



Redacción, Admón. y Talleres: Calvo Asensio, 3

Director: Vicente Valero de Bernabé

Van resolviéndose, no todos en justicia, los asuntos iniciados en el orden internacional: ocupa el primer lugar, por su importancia, la reunión de la Sociedad de Naciones que ya votó la admisión de Alemania, excluyendo al Brasil y a España.

Es de notar, cual detalle de lo más curioso, que la única nación que apoyó las pretensiones de España fué La China; quienes conozcan la gestión colonial de nuestros antepasados, seguida por bastantes de la actual generación, se asombrarán profundamente al conocer quiénes han sido los solos amigos que tuvimos en las deliberaciones de lo que ya puede llamarse "trust" de ambiciosos.

Los periódicos que tienen noción de lo que la Prensa debe ser, fustigan, hasta con dureza, el proceder de la entidad que, al decir de Wilson, había de establecer la paz universal, preguntando al mundo civilizado si no se tratará de una reunión de poderosos para aherrojar a los débiles, aún más de lo que lo están, por el solo hecho de serlo.

Los Estados Unidos, acaso soliviantados por rumores y suspicacias de cancillerías y corresponsales, han hecho pública su decisión de aumentar hasta lo inconcebible, en número y potencia, sus escuadras, aérea y naval, si en breve no comienza a realizarse lo convenido sobre desarme y limitación de armamentos... ¡Es la paz que llega!

En Grecia, después de algunos movimientos y contramovimientos, parece un hecho que de nuevo vuelve al poder Venicelos. ¿Hay en el mundo crisis de las ideas? ¿Lo es de hombres? ¿Será llegado el momento de pensar si la civilización, en grandes dosis, produce los mismos o parecidos perjuicios que la incultura?

Es lo cierto que las grandes potencias, dando giros maquiavélicos a su acción diplomática, crean nubarrones,

Comentarios del momento

haciendo dudar sobre lo que a través de ellos pueda advertirse cuando se disipen. ¡Ponga Dios tiento en las manos de quienes se constituyeron en árbitros de la vida de la humanidad, para evitar que ésta, percatándose de sus derechos, dé rojas tonalidades a lo que



superficialmente pintaron aquellos de blanco.

Sigue siendo actualidad, por lo que a nuestro país se refiere, el asunto Tánger, del que se ocupa toda la Prensa europea, considerándolo bajo aspectos muy distintos, según lo que a cada nación conviene.

En Inglaterra, después de la contestación dada a nuestra nota, algo dura, puesto que en sus términos, cortes y hasta afectuosos, pudiera esconderse una amenaza, domina el criterio de que acaso no sea inoportuno

revisar el convenio las tres naciones en él interesadas, Francia, España, y por el hecho insignificante de poseer Gibraltar, la Gran Bretaña.

Resuelto ese primer punto, según el "Daily-Telegraph", de Londres, se examinaría la petición que ha hecho Italia de intervenir en los asuntos de Africa, y de sobrevenir el acuerdo, para ulteriores disensiones, se invitaría a Italia, Estados Unidos, Bélgica y Holanda, ¿advierte la trama el lector?; no puede estar más claro el propósito de que la cuestión Mediterráneo la resuelvan elementos extraños, algo así como lo que el vulgo dice, "meterse a gobernar la casa del vecino."

La Prensa italiana opina, por el contrario, que en cuanto terminen las sesiones de la Sociedad de Naciones, debe su Gobierno invitar a Inglaterra, Francia y España para discutir el asunto Tánger, apuntando la conveniencia de que intervengan los Estados Unidos.

El cronista, con toda sinceridad, declara no entender el por qué nación tan alejada ha de intervenir en los asuntos Mediterráneos; serán sublimidades de la alta diplomacia que no están al alcance de cualquiera.

Condensa la cuestión, muy acertadamente, la frase de un periódico intensamente adicto al Gobierno, "O Tánger o nada", sin que tal afirmación, ni por la procedencia ni por el sitio en que apareció, necesite comentario alguno: se comenta ella misma.

En el orden político parece ha de ser asunto de transcendencia el plebiscito que, por iniciativa del partido Unión patriótica, va a celebrarse en demanda de que el Gobierno, mejor dicho, su Presidente, obtenga del país un voto de confianza, como aprobación de lo realizado en tres años de mando, y poderes amplios para seguir.

Realizado el plebiscito, anúnciase

una Asamblea constituyente, integrada por representaciones de las clases todas, con preferencia de las que por su actividad mercean llamarse fuerzas vivas.

El procedimiento, exquisitamente democrático, podrá no dar resultado por incapacidad o atonía de quienes han de constituir aquélla, pero el recurrir a él es idea que merece todo

género de elogios; así y no de otro modo se rinde culto verdad al concepto "soberanía" de los pueblos, preparando el que pueda ser un hecho el concepto, casi bíblico, "gobierno de todos para todos."

Como final de crónica, consignemos que el sanguinario caudillo del Rif, el que soñó con ser un soberanillo de opereta, cruza los mares en demanda

de la isla en que fijará la residencia en calidad de gran señor proscrito; desde sus peñascos podrá contemplar la inmensidad del mar de las Indias, y acaso comprenda que el intento de ser grande es sueño irrealizable para quienes no fueron sino pequeños, insignificantes, así calificados, a impulsos de humanitarios sentimientos de perdón y piedad. FERALGA

Sabido es que casi todo el ámbar que se consume en el mundo procede de las costas del Báltico, entre Memel y Cranz, siendo su principal centro de extracción las famosas minas subacuáticas de Palmnicken.

Lo que ya no se sabe de modo tan general, son ciertas particularidades de la industria del ámbar y que pueden servir de complemento a lo ya dicho sobre el valioso fósil.

La principal consiste en que un 90 por 100 de lo que se expende generalmente como ámbar, es una preparación hecha por la química, y a la que sirve de base el ámbar puro. Y no puede ser de otro modo. Ha de tenerse presente, en efecto, que el ámbar puro, tal como se extrae de las minas o es arrojado por el mar a las costas prusianas, se vende al comercio a 325 francos el kilogramo, como término medio, habiendo una clase superior de ámbar que se cotiza a 625 francos la misma unidad de peso.

Teniendo presente ese dato, hagamos una ligera cuenta. Si nos decidimos a comprar una boquilla de ámbar para cigarrillo, es posible que, de no ser muy exigentes respecto a la manufactura artística, la obtengamos por cinco pesetas. Pesada esa boquilla, veremos que asciende su peso a 10 gramos próximamente. De modo que para que el comerciante haya podido vendérsela en las cinco pesetas, ganando algo, y remunerándose su trabajo de hechura, lo más que habrá debido pagar por el kilogramo de primera materia es 60 ó 70 pesetas. Ahora bien, compárense estas cifras con las anteriormente consignadas y se comprenderá que no podemos ufanarnos de que sea ámbar lo que nos vendieron por tal. En suma, que lo que llevamos entre los labios, no es sino un trocito del producto conocido en

El ámbar y sus secretos

Alemania con el nombre de "amberoide", y de cuya elaboración conviene tener idea.

La administración alemana vigila cuidadosamente los talleres de Koenisberg destinados a esas transformaciones del ámbar. Son tan exageradas las precauciones que sólo pueden ser visitadas las fábricas mediante autorización especial del Departamento de Manufacturas del Estado, y en un plazo máximo de media hora para cada establecimiento; esto último con objeto de que el curioso no tenga tiempo de fijarse en los detalles de la fabricación.

Todo lo cual no impide que se sepa, a grandes rasgos, naturalmente, cómo se hace en Koenisberg el amberoide. Los trozos de ámbar puro demasiado pequeños para ser convertidos en objetos de arte o en boquillas de *narghileh*, son ante todo raspados meticulosamente por diestras obreras. Tiene por objeto dicha raspadura evitar que lleve la resina a operaciones ulteriores, algún cuerpo extraño, caso en el cual se echaría a perder la preparación. Del exquisito cuidado que habrán de tener las operarias da idea el siguiente detalle: no ya un granillo de arena incrustado en el pedazo de ámbar, sino una partícula de polvo, sería bastante a estropear ingredientes valorados en muchos cientos de pesetas.

Las pobres raspadoras se dejan, pues, la vista manejando cuchillas y gamuzas, y cobran siete marcos por cada kilogramo de ámbar limpio. Pero como el ámbar es más ligero, la operaria más diestra invierte tres o cuatro días de trabajo asiduo en dejar preparado un kilogramo del producto.

Tras del raspado de los trozos viene la clasificación de los mismos con arreglo a sus coloraciones, y luego se lleva a cabo el molido. Una máquina de gran precisión reduce a polvo finísimo los pedacitos de ámbar, yendo luego este polvo a vastos tanques, donde es sometido a la acción del éter sulfúrico, a fin de dar, según parece, más uniformidad al color de la pasta. La quinta operación consiste en el fundido, tras de la cual pasa el subproducto a los moldes y a las prensas hidráulicas que han de dar cohesión al amberoide. A veces suele inyectarse en la pasta, antes de su enfriamiento, ciertos compuestos químicos destinados a imitar las vetas o estrías presentadas por algunas clases especiales de ámbar puro, muy apreciadas por los pueblos orientales. Los bloques obtenidos son luego vendidos en bruto a las fábricas de objetos de amberoide, numerosas en Austria y Alemania, desde donde viene al resto de Europa la casi totalidad de dicha manufactura. Ya se comprenderá que el kilogramo de amberoide ha de costar considerablemente más barato que el kilo de ámbar puro; acaso la octava o novena parte menos, y de ahí que un fumador no pueda envanecerse, por la módica suma de 5 a 10 pesetas, de llevar el prosaico pitillo o el oloroso habano, en un pedazo auténtico de resina fósil extraída de las aguas del Báltico. Si sus aspiraciones son tales, si desea poseer un trozo verdad del precioso producto, tal como lo elaboró la Naturaleza allá por la época terciaria del globo terráqueo, tiene que resignarse a pagar por una boquilla de 10 ó 15 gramos de peso, de 15 a 20 duros. Precio caro, evidentemente, pero único que puede ser remunerador para el comerciante, en el caso que nos ocupa.



CUENTOS ESPAÑOLES

LA FIDELIDAD DE "BOMBITA"

La encontraba todas las noches en la calle del Carmen, cuando salía él de la Academia de repasar Economía política. una dichosa asignatura que desde el comienzo del curso se le había atragantado.

Era una muchacha lindísima, muy morena, pequeñita y nerviosa, con los labios encendidos y los ojos muy negros, listos y vivarachos. Vestía sencilla, pero muy elegante; una faldita corta, una levita lisa, el velo muy pegado a la cara, sujeto en el moño con una peineta y caído en pliegues sobre la espalda, como si fuese una mata de pelo. Iba siempre de prisa, generalmente por el arroyo, sin detenerse, sin mirar a nadie, sorteando habilidosa los encuentros con los transeúntes, esquivando con asombrosa agilidad tranvías y automóviles.

Todas las noches, indefectiblemente, cruzaban uno tras otro la Puerta del Sol; llegaban por la calle de Espoz y Mina a la plaza del Angel, seguían por la de San Sebastián, cruzaban la de Atocha, entraban por la de Cañizares y, al doblar la del Calvario, ella se metía en un portal, él se quedaba paseando unos instantes por la acera de enfrente, y luego, con las manos en los bolsillos, cabizbajo y triste, volvía a desandar lo andado hasta la plaza del Angel, y por la calle de las Huertas se iba derecho a casa. El vivía en la del Amor de Dios.

Esto ocurría todas las noches indefectiblemente. Ocurría así porque el pobre chico era de una timidez lamentable.

Cuatro o cinco veces intentó abordarla, y con un supremo esfuerzo precipitó el paso; mas siempre en el momento decisivo se le anudó la voz en la garganta, le temblaron las piernas y se quedó, como la mujer de Lot, parado en firme, no por sobra de sal, sino precisamente por todo lo contrario.

En estas excursiones le acompañaba siempre un perro, un *setter* negro, cachorro alegre y juguetón, que respondía al mote de *Bombita*.

Bombita iba y venía; se quedaba unas veces rezagado y otras se adelantaba hasta perderse de vista, para volver de nuevo dando saltos, rendido y jadeante, las orejas gachas y la lengua fuera. Constantemente con ganas de retozo, *Bombita* alcanzaba a la muchacha, se le metía entre los pies, la tiraba del vuelo de la falda, la apresaba del contra-

fuerte de un zapato. Ella daba un grito y se volvía indignadísima:

—¡Quieto, chuchó...! ¡Demonio con el perro!

Una noche, por fin, no pudo contenerse, y al llegar a la calle de Cañizares se volvió súbitamente y se encaró con el muchacho:

—Mire usted, *poyo*; me va usted a hacer el favor de no seguirme más, y, sobre todo, de no traer al perro. Una noche le voy a dar *morciya*.

El se quedó desconcertado, sin saber qué decir. Ella insistió:

—¡Hombre, pues no faltaba más....! ¡Cuidao si se las traen el perrito y el amo!

—Es que mi perrito—balbució él muy colorado—la quiere a usted mucho.

—¡Jesús, qué monería...! No sabía yo que los perros querían. Yo creí que era usted.

—¿Yo...?

Puso el pobre chico una cara tan apurada, que ella se echó a reír.

—Sí, ríase usted, ríase usted, que se pone usted muy bonita cuando se ríe.

Ella se ruborizó. El hielo estaba roto.

* * *

A partir de aquella noche los dos fueron novios. Fueron novios cinco meses. Cinco meses que pasaron como cinco minutos. Riñeron por una tontería. Y realizada la tontería, cometieron otra todavía más imperdonable: la de hacer de la riña cuestión de dignidad y no avenirse a ceder ninguno de los dos.

Era verano ya. El no iba a la Academia, y no se la encontraba, por lo tanto, en la calle del Carmen. Ella a su vez, tampoco iba ya por la calle del Carmen. Se marchaba por la de Preciados, cruzaba la Puerta del Sol y seguía por la de Carretas. Era muy difícil, muy difícil, que al acaso pudieran encontrarse.

Pasó el tiempo. El estaba cada día más triste. Con las manos en los bolsillos, la cabeza baja, paseaba todas las noches desorientado por las calles, sin saber qué hacer ni adónde ir. Iba casi



siempre solo, completamente solo, porque hasta *Bombita* le abandonaba.

Todas las tardes salían juntos; pero al dar las ocho, estuviesen en donde estuvieran, *Bombita* desaparecía. Era inútil silbarle: *Bombita* no se presentaba.

Una tarde le sacó con cadena. Después de varios paseos llegaron a la Puerta del Sol; quiso él subir por la calle del Arenal; pero el perro, con una fuerza formidable, empezó a tirar de él, y quieras o no quieras, se lo llevó a la calle de Preciados y le hizo seguir por la acera adelante hasta la plaza del Callao. Tres minutos después llegaba ella.

Se quedaron uno enfrente de otro, perplejos e indecisos.

—¡Nenita! ¡Mi nenita...!—dijo él conmovido.

—¡Mi Andrés!—contestó ella.

Bombita los miraba y movía el rabo.

* * *

—¿Ves...? ¿Lo ves?—decía ella al cabo de un rato en la calle de Cañizares. —El perro ha sido mucho más fiel que tú. Todas las noches ha venido a buscarme, todas, ¡todas! ¡Lo que no has hecho tú!

—Perdóname—murmuró él.—Yo te ju-

ro que desde hoy seré más fiel que el perro.

Instintivamente los dos volvieron la cabeza para mirarle. *Bombita* no estaba. Se había ido detrás de una perra. Le llamaron. Vino dando saltos; pero vio a otra perra y se volvió a marchar.

—¿Me juras que me querrás siempre?

—Yo te juro que desde hoy seré más fiel que un perro.

Ella se quedó muy convencida. Era todavía demasiado inocente para juzgar de la fidelidad de los perros.

Pedro MATA

Los Pionce, después de haber corrido durante tres días por las calles de la capital, se vuelven a Beizebuth-sur. Andive, su tierra natal. Naturalmente, no teniendo nada que hacer, llegan tarde a la estación, cuyas escaleras suben desalentados a las ocho y cuatro minutos para dirigirse al andén número 8, de donde sale el tren de las ocho y siete.

Mme. Pionce (sofocada y casi sin aliento).—¡Ay!, se me va a partir el corazón. ¡Yo no puedo más!

M. Pionce.—Anda, ya nos dirás eso en el tren, no te pares. ¡Faltan tres minutos!

Una hija de los Pionce (llorando).—¡Mamá, me duelen los pies!...

Mme. Pionce.—Quítate los zapatos.

Pionce (a su mujer).—¿Estás loca?... ¡Coge a tu hija en brazos!

Mme. Pionce (con lágrimas en los ojos).—Pero si no puedo con mi alma.

Pionce.—¡Vamos, corred! El tren no espera.

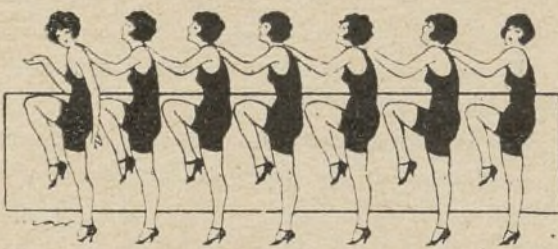
Mme. Pionce.—¡Mejor quisiera morir! Me duele todo el cuerpo.

Un hijo de los Pionce.—¡Mamá, tengo hambre!

Una hija de los Pionce.—¡Papá, tengo sed!

Mme. Pionce (a su marido).—¡Es verdad! Con el madrugón que nos has hecho dar y la precipitación, estos pobres niños no han tomado nada.

Pionce.—¡Cállate y corre! ¡Ahora comerán y beberán en el tren! ¡Las



LOS AZORADOS

ocho y cinco! ¡Lo vamos a perder! (A un empleado de la estación): ¿El tren de Louviers?

El empleado.—Ayer era en la vía 4, pero hoy creo que es la 16. Vayan de todas maneras a la 11.

Pionce (a su familia).—¡Seguidme! ¡De prisa! (A otro empleado en la vía 11): ¿Para Louviers?

El empleado.—Vía 9. Espere. No; se ha cambiado. Vía 8. Pero dense prisa, que no queda más que un minuto.

Pionce.—¡Lo vamos a perder!

Un hijo de Pionce (cayéndose).—¡Ay, mamá!...

Pionce (cogiéndolo y echándoselo sobre sus hombros).—¡Ven aquí, estúpido!

El empleado del andén 8.—¿Línea de Louviers?

Pionce.—¡Sí!

El empleado.—¿Me hacen el favor de los billetes?

Pionce.—¿Es verdad? ¡Los billetes!... (Se registra todos los bolsillos.)

Me parece que los puse en la cartera. (A su mujer.) Coge al niño. No nos azoremos. Esta mañana saqué los billetes y los puse... en un bolsillo del chaleco... Después reflexioné que podría perderlos y los metí en la cartera.

Mme. Pionce (oyendo el silbato del tren).—¡Narciso, date prisa!...

Pionce.—Luego pensé que podrían robarme la cartera y los puse... ¿dónde?... en el saco de mano.

Todos.—¿El saco de mano? ¿El saco de mano?

Mme. Pionce.—¿Dónde está el saco de mano?

Pionce.—Se lo dí a la abuela...

Mme. Pionce.—¿Pero dónde está la abuela? (Llora.) ¡La hemos perdido!... (Llora más fuerte.)

Toda la familia.—¡Pobre abuelita! (Llora.)

Pionce.—No se ha perdido; cuando fuí a facturar el equipaje, le dije: Espérame aquí; yo vendré a buscarte. Y se me olvidó. (A su mujer.) Culpa tuya es también. Como no tenías dinero suelto, y el chauffeur tampoco, al bajar del auto te dí el perro para ir a cambiar...

Mme. Pionce.—¿Y el perro? Se ha perdido también...

Todos.—¿Dónde está el perro?

Pionce.—¡Ya recuerdo! Para pagar el taxi, lo até a la verja de la estación...

Charles QUINEIL



DEL SOLAR AKAGONES NO HABIA QUERER...

Nemesio y Toñica, desde chiquiticos, fueron considerados como novios en el lugar: unidas las familias por amistad que fué pasando de una a otra generación, siendo varios los matrimonios entre sus individuos celebrados, en cuanto nacieron, dióse como un hecho que andando el tiempo se casarían.

Al tener uso de razón, comenzaron a quererse con esa ingenuidad que tan dulces e intensos hace los quereres infantiles: de caracteres si no iguales, de los que se complementan, crecieron juntos, gozando el uno al lado del otro las fiestas a que el cariño de los padres da intensa y majestuosa espiritualidad.

Llegaron a mozos y al oír que las gentes les llamaban novios, casi se asombraron; consideraban ineludible vivir siempre juntos, quererse cada día más, hasta que fuesen unos mismos sus hijos, pero no veían la necesidad de que su cariño cambiara de nombre.

Mucho menos comprendían algunas restricciones en su trato, que les impusieron, según decía la madre de ella, por el decir de las gentes; ¿es que tal decir no existió hasta entonces?, ¿por qué de chicos podían triscar por el monte y correr juntos por las praderas y ahora que eran mucho más formales no?

Aunque la extrañeza fué grande, como seguían estando juntos gran parte del tiempo, unas veces a los ojos de todo el mundo y otras a escondidas, acabaron por no dar importancia al cambio en su vivir impuesto, que realmente no pudo ser más superficial.

Llegó la hora de ir Nemesio al servicio del Rey; menudearon las lágrimas y las promesas, algunas rubricadas con insignificantes anticipos y la separación, cual ocurre siempre que hay querer, según frase de la Toñica, no influyó lo más mínimo en el cariño que se tenían los que ya iban siendo novios de tiempo, más que, si acaso, para hacerlo aún mayor.

Regresó de filas el muchacho, al decir de su novia, más guapo y más recio y pensaron las familias de ambos que había llegado el momento de casarlos; ya no tenían edad para andar a escondidas, exponiéndose a un tropezón que diese que hablar a las gentes: aquello no pasó nunca en ninguna de las dos familias y era preciso sostener el galardón.

Como en cuestión de intereses, los

había de sobra, sin que ninguno tuviese que echar al otro nada en cara, las negociaciones fueron de lo más fácil y quedó convenida la boda para cuando las uvas y olivas se hubieran convertido en pesetas.

Un par de meses antes, la madre de la novia juzgó oportuno trasladarse a la ciudad, para ir comprando los avíos y cuanto hiciera falta; su hija no podía casarse como una reina, pero tampoco como una pobretona, puesto que ninguna de las dos cosas era.

Tenía allí a una prima que siempre fué muy señoritinga y a más de que pararían en su casa, la podría dar consejos útiles en las compras; la idea de asombrar a los del pueblo, halagó mucho la vanidad de la buena señora; a impulsos de ella, aprovechando el natural prestigio que sobre los chicos tenía, les convenció de que estar separados un mes o lo que fuera, en vísperas de casarse, era como quien toma un aperitivo antes de comer.

—A más—dijo a la chica—si le sabe

malo no verte, con ir a la estación y comprar un billetico para el tren, me paece a mí que s'arregla la cosa.

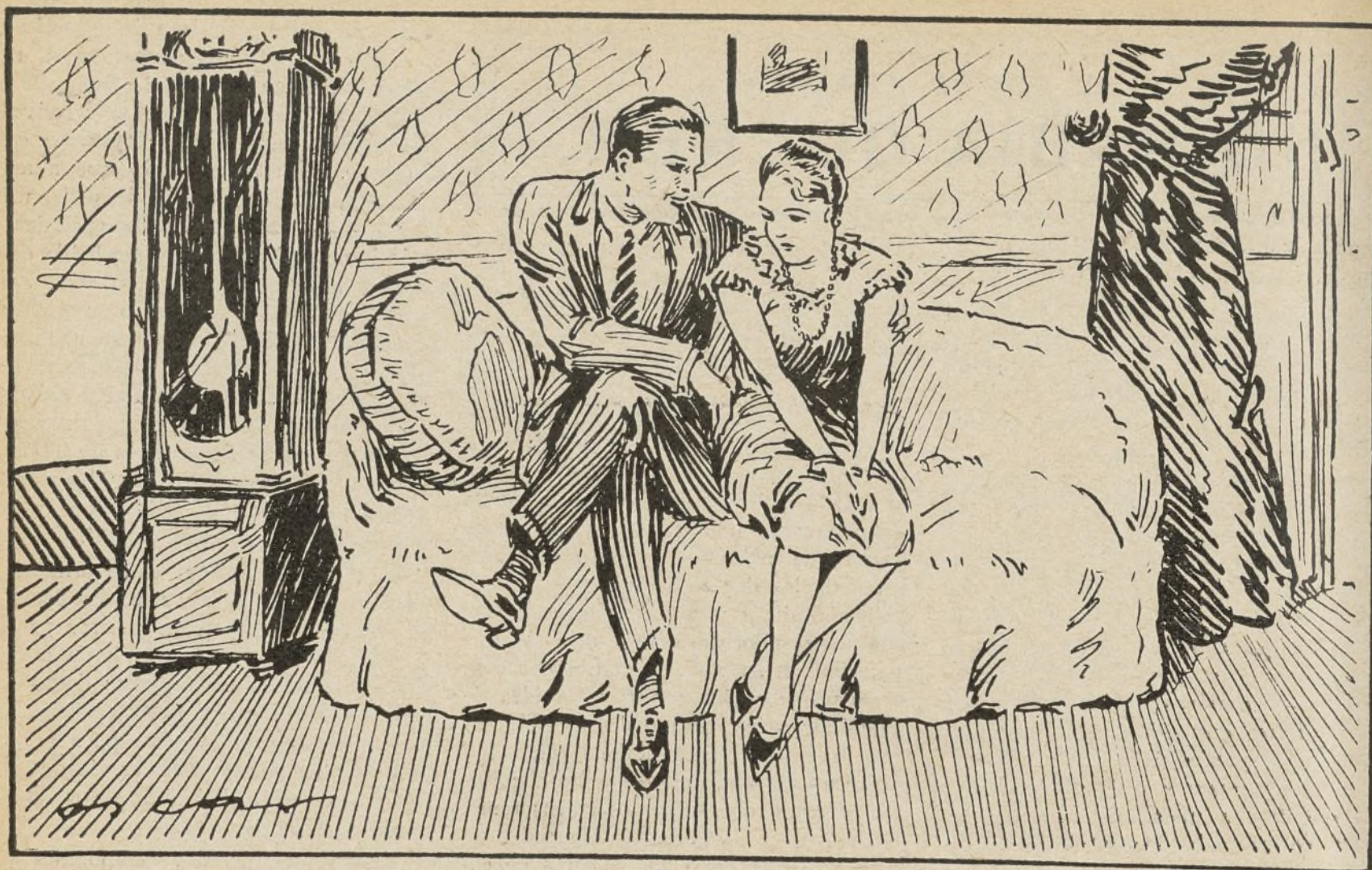
El argumento era positivo y convenció a los novios, que se separaron casi contentos, pensando en lo que aluego sucedería, sin que las crónicas digan, si fué cosa espontánea el convencimiento o lo impuso el pensar que no había otro remedio.

En la ciudad, a los tres o cuatro días de estar en ella, se encontraban, madre e hija, como en la gloria; la parienta las recibió con indescriptible afectuosidad y para que nada faltara, un hijo suyo, poco más o menos de los años de Toñica, dedicose a acompañarlas a todas partes, enseñándoles cuantas diversiones y cosas buenas había en la capital.

La confianza natural entre primos, el dulzor con que Jaime decía las cosas y lo bonitas que éstas eran hicieron pensar a Toñica, primero, que le haría a Nemesio aprender todo aquello; después... dudó si sería capaz de aprenderlo, al mismo tiempo que encontraba a su primo muy guapo, saladísimo y, lo que era peor, persuasivo hablando de cosas del querer.

Pasaron veinte días, tiempo más que amor, pues por algo tiene alas; el desamor pues por algo tiene alas; el desterrado allá en el pueblo, anunció su





presencia, para el caso de que no volvieran en seguida. Tonica, sin que su madre se asombrara de todo lo que parecía natural, escribió una carta haciendo ver, que lo más, en la semana, estarían de regreso.

Llegó un momento en que no podía prolongarse la situación: la baturrita, entre llorosa y contenta, explicó a su madre que el cariño de Nemesio era como de hermano; que el amor debía ser lo que su primo y ella sentían y que no podía casarse más que con él; es-

to lo dijo tan trémula y sofocada, que la pobre señora, dejando para más tarde las lamentaciones, pulso manos a la obra de realizar aquella boda, por completo infigurada.

.....
Era al atardecer cuando Nemesio, semeando ser un borracho, salía de casa del Mosén; éste le había leído una larga carta de la madre de quien desde chiquitica fuera su novia, por el dicho de todos; al despedirse de buen señor,

firmemente convencido de que estaba muy sereno, le dijo:

—No, señor cura, no le llame usted traición... ¡es una palabra tan fea!... ha sido, que... no había querer...

Bastante más tarde, de noche ya, junto a la fuente que un hermoso olivo sombreaba y en la que muchas veces se vieran a escondidas, mirando hacia la ciudad, Nemesio, cual un muñeco de cuerda, repetía cada vez más quedo... ¡No había querer!...

Fernando de ALTOLAGUIRRE

¡LA HERMANA DE LA CARIDAD!

En recuerdo de días tan amargos como gloriosos

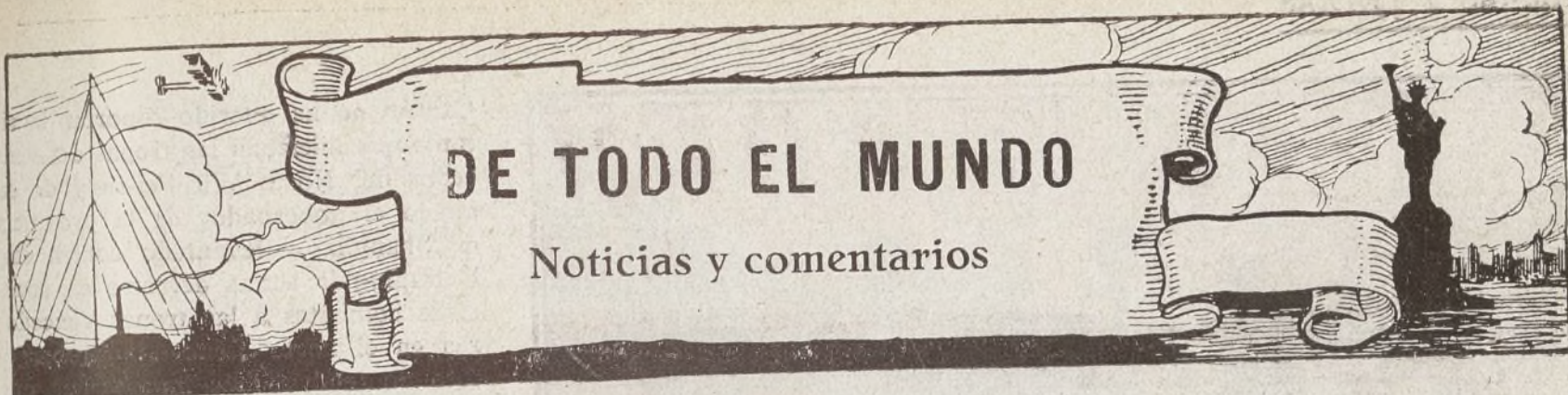
Olvidó—en su maldad—las oraciones,
que de niño confortaran su existencia:
no creyó en la virtud, ni en la inocencia,
agraviándolas en constantes maldiciones.

Llevado de funestas desazones,
llegó a negar de Dios la omnipotencia,
insultando con fiera complacencia,
de la mujer, las puras afecciones...

...Su rota vida, en adversa suerte,
a un lecho de Hospital le llevó herido,
y al salir de las garras de la Muerte,
por una Hija de la Caridad asistido,
su estéril corazón, latió tan fuerte...
que a la Hermana bendijo agradecido.

E. G. A.

Tetuán, 1926.



DE TODO EL MUNDO

Noticias y comentarios

La revolución griega

En los primeros momentos se aseguró que el general Condylis, al encargarse del poder, no lograba formar un gobierno y que, una vez vencidas estas dificultades, el almirante Conduriotis, que se había encargado de la presidencia de la República con el tácito beneplácito del pueblo griego, se negaba a continuar al frente de los destinos de la República con el gobierno de Condylis.

Afortunadamente para Grecia, no es cierto nada de lo que se afirmaba y el gobierno de Condylis goza de toda la autoridad necesaria y cuenta con el apoyo del almirante Conduriotis, que ni un momento ha pensado abandonar su puesto.

El general Pangalos, a quien se pensó llevar a la isla de Egina, se encuentra en Creta, en un fuerte mientras llega el momento de comparecer ante el tribunal que le ha de juzgar. Ha declarado que hubiera podido defenderse con la ayuda de la marina; pero que, ante todo, quiso evitar a Grecia los horrores de una guerra civil.

Puede asegurarse que Grecia, después del sinnúmero de calamidades sufridas desde la Guerra Europea, ha entrado en un período de normalidad política, con la que se espera grandes cambios en las fuerzas vitales del país y el desenvolvimiento adecuado de su industria y comercio; tan que-

brantado por los diversos desórdenes políticos que perturbaron la vida de aquella nación, durante un gran período de tiempo.

El General Condylis, con la opinión unánime del país, espera encauzar y



El general Pangalos al bajar del automóvil que le condujo a Atenas

desarrollar una nueva Grecia, impulsando los factores de trabajo a amplios horizontes.

Abd-el-Krim

El cabecilla rifeño ha salido, para siempre, de Marruecos. El 28 de agosto embarcó con su familia en Casablanca, a bordo del vapor "Abda" con destino a Marsella.

Desde su rendición vivía en Fez bajo guardia. El 27 de agosto montó en un automóvil descubierto y seguido por un camión en el que iban sus mujeres y sus criados, paseó por última vez por Fez, el que pudo tener un importante papel en la historia de Marruecos y ahora está completamente olvidado. El cortejo se dirigió a la estación, donde esperaba el tren en el que iba el cabecilla a Casablanca.

Durante el trayecto Abd-el-Krim permaneció en el pasillo del vagón contemplando el paisaje. De cuando en cuando sus hijos—tiene tres: de ocho, cinco y un año—se acercaban a él, que les acariciaba paternalmente. Las mujeres se agolpaban también en las portezuelas, mientras el hermano de Abd-el-Krim conversaba con sus compañeros de viaje, indiferente a los encantos de la naturaleza. Cerca de las nueve de la noche llegaron a Casablanca. El grupo que formaban los desterrados atravesó rápidamente el patio de la estación entre una doble fila de curiosos de las que partieron algunas voces amenazadoras contra el ex cabecilla. Llegados al muelle donde está amarrado el "Abda",



Interesante fotografía de un grupo de revolucionarios preparándose a atacar a las tropas partidarias del Gobierno



Momento de llegar el general Pangalos al Pireo, después de la revolución dirigida por el general Condylis

ué lanzada la pasarela e inmediatamente embarcaron Abd-el-Krim y su hermano, seguidos por todos los familiares. Y de esta manera poco complicada, terminó el reinado efímero de un hombre que pudo vivir en paz con una nación que quiso protegerle y cuya actuación fué bien funesta

para quien tanta consideración le guardó.

Inglaterra y China

Como no podía por menos de suceder, la grave situación de China se ha agravado considerablemente en estos últimos tiempos. El ejército de

Cantón no ha querido soportar la tiranía que iniciaban las tropas del vencedor del Norte Wu Pei-fu y de su aliado el gobernador de la provincia de Shanghai y levantado contra ella ha infligido serias derrotas en sucesivos combates a las tropas vencedoras en el norte chino. Sin embargo, esto no tendría más importancia que la de la guerra civil a que ya nos tiene China acostumbrados, si no se hubieran dado los chinos, nuevamente, a manifestaciones de xenofobia, en la que Inglaterra ha resultado directamente atropellada. En estos momentos no se puede saber hasta dónde va a llegar la intervención inglesa que, por lo pronto, ha enviado una expedición de 1.200 hombres y varios buques de guerra; pero desde luego, no es aventurado afirmar que el propósito inglés es reprimir con mano dura cualquier ataque a la soberanía británica y cualquier desmán como estos que a diario cometen los chinos, escudándose en el desbarajuste de una guerra civil. Norteamérica también ha pensado en una intervención de otro orden para poner paz en la cuestión china, pero, al parecer, Japón no quiere intervenir en el conflicto de sus vecinos y, lo mismo que Francia, se limita a salvaguardar los intereses y las vidas de sus súbditos.

Entretanto, el gobernador de Cantón ha logrado echar de la provincia de Kuong-Si a las tropas invasoras, mientras en Hanken ha derrotado a las del mariscal Wu Pei-fu. Vuelve a decirse que el general cristiano Feng Yu-siang se reintegra a China, con el propósito de intervenir en la contienda al frente del Ejército nacional.

Alemania construye un avión gigante para la línea España-Argentina

Comunican de Friedrichshafen que se está construyendo por una firma alemana, un aeroplano gigantesco de acero, dotado de dos máquinas de 1.000 caballos. El aparato que será destinado a un servicio bisemanal entre España y la Argentina, podrá transportar un peso de 4.000 kilos y volar cuarenta horas seguidas a una velocidad media de doscientos kilómetros por hora, sin necesidad de aterrizar.

Si esto es cierto, pronto se podrá realizar el proyecto tanto tiempo acariciado y para el cual señaló un camino el aviador Franco con su reciente hazaña.



El ex cabecilla rifeño en el puente del "Abda", camino del destierro

Atentado contra el señor Mussolini

Hace días, en Roma, un individuo lanzó una bomba de mano contra el automóvil que ocupaba el presidente Mussolini sin que, afortunadamente, este acto tuviera las funestas consecuencias que se proponía su autor.

Inmediatamente, los fascistas organizaron manifestaciones de entusiasmo por haber salido con vida su jefe, y Mussolini fué reclamado y obligado a dirigir la palabra a la muchedumbre. Desde el balcón del palacio Chigi pronunció un discurso fogoso, en el que, llevado por el entusiasmo, deslizó conceptos que han sido muy comentados por la prensa de todos los países.

Dos fueron los puntos más importante de este discurso: el anuncio de restablecer la pena de muerte y la amenaza contra el extranjero, especialmente contra Francia, porque de este país había partido el agresor. En cuanto al primero, hemos de recordar que fué Italia la primera nación donde se abolió la pena de muerte, y sería muy lamentable que un atentado frustrado contra un gobernante, bastase para contrarrestar todas las razones humanitarias y jurídicas que inspiraron la abolición. También con-



El cónsul de Chile en Vigo, don Edgardo Garrido, pronunciando el discurso con que el ministro de su país en España se ha adherido, en nombre de la Marina chilena, al homenaje a Méndez Núñez

viene señalar la diferencia entre la indignación mal contenida del dictador italiano, que da rienda suelta a sus nervios y reacciona amenazando con la muerte, y la generosidad de

otros jefes de Estado y gobernantes —entre ellos algunos españoles— contestando con el indulto o la rebaja de las penas a que fueron condenados los agresores.

La misma impropia nerviosidad ha inspirado las palabras de Mussolini contra "el extranjero", vago fantasma contra el cual la masa fascista concentra su odio.

Es absurdo que en este caso se hable, como han hecho los periódicos fascistas, del "odio extranjero", atizando en la masa del partido una pasión inferior contra otros pueblos, lo que ha dado lugar a atentados contra los consulados franceses de Liorna y Trieste. El agresor era italiano y el atentado se cometió en Italia, y, como han dicho los periódicos franceses e insinuado el embajador francés en Roma, al felicitar al "duce", si la Policía francesa no evitó que el agresor saliera de Francia, tampoco la Policía italiana supo impedir su entrada en Italia. Pero algún periódico fascista pretende nada menos que los antiguos fascistas sean perseguidos en Francia y, tal vez, expulsados de ella. Alguna vez los fascistas mismos se encargaron de llevar sus peculiares procedimientos al seno de Francia, y en esos casos estaría más justificada que en éste la protesta, sólo que por parte del Go-



Un aspecto parcial de la amplia Avenida de Cánovas del Castillo durante la Misa de Campaña celebrada en memoria del glorioso marino Méndez Núñez, el día 30 del pasado



Estado en que ha quedado el aparato pilotado por el Oficial de Infantería don Rafael Tirado, víctima del accidente de aviación ocurrido en Cuatro Vientos

bierno francés. La pretensión del periódico italiano es absurda, pero entra dentro de la concepción fascista. Basta citar el caso de que la simple residencia de unos millares de italianos en Túnez ha servido de base a una campaña de la Prensa italiana reivindicando para Italia la posesión de la colonia francesa. Por otra campaña de Prensa, intensa y violenta, quiso también el fascismo, obligar al Gobierno helvético a impedir que los suizos de lengua y raza alemanas trasmigrasen dentro de su patria y se aviesinasen en el cantón del Tesino, fronterizo con Italia. Todos estos hechos deben unirse, si se quiere tener una visión exacta de la concepción fascista sobre los derechos de un país dentro de los límites de otro.

El caso es que el gobierno italiano ha tenido que dar explicaciones al gobierno francés ante la protesta enérgica del ministro de negocios extranjeros y una violenta entrevista ante los señores Poincaré y barón Romano-Avezana. Y ha sido también motivo de comentarios de las Prensas extranjeras, algunos de los cuales reproducimos.

"Le Temps", de París, dice:

"El Gobierno de la República francesa tiene alta conciencia del deber que le incumbe de no tolerar en su territorio ninguna intriga contra un poder extranjero; pero también tiene, no menos claramente, conciencia de su deber de hospitalidad hacia los extranjeros que, confiados en las ge-

nerosas tradiciones de la República, viven en paz en su territorio y se ajustan lealmente a sus leyes... Francia no puede admitir que se le quiera obligar a intervenir directamente en los asuntos de otro país tomando dentro de su territorio, con desprecio de todas las leyes de hospitalidad, medidas contra extranjeros cuya única culpa consiste en no aprobar la política del Gobierno de su país de origen."

El "Times", de Londres, comentando el discurso del señor Mussolini, dice que ciertos párrafos distan mucho de ser diplomáticos.

"Daily Herald", de Londres:

"Italia contempla y envidia al imperio colonial francés, y esta envidia, asociada al temperamento fascista, implica un verdadero peligro. No es por sí mismo, sino por ser el reflejo de algo más profundo por lo que hay que marcar el discurso del señor Mussolini como un signo peligroso."

"La Victoire", de París, escribe:

"Ayer era Turquía quien detenía a uno de los oficiales de nuestra Marina mercante en condiciones tales, que hemos quedado en ridículo en Oriente por un cuarto de siglo. Hoy es el jefe del Gobierno italiano el que se permite hablar a nuestro Gobierno como no ha hablado jamás al Gobierno británico y como se ha guardado de hacerlo cuando una desequilibrada británica cometió últimamente un atentado contra el mismo señor Mussolini."

De "Le Peuple":

"No se puede pensar que el Gobierno pueda ni siquiera considerar el ceder a las intimaciones, ultrajantes para él, de desconocer el derecho de asilo para complacer al "duce". Pero esto no es bastante. El Gobierno sabrá responder como es conveniente a estas provocaciones y cortará en seguida una campaña que agravaría las relaciones—que no son ahora muy tranquilizadoras—entre Francia e Italia, fascista e imperialista".

De "L'Oeuvre":

"Permitimos contra nuestro país despropósitos singulares. Naturalmente, los recogemos, y nuestro representante en Roma se quejará de las resoluciones que indica la Prensa italiana. Pero, en realidad, dichos propósitos son el fiel reflejo de los que publicamente manifiesta el señor Mussolini."

Los periódicos norteamericanos, en sus editoriales, se muestran unánimes en condenar las palabras del señor Mussolini y la actitud de la Prensa italiana con los desterrados italianos en Francia.

Recuerdan el atentado de Orsini y el asesinato del presidente Carnot por italiano, y hacen notar que numerosos elementos de desorden italianos están diseminados por todas partes del mundo.

Derrota del Gobierno canadiense

En las elecciones generales recientemente celebradas, ha sido derrotado el Gobierno conservador recientemente constituido.

Entre los candidatos derrotados figuran seis ministros, siendo uno de ellos el propio presidente Meigen.

El resultado de las tres elecciones generales en las tres provincias es el siguiente: liberales, 118; conservadores, 90; liberales progresistas, 13; progresistas, 7; granjeros de tendencia progresista, 11, y laboristas, 4.

Se cree que en vista de esta derrota dimitirá el Gobierno conservador y será sustituido por un Gobierno enteramente liberal.



FANTASIAS CIENTIFICAS

**¿Podrá el hombre
hacer un mar?**

De cuantas cosas creó la fantástica imaginación del gran Julio Verne, una, no la más difícil de realizar, aunque ya fué abordada por un ingeniero, M. Etchegoyen, no lleva trazas de ser un hecho, acaso porque sus beneficios no tendrían la universalidad que los de otros inventos.

Convertir el desierto de Sahara en un mar interior, que es de lo que se trata, afectaría, en lugar preferente, a los países que aquél separa, si bien el comercio de Europa saldría también altamente beneficiado, pues el centro y el sur de Africa son mercados naturales y regiones de expansión para el viejo continente, en el que cada día estamos más apretados.

La cosa, pensando en los canales de Suez y Panamá, en los túneles de los Alpes, en el ferrocarril de los Andes y en algunas otras obras por el hombre realizadas, no parece ofrecer gran dificultad.

Un canal, no muy largo, que podría comenzar en el golfo de Gabes (Túnez) uniría al Mediterráneo con las regiones de nivel inferior a la superficie de aquél, que constituyen el sur tunecino y se prolongan hacia el Oeste, constituyendo más de la cuarta parte del famoso desierto, que sólo tres exploradores consiguieron atravesar.

La simple inspección del mapa, convence sobre lo viable del proyecto y, más que nada, sobre la utilidad que reportaría, pues para llegar a los florecientes países de Senegal, Nigeria, Camerón y Sudán, desde Marruecos, Argelia, Túnez y Trípoli, las caravanas sólo seis caminos pueden utilizar para recorrer los dos mil kilómetros que el desierto tiene de ancho.

Las mesetas, hoy conglomerados de rocas y tierras estériles, efecto de la humedad, no cabe duda pasarían a servir de base a fértiles regiones, en las que no tardarían en aparecer prósperas ciudades, llenándose de puertos las regiones antes nombradas.

El país se modificaría considerablemente, pues la evaporización llegaría a formar ríos de importancia, esta-

ESTAMPAS MILITARES



La vida de campaña es áspera e ingrata. Tan pronto el soldado tiene que soportar temperaturas elevadísimas de calor en los que la impedimenta es un suplicio más, como se ve envuelto por la lluvia o la nieve entre las que no tiene más defensa que la resignación y la resistencia física y, sobre todo ello, el espíritu militar que es refresco en el calor y calor en los fríos y promesa de un oasis de paz que se gozará más tarde en la agradable tranquilidad del cantón, en la bulliciosa alegría de la posada o en la galante aventura que promete la boleta de alojamiento. El lápiz de F. Mota ha sabido recoger uno de estos momentos con toda la realidad que era de esperar de un temperamento observador y artístico

bleciéndose en poco tiempo el régimen de aguas que hay en el resto del mundo, lo que haría habitable esa región.

Los peligros de la inundación en lugares tan poco habitados y donde el agua podría extenderse a capricho, no constituyen inconveniente serio; tampoco lo es el coste de la obra, por tratarse de un terreno casi todo él formado de arena y rocas blandas.

El nuevo mar tendría sus tempestades y brisas, templando con ello el clima del Norte de Africa; el terrible simoun quedaría desterrado para siempre, y la humanidad tendría un lugar más en que establecerse y ejercitar sus actividades.

De surgir alguna dificultad sería por el lado internacional, pues la nación constructora del canal, seguramente se consideraría dueña del nuevo mar, olvidando que las aguas son de varios y el fondo de los pueblos que en él existen; es de suponer, sin embargo, que la recién nacida Sociedad de Naciones podría arreglar el asunto a satisfacción de todos, sin más que considerar una prolongación del Mediterráneo, lo que acaso en los tiempos de la prehistoria lo fué ya.

Como todo lo que el hombre pretende hacer es discutido en seguida por sus semejantes, los que a la ciencia consagran sus energías, al ser conocido el proyecto, han expuesto algunas contingencias, que podrán ser exageradas, pero no despreciables.

Los meteorólogos se asustaron francamente por la posibilidad de grandes trastornos en el régimen climatológico de Europa, con lo cual dicho queda que se trata de sabios europeos o que aquí residen.

Opinan dichos señores que, volviéndose templada la zona tropical de Africa, nuestro clima variaría de tal modo que la porción meridional del continente sufriría los fríos que hoy hace en el Norte y los países septentrionales como Inglaterra, Suecia.



Noruega y demás, pasarían a ser de nieves perpetuas, viéndose obligados a emigrar sus habitantes o a vivir como los esquimales.

Esto, si no fuese porque otros sabios opinan que la objeción es exagerada e ilusoria y que no hay ningún fundamento serio para tales cambios y trastornos, sería cosa de tenerlo muy en cuenta, pues procurar expansión a una raza, haciendo que parte de ella tenga que abandonar sus viviendas, no es procedimiento.

Los geógrafos son aun mucho más pesimistas, pues creen que con el trasiego de tantos billones de toneladas (!!) de agua, de un punto a otro podría alterarse el equilibrio de la tierra y hasta cambiar de posición el eje del Globo.

Como el lector comprende, seguramente tales temores, aun calificándolos de fantásticos, no pueden echarse a un lado, más si se tiene en cuenta que otros sabios piensan en la posibilidad de que una vez abierto paso a las aguas llegaran éstas adonde no puede preverse, pues su velocidad de traslación, habida cuenta de la masa, sería arrolladora y aunque sobrevendría el equilibrio, lo destruido mientras llegaba pudiera ser mucho más que lo creado.

Confiamos en que si Julio Verne, que no era ingeniero, resolvió com-

plicadísimos problemas, reduciendo a cero dificultades al parecer insuperables, los ingenieros no van a ser menos y acaso en plazo relativamente breve, los aficionados a la geografía tengan que aprender unos cuantos nombres más relativos a ensenadas, bahías, caletas, cabos, puntas, islas, ríos y ciudades; esto, para algunos, quizá sea el inconveniente mayor; en cambio, para los editores, que tan acongojados andan con lo del texto único, sería una solución.

MAYMON

Para hacerse el azúcar uno mismo

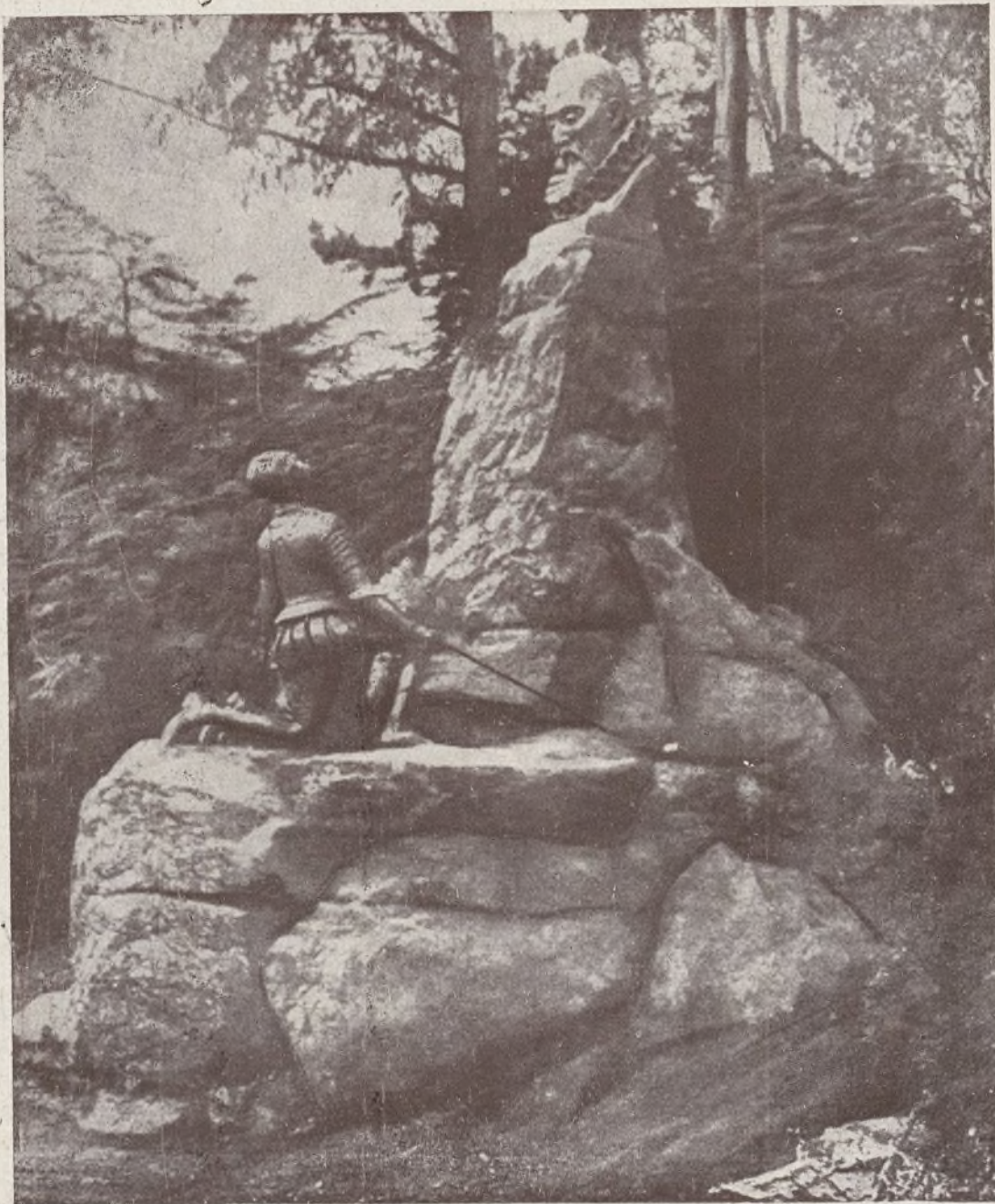
Todo es posible. Dentro de algunos años, tal vez, los que posean una estufa en su jardín, cultivarán por sí mismos la preciosa planta que reemplazará a nuestra azúcar cotidiana y otros la comprarán en el mercado como se compran hoy las zanahorias.

Esta planta a que nos referimos, ha sido descubierta por un botánico italiano en el Paraguay. Los indios la conocían desde hace tiempo y la utilizaban. Y se han traído a Europa algunos modelos que se cultivan en Inglaterra en una granja de Kew-Garten, para estudiar su valor económico.

Si la experiencia es concluyente, si la planta se adapta a las condiciones europeas, puede ser un precioso descubrimiento. Es poco probable que destrone a la remolacha, pero su ventaja es la de que se puede utilizar inmediatamente. Basta con secar las hojas al sol o en horno y luego reducir las a polvo. Este polvo conserva indefinidamente, al parecer, sus propiedades azucaradoras y es ella la que se emplea directamente en los platos dulces. Y como su poder azucarador es doscientas veces mayor que el de nuestra azúcar, puede calcularse el interés que hay por que sea un hecho la introducción en Europa de esta bienhechora planta.



DON QUIJOTE



Desdichado poeta, genial aventurero,
con la facha grotesca, de cartón la celada;
sin razón, sin camisa, sin gloria, sin dinero,
bajo el sol de Castilla, por la encendida estrada...

Lo traicionaron todos: el Cura y el Barbero,
la Sobrina y el Ama, y, en la Venta Encantada,
dos mozas del partido lo armaron caballero,
le calzaron espuelas y ciñeron espada.

Luego que el posadero le dió el espaldarazo,
salió a probar el temple de su acero y su brazo,
retando a los gigantes a singular pelea.

Tuvo por solo premio la burla y la derrota,
y en tanto que el buen Panza se abrazaba a
[la bota,
Don Quijote moría de amor por Dulcinea.

Pedro LUIS DE GALVEZ

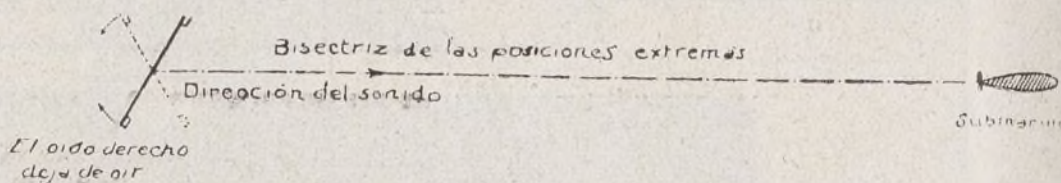
¿Suprimirá el submarino los progresos de la detección submarina?

Una de las cualidades esenciales de los submarinos es su invisibilidad. No se puede lograr comparación más acertada de la busca y ataque de un submarino, que la de la busca en la oscuridad de un adversario al que se quisiera destruir a tiros o granadas; nada podrá guiar al que ataca, como no sea el ruido que haga el adversario al moverse. El atacante se fijará en la posición del adversario por el ruido que perciba, tratará de ir en esa dirección, querrá calcular la distancia con arreglo a la intensidad de los sonidos y cuando suponga que está en el sitio más conveniente disparará sus proyectiles en una zona un poco abierta para conseguir algún blanco.

De esta manera será atacado el submarino por los buques de superficie que después de conocer su situación aproximada por procedimientos acústicos, procurarán pasar por encima de la posición presumida y dejarán caer sus granadas submarinas en un sector que les permita creer que pueden alcanzar su objeto.

Pero ¿cómo se podrán guiar hacia el enemigo invisible? Esta pregunta que nadie se había hecho antes de la guerra, se convirtió en un problema angustioso cuando los submarinos alemanes hicieron gravitar sobre el comercio marítimo la trágica amenaza que se recordará. A esta amenaza opusieron los sabios varias paradas.

La primera fué, naturalmente, la que se le ocurriría al individuo que tratase de atacar a un hombre en las sombras de la noche: averiguar la colocación del submarino por el ruido

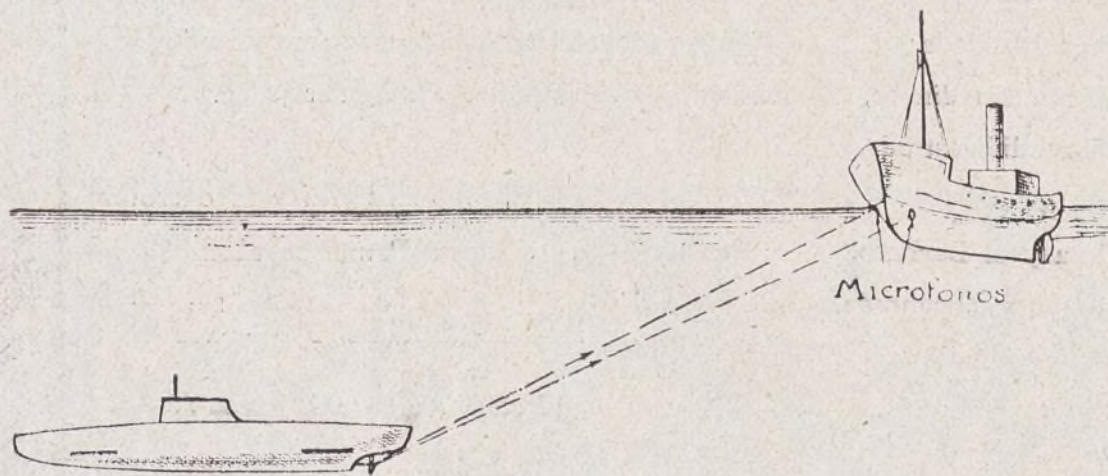


Determinación de la dirección de un submarino con ayuda de una base microfónica, por el procedimiento de desaparición del sonido

que produjese. El submarino no puede moverse bajo el agua sin que sus motores, su casco, sus timones o sus hélices produzcan un ruido determinado, ruido que, transmitido por el mar, sería descubierto por procedimientos de investigación acústica.

En 1925 los trabajos de dos sabios, los señores Chilowski y Langevin, sobre los ultrasonidos, llevaron al descubrimiento de un nuevo procedimiento de detección: la detección ultrasonora. Este procedimiento consiste en utilizar las propiedades del eco. Cuando se lanza un grito en la noche, la percepción del eco revela la presencia cercana de un obstáculo que escapa a la vista, y el tiempo que transcurre entre la emisión del grito y la percepción del eco, puede dar una idea de la distancia a que se encuentra el obstáculo; pero sigue sin conocerse la dirección en que se encuentra este obstáculo.

Hasta cierto punto podría formarse una idea concentrando la voz en un embudo y repitiendo el grito girando sobre sí. El eco sólo se reproduciría de una manera clara y poderosa cuando el grito se haya dirigido contra el obstáculo mismo, sobre todo si el ángulo cónico del embudo es pequeño.



Utilización de una base microfónica por el procedimiento de que se igualen los sonidos en los auriculares. El submarino está delante en línea recta

Esta concentración precisa de una onda acústica es prácticamente irrealizable; pero será perfectamente posible si se utilizan, no los sonidos, sino los ultrasonidos y en esto es en lo que estriba su interés. Los ultrasonidos pueden permitir el descubrimiento de la presencia de un submarino aunque éste, inmóvil y sumergido, permanezca silencioso.

Estudiemos rápidamente los dos procedimientos de detección indicados, antes de examinar si son posibles otros procedimientos.

Veamos primero la detección sonora. Se sabe que los sonidos se propagan con mucha más facilidad en el agua que en el aire, a causa de la incompresibilidad de los líquidos; la velocidad del sonido se hace mucho más grande y la percepción de un ruido aunque sea muy pequeño, como el ruido de una hélice, se percibe claramente a cierta distancia, sin recurrir a ningún aparato. Después de una inmersión profunda y antes de subir a la superficie, el comandante de un submarino puede asegurarse de que no hay en los alrededores ningún barco peligroso con sólo aplicar el oído sobre el casco de su buque; los ruidos de hélices se perciben fácilmente en el silencio del abismo a varios cientos de metros. Por el contrario, aunque con menos seguridad, se podría, aplicando el oído al casco de un buque de superficie, percibir el ruido de la hélice de un submarino sumergido en las cercanías. Se comprende que este procedimiento es insuficiente en lo que se refiere a averiguar la distancia y la dirección del buque cuyo ruido se oye.

Pero en muchos casos los aparatos inventados por el hombre dan una superacuidad a sus sentidos, como los micrófonos, cuya placa vibrante esté en contacto con el agua, pueden convertir en vibraciones eléctricas las vibraciones acústicas que registren

y los amplificadores pueden amplificar las corrientes antes de transformarlas en sonidos por medio de auriculares telefónicos. La primera parte del problema, conocimiento de la presencia de un submarino en marcha, queda resuelta, pero falta la segunda que es mucho más delicada: conocer la dirección del sonido.

Se ha podido obtener en principio utilizando dos micrófonos suficientemente separados y que constituyen una base. Cada uno de los dos micrófonos está en comunicación con cada uno de los oídos del que escucha y la apreciación de la dirección del sonido emitido, basada sobre un fenómeno puramente fisiológico, se hace posible con cierta precisión. Imagínese, por ejemplo, que los dos micrófonos están en las extremidades de una base que gira en su plano horizontal y se aprecia la dirección del sonido, bien fijando la posición en la que los dos oídos perciben igualmente el sonido (en este caso el ruido viene en línea recta perpendicular a la base en que se hallan los micrófonos), o bien, determinando la posición en que cada oído deja de percibir el sonido (el ruido vendrá de la bisectriz del ángulo que formen las dos posiciones extremas de los micrófonos).

Este procedimiento puede aplicarse para vigilar la presencia de los submarinos desde los buques de superficie. Para ello se colocarán dos micrófonos; uno a babor y otro a estribor, que estén unidos en los auriculares que tenga el operador. Al oírse el ruido de las hélices, se maniobra el buque de manera que se reciba una audición de igual intensidad en los dos oídos. El submarino está entonces en línea recta ante el buque. También se puede hacer maniobrar el buque en un sentido, y luego en otro, hasta conseguir por ambos lados la extinción del sonido, y se anotan los dos puntos así logrados y la bisectriz del ángulo que resulte es exactamente la posición del submarino.

Es mucho más práctico montar estos micrófonos no sobre el casco del buque, sino en las extremidades de un tubo horizontal sumergido, que se puede hacer girar por medio de un volante. Esta operación permite que se maniobre sin tener que variar la dirección del buque.

Aparato de un solo micrófono. Este aparato fué inventado durante la guerra por el teniente de navío Walzer y consiste en lo siguiente: se coloca sobre una superficie esférica, unida al casco, gran cantidad de micrófonos que estén unidos a un solo

receptor. Los diversos micrófonos se impresionan con una intensidad diferente y resulta de ello que cada dirección del sonido corresponde a una posición bien determinada del operador, sobre una cierta curva, por el máximo del sonido.

Vamos ahora a recordar brevemente los principios ya conocidos de la detección ultrasonora orientando a estas nociones hacia el asunto que nos ocupa: la del descubrimiento de los submarinos sumergidos.

El cuadro que añadimos a esta información, muestra el lugar de los ultrasonidos en relación con la gama de las ondas sonoras.

FRECUENCIA	FRECUENCIA	LONGITUDES DE DUDA	
		AGUA	AIRE
Infra-sonidos.....	0	infinita	infinita
	8	175 ^m	42 ^m ,5
	30	50 ^m	11 ^m ,30
Sonidos perceptibles al oído....	65	13 ^m	5 ^m ,25
	435	3 ^m ,47	0 ^m ,80
	4.176	0 ^m ,36	0 ^m ,081
	30.000	0 ^m ,15	0 ^m ,0034
	40.000	0 ^m ,0375	0 ^m ,0085
Ultra-sonidos.....	50.000	0 ^m ,03	0 ^m ,0068
	infinita	0 ^m ,06	0 ^m ,00

Las ondas sonoras se amortiguan y se apartan de la recta rápidamente en el agua; como esta difracción es proporcional a la longitud de onda de los ultrasonidos; por otra parte, el amortiguamiento es cien veces menos rápido en el agua que en el aire y todo esto explica por qué se puede, por medio de los ultrasonidos, obtener un eco a través de una capa de agua profunda. Pero la propiedad capital de los ultrasonidos es poderlos concentrar en un cono muy cerrado, siendo el ángulo de este cono proporcionado a la longitud de onda. Así, si un emisor de iguales dimensiones emite bajo el agua un "la" normal o un ultrasonido de frecuencia 50.000, los ángulos de los conos de propagación de las ondas están, entre sí, en la relación

$$\frac{435}{0.03} = 14.500$$

Es decir, que las ondas ultrasonoras se propagan en un cono 14.500 veces más pequeño que las ondas sonoras del "la" normal. Resulta de ello que si se percibe el eco, el obstáculo se encuentra en la dirección del eje de emisión de la nota ultrasonora; además, dividiendo por dos el producto de la velocidad del sonido en el agua por el tiempo transcurrido entre la emisión de la onda ultrasonora y la

recepción del eco, se puede obtener exactamente la distancia, midiendo los tiempos; la dirección y la distancia dan la posición exacta del obstáculo que reflejan y que suponemos aquí sea el casco de un submarino.

Los ultrasonidos representan, pues, un progreso considerable con relación a la detección sonora, que no daba más que una dirección imprecisa y que no indicaba nada sobre la distancia.

Recordemos que para producir ultrasonidos (frecuencias de 50.000 y más) así como para descubrirlos se recurre a las propiedades del cuarzo. Un condensador cuya dieléctrica es-

té constituida por un mosaico de cristales de cuarzo convenientemente cortados, tiene la curiosa propiedad de transformar las vibraciones eléctricas en vibraciones mecánicas, y a la inversa.

Hemos examinado los dos procedimientos actualmente en uso y que se tratan de perfeccionar por todas las marinas para descubrir la presencia de los submarinos. ¿Es posible concebir, partiendo de los conocimientos adquiridos, nuevos métodos capaces de dar mejores resultados?

Como ya hemos dicho, todo procedimiento de descubrimiento debe reposar, bien en la emisión de ondas propias por el submarino que se trata de descubrir, (ondas sonoras, infra o ultraluminosas, magnéticas, eléctricas, hertzianas) o en la reflexión de ondas emitidas desde fuera del submarino e independientemente de él. Y hasta ahora, las ondas sonoras y ultrasonoras son las únicas que han dado resultado. ¿Pueden utilizarse con el mismo objeto otras ondas de distinto carácter?

Se sabe que la dirección de las ondas hertzianas puede descubrirse por medio de aparatos especiales que se llaman radiogoniómetros. Es perfectamente posible si se dispone de una red radiogoniométrica conveniente determinar con cierta aproxima-

ción la posición de un navío que emita señales de T. S. H.

Un submarino moderno va provisto de aparatos de T. S. H. relativamente potentes, capaces de transmitir señales por medio de una antena colgada en dos mástiles que se pueden retirar de la superficie o por medio de hilos tendidos sobre el casco y que se utilizan cuando el submarino va medio sumergido. Pero hasta la hora actual los submarinos son incapaces de emitir señales de T. S. H. cuando están completamente sumergidos. Si ha sido posible conseguir aparatos que reciban, en inmersión, las señales de estaciones potentes que emiten ondas de gran longitud, ha sido casi imposible hasta ahora imaginar un aparato que permita una emisión radiotelegráfica sumergido a una distancia apreciable. Una señal emitida en inmersión sólo se propaga a corta distancia en agua salada, que es un medio conductor, y no flotaría sobre la superficie para alcanzar las estaciones terrestres. La emisión sería posible si se admitiese la existencia de una antena pasajera, constituida, por ejemplo, por un chorro de agua lanzado por el submarino del mismo modo que lo lanzan las ballenas.

Sea como sea, una emisión radiotelegráfica será siempre facultativa y pasajera y está claro que un procedimiento de detección definitivo no se puede fundar sobre un fenómeno esencialmente pasajero. La T. S. H. parece por lo tanto descartada como agente capaz de llevar con seguridad a la destrucción de los submarinos.

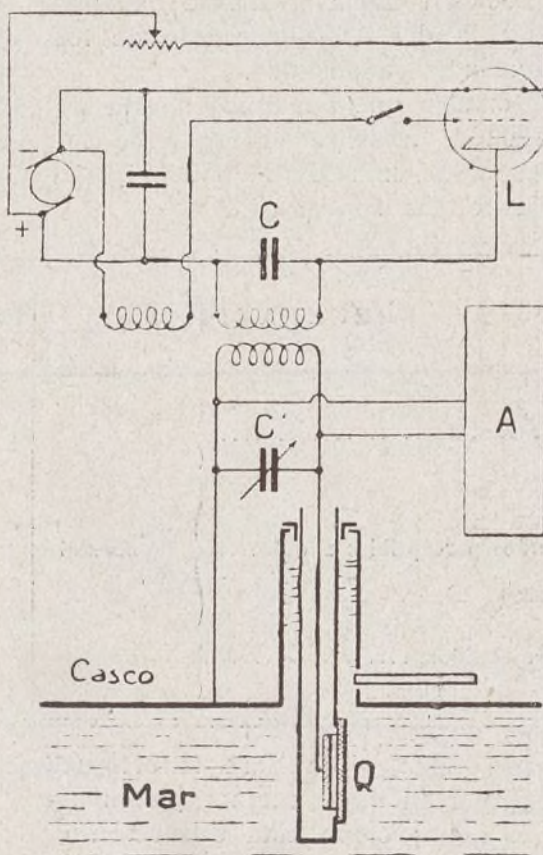
Viene inmediatamente a la imaginación la idea de utilizar los numerosos campos eléctricos creados en el interior del submarino por los motores y canalizaciones eléctricas, para impresionar un detector sensible. Pero estos fenómenos no son capaces de ninguna acción exterior al submarino a causa del casco del buque que constituye lo que se llama una "caja de Faraday". Se sabe que este ilustre físico descubrió que los fenómenos eléctricos no atraviesan las paredes metálicas herméticamente cerradas, de donde resulta que todo lo que pasa en el interior de un submarino no es perceptible desde fuera.

Quedarán todavía los fenómenos magnéticos; es seguro que un submarino arrastra tras sí un campo magnético notable y que su potente masa de hierro podría, por su mismo movimiento, dar motivo a corrientes apreciables; pero estos fenómenos sólo se producen en la inmediata vecin-

dad de las masas metálicas y son muy reducidos por el hecho de que el agua de mar es un medio conductor. Se trata, pues, de una posibilidad muy pequeña.

En cuanto a la televisión se puede decir sin miedo a engañarse que su realización no es un peligro para el submarino sumergido.

Y ahora, vayamos al título de este



Para la detección horizontal de los ultrasonidos.—El condensador de cuarzo Q puede subir o bajar a voluntad en un tubo bajo el casco del buque. Es orientable a cualquier lado del horizonte. El puesto de lámparas L produce oscilaciones en un circuito puesto de acuerdo con el condensador C con la frecuencia de las ondas ultrasónicas que emita. Este circuito influye sobre un segundo circuito en resonancia que se regula por el condensador C' y que trasmite las vibraciones al condensador Q que transforma las ondas ultrasónicas en eléctricas que pasan al amplificador A

estudio: ¿suprimirá el submarino los progresos de la detección submarina?

Supongamos a priori que se ha logrado la detección exacta. Un buque rápido, cargado con granadas, al conocer con gran aproximación la posición del submarino sumergido, deja caer a su alrededor y tal vez sobre él explosivos que estén regulados para estallar a diferentes alturas. ¿Está perdido por ello el submarino?

Para tratar de resolver esta cuestión es necesario definir lo que se entiende por detección exacta. No olvi-

demostramos que el submarino puede moverse en dos planos: horizontal y vertical. Para que sea situado de una manera exacta, hay que conocer no sólo su posición de camino sino la profundidad a que se encuentra. Si ambas cosas pudieran determinarse podría decirse que el submarino "había existido", pues el submarino está absolutamente desprovisto de medios defensivos contra un buque de superficie colocado sobre él, ya que sus torpedos sólo tienen trayectoria horizontal. Semejantes medios ofensivos aparecerían seguramente si se perfeccionara la detección pues es lógico suponer que si el navío de superficie puede colocarse exactamente sobre el submarino, éste, por su parte, puede determinar exactamente la situación del buque. Si éste quiere lanzar sus granadas con precisión tendrá que marchar a poca velocidad, el submarino podrá, a su vez, lanzar granadas que floten y que exploten en las proximidades del casco del buque enemigo.

Pero existe un adversario contra el cual el submarino es impotente: el enemigo aéreo. No se imagina que un submarino pueda lanzar bombas que se transformen en schrapnells. El submarino estará, pues, desarmado contra el avión, del que será fatalmente víctima si se logra descubrir el procedimiento que permita la detección submarina exacta. Es seguro que esta detección exacta sería la muerte del submarino; pero ¿se logrará? Además, no olvidemos que todo ataque trae consigo su parada. Que el cañón ha hecho nacer la coraza, y el torpedo, las redes y los dobles y triples cascos.

El submarino va indudablemente a trabajar. Su casco se fortificará. Podrá descender a profundidades mayores y esto le permitirá cambiar de sitio en el tiempo que tarde en caer la granada, para ponerse fuera de tiro. Además se invertirán paradas contra la detección. Los motores y las hélices, cada vez más silenciosos, harán que la detección sonora pierda toda su eficacia. Las formas cada vez más afiladas de los cascos tratarán de evitar las reflexiones ultrasónicas que al mismo tiempo otros ruidos tratarán de turbar. Estos ruidos parecen efectivamente uno de los medios más eficaces para engañar al que trate de averiguar la dirección del buque emisor. La lucha se entablará entre el submarino y la detección como se entabló entre el cañón y la coraza, entre el torpedo y los triples cascos. Y estas luchas no terminan nunca.

LOS NUEVOS VUELOS INTERNACIONALES

El día 1 del actual se recibió en la Subsecretaría de aeronáutica un telegrama de los aviadores Challe y Weiser comunicando que habían aterrizado en Bender Abbas. El telegrama tenía fecha 1 de septiembre.

Salidos de Le Bourget a las 6,22 de la mañana del 31 de agosto pasado, los aviadores se adjudicaban el "record" de la distancia en línea recta, con 5.200 kilómetros, próximamente, "record" que desde el 14 de julio tenían los capitanes Girier y Dordilly, con 4.715 kilómetros, de París a Omsk.

El teniente Challe es un notable piloto, cuyas cualidades son conocidas desde hace tiempo. Es hijo del general Challe, muerto en 1917, en el campo de batalla.

Entre las numerosas hazañas realizadas por el teniente Challe, figura la copa Michelin de 1924 y el vuelo París-Teheran. También en unión del capitán Weiser, hace varios días, intentó realizar el vuelo que llevó a feliz término pocos días después. Cuando volaba sobre el mar Negro, una tormenta les obligó a buscar un paso hacia el mar de Mármara; pero las malas condiciones atmosféricas les forzaron a retroceder y aterrizar en Bucarest. Desde esta capital regresaron a París en vuelo sin escala.

El capitán Weiser, cuñado del teniente Challe, ha tomado parte en varias copas Michelin y en numerosos vuelos.

El aparato empleado por estos aviadores es un sexquiplano Breguet 19-A-2, ligeramente modificado.

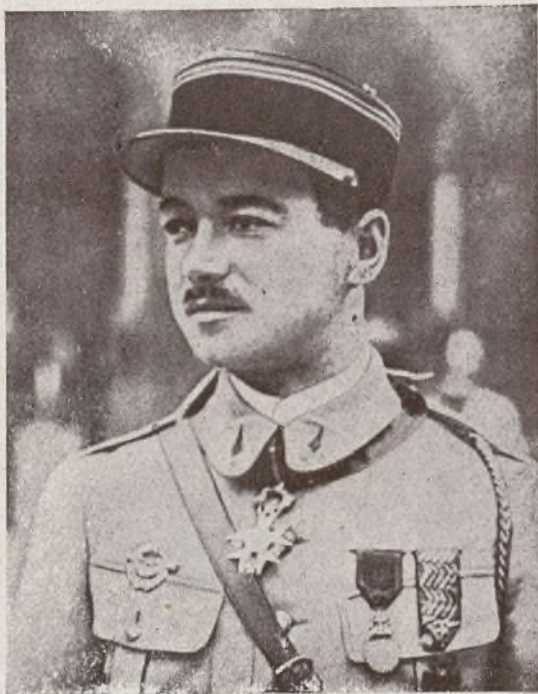
El avión llevaba 2.985 litros de gasolina repartidos en cuatro depósitos principales y uno de socorro. Los depósitos centrales con 1.350 y 795 litros iban colocados en el lugar de los depósitos ordinarios y en el de los pilotos. Otros dos depósitos con 420 litros cada uno, iban a cada lado del aparato.

Los puestos de los pilotos estaban un metro detrás de lo corriente. Esto permitía un mejor centrado del aparato y una mayor visibilidad al piloto. Además, por hallarse lejos del centro de gravedad, el pilotaje resulta más sencillo.

Esto ha permitido un ligero alargamiento de las alas superiores y la desaparición de la abertura sobre la cabi-

na de los pilotos y, de esta manera, la superficie total pasa de 50 metros cuadrados a 52'75, lo que proporciona al aparato facilidades para el momento de despegar.

El avión en orden de marcha pesa al despegar 4.150 kilos. Lleva un motor de 500 H.P., con reductor, sin supercompresión ni aumento de régimen. Por el contrario, el avión va provisto de una hélice que fuerza al motor a



El capitán aviador René Fonk, del Ejército francés, que intenta hacer en un solo vuelo la travesía Nueva York-París

2.000 revoluciones, es decir, a un régimen inferior al de homologación de este tipo de motor.

He aquí la lista de las marcas sucesivas y los nombres de sus poseedores:

Lemaitre - Arrachart (3-4 febrero 1925). París-Villa Cisneros (3.166,300 kilómetros).

Hermanos Arrachart (26-27 junio 1926). París-Basora (4.375 kilómetros).

Girier-Dordilly (14-15 julio 1926). París-Omsk (4.715 kilómetros).

Challe-Weiser (31 agosto, 1 septiembre 1926). París-Bender Abbas (5.200 kilómetros).

Todavía no se tienen los datos oficiales de este vuelo, pero desde luego se puede decir que Challe y Weiser

han logrado una marca difícil de superar.

Arrachart se prepara

La hazaña de estos aviadores no ha desanimado a los que desean poseer el "record" del vuelo de distancia en línea recta. El capitán Arrachart creía que Challe y Weiser irían más lejos, pero al enterarse de que habían aterrizado en Bender Abbas, se ha puesto a preparar su próximo vuelo, con el propósito de recuperar el "record" que ya dos veces ha estado en su poder.

6.000 kilómetros en cuarenta y dos horas

El 24 de agosto a las 5,30 de la mañana, el aviador francés Pelletier D'Oisy, acompañado por el aviador Gonin, salió de París con dirección Sureste. Al día siguiente a las 11,10 de la noche, llegaba al aeródromo de Le Bourget, después de haber recorrido 6.000 kilómetros.

Durante estas cuarenta y dos horas, habían pasado, haciendo escala, por Roma, Túnez, Casablanca y Burdeos, cinco etapas de 1.150, 1.100, 1.750, 1.475 y 525 kilómetros, es decir, que habían dado la vuelta al Mediterráneo oriental.

Desde el famoso circuito del capitán Arrachart, que el año pasado dió la vuelta a Europa en tres días, no se había realizado ningún otro vuelo que diera idea de la velocidad aeronáutica. Y es curioso hacer notar, que Pelletier D'Oisy ha hecho este vuelo en el mismo aparato que empleó Arrachart para su vuelo París-Bucarest-Bagdad-Teheran-Atenas-París.

Esta hazaña del simpático aviador ha sido muy celebrada, pues hay que tener en cuenta que los aviadores han llevado una velocidad de 143 kilómetros por hora durante 6.000 kilómetros y que en las 41 h. 50 m. que han estado ausentes de París, 35 h. 40 m., han estado volando. Puede imaginarse lo que esto representa: ha sido precisa toda la solidez del gran piloto y la tranquilidad de su compañero. A las 5,40 de la mañana, París a la espalda, a las ocho, franqueando el Montblanc, a mediodía en Roma. Ciento

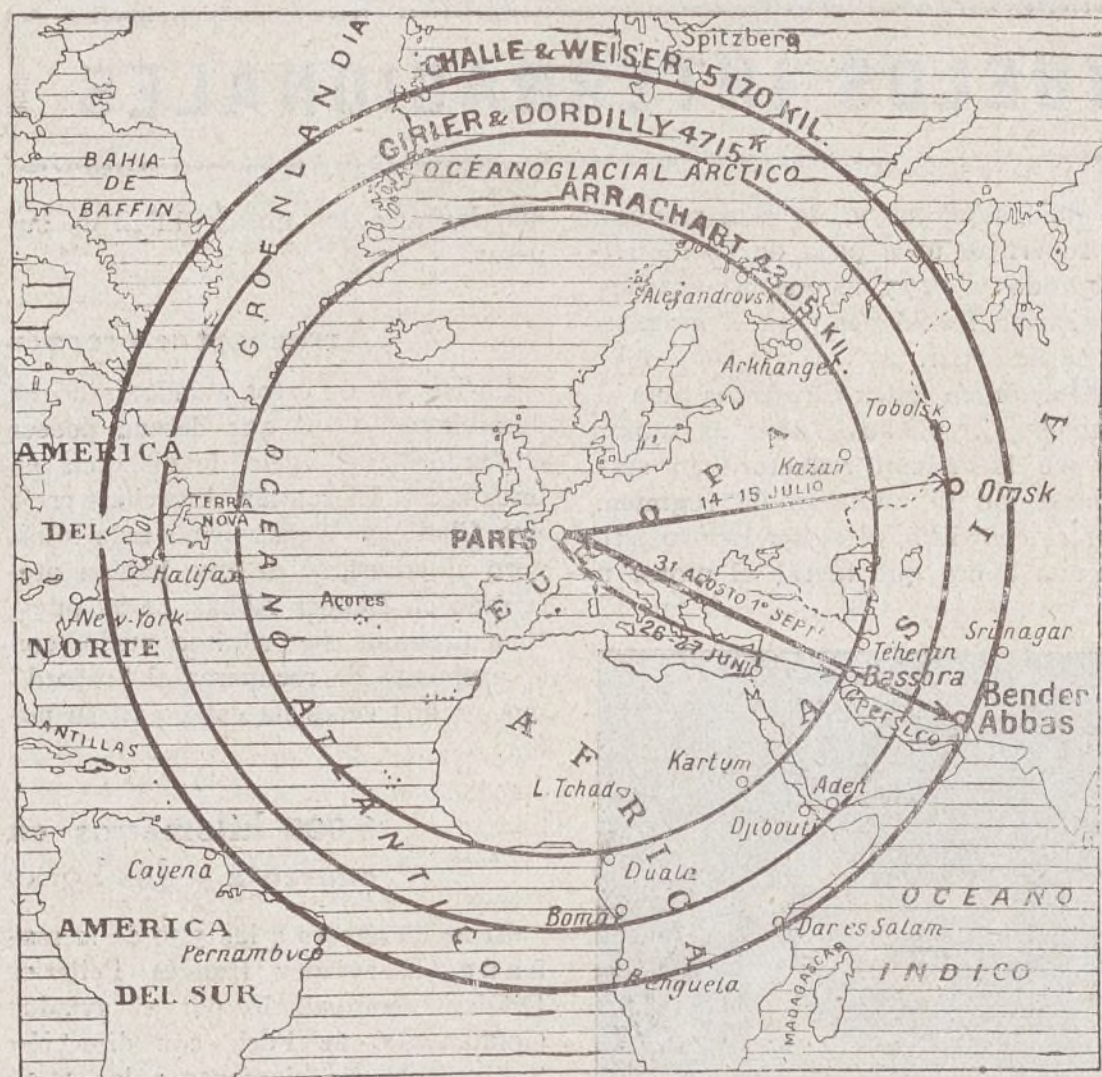


Gráfico de los lugares que hubieran podido alcanzar en sus vuelos los poseedores del "record" de distancia en línea recta

cinco minutos de descanso y después Mesina, Sicilia y el mar, y en Tunez a las ocho menos cuarto de la noche. Ciento treinta y cinco minutos de detención y, durante la noche, atravesar la parte norte de Africa, para llegar a las ocho y media de la mañana a Casablanca. Una hora más tarde, salida de Casablanca y llegada a Burdeos a las siete y media de la tarde, después de haber atravesado España de Sur a Norte. Media hora de descanso y de nuevo el vuelo hasta las 11 menos cuarto, hora en que el aparato se detenía en Le Bourget.

El vuelo a través del Atlántico

Resueltas las dificultades surgidas a última hora en los preparativos de este vuelo y ya terminados estos preparativos, el aviador francés M. Fonck ha dicho que, en la última semana del presente mes saldrá de Nueva York, con el propósito de volar hasta Francia, sin escala durante el recorrido, como está anunciado.

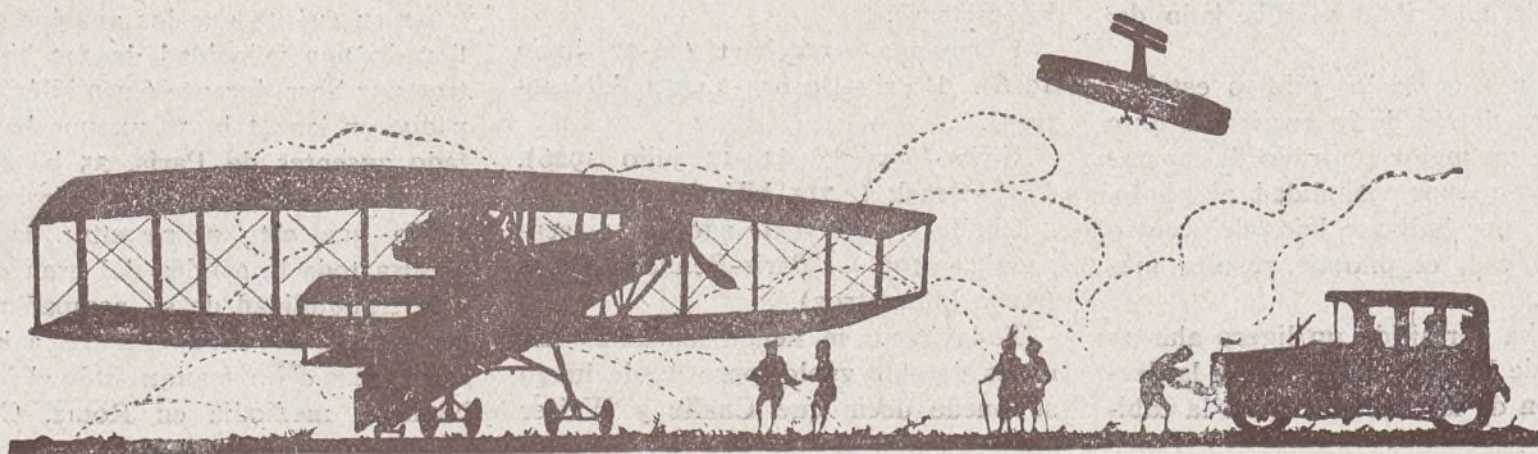
Las pruebas del aparato se han realizado con toda felicidad y el trimotor ha realizado ya, entre otros vuelos,

uno de Long Island a Nueva York, donde espera el momento propicio para intentar la hazaña de atravesar el Atlántico, uniendo en línea recta París y Nueva York. Si esto se consigue, Fonck logrará el "record" de distancia sin escala y al mismo tiempo habrá afirmado la posibilidad de establecer un camino comercial más corto entre los continentes europeo y americano.

La empresa del aviador francés presenta grandes y graves riesgos. Sin embargo, confía vencerlos todos y así se le desea fervientemente desde todos los lugares del mundo.

Por qué se apaga el fuego con agua

El fuego es el resultado de la combinación de los cuerpos combustibles con el oxígeno que se encuentra en la atmósfera en estado normal, mezclado con azoe. Para hacer arder un trozo de madera, por ejemplo, hay que producir en primer lugar una temperatura tal que su combinación con el oxígeno pueda producirse, temperatura que, una vez iniciada, aumenta por sí misma a causa de la gran cantidad de calor que se desprende. Para detener la combustión es necesario, o suprimir el contacto con el oxígeno, lo que se hace con los fuegos en chimenea obturando el orificio superior, para anular el tiro, o enfriando suficientemente el hogar para que su temperatura baje por debajo de la que se necesita para la combustión. Para este se emplea el agua. No es solamente el contacto con este elemento lo que apaga el fuego, sino también la gran cantidad de calor que el agua toma al fuego para transformarse en vapor, lo cual enfría bastante las materias combustibles para que no se combinen con el oxígeno.



A vosotras, sí, a vosotras que en el barullo de la juventud habéis sentido nacer en vuestros corazones esas chispas momentáneas ante la presencia de aquello que ha fascinado vuestras miradas. A vosotras, repito, viejas amigas, que por discreción no quiero estampar vuestro nombre, que me habeis inspirado las páginas más sublimes, por nacerme éstas del corazón, y porque quizá entre vosotras os haya sucedido algo igual o parecido a lo que voy a continuación a relatar.

I

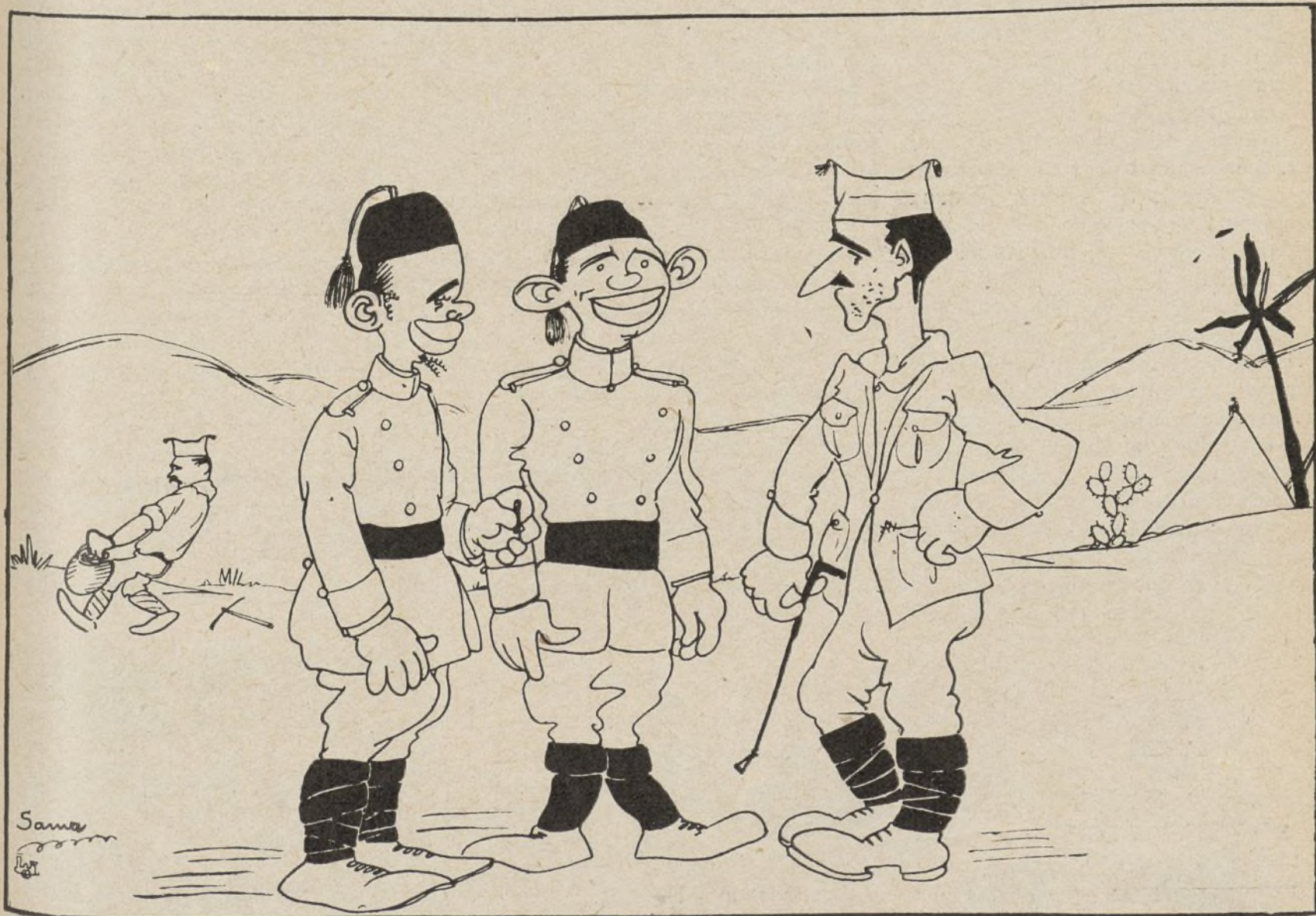
El sol luce esplendoroso como un dios áureo, en la plenitud del mediodía, entre el dilatado azul del cielo. La paz del pueblo, sólo turbada por el yunque, la sierra y la hojalata, reposa entre las calles del pueblo valenciano, todo blanco, en medio de una espléndida campiña verde por las viñas y olivares, como una paloma entre las ramas del nido. En el centro del pue-

MANCHAS DE TINTA

Honor militar...

blo, como un titán que tiene a sus pies a sus vasallos, se yergue la torre-campanario, que parece besar con su frente de piedra el turquí chispeante de los cielos. Es a mediados de mayo y las alocadas y voluptuosas golondrinas clavan en el éter sus saetas de azabache, aromatizado por las oloríferas plantas de los huertos y las flores de los tiestos de balcones y ventanas. Una calle estrecha y larga, de casas uniformes, con aleros que dejan caer sus largas y punteagudas sombras. Una pequeña ermita se destaca en la uniformidad de la calle, con la pequeña espadaña, que guarda una pequeña campanita. Todo en la calle es quietud y claridad solar, entre chirridos monorrítmicos de las negras golondrinas.

En una de las casas de la calle se destaca con un balcón cubierto con una verde persiana, con los hierros embellecidos de florecidas enredaderas y de macetas con plantas aromáticas. El balcón parece más un nido que otra cosa. En él se ve una mocita de ojos negros y llenos de fuego, que reposa en una silla de mimbres, haciendo ganchillo. Es una mujer florecida en plena juventud, con todos los encantos y atractivos de su sexo. Parece ensoñar a la sombra que la envuelve, oyendo el piar de los pájaros que revolotean a su alrededor. De cuando en cuando, rompe el silencio, entonando una de esas canciones que tienen todos los gorjeos y acentos de la tierra. Es su voz fina y melodiosa, que armoniza el ambiente cálido de la mañana primaveral. Cuando concluye de cantar, un suspiro suena de su pecho, moviendo las armoniosas curvas de sus senos tentadores. Sus miradas se fijan distintas veces a lo largo de la calle, como buscando algo que ansía su corazón juvenil. Una



Dib. Sama.—Madrid

Un Regular.—Aunque nos hiciéramos cristianos nunca podríamos subir a vuestro Cielo.

El de la Legión.—¿Por qué?

Un Regular.—Pues porque al Cielo van los buenos, pero no los Regulares.

larga nostalgia resalta en el fondo de sus miradas, como ansiosas de contemplar a algo que guarda largo tiempo en el fondo de su alma. Es una de esas jóvenes que aguardan en su soledad la venida de un príncipe encantado, que a través de los días va disminuyendo en categoría. Su mirada va a lo largo de la calle, cuantas veces como oye el menor ruido de pisadas. Unas veces son las viejas que lajo el velo de luto llevan escondido el mugriento y grotesco rosario; otras el cura que se destaca en su negrura. Pero en todo esto oye el paso rítmico y pausado de alguien que ella desconoce. Y pronto vuelve la mirada para ver quién es, quedando sorprendida al ver la arrogancia de un hombre alto y fornido, que, con marcialidad, viste uniforme militar. Su mirada queda turbada al verle dirigirse hacia su balcón. Le ve acercarse sintiendo la emoción de lo que el corazón turba. El militar, al llegar frente al balcón, levanta inconsciente la mirada, quizá llamándole la atención el balcón florido, cruzándose con la de la joven, que la inclina al suelo ruborosa. El militar para su paso rítmico y marcial al ver aquella mujer encantadora, soltando sus labios una frase que agrada siempre el oído sensible de la mujer. Le ve poco después desaparecer por el extremo de la calle, prestando atención hasta el último rumor de las pisadas rítmicas y marciales del militar desconocido.

Pronto conoce ella que aquel hombre, aparecido por casualidad y por primera vez ante sus ojos, no puede ser un hombre indiferente, puesto que su mirada al cruzarse con la suya, le ha encendido un fuego desconocido hasta entonces, con la chispa de la unión de ambas. Perturbada, se levanta, coge distraída una rosa de un tiesto y suspira con emoción, pareciendo decir: "¡Cuánto me gusta! No le des-

preciaría si me diese la menor prueba de amor".

II

Han transcurrido unos meses desde aquella mañana de primavera. En la misma calle de igual pueblo se desarrolla nuestra acción. Toda ella abraza de calor en la hora de mediodía. Las mismas golondrinas, los mismos acentos de quietud. El sol luce como una patena dorada en el altar infinito de los cielos. Todo parece inmutable en la fisonomía de aquel ambiente pueblerino. En medio de aquella cálida hora, buscando la parte de la sombra que producen las paredes, pasean una pareja de jóvenes. Ella es la mujer de ojos negros y llenos de fuego, y él el joven militar de pasos rítmicos y marciales. Ambos dialogan amables y risueños; pero en la expresión de él se le nota un acento que, queriendo fingir, no puede ocultar como serían sus deseos. Ella le mira embelesada, pero sufriendo, con todo el corazón consternado, porque los juramentos y las promesas del militar no son tan veraces como él afirma. Es esa pena de duda que flota siempre en la imaginación de toda mujer honrada, cuando ama. Quiere creerle porque le ama, pero siente en el fondo una especie de duda para que la unión de sus corazones pueda ser perfecta. Pasean de arriba a abajo de la calle, parándose de cuando en cuando, cuando la conversación se hace más amena e interesante. Se miran y en sus miradas estaba dicho todo lo que callan. Ella le miraba con zozobra y cariño y él con amor y compasión. La joven parecía comprenderlo; por eso le preguntó emocionada:

—¿Me quieres?

—¡Sí, te quiero!—le respondió el militar.

Y apenas estas palabras se expresa-

ron, dándose la mano, se separaron, él con la frente inclinada, dando señales de los efectos de su corazón, y ella activa, viéndole desaparecer con los pasos rítmicos y marciales, pero con el corazón henchido de zozobra.

III

La tarde muere lentamente, bajo los brazos macilentos del ocaso. Es una tarde fría y otoñal de monótona melancolía. En una habitación pequeña y sencilla, amueblada con unas sillas de rejillas, un par de mecedoras, una cómoda con retratos e imágenes, un diminuto velador, se halla sentada la joven de ojos negros y llenos de fuego, con actitud de abatimiento. La luz crepuscular penetra por los cristales del balcón, a través de los encajes del cortinaje, apagándose lentamente, dejando la habitación sumida en tinieblas. Suenan las solemnes y litúrgicas campanas de la oración, cual si fueran lágrimas de cera que caen sobre el pueblo. La joven oye las campanas con emoción, cual si fueran a herir la sensibilidad de su espíritu. Se levanta y enciende un diminuto quinqué que hay sobre la cómoda y se sienta en una de las mecedoras. Con emoción saca del pecho una carta y la lee a la escasa luz del quinqué. A medida que avanza en la lectura, su emoción se excita al leer: "Siento revelarte una verdad que se que te causará daño. Te he amado, sí; pero antes he amado a una mujer que le he robado la honra y mi honor de militar me obliga a cumplir con el deber de su defensa." Al llegar a este punto la carta crispó sus manos y cayó entre los pliegues de su falda y sus ojos soltaron un raudal de lágrimas, que mojaron la carta que le causaba tanto dolor.

J. BORT VELA



LOS BARCOS EN MINIATURA

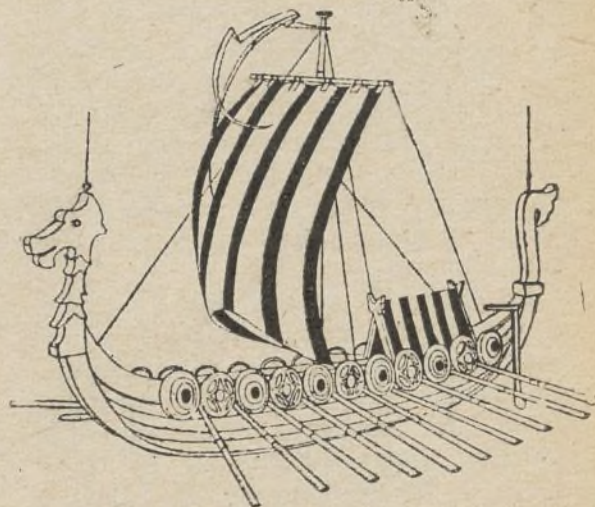
A lo largo de las costas cantábricas y mediterráneas se alzan en España innumerables ermitas, santuarios de Virgenes y Santos patronos de los navegantes y gente de mar. Unas se yerguen sobre los acantilados, dominando, como faros de esperanza, las llanuras marinas; otras se esconden en valles silenciosos y apartados, a cuya paz augusta llegan los ruegos angustiosos del creyente.

A través de la suave penumbra del santuario, se destaca sobre la mancha blanca de las paredes el altar barroco de viejo dorado y se dibujan los pendones y estandartes policromos de las cofradías. De los muros cuelgan infinitos exvotos; cuadros de ingenuidad impresionante, pero de técnica

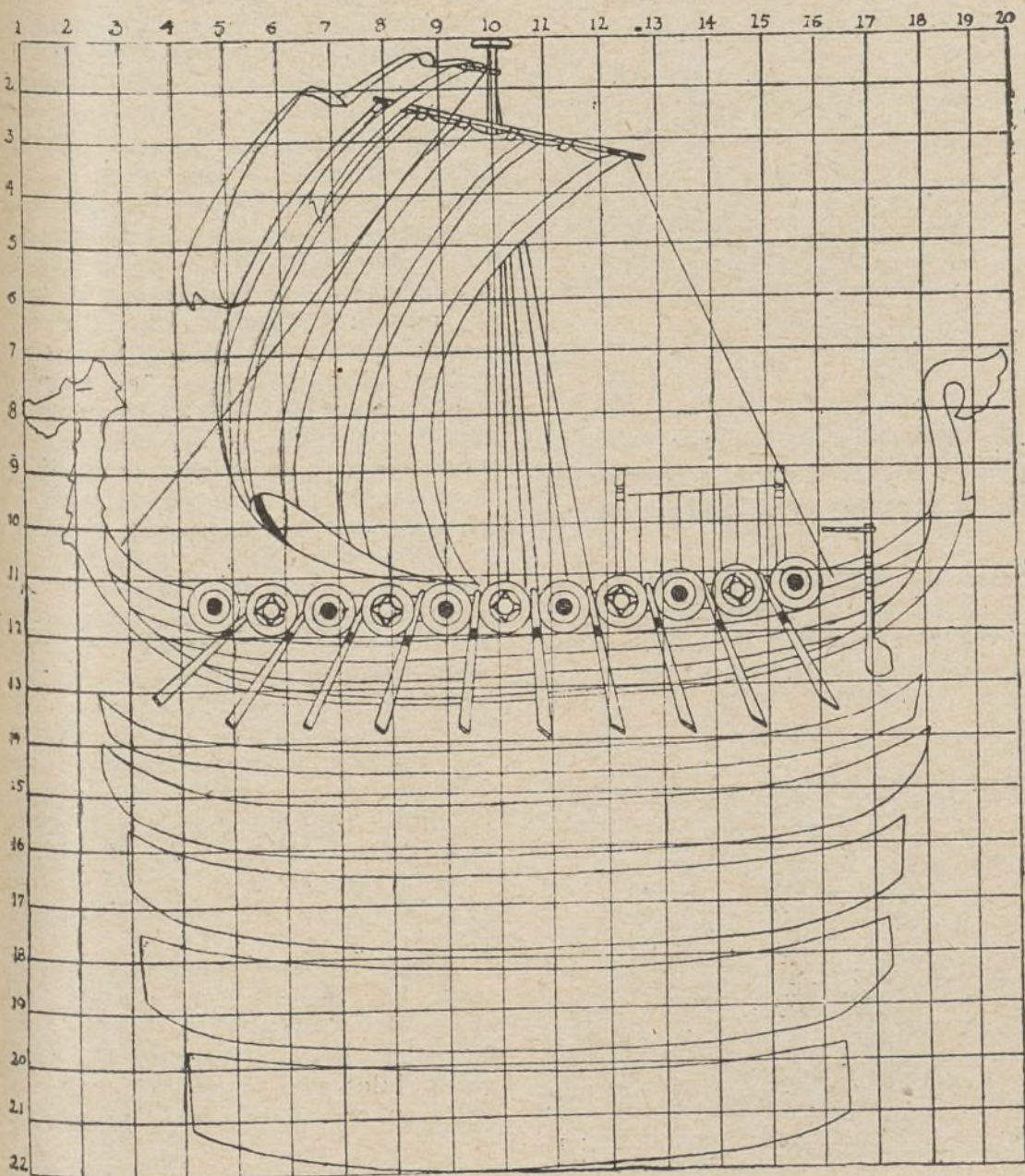
bárbara, facsímiles en cera de pies, brazos y cabezas.

En casi todas estas ermitas se ven también, pendientes del techo, preciosos barcos en miniatura, de diversas épocas y formas, pero de maravillosos detalles y de bellísimas líneas. Son exvotos de navegantes, expresión artística y concreción perenne de un momento de peligro, de una plegaria, de una promesa.

Tal barco en miniatura es fiel reproducción de un gran velero que víctima de tragedia marítima—tempestad, ciclón equinoccio, incendio o abordaje—se perdió en los mares, y cuya tripulación se salvó milagrosamente. El diminuto navío fué labrado pacientemente, entre recuerdos y añoranzas,



Embarcación Viking de los antiguos marinos escandinavos



Dibujo cuadriculado de la embarcación Viking y de las piezas que forman su casco

por un superviviente en la holgura pacífica del hogar y llevado en devota peregrinación a la ermita solitaria.

Los pequeños bajeles constituyen, pues, verdaderas reliquias navales.

Suspendidos como están de la nave del templo, se pueden apreciar sus formas y detalles desde diferentes puntos de vista, y admirar las líneas de amura y de agua, los tonos de la pintura antigua de los cascos, la arboladura airosa, el velamen y las banderas que ondean en los palos.

Las ermitas que se alzan a lo largo de las costas cantábricas y mediterráneas pueden ser consideradas como verdaderos museos de náutica donde es dado estudiar las producciones del arte naval a través de varias épocas, y la técnica de la construcción de los buques de vela que han surcado los mares ibéricos.

Modelos de galeones del siglo XVI existen en las ermitas de Santa Cristina, Lloret de Mar, Vinyet de Sitges y en el Monasterio de Montserrat. Bonitos bergantines del siglo XVIII en las ermitas de La Cisa en Vilasar de Mar, de la Misericordia en Canet y en el Vilar de Blanes. Veleros del siglo XIX en la parroquia de Tossa y en las ermitas de San Sebastián en Palafrugell, y de San Telmo en San Feliu de Guixols. Hay también pequeños modelos de buques antiguos en el "Cau Ferrat" de Sitges, en la "Proa" de Lloret de Mar, en el "Convent" y en la "Casa de la Creu" de Blanes, y en el castillo de Tamarit, en Tarragona.

Algunos de estos bajeles en miniatura, que se conservan tradicionalmente en las familias o han venido a parar

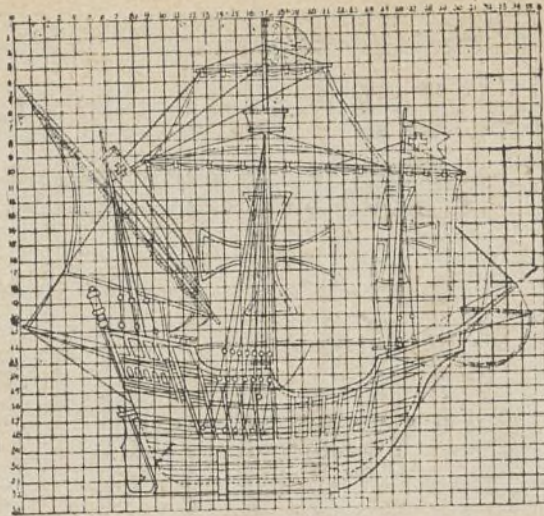
a los museos, tienen diferente origen que los que penden de las bóvedas de los templos con carácter de exvotos. Tal de ellos está labrado por el capitán de un velero, para perpetuar en su descendencia el recuerdo del barco en que navegó, surcando gloriosamente los mares todos del globo; tal otro está hecho por un carpintero de ribera, en memoria de aquel gran buque de vela que construyó en sus astilleros. Transmitidos de generación en generación y guardados con respetuoso cariño como blasón y ejecutoria familiar, lucen en el rincón apacible de un gabinete o sobre la repisa de una chimenea.

La elegancia de sus líneas, lo airoso de su arboladura y velamen, el extraordinario mérito de su pacientísimo trabajo y la belleza del conjunto, dan a estos barquitos un elevado valor artístico, independiente de su valor histórico. Modernamente este valor artístico es realzado por el favor de la moda. En el extranjero, como en España, es de buen tono poseer un ejemplar de estos buques en miniatura, y si es auténtico, mejor.

Suspendido del techo, descansando sobre una repisa o encima de una librería, entre tánagras, hierros y cerámica de época, el bajel diminuto es sello de distinción y buen gusto como objeto artístico de elevada categoría.

Los anticuarios recorren los pueblos de las costas catalanas y vascongadas en busca de ejemplares auténticos para surtir a sus clientes. El capricho suele costar caro; pero no es indispensable hacer un gran desembolso para poseer un hermoso modelo de barco de época, ni es preciso contribuir a que se despoje a nuestras ermitas de sus exvotos, que sacados de su natural ambiente pierden un valor característico y efectivo que sólo allí pueden conservar. Hemos dicho que, prescindiendo de su valor histórico, un modelo de barco en miniatura tiene un alto valor artístico, y este valor pueden tenerlo igualmente los modelos que nosotros podamos construir. Tendrán, además, a falta del histórico, el valor incomparable de ser obra nuestra, y de quedar constituidos en recuerdos nuestros personalísimos.

Es posible—y no es caro—construir hermosos modelos de barcos en miniatura, para quienquiera que posea un poco de maña y un mucho de paciencia. Claro está, que para construirlos con absoluta independencia, y por propia inventiva, sin modelo, sin guía, de propios recuerdos y conocimientos anteriores—como lo hacían aquellos antiguos navegantes que labraban su exvoto para la ermita—, se requieren grandes conocimientos de técnica naval, y antigua y larga familiaridad con los aparejos de maniobra de los buques de vela, con las bigotas, motones,



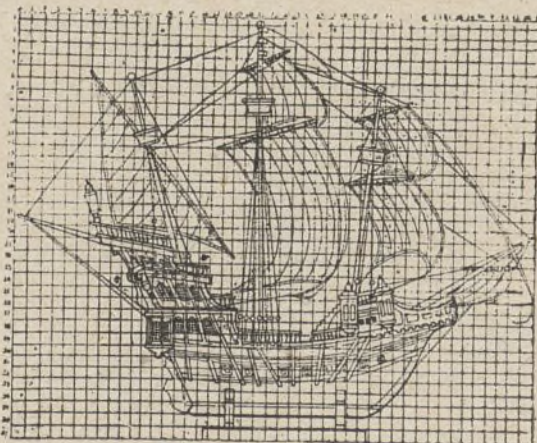
La "Santa María" en dibujo cuadrulado para hacer fácil su ejecución

jarcias, burdas y obenques... Por esta razón los carpinteros de ribera o constructores navales son los que construyen barquitos más perfectos, a escala, con todas sus características matemá-



El "May-Flower", antiguo barco inglés en el cual llegaron a Norteamérica los primeros colonizadores ingleses

ticamente reducidas a una misma proporción y por la misma causa, son los navegantes mañosos los mejores aparejadores de estos buques en miniatura, constructores de arboladuras



Dibujo plano cuadrulado del modelo de galeón español

perfectas, de justas medidas, en las que la proporción de sus piezas y el grosor de sus cuerdas y jarcias componen un todo armónico, digno de figurar en un museo naval.

Pero no es preciso ser lobo marino para construir barquitos de muy estimable valor estético. Con maña y paciencia, la afición y un buen modelo o guía pueden suplir la falta de conocimientos técnicos.

Vamos a dar una ligera idea e instrucciones generales sobre la construcción de estos barquitos por aficionados y con elementos que se pueden tener a mano, el reseñar detalladamente la construcción de un modelo concreto y determinado de buque de vela característico, con la descripción de sus piezas y partes a escala, y el modo de montarlo, armarlo, aparejarlo y decorarlo.

Lo primero que se necesita es escoger un modelo de barco para reproducirlo al tamaño que se desee; este modelo puede ser o bien otro barco en miniatura ya construido, o un dibujo muy claro y detallado a modo de plano, de un barco determinado.

En definitiva; lo primero que hay que procurarse, o hacerse uno por sí mismo a la vista de un modelo real, o con la debida documentación, son unos dibujos o planos—de frente, de costado, etc.—del buque que se quiere reproducir, hechos sobre un papel cuadrulado, y de manera que se detallan todas las piezas, "en su rigurosa proporción". El fin de estos dibujos es el poder determinar con exactitud sobre la cuadrícula el tamaño o medidas de cada una de las piezas, y de este modo construirlas todas en la debida proporción. Porque hay que tener en cuenta que guardar la proporción debida entre todas las partes del buque es cosa esencial, no solamente para su valor técnico, sino también muchas veces hasta para su valor artístico. Se ven a veces barquitos maravillosamente labrados, que suponen en su artífice extraordinaria habilidad, pero que por la desproporción entre el casco y la arboladura, o entre algunas de sus partes de más visualidad, resultan antiestéticos conjuntos.

Con los dibujos cuadrulados a la vista, hay que fijar las medidas del casco, del timón, de los mástiles, de las velas; hasta al escoger las cuerdas o hilos para el cordaje hay que tener en cuenta su grosor proporcional.

Se suele comenzar por la construcción del casco. Según el tamaño que hayamos escogido para nuestro modelo, el casco puede ser hecho de un sólo bloque de madera vaciado, o de

varias piezas de madera a modo de costillas, o de cartón. Si ha de hacerse con un solo bloque de madera, se determinan las tres dimensiones máximas del casco del barco—largura, anchura y altura— y se corta un trozo de madera blanda, en forma de paralelepípedo, de las dimensiones deseadas. Entonces, con un cortaplumas afilado se va rebajando y tallando con mucho cuidado, hasta darle las formas curvas del modelo. Las líneas de ensambladuras del costillaje se pueden imitar rayando los costados del casco con un clavo afilado.

Otro sistema de construir el casco es el siguiente. Se corta de madera dura una pieza plana de conveniente grosor, y en ella se dibuja la línea que forman la quilla del modelo con el tajamar y la popa; se corta la tabla por esa línea, y la pieza que resulta viene a ser una especie de columna vertebral del barco, que correrá por su plano longitudinal de simetría de proa a popa, dibujando su línea de perfil y formando la quilla. Sobre esta pieza fundamental se irán montando la popa y las costillas del barco; éstas se hacen de delgadas tablillas afiladas por sus extremidades; se insertan por ellas en unas ranuras que la pieza central lleva en la línea contorno de proa y de popa, y se pegan con cola unas a otras. A veces el costillaje del barco se hace de cartón, con piezas cortadas adecuadamente para que al clavarlas a la pieza central resulte el combado característico del casco del barco.

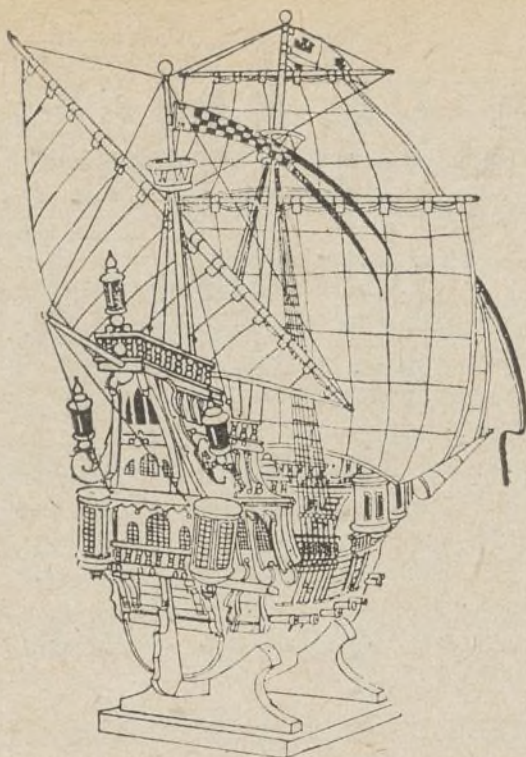
Sobre la pieza fundamental y el costillaje del casco se monta la pieza de cubierta, hecha de cartón o de tabla delgada. Sobre ella se van levantando los castillos y toldillas de proa y popa que tenga el modelo, y las bordas, con sus troneras, barandillas, etcétera, etc.

Los materiales son siempre tabla de madera blanda y cartón, y para unirlos se emplean la cola, la goma, el sindetikon, puntas finas, etc. No se pueden dar instrucciones más concretas no tratándose de un modelo determinado, sino que hay que confiar la realización y la solución de cada problema a la maña y habilidad del artífice.

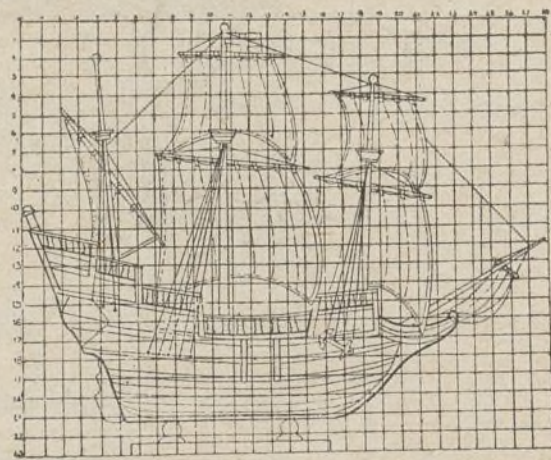
Los mástiles se construyen de madera de pino cortada en el sentido de las vetas. Las vergas y toda clase de palos de la arboladura, asimismo de pino, en las debidas proporciones.

El cordaje se hace de finos cordales de cáñamo o de hilo, y aun de alambre esmaltado o cable eléctrico, según el grosor que deba tener y la fuerza que haya de hacer.

Las velas y banderas se pueden hacer de papel, de tejido de algodón o de seda. Las velas se tiñen según el modelo, de color canela claro, o



Modelo de galeón español; tipo característico de aquellas hermosas embarcaciones, las más elegantes que surcaron los mares



Dibujo cuadriculado del "May-Flower"



La "Santa María", la carabela que con la "Pinta" y la "Niña" trazaron la primera ruta de América

café, o rojo. Para darles la curvatura que adoptan las de los buques cuando las hinche el viento, se monta su borde inferior sobre un alambre delgado debidamente curvado. Sirve también para esto exponer la vela, recién teñida y ya montada, a la corriente de un ventilador eléctrico hasta que se seque. En las banderas y flámulas se pintan o imprimen los colores y empresas del modelo.

Las velas se unen a las vergas con hilo y goma, o con pedacitos de papel engomado. Cuando las velas se han fijado a las vergas, éstas se montan sobre los mástiles con pequeños clavitos o con alfileres.

Cuando ya se han fijado las vergas con sus velas en los mástiles, se montan éstos en el barco, introduciéndolos en agujeros hechos a este efecto sobre la cubierta y en la pieza central del buque.

El acabado y decoración del pequeño barco, las barandillas, linternas, farolas, toldillas, etc., se hacen con pequeñas piecitas de madera, cartón, plomo, hoja de lafa, mica, cristal, celuloide, película de fotografía, botones, abalorios, maña y recursos del artífice.

Montada la arboladura y decorado del barco, se pinta con cola y se le dan dos capas de pintura y de barniz.

Entonces es cuando se pone el cordaje. Está hecho de hilos, cuerdas y alambres que se sujetan a los palos y a las bordas con nudos o con pequeños clavitos, o con alfileres, o introduciéndolos en pequeños agujeros, etcétera.

Aun cuando la obra no sea un modelo acabado de ebanistería, puede ser un gracioso modelo de mérito artístico y técnico, digno de figurar en un rincón grato del hogar.

Sobre todo si el pequeño barco es copia de algún otro histórico y famoso, el interés de nuestra obra subirá de punto.

En estas páginas reproducimos en perspectiva y en plano cuadriculado los modelos de algunos barcos famosos: un tipo de embarcación Viking, de antiguos marinos escandinavos, notable por la pureza y gracia de sus líneas; el "Santa María", la capitana de la flota en que Colón descubrió las Américas; el "May Flower", el buque en que arribaron a tierras de Norteamérica los primeros colonos ingleses, y un modelo de galeones españoles que eran los más elegantes que surcaron los mares, y cuya realización exige notable paciencia y maña.

Mucho podría decirse sobre la construcción de un tipo determinado de barco velero, pero por hoy baste con lo dicho.

Emerenciano ROIG RAVENTOS

SECCIÓN DE PASATIEMPOS

POR RAMÓN MARAVER

CONCURSO

DE AGOSTO Y SEPTIEMBRE
DE 1926

BASES

1.^a Los premios serán dos: Al concursante que lleve mayor número de soluciones exactas a los pasatiempos que se publiquen en los números de ARMAS Y LETRAS, correspondientes a los meses de agosto y septiembre se le regalará una magnífica pluma estilográfica; al que ocupe el segundo lugar un juego de "Mah-Jongg", y si varios concursantes remitiesen igual número de soluciones exactas, se sortearán los premios entre ellos.

2.^a Todas las soluciones habrán de remitirse reunidas del 1 al 20 de octubre próximo, haciendo el envío a mano, Calvo Asensio, 3, o por correo (apartado 8.043), indicando siempre en el sobre: **Para el Concurso de pasatiempos**, Ramón Maraver, redactor de ARMAS Y LETRAS.

3.^a Para optar a los premios es indispensable enviar las soluciones acompañadas de los cupones correspondientes al Concurso. A los suscritores les bastará con indicar esta circunstancia.

4.^a Terminado el plazo de admisión de pliegos, se publicarán las soluciones, nombres de los concursantes que las hayan enviado exactas y fecha del sorteo de los regalos, si fuesen varios.

Los regalos podrán recogerse por los agraciados tan pronto sean designados, en nuestra Administración, cualquier día laborable, de cuatro a siete de la tarde, previa la presentación de un recibo firmado por el concursante.

R. M.

Cupón núm. 7

de la serie de nueve, que deberá acompañar al pliego de soluciones del CONCURSO de agosto y septiembre

DESPEDIDA

El hijo del tío Bellota se despide de su padre, pues va al servicio militar.

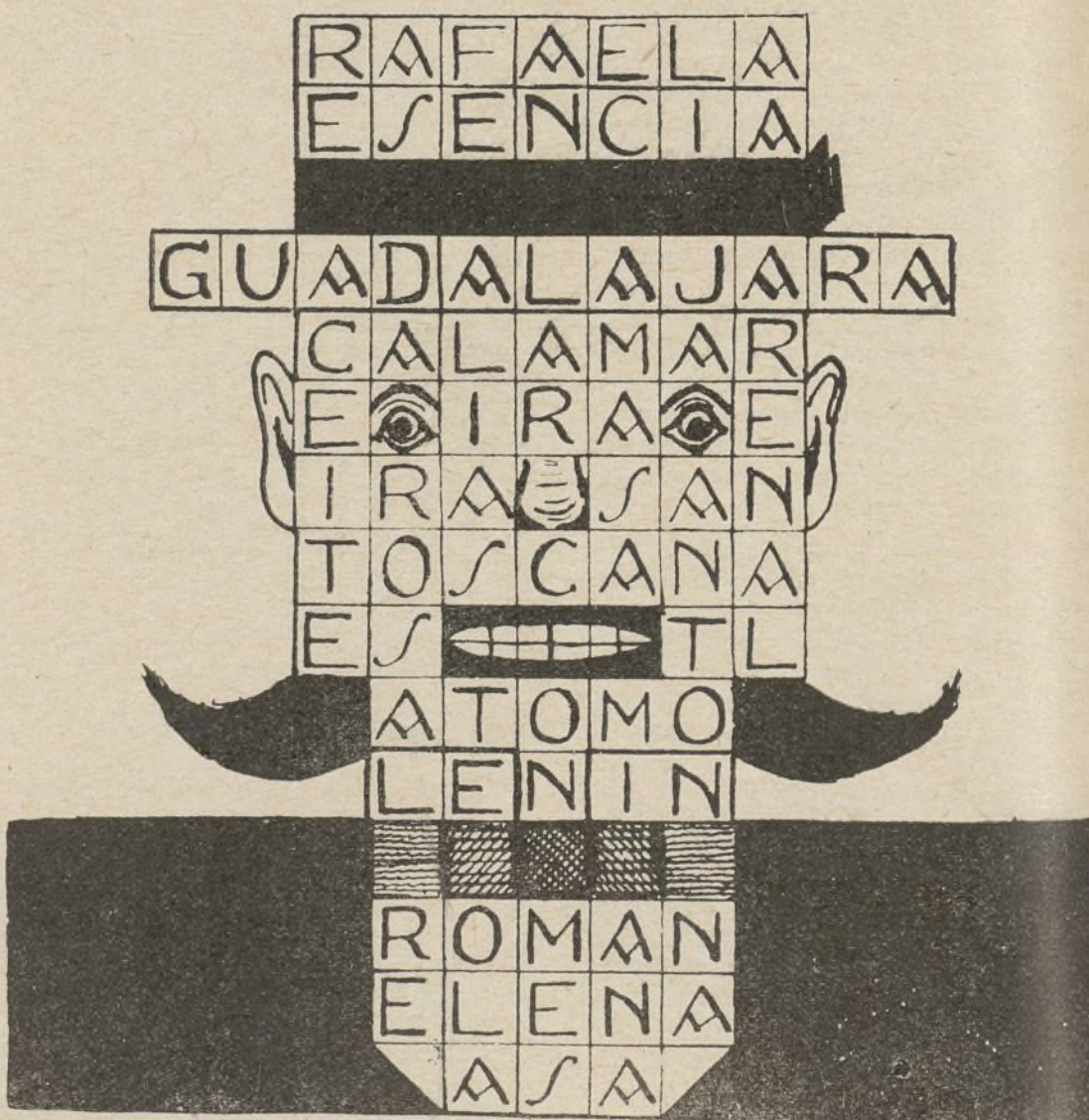
—Mira, hijo mío—le dice aquél—, no te olvides de que soy mu probe, y mientras sirvas al Rey, ya que no pués ayudarme a cavar, mándame toa la caza que puedas, aunque sea palomas o gorriones.

—¿Y cómo quíe usted que cace, siendo soldado?

—¡Toma! ¿Pues no te han destinao a cazadores?

¿QUE EJEMPLARES QUIERE? N.º 16

X X
500
A
X



Resultado del pasatiempo de palabras cruzadas publicado en el número anterior.
(Fuera de concurso.)

VIAJANDO

Dos matracos que viajaban en ferrocarril:

—Corremos mucho, ¿verdad?

—¿Que si corremqs? Lo menos estamos a seis leguas de aquí.

NO TENIA TIEMPO

Escribía un amigo a otro de provincias, y empleó tres pliegos. Al final puso esta

Postdata.—Amigo mío, te escribo esta carta tan larga, porque no he tenido tiempo de escribirla más corta.

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-uritarios.

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

PLANOS 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

Perseverane 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-

Precio del frasco, 1,75 pesetas

UNICO FABRICANTE DEL ACREDITADO

BARNIZ AMARILLO

I. RODRIGO



TOLEDO, 90

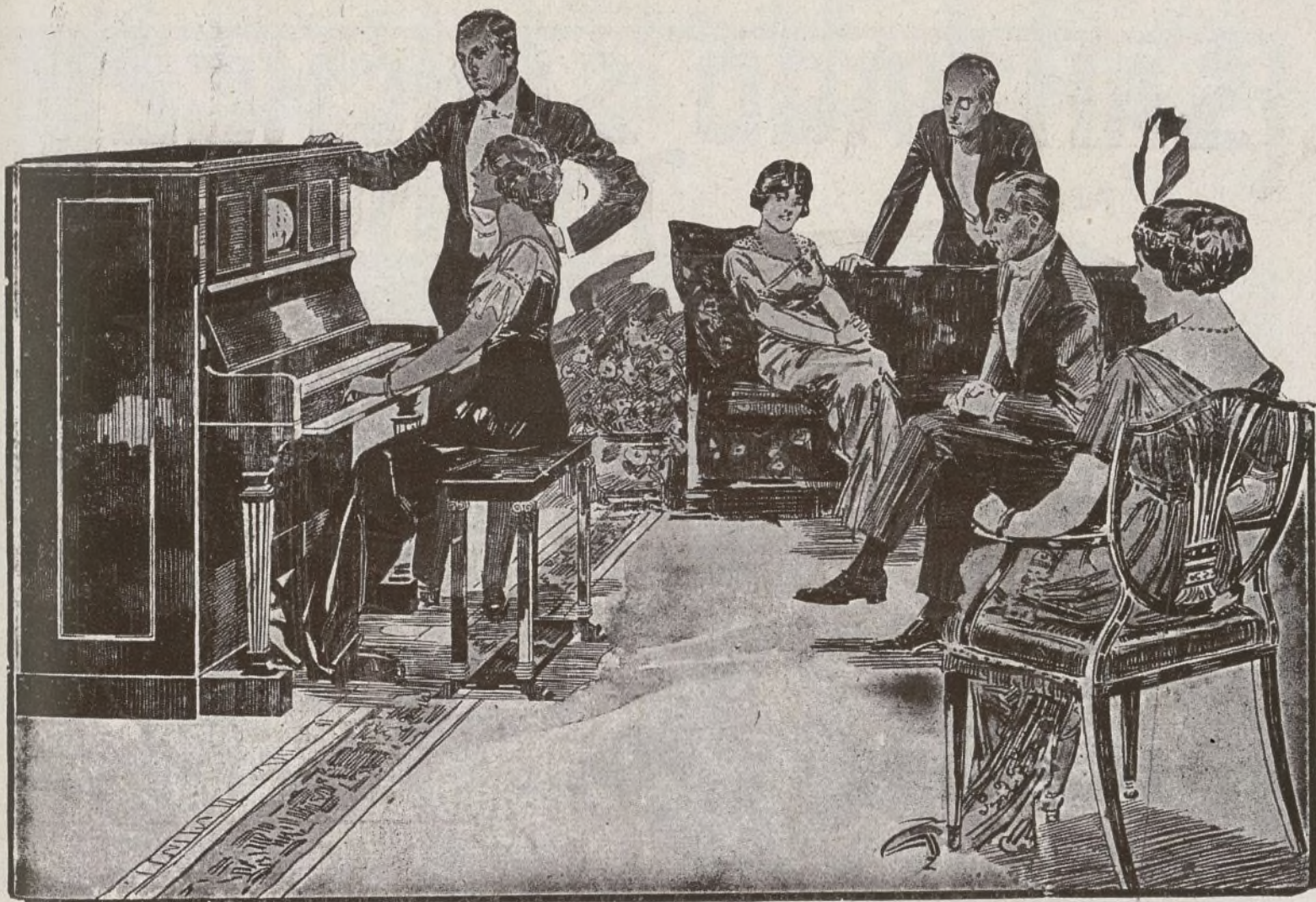
MUESTRAS A DISPOSICION DE LOS
SEÑORES JEFES QUE LO SOLICITEN

PARA CORREAJES DE EL GUARDIA CIVIL

Marca "EL TRICORNIO"

MADRID





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

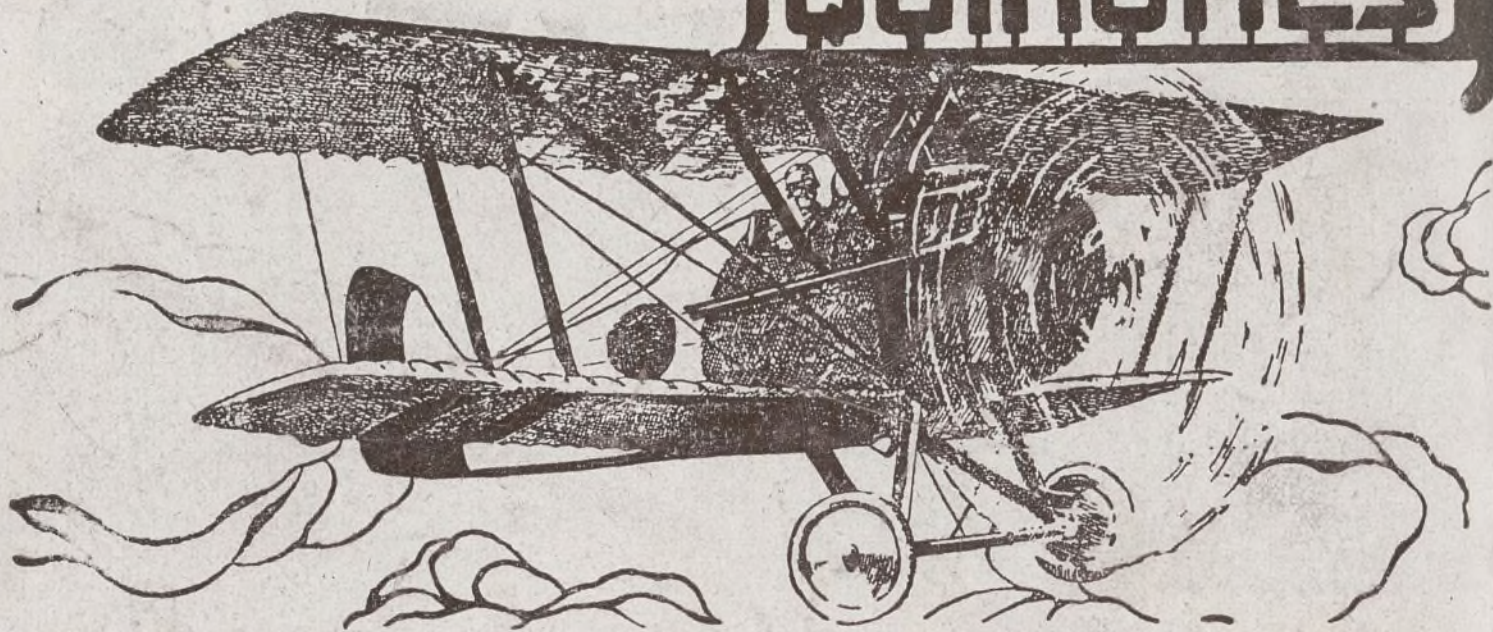
THE ÆOLIAN COMPANY

S. A. E

AVENIDA CONDE PEÑALVER, 24

MADRID

SANTIAGO SANCHEZ QUINONES



ACCESORIOS

para Automóviles, Globos y Aeroplanos

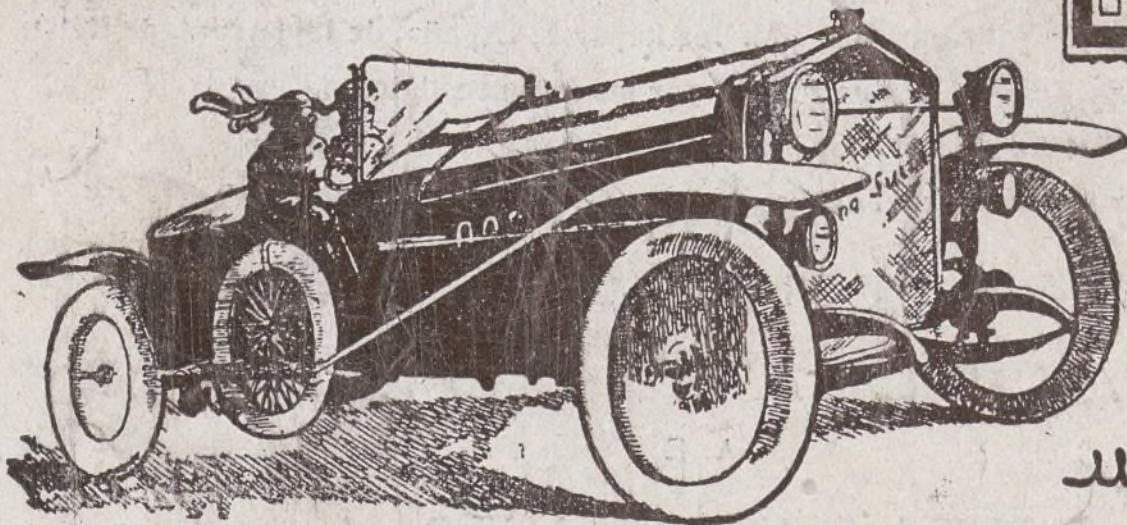
PROVEEDORES DE LA AERONÁUTICA MILITAR DE ESPAÑA

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. Chéreau

PRENSA NUEVA, CALVO ASSENSIO, 3. — MADRID