teñidas hay también el recurso de cambiarlas diariamente en verano y un día sí y otro no en invierno.

Los pies deben bañarse todas las noches en agua caliente y bicarbonato de sosa, una cucharada en una jofaina de agua, dejándolos en la solución hasta que se enfríe. Después se les restriega vigorosamente con un paño hasta secarlos, y luego se les baña en espíritu de vino.

AGRADECEMOS A NUESTROS NUEVOS Y ANTIGUOS SUSCRIPTORES LA AYUDA QUE NOS HAN PRESTADO CON MOTIVO DEL CAMBIO DE PERIODICIDAD DE NUESTRA REVISTA. — DESEAMOS REPRESENTANTES Y AGENTES EN LAS PROVINCIAS QUE AUN NO EXISTEN Y PUBLICAREMOS LAS NOTICIAS Y FOTOGRAFIAS DE ACTUALIDAD MILITAR QUE NOS REMITAN

Ayuntamiento de Madrid

SECCION DE PASATIEMPOS

POR RAMÓN MARAVER

ACTOR N.º 20

101

NOTA

S

CONCURSO

DE ABRIL, MAYO Y JUNIO DE 1926

Para conocer las bases de este concurso véase nuestro número de 10 de abril.

MARISCOS N.º 21

Y OS

KIKIKI 50501

CUENTO VIEJO

El tío Tabardillo,
Ciego que de pedir se mantenía.
A una taberna dirigióse un día,
Y díjole en la puerta al lazarillo:
Cie. Entra: siempre nos da la tía Tomasa
Algo que manducar.
Entró el muchaco,
Y al salir dijo al ciego:
Laz. No está en casa.
Cie. ¿Y no te ha dado nada?
Laz. No.
Cie. ¿Ni un cacho
De sardina?
Laz. Tampoco.
Cie. Pues yo creo
Que hueles a sardina.
Laz. ¿Yo?
Cie. Sin duda
Te las has comido.
Y era cierto; el chico
Quiso engañar al ciego, que tenía
El olfato muy fino; pero el viejo,
Zurrándole el pellejo,
—¡Me hueles a sardina! le decía.
Mas siguieron andando,
Y al cruzar una calle,
El muchacho travieso
Guió tan mal al pobre Tabardillo,
Que en la esquina de enfrente se dió un beso.
Airado el ciego levantó el garrote,
Mas el chico dió a huir, y desde lejos
Le gritaba: —Tío zote,
Si olió usted la sardina,
¿Cómo asimismo no olió usted la esquina¿

Cupón núm. 7

de la serie de ocho, que deberá acompañar al pliego de soluciones del CONCURSO de abril a junio.

JUGADA DEL MAH-JONGG N.º 22

UN MATUTERO

Pasaba un baturro por la puerta del Angel, con el brazo en un cabestrillo y encima arropado con tapabocas.

—¿Lleva algo de pago?—preguntóle el empleado.

—No sé si pagará esto.

—¿Qué es?

—Un golondrino que llevo debajo del brazo.

—No le hará mucho mal, puesto que tiene usted ganas de bromas.

Al día siguiente volvió a presentarse el baturro del golondrino.

—¿Ya se ha reventado?—preguntó el guarda.

—Quiá, no siñor; si dice el médico que está mu duro; así es que me pongo emplastos de cebolla.

Sospechando el empleado algún tarugo, fué tras el baturro, y vió que en habiendo pasado una calle quitóse el tapabocas y sacó un lío de debajo de la chaqueta, y echó a andar como si tal cosa.

Al día siguiente y a la misma hora volvió a pasar el del golondrino, tapado en la forma de los días anteriores.

—¿Qué, aún no se ha ablandado eso?—preguntóle el guarda, a la vez que le echaba mano al tapabocas.

—¡Ay, ay! ¡No me toque, no me toque.

—Si es que hace usted duelo de ver que padece tanto, y como yo también entiendo de medicina, voy a sajárselo.

Y esto diciendo, sacóle de debajo del brazo un paquete conteniendo cuatro perdices.

—¿No ve qué pronto le he curado? Usted ha empleado la cebolla para poner blanco el golondrino; nosotros la emplearemos para dar mejor gusto a las perdices cuando las comamos.

—Pus m'ha jorobau—exclamó el baturro, sin volver de su sorpresa—. ¡Siquiá no las c...!

CONTRASTE

Un señor que se estaba paseando por la plaza del Pilar se quedó mirando a un baturro que estaba comiéndose un pedazo de cebolla y pan, con tan buen apetito, que se le volvía manteca en la boca.

—Me encanta verle a usted comer —díjole, por fin.

—Y a mí, ese anillico que tié usté en el dedo—respondió el baturro.

—Vale más su apetito que el anillo, pues lo suyo no tiene precio.

—¿Quiusté cambealo?

—Si pudiera ser, lo haría gustoso.

No tenga duda de que vale más su alhaja que la mía.

—¿Qué alhaja?

—Me refiero a su buen apetito.

—Pus, chasco me llevo, que si empeñáramos las dos cosas, dieran más dinero por la mía que por la suya.

—¿Y cómo se arregla usted para comer con tan buen apetito?

—Pus, miusté, teniendo hace más de quince años el hambre por alimento.

Ayuntamiento de Madrid

MH -JONGG

JUEGO NOVEDAD

Reglamento y Contabilidad

POR

RAMON MARAVER

Precio del ejemplar, 60 céntimos.-Certificado, 90 céntimos

LOS PEDIDOS A LA ADMINISTRACION DE ESTA REVISTA

IMPERMEABLES

de las mejores fábricas, se hacen a medida para señores Jefes y Oficiales.—Precios sin competencia.—FRANCISCO FERNANDEZ.—Caballero de Gracia, 2 al 6 (esquina a Montera), MADRID. Teléfono 39-50 M.

LLEVE UN RETRATO BIEN HECHO EN — SU CARTERA —

TRES RETRATOS PARA CARNET, 2 PTAS.

COMPAÑY, FOTÓGRAFO

Fuencarral, 29.—MADRID

ESTABLECIMIENTO DE

JORDANA

Príncipe, 9.-MADRID.- Teléfono 4.038

Especialidad en artículos para regalos con motivo de ascensos y recompensas

CONDECORACIONES, BANDAS Y ROSETAS DE TODAS CLASES.—BANDERAS PARA REGIMIENTOS.—PAJAS, FAJINES Y CEÑIDORES.—CHARRETERAS, DRAGONAS Y HOMBRERAS.—CASCOS, GORRAS Y ROSES, CORDONES Y DISTINTIVOS PARA AYUDANTES Y PARA BASTÓN.—SABLES, ESPADAS Y ESPADINES.—ENTORCHADOS, TEJIDOS Y BORDADOS. BANDEROLAS, TIRANTES BORDADOS Y FORRAJERA.—ESTRELLAS, NÚMEROS EMBLEMAS Y BOTONES.—CORDONES, GALONES Y ESPIGUILLAS.—ESPUELAS, ESPOLINES, PLUMEROS Y GOLAS, ETC., ETC.

MENA

FOTÓGRAFO

CARRETAS, 39

(Frente a Romea)

Tres carnets para identificar 3 pesetas. Ampliaciones de SS. MM. del uniforme que se desee para cuartos de banderas y estandartes a 25 ptas. *Novedad fotográfica*, 33 calcomanías para aplicarse en papel, cartas, cintas, esmaltes 5 pesetas

BLANCO HUECAS

para la instrucción reglamentaria de tiro. El más perfecto el más utilizado y el más económico. Libretas de tiro y facsímiles. Pedidos a las Huérfanas del comandante Huecas. *Colegiata, 5, cuarto núm. 1.—MADRID*

Admón. de Loterías núm. 16.—P. de Santa Cruz, 2

Su administradora D.ª Felisa Ortega, remite a provincias, ultramar y extranjero los pedidos que le hagan, siempre que vengan acompañados de su importe

R. FERNÁNDEZ ROJO, GRABADOR

Fábrica de sellos de caucho. Precintos de varias clases

Teléfono, M. 415.—FUENTES, 7.—MADRID

AVISO: La casa que más paga oro, plata, platino, dentaduras, alhajas y papeletas del monte. *Plaza de Santa Cruz, 7 (Platería)*

CASA HERNANDO

Avenida Conde Peñalver, 3—Teléfono 23-53 H

Venta de toda clase de máquinas de escribir. Reparaciones muy económicas, accesorios de toda clase. Cintas, papel carbón, tampones y efectos de escritorio. Se hacen abonos para Madrid y provincias. Presupuestos gratis

Ayuntamiento de Madrid

FABRICA DE CORONAS, FLORES Y PLANTAS

RUBIO

Precios sin competencia * Exportación a provincias

3, Concepción Jerónima, 3 - Tel. 59 M.

--- Edificio propio --- Esta Casa no tiene Sucursales ---

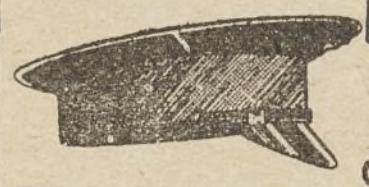
Descuentos y facilidades de pago a petición de los señores Jefes y Oficiales del Ejército

RECLUTAS DE CUOTA

Acudid para aprender la instrucción a la ESCUELA CIVICO-MILITAR La mejor y más conveniente.

JESUS MARTINEZ

- ESPECIALIDAD EN GORRAS DE PLATO -
— — Roses - - CHACOTS Y KALPAIS - —
Mayor, 57, MADRID. (Frente al café de Platerías)



FABRICA DE GORRAS DE UNIFORME

GORRAS KAKI ULTIMOS MODELOS · ROSES · CHACOTS · KALPAHTS

F. VILLAVERDE

Calle Mayor 39. MADRID Envios á Provincias

MUEBLES

LA CASA APOLINAR hace grandes rebajas e invita a su numerosa clientela a visitar su exposición: INFANTAS, 1

¿CALLOS?

UNGÜENTO MAGICO

es el callicida por excelencia. Pregunte a cuantos lo han usado, y oirá usted maravillas. En tres días saca de raíz callos, juanetes y durezas. Pídalo en farmacias y droguerías. 1,50. Por correo, 2 pesetas. FARMACIA PUERTO, Plaza San Ildefonso, 4, MADRID

DROGUERÍA, PERFUMERÍA, CEPILLERÍA, ESPONJAS

Y ARTÍCULOS DE LIMPIEZA

B. LÓPEZ. Atocha, 49.

CASA MUY BIEN SURTIDA

PRECIOS ECONÓMICOS

PROVEEDOR DE LA 3ª SECCIÓN DE LA ESCUELA CENTRAL DE TIRO

¡¡TODO NUEVO Y TODO DE OCASIÓN!!

SI QUIERE V. COMPRAR O VENDER Alhajas, Relojes, Máquinas de escribir, fotográficas, Pianos, Pianolas, Gramófonos, Bicicletas, Objetos de arte y fantasía y cualquier clase de artículos, VISITE TODOS LOS ESTABLECIMIENTOS Y ACUDA POR FIN A LA

CASA ORIA Y GALINDEZ

Calle del Clavel, 8 MADRID Teléfono 19-31 M

SE CONVENCERA delas VENTAJAS QUE SU LARGA EXPERIENCIA en el NEGOCIO pueden PROPORCIONARLE

Ayuntamiento de Madrid

El "Pianola-Piano"

es el único instrumento autopianistico que ha merecido los elogios de todos

LOS GRANDES MUSICOS CONTEMPORANEOS

EL "PIANOLA-PIANO"

es el adoptado por el Vaticano, SS. MM. los Reyes de España, de Inglaterra, de Italia, de Bélgica, de Suecia..... y por las más prestigiosas INSTITUCIONES MUSICALES DE TODOS LOS PAISES y es, a la vez, el de mayor garantía y el más barato

VENTAS AL CONTADO Y A PLAZOS

THE ÆOLIAN COMPANY

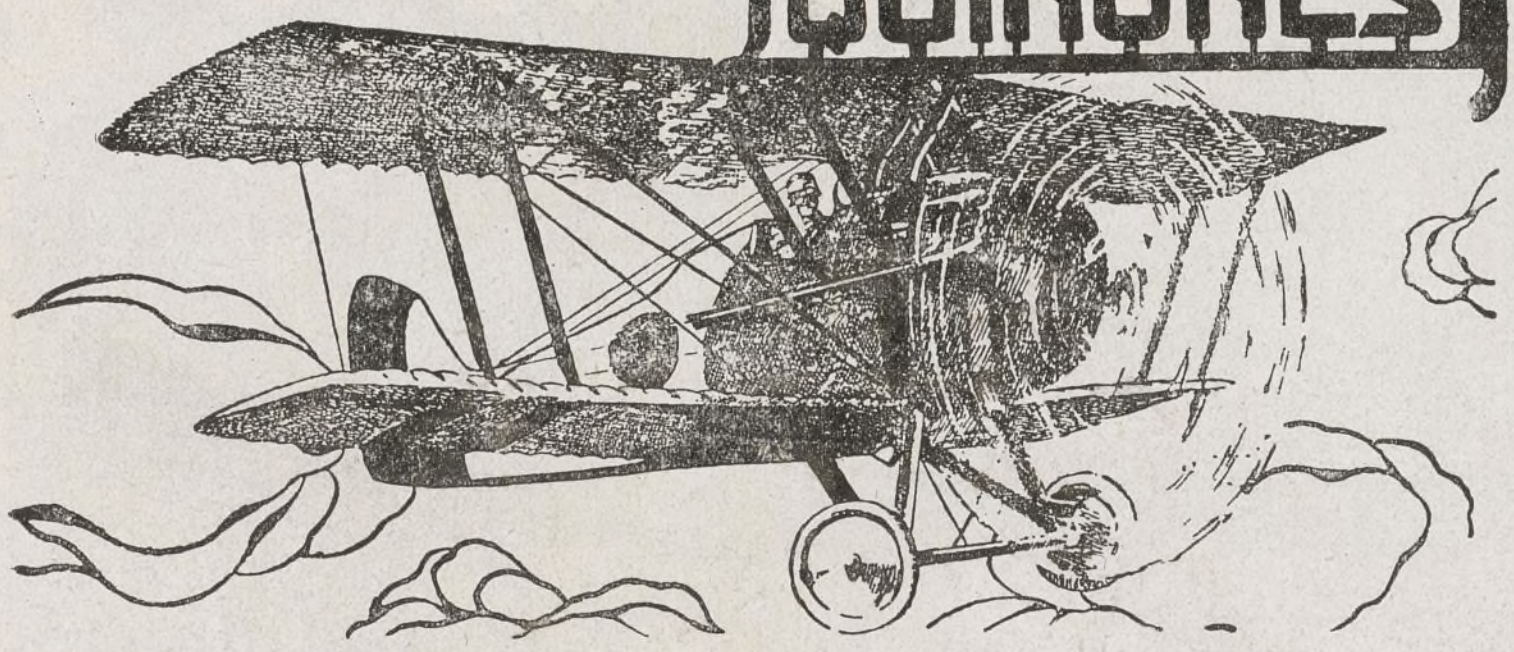
S. A. E

AVENIDA CONDE PEÑALVER, 24

MADRID

Ayuntamiento de Madrid

SANTIAGO SANCHEZ QUIÑONES



ACCESORIOS

para Automóviles, Globos y Aeroplanos

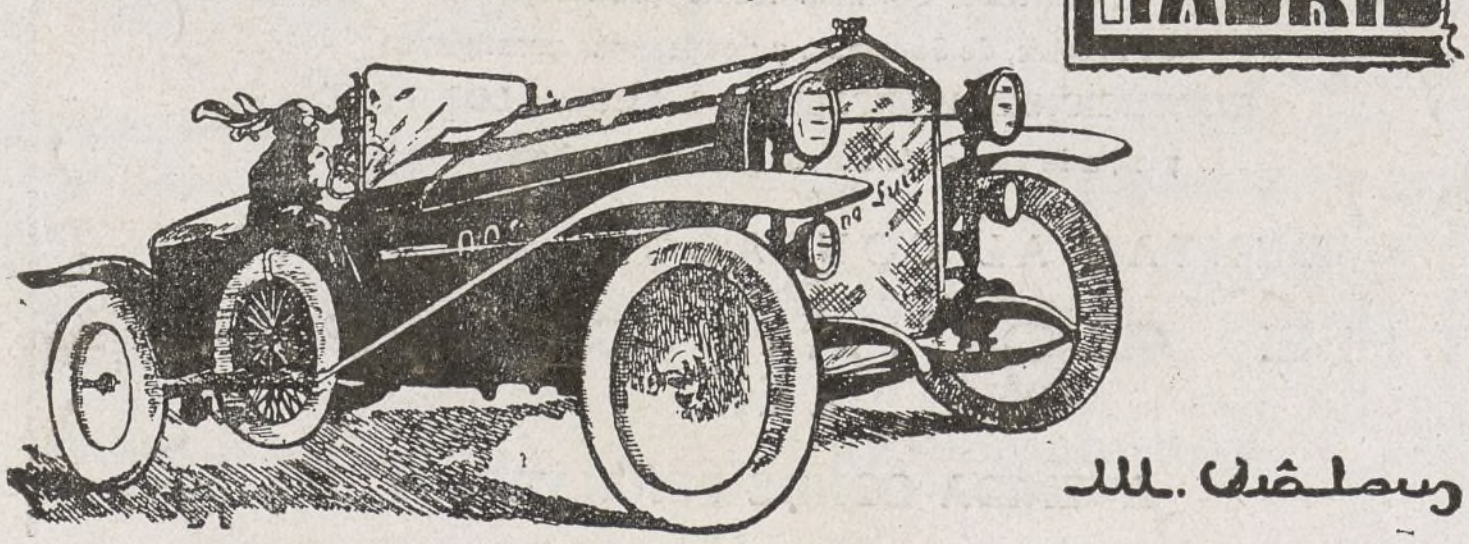
PROVEEDORES DE LA AERONÁUTICA MILITAR DE ESPAÑA

Motores NAPIER para aviación.—Cables de goma.—Tensores.—Tubos de acero.—Cuerdas de piano.—Cables de alta.—Cojinetes de bolas.—Hélices Neumáticos.—Ruedas metálicas.—Telas para globos.—Trajes eléctricos para aviadores.—Tornillería de acero.—Aceites y grasas OLEOSOL, etc.

TELÉFONO J-1342

ALBERTO AGUILERA, 14

MADRID



TALLERES «PRENSA NUEVA», CALVO ASENSIO, 3.—MADRID

Ayuntamiento de Madrid