

# Armas y Letras

REVISTA SEMANAL ILUSTRADA

HEMEROTECA MUNICIPAL  
MADRID



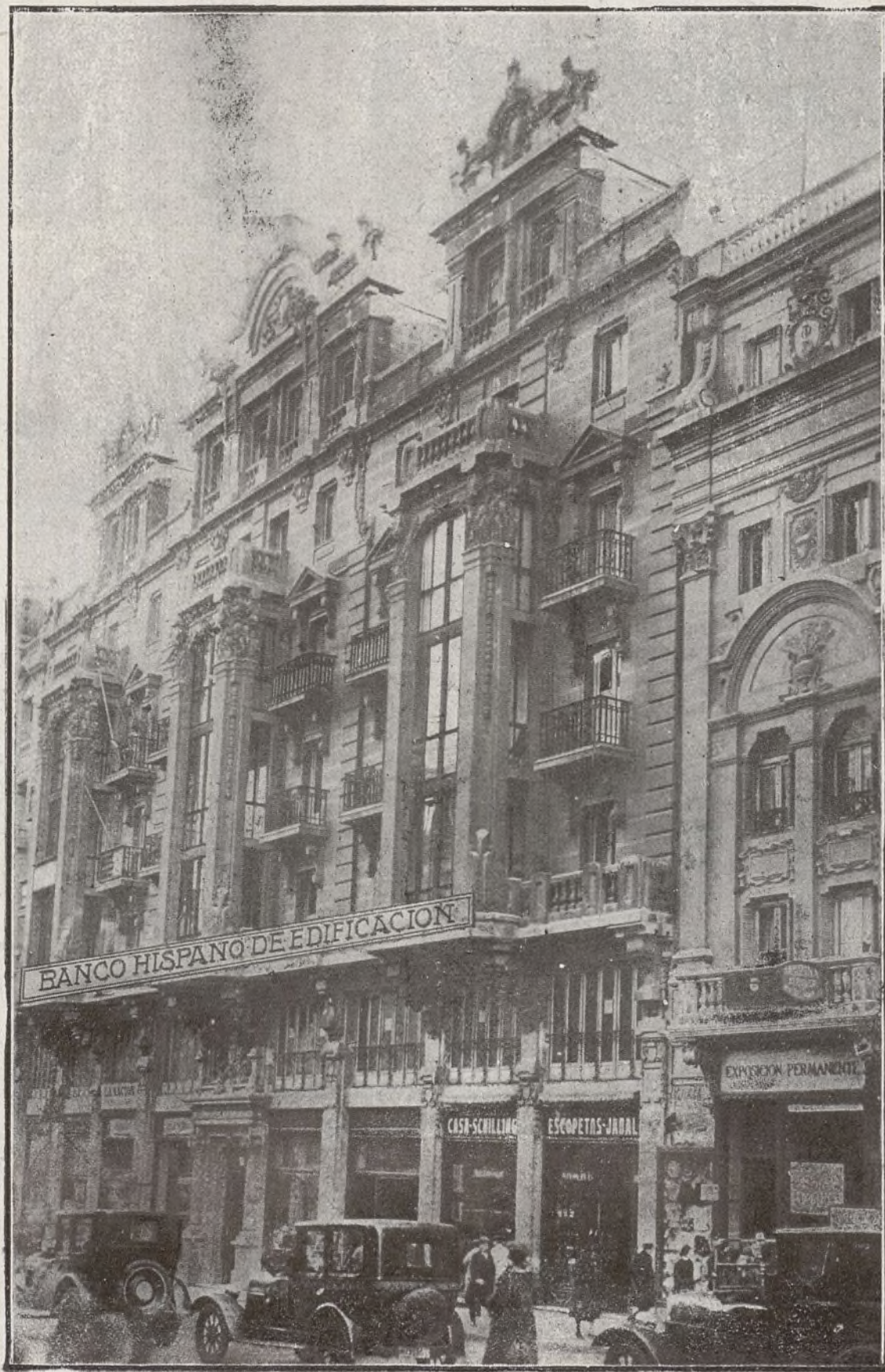
Esta estampa militar tiene la elocuente grandeza del sagrado cumplimiento del deber, en la figura del prisionero soldado, que con altivo continente comparece ante los enemigos de su patria, que han de juzgarle

Ayuntamiento de Madrid



# Banco Hispano de Edificación

Sociedad Civil Cooperativa de Crédito



AVENIDA CONDE PEÑALVER, 8 y 10 (GRAN VIA)  
**M A D R I D**

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



# 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-urinaros.

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 mis-  
mos en operaciones al contado.

### ESTABLECIMIENTO DE COMPRA Y VENTA

JOYERÍA - PLATERÍA - RELOJERÍA

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. - Má-  
quinas 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 gran-  
des ventajas sobre el empleo del albayalde y la cola (procedimiento antihigiénico y dañoso  
para la salud). Por su fácil aplica-  
ción y rapidez en secar permite  
obtener en breve tiempo un cha-  
rolado tan perfecto, que en pocos  
minutos se presenta un correaje  
para una revista ::::::::::::::

Precio del frasco, 1,75 pesetas

UNICO FABRICANTE DEL ACREDITADO

BARNIZ AMARILLO

I. RODRIGO



MARCA REGISTRADA

MUESTRAS A DISPOSICION DE LOS  
SEÑORES JEFES QUE LO SOLICITEN

PARA CORREAJES DE EL GUARDIA CIVIL

Marca "EL TRICORNIO"

MADRID

TOLEDO, 90





## PARA HOMBRES

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

Carmen, 10.--MADRID

Ultimos modelos de Corsés para señoras y niños

## COMPANHIA TRANSATLANTICA

SERVICIOS DIRECTOS

### LINEA A CUBA-MEJICO

Servicio mensual saliendo de Bilbao el día 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 día 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, Curaçao, Sabanilla, Colón, y por el Canal de Panamá para Guayaquil, Callao, Mollendo, Arica, Iquique, Antofagasta u Valparaíso.

### 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 día 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 día último de cada mes, de Coruña el día 1, de Villagarcía 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 día 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 día 15 para Valencia, Alicante, Cádiz, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, demás escalas intermedias y Fernando Poo. Este servicio tiene enlace en Cádiz con otro vapor de la Compañía que admite carga y pasaje de los puertos del Norte y Noroeste de España para todos los de escala de esta línea.

### AVISO IMPORTANTE

Rebajas a familias y en pasajes de ida y vuelta.—Precios convencionales por camarotes especiales.—Los vapores tienen instalada la telegrafía 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 Compañía.—Rebajas en los fletes de exportación.—La Compañía hace rebajas de 30 % en los fletes de determinados artículos, de acuerdo con las vigentes disposiciones para el Servicio de Comunicaciones.

### SERVICIOS COMBINADOS

Esta Compañía tiene establecida una red de servicios combinados para los principales puertos, servidos por líneas regulares, que le permite admitir pasajeros y carga para Liverpool y Puertos del Mar Báltico 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 América Central y Norte América en el Pacífico, de Panamá a San Francisco de California, Punta Arenas, Coronel y Valparaíso por el Estrecho de Magallanes.

### SERVICIOS COMERCIALES

La Sección que para estos servicios tiene establecida la Compañía, se encargará del transporte y exhibición en Ultramar de los Muestras que le sean entregados a dicho objeto y de la colocación de los artículos, 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





Redacción, Admón. y Talleres: Calvo Asensio, 3

Director: Vicente Valero de Bernabé

En estos momentos, Francia es la actualidad palpitante para el mundo entero y particularmente para Europa. Hacia Francia están vueltos los ojos de todos los europeos y todos esperan que de esta crisis amenazadora, salga, como ave Fénix de sus cenizas, más firme, más nueva, la Francia joven digna de salvación.

Y si Francia es para todos los europeos una esperanza en estos momentos históricos, nosotros no podemos dejar de tener la vista fija en sus movimientos para ver cómo se redime de esta ola de culpas, que no es otra cosa que el fracaso de la democracia siglo XIX.

\* \* \*

El miedo al porvenir y un poco de asco al presente, poco firme y recto, llevan velozmente a Francia hacia una dictadura como ya ocurrió en las demás naciones del mundo latino. El fracaso del régimen parlamentario ha alcanzado a la República francesa y los Gobiernos se suceden derrotados al tratar de abordar el problema financiero, único problema que no puede abandonarse en estos momentos. Todas las personalidades de la finanza y de la política han tenido que declararse vencidas ante la desconfianza del capital y hoy, después de varios años de vacilaciones, vuelve Doumergue la vista a Poincaré, apartado del poder por considerársele causante de la ruina actual con su política equivocada de potsguerra.

Pero urge salvar el franco y no puede la nación francesa hacer alardes de liberalismo cuando la confianza del pueblo se pasó a los conservadores, asustada por el fantasma bolchevique. A pesar de esto no creemos que sea Poincaré el hombre que se precisa para vencer situación tan difícil y no sería de extrañar que los militares interviniesen como situación transitoria, única fuerte para acabar

## Comentarios del momento

con los vicios pasados y tal vez para precaver y evitar ese porvenir caótico que provoca la huida de los capitales y hace inclinarse hacia la derecha a cuantos tienen alguna comodidad que perder. Va a tener razón Leon Daudet con su estúpido si-



glo XIX, que nos ha dejado herencia tan poco apoyada en bases firmes.

\* \* \*

Y si todos esperan que Francia salve este escollo que es un poco el escollo en que todos naufragamos, España, más que ninguna otra nación, debe tener puestos sus ojos en la vecina República, nuestra aliada y amiga. La salvación de Francia es también la salvación de la latinidad en tanto que su hundimiento sería el hundimiento de algo más que un sistema, porque pueblo que tiene tantas energías vitales no puede morir y su fracaso sería el fracaso absurdo,

incomprensible en el que fracasaríamos todos cuantos no hemos querido hacer del oro nuestra sola ambición y de Shylock nuestro modelo.

El descenso del franco lleva a Francia a una ruina real, ruina que solo puede evitar la confianza del capital francés, personaje sin entrañas que no padece viendo a su patria hundida, pero personaje al que se le puede volver a su obligación primera de salvar la patria sentándole mano dura allí donde más la sienta.

Y he aquí por qué se espera que los militares victoriosos hoy en Marruecos echen una mano fuerte para sostener el edificio nacional, que se bambolea.

\* \* \*

La situación de nuestro protectorado sigue prosperando hacia una total pacificación.

La actuación política progresa con grandes resultados merced a la brillante gestión del Comandante Capaz que, al frente de su harca, con gran tacto político, ha conseguido los más brillantes resultados.

Esta etapa de nuestra gestión tutelar en Marruecos, llena de optimismo los ánimos españoles, que ven desvanecerse la trágica pesadilla marroquí.

\* \* \*

La trágica nota de la actualidad española es la muerte del heroico teniente Durán. En las maniobras sobre el puerto de Barcelona, el avión que tripulaba, chocó con otro aparato piloteado por el teniente de navío don Felipe García Cherlo. El aparato de Durán cayó al mar, y el de su compañero a tierra. Desde un dirigible un compañero del infortunado aviador, el teniente don Antonio Núñez, se lanzó al mar en auxilio de Durán, a quien aún recogió con vida. Fué trasladado rápidamente al "Alsado", el mismo buque que acompañó al "Plus Ultra" en su ruta gloriosa.



CURIOSIDADES

# Los perros militares

No se trata de una raza especial de esta clase de animales. Cualquier perro, bien enseñado, puede prestarnos grandes servicios en el caso de una guerra; si bien Francia prefiere para el servicio militar a los llamados de contrabandista y Saint-Bernard; Rusia educa para el mismo objeto los de la raza del Cáucaso, y Alemania se sirve de sus Huhnerhunde. En España, desgraciadamente, no nos hemos preocupado todavía de la educación militar de tan útil animal, no obstante estar bastante desarrollada la afición a ellos, y de contar con razas (los mastines, por ejemplo) muy apropiadas para el objeto.

La adopción de los perros en los ejércitos es moderna, habiendo sido Alemania la primera nación que los adoptó con verdadero carácter militar, haciéndoles, además, tomar parte en la gran guerra. Tan grandes servicios nos pueden prestar los perros, que puede asegurarse que, tal vez dentro de poco, rara será la nación que no contará con perros militares en las filas de sus ejércitos combatientes.

Siendo la educación del perro la parte más importante y curiosa de esta nueva rama del arte de la guerra, de ella tan sólo nos ocuparemos en lo que sigue:

La educación de todo perro militar debe empezarse siendo éste muy joven, y sin que antes haya estado acostumbrado a otra clase de servicios. Los cachorros nacidos en el mismo cuartel son siempre preferibles. Para instructores deben elegirse siempre soldados voluntarios, con carácter aña ble, mucha paciencia y que manifiesten tener gran predilección por los perros. Al frente de cada grupo de soldados instructores y de perros educandos debe estar un oficial, el cual será el responsable de la instrucción y buen trato de los animales.

Lo primero que debe enseñarse al perro es a conocer a la tropa y a seguirla en todos sus marchas y evoluciones. Para conseguir este primer escalón de la instrucción militar del perro, le sujetará el soldado instructor con una correa y le obligará a que siga de buen grado sus movimientos; pero sin hacer uso, para conseguir esto, de tirones fuertes, ni castigar demasiado al animal, sino con mucha paciencia,



que es en lo que estriba la verdadera dificultad de la educación.

Siguiendo en dificultad al ejercicio anterior, está el enseñar al perro a que transporte objetos de un sitio a otro. Para esta enseñanza se nombra a cada instructor un ayudante, y enseñarán al perro a que venga del instructor al ayudante, y viceversa, primero sin nada, y luego llevando un pliego en el bolsillo que tiene en el collar. Esta instrucción se empezará en el patio del cuartel y se terminará en el campo, a distancias tales, que el perro se vea obligado a pasar bosques, arroyos, etc.

Sólo después de bien aprendidos los ejercicios citados, y de saber el perro ir no sólo del ayudante al instructor y viceversa, sino entre dos individuos o grupos de individuos cualesquiera de su regimiento, se dará por terminado este importantísimo punto de su educación. En tal caso, el perro está ya en disposición de prestar el servicio de estafeta, así como para transportar municiones a individuos de las avanzadas.

Si importantes eran los ejercicios enseñados, no lo son menos los que restan por aprender al perro para que se pueda dar por terminada su educación. El tercer ejercicio consistirá en enseñar al perro a que avise la proximidad de tropas enemigas, y de esta manera pueda servir para reconocimientos.

Por instinto, el perro ladra a la llegada de personas extrañas, pero hay



que enseñarle a que avise sin ladrar: un ladrido en noches oscuras puede servir de guía al enemigo, y ser, por lo tanto, peligroso, por lo que hay que enseñarle a que avise con movimientos de cabeza, o a lo más con un ligero gruñido sordo, que pueda ser sólo percibido por su acompañante. Para conseguir esto, se empezará por encerrarse el instructor y el perro en una habitación, el ayudante hará después ruido con la puerta, y el instructor, con caricias, castigos suaves y, sobre todo, con gran cantidad de paciencia, procurará quitar al perro la costumbre del pernicioso ladrido.

El perro que logre aprender bien los ejercicios dichos, aprenderá igualmente con gran facilidad a buscar muertos y heridos, avisando con aullidos el sitio donde éstos yacen.

Con esto se da por terminada la educación de los perros, los cuales podrán ya tomar parte en las maniobres militares, donde tendrán lugar su perfeccionamiento.

En los países en que está implantado el servicio militar canino, tienen lugar todos los años grandes certámenes, con el objeto de fomentar este nuevo "sport". En un certamen alemán llegó un perro a recorrer más de treinta kilómetros en menos de una hora, y por terrenos bastante accidentados, siendo de notar que el premio fué ganado por un perro particular.

España debe cuidar de la educación de estos animales dentro del ejército siguiendo la práctica de otros países, por ser elementos auxiliares importantísimos en los campos de guerra.

La historia nos muestra casos elocuentes de su cooperación con el hombre, en los cuales, el perro participa de la gloria alcanzada por bizarros batallones cuya mascota rindió el máximo de heroísmo e inteligencia en cruentos combates sin abandonar la unidad a que pertenecía.

Carlos Requena



## LEYENDAS MARROQUÍES

## Alí, el de los seis dedos

Ni el Raisuli, ni ninguno de los bandidos marroquíes que en nuestros días oímos nombrar, tendrá nunca tanto renombre como Alí el de los seis dedos, el ladrón más famoso de Marruecos.

Alí, hijo de un hortelano de la aldea de Bendiban, a siete u ocho kilómetros de Tánger, era todavía un chiquillo cuando ya asombraba a todos por sus fuerzas hercúleas, su destreza en el tiro y sus rasgos de audacia. Un día, su padre descubrió que robaba sus viñas y las de sus vecinos, y en un momento de ira le amenazó con entregarle a la justicia del kaid. Alí se apresuró a huir de la casa paterna y ya no se le volvió a ver en Bendiban.

Esto sucedía hace ahora noventa años, cuando era emperador de Marruecos Muley Solimán. El día que la sultana Lalah Fatima dió a luz su primer hijo, celebráronse en Fez toda clase de regocijos públicos. Hubo títeres, encantadores de serpientes, narradores de cuentos; pero lo que más llamaba la atención era un gigantesco negro de la guardia del sultán que desafiaba a todo el mundo a luchar a puñetazos, sin que nadie lograra vencerle. Ya había puesto fuera de combate a una porción de



valientes, cuando un joven de anchas espaldas, vestido con la parda chilaba de los montañeses, se presentó aceptando el reto. El mismo sultán se admiró de tanta audacia y quiso presenciar el combate. El negro dió el primer golpe, que hizo tambalearse al montañés; pero luego le tocó a éste pegar, y cuando cayó su puño, bajo él cayó el soldado, con el cráneo roto como por un martillo.

Alguien se fijó en que el forzado joven tenía seis dedos en una mano y seis en un pie. Era Alí, hecho ya un hombre. Al día siguiente corrió la voz de que los camaradas del soldado muerto le habían asesinado durante la noche.

## COMO ROBABA ALÍ

Pocas semanas después de aquel suceso se empezó a hablar de audaces robos cometidos en el camino de Tánger a Tetuán, y en los bosques de Sahel, cerca de Larache. Los ladrones debían de ser muchos, porque hasta las caravanas más numerosas tenían que rendirles tributo. Cuando pasaban cerca del bosque, oían una voz que les reclamaba la bolsa o la vida. Si alguien intentaba continuar la marcha o averiguar quién era el ladrón, salía de entre los bosques un tiro que tendía sin vida al imprudente. Se tomó, pues, la costumbre de dejar en el camino algunos objetos de valor, y sólo así se podía transitar por aquellos sitios.

El autor de tales fechorías era Alí, que no se atrevía a penetrar en las ciudades por temor a la venganza de los soldados. Alí no era, sin embargo, capitán de ladrones; trabajaba solo, y cuando sabía que sus víctimas no podrían defenderse, no vacilaba en presentarse a ellas. Un día, dos bahneros judíos que volvían de un zoco con el producto de sus ventas se vieron asaltados por el robusto montañés, y antes que dejarse despojar, abrieron sus bolsas y se tragaron las monedas. El ladrón los registró, y al ver las bolsas vacías sospechó su astucia. Los infelices judíos se arrojaron a sus pies, protestando de su pobreza, pero él, aprovechando la ventaja que les daba su postura, les dió de puñaladas, les abrió el vientre y sacó de allí el oro sangriento.

Cuando se encontraron los cadáveres, se registró el bosque, pero no se





halló al asesino. Allí tenía en todos los adueros amigos a quienes socorría en su pobreza, y que le avisaban el peligro, de modo que era imposible dar con el bandido, y Marruecos entero acabó por creer que todo era obra de un "chin", de un demonio de los bosques.

#### LA MUJER Y LA YEGUA

Alí no vivía solo. Tenía una mujer y una yegua. La mujer era hija de un rico comerciante de Fez. Un día pasaban padre e hija por el camino de Tánger, y se detuvieron a hacer sus abluciones en un arroyo próximo a la guarida del bandido. Mientras el viejo estaba en oración, Alí se arrastró hasta la muchacha, la echó su chilaba a la cabeza para impedirla gritar, y se la llevó silenciosamente. El padre se volvió a Fez diciendo que el "chin" de los bosques le había quitado a su hija y se la había llevado por los aires. En cuanto a Rahmana, que así se llamaba la joven, si en un principio creyó morir de desesperación, pronto amó a su raptor, que estaba perdidamente enamorado de ella. Su padre la destinaba al harén de un viejo ricacho de Tánger, y ella se encontraba mejor junto a aquel hombre joven, fuerte y valeroso.

La yegua también era robada. Había pertenecido al kaid de un aduar próximo a Alcázar, y era un animal

magnífico. Allí entró una noche en el aduar, degolló un carnero, lo hizo cuartos, y echando la carne a los perros que custodiaban la aldea, consiguió distraerlos y pudo saltar sobre la yegua y huir a galope, gritando: "¡Adiós, generoso kaid, me llevo tu yegua! ¡Que Alá te conceda otra mejor!"

El kaid se despertó, salió de la tienda, vió una sombra que huía, e hizo fuego. La sombra cayó, pero no era el ladrón; era el más hermoso toro de sus rebaños.

#### LA TRAICION

Todos estos detalles se supieron por el taleb Mustafá, maestro de escuela de Bendiban. Yendo de viaje sobre su mula, Alí le dió el alto, pero al reconocer a su antiguo maestro, salió a su encuentro, le abrazó y le condujo a su choza, oculta en el fondo de un barranco. Allí le obsequió espléndidamente, y después de contarle su historia, solicitó su bendición para ver santificado su matrimonio.

El taleb pagó aquella hospitalidad denunciando a Alí al gobernador de Tánger. Tan pronto como se supo que el diablo de los bosques era de carne y hueso, numerosos aventureros y soldados de caballería fueron en su busca. El sultán prometió ciento cincuenta duros a quien le cogiera, vivo o muer-

te. Pero nadie pudo cogerle. El y su mujer escapaban siempre, después de matar a cuantos enemigos podían. Cuando se veían muy apurados prendían fuego a los árboles y huían entre las llamas y el humo, sin que nadie se atreviese a perseguirlos.

Para capturar al temible bandido fué precisa la traición. El kaid Bituí, uno de los encubridores de Alí, iba a celebrar grandes fiestas en su aldea con motivo del casamiento de uno de sus hijos e invitó a ellas al ladrón. Este fué, prometiendo a su mujer estar de vuelta antes de tres días, porque Rahmana iba a ser madre de un momento a otro.

La primera noche que Alí durmió en el aduar de Bituí, unos cuantos hombre se arrojaron sobre él, le maniataron aprovechando su sueño, y para mayor seguridad, le desollaron las plantas de los pies, a fin de que no pudiera andar. El tormento arrancaba a Alí gritos de dolor, pero esperó pacientemente a que los traidores se entregasen al sueño, y entonces, con un esfuerzo sobrehumano, rompió sus ligaduras y huyó arrastrándose sobre las manos y las rodillas. Cerca del aduar pasaba un torrente que llegaba más allá del barranco donde estaba su guarida. Alí se echó al agua y se dejó llevar por la corriente, muriendo ahogado.

He aquí lo que costó el descubrimiento de América, gastos que como todo el mundo sabe, pagó de su bolsillo particular, mediante la pignora-ción de sus joyas, la Reina doña Isabel I de Castilla:

Seis meses de sueldo a Colón, 500 pesetas.

Seis meses de sueldo a Alfonso Pinzon, capitán de la "Pinta", 450. Seis meses de sueldo a 120 hombres de las tres tripulaciones, 10.500. Equipos de las tres carabelas, 14.000. Víveres, 2.900. Fondos adelantados a Colón, 22.492. Fondos adelantados a Pinzón, 14.400.

Total, 65.242 pesetas.

Por esta ínfima cantidad, España adquirió el imperio colonial más grande del mundo, lleno de fabulosas riquezas.

#### Dónde se dió la batalla de la Aleluya

A principio del siglo V y en medio de la lucha de bretones y pictos una banda de estos últimos se dedicó a saquear y pillar las costas inglesas.

### La Historia en anécdotas

San Germán, obispo de Auxerre, a quien se había encargado combatir los pelagianos ingleses, se puso al frente de los naturales del país, a los que colocó emboscados en un desfiladero.

Cuando los pictos aparecieron, los bretones, lanzando a una el grito de "Aleluya", cayeron sobre ellos, y los enemigos, aterrorizados, emprendieron una fuga vergonzosa.

#### El jefe de Estado de tiempos modernos que gustaba vestir de mujer.

En la antigüedad hubo más de un soberano que mostró decidida predilección por el traje femenino; sirva de ejemplo Heliogábalo, que no sólo se complacía en presentarse en público vestido de mujer, sino que además tenía el capricho de hacerse llamar emperatriz y señora.

En nuestros tiempos, el único caso

análogo es probablemente el de Augusto Emilio Leopoldo de Sajonia Gotha, nacido en la segunda mitad del siglo XVIII y muerto en 1822. Augusto de Gotha prefería los atavíos femeniles al traje propio de su sexo; gustábanle, sobre todo, los vestidos a la griega, aunque con frecuencia se presentaba también en traje de gran señora. Un autor contemporáneo refiere que se presentaba a la mesa en completo traje femenino, con cofia del mejor encaje de Bruselas y cuello de puntilla.

Este extravagante personaje casó dos veces; primero con Luisa Carlota de Mecklenburgo, la cual murió al poco tiempo, y la segunda con Carolina Amelia de Hesse-Cassel; de ninguno de estos matrimonios tuvo hijos. Sucedió a su hermano en el ducado de Sajonia Gotha en 1804, y de su gobierno se deduce que, pese a su extraña monomanía, era un hombre de talento y prudencia; cultivó las letras con bastante acierto, dejando algunas obras, entre ellas una muy voluminosa, titulada *Kyllenium*.



La camarera del bar tuvo la culpa de que Herberto Dawlish cometiera aquel crimen.

El disponía de diez minutos justos y tenía un apetito formidable. Penetró en un "tea-room" y pidió una taza de te con bizcochos. La camarera tardaba, y Dawlish, impaciente, se puso a tamborilear con los dedos sobre la mesa. Sacó su reloj por lo menos diez veces en cinco minutos y cuando, por fin, llegó el te con los bizcochos, sólo disponía de dos minutos para tomar el refrigerio y llegar a la estación a tiempo de alcanzar el tren para Herne-Bay.

Traspuso la puerta de entrada a la plataforma en el preciso instante que el tren salía. Apretó los labios con una mueca de contrariedad, comprendiendo que ya no podía alcanzar el coche salón; ello significaba que aquella tarde no se encontraría en el tren con sus amigos los pesquisas costaneros y que, por tanto, tendría que renunciar a su partida cotidiana de naipes.

El tren iba aumentando de velocidad. Dawlish empuñó con fuerza el asa de su maleta y se precipitó hacia el convoy, convencido de que era empresa harto difícil trepar al estribo. Desde el andén, los empleados de la estación le dirigían gritos airados, tratando de disuadirlo de su intento; pero él no les hizo caso, dió un salto matemático y aferrado con fuerza a una de las manivelas del coche zaguero, puso pie en el exiguo estribo. Permaneció allí un momento, tomando aliento; luego abrió la portezuela, dió otro salto, y, lanzando un suspiro de alivio, se dejó caer en un asiento.

El único pasajero del compartimiento, sentado enfrente, observó a Herberto Dawlish con interés. Se trataba de un hombre obeso, de indumentaria chillona, con una herradura de oro en la corbata y toscos zapatos de punteras cuadradas. Le dirigió las frases acostumbradas en ocasiones semejantes.

—Ha tenido usted suerte... No es cosa fácil correr y dar saltos a una edad como la suya.

Heriberto Dawlish, que se hallaba en ese momento tan lejos como Júpiter de toda idea de asesinato, miró de hito en hito al hombre a quien más tarde habría de matar. Nunca había podido sufrir a los tontos, y aquel individuo se le antojó un ejemplar valioso del reino de la estupidez. Pero cuando el hombre de los zapatos cuadrados le propuso una partida de naipes, Dawlish se sintió contento. Le

## El As de Trebol

agradaban las cartas con locura, y aceptó sin más trámites de invitación.

—Tengo naipes aquí —dijo, humiendo una mano en el bolsillo de saco. Sus dedos, entonces tropezaron con un objeto duro y frío, que sacó con una sonrisa, depositándolo sobre la mesita: era una pistola automática.

—No se alarme —agregó, viendo el gesto de inquietud de su compañero de viaje—. No soy asaltante. La he comprado hoy en la ciudad. Pertenezco al Club de Tiro de Herne-Bay, donde se ha iniciado estos días un concurso de tiro de revólver. Es un deporte admirable.

El otro meneó la cabeza, no del todo tranquilo.

—¿Puedo verla? —dijo por fin; y, levantando el arma, la examinó con ojos de perito.

—¡Linda pistola! —comentó—. ¡Y está cargada!...

—Sí... He traído conmigo algunas balas. Pero es un arma segura. Tiene corrido el gatillo de seguridad... Pero dejemos ahora eso. ¿A qué jugamos?

¿Conoce usted el "soixante-six"? Es el juego ideal para dos personas que deseen distraerse.

—Conforme. Hace tiempo que no lo juego, pero creo que he de recordarlo todavía...

—¿Quiere cortar?...

Heriberto Dawlish sirvió.

—¿En cuánto fijamos los tantos? —preguntó, dirigiendo una rápida mirada a su compañero de viaje.

—Si le parece, cinco chelines por partida...

Dawlish se impresionó un poco. Era macho más de lo que él solía jugar, pero calculaba que sabría contenerse. Empezó el juego.

No tardó en parar mientes Dawlish en que el hombre de la herradura era una persona avezada en el manejo de las cartas.

Tenía ese modo desenvuelto de barajar y dar los naipes que sólo se adquiere con larga práctica. De cuando en cuando se humedecía las yemas de los dedos. Las cartas volaban de sus manos con velocidad vertiginosa.

Dawlish fué pagando. Cinco... diez... quince... treinta y cinco... cincuenta chelines... Perdió seis libras esterlinas. Sus mejillas se arrebolaron por un instante; luego palideció. Sacó de su bolsillo un frasco de "whiskey" y trató de reaccionar con un buen trago; apretó los dientes y volvió a concentrarse en el juego...

\*\*\*

Mucho antes de que el tren llegase a Chatham, las seis libras de pérdida





se habían convertido en cuarenta y seis. Dawlish hacía esfuerzos inauditos para lograr el desquite. Su corazón se contrajo de terror. Había perdido mucho... bastante más de lo que podía jugar. Era su día de pago y tenía que hacer frente a varios compromisos con aquel dinero que estaba perdiendo.

Cuando hubo perdido setenta libras, Heriberto Dawlish se dejó caer contra el respaldo de su sillón y, con mano temblorosa, enjugóse el sudor de la frente. Estaba muy pálido y su boca se contraía intermitentemente en un visible tic nervioso. Su aspecto inspiraba lástima.

—No puedo seguir jugando—murmuró—. He perdido hasta el último penique.

El hombre obeso interrumpió un estribillo que estaba silbando.

—Mala suerte, amigo mío... Pero es un lindo juego, ¿verdad?...

Dawlish lo miró indeciso; no sabía qué hacer.

—Mire...—le dijo por fin—. No es corriente lo que voy a decirle, pero... ¿no podría usted devolverme ese dinero?... Por poco tiempo, se entiende... Se lo devolveré más adelante. Pero ahora, en este momento...

El de la herradura de oro se quedó mirándole sorprendido, pero no vaciló en su respuesta.

—¡Tiene gracia!...—observó—. Mi señora se reirá mucho cuando se lo cuente... ¡No, mi amigo! No puede ser... Yo no pertenezco al Ejército de Salvación.

—Permítame que le explique...—insistió Dawlish—. Usted terminará por comprender que al yo hacerle este pedido...

—No me venga con historias, amigo mío. No ha debido usted salir de casa sin su nodriza... ¡Eh... cuidado!... ¿Qué es eso?...

—¡Arriba las manos!—rugió Dawlish, mirándole fijamente y apuntándole con su automática—. ¡Bien arriba!...

Aun entonces, Dawlish no tenía la

menor intención de matar. Sólo quería asustar a aquel hombre, para que le devolviese el dinero. Estaba desesperado. ¿Cómo volver a su casa y referirle a su esposa la historia de las setenta libras perdidas?

Pero las armas de fuego son juguetes peligrosos. Los ojos del hombre obeso se achicaron; de pronto, dió un brinco. Y Dawlish, entornando los párpados, apretó el gatillo.

La muerte es una cosa terriblemente rápida y brusca. En un segundo, Dawlish se halló en compañía de un cadáver. Su víctima presentaba un macabro agujero azulado en medio de la frente y se había desplomado al suelo como una bolsa.

Dawlish consiguió reaccionar después de grandes esfuerzos y trató de zafarse de la terrible situación en que inopinadamente se veía envuelto.

Ya iba arrojar el cuerpo fuera del coche, a la vía, cuando sus ojos se posaron sobre un reloj pulsera. Una idea repentina le hizo modificar la hora de aquel reloj, moviendo las agujas hasta hacerle marcar las cinco y cincuenta. Contaba con que el reloj se detendría con el golpe contra la vía, y un reloj parado a las cinco y cincuenta—salvo el caso de que el cuerpo del hombre obeso fuera hallado inmediatamente—sería una prueba más que suficiente de que la víctima había viajado en un tren anterior.

Hecho esto, abrió la portezuela, miró cautelosamente adelante y atrás y arrojó a la vía el cadáver del hombre de la herradura.

\*\*\*

A la mañana siguiente, Venner, de Scotland Yard, se encontraba en el tren de las ocho y cuarenta, en dirección de la ciudad. Iba en compañía de dos hombres, y saludó a Dawlish como de costumbre, con gran efusión. Los cuatro hombres solían jugar a los naipes todos los días, menos los feriados, durante el trayecto a Herne-Bay; era una partida que databa por lo menos de diez años.

—¡Hola, Dawlish!...—gritaron los tres—. ¿Tienes los naipes?

—A propósito—exclamó uno de ellos, —¿dónde te quedaste anoche, que no te vimos en el tren?

—Llegué tarde a la estación—dijo Dawlish—y tuve que correr para alcanzar el último vagón... ¿Qué me decís del crimen del tren de las cinco?

—El pobre hombre estaba completamente desfigurado. Dicen que ha quedado todo deshecho. ¿Sabes algo, Venner, fuera de lo que dicen los diarios?

Venner sonrió ligeramente.

—Sí, algo más. Vi el cadáver, dos o tres horas después del crimen. Me llevaron en automóvil desde Herne-Bay al lugar del drama...

—Mira, Dawlish—interrumpió Smith—. No me has dado más que medio mazo de naipes. Y noto que falta uno de los ases: el de trébol.

—Lo tendré en el bolsillo—respondió Dawlish.

E hizo ademán de buscar la carta en el interior de su chaqueta. Pero Venner le ahorró el trabajo.

El representante de Scotland Yard se tornó súbitamente grave y sacó la carta de su bolsillo.

—Si no me equivoco—dijo—, aquí lo tienes.

Puso el as de trébol sobre la mesa... ¡Era el as que faltaba del mismo mazo!

Heriberto Dawlish pareció sorprendido.

—¡Sí, es ese!—confirmó Smith, co-tejándolo con los demás naipes del mazo que tenía en la mano—. ¿De dónde lo has sacado?...

Venner se volvió hacia Dawlish y le puso una mano sobre el hombro.

—Dawlish—le dijo—, lo siento mucho, pero no tengo más remedio que proceder... ¿Quedas arrestado!...

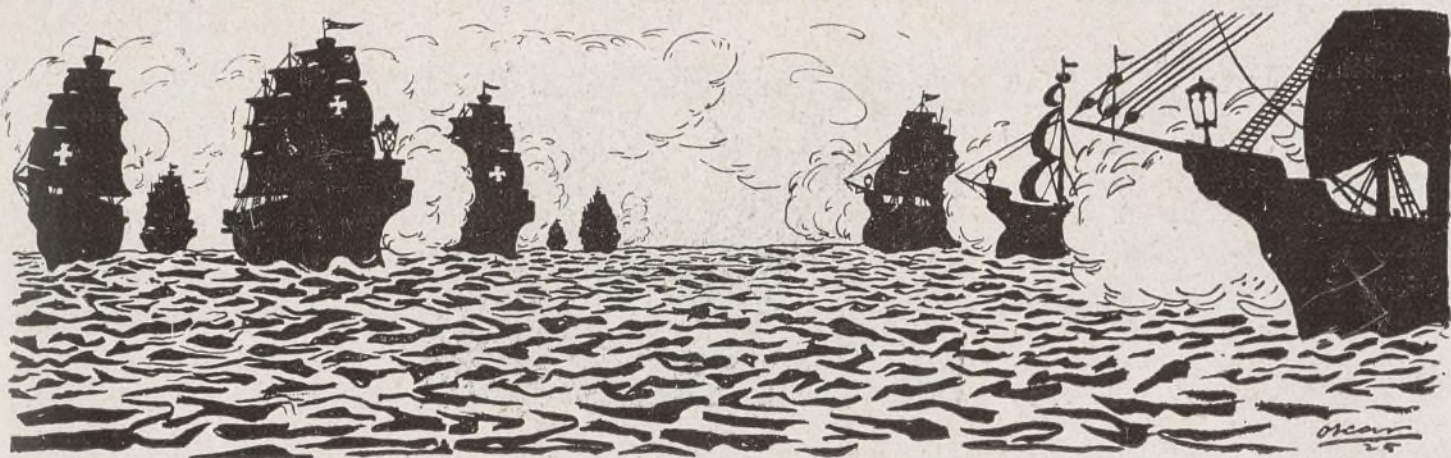
—¿Yo?... ¿Por qué?...

—¡Este as de trébol fué encontrado en un puño de la camisa del hombre asesinado!

Hedley Balker







## Historia del barco de vela

Por los monumentos y por los escritores antiguos, sabemos que ya existían barcos hacia el año 3000 (a. C.). No puede haber duda de que los había mucho antes, porque las embarcaciones de aquella fecha eran demasiado perfectas para ser resultado de primeros experimentos.

Durante muchos siglos, aun en civilizaciones tan adelantadas como la de los egipcios, los fenicios, los griegos y los etruscos, los barcos fueron movidos generalmente a remo, probablemente porque los marinos de aquellos tiempos no sabían utilizar las velas más que con viento favorable.

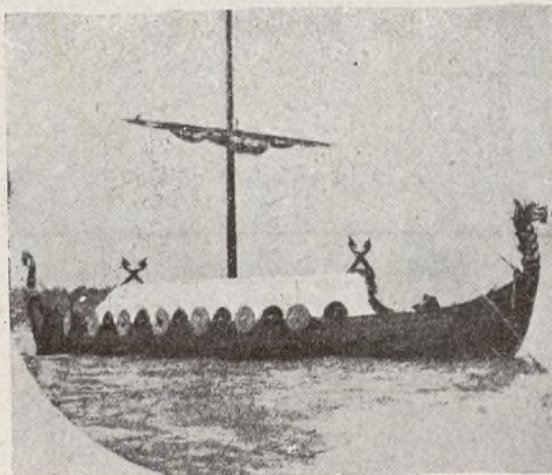
Esto no fué obstáculo para que la navegación progresase tanto, que Calixeno habla de un buque con cuarenta bancos de remeros. Aquel escritor exageró, sin duda alguna, o se pasó de crédulo. Plutarco, sin embargo, dijo de aquel barco que tenía 420 pies de largo por 75 de ancho, y que a bordo llevaba 3.000 remeros, cuyos esfuerzos unidos debían representar una fuerza de, probablemente, 542 caballos de vapor. Vercad es que aquel escritor observa que tal prodigio de construcción naval no tenía más que vista, pues a pesar de sus 3.000 remeros no podía moverse.

Fuó construído para el Faraón Ptolomeo Filopater, que reinó entre los años 222 y 204 (a. C.) Como Plutarco nació unos cincuenta años después del nacimiento de Nuestro Señor, no es fácil que viera el barco de Ptolomeo, y por lo tanto habló de memoria.

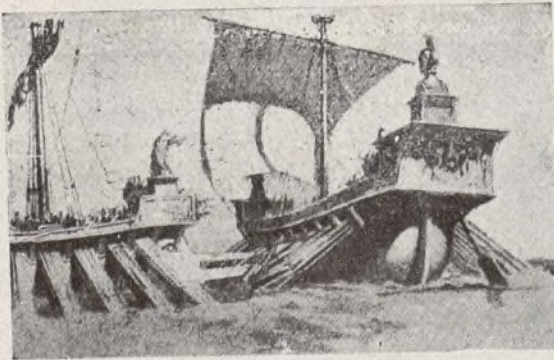
Las embarcaciones antiguas más grandes de uso general, eran los triremes de los griegos y de los romanos. En los atenienses, los remos medían 4,34 metros; unos remeros trabajaban de pie, mientras los otros remaban sentados. Los barcos de guerra primitivos de las primeras épocas de la historia griega, medían de



Combate naval pintado en un vaso etrusco hallado en Cervetri



Un barco Viking, de los que tenían los escandinavos en la Edad Media. Se movía con remos y con una vela cuadrada



Buques de guerra griegos y romanos. Dos triremes, o barcos de tres filas de remeros, que pocas veces combatían a la vela. Su manera de atacar era lanzarse sobre la embarcación enemiga, tratando de destrocarla con el gran espolón afilado que llevaban en la proa

45,75 a 57,20 metros de largo, por 6,10 o 7,60 de ancho. Eran chatos de fondo y se los metía fácilmente en la playa remando hacia ella o a toda

velocidad. Los buques mercantes de aquella época, los que utilizaban los mercaderes que hacían el comercio en el Mediterráneo, eran todavía más anchos, y se los llamaba por eso "barcos redondos". No tenían cubierta. Las embarcaciones de guerra ya las tenían con objeto de proteger a los remeros contra los proyectiles del enemigo.

La vela apareció casi simultáneamente en los países del Norte de Europa, en Inglaterra y Escandinavia, y en el Mediterráneo, cuando los astutos egipcios trataron de rivalizar comercialmente con los griegos de Atenas. En unos y otros países, al emplearse la vela se construyeron barcos largos y anchos, y los egipcios para fortalecerlos y evitar que se arquearan por el centro idearon la armadura.

Los egipcios, los fenicios, los griegos y los marinos del Norte de Europa usaban el mismo aparejo, que consistía en un palo puesto cerca del centro de la línea de la quilla y de una vela cuadrada, que manejaban por medios de cargaderas y de drizas. Algunas de las embarcaciones antiguas tienen velas latinas, pero la vela cuadrada es la que estaba más en vigor, y la que llevaban también los buques de guerra. Algunas veces se ponían sobre la vela cuadrada otra triangular. El velamen era de lona blanca o teñido. Los egipcios usaban algunas veces el papiro para construirlas.

Una de las maniobras que hacían los antiguos, era la de apeaar los palos. Así lo hacían frecuentemente y los mandaban a tierra cuando se disponían a entrar en combate; pero cuando cerca de la Era cristiana empezaron a usarse buques de tres palos, se conservaba a bordo el trinquete y se le levantaba cuando hacía falta una vela para huir. Asegúrase que maniobras de ese género se hicieron en las



grandes batallas navales de Artemisium y Salamis, en el siglo V (a. C.); pero es dudoso que las embarcaciones de tres palos existieran ya en aquella fecha. De lo que hay seguridad es que los romanos tenían barcos de tres palos, y Séneca, al hablar de ellos, dice que las galias eran la señal distintiva de los alejandrinos, los cuales sabían manejarlas y recogerlas de una manera sumamente hábil.

Poco progresó después la marina, hasta que hacia el año 500 de la Era cristiana los bizantinos dieron un gran impulso al comercio y a la navegación.

El tipo de aparejo y de construcción del barco bizantino prevaleció hasta los tiempos de Colón, cuyas carabelas dan idea, casi perfecta, de lo que eran las embarcaciones bizantinas. Las carabelas que imitando a las del inmortal descubridor se hicieron cuando la exposición de Chicago, demostraron que aquellas embarcaciones no podían andar más de ocho nudos por hora, con buen viento.

Gobernaban sus barcos los antiguos con un par de remos muy grandes, uno a cada lado, y los manejaban lo mismo que el botero de hoy día que se encuentra sin timón. Cada uno de aquellos remos tenía su mango doblado y metido dentro de la embarcación. Tal fué el origen del timón.

Tenían cofas y desde ellas combatían a los egipcios nada menos que 1500 años (a. C.) En cuanto a los castillos, existían en embrión, o los construían de dos o tres pisos para que los combatientes pudiesen arrojar proyectiles sobre las cubiertas de los barcos enemigos.

Cuando el buque no estaba empeñado en una acción, los castillos se desarmaban y se guardaban. Este fué, sin duda, el origen de las elevadísimas popas y castillos de proa que se observan en los barcos de la Edad Media.

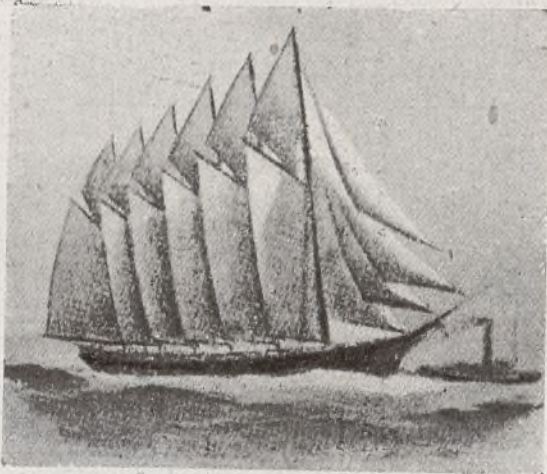
Un buque de tiempos de Trajano, que se hundió en un lago y que fué extraído de él algunos siglos después, sirvió para que se supiera que las embarcaciones de aquella época se hacían con pino y ciprés untados de pez griega y calafateados con trapos de hilo. Estaban forradas de plomo, con clavos de cobre.



#### La escuadra de Colón, 1492

El barco mayor, en el centro, es el *Santa Maria*, cuya elevada popa tenía por objeto protegerlo contra las grandes olas. A la izquierda está la *Niña*, con vela latina, y a la derecha la *Pinta*.

Las cruzadas sirvieron grandemente de estímulo a la marina. Lo sorprendente es que los barcos que transportaban a los cruzados a Oriente, tenían capacidad bastante para llevar a bordo de 800 a 1.000 personas, de modo que los buques de pasaje de las



#### Una goleta de seis palos

que pertenece a los Estados Unidos y se considera el barco de vela mayor del mundo

dimensiones de nuestros trasatlánticos, no datan de ahora, ni mucho menos.

No tardaron sin embargo, en aparecer los barcos movidos exclusivamente a vela. Dícese que los genoveses de la Edad Media, que eran los marinos más atrevidos y más ingeniosos de su tiempo, fueron los primeros en prescindir de los remos. Lo cierto es que los barcos exclusivamente de vela abundaban ya en el siglo XIII. Los tripulaban generalmente de 17 a 20 hombres, cuando eran de gran porte. Los ingleses, a cuyas costas iban a comerciar los genoveses, copiaron los barcos de éstos, construyéndolos mayores e introduciendo mejoras en el aparejo; inven-

taron también el cabrestante para levar anclas. Tan rápido fué el crecimiento en la capacidad y dimensiones de los barcos mercantes, que ya en tiempos de Eduardo IV (año 1300) los había de 900 a 1.000 toneladas.

Eran todavía de mucha manga, es decir, muy anchos. Pero en tiempos de nuestro Felipe II, se empezaron a construir más esbeltos, con quillas más largas, líneas más finas, menos manga y, sobre todo, menos superestructura. Aquel tipo de buque subsistió hasta fines del siglo XVII, fecha de la cual datan algunas reformas en el aparejo, y sobre todo la introducción de las velas de estay.

A principio del siglo XIX se adelgazaron todavía más las líneas de los buques, con lo cual alcanzaron más ligereza, pues ya se empezaba a comprender que la velocidad valía mucho y era de la mayor importancia, tanto en la guerra como en el comercio. Las popas altas desaparecieron por completo, y otro tanto sucedió con las cofas de los mercantes.

El hierro empezó entonces a introducirse en la construcción naval, empleándose, primero, para vigas y principios de palos, y después para marcos de refuerzo. En 1818 se construyó en los astilleros del Clyde el "Vulcano", el primer buque de hierro.

Los yanquis han sido excelentes marinos y constructores, a los cuales, se debió los mejores tipos de buques veloces de vela. Sus clippers se hicieron famosos en los mares de China y de la India. En 1851 el "Flying Cloud" hizo el viaje de Nueva York a San Francisco en ochenta y nueve días y veintiuna horas, y hubo día en que recorrió 374 millas. Al año siguiente el "Comet" hizo el mismo viaje en ochenta y tres días. En 1859, otro buque de vela yanqui fué de Nueva York a Liverpool en trece días y nueve horas.

La introducción del vapor mató a los barcos de vela. Les quitó, primero el pasaje, y luego les arrebató el tráfico de mercancías.

Las horas en que mejor se hace un trabajo literario son, según Tolstoi, desde las nueve de la mañana a las tres de la tarde.





# DE TODO EL MUNDO

Noticias y comentarios

## El Sultán de Marruecos en Francia

El sultán de Marruecos Muley Yusef, que sucedió a su padre Muley Abd-el-Hafid, después de su abdicación el 17 de abril de 1912, y cuya dinastía reina en el "Mogreb Aska" desde 1639, se encuentra actualmente en Francia y su presencia en la República francesa es un acontecimiento llamado a tener enorme repercusión en el mundo musulmán. Si no es absolutamente exacto decir que nunca ha salido un sultán de Marruecos de los límites de su imperio, es la primera vez que el jefe supremo político y religioso de Marruecos emprende un viaje pacífico al extranjero. Al tomar esta iniciativa Muley Yusef atestigua con un gesto simbólico feliz, que el espíritu moderno ha primera vez que el jefe supremo, pocos años que los ulemas de Fez, que representan la asamblea de los creyentes y que, con este título, entronizan al sultán, no hubieran soportado con su fanatismo que su califa fuese a mezclarse así con los "rumís". La actitud inteligente de Francia ha disipado estas prevenciones y el viaje de Muley Yusef alcanza su mayor significación al realizarse a continuación de la campaña victoriosa que ha terminado con la insurrección del Rif. Gracias a las armas franco-españolas las tribus que siempre se habían sustraído a la obediencia del sultán, han hecho acto de sumisión.

Muley Yusef salió de Rabat en tren especial el 7 de julio, llevando consigo un acompañamiento numeroso: tres de sus hijos, los príncipes Muley Idris; Muley-el-Hassan y Muley Mohamed, de 18, 14 y 13 años; el gran visir El Mokri y su hijo; el gran chambelan Si Tahamo Abadu y su hijo; los ministros de los Habus y de los dominios; el jefe del protocolo Si Kadur ben Gabrit; su intérprete particular; seis caídes del palacio y veinte servidores. Además le acompañaba el residente general francés en Marruecos, M. Steeg y le habían precedido en su viaje, varios bajáes, de las grandes ciudades marro-

quíes y caídes de las tribus, así como su guardia negra, cien jinetes de trajes rojos que han paseado por las ca-



El sultán a su llegada a París entrando en el Elíseo, acompañado de M. Steeg.



Una manifestación de la Asociación de antiguos combatientes pasando por el Arco del Triunfo, en París.

lles de París, Versailles y Fontainebleau.

El sultán, cumplimentado por las autoridades y las delegaciones, embarcó en Casablanca a bordo del acorazado "París" y llegó a Tolón el 11 de julio. La entrada en la rada fue magnífica, entre los buques de guerra "Bretagne", "Jean Bart" y "Coubert", cuyas tripulaciones formadas en las cubiertas lanzaron los siete "hurra" reglamentarios. Silencioso y emocionado, Muley Yusef contempló la tierra francesa en la que por primera vez iba a poner su pie.

Después de una breve recepción íntima en la prefectura marítima, el sultán tomó un tren especial para París. En la estación de Lyon, igualmente engalanada y en la que le rindió honores un batallón de la guardia republicana con bandera y música, esperaban el presidente de la República, el del Consejo, los ministros, el mariscal Pétain y numerosas personalidades oficiales. A los sonidos del himno jerifiano, lento y grave, Muley Yusef, con albornoz de seda, entró en la sala de espera donde se hicieron las presentaciones protocolarias y luego se trasladó en automóvil al hotel particular alquilado por él, en la calle de Francisco I, para durante su estancia en París.

Las dos primeras visitas del sultán fueron para el presidente de la República y la tumba del soldado desconocido. Después ha visitado varias ciudades, entre ellas Estrasburgo y Verdún. En esta última puso la primera piedra de un monumento que ha de erigirse en memoria de los árabes muertos durante la gran guerra.

## Los antiguos combatientes y las deudas de guerra

El domingo 11 de julio se celebró en París una gran manifestación de antiguos combatientes contra los acuerdos de Washington sobre las deudas de guerra.

Los manifestantes, recogidos y disciplinados, persuadidos de la necesidad de un gesto de protesta eran cerca de treinta mil. Dieron la im-





El Sultán depositando una corona sobre la tumba del soldado desconocido.

presión grandiosa de un gentío numeroso que realizase de nuevo la unidad del alma nacional, apartados de toda divergencia política. Agrupados detrás de cientos de banderas y cartelones, había representantes de todas las provincias francesas; de Bretaña, del Delfinado, de Alsacia, Picardos, Burguñones y Línosinos los cuales elevaban su protesta dolorosa contra el diezmo agotador que ha de sufrir durante dos generaciones, el país más empobrecido en una guerra que le fué impuesta por la necesidad. Manifestación de confianza fraternal, de esperanza en una opinión mejor dispuesta, que se celebró con homenajes en medio de la mayor calma.

Después de haber dado la vuelta a la plaza de la Estrella con los rostros y las banderas dirigidas hacia la tumba del soldado desconocido, se dirigió el cortejo por la Avenida de Jena hacia la plaza de los Estados Unidos, donde se encuentra el monumento conmemorativo de los voluntarios americanos con el grupo fraternal y simbólico del soldado estadounidense y el soldado francés. Miembros de las Asociaciones de voluntarios americanos esperaban allí para recibirlos, estrecharon las manos de los dos secretarios generales franceses del Comité de alianza y de la Semana del combatiente, que colo-

caron al pie del monumento un inmenso ramo de flores.

Luego se dirigieron ante la estatua del Libertador, de Wáshington, donde querían colocar una lápida de mármol con el texto de la protesta, que empezaba por estas palabras: "Por encima de las diplomacias, lejos de las combinaciones políticas y financieras, los combatientes de Francia se dirigen directamente al pueblo

americano..." La lápida fué colocada contra el pedestal de la estatua, pero el prefecto la hizo cubrir inmediatamente con un ramo de rosas, evitándose de este modo disgustos e incidentes. Una inmensa corona de los excombatientes con las palabras "Wáshington... Esperanza" cubrió inmediatamente las rosas de la prefectura,

### Estatua al mariscal Gallieni

La semana pasada se inauguró en París, en presencia del presidente de la República, un monumento a la memoria del mariscal Gallieni, levantada por suscripción pública y por iniciativa de la Liga marítima y colonial. Esta estatua, en la explanada de los Inválidos, se debe al escultor Jean Boucher.

En una de las caras del monumento, que estaba rodeado por las banderas de los regimientos que tomaron parte en la batalla de Ourcq, aparecen grabadas las palabras que resumieron la famosa Orden del día: "He recibido el encargo de defender París. Este encargo lo cumpliré hasta el fin".

Hablaron los señores Charles Chaumet, senador, antiguo ministro de Marina, quien, en nombre de la Liga marítima y colonial, hizo entrega del monumento a la ciudad de París; el señor Godin, presidente del Consejo municipal; Leon Perrier, ministro de Colonias y, por último, el general Guillaumat, ministro de la Guerra cuyo discurso fué una verdadera página de Historia.

Un brillante desfile militar completó la ceremonia, a la que asistieron numerosas comisiones y gran cantidad de público.



La manifestación de los combatientes franceses desfilando ante la estatua de Wáshington.



## España en Marruecos

Después de la victoriosa acción francesa que recientemente constituyó tan gran triunfo para nuestros soldados, la zona de España ha entrado en un período de pacificación. La actuación política está dando admirables resultados, y casi diariamente hay que registrar nuevas sumisiones. En estos días últimos se ha destacado la gestión del comandante Capaz, que al frente de su arca ha llegado a importantes posiciones merced a su gran tacto político. En premio a esta gestión, el Rey ha nombrado gentilhombre al bravo militar. Esta nueva etapa de nuestra acción en Marruecos llena de optimismo los ánimos españoles, que ven con fundadas esperanzas que puede ser un hecho el cese de la trágica pesadilla marroquí.

## Las nuevas construcciones navales españolas

Algún periódico francés, señaladamente "La Liberté", recoge la versión errónea de que España ha encargado a Inglaterra parte de las construcciones que comprende su nuevo programa naval, lamentándose de que tal pedido no haya sido hecho a Francia, con lo que se hubiera contribuido a mejorar su situación económica.

Ciertamente que a España, como a todo el mundo, y más aún por razones de vecindad, relación y afecto, interesa que Francia mejore su estado económico; pero en España se viene haciendo desde hace años un colosal esfuerzo por nacionalizar la industria de construcciones navales, cuyos frutos empiezan a recogerse ahora con el lanzamiento a la mar de barcos que



Momento de ser inaugurada la estatua del mariscal Gallieni en la explanada de los Inválidos

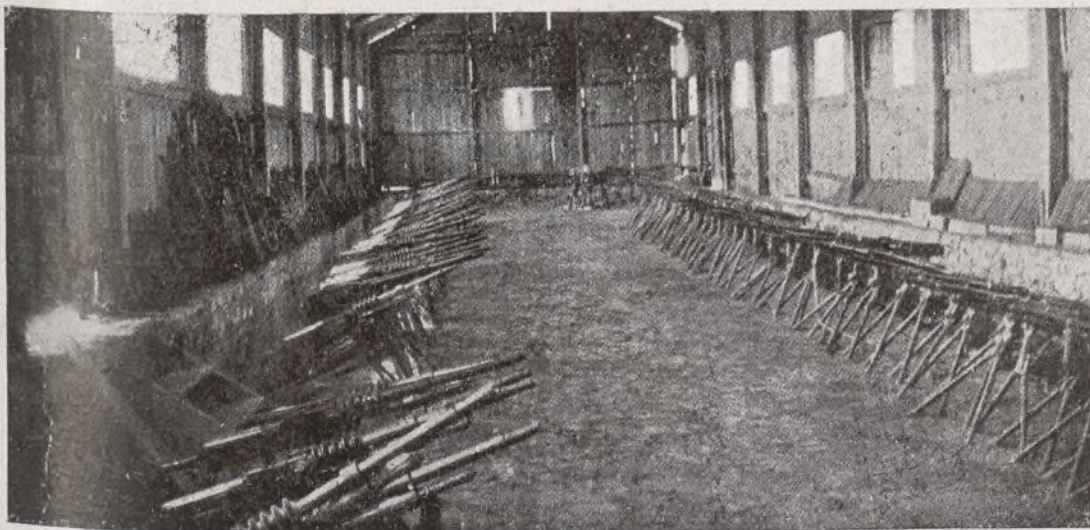
pueden servir de modelo y en que la casi totalidad de sus componentes son de manufactura nacional.

No podía, pues, España desviarse del camino emprendido ni hacer encargo alguno fuera del país, al que ha de reservarse toda la mano de obra posible.

## La Catedral de San Pablo, de Londres

Hace algunos meses, con objeto de reforzar los cimientos de la Catedral de San Pablo, de Londres, se hicieron experiencias consistentes en inyectar cemento líquido en el subsuelo de dicho edificio, practicándose para ello varios taladros.

El resultado de esta experiencia parece ser muy satisfactorio, pues el cemento ha atravesado el subsuelo a una considerable distancia alrededor de cada taladro, y no solamente las gravas y arenas, sino también las arcillas han quedado transformadas en una sólida masa.



Ametralladoras recogidas por nuestras tropas al enemigo en el sector de Axdir, durante las recientes sumisiones de las cabilas. Este material entregado por los rifeños se ha colocado en grandes barracones en Cala del Quemado, convenientemente distribuido



# LA TRAGICA MUERTE DE UN HEROE DEL "PLUS ULTRA"

Juan Manuel Durán, el intrépido teniente aviador, muere en plena juventud cuando aún sus labios sonreían a la gloria reciente y la patria esperaba de su intrepidez nuevas gestas que añadir al orgullo de la raza

En Barcelona, durante unas maniobras aeronavales, ha muerto, en trágicas circunstancias el teniente de navío Juan Manuel Durán, compañero de Franco y Ruiz de Alda en la gloriosa hazaña del "Plus Ultra".

Su muerte ha conmovido a España. La Nación entera ha exteriorizado su duelo con la unanimidad cordial de lo que a todos llega, porque la fama de Durán fué timbre de orgullo para España, porque por ella y por su prestigio fué realizada la gesta a la que con su pericia contribuyó el infortunado aviador.

El aparato tripulado por el heroico teniente de navío chocó con otro y cayó destruido en plena bahía.

Un compañero de Durán, el señor Núñez, desde un dirigible, se arrojó desde treinta metros de altura en socorro de aquél. Pero el nuevo heroísmo fué, desgraciadamente, inútil. El señor Núñez, con su arrojo, con su pericia, sólo logró extraer de las aguas, moribundo, al famoso aviador, que momentos después dejaba de existir.

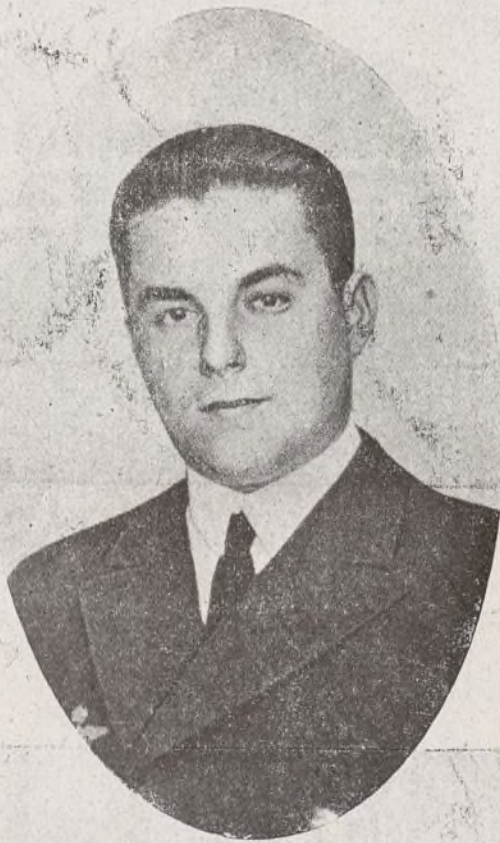
La modestia, la simpatía, la inteligencia de este marino aviador le hacían granjearse los más vivos afectos de cuantos le trataban. Su cadáver fué trasladado desde el depósito del cementerio a la sección de Hidroavión y desde aquí al "Alsedo", el buque que acompañó al "Plus Ultra" en su vuelo glorioso, y que ahora ha conducido a Durán. Fué trasladado al barco en un bote grande de remos tripulado por oficiales de la Aeronáutica, y en el que bogaban los marinos de la escuadrilla Durán. Daban escolta numerosos botes de la Aeronáutica, un torpedero y el buque "Dédalo", que formaban un conjunto imponente y majestuoso. Al llegar el cadáver al "Alsedo" formó la guardia, que rindió los honores correspondientes. El féretro fué colocado en la cámara de tubos lanzatorpedos, convertida en capilla ardiente y profusamente adornada con plantas y flores. Por la noche el barco partió de Barcelona para trasladar el cadáver de Durán al sitio de su definitivo descanso.

El rasgo heroico del teniente Núñez, que se arrojó al mar con el in-

tento de salvar a su infortunado compañero, ha merecido grandes elogios de todos. Entre las personas que le han felicitado figura S. M. el Rey, que le ha enviado un cordial homenaje por su admirable y generoso gesto.

## Las maniobras aéreas y navales. Detalles del \* trágico accidente \*

A las cuatro de la madrugada salió la escuadra, compuesta de los destróyers y torpederos ya dichos,



El teniente de navío don Juan Manuel Durán, muerto en las maniobras aeronavales a consecuencia de un choque con otro aparato en el puerto de Barcelona

para efectuar un simulacro de ataque a los hangares y aparatos de la Aeronáutica Naval, a los que defendían una escuadrilla de hidroplanos y aeroplanos y dos dirigibles. Los aeroplanos de tierra habían salido del campo de Prat de Llobregat, y los "hidros", de la Aeronáutica Naval. Mandaba la escuadrilla de bombardeo el teniente Durán.

Las maniobras habían resultado

brillantísimas, y cuando, terminadas éstas, los aparatos evolucionaban independientemente, el que dirigía el teniente D. Felipe García Cherlo chocó, pasándolo por ojo, con el que pilotaba el teniente Durán. El tren de aterrizaje del aparato del alférez Cherlo quedó destruido, y fué el que produjo las heridas que han causado la muerte al teniente Durán. El aparato del teniente Cherlo fué a caer a tierra, y el del teniente Durán al mar.

Al darse cuenta de lo ocurrido, los buques de guerra avanzaron a toda marcha en dirección al sitio donde había caído el aparato del teniente Durán, al tiempo que desde la barquilla del dirigible se lanzaba al mar el teniente de navío don Antonio Núñez. El dirigible volaba a 50 metros de altura, y los aeroplanos que chocaron, a 150.

La tripulación de un torpedero recogió de manos del teniente Núñez el cuerpo de Durán y lo trasladó después a bordo del "Alsedo". Al infortunado teniente se le apreciaron una herida en la cabeza, otra cerca de la región precordial y otra en el hombro izquierdo.

El teniente Cherlo, que presentaba heridas en la cara, por fortuna no graves, ingresó en el Hospital Militar.

\*\*\*

El desgraciado accidente ocurrido en la bahía de Barcelona priva a la Marina de uno de sus oficiales más distinguidos y a la Aviación de uno de sus pilotos más expertos.

Designado por la Armada para acompañar al comandante Franco en su audaz vuelo a Buenos Aires, aunque por exigencias de la navegación tuvo que abandonar el aparato en Cabo Verde con el fin de que el "Plus Ultra" pudiese dar con las mayores garantías de éxito el prodigioso salto del Atlántico, en las anteriores y posteriores etapas de la hazaña demostró suficientemente que había sido merecedor de que la Marina le designase como representante suyo para la realización de la gloriosa hazaña.



El teniente de navío don Juan Manuel Durán y González nació en 9 de noviembre de 1899.

Entró al servicio de la Marina el 10 de enero de 1916. Ascendió a teniente de navío el 1 de mayo de 1925.

El año 1920, el teniente Durán ingresó en la Aeronáutica naval. Gran aficionado a la aviación, puso todo su empeño en este ingreso, y pronto comenzó a prestar sus servicios en la base de "hidros" de Barcelona.

Allí se hizo un experto piloto y realizó frecuentes y arriesgados viajes en los aparatos "Savoia", "Dornier" y "Martín Sider".

Recorrió todo el litoral en estas excursiones aéreas, y en el año 1924, batió el "record" de altura, subiendo en "hidro" a 2.500 metros.

Había sufrido varios accidentes.

La fortuna había hecho que su nombre se hiciera famoso en plena juventud; y cuando la vida le prometía sus favores, la desgracia viene a truncar de súbito todas las ilusiones, todas las esperanzas y todas las realidades. No ha podido el malogrado aviador por mucho tiempo disfrutar la aureola que le proporcionó su participación en la intrépida empresa del vuelo a Buenos Aires. Un hado adverso le precipita en las azules ondas mediterráneas en ocasión en que iba al frente de una escuadrilla de hidroaviones durante los ejercicios de unas maniobras navales. Y es más sensible el desgraciado accidente por cuanto se debió a circunstancias extrañas a la pericia del aviador y a las condiciones del aparato que tripulaba.

La muerte trágica del teniente Durán acrecienta su gloria y despertará el sentimiento de todos los países, que durante unos meses vivieron la zozobra y la alegría del vuelo a Buenos Aires. La figura juvenil y simpática del malogrado marino se recordará por todos con viva y honda emoción.

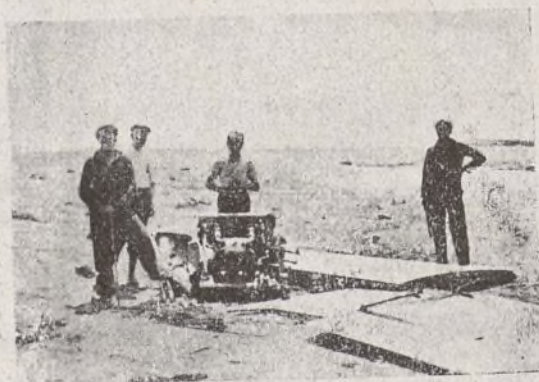
Nosotros pensamos en la ansiedad



Estado en que quedó el aparato que tripulaba el teniente de navío don Felipe García Cherlo, y que ocasionó el choque con el que iba piloteado por el marino aviador Durán con que el "Alsedo" —barco que



El cadáver del infortunado aviador don Juan Manuel Durán en el Hospital Militar de Barcelona, adonde fué conducido poco después del trágico accidente que costó la vida al heroico tripulante del "Plus Ultra"



Motor del aparato que chocó con el hidroavión en que iba el teniente Durán, trágicamente muerto a consecuencia del accidente

acompañó a América a los tripulantes del "Plus Ultra"—acudió a todo vapor a salvar al valeroso compañero y el dolor con que recogió su

agonizante cuerpo. Y pensando en el dolor que experimentaron los tripulantes del barco que supo también participar en la gloria de aquella imborrable hazaña de la civilización y el progreso, sentimos que nuestro propio dolor se acrecienta.

**Lo que cuenta un testigo.**—El accidente de que ha sido víctima el teniente de navío don Juan Manuel Durán, ha ocurrido frente a la desembocadura del río Llobregat, a una milla de tierra. Un carabinero fué testigo del accidente. Prestaba servicio en la farola y seguía con la mirada las evoluciones que realizaban tres aeroplanos y un dirigible y las maniobras que mar adentro llevaban a cabo varios buques de guerra. Estos, que navegaban con rumbo a nuestro puerto, eran el "Alsedo", el "Velasco" y el "Lazaga" y los torpederos 5, 6, 15, y 19. Las aeronaves iban al encuentro de aquéllos junto con los torpederos 4 y 17. Los tres aeroplanos iban en formación de escuadrilla, y al realizar uno de ellos un viraje chocó, según la versión que, al parecer, es la verdadera, contra otro no muy violentamente. A pesar de ello, uno de los dos aparatos hizo un movimiento brusco,

al mismo tiempo que se oía una fuerte detonación. El aparato cayó al agua en forma de barrena. El aparato que chocó con el que piloteaba Durán lo tripulaba el teniente de navío don Felipe García Cherlo, que sufrió diversas contusiones. Los dos aparatos no llevaban mecánico.

**El día anterior.**—El teniente Durán estuvo conversando animadamente con unos vecinos de la casa en que vivía, en la calle de Córcega. A la una de la madrugada se despidió y se trasladó al campo de Prat de Llobregat para preparar su aparato, con el que había de tomar parte en el simulacro. Antes de salir de su casa, el teniente Durán dijo a su asistente que no se preocupase de él, y que en el caso de que lo necesitara le dejaría un papel escrito,



MARINAS DE GUERRA

# LA NUEVA FLOTA FRANCESA

Después de un largo período de hostilidades, durante el cual la marina francesa se vió sometida a un servicio duro en extremo, sin que fuese posible reemplazar las unidades perdidas o gastadas prematuramente, se impuso la necesidad de reconstruir la marina de guerra. El Parlamento estudió en varias ocasiones un programa para dar a Francia el minimum de potencia naval indispensable a su seguridad y este estudio se condensó en el programa siguiente:

1.º Programa de 1922 (ley del 18 de agosto): tres cruceros de 8.000 toneladas: "Duguay-Trouin", "Primanguet", "Lamotte-Picquet"; seis contratorpederos de 2.400 toneladas: "Jaguar", "Panttiere", "Léopard", "Lynx", "Chacal", "Tigre"; doce torpederos de 1.460 toneladas: "Bourrasque", "Ciclone", "Mistral", "Orange", "Ouragan", "Simoun", "Sirocco", "Tempête", "Tornado", "Iramontane", "Rombe", "Typhen"; doce submarinos,

de los cuales, seis de 1.500 toneladas: "Requin", "Souttleur", "Morse", "Narval", "Marsouin", "Dauphin", y seis de 600 toneladas: "Ondine", "Ariane", "Sirene", "Naiade", "Circé", "Calypso"; transformación del acorazado "Béarn" en navío portaaviones.

2.º Programa de submarinos de defensa de las costas (ley de 30 de junio de 1923): nueve submarinos, tres de 1.500 toneladas: "Caiman", "Phoque", "Espadon", y seis de 600 toneladas: "Euridice", "Danaé", "Galatée", "Doris", "Nyuphe", "Thetis".

3.º Programa de 1924 (ley de 12 de abril de 1924). Dos cruceros de 10.000 toneladas: "Duquesne", "Tourville"; seis torpederos de 1.495 toneladas: "L'Adroit", "L'Alecyon", "Le Mars", "Le Fortuné", "La Palme", "La Railleuse"; dos submarinos de 1.560 toneladas: "Redontable", "Vengeur".

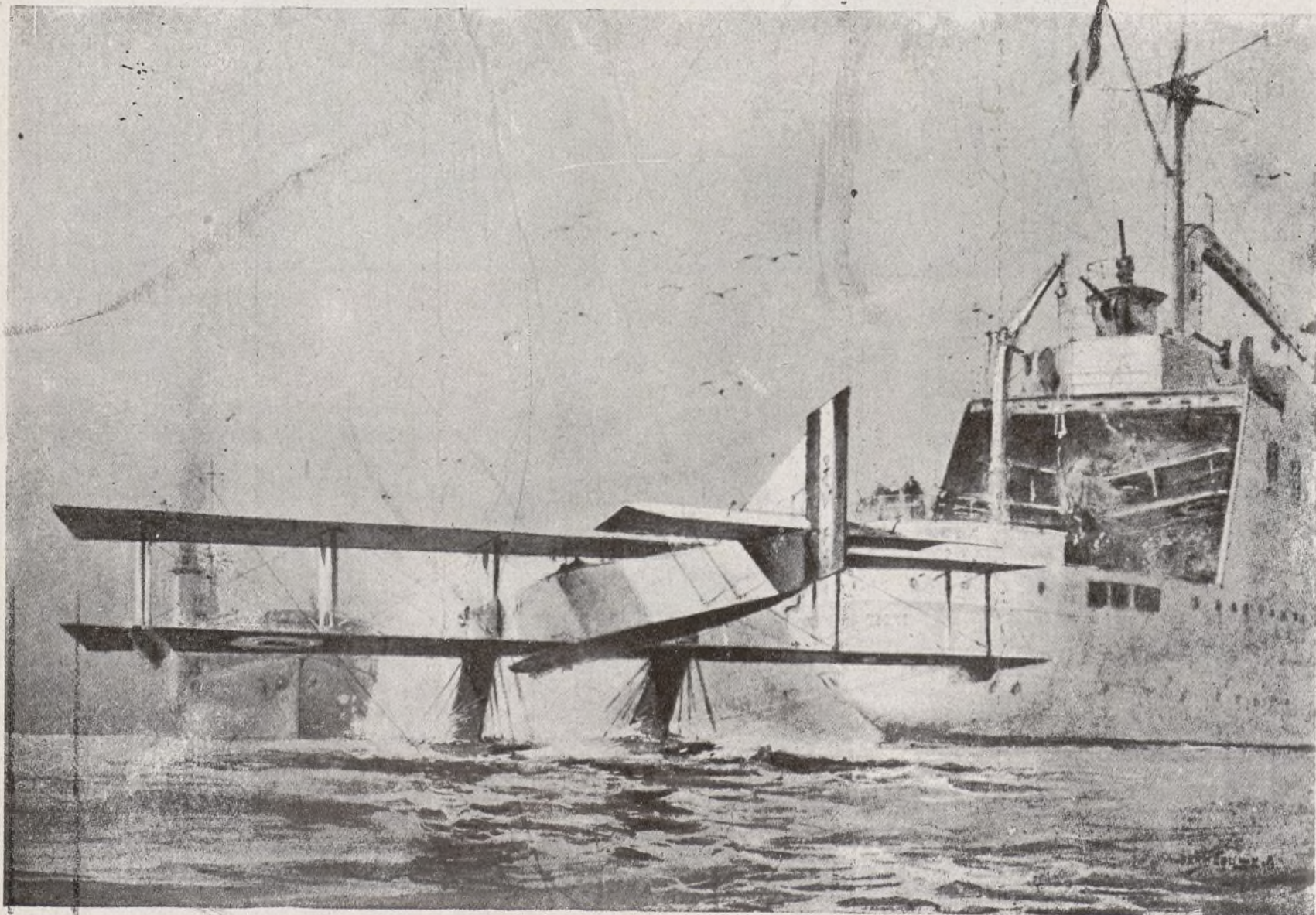
4.º Programa de 1925 (ley del 13

de julio de 1925): un crucero de 10.000 toneladas: "Suffren"; tres contratorpederos de 2.690 toneladas: "Guepard", "Bison", "Lion"; cuatro torpederos de 1.550 toneladas: "Brestois", "Boulonnais", "Basque", "Bordelais"; nueve submarinos, siete de los cuales, de 1.560 toneladas: "Pascal", "Pasteur", "Henri-Poincaré", "Poncelet", "Archimède", "Fresnel", "Monge" y dos colocaminas de 760 toneladas: "Saphir", "Turquoise"; un colocamina de superficie: "Pluton", y un transporte de aviación: "Commandant-Teste".

De algunos de estos buques ya hemos dado, con motivo de su botadura, las características y los datos de su armamento.

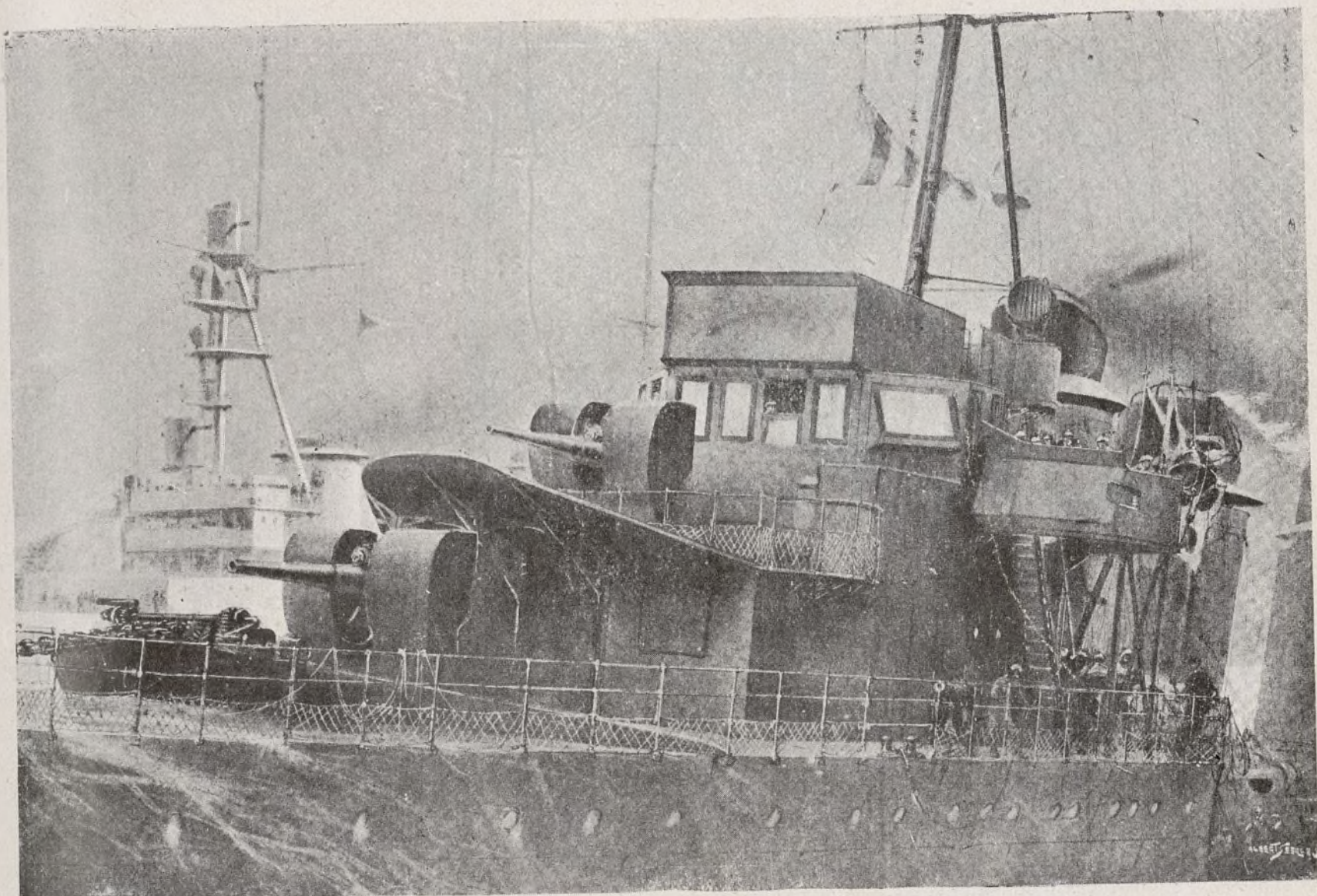
Falta ahora que el Parlamento francés determine el programa de 1926. El proyecto de ley presentado a las Cámaras comprende los siguientes buques:

Un crucero, tres contratorpederos, cuatro torpederos, un crucero subma-



Modelo del hidroavión tipo «Farman» de bombardeo, empleado por los aviadores en las operaciones de Marruecos





Los cañones de caza y el puente de los nuevos contratorpederos tipo «Jaguar»

rino, cinco submarinos de primera clase, un submarino lanzaminas, un aprovisionador de submarinos, dos petroleros, y un navío escuela para reemplazar al crucero acorazado «Jeanne-d'Arc». Estos buques serán construidos sobre los planos de los del mismo tipo anteriores, para evitar todo retraso en la construcción. Están comprendidos en el estatuto naval y solamente el buque escuela figura por primera vez en un programa de construcciones. Con este buque especial, la marina francesa tendrá un buque escuela tan perfecto como sea posible, desde el punto de vista de la comodidad, del confort y de la instrucción. Sus máquinas y calderas serán estudiadas para que, a velocidad de ruta su consumo de esencia, aceite, etc., sea lo más económico posible. Y, por último, en caso de guerra, este buque podrá hacer el papel de un excelente crucero auxiliar. El crucero «Jeanne-d'Arc», botado en 1899, prestó excelente servicio en la escuadra hasta 1912 y durante la guerra fué empleado en varias formaciones ligeras. Hoy está realmente fuera de servicio.

El estatuto naval prevé para la marina francesa de alta mar la siguiente constitución:

1.º Marina de combate: 175.000 toneladas de buques de línea y 60.000 toneladas de portaaviones; 360.000 toneladas de buques ligeros y 96.000 toneladas de submarinos.

2.º Buques especiales: buque taller; dos lanzaminas de superficie; dos aprovisionadores de submarinos; tres transportes de aeronáutica; dos tendedores, y, según las necesidades, avisos, transportes diversos (carbónicos, petroleros, etc.); buques escuelas, buques hidrográficos; guardapescas y buques de servicio.

La cifra de 175.000 toneladas de buques de línea es la concedida a Francia por los tratados navales de Washington. Aunque estos tratados autorizan a Francia a emprender desde 1927 la renovación de sus fuerzas de línea, no piensa hacer uso de esta facultad.

En las 360.000 toneladas de buques ligeros están comprendidos los cruceros, contratorpederos y torpederos necesarios para la protección de convoyes militares y comerciales contra los ataques de superficie, submarinos o aéreos. La longitud de las líneas marítimas entre la metrópoli y sus colonias, justifica este tonelaje. En cuanto a los submarinos, no compren-

de más que a los submarinos destinados a operar en alta mar, bien con las fuerzas de superficie, bien participando en la protección de las líneas francesas de comunicación o defensa de las colonias lejanas. Quedan aparte los submarinos para defensa del litoral y que figuran con el material de guardacostas.

Las 96.000 toneladas de submarinos de alta mar, representan unas 58 unidades; si a ellas se añaden los 36 submarinos perdidos por el Estado Mayor para defensa del litoral, la flota submarina francesa tendrá un total de 94 buques.

La característica principal de la flota francesa en lo que se refiere a los buques de combate en la superficie, es la velocidad: 34 nudos para los cruceros, 35 para los contratorpederos y 33 para los torpederos. La cuestión de velocidad es la más difícil de resolver de cuantas se presentan al tratar de construir un navío; es también la que origina más discusiones; es indispensable a los cruceros y a los torpederos que, en las guerras, deben llenar un cometido de perseguidores y vigías. La velocidad en cuestiones de construcción marítima, en las que todo es un problema de peso, es un obs-



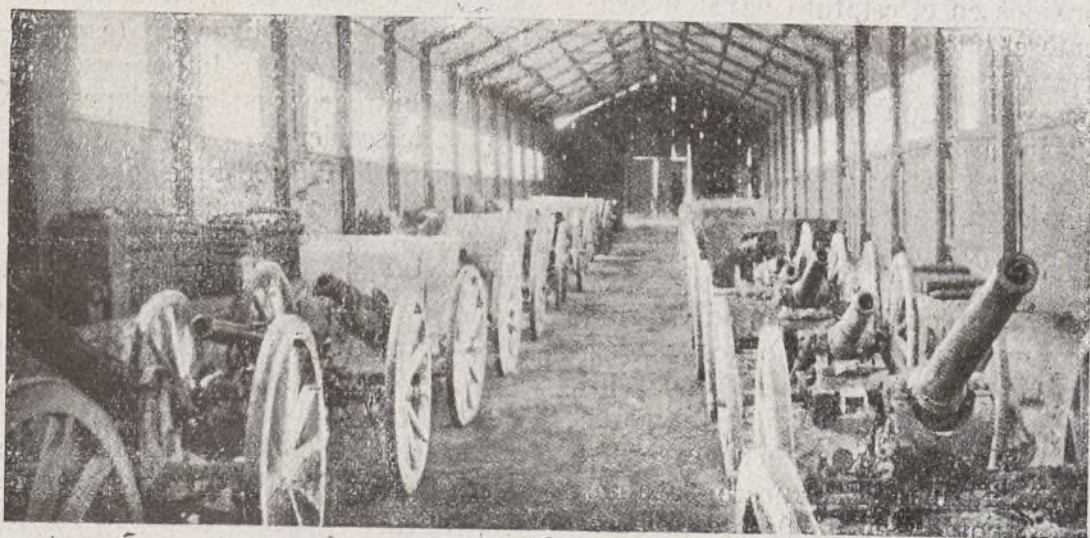


El Presidente del Gobierno francés, M. Briand, con el Presidente del Gobierno español, general Primo de Rivera, después de la firma del nuevo Tratado hispanofrancés de Marruecos. Con los dos jefes de Gobierno aparecen el mariscal Pétain, el general Jordana, nuestro embajador en París Sr. Quiñones de León, M. Berthelot y otras distinguidas personalidades españolas y francesas

táculo difícil de franquear cuando se llega a determinada cifra, porque la utilización imperfecta del calor, obliga a embarcar cantidades considerables de combustible difícil de almacenar. Para conseguir una potencia de cien mil caballos en los cruceros de 8.000 toneladas, 120.000 en los de 10.000 toneladas; 50.000 en los contratorpederos de 2.400 toneladas y 33.000 en los torpederos de 1.460, ha sido necesario realizar un verdadero "tour de force" en la repartición de los pesos.

Como la velocidad no es un arma sino una protección, los franceses se han esforzado en armar estos buques tan poderosamente como permite el Tratado de Wáshington que impone, como máximo (aparte los buques de línea), el calibre 203 milímetros. Se han puesto ocho cañones de 203 milímetros en los cruceros y cuatro cañones de 130 milímetros en los contratorpederos y torpederos; además de un cierto número de cañones de 75 milímetros y de 37 milímetros contra los aviones. Los torpederos llevan un poderoso armamento en torpedos de 550 milímetros. Existe una dificultad desconocida para el profano y es el reclutamiento del personal para la marina. Generalmente se cree que los buques pequeños exigen menor cantidad de hombres que los grandes; es cierto si se considera la unidad, pero como la cantidad hace la fuerza, se necesitan muchos hombres para armar una floti-

lla. Un crucero de batalla de 35.000 toneladas equivale en tonelaje a 25 torpederos de 1.400 toneladas. Estos exigen alrededor de siete oficiales y 130 marinos cada uno, o sea, 175 oficiales y 3.250 hombres. Un crucero de batalla no necesita más que una quinta parte de oficiales y una tercera parte de marinos. Por eso, sin querer comparar dos clases de buques tan distintos, hacemos destacar el que una fuerza naval compuesta por buques ligeros exige con un tonelaje semejante, más personal que un buque de línea.



Cañones recogidos que presentan en su mayor parte «impactos» hechos por nuestra Artillería. Una de las piezas tiene cinco «impactos» que atraviesan su plancha protectora, y es muy probable que sea enviada a la Academia de Artillería

## VARIEDADES

### Moneda que dió nombradía a una población

Sin contar otros muchos hechos históricos, recibió Jaca (Huesca) gran nombradía por la antigua moneda que se fundía en ella y que era conocida con el nombre de "moneda jaquesa".

Dice un historiador que Sancho Garcés Abarca I fué presentado ante las Cortes de Jaca para que se le declarase sucesor legítimo en el trono de Sobrarbe y Navarra, vacante por la renuncia de su hermano don Fortunio Garcés II, y para perpetuar la memoria de este suceso que dió a los reinos de Sobrarbe y Navarra un sucesor legítimo que ciñó la corona real y fué el primero que tomó el título especial de rey de Aragón, mandó el citado don Sancho acuñar monedas, que desde entonces se llamaron monedas jaquesas y fueron el origen de las que después se adoptaron en Aragón como corrientes y únicas admisibles para contratación.

En el torrón octógono adosado a la nueva puerta de San Francisco, de Jaca, puede verse parte de la antigua Casa de la Moneda.

Anticuario



## EL TRABAJO DEL ACERO

### Cómo se fabrica en el convertidor

Se prepara la fundición en el Alto Horno tratando el mineral por medio del cok metalúrgico, añadiéndole metales susceptibles de fundir, con el objeto de transformar en silicato fusible o escoria el mineral. El metal puesto en libertad una vez que se ha hecho líquido en el Alto Horno, se mezcla con una pequeña cantidad de carbono y se produce la fundición. Esta fundición corre por las goas a los moldes de arena.

Para lograr el acero debe separarse de la fundición una parte del carbono que contiene, pues el acero no es otra cosa que hierro al que se halla incorporada una cantidad de carbono más pequeña que en la fundición.

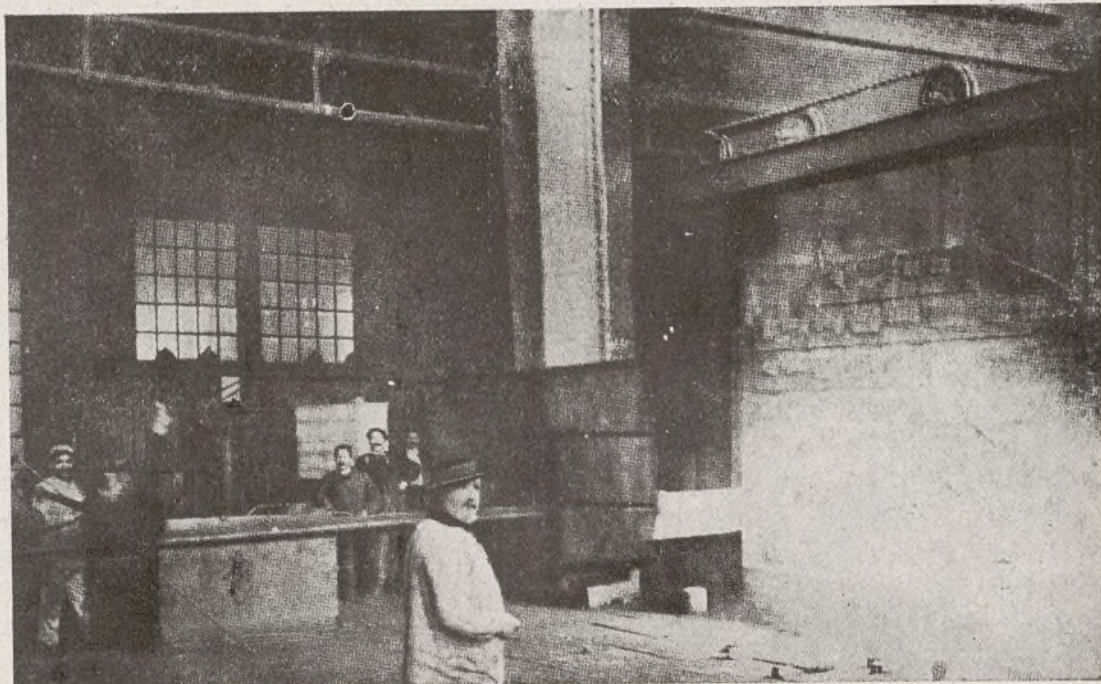
Uno de los procedimientos que más se emplean, porque asegura grandes producciones de acero en los establecimientos metalúrgicos, es la utilización de la retorta Bessemer.

El procedimiento consiste en hacer pasar por la fundición en fusión una corriente de aire muy violenta; el oxígeno alimenta la combustión del silicio, que es una impureza, y del carbono. Esta operación se hace en una especie de recipiente o retorta, llamada convertidor. Es una marmita cubierta con una caperuza que tiene un orificio en la parte superior para la salida de los gases.

Es de una sola pieza, guarnecida interiormente con ladrillos refractarios, y el aparato puede girar sobre unos pivotes colocados en su parte central. El aire que se envía para que atraviese el metal en fusión proviene de una máquina sopladora de gran potencia, y uno de los pivotes está hueco para que el aire pueda llegar al interior del líquido, cualquiera que sea la posición de la retorta.

Al principio de la operación hay que calentar la retorta, y para ello se la llena de cok incandescente, cuya combustión se activa por medio de aire. Cuando está suficientemente caliente se la vacía del combustible que contiene, haciéndola bascular. Luego se la mantiene inclinada horizontalmente y se la llena con fundición líquida, que proviene del horno de fusión o de aparatos de mezcla.

Generalmente, esta fundición se vierte por medio de recipientes que están suspendidos en el gancho de un aparato elevador que permite una manipulación y



Aspecto de la operación de una colada

un transporte fáciles. Se lanza aire en la retorta y se la endereza. Sale de la boca una cantidad grande de chispas y una llama cuyo aspecto indica los progresos de la operación.

Para examinar esta llama, se utiliza el espectroscopio, basado en la descomposición de la luz y que hace aparecer en el aspecto luminoso la presencia de los elementos que se encuentran en la llama. Así, cuando se comprueba que las rayas que corresponden al carbono desaparecen en el espectro, no queda más que hierro en la retorta.

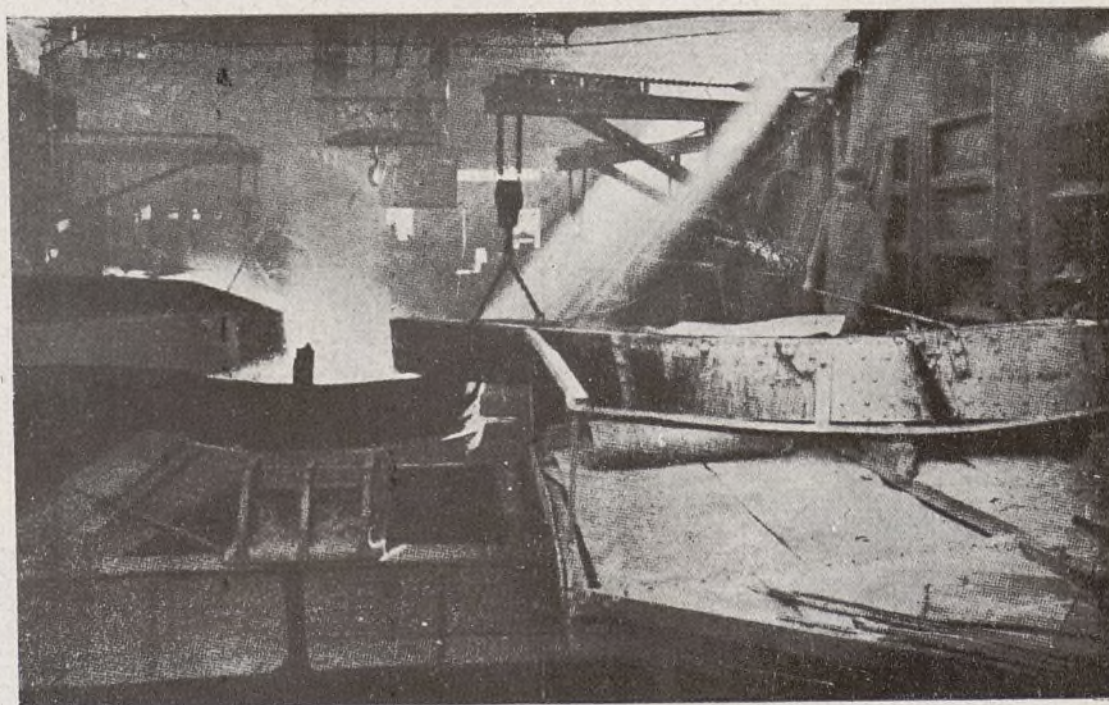
En este momento se detiene la insuflación y se puede verter en el hierro líquido una cantidad determinada de una fundición especial que, generalmente, es la fundición a 12 por 100 de manganeso.

El carbono de esta fundición se dismina en la mezcla para recarburarlo li-

geramente. El manganeso acapara el oxígeno que empezaba a oxidar el hierro y forma una escoria en la superficie de baño. En este momento se introduce nuevo aire y no queda por hacer más que trasladarse en seguida a los moldes o a las lingoteras.

Esta manera de proceder que consiste en retirar todo el carbono para añadir carbono a continuación, es necesaria, pues no se podría reparar la parte de carbono sobrante con la debida precisión y no se sabría de antemano el acero que se conseguiría al final de la operación.

Por medio de la retorta Bessemer se puede operar a la vez con grandes cantidades de metal. También se puede utilizar para fundiciones más o menos puras, mientras que en hornos de sistemas diferentes es casi indispensable la



Momento de salir el lingote del horno



utilización de materiales escogidos. En el convertidor, en efecto, todas las impurezas y todas las materias extrañas se queman o se transforman en escorias que se pueden evacuar fácilmente.

Sin embargo, una calidad especial de fundición, la que contiene fósforo, no podía tratarse al principio por el sistema Bessemer y esto impedía la utilización de un medio práctico de producción de acero en todas las fábricas alimentadas por minerales fosforosos. Una modificación ligera del convertidor Bessemer ha permitido su uso en las condiciones fosforosas. Para ello, en lugar de revestir interiormente la retorta de una capa refractaria a base de sílice, es decir ácida, se la reemplaza por una mezcla de magnesia y cal.

Esta mezcla se consigue calcinando el producto natural compuesto de carbonato de cal y de carbonato de magnesia. Entonces se tiene en la retorta Bessemer un revestimiento que se denomina "revestimiento básico", de manera que las bases, cal y magnesia pueden combinarse en un ácido para formar las sales.

En el caso que nos interesa, el ácido es el fosfórico, que se produce con el fósforo de la fundición, combinado con el oxígeno del aire que se insufla en el convertidor; se forma entonces fosfato de cal y de magnesia que sobrenada en la superficie del baño y que se quita como escoria.

Son, por otra parte, escorias particulares muy interesantes, pues los fosfatos

que encierran tienen propiedades utilizadas por la agricultura como abonos. Son escorias de defosforación.

Se encuentran retortas Bessemer en todas las grandes fábricas metalúrgicas.

Están colocadas en baterías en las salas de fabricación de acero, pues se utilizan una después de otra en intervalos bien determinados, de manera que se pueda asegurar diariamente una producción considerable de acero.

Existen otros procedimientos para obtener una calidad más perfecta de acero; pero la ventaja del aparato Bessemer es que produce mucho y deprisa, lo que permite asegurar rápidamente la cantidad necesaria para la ejecución de las grandes piezas de acero.

—Que pasen los Capitanes—dijo el Coronel desde su despacho.

—Que paséis—repitió el Capitán ayudante saliendo a nuestro encuentro. Y lentamente, como poseídos de un vago temor, abandonamos la pequeña antesala y fuimos pasando al despacho del primer jefe.

Allí desfilamos, uno a uno, ante la mesa del Coronel, y después de una respetuosa genuflexión, fuimos cada cual a escoger el asiento que se nos había brindado, ante el que permanecimos de pie en irreprochable posición militar.

—Les reúno a ustedes—dijo gravemente el Coronel después de que todos nos hubimos sentado— con el objeto de elegir las prendas que han de servir de modelo para la adquisición de mil pares de alpargatas, trescientos pantalones y seiscientos pañuelos. ¿No es eso, Martínez?—preguntó.

—Sí, señor—contestó el Comandante Mayor.

Y acto seguido tomó el Coronel de encima de su mesa una alpargata y se la entregó a un pundonroso Teniente coronel que tenía a su derecha.

El Teniente coronel, en posesión de la alpargata, se dirigió parsimonioso a un balcón, se caló unas gafas de oro, y después de examinar concienzudamente el modelo dió dos fuertes golpes con él en la barandilla.

Luego arguyó: De primera calidad.

## Una junta económica

La alpargata pasó seguidamente a manos de un comandante, el cual, después de mirarla detenidamente al trasluz, le dió un mordisco y dijo: —Me gusta, me gusta este modelo.

Más tarde, un Capitán, perito indiscutible en estas cuestiones, tomó la alpargata y la dobló hasta conseguir que se tocaran la punta y el talón.

Esta prueba la repitió varias veces.

La alpargata, al pasar de uno a otro era sometida a nuevos y terribles tormentos, que resistía con una indiferencia pasmosa.

Mi zozobra subía de punto al pensar que muy pronto estaría la alpargata en mis manos.

¿Qué prueba podría yo hacer para convencerme y persuadir a los demás de que aquella alpargata era de buena o mala calidad? Honradamente no podía hacer ninguna, porque yo no entiendo de alpargatas. Pero no era aquella ocasión propicia para confesar mi ignorancia. Se hubiese formado de mí un deplorable concepto. Yo tenía que hacer alguna prueba. Y, ¿cuál? Ninguna se me ocurría.

Repetir lo que los demás habían hecho me parecía tanto como poner de manifiesto mi ineptitud para el caso.

En aquellos momentos, la voz de la conciencia parecía recriminarme cruelmente: "Tú no estudiaste lo suficiente. Muchas veces entraste en clase sin haber leído la lección y hasta llegaste a aprobar asignaturas con papeletas en blanco. ¿Quién sabe si en alguna de ellas dejaste de estudiar las cualidades de la alpargata!..."

Y recorría mentalmente el índice de materias de los tres años de estudio sin encontrar nada que tuviese relación con el calzado.

Si acaso en Ferrocarriles se dice algo de las zapatas; ¡pero es ésta una cuestión tan distinta!...

Por fin el modelo llegó a mis manos y todas las miradas se dirigieron a mí.

Yo con la alpargata en la mano no sabía qué hacer.

Se me ocurrió, de pronto, despojarme de una bota, calzar la alpargata y dar por el despacho unos paseos; pero inmediatamente rechacé aquella idea, por antihigiénica e irrespetuosa.

Noté, en todos, cierta impaciencia, que aumentó mi azoramiento e instintivamente acerqué la alpargata a mis narices, y después de olerla un rato, exclamé.

—No parece que huele mal.

Y todos, como un solo hombre, acogieron mi opinión con una sardónica carcajada que llevaré siempre, con amargura, en el alma.

Pepe Cariño





## ESTAMPAS ESPAÑOLAS

## EL CASTILLO DE LA MOTA

Es verdaderamente de lamentar el abandono en que se han tenido las antiguas fortalezas de la Edad Media española, fortalezas cuyo mayor número yace en ruinas, cuando no las ha reducido a polvo la piqueta demoledora, como sucedió con los restos de Belmonte, que en 1877 se hicieron desaparecer para construir en aquel sitio una plaza de toros.

La Mota es otro de los castillos que acredita la indiferencia con que miramos en nuestro país los monumentos de otras edades, monumentos algunos que aun subsisten gracias al objeto a que han sido destinados, como sucede con nuestras catedrales y basílicas, pero entre los cuales no pueden contarse nuestros antiguos alcázares y fortalezas, cuya pasada grandeza pregonan sus agrietados muros o sus destrozados homenajes. Y, sin embargo, ¡qué vastísimo y hermoso campo para la exploración arqueológica y artística, qué estudios más interesantes y fecundos para la historia del arte militar! Falta hace, en verdad, que se utilicen los conocimientos de los numerosos oficiales que en todas las armas e institutos del ejército, revelan especiales aptitudes para recoger datos precisos en archivos, bibliotecas, museos y monumentos; pues este sería indudablemente el medio más seguro de reconstruir parte de nuestra historia, enriqueciendo al par que la general, la especial de nuestro ejército, tan descuidada por cierto.

Ocurren estas consideraciones con frecuencia, cuando, como en el caso presente, se echa de ver la falta de datos con que ilustrar ciertas descripciones, por efecto de lo poco que sobre determinados puntos de nuestra historia ha visto la luz.

Fué construido el Castillo de la Mota por Fernando Carreño, llamado en las crónicas el *Obrero mayor*, por los años de 1440, reinando en Castilla D. Juan II en cuya época y en los dos reinados subsiguientes fué muy celebrado; y consta por un despacho que existe en Simancas que en el mes de septiembre de 1478 fué nombrado obrero mayor del castillo y villa Alfonso Nieto. El arquitecto que dirigió la obra supo sacar partido de los restos de antiguas edificaciones. La muralla que rodea el castillo y todo el terreno, en donde

existió la antigua población, es de antigua fecha y parte de los materiales empleados en la misma obra pertenecen a época algo remota.

Tales son los datos que hallamos en el *Diccionario Geográfico Universal* (Ed. 1831). Y no vacilamos en aceptar como verídica la fecha de esta fundación, a pesar de ver consignada en un estudio especial consagrado a la Mota la opinión de que aquella se remonta al reinado de Alfonso VIII.

Dos descripciones tenemos a la vista de esta fortaleza, descripciones que continuamos para que el lector se forme de ella idea, bien que lamentando sean una y otra tan sucintas.

La primera es la del señor Cuadrado y dice así: "Cuatro recintos forma su conjunto; la barbacana exterior que cierra la plaza de armas, el muro de ladrillo con almenados cubos y aspilleras para la arcabucería, el castillo propiamente dicho y la torre del homenaje orlada de modillones y flanqueada por dos garitas en cada uno de sus cuatro lienzos, describiendo ángulos entrantes en las esquinas. Sobre el arco del puente levadizo que divide el primer recinto del segundo, los blasones de los Reyes Católicos y su divisa del nudo gordiano y de las flechas, indican la época en que se efectuaron dichas obras; y otro arco altísimo que con doble rastrillo se cerraba, introduce a las habitaciones

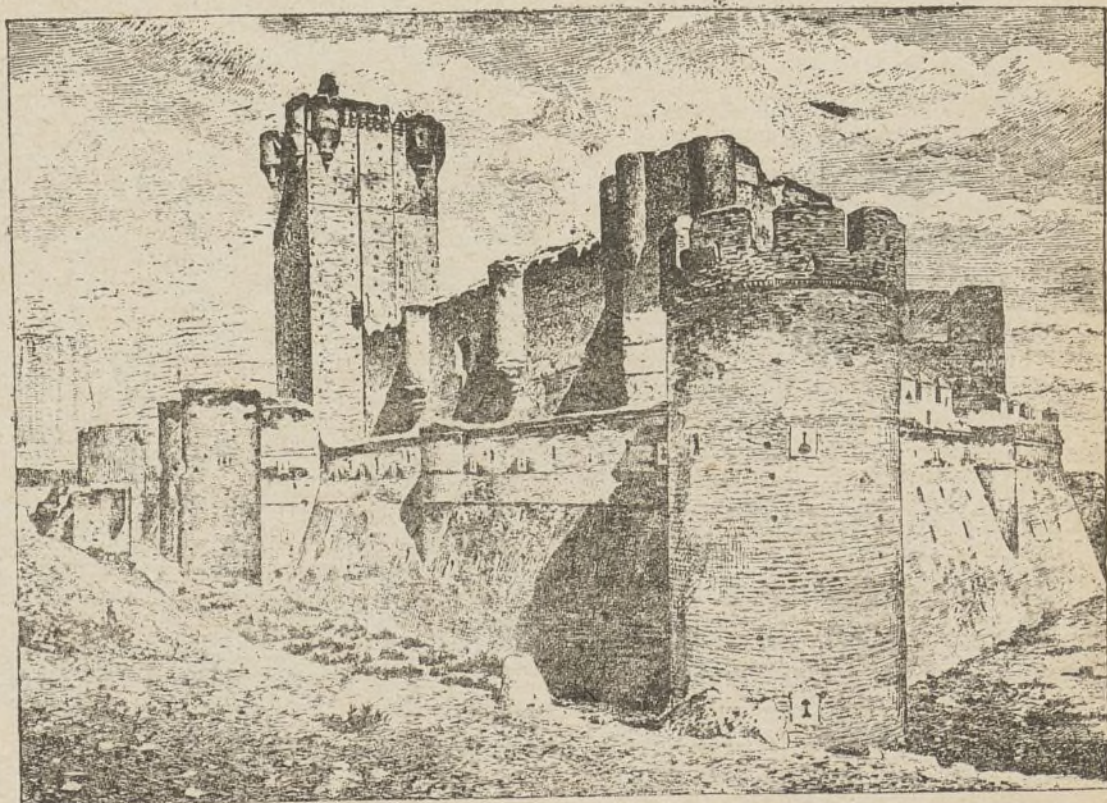
del alcázar, alguna de las cuales conservan con el nombre de *tocador de la reina* su bóveda de lacería. Dos minas o corredores subterráneos, uno debajo de otro, circuyen la fortaleza, permitiendo por sus ocultas troneras una defensa encarnizada. Las ruinas no son bellas, pero sí imponentes: la torre se eleva a prodigiosa altura, y aún se denotan los arcos de su segundo cuerpo."

La segunda descripción es del señor don Antero Moyano y apareció en el periódico *E' Sarabriense* en el año 1865.

"Este alcázar, dice el citado escritor, todo de ladrillo, constaba de cuatro fortísimas paredes fortificadas de robustos estribos y coronadas de almenas, en cuya obra no se debe incluir el torreón ni la barbacana que son posteriores y del tiempo de los Reyes católicos, como lo dice la fecha puesta en el escudo de las armas reales que está colocado sobre la puerta del puente levadizo.

"Todo ello forma un gran cuadro, teniendo de largo cada lado 190 pasos. De esas paredes al fuerte hay un espacio con objeto de que pudiera andar bastante gente en tiempos de necesidades. El fuerte se compone también de otras cuatro paredes en cuadro, quedando en medio un patio en la misma figura con sus portales y pilares que sostenían los aposentos anchos y espaciosos, según refiere el autor de vista, y que se andaban unos por otros, y en el cuadro que mira al Mediodía estaba la capilla, la cual se asegura tenía el techo dorado.

"Entre los cuadros que miran al Levante y al Norte, aún se admira la alta torre, a la que se sube por una linda





escalera de caracol. Remata la torre en dos cubos chicos en cada esquina coronados de almenas."

Por una y otro descripción se viene en conocimiento de que este castillo, formado por cuádruples muros almenados, flanqueado por robustos cubos el primero y por sólidos terrenos cuadrados el segundo, afectaba la forma de un paralelogramo, alzándose el homenaje en el costado que mira al Norte. Lo que llama muy especialmente la atención es que se construyera en su mayor parte de ladrillo. Digno de notarse es también por los arquitos de herradura que en 1861 existían aún en la parte superior del homenaje, que esta fortaleza es otra de las que lleva impreso el tipo del arte mudéjar.

La Mota es un castillo de grandes recuerdos históricos y su nombre figura con frecuencia en las crónicas de Castilla en todo el siglo XV. Durante las guerras sostenidas por D. Juan II con el rey de Navarra fué como Medina teatro de sangrientas escenas. En tiempos de Enrique IV las banderías que destrozaban el reino causaron en esta villa grandes estragos y en la Mota se enarboló la bandera de rebelión a nombre del arzobispo de Toledo, de quien pasó a su poder del de Sevilla, Fonseca, y por muerte de éste a su sobrino. Cercáronla los medinenses en 1475 cansados de sus daños y, por último, se apoderó de ella el duque de Alba, quien hizo entrega de la misma en 1745 a los reyes don Fernando y doña Isabel. Esta augusta señora hizo de ella su residencia favorita; aquí recibió el inmortal genovés Cristóbal Colón y aquí exhaló su postrimer suspiro el 26 de noviembre de 1504. La infortunada doña Juana la Loca, lloró en la Mota la ausencia de su esposo, y la historia registra en sus páginas la triste escena que tuvo lugar junto a su puente levadizo, cuando la infeliz princesa quiso por su propio pie ir en busca de aquel a quien con tal frenesí amaba. Un chirivital existente junto al puente la sirvió de abrigo durante los melancólicos días de cruel invierno. En las estancias superiores estuvieron presos dos personajes célebres, el turbulento don Fadrique Enríquez y el intrigante César Borgia. También se guardó en esta fortaleza la cantidad de un millón doscientos mil escudos que dió el rey Francisco I para su rescate.

Consagremos algunos párrafos a la villa por la que velaba al Oriente este castillo, párrafos que no pueden ser más oportunos atendida la importancia de que gozó en el siglo XV, no sólo como

residencia de la corte, sino como gran centro comercial.

Fray Tomás Mercado en la *Suma de tratos y contratos* menciona entre las ciudades comerciales de mayor importancia a Medina, y Gonzalo Fernández de Oviedo la llama en sus *Quincuagenas* "plaza principal del tracto y ferias de toda España". La descripción que traza de éstas el primero, da idea de la inmensa contratación que en ellas se hacía: baste decir que en una feria sola, en cinco bancos, se contrataron cincuenta y tres mil cuentos de maravedís, equivalentes a más de cuatro mil millones de reales, cuya noticia la dió un ministro autorizado, Luis del Valle, refiriéndose a documentos de época. Pero aún hubo ferias más opulentas en Medina, ferias a las que acudían gentes de todas las naciones, de Sevilla, Lisboa, Burgos, Barcelona, Flandes y Florencia "a pagar seguros, dice Mercado, o a tomar cambios o darlos." Finalmente, añade, "es una fragua de cédulas que casi no se ve blanca, sino todo letras, las cuales son de dos maneras, unas de banco, otras en contado." Así se comprende que por su movimiento comercial se comparara en aquel tiempo Medina a las opulentas ciudades de Nuremberg y Génova, lo que muy bien se explica teniendo en cuenta que allí se negociaban las operaciones, se estipulaban los seguros, se hacían los pagos y se saldaban las cuentas de todo el comercio español, cuyas factorías abarcaban varios importantes puertos extranjeros y que ella era el centro adonde convergían y venían a parar las cuentas de todo el comercio de la península y de las Indias, tomando con tal motivo la preponderancia y desarrollo que requiría su vasto comercio.

"Cosa muy notoria es, dice un papel del Archivo de Simancas, citado por Clemencín (1) que el mejor sitio que en España hay para ferias es Medina del Campo por estar en medio de todo y el pueblo ser muy aparejado para ello, ansien los aposentos como en los bastimentos y en todo lo que se requiere para este efecto".

Medina del Campo tomó parte activa en el levantamiento de las Comunidades. En 1520 Fonseca, general de las tropas reales, recamó la artillería que se guardaba en la Mota, pero los medinenses que simpatizaban con la Junta, no sólo se resistieron a entregarla sino que se dispusieron a resistir a Fonseca, sosteniendo en consecuencia una encarnizada lucha con los soldados del ejército real; airado entonces Fon-

(1) *Elogio de Isabel la Católica.*

seca cometió el inaudito crimen de entregarla a las llamas. Consumieron éstas las grandes riquezas que allí se atesoraban, y júzguese de las pérdidas por la carta que en agosto de este mismo año escribía la villa al cardenal Adriano, a la sazón gobernador del reino, carta en la que manifestaba que la suma de los daños ocasionados en las casas y almacenes de los mercados era tanta, que dudaba bastasen las rentas reales de algunos años para satisfacción de los daños y perjuicios.

La prosperidad de Medina fué grande y de cierta duración, pero a la vuelta de un siglo vino a quedar esta villa en esqueleto, como otras ciudades de Castilla. Su población disminuyó de día en día; fueron desapareciendo barrios enteros y los que eran calles tornaron sembreras. "Apenas hay ejemplo en pueblo alguno interior, dice muy oportunamente Cuadrado, de aumento tan improvisado y de tan rápida decadencia. Diríase que las nombradas ferias que cuatro veces al año celebraba, le habían formado un puerto en el seno de las llanuras o abierto hasta allí canales navegables desde los extremos de la península. Colocada entre los focos industriales y agrícolas de Avila, Segovia, Valladolid, Toro, Zamora y Salamanca, era el gran mercado donde afluían los productos y manufacturas de todos, distribuyéndolos por el Norte y Occidente de España. Hermanábase este pacífico movimiento con las deliberaciones a veces tumultuosas de las Cortes y con el estrépito de las armas que traía consigo a menudo la estancia de los reyes, atraídos desde el siglo XIV en adelante por no sé qué oculta fuerza hacia la populosa y traficante villa. No fueron sólo Juan II y Enrique IV, errantes siempre de pueblo en pueblo durante las continuas turbulencias de sus reinados, sino Fernando e Isabel en el apogeo de su gloria los que la honraron casi anualmente con su presencia, cuando les brindaban con su esplendor y con sus delicias tantas y tan insignes capitales. Duró la pujanza de Medina hasta muy entrado el siglo XVI, en que la vida de la nación con el descubrimiento del Nuevo Mundo, huyó del centro a las extremidades, dejando poco menos que yerto el corazón de Castilla."





## El lago Nemi y sus galeras

De todos los emperadores ninguno tan cruel y tan magnífico como Tiberio.

El mismo Nerón, a pesar de su barbarie y de sus pretensiones artísticas, no llegó, ni con mucho, a los refinamientos de Tiberio.

Este César altivo y taciturno encerraba un alma de poeta en un cuerpo de bandido.

La casualidad hizo que un día, dando un paseo, el emperador diese con el lago Nemi no lejos de Roma.

Era un pequeño lago pintoresco, situado en un repliegue de las colinas que dominan la campiña romana del lado del mar. En sus aguas se reflejaban las suntuosas quintas de los romanos ricos, atraídos a sus orillas por la pureza del aire y la belleza del lugar.

Un edificio sobresalía de todos los

demás por sus proporciones y su riqueza: el templo de Diana, célebre en toda la comarca. A este edificio debe el lago Nemi el nombre de "Espejo de Diana" que le dieron los romanos en tiempos de Tiberio.

Tantoagradó a este César aquel bello lugar que en los días de verano en que el calor se hacía insostenible en Roma, iba a pasar sus temporadas al gracioso lago. Tiberio hacía frecuentes visitas al lago; no por devoción a los dioses olímpicos a quienes despreciaba tanto como a los hombres, sino porque desde las crestas que dominan el lago disfrutaba de un soberbio panorama, y sólo de lejos veía el humo que se desprendía de Roma en donde era tan odiado.

Otros espectáculos le atraían al lago, y eran los que le procuraban los sacerdotes del templo de Diana.



Vista del lago Nemi, según un grabado antiguo.

Según una tradición, el mayor bandido podía aspirar al honor de servir a la diosa. El candidato, aunque fuese esclavo, ladrón o asesino no tenía que hacer sino presentarse a las puertas del templo y desafiar a uno de los sacerdotes, el cual tenía la obligación de aceptar el combate. El vencido pagaba con su vida y si este era el sacerdote, el rival vencedor ocupaba su puesto. Tiberio y después Calígula hicieron que estos combates se multiplicasen para distraer sus ratos de aburrimiento. El cuerpo de la víctima era arrojado desde la terraza del templo al fondo del lago.

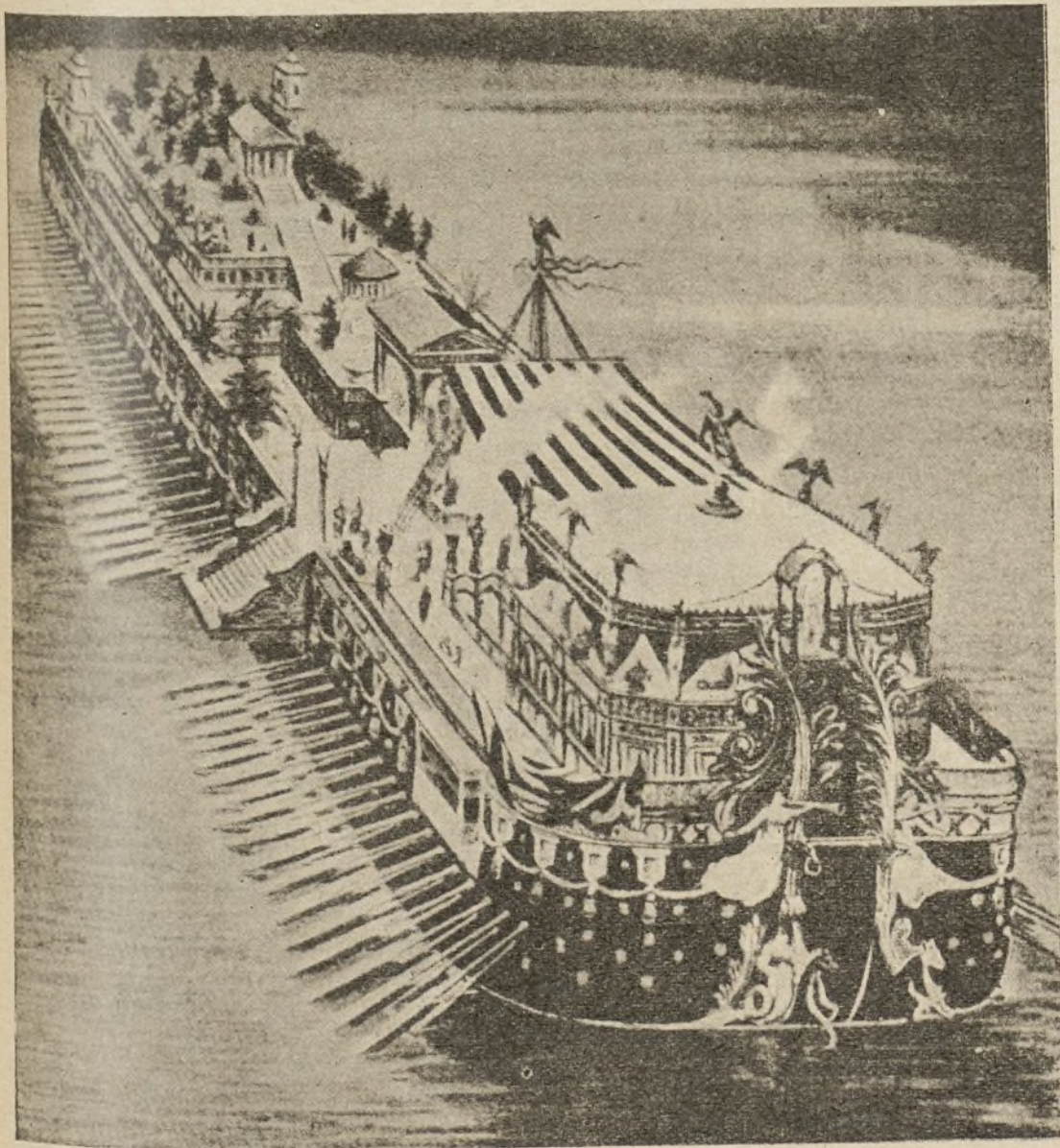
No se sabe con exactitud si Tiberio tuvo o no alguna quinta en las orillas del lago, pero lo que sí está fuera de toda duda es que mandó construir una monumental y magnífica galera decorada de púrpura y oro, verdadero palacio flotante con sus casas, sus terrazas y sus jardines.

De carácter taciturno y desconfiado, Tiberio debió de vivir más tiempo a bordo que en tierra en donde siempre temía ser víctima de algún atentado.

Durante varios veranos los habitantes de las orillas del lago Nemi, vieron temblorosos resbalar sobre sus aguas claras la galera imperial impulsada por los remos de 400 esclavos.

Un buen día Tiberio se aburrió del lago y no volvió a aparecer. La galera fué abandonada, hasta que un día, por un cataclismo de que no se tiene cuenta, fué a sepultarse en el fondo de sus cristalinas aguas.

En la Edad Media los campesinos de las cercanías empezaron a decir que algunas veces se veía en el fondo del lago una gran galera. La noticia se extendió a tal punto que en 1446 el cardenal Próspero Colonna, propietario del lago y sus orillas, encargó al gran matemático y arquitecto Bautista Alberti que explorase el fondo del lago para ver si encontraba restos del famoso navío. Alberti llevó bucea-



Aspecto de la galera de Tiberio en el lago Nemi, según dibujo ajustado a los datos de su descripción.



dores de Génova y logró extraer varios restos de la galera hundida.

La noticia de este descubrimiento llevó a las orillas del lago Nemi a los más distinguidos personajes de la corte pontificia para admirar los restos de la galera de Tiberio.

El entusiasmo fué grande, pero corto. Pasaron cien años sin que nadie volviese a acordarse del navío pagano.

A mediados del siglo XVI un ingeniero militar de Bolonia, Francisco de Marchi, resolvió bajar al fondo del lago y reconocer la galera.

Puso su proyecto en ejecución el 15 de julio de 1535. Se metió en una especie de campana de buzo que le cubría el busto y la cabeza, y bajó permaneciendo una hora bajo las aguas.

Examinó la galera, la midió y trató de penetrar en su interior. Volvió a la superficie maravillado de la belleza y riqueza del navío.

Marchi bajó repetidas veces y de su examen y medidas se sabe cómo era aquella magnificencia.

Medía 140 metros de largo, 70 de ancho y ocho de alto. Dimensiones, como se ve, tan grandes como las de un gran acorazado de nuestros días, y más, pues ningún buque moderno es tan ancho.

La galera estaba cubierta de una capa metálica, especie de coraza compuesta de planchas de plomo superpuestas y adornadas con calados y relieves de bronce, en su mayoría representando cabezas de león, con grandes argollas en la boca que servían

para amarrar la galera a las orillas del lago.

Sobre los flancos del navío, dice el ingeniero militar, había multitud de clavos tan brillantes como si estuviesen recién clavados, y servían para



Un amarre del palacio flotante.

sujetar las láminas de plomo a la madera y unas con otras.

El interior del barco estaba revestido de ladrillos gruesos de rojo vivo. Sobre el puente se hallaban las habitaciones del palacio imperial.

Durante las frecuentes visitas que

Marchi hizo al fondo del lago, extrajo del buque diferentes objetos que fueron transportados a la biblioteca del Vaticano.

Después de esto pasaron trescientos años sin que el ingeniero de Bolonia tuviese imitadores.

En 1828 Annesio Fusconi perfeccionó el aparato de Marchi y bajó al fondo del lago y descubrió la famosa galera: se componía de dos barcos acoplados lo que explica su gran anchura.

Varios fueron los objetos extraídos por Fusconi, muchos de los cuales fueron robados por los habitantes de las orillas.

En 1895 se hicieron otras exploraciones y se extrajeron bronce maravillosos, planchas con los nombres de Tiberio y de Calígula, y varios objetos más que permiten hacerse una idea de la magnificencia de la galera imperial.

Posteriormente se han hecho otros trabajos, y el resultado ha sido el convencimiento del admirable estado en que se encuentran las galeras, y se ha pensado en la manera de ponerla a flote.

Ignoramos a qué altura están los trabajos; pero sí cada día se ha ido descubriendo una nueva maravilla y se ha podido reconstruir el plan general de las galeras imperiales, la disposición de los pórticos, la distribución de las cámaras y habitaciones, así como el ornato de los jardines y hasta la colocación de las plantas y los colores del interior.

Carlos II, último Rey de la dinastía austriaca, no había tenido sucesión en sus dos matrimonios; los aspirantes al Trono de España eran tres, y sus partidarios alegaban derechos indiscutibles.

El Rey, la Reina madre, el conde de Oropesa y varios ministros simpatizaban por el Príncipe de Baviera, nieto de Margarita, hija del segundo matrimonio de Felipe IV; y aun cuando renunció a la Corona española, esa renuncia no era válida por no estar confirmada ni por Carlos II ni por las Cortes.

Luis XIV de Francia alegaba derechos de sucesión para su hijo, el Delfín de Francia, por estar casado con la Infanta María Teresa, hija de Felipe IV; y para evitar la reunión de las Coronas de Francia y de España, el Delfín renunciaba en su segundo hijo Felipe, Duque de Anjou.

## LA CASA DE BORBON

Entronizamiento en España

Leopoldo de Austria fundábase en que, extinguida la primera línea varonil de la dinastía austriaco-española, se debía acudir a la segunda, de que descendía, por ser cuarto nieto de Fernando I, hermano del Emperador Carlos V; además alegaba derechos por su madre Mariana, hija de Felipe III. Con objeto de evitar la unión de las Coronas española y austriaca en una misma persona, tanto él como su hijo mayor José, renunciaban en su segundo hijo el Archiduque Carlos.

Con pretexto de mantener el equilibrio europeo y para que ninguna potencia se engrandeciese con la sucesión al Trono de España, Luis XIV

convino con Inglaterra y Holanda, en octubre de 1698, el primer Tratado de repartición de España entre los aspirantes a su Corona. El Príncipe de Baviera tendría la Península, Países Bajos e Indias; el Delfín, los Estados de Nápoles y Sicilia, con el Marquesado de Finat y la provincia de Guipúzcoa; el Archiduque de Austria, el Milanésado.

Este pacto humillante causó en España profunda indignación. Carlos II, sin vacilación alguna, declaró sucesor y heredero de todos sus Estados, luego de su muerte, al Príncipe José Leopoldo de Baviera; pero éste murió en Bruselas en Febrero de 1699, cuando contaba seis años de edad. Entonces los partidos austriaco y

Tent. Cor. García Pérez.

(Continuará)



## ESTAMPAS MILITARES



## Muerte del almirante inglés Nelson, en Trafalgar

La batalla de Trafalgar, que significó una derrota de las escuadras española y francesa, combinadas ante la escuadra inglesa, mandada por el almirante Nelson, puede decirse que fué un episodio glorioso para los marinos españoles, y especialmente para los almirantes Gravina, Churrua y Alcalá Galiano, que supieron luchar heroicamente y dar su vida en unos momentos en que sólo el tesón del almirante francés Villeneuve creyó oportuno dar la batalla, contra la opinión de los marinos españoles y de la mayoría de los franceses.

La fotografía que reproducimos es la copia de un cuadro de A. Forestier, en el que aparece Nelson momentos antes de que un disparo enemigo le quitara la vida.

El almirante Nelson entró en batalla a bordo del "Victory", y se vió acosado de tal manera, que no pudo presentar ninguno de sus costados para

responder al fuego horroroso de los buques que tenía a sotavento. Desprendiéndose, por fin, de este acoso, pudo acudir contra el navío francés "Redoutable", que cedía ya ante los fuegos del inglés "Temeraire"; pero, observado este movimiento por otro buque francés, se entabló un reñido combate entre los cuatro buques. Nelson tuvo el descuido de no colocar tiradores en las cofas de sus buques para que desde allí tirasen contra los tiradores contrarios, situados en las cofas de los buques contrarios. Caro pagó el insigne almirante inglés esta falta, pues una bala de los citados tiradores le causó la muerte.

Había mandado ya por dos veces cesar el fuego contra el "Redoutable", a causa del triste estado de este buque, cuando una bala, disparada desde la cofa del mesana del navío francés, le arrancó la charretera del hombro izquierdo y fué a penetrar por la espalda.

Nelson cayó de cara sobre la cubierta, y poco después se supo que la herida era mortal. Fué transportado a su camarote; pero deseoso de no perder de vista la acción entablada, se hizo subir a cubierta, desde donde dió órdenes al comandante Hardy para que el "Victory" ocupase siempre en la batalla el puesto que le correspondía.

Desde el puente, sostenido por sus oficiales, dirigió la lucha con serenidad y firmeza hasta los últimos momentos, sin que su entereza se viera disminuída por los dolores ni la proximidad de la muerte.

Murió a las siete de la tarde, después de despedirse de todos y de dar su bendición a Hardy.

La muerte de este valiente marino y de los almirantes españoles juntaron a las dos naciones en un duelo sentido, como luego habían de juntarse en lazos de amistad, que hoy perduran con mayor firmeza.



# SECCION DE PASATIEMPOS

POR RAMÓN MARAVER

ÁRBOL

N.º 22

**Flanco 10000**

## Una pesadilla atroz

Aunque el tío Bartolo no era un ateo, ni en el número de los exactos cumplidores de mucho menos, no merecía tampoco figurar la ley de Dios, siendo más bien supersticioso que cristiano convencido.

Iba a la Iglesia, aunque no todos los domingos; omitía confesar y comulgar, por la razón de que ni matando ni robando, ¿qué había de confesar?

Pero, sin embargo, decía él, tenía la buena costumbre de visitar los templos que veía por primera vez, y hasta pedía una gracia al Titular expuesto a la adoración en el retablo del altar mayor.

Entró un día por vez primera, en una iglesia del Apóstol San Pedro, y como el santo bendito tiene en las manos las llaves del cielo, se le ocurrió al tío Bartolo la idea de pedirle una audiencia antes de morir, con el único objeto de que le enseñase alguna habitación del gran Palacio encomendado a su custodia.

Hízole gracia la originalidad de la petición al santo, y aprovechando un sueño profundo del tío Bartolo, le llamó a las puertas del cielo, en donde se presentó el hombre, todo azorado y cerrando los ojos, deslumbrado por la claridad y hermosura de aquella portería.

—Buenos días, don Pedro—dijo respetuosamente y como avergonzado, al anciano portero de la Gloria.

—Hola, tío Bartolo—contestó éste, acompañando sus palabras con una sonrisa de bondad, que dió aliento al tímido visitante—. He oído tu súplica y estoy dispuesto a concederte lo que pides, si está en mis atribuciones; ¿qué es, pues, lo que quieres?

Giró el tío Bartolo una mirada alrededor suyo, y vió un inmenso tablero del cual pendían multitud de llaves, cada cual con su letrero.

“Mansión de los ángeles”, se leía en uno; “Sala de confesores”, se veía en otro; y así cada llave, destinada al lugar de la residencia de los mártires, vírgenes, apóstoles, etc., tenía su correspondiente letrero indicador.

Uno de éstos, sobre todos los demás,

## CONCURSO

DE ABRIL, MAYO Y JUNIO  
DE 1926

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

llamó su atención. Decía así: “Sala de las vidas humanas”.

—Diga su mercé, don Pedro—preguntó al santo apóstol—, ¿se ve en esa habitación lo que cada hombre ha de vivir?

TODO SE ENCARECE.

N.º 24



—Justamente—contestó el interpelado—; y apostaría doble contra sencillo a que quieres visitar esa mansión con preferencia a las demás de la Gloria, ¿no es cierto? Pues bien, la verás; vas a llevar a la tierra grandes cosas que contar.

Y así diciendo, hízole entrar en un lugar cuya puerta volvió a cerrarse inmediatamente.

—Y diga usted—se atrevió a preguntar el tío Bartolo—, ¿se puede saber cuál es la de un servidor?

—Aquella es—respondió el Santo, señalando una cuyo aceite estaba a las acaballas.

En aquel instante, el sonido de una campana, cien veces más grande que la famosa de la Catedral de Toledo, dejó medio tonto al tío Bartolo.

## Cupón núm. 8

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

CALLE MADRILEÑA

N.º 23

**Flanco una dos**

—Me llaman y tengo que dejarte—dijole San Pedro—. Aguarda un instante.

Salió el Santo pausadamente y el infeliz tío Bartolo se abalanzó al sitio donde su lamparilla daba las últimas bocanadas.

¡Qué ansias! ¡Qué sudores! ¡Morir tan pronto!

Anhelante, y sobreponiéndose al terror, intentó agarrar la lamparilla más próxima para echar aceite en la suya, pero estaba sujeta y no pudo.

Por fin, no encontrando otro remedio, y en vista de que la lamparilla se apagaba por momentos, decidió introducir el dedo índice en el bien repleto vasito inmediato y escurrirle en el suyo; operación que practicó unas cuantas veces, hasta que, ¡horror!... una terrible bofetada, la mayor de todas las bofetadas que en el mundo se han dado, le hizo abandonar su pretensión... y despertar en su propio lecho, después de haber sufrido hondísima y profunda pesadilla.

\*\*\*

Lo que el tío Bartolo creía la lamparilla del prójimo, era la escupidera que dejaba diariamente sobre la mesita de noche, y la lamparilla que soñaba ser la suya, era la boca de su mujer, en la cual iba dejando lo que el dedo índice recogía en la escupidera.

Inútil es decir que la bofetada fue obra de la esposa del soñador, ofendida por la ofensiva manera de soñar de su consorte.

## No meterse en ellos

Fué un matrimonio de Cariñena al teatro y ya en las primeras escenas echaron de ver los grandes deseos que tenían por casarse dos jóvenes, pero que los padres de la muchacha se oponían a la realización del matrimonio.

—Vay vay Tilisfora —d'ee el marido—, vámonos. Estas son cuestiones de familia, y que se arreglen como puedan; que se casen u no se casen a nosotros ni nos va ni nos viene, que al fin no nos tocan nada ni son parientes nuestros.



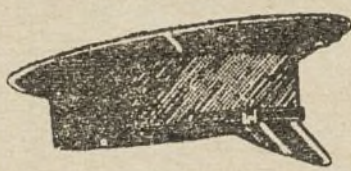
FABRICA DE CORONAS, FLORES Y PLANTAS  
**RUBIO** Precios sin competencia \* Exportación a provincias  
**3, Concepción Jerónima, 3 - Tel. 59 M.**  
 --- Edificio propio --- Esta Casa no tiene Sucursales ---  
 Descuentos y facilidades de pago a petición de los señores Jefes y Oficiales del Ejército

## 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 KALPATS --  
 Mayor, 57, MADRID. (Frente al café de Platerías)



## FABRICA DE GORRAS DE UNIFORME

GORRAS KAKI ULTIMOS MODELOS • ROSES • CHACOTS • KALPATS

**F. VILLAVEDE**

Calle Mayor 39. MADRID Envios a Provincias

# MUEBLES

LA CASA APOLINAR hace grandes  
 rebajas e invita a su numerosa clien-  
 tela 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. Pída-  
 lo en farmacias y droguerías. 1,50. Por correo, 2  
 pesetas. FARMACIA PUERTO, Plaza San Ilde-  
 fonso, 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 de las VENTAJAS QUE SU LARGA EXPERIENCIA en el NEGOCIO pueden PROPORCIONARLE





# MAH-JONGG

Reglamento y Contabilidad

POR

— JUEGO NOVEDAD — 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 HOMBRETERAS.—CASCOS, GORRAS Y ROSETAS.—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, ESPOLINOS, PLUMEROS Y GOLAS. ETC., ETC.

MENA  
FOTÓGRAFO  
CARRETAS, 39  
(Frente a Romea)

Tres carnets para identificación 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

Admón. de Loterías núm. 16.—P. de Santa Cruz, 2  
Su administradora D.<sup>a</sup> Felisa Ortega, remite a provincias, ultramar y extranjero los pedidos que le hagan, siempre que vengan acompañados de su importe

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

## 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

R. FERNÁNDEZ ROJO, GRABADOR

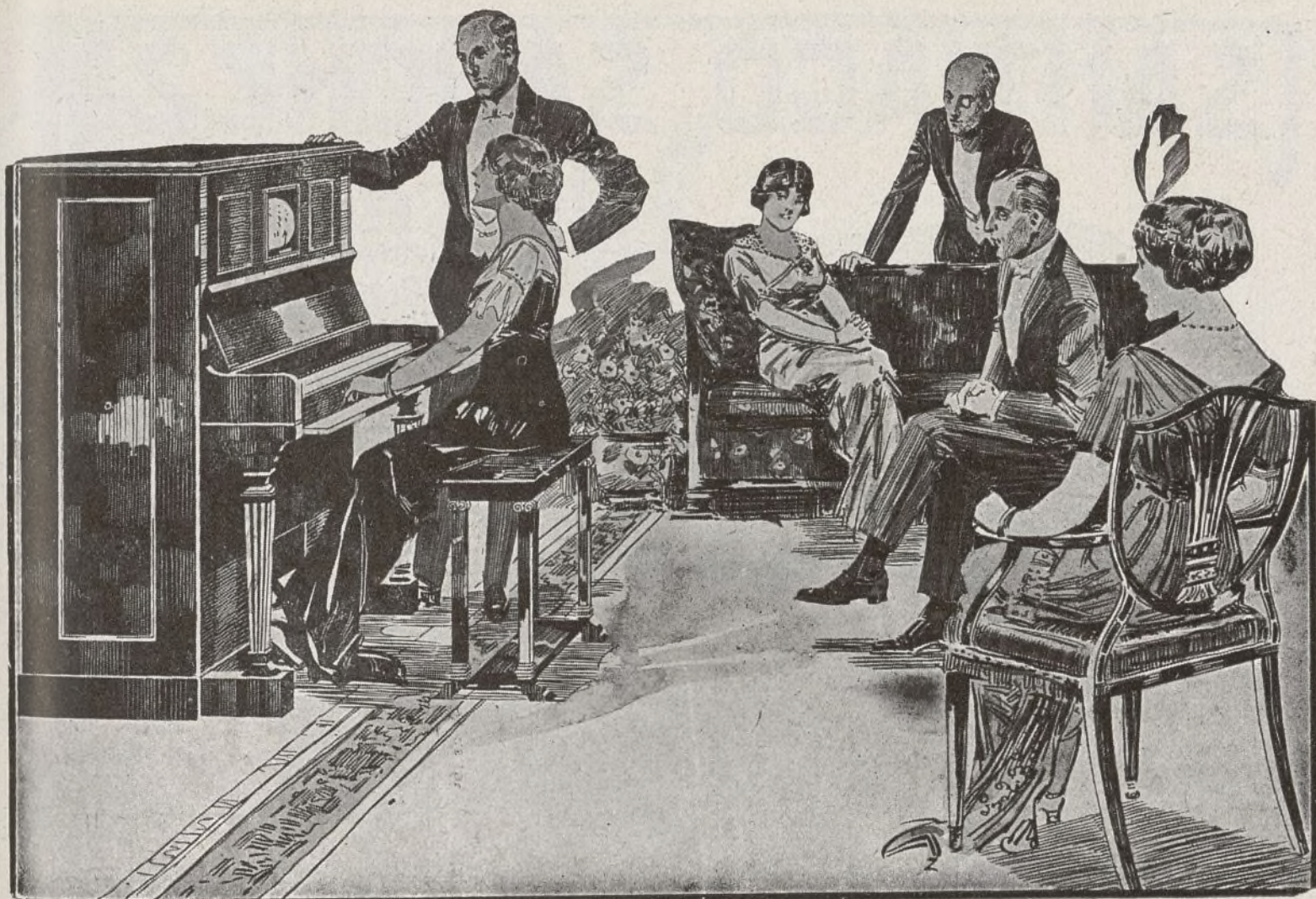
Fábrica de sellos de caucho. Precintos de varias clases  
Teléfono, M. 415.—FUENTES, 7.—MADRID

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





# El "Pianola-Piano"

es el único instrumento autopianístico 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

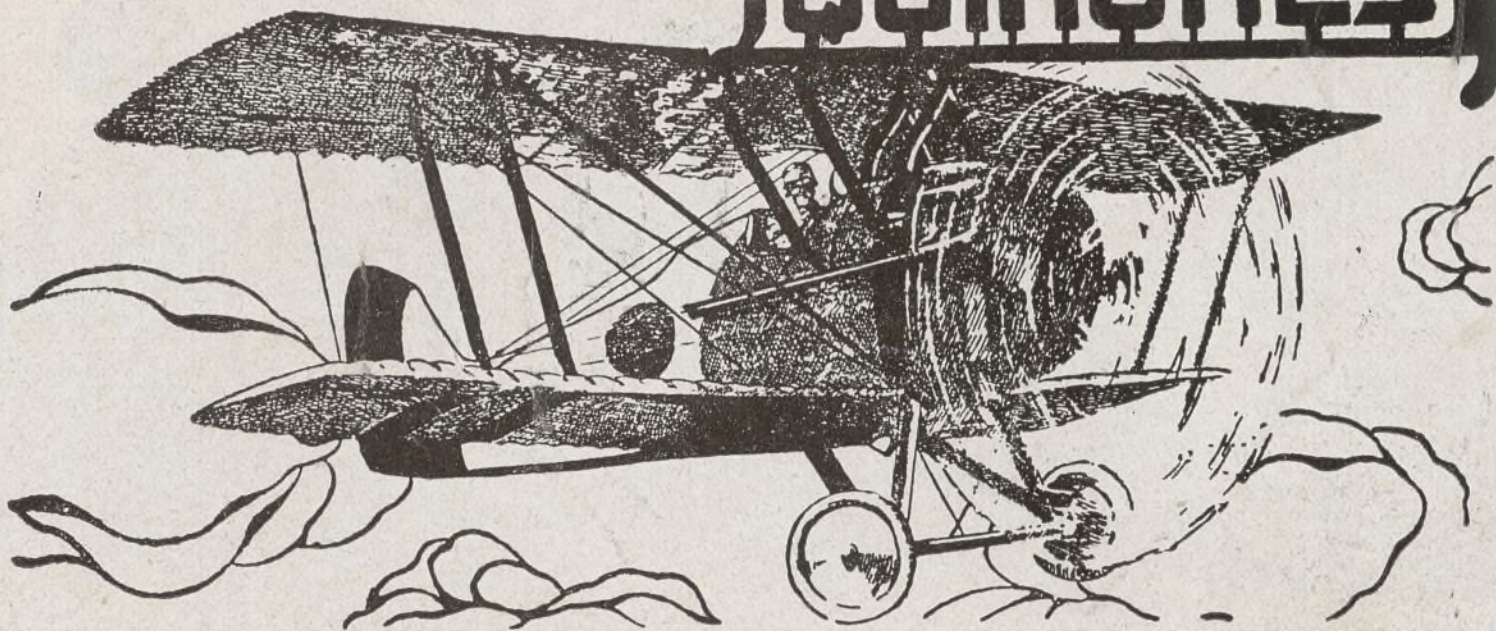
S. A. E

AVENIDA CONDE PEÑALVER, 24

MADRID



# SANTIAGO SANCHEZ QUINONES



ACCESORIOS

para Automóviles, Globos y Aeroplanos

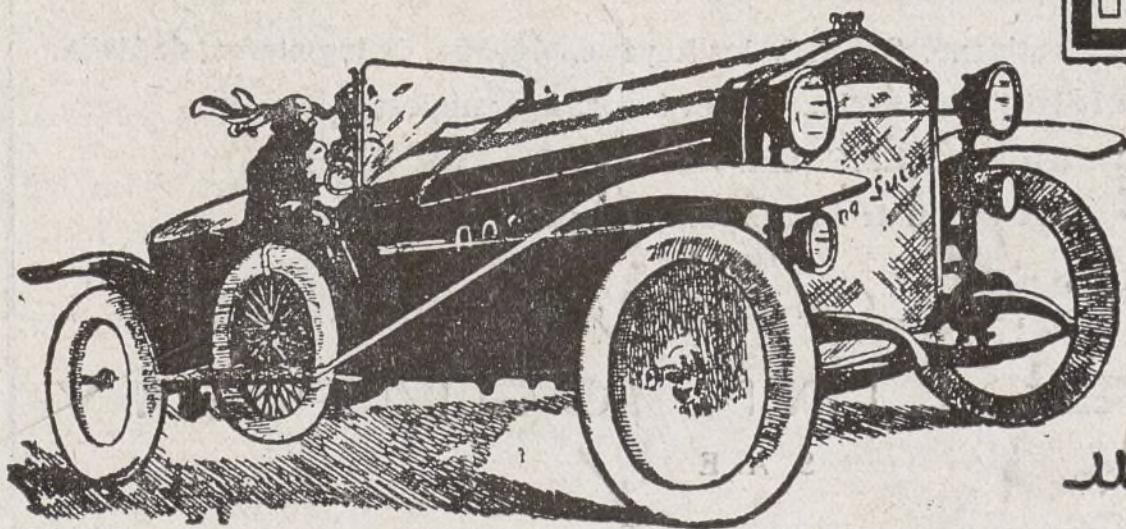
PROVEEDORES DE LA AERONÁUTICA MILITAR DE ESPAÑA

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



M. Quinones

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