

ARMAS Y LETRAS

ARTE • CIENCIAS • INVENTOS • VIAJES • DEPOR-
TES • LITERATURA • PASATIEMPOS • CURIOSIDADES •
VULGARIZACIONES CIENTÍFICAS

DIRECTOR - PROPIETARIO

VICENTE VALERO DE BERNABÉ

AÑO IV

Número 49



Ayuntamiento de Madrid

LA PISTOLA NACIONAL



REGLAMENTARIA-EN-EL-EJÉRCITO-ESPAÑOL.

FABRICANTES: { GUERNICA
{ ESPERANZA Y UNCETA. { (VIZCAYA)

DELEGACIÓN GENERAL: A.V.D. BERNABÉ
MAYOR 86 MADRID

Unica reglamentaria en el Ejército.
Unica reglamentaria en el Cuerpo de Carabineros,
en el Cuerpo de Prisiones y para los Jefes
y Oficiales de la Guardia civil.

CALIBRES, 9 mm. 7'65 y 6'35

Los señores Jefes y Oficiales pueden adquirir a plazos estas pistolas
por conducto de

ARMAS Y LETRAS

Ayuntamiento de Madrid

INDUSTRIA Y COMERCIO DE MADRID

CASAS QUE DEBE USTED VISITAR

MENA
FOTÓGRAFO
CARRETAS, 39
(Frente a Romea)

Tres carnets para identidad 3 pesetas.
Ampliaciones de SS. MM. del uniforme
que se desee para cuartos de banderas y
estandartes a 25 petas. Novedad foto-
gráfica, 33 calcomanías para aplicarse en
papel, cartas, cintas, esmaltes, 5 pesetas

**COMPañIA GENERAL DE AGUAS
MINERALES**

REINA, 29 Y 31

Teléfono M. 1444

Admón. de Loterías núm. 16. -- P. de Santa Cruz, 2
Su Administradora D.^a Felisa Ortega, remite a provincias, ultra-
mar y extranjero los pedidos que le hagan, siempre que vengan
acompañados de su importe.

BLANCO HUECAS

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

Joyería Hispano-Belga

MONTERA, 22

Joyas artísticas y econó-
micas. Relojería garanti-
zada de todas marcas.

CAMAS Y MUEBLES ECONOMICOS
NO DEJE USTED DE VISITAR ESTA CASA

Balbino Díez García. PELAYO 70 (próximo a Fernando VI).

MATERIAL ELÉCTRICO A. PAJARES
LAMPARAS DE TODAS CLASES Jardines, 7 y 9
Descuento de 5 por 100 sobre toda venta que haga la casa a los
militares que lo acrediten.

Construcciones en zinc, plomo, palastro y cha-
pa galvanizada.

Hilario Puerta García. *.* Primera casa en envases para aceite.
Postigo San Martín, 7.—Teléfono 3.378

AVISO: La casa que más paga oro, plata,
platino, dentaduras, alhajas y pape-
letas del Monte Plaza de Sta. Cruz, 7 (platería).

R. FERNANDEZ ROJO, GRABADOR

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

LA OCASION

COMPRA y VENDE
motocicletas, bicicletas,
accesorios, gramófonos
y discos.

Mayor, 68

CASA HERNANDO
MAYOR, 29
Teléfono 2485 M

Venta de toda clase de máquinas de escri-
bir. Reparaciones muy económicas. acce-
sorios de toda clase. Cintas, papel, car-
bón, tampones y efectos de escritorio. Se
hacen abonos para Madrid y provincias.
Presupuestos gratis.

Servicio de la Compañía Transatlántica

LINEA DE OUBA-MEJICO

Saliendo de Bilbao, de Santander, de Gijón y de Coruña para Habana y Veracruz. Salidas de
Veracruz y de Habana para Coruña Gijón y Santander.

LINEA DE BUENOS AIRES

Saliendo de Barcelona, de Málaga y de Cádiz para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y
Buenos Aires, emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires y de Montevideo.

LINEA DE NEW-YORK, CUBA-MEJICO

Saliendo de Barcelona, de Valencia y de Cádiz para New-York, Habana y Veracruz. Regreso
de Veracruz y de Habana, con escala en New-York.

LINEA DE VENEZUELA-COLOMBIA

Saliendo de Barcelona, de Valencia y de Cádiz para las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, San-
ta Cruz de la Palma, Puerto Rico y Habana. Salidas de Colón para Sabanilla, Curaçao, Puer-
to Cabello, La Guayra, Puerto Rico Canarias, Cádiz y Barcelona.

LINEA DE FERNANDO POO

Saliendo de Barcelona, de Valencia, de Alicante y de Cádiz para Las Palmas, Santa Cruz de
Tenerife, Santa Cruz de la Palma y puertos de la costa occidental de Africa. Regreso de Fernan-
do Poo, haciendo las escalas de Canarias y de la Península indicadas en el viaje de ida.

Además de los indicados servicios, la Compañía Trasatlántica tiene establecidos los especia-
les de los puertos del Mediterráneo a New-York, puertos del Cantábrico a New-York, y la línea
de Barcelona a Filipinas, cuyas salidas no son fijas y se anunciarán oportunamente en cada viaje.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, a quienes la Com-
pañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servi-
cio. Todos los vapores tienen telegrafía sin hilos. También se admite carga y se expiden pasajes
para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. Las fechas de salida se anun-
ciarán con la debida oportunidad.



Roca

Fotografía

AMPLIACIONES MAGNÍFICAS Y ADMIRABLES
RETRATOS DE BODA
son sus especialidades

TE TUAN-20



FABRICA DE GORRAS DE UNIFORME

GORRAS KAKI ULTIMOS MODELOS • ROSES • CHACOTS • KALPANTS

F. VILLAVEVERDE

Calle Mayor 39. MADRID Envios a Provincias

HIJOS DE JUAN BAUTISTA FEU

DESPACHO: MONTERA, 19

(FÁBRICA: MESÓN DE PAREDES, 79)

MADRID

Establecimiento de toda clase de artículos militares, premiado con diplomas de Honor y Medallas en las Exposiciones a que ha concurrido.
Fábrica de botones de metal para el Ejército y Armada, libreas, ferrocarriles, etc. etc. — Condecoraciones finas y falsas de todas clases. — Medallas para premios y exposiciones — Insignias y distintivos con y sin esmalte.

ESTABLECIMIENTO DE JORDANA

Príncipe, 9.-MADRID.- Teléfono 4.038

Especialidad en artículos para regalos con motivo de ascensos y recompensas.



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

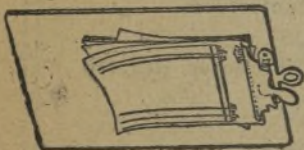
CENTRO GRAFICO ARTISTICO

TALLERES DE FOTOGRAFADO

BLASCO DE GARAY, 32

TELÉFONO 22-091

ESPECIALIDAD EN TRABAJOS DE COLOR



UN TABLERO PRACTICO

para sujetar correspondencia

toda clase de documentos, en cualquier tamaño, desde la pequeña tarjeta de visita hasta el papel gran folio. Está construido con tres chapas contrapeadas para obtener la máxima resistencia. El mecanismo es de sólida construcción insuperable. Mide 24 por 39 centímetros. Número de orden, 5.836.

No puede ir por correo. Para envíos por ferrocarril agregar 1,80 pesetas, tanto para uno como para doce tableros.

PRECIO, 2,90 PESETAS

L. ASIN PALACIOS. Preciados, 23. Madrid



BEBED AGUA FARGAS



BORISOL ANTISÉPTICO Y DESINFECTANTE

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

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

RECLUTAS DE CUOTA

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

Ayuntamiento de Madrid

Papelería e Imprenta de Felipe Martín Crespo

Calle Mayor, 47.

MADRID

Teléfono 211-M

MEMBRETES, EMBLEMAS PARA TODAS LAS ARMAS Y CUERPOS DEL EJERCITO

Enseñanza de la Esgrima del fusil con bayoneta

Autor: Capitán D. Luis Pumarola
Profesor de la Academia de Infantería

Interesantísimo libro que complementa el reglamento de instrucción táctica de la Infantería.

Los pedidos al autor.

Precio: UNA peseta.

Si vuestra industria tiene relación con Centros, dependencias oficiales, oficinas del ejército o con cualquier manifestación de deporte o ciencia, anúnciese en ARMAS Y LETRAS y verá prosperar su negocio.

Pida tarifas y presupuestos.

Anuncios por palabras

LITERATURA Militar preceptiva, por Fernando de Altola-guirre. De texto en la Academia de Caballería. Único libro de consulta, sobre tal materia, para el Cuerpo de oficiales. Precio, con el apéndice, 8 ptas. Pedidos al autor. Lista, 79.—Madrid.

PARA pasar un rato distraído nada más apropiado. Cervecería-Bar, servido por señoritas. Cádiz, núm. 7.

PARA hombres.—Ayer ventrudo, hoy enjuto: es que uso las FA-JAS DE JUSTO. Probarlas es adoptarlas. Carmen, 10, corse-tería.

GRAN HOTEL.—Alicante. Pro-pietario, Miguel Simón. Servi-cio esmerado. Los militares, me-diante la presentación del carnet militar, obtienen una bonificación del 10 por 100.

CLEMENTE Y GARCIA.— Cami-sería. Ropa blanca. Equipos. Canastillas. Batas. Especialidad en blusas. Calle Mayor, 34. Madrid.

ACERO.—Sastrería militar. Fá-brica de paños en Béjar. Pro-veedor de la Cooperativa del Mi-nisterio de la Guerra. Se remiten modelos de prendas a las Juntas económicas. Talleres: San Marcos, 36 y 38. Madrid.]



EDITORIAL ANTEA

APARTADO DE CORREOS NÚM. 486

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: ANTEA

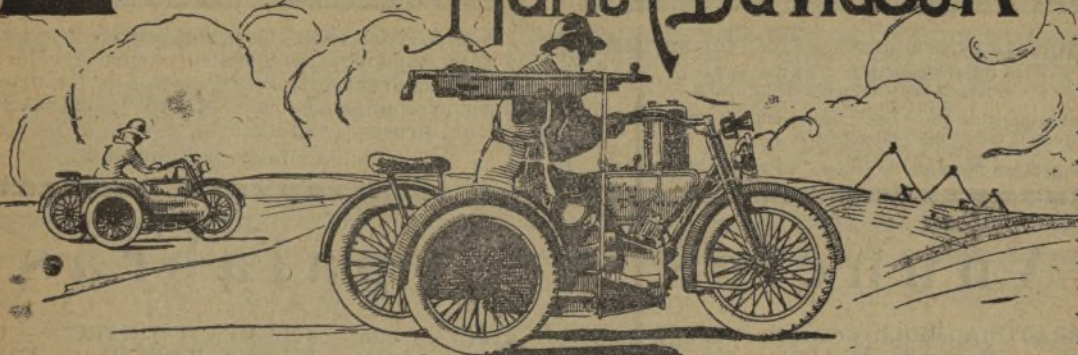
ARMAS Y LETRAS, deseando siempre favorecer a sus suscriptores, ha hecho un contrato con la EDITORIAL ANTEA, con el fin de facilitar libre de gastos de franqueo, y con el 10 por 100 de descuento a los 200 suscriptores de nuestra revista que primeramente llenen el adjunto boletín y lo remitan firmado a esta redacción o a las oficinas de dicha Editorial acompañado de su importe, de cualquiera de las obras editadas por dicha editorial y que a continuación se expresan:

- I. LA REVOLUCIÓN DE LAÍÑO. Novela, de Francisco Camba. Premiada por la Real Academia Española (segunda edición), 5 pesetas.
- II. EL VELLOCINO DE PLATA. Novela, del mismo autor, cuya primera edición agotóse en ocho días (segunda edición), 6 pesetas.
- III. DOS MUNDOS AL HABLA. Sugestiva y emocionante novela, del Padre Ferrándiz, en la cual nos expone la misteriosa vida de otros mundos, 5 pesetas.

D.
Domicilio
Población
Empleo
Regt.º o Batallón
Arma o Cuerpo
Firma,

LA MOTOCICLETA MILITAR

es la **Harley-Davidson**



EXPOSICION Y VENTA
J. A. DE LANDALUCE
MARQUES del RISICAL - 7 - Madrid

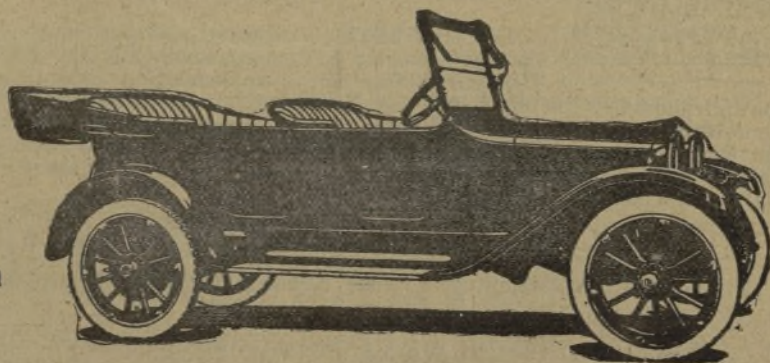
AUTOMÓVILES
DODGE BROTHERS

AGENCIA
Auto - Tracción
(S. A.)

Garage

Talleres

Exposición



Martínez Campos, 49

MADRID

Teléfono J-80

Ayuntamiento de Madrid

un buen jinete

hace un buen

Caballo

*Si deseais
que vuestras
cuadras ga-
nen siempre
emplead*



**Resolutivo Rojo Mata
Cicatrizante Velox
Anticolico F. Mata**



DOS GRANDES TRIUNFOS

DE LA GASOLINA "SHELL"

1.º de Noviembre.

Campeonato del Real Moto Club de Cataluña.

Los primeros premios en todas las categorías.

5 de Noviembre.

Gran carrera internacional de automóviles "PENYA RHIN"

- | | |
|---------------------|-------------------|
| 1.º Lee Guines. | «Talbot Darracq». |
| 2.º Conde Zborosky. | «Aston Martin». |
| 3.º Ramassotto. | «Chiribiri». |
| 4.º Seegrave. | «Talbot Darracq». |
| 5.º Batlló. | «M. A.» |
| 6.º Feliú. | «Elizalde». |

TODOS CON "SHELL" LA GASOLINA QUE EXIGEN
LOS QUE SIEMPRE TRIUNFAN
DE VENTA EN TODA ESPAÑA

Anuncios "Los Tirolenses"

Ayuntamiento de Madrid

INTERESANTE

Por convenio con la Casa

ESPERANZA Y UNCETA, de Guernica

fabricantes de la pistola reglamentaria en nuestro Ejército.

Los suscriptores de ARMAS Y LETRAS

pueden adquirir a **plazos** por conducto de esta Revista, la preciosa pistola **ASTRA** reformada, de triple seguro, modelo ultramoderno calibre 6,35.

Tiene todas las ventajas:

No se puede disparar por equivocación.

No se puede disparar por golpe contra el suelo.

Sacado el cargador, no se puede disparar el cartucho que queda en la recámara.

Indica el exterior, si está o no cargada.

Ofrece las máximas garantías. Gran precisión. Rápido desarme.

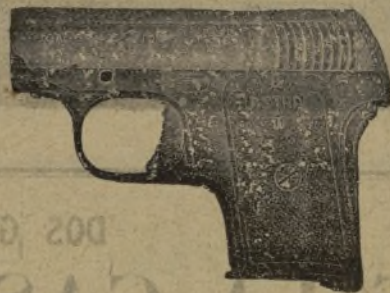
Precio, 46,50 pesetas.

Pagaderas en seis plazos. Enviando al hacer el pedido 11,50 pesetas y el resto en plazos mensuales de 7 pesetas.

Enviando por anticipado su importe total en giro postal, se hace un descuento de 10 por 100.

Enviada contra letra a treinta días, se hace un descuento de 5 por 100.

Enviada en paquete contra reembolso, se hace un descuento de 5 por 100.



¿CALLOS?

Ungüento mágico

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

ESTABLECIMIENTO DE COMPRA Y VENTA JOYERÍA - PLATERÍA - RELOJERÍA

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

JULIÁN VEGUILLAS DEPÓSITO DE GRAMÓFONOS
Y DISCOS

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

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

ANTIGUA IMPRENTA MILITAR

DE

CLETO VALLINAS

Modelación impresa para todas las Armas y Cuerpos del Ejército. - Objetos de escritura y dibujo.

Despacho: Luisa Fernanda. 5. MADRID

Zuleros: Zutor 1. y Ventura Rodriguez. 17.

Teléfono 1.548 - J

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

ARTÍCULOS DE OCASIÓN

EFFECTOS MILITARES Y CORDONERÍA

Bandoleras, Ceñidores, Tirantes, Fiadores, Charreteras, Dragonas, Hombreras, Fajines, Fajas, Forrajeras, Galones, Soutaches, Cordones de ayudante, para medallas, bastón, Espadas, Espadines, Sables y Condecoraciones

CELADA

Mayor, 31 - MADRID

Teléfono 2274

Fábrica movida por electricidad

Espuelas, Espolines, Golas, Plumeros, Gorras, Gorros, Roses, Entorchados, Botones, Emblemas, Números, Estrellas, Bordados, Cintas, Rosetas, Lazos, Canutillos, Lentejuelas y Materiales para bordar



ATLANTA

Depósito de calzados.
San Marcos, 37-Madrid.

Proveedor oficial de
la Cooperativa del
Ministerio de la Guerra

Especialidad en medidas.
Fabricación propia.
Envíos a provincias.
Solicítese catálogo.
Ventas al por
mayor y menor.

Rosado Rivas



Núm. 13.218 F.

Brodequín ternera oscaría
lisa, planta punteada
36 pesetas.



Núm. 17.216 F.

Bota enteriza, moldeada, box-calf,
planta punteada 38 ptas.
La misma con doble suela. 40 ptas.

Melilla: O'Donnell, n.º 23.
Sucursales: Barcelona: Pelayo, n.º 14, 3.º 2.º

Ayuntamiento de Madrid

ACADEMIA TORRES

PREPARACIÓN PARA EJÉRCITO Y MARINA :: ::
:: :: ARTILLERÍA E INGENIEROS DE LA ARMADA

RESULTADO OBTENIDO EN EL ÚLTIMO AÑO, 41 PLAZAS EN EJÉRCITO Y 19 EN MARINA
EN ARTILLERÍA DE LA ARMADA OBTUVO 9 PLAZAS DE 10 CONVOCADAS

Este centro de enseñanza dispone de capilla a cargo del director espiritual del mismo
EXTERNOS * MEDIO INTERNOS * INTERNOS

CALLE DE PIAMONTE, NÚM. 7.--MADRID

*En compañía, en guardias, en maniobras debe V.
llevar siempre consigo una Pluma Ideal
Waterman*

Conocida en el mundo entero :: Es la mejor.

Precio del modelo «Safety»: 30 pesetas.

Adóndola por conducto de «Armas y Letras», la OASA
ESPO la facilita a los jefes y oficiales del Ejército,

ya pagar en seis plazos mensuales, sin aumento de precio. De
volución en los ocho días al no convenir.



Casa Crespo
Mayor 47

MADRID

EL MAS EXIGENTE

saldrá plenamente satisfecho de los

Grandes saldos de Colegiata, 2 y 3.

• • •

Pieles, géneros de punto, artículos de seda,

:: guantes, medias, etc., etc. ::

DROGUERÍA, PERFUMERÍA,
CEPILLERÍA, ESPONJAS

y ARTÍCULOS DE LIMPIEZA

B. LÓPEZ. e Atocha, 49.

CASA MUY BIEN SURTIDA

PRECIOS ECONÓMICOS

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



SASTRERÍA
MILITARY PAISANO

ALVARO

Mayor, 20 pral. - MADRID

PAGO MÁS QUE NADIE

Alhajas, Oro, Plata, Pedrería fina, Pianos, Pianolas,
Bicicletas y Máquinas de escribir

CASA DE COMPRAS Y VENTAS **LA OCASIÓN**

TOLEDO, 55 - TELÉFONO 797 - MADRID

JESUS MARTINEZ

Especialidad en gorras de plato, roses, chacots y
kalpats. Calle Mayor, 57, MADRID. (Frente al café
de Platerías.)

SANTIAGO SANCHEZ QUINONES



ACCESORIOS

para Automóviles, Globos y Aeroplanos

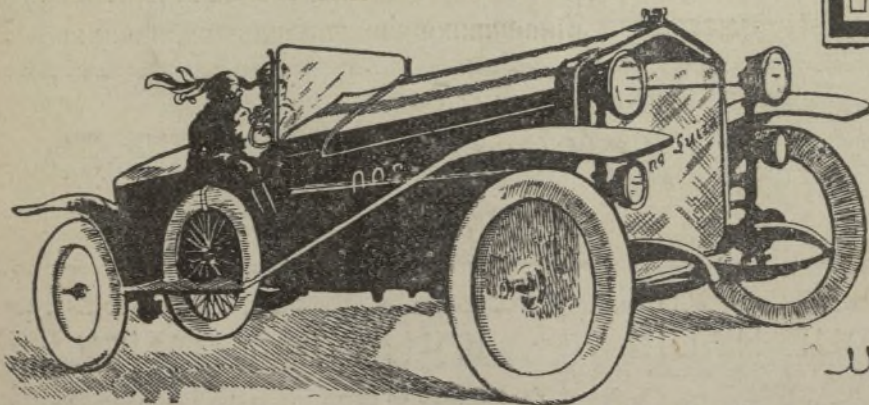
PROVEEDORES DE LA AERONAUTICA MILITAR DE ESPAÑA

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



Gráfica Universal, Príncipe 14.—MADRID.

Ayuntamiento de Madrid

CRÓNICA

El pleito de la Alta Comisaría.—Los banquetes de la quincena.—El “autogiro” de La Cierva.—Los prisioneros y las responsabilidades.

Nuestras zozobras van desapareciendo. Villanueva está mejor. El gran político, que sin saberlo nosotros, era el único conocedor de la cuestión de Marruecos, y, desde luego, el único capaz de meter en vereda la complicada maraña del Protectorado va a encontrarse pronto en condiciones de desempeñar el cargo. Tenemos verdadera ansiedad por conocer sus primeras decisiones. Ya suponemos que estas no se referirán a aumentar la longitud del muelle que lleva su nombre, ni se dirigirán a afianzar nuestras relaciones africanas creando el túnel del Estrecho de Gibraltar. De Villanueva esperamos la felicidad allende el estrecho. Sus condiciones, al decir de sus amigos son de tal naturaleza, que no comprendemos como antes no fué llamado la solio de Marruecos. Quizá pueda faltarle algún detalle de genio militar, pero esa falta hemos de confesar que será suplida por su exceso de genio civil verdaderamente extraordinario.

Lo que desde luego no podrá hacer el Sr. Villanueva es dimitir. ¿Cómo lo haría después de tanta espera, durante la cual el país entero, los indígenas de aquí y de allá, han estado pendientes de sus alteraciones febriles? Y además que podría dar lugar a la sustitución por un Comisario militar y esto sería un retroceso en la premeditada campaña que ha conseguido alejar de todo alto puesto político a nuestros generales...

La quincena ha sido pródiga en banquetes. Cuando un señor tiene un discurso aprendido, un discurso que no sabe donde colocar, organiza un banquete. A los postres, insistentemente solicitado por los amigos tiene que *acceder* a dirigir dos palabras a los concurrentes, y después de asegurar *formalmente* que no es orador, *improvisa* la perorata que ensayó durante dos semanas ante el espejo. Algunas veces sucede que los homenajeados son verdaderamente dignos del homenaje, como ha ocurrido en los recientemente celebrados en honor de Nú-

ñez de Prado y Franco. Pero hemos de declarar que estos son los más difíciles de organizar.

D. Juan de la Cierva y Codorníu ha construido un «autogiro». Es este, un aparato volador de nuevo estilo que parece que va a revolucionar lindamente la industria de las naves del aire. En lugar de alas posee una gran hélice vertical de varias paletas que le hacen marchar horizontalmente, subir o bajar a voluntad del piloto.

La primera prueba parece que ha sido realizada con éxito en nuestro aerodromo de Getafe. Deseamos vivamente que los planes del inventor lleguen a alcanzar *amplio vuelo* y que su «autogiro»—con más éxito que el aeroplano que antes inventó—llegue a formar parte de nuestras futuras escuadrillas de guerra.

Quizá a la hora en que estas líneas vean la luz se habrán por fin libertado los prisioneros. Esta vez parece que la cosa va de veras. ¿Quién se apuntará el tanto de la liberación? No será el comisario saliente, ni el entrante, ni tampoco creemos que para ello tenga poderes el interino. Pero no importa. La cuestión es que vuelvan a ser de sus familias nuestros hermanos cautivos. Y sobre ello apuntemos una nota amarga. A estos infelices que han sufrido durante dos años, todas las tristezas, todas las angustias, todos los dolores, apenas vueltos a sus casas ¿se les va a enjuiciar como responsables del desastre? Mejor sería haberlos dejado en poder del moro. Porque los tribunales ya empiezan a actuar, y en tal forma, que mientras el temor de las superiores responsabilidades se va olvidando, un coronel acaba de ser condenado a 18 años de reclusión, pena que recibida a su edad y condiciones es tres veces más dura y terrible que la muerte.

RUIZ DE VIVAR



—Señores—dijo con una entonación oratoria en la que vibraba la solemnidad y cierto dejo burlesco—.

CUENTOS DE "ARMAS Y LETRAS"

❖ EL ULTIMO BILLETE ❖

El reloj del salón había dado las cuatro campanadas. Era la hora en que la partida se levantaba y era la hora en que todo aquel microcosmo del vicio terminaba su tarea cotidiana.

Los jugadores, los *puntos*, en el argot del oficio, salían lentamente de la espaciosa sala; se comunicaban en alta voz sus impresiones. Algunos hablaban solos.

—¡Esto es lo más grande del mundo!—decía uno.—¡Desde las nueve estoy persiguiendo el 27!

—¿Y no ha salido?

—¡No ha salido!—repetía con exaltación crecientemente.

—¡Pues a mí me han *soltado* quince *llaves*! ¿No cree Vd. que es para pegarse un tiro?...

—Sí, señor; yo creo que sí.

—¡Los sudores que me ha costado *sacar* estas quinientas *beatas*!—exclamaba un otro con cara de sorpresa y palpando el papel, como si dudara.

—Oye rico, precioso; ¿me convidarás?...

—¡Y como no, mi negra!... Vamos al auto.

Entre tanto, los *croupiers*, pálidos, enlutados, casi funerarios, recogían las barajas o arreglaban el fichero. Contrastaba con la animación de los jugadores—todo expresión y exaltación—el aire de glacial indiferencia en que se movían estos hombres. Algunos se desperezaban con gestos cansinos.

Había ya salido el público. De improviso, un moctón, vestido con casaca azul, calzón encarnado y chaleco amarillo—especie de guardia suizo de aquel templo de las Malas Artes—lanzó desde la puerta:

—De parte del señor Remilgos que espera al personal en su despacho.

La noticia cayó como una bomba: ¿se confirmarían los rumores alarmantes o serían halagüeñas las nuevas?

Todos se precipitaron en el espacioso y suntuoso despacho del jefe; despacho adornado en estilo español, sobrio y severo, como convenía a la seriedad del edificio. Todos no pudieron entrar; era demasiado grande aquel pequeño mundillo.

Mezcladas y confundidas las jerarquías, como en un caso de naufragio, se congregaba el personal. Allí estaban los *croupiers* con su eterna máscara de impassibilidad a pesar de que la loca de la rueda esta vez jugaba con ellos; allí los camareros ocultando tras el frac toda la bazofia de su espíritu; las encargadas y sirvientas del vestuario con sus tonos negros y blancos y como dando una nota de color vivo en la masa oscura y uniforme las toaletas abigarradas de las *ingénuas*...

El señor Remilgos, parapetado detrás de su mesa esperaba a que estuviera el personal completo. Era el jefe hombre de edad madura, calvo, vestido de gris y extraordinariamente pulcro; sus maneras denotaban distinción y había en su mirada experiencia y malicia... Aparecía con un gesto un tanto desdefioso y fatigado.

—Señores—dijo con una entonación oratoria en la que vibraba la solemnidad y cierto dejo burlesco.—Debo comunicarles una noticia desoladora. Mañana se cierra el establecimiento de orden de la autoridad; fijaos bien, de orden de la autoridad.

Aquí ya no tenemos que hacer nada nadie... Los haberes del personal serán liquidados hasta el día de hoy...

Un clamor sordo ahogó las palabras claras, precisas, terminantes del señor Remilgos:

—¡No puede ser! ¡No puede ser! No se juega así con el pan del trabajador!—gritaron los camareros y sirvientes.

—¡Nos ha ... fastidiado la autoridad!—chillaron las *alquilonas ingénuas*.

—Calma, señores, calma. La autoridad no puede discutirse; los días son largos, y la vida es esencial-

comenzó a monologar en alta voz, como si se dirigiera a su propia conciencia o quisiera entablar un diálogo con la luna.

—¡Otra vez frente a la vida!... La vida, cada vez más dura porque cada vez vais siendo más viejo don Pedro de Alcántara... y la lucha por la vida requiere vigor y juventud... Está bien, lucharemos.. ¡Tiene gracia la cosa! ¡Un ministro en España, defendiendo la moral!

¡Buena está la moral! ¡Y buena tu gloriosa estirpe D. Pedro! ¡Cuerpo de Dios! ¡Si mi santa madre resucitara volvería a morir ahogada de vergüenza!...



—Cuando se tiene hambre y frío no se pide limosna.

mente mudable;—y mirando su reloj, añadió—y la hora es muy avanzada. Buenas noches señores.

Y haciendo girar rápido una puertecilla disimulada que se abría a la derecha de su mesa, el hombre gris desapareció.

Pedro Alcántara esquivando el grupo de sus compañeros quedó solo. Necesitaba aire y soledad; nada de deshacerse en imprecaciones necias o en locos arrebatos. Afrontaba las cuestiones de muy distinta manera. El era algo inconfundible y exótico en aquel gremio de Monipodio en que los azares de la vida le hacían intervenir. Por algo fué siempre el caballero entre los *croupiers*; ¡ay! desgraciadamente no podía dejar de ser el *croupier* entre los caballeros.

Cuando se sintió solo, completamente solo en medio del campo—pues aquel palacete del vicio, de donde salía, estaba en las afueras de la ciudad—

Alcántara se sumió en profundos pensamientos. Recordaba su infancia; el linaje esclarecido de los suyos; el bienestar y las suavidades de un hogar suntuoso... Luego, la muerte prematura de los padres y con ella la herencia cuantiosa en sus manos inexpertas y alocadas... Después todo fué obra de la fatalidad, de su sino, o del diablo; las malas compañías, el derroche estúpido del oro y por fin la ruina y con la ruina la abyección de su vida presente.

—¡Maldito dinero—exclamó con voz reconcentrada—maldito dinero, que hace de un cumplido caballero un foragido y de un hombre sano y fuerte un ocioso inútil.

Quedó parado un rato sin hacer caso de la horrible helada; como perdida la noción de tiempo y del espacio. Después en un sacudimiento brioso de todo su ser se irguió, como si desechara la cobardía de un fugaz pensamiento:

—Hay que luchar, vivir; vivir siempre. ¿Cuánto

durará ésto? ¡Qué importa! En este país de las vicerasas lo mismo puede durar un ministro veinticuatro horas que veinticuatro años... Y este ministro que antes tenía las barbas asirias y hoy es un barbilindo nos ha tirado el cero. ¡Hizo bien, voto a Dios! No siempre habíamos de ser nosotros.

Comenzó a caminar distraído por una de las avenidas que conducían a la urbe. Brillaba una espléndida luna de Enero. En su claridad plateada y espectral se recortaban los árboles recién podados, levantando al cielo, con aire de amenaza, sus muñones sangrantes.

Una calma serena y plena de misterios lo envolvía todo. Ni el más ligero ruido conseguía quebrar la majestad del momento. Solo de vez en vez, de la gran ciudad dormida, llegaba como el eco rumoroso de un latido.

De pronto, de entre aquel haz de luces y tinieblas proyectadas por la luna surgió una sombra.

Era un hombre algo encorvado tal vez por el frío o porque se preparara a acometer. Se colocó ante el *croupier* y con una entonación ronca, más que de súplica de amenaza, exclamó:

—¡Tengo hambre y frío!

Don Pedro se detuvo en seco; la sorpresa le hizo salir de su ensimismamiento. Comprendió la imprudencia y el peligro y en un movimiento decisivo adelantó el busto:

—¿Tienes hambre y frío?

—Sí.

—¡Pues yo he cenado hasta reventar y llevo un gabán de pieles! ¿Qué quieres?...

El mendigo o el ladrón retrocedió intimidado por el ademán y el acento de D. Pedro.

—Señor—exclamó con voz de odio reprimido—Yo pido una limosna...

—Cuando se tiene hambre y frío no se piden limosnas.

El asaltante completamente dominado, se apartó murmurando entre dientes.

Entonces Alcántara, desabrochando el gabán sacó la cartera; no había mas que un billete, el único capital, tal vez, del *croupier*.

—Toma—dijo este alargándolo al mendigo.

—¿Que me da señor?

—Veinte duros.

—¡Veinte duros! Y cogiendo el papel, como si hablara conmigo mismo, exclamó: ¿Será falso?

—¡Imbécil!—murmuró Don Pedro y se alejó pausadamente.

El mendigo encendió una cerilla y cuando reconoció el billete, comenzó a gritar:

—Gracias; muchas gracias, señorito. ¡Que buen humor tiene! ¡Como se conoce que se ha hinchao de ganar ahí enfrente!...

Don Pedro ya no le oía; marchaba erguido y altanero hacia la ciudad, que, como aletargada o dormida, parecía entregarse propicia a todas las audacias.

ANTONIO DE GOLLURI

LOS GRANDES CONQUISTADORES

El conquistador más grande del mundo fué Alejandro Magno, que, casi un niño, a los veintidós años había añadido Tracia e Iliria a los dominios de su padre; que a los veintidos había tomado y destruido a Tebas; que a los veinticuatro se había hecho dueño de Tiro, había ocupado a Egipto y había fundado a Alejandría; que a los veinticinco años acometió a Persia, la potencia más formidable de su época, y la hizo suya, y llegó hasta la India, y fué dueño y señor de Asia; y que murió a los treinta años harto de gloria, de gozes y de victorias.

Más notable todavía es el caso de Napoleón, que no tuvo punto de partida, como Alejandro, una co-

rona heredada, sino que hubo de hacer su carrera desde el primer peldaño, luchando contra obstáculos insuperables, y que se hizo a sí mismo emperador de Francia y árbitro y señor del continente europeo a los treinta y cinco años. A los veintiocho había derrotado a los austriacos en Italia y los había expulsado de aquel país; a los veintinueve formó el plan de atacar a Inglaterra por sus posesiones orientales, y se apoderó de Egipto como base necesaria; encontrando oposición a sus proyectos en el Directorio, lo derriba y se proclama primer cónsul, y más tarde emperador.





COSTUMBRES DE ANTAÑO

LOS ESTUDIANTES DE ALCALÁ

Era el día 17 de enero..... día en que toda cristiandad celebra la fiesta del glorioso S. Antón, abogado de las bestias (es decir, las de carga y andadura), y es bien que en tal día hay muchos hombres, que lejos de guardar la festividad la convierten en barbaridad.

Pero lo más extraño es que los estudiantes de Alcalá solían también guardar la fiesta.

Desde la víspera se daba el terrible grito de

«San Antón, los crasos al pilón:»

y a este grito, que era la señal de alarma, se embestía incontinenti a todos cuantos sombreros y bonetes aparecían en público sobre las cabezas de los que asistían a la universidad por primer año; y en seguida eran conducidos a la confitería, donde se veían precisados a rescatar sus prendas a cuenta de dulces. De nada servía el esconderse en los más lóbregos rincones o permanecer encastillados en sus casas, pues de allí eran extraídos mal de su grado, y tenían que pagar tanto más, en razón a la rebeldía que habían opuesto. Ni menos servía el que tratasen de abandonar la *prenda pretoria*, que a veces no valía ni el equivalente de una libra de dulces, pues en tal caso se veían expuestos a perder pelo y orejas entre los dedos de los embestidores, o ver su cara transformada en escupidera, o más frecuentemente a ejecutar sobre una manta las piruetas que ensayó Sancho en el corral de la venta. En una palabra no había más recurso que ser mártir o *pagano*.

Sucedió, pues, que en el dicho día 17 de enero de 17..... ocurrió al Sr. corregidor de Alcalá dirigirse hacia el arco por debajo del cual se entra desde la plaza mayor a la de la universidad, en la

cual habían fijado aquel año los estudiantes su plaza de armas: en vano algunos catedráticos y personas bien intencionadas le aconsejaron que no hiciese tal temeridad, pues se exponía a ver desairada su autoridad en medio de aquel bacanal escolástico, como les había sucedido a varios catedráticos que se habían empeñado en tener lección en aquel día.

Pero el corregidor, que tenía los humos de justicia de enero, empeñóse en desmentir aquel dicho vulgar de *«Alcalá, que no hay justicia.»* y revestido de su doble carácter de letrado y capitán a guerra, «veremos, dijo, si se atreven conmigo»; y se dirigió hacia los alborotadores seguido de *Garduña*, el alguacil mas tremendo de cuantos alguaciles hubo. Acercóse, pues, a la universidad con semblante adusto y severo, y no tardó en verse envuelto por la chusma.

Furiosas y amenazadoras eran las palabras que llevaba preparadas; pero viendo las malas disposiciones del auditorio, que se traslucían en sus semblantes fisgones y truanescos, hizo lo que dijo Camoens del otro:

*Traidores, fué a decirles, y turbado
viendo cerca del pecho las cuchillas,
mudó la voz, y dijo: ¡Caballeros!
¿por qué infamais los ínclitos aceros?*

pero como allí no había ni aceros ni cuchillas sino *proyectiles subterráneos*, es decir, nabos y patatas, les dijo con el acento mas melodioso que pudo: «¿Serán ustedes de insultar a todo un señor corregidor, capitán a guerra por S. M., y colegial mayor que fué de Bolonia?...»

Callaron todos sorprendidos de tan extraña alocución, y ya iba a proseguir con aire triunfante

cuando en mala hora y peor sazón salió del medio de la turba una voz diciendo:

«Que calle el Bolonio.»

—Bolonio a mí.... voto a tal: con que a mí Bolonio; y la turba toda repitió que «calle el Bolonio.»

—Voto vá que si llamo un escribano haré que me lo dé por testimonio.

—Calle el Bolonio, calle el Bolonio.

Aburrido el pobre corregidor, y viendo que principiaban a pasar de las palabras a las obras, obsequiándole con algunos disparos de *fideos de Fuen-carral*, varió su plan de ataque, y trató de *mejorar de posiciones*, lo cual traducido del lenguaje estratégico al paisanESCO, equivale a decir: «apretó a correr con el rabo entre piernas.»

Pero habiendo encontrado a *Garduña*, que era su reserva, y durante la acción había permanecido a retaguardia, le dijo con tono imperativo: «embiste, *Garduña*.»

—Señor, no embisto que soy alguacil de tierra.

—Embiste luego, *Garduña*, que no estoy para gracias.

—Señor corregidor, no es gracia que es justicia... ¿cómo quiere V. S. que arrostre una batalla naval...?

—¿Tiemblas, *Garduña*?

—¡Yo temblar!!!!

Y *Garduña* que la echaba de valentón, y solía llevar desabrochada la chupa, porque vieran que era hombre de *pelo en pecho*, escupió por el *colmillo*, y arremetió a la estudiantina, que le recibió con mas algarazara que los indios a Hernán Cortés en la batalla de Otumba. Bien pronto desapareció el pobre alguacil en aquel *mare magnum* de manteos, a la manera que un náufrago lucha en medio de las olas embravecidas, y asoma de cuando en cuando la cabeza, y se sumerge al punto, y vuelve aparecer y a sumergirse, Llovían sobre el pobre *Garduña* bofetones, empujones, repelones, torniscones, y todos los acabados en *ones* que indican golpes y coscorrones; y no fué eso lo peor, sino que luego que vino al suelo, ocurrióle a uno de aquellos diablejos gritar: «ropa que hay poca;» y al punto principiaron todos a echarse encima del pobre *Garduña*, que yacía en el suelo exánime y hecho un ovillo, como Sancho entre los paveses, cuando la alarma de la insula en la última noche de su gobierno.

Luego, pues, que estuvo *Garduña* como Vasco Figueiras *trionfante y farto das cozes*, levantóse como pudo; recogió su sombrero de tres candiles, y marchó en busca del corregidor, que las había *afufado*, luego que vió cual paraba la turba a su satélite.

—«Señor, le dijo luego que lo vió, de cuantas averías he tenido, ninguna siento mas que esta.

—Ya se vé, como que es la que más te duele ahora.

—No por eso, sino que me han roto la vara.

—La fortuna que valía poco, pues estaba torcida.

—Torcida no estaba, sino un poco cascada; pero yo les aseguro que no contarán por gracia el haberla concluido de romper.

—Pues que piensas hacer cuando ni hay aquí tropa que nos ayude, ni durante este día bacanal tienen respeto alguno a sus catedráticos.

—Yo sabré buscarlos cuando no esten juntos.

—Dices bien *Garduña*; y en verdad que no debimos atacarlos a todos juntos, pues segun aquel axioma que dice: *vis unita fortior*....

Bien lo dije yo, Señor; pero ya *tarde piache*, y a fé que sin necesidad de latines los meta yo en la trena.—Y en efecto se dió tan buena maña, que ayu-



dado de dos compañeros suyos, y un zapatero de viejo que llevaba prevenido, para que acudiesen las voces de «favor al rey» metió presos antes de anoecer cuantos estudiantes encontró desbandados por las callejuelas, alegando que eran todos

ellos de los que habían insultado a la justicia por la mañana.

Hallábanse reunidos unos catorce estudiantes, todos ellos veteranos, y de los más aventajados de la universidad, en un cuarto bajo, apiñados unos sobre otros al rededor de una mesa, y estudiando simultáneamente, en un libro descuadernado y mugriento que solo tenía cuarenta hojas; cuando de repente vieron entrar al bachiller *Carraspera* sin sombrero ni manteo, todo espeluznado, y con los ojos desencajados que parecían saltarse de sus órbitas.

—Eso es, les dijo con desentonadas voces, vosotros aquí muy divertidos, mientras que la facultad peligra, y nuestro fuero académico queda hollado y abatido.

—¿Y cuál es el peligro? preguntaron todos a una voz.

—Estáis amenazados de ser en breve sepultados en una *lóbrega mazmorra* como lo están ya *Cosme*, *Traganta*, el bachiller *Salomón*, y más de catorce entre crasos y veteranos; y como lo estaría yo a no haberme valido de mis puños e industria escapándome por entre la horcajadura del esbirro *Garduña*, a quien logré de este modo arrojar al suelo.

—Ira de Dios, gritaron todos, eso pide venganza.

—Venganza no, gritó uno de los estudiantes, que se iba a graduar en teología, porque el vengarse es una cosa muy fea, y está prohibida: lo más que podemos hacer es desquitarnos, porque sobre desquites no advierten nada los autores.

—Yo quisiera, dijo *Carraspera*, que la vista de esta sotana desgarrada por las impuras manos de los corchetes causase en vosotros la misma impresión que hizo en los romanos la túnica ensangrentada de Julio César....

—Mejor fuera traer un *poco de lo tinto* para hacer coraje.

—Venga, venga, gritaron todos; y poniendo la mano sobre la botella, dijo *Carraspera* con voz sonora y enfática:

Jurais por esto que tengo entre manos, que no habéis de beber mas que agua pura, ni con las damas folgar, y demás que en ello se contiene, hasta que hayais hecho con *Garduña* una *de populo bárbaro*....

—Juramos, gritaron todos; y en testimonio de verdad apuraron la botella *usque ad apices juris*, es decir, *hasta la pez del jarro*.

Procedióse enseguida a instalar un tribunal para sentenciar al reo, y después de haberle acusado las tres rebeldías, se procedió a sentenciarle en debida forma: unos lo condenaban a seis carreras de baquetas, y otros a remojarlo en el pilón de la fuente.

—Eso sería una inhumanidad, gritó el bachiller *Pitillas* hacerle tomar baños estando el tiempo tan húmedo: mejor será ponerle unas ayudas de agua templada, que tenga unos 28 sobre cero, añadiendo por vía estimulante algunos polvos de pimentón picante.

—Nada de eso, dijo un estudiante de medicina, y ya que la pena que se debe imponer a *Garduña* ha venido a parar al terreno de mi facultad, soy de parecer que se ensayen algunas operaciones anatómicas, y supuesto que es alguacil de *capa* no sería malo hacerlo de *capadocia*.

Encrespábase la disputa, pues cada uno quería que prevaleciese su dictámen de justicia vindictiva; pero viendo *Carraspera* que la discusión iba a tener un final desagradable, cortó la disputa diciéndole: «señores, creo que debemos tratar primero de coger al reo, y enseguida obraremos según las circunstancias».

Recibióse este dictámen con general aplauso a pesar de las protestas de alguno que otro, que hubiera deseado una determinación menos equívoca.

Salieron pues a la calle provistos de garrotes, espadas, cuerdas y demás aprestos necesarios para aquel célebre hecho de armas. Así que llegaron a la puerta del alguacil, aparentaron dos de ellos ponerse a reñir, gritando el uno de ellos: *ladrón, ladrón*; esta estratagema surtió el efecto deseado, pues *Garduña* así que oyó la pendencia, arrojóse presuroso de la cama, y salió precipitadamente y a medio vestir, y como iba corriendo, tropezó en una cuerda, que habían puesto sus emboscados enemigos, y cayó de cabeza, dando una voltereta.

No bien había caído cuando se renovaron sobre sus costillas el *zapateado* y la *zurribanda* que había sufrido por la mañana, y en seguida le envolvieron en un manteo, y cogiéndole entre todos, lo arrastraron hacia la fuente del palacio.

Aturdido el pobre *Garduña* con tan inesperado contratiempo, y arrollado en el manteo, que le impedía el manejo de sus brazos, como si fuera una *camisa de fuerza*, se dejaba conducir sin resistencia; pero habiendo logrado sacar la cabeza, determinó probar el último recurso gritando con toda su fuerza «que me llevan los estudiantes», y esperando de este modo atraer en su favor a los vecinos que lo oyesen.

Apuradillo era el lance para los estudiantes, y aun algunos trataron de abandonar la presa, temiendo que salieran los vecinos en favor de la justicia; pero a todo suplió la sagacidad del bachiller *Pitillas*, que remedando al alguacil, gritó en falsete: «que me llevan los estudiantes», y los demás gritaron lo mismo en favor; y siguieron repitiendo a

coro los gritos del alguacil o *parodiando* los finales, de modo que si gritaba «socorro, vecinos, socorro» respondían los estudiantes *corro corro*; y si decía favor a la justicia, gritaban a coro *picia picia*; y todo ello alternado con sendos pellizcos y trompazos, hasta que tuvo que callar.

Sucedió, pues, lo que era de presumir, que los vecinos, creyendo que sería alguna broma de los estudiantes, dieron media vuelta entre las sábanas, y continuaron roncando, o cuando más maldiciendo el mal gusto del que tenía gana de alborotar a tales horas.

Con todo este aparato fué conducido el pobre *Garduña* hasta el pilón de la fuente, en donde le levantaron en alto, y después de haberle cantado un solemne *gori gori*, sin hacer caso de sus imprecaciones ni amenazas, fué rebautizado por inmersión.

A la mañana siguiente no se hablaba en Alcalá más que del trágico fin del desgraciado *Garduña*: la opinión más general era que se lo había llevado los demonios en cuerpo y alma, y esta se corroboró más al ver unas tripas tiradas cerca del matadero, asegurándose que los diablos le habían arrancado las entrañas.

Mientras que corrían estas noticias por el mercado y los portales de la calle mayor, cundió la voz de que en el chorillo había un fenómeno, brujería o cosa semejante, pero tan espantosa, que daba unos gritos formidables, de modo que ni aun los perros se atrevían a llegarse al bulto, y quedaban como atontados ladrando alrededor.

Varios estudiantes que estaban por allí y fuera de la puerta de S. Bernardo, parecía que estaban como

asombrados de tan espantoso suceso, asegurando que aquello era cosa sobrenatural: uno de ellos conjeturaba que aquella debía ser el alma en pena de alguacil *Garduña*, el cual como que había sido antes portero que guardián, (es decir, alguacil ante que diablo) habría jugado alguna treta a sus conductores, y se les habría escapado entre las uñas antes de entrar en el territorio de Pero Botero.

Pero al fin prevaleció la opinión del graduado en teología (el de la distinción entre venganza y desquite), que afirmaba, que aquella debía ser efecto el alma del alguacil *Garduña*, la cual probablemente no habría sido admitida en el infierno: citó en su apoyo varios textos del padre Martín de Rí, en su libro de *laudibus*, en que trata de duendes y brujas; y aun añadió que sería muy probable que se apoderase del primer cuerpo que se le apareciera. Huyeron santiguándose todas las viejas que oyeron esto; pero viendo llegar en aquel momento las autoridades, pudo más la curiosidad que el miedo.

Luego que llegaron éstas, aproximáronse con algún temor hacia el objeto que excitaba la curiosidad general, y quedaron estupefactos al ver que era un bulto negro, con dos cabezas y seis patas: una de las cabezas era humana, y prorrumpió fuertemente en gritos de dolor y cólera, que seguían al mismo tiempo para espantar a los perseguidores que le rodeaban, creyéndole su presa. Cuando llegaron al monstruo se trocó su admiración en asombro al encontrar en vez de una alma en pena, al mismo alguacil *Garduña*, atado y metido en el cuerpo de una mula muerta.

QUEMAR LAS NAVES...

Entre los hechos más gloriosos de nuestra marina, figura el siguiente que fué llevado a cabo por el general D. Diego de Egues, que mandaba, con el almirante D. José Centeno, una escuadra de once barcos, procedente de América y cargada de tesoros.

El día 30 de Abril de 1657, hallándose dicha escuadra en las playas de Añaza (Tenerife), se presentó con la suya el inglés Blake, intimando rendirse.

La refriega fué horrorosa, y no obstante el vivo

tiroteo de la flota y la heroica defensa de la plaza, cuya guarnición la componían más de 12.000 hombres, las naves españolas estuvieron a punto de caer en la presa de los enemigos.

En este conflicto, y empezado ya el abordaje por los ingleses, a una señal del intrépido Egues fué encendida toda su flota y en breve reducidas las naves a ceniza.

Con esta inmortal acción quedó salvado el honor castellano.



Las naves del aire, como las naves del mar, necesitan puertos donde descansar al abrigo contra los temporales

Al terminar la guerra grande, eran mirados con desdén los dirigibles; pero las compañías de navegación aérea, se dan ahora cuenta de que el transporte a grandes distancias por medio del avión, resulta excesivamente caro.

La experiencia de los cuatro últimos años hace esperar que se establezcan líneas intercontinentales servidas por dirigibles, provistos de un gas ligero incombustible.

Parece que después de la invención del helio tan caro, un químico americano ha conseguido aislar un gas algo menos ligero que el hidrógeno puro, pero más que el helio, y que tendrá además la ventaja de ser incombustible y la de poder ser producido artificialmente a bajo precio.

Dificultades de un aeropuerto

En todo caso, un aeropuerto para dirigibles, es una organización compleja de establecer, por las siguientes razones:

Las máquinas aéreas a que un aeropuerto habrá de dar abrigo, son de dimensiones colosales, además de ser frágiles.

Los dirigibles modernos, tienen una longitud de 200 metros y un diámetro de 25; esto en los rígidos.

La construcción de un hangar cerrado, de tales dimensiones, constituye un trabajo excepcional, que no solamente presenta las mayores dificultades de orden técnico, si no también otras de carácter económico.

Sobre todo estas últimas, son las que impulsan a rehuir, con tanta más razón, cuanto que la evolución del material aéreo es constante, y tiende a sobrepasar las medidas indicadas, de aquí a algunos años.

Además, estos dirigibles son extremadamente frágiles; pues tienen una envoltura débil en la cual una rozadura en el hangar que les hiciese la menor rasgadura ocasionaría averías muy difíciles de reparar. Si se trata de los rígidos, es su armadura tan delicada que no resiste sino en el trabajo normal; pero no está calculada para los choques ni los frotamientos. Hay necesidad de preparar anchas entradas y disponer de guías seguros.

A esta fragilidad hay que añadir la dificultad del manejo en el suelo, que viene a complicar más todavía el problema de los aeropuertos. Podrían

compararse los grandes dirigibles a los paquebotés de lujo, que en alta mar pueden desafiar las más grandes tempestades, y en cambio en el puer-



La maniobra en un aeropuerto a la llegada de un dirigible.

to no pueden maniobrar, por faltarles medios de tomar velocidad necesaria.

La entrada del dirigible en el hangar

De hecho, nada tan difícil y delicado como la entrada de un dirigible en su hangar, que siempre es exiguo, sobre todo si el viento sopla de costado o lateralmente. Y además, hay otra cuestión nueva, que no se presenta en los aeropuertos para aviones, que es la del elemento sustentador, es decir, el hidrógeno.

Las paredes de un dirigible, a pesar de todas las precauciones adoptadas, son más o menos permeables a los gases sùtiles que hacen al aeronave esca-

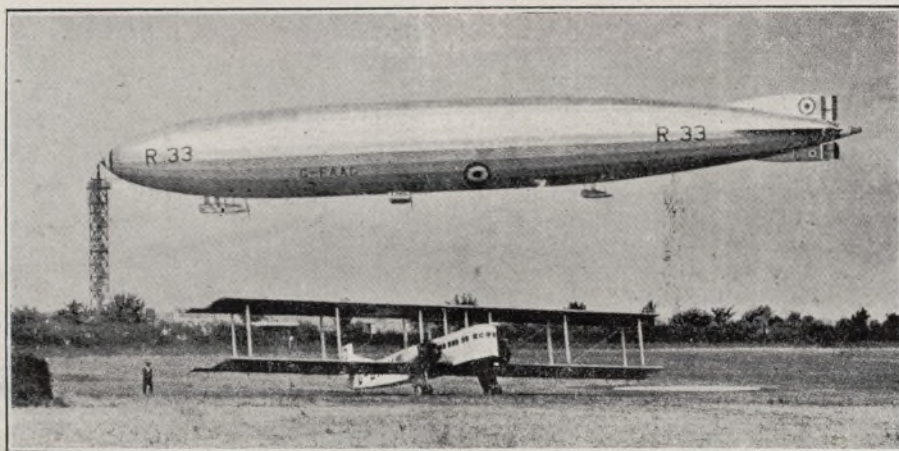
par en apariencia a la ley común de la pesantez, por eso su estacionamiento en los hangares necesita un aditamento diario de gas fresco que compense esas pérdidas. Además, cada viaje aéreo entraña unos gastos de gas considerables si se trata de vuelos largos. Es necesario montar entre otras instalaciones del aeropuerto, una fábrica de hidrógeno y tener siempre una reserva en disposición de utilizarla.

Aparte de estas cuestiones, propias de los hangares de grandes dimensiones, y del aprovisionamiento de gas ascensional, los aeropuertos para di-

aunque aquel tiene mayores dificultades técnicas.

También tiene esto la ventaja de prevenir el aumento de dimensiones de los dirigibles en el pvenir; pues a un hangar, puede fácilmente añadirse longitud, agregándole a continuación armazón análoga a la que tenga, y aun hasta altura puede aumentarse sin trastorno de la edificación añadiendo el piso; pero para hacerlo más ancho, habría que derruirlo o poco menos.

Por otra parte, no es la anchura lo que puede molestar; pues cuanto más amplia sea la entrada, menos riesgo hay de posibles rozamientos.



Torre de anclaje que permite al dirigible tomar todas las direcciones del viento.

rigibles, necesitan de todos los servicios que los otros.

Pueden ser los hangares, fijos o móviles, cualquiera que sea su categoría. Hasta ahora, los ingenieros han recurrido al hierro en fuertes armaduras ligadas por sólidas vigas longitudinales.

El revestimiento exterior es generalmente de chapa ondulada la entrada, cerrada con puertas de dos hojas, que giran sobre railes y están sostenidas por contrafuertes.

Sin embargo, dados el precio y la escasez del hierro, al plantear los aeropuertos para dirigibles, se ha apelado, para los hangares, al cemento armado, construyéndose esas inmensas bóvedas, que atrevidas se elevan hacia el cielo.

En Orly (Francia), se está terminando la construcción de hangares, de 300 metros de longitud, 70 de anchura y 50 de altos.

Ya los alemanes habían construido hangares de 75 metros de anchura, para almacenar en ellos dos de sus zeppelines apareados; y en efecto, el sistema es aceptable, pues supone mucho menos gasto la construcción de un hangar doble que dos sencillos,

El gran inconveniente del sistema de doble estacionamiento, es que aumenta en gran proporción el peligro de un incendio y de los bombardeos eventuales.

Es preciso también tener en cuenta, la dirección de los vientos reinantes en la región en que se construyan hangares y orientarlos en el mismo sentido en que soplen, para evitar que les tomen por flanco al encerrarlos; lo cual es un gran inconveniente, dado la considerable superficie de cinco a seis mil metros cuadrados que presentan.

Maniobras difíciles

Siempre, puede suceder que a la salida o entrada de un dirigible, el viento no sople precisamente en la dirección dominante, porque eso es muy inseguro; adoptándose diversos métodos para evitar los peligros consiguientes.

Uno es, el derivado de la maniobra del globulero, siendo necesarios trescientos o cuatrocientos hombres para la de un dirigible rígido, y a veces no son bastantes para someter uno de estos globuleros.

tes en el suelo, sobre todo, si el viento sopla por ráfagas.

Los hombres tienen que hacer movimientos complejos y peligrosos, con riesgo de que el globo dé una violenta escapada y se alce del suelo o destrozce algunos de los servidores que le tienen sujeto por las amarras.

Mejora mucho este método, la sustitución de las manos humanas, por carritos a los que se sujetan las amarras. Estos carritos ruedan sobre railes y mediante contrarrailes, no pueden levantarse del suelo por fuertes que sean las ráfagas.

Cuando las amarras se hallan sujetas, los carritos marchan sobre sus railes, conduciendo al dirigible al hangar sin riesgo de rozaduras enfadosas.

No deja, sin embargo, de tener sus dificultades el amarre a los carritos, ya provinientes de que no están paralelos los railes, ya de las condiciones del viento. Deben construirse vías curvas, y amarrar con cables accionados por cábricas eléctricas.

Otro método para evitar la acción del viento al entrar o salir el dirigible, es el de construir grandes parabrisas con espaldares a propósito, creando un abrigo para el globo, semejante al que tienen los barcos en una rada; es decir, así como estos están al abrigo de la marejada de las aguas del mar, aquellos lo estén al de la del viento.

Se comprende que un tal sistema no es aplicable para un solo y cualquier hangar, sino para establecerlo en un aeropuerto importante.

El gasto que imponen la implantación y entretenimiento de estos parabrisas, es grande y por lo mismo se usa muy poco.

Baterías de hangares

Los alemanes concibieron el proyecto, que creemos no llegó a realizarse, de disponer en los principales aeropuertos, baterías de hangares, colocados en forma de abanico sirviéndose de un hangar móvil.

El dirigible podría entrar directamente en él, después de orientado convenientemente respecto del viento, puesto que se le podía hacer girar en el sentido apetecido; y mediante esa misma cualidad, luego de recibido el dirigible, se le haría pasar a uno de los hangares mal orientados y fijo, disponiéndose nuevamente del móvil, y de este modo podrían entrar y salir los dirigibles sin ningún riesgo de los que produce el viento.

No siendo esto aplicable para menos de seis o siete hangares, no parece interesante para la navegación mercante.

Puede ser una solución, los hangares móviles,

montados sobre ruedas y railes, o sobre flotadores apoyados o sujetos a sillares en el agua.

Todas estas construcciones que fueron ideadas por los alemanes, no parece que les dieron todo el resultado que de ellas esperaron; pues además de ser costosísimas, se comprende lo muy expuesta que está una armazón de esas, de 200 metros, a no mantenerse rígida en el movimiento, a sufrir una torsión o un desequilibrio, con las consecuencias que es de suponer.

Todos estos sistemas llevan consigo el empleo de respetables capitales que quedan inmovilizados, y además se necesitan muchos meses para verlos en condiciones de su discutible servicio. Por tanto, los ingleses que han establecido, o intentado establecer, líneas como la de Londres-Indias, han tenido que estudiar la cuestión, y se han visto obligados a establecer aeropuertos secundarios para los dirigibles.

Mástiles de amarre

Se trata de mástiles de amarre tan prácticos, que no importa que el viento sople como quiera, para que esté seguro el dirigible, cogido por la proa a una especie de casco móvil, con lo que el dirigible se orienta automáticamente como una veleta, y presentando al viento un minimum de resistencia.

Sin embargo este tipo que seduce, adolece también de sus inconvenientes.

En primer lugar, el dirigible que así campa, por sus respetos no deja de sufrir las consecuencias de estar a la intemperie, recibiendo directamente la acción del sol, la envoltura exterior se deteriora poco a poco; el gas ascensional se calienta y se dilata, siendo preciso dar salida a una parte de él, que se pierde en la atmósfera. Por la noche se enfría y el gas se contrae, estando siempre obligados a reponer el equilibrio perdido. Además, la envoltura con esos cambios de temperatura y con la tensión y distensión a que la someten las dilataciones y contracciones del gas, se deteriora, forma arrugas y sus fibras poco a poco impregnadas de agua, van perdiendo condiciones de resistencia.

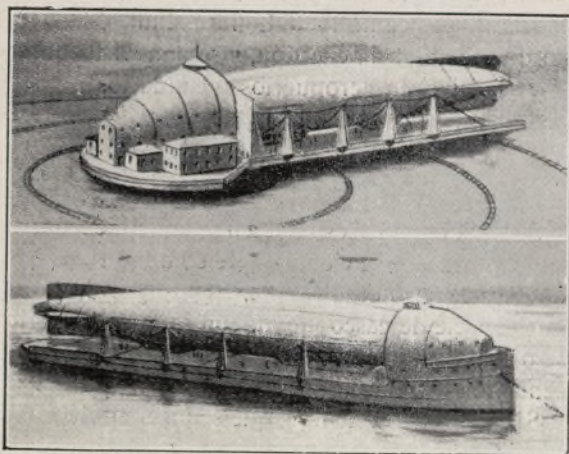
La misma posición del dirigible sujeto únicamente por una extremidad y mas contacto que ese con el suelo, hace muy difícil cualquier reparación que necesite, sobre todo, la que haya de hacerse en los motores, dado el lugar que generalmente ocupan. Igualmente son muy difíciles las reparaciones parciales de la envoltura e imposibles las del armazón.

Podríamos comparar las situaciones de un dirigible a las de un navío: a la cala de reparaciones, el hangar cercado; el mástil de amarre a un puerto;

y el anelaje de un barco en plena mar; tiene su correspondencia en la situación similar del dirigible, cuando posa en pleno campo, bien que esto es muy peligroso por los movimientos a que está expuesto esa masa en cualquiera de las tres direcciones del espacio.

El aterrizaje en el campo

Se detiene el dirigible en medio del campo, fijando fuertemente en tierra tres cables en los vértices de un triángulo y uniéndolos en alto, se sujeta a ellos el dirigible por su extremo anterior, como se hace en los mástiles de amarre. Como los cables carecen de la rigidez del mástil, todavía es el siste-



Proyectos de hangares sobre railes y en el agua, cuyo mecanismo les permite ser orientados en todas direcciones para facilitar la entrada del dirigible.

ma peor que el de este. Siempre se podrá obtener la tensión de los cables, quitando lastre al dirigible; pero esto le hace inclinarse y hacer molesta la estancia en él, a más de poner demasiado a prueba la resistencia de la armadura.

A pesar de todo, no se consigue la rigidez, y siempre debe temerse que las ráfagas de viento puedan engendrar un tirón muy violento, que rompa los cables, o bien un descenso rápido hasta tocar el suelo, que también tendría malas consecuencias.

No debe utilizarse este sistema sino cuando es absolutamente preciso para reparar alguna grave avería.

Fijado en el suelo el globo, sería aun peor; pues precisaría tener constantemente suficientes hombres dispuestos para colocarlo cara al viento, y estas maniobras son susceptibles de ocasionar accidentes.

Podemos darnos cuenta de las dificultades gran-

des que tiene el establecimiento de bases para dirigibles, solamente pensando en los aeropuertos terrestres, sin contar los muchos cuidados necesarios en un garage para dirigibles afectos a la Armada, destinados a la descubierta en las escuadras de combate.

Nadie puede negar los inmensos servicios que prestan estos observatorios a 6.000 o 7.000 metros de altura, fuera del alcance de la artillería antiaérea y casi también de los aviones de guerra, haciendo la descubierta y comunicando por telegrafía sin hilos, a las poderosas, pero ciegas flotas de alto bordo.

Los detalles que se conocen de la batalla de Jutlandia, declaran que los comandantes de las grandes unidades ignoraban siempre los movimientos del enemigo.

Hasta ahora, los dirigibles no parece que puedan utilizarse sino en un corto radio de acción con respecto a sus bases. Y aun contando con barcos depósitos de esencia y de gas ascensional, que por medio de tubos pudieran ser alimentados los dirigibles, aun queda, que los motores actuales son de corta vida y no podrían durar más que algunos días sin una seria revisión de las máquinas.

Aeropuertos flotantes

Las mismas o mayores dificultades se presentan para unir a las escuadras flotillas de aviones; por eso en todas partes se trata de emplear buques porta-aviones, que resulten una base transportable.

En la marina americana, se acaban de establecer verdaderos aeropuertos flotantes para dirigibles. Estos garages móviles se componen de un navío de gran velocidad, capaz de seguir y maniobrar alrededor de las grandes flotas. El puente está dispuesto para recibir un dirigible rígido o semirígido, sirviendo como terreno de amarre.

Descansa sobre el puente, al que se fija fuertemente, coincidiendo su proa con la del barco, y está protegido contra la resistencia a la penetración en el aire, por una falsa proa rígida.

Como los anteriores, tiene también este sistema inconvenientes no pequeños.

La acción del sol y el enfriamiento nocturno, darán aquí iguales resultados que indicamos en el amarre al mástil. Además, no se podrán impedir los golpes de mar, y sobre que el agua marina ataca a la envoltura, las olas a veces son tales que alcanzan muchas toneladas de peso, y pondrán muy a prueba la resistencia débil del armazón del globo.

Por otra parte, en tiempo de calma, se podrá hacer entrar y salir al dirigible en este hangar abier-

to y flotante, con relativa fragilidad; pero cuando el mar esté alborotado, será imposible impedir rozaduras y tal vez deformaciones al maniobrar con dos grandes masas, buque y globo, animadas de grandes bandazos y empujadas violentamente por el viento.

De todos modos, este pensamiento es muy interesante y digno de atención.

Trátase de aeropuertos fijos o móviles, siempre habrá ciertos servicios anexos análogos en estos destinados a dirigibles, a los de aviones: talleres de reparación, almacén de piezas de recambio, reserva de combustibles, lo que se complica en los dirigibles que son mucho más difíciles de proveer por su tamaño y por estar a veces en alto.

Reservas de gas ascensional

Aun queda ocuparse de las reservas de gas ascensional.

El avituallamiento de gas, se presenta bastante complejo, habida cuenta de que la inflación de uno de estos globos exige de 70.000 a 80.000 metros cúbicos.

Los aeropuertos importantes deben tener fábricas de hidrógeno de gran rendimiento, para tener reservas y poder hacer frente a las inflaciones y reposiciones necesarias.

El hidrógeno sea como sea fabricado, se tiene depositado en tubos de quince a veinte metros de longitud por uno de diámetro, y como está comprimido en ellos el gas, encierran unos mil metros cúbicos. Esos tubos se entierran para evitar choques, incendios y deterioro del gas.

Se calcula que un dirigible, tipo zeppelin, pierde en una travesía larga, de 15.000 a 20.000 metros de gas, siendo necesario para reinflarlo a su regreso, emplear una batería de veinte tubos.

En los aeropuertos de menos importancia y en los que no haya fábrica, se conserva el hidrógeno

en tubos análogos a los dichos; pero a menos presión de gas y sin enterrarlos.

Es indispensable que los aeropuertos estén servidos por una línea férrea o por una vía fluvial, lo que no es la menor dificultad para establecerlos desde que se pensó en líneas de dirigibles, que no las hay aún, por el peligro del incendio.

¿Se debe seguir pensando en esto, o en abandonar la idea de este modo regular de viajar?

La línea de dirigibles es más económica que la de aviones

En principio, está probado que una línea aérea de dirigibles sería más económica que de aviones.

El dirigible vuela por la noche con igual seguridad que por el día, siendo gran ventaja para el empleo de tiempo.

Los franceses han tenido algunos zeppelines entregados por Alemania y no han sacado ningún provecho de ellos.

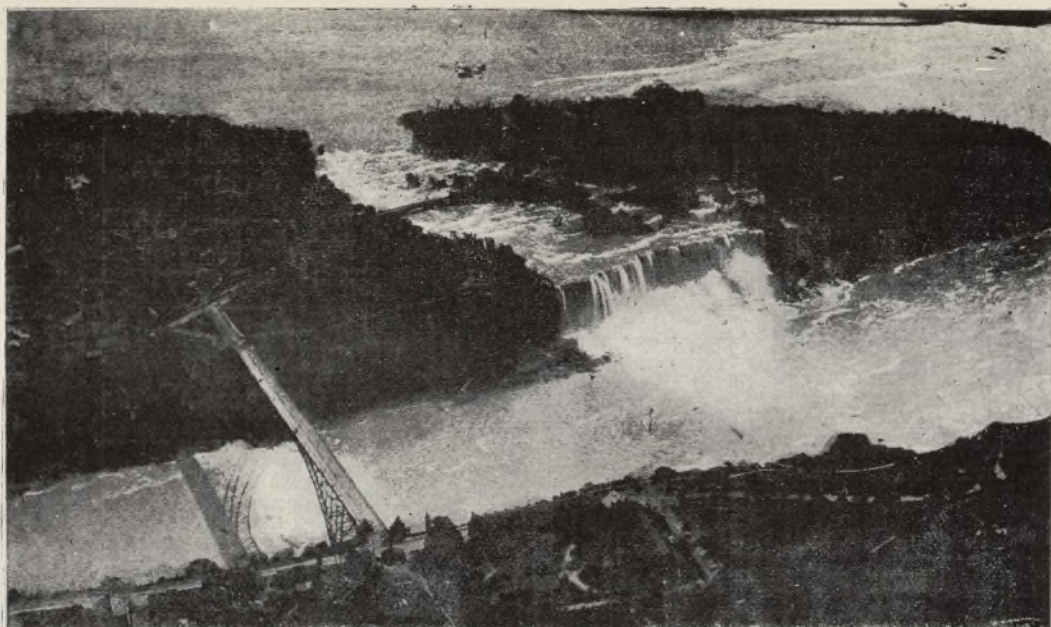
Ingllaterra tiene diez y penso en establecer la línea Londres-India, pero se ha detenido la realización, si bien ahora renace el movimiento dirigido a una línea hacia Egipto.

Italia también piensa en la línea a Trípoli. Y por fin, en los Estados Unidos de América del Norte se han formado sociedades para establecer y explotar líneas de dirigibles, habiendo llevado ingenieros y obreros de las fábricas de Zeppelin, para dar cima al pensamiento. Además, como en Alemania, aun siendo casi arruinada esa industria, queda la motriz, se está construyendo para América un dirigible de cerca de 100.000 metros cúbicos.

Por último, una entidad alemana trata de montar en Sevilla una gran fábrica de dirigibles, con el fin de establecer líneas comerciales entre España y la América del Sur.

Hemos de volver a lo que decíamos al principio: lo más necesario para todo esto es, hallar un gas ascensional incombustible.





Vista general de las cataratas. Un puente de hierro une, aguas arriba del salto, las dos orillas yankee y canadiense.

VIAJES Y COSTUMBRES

UNA VISITA AL NIÁGARA

Ya desde el tranvía que lleva al Niágara se oye el rugido de las cataratas y se ve la bruma irisada que se eleva de ellas. Pero, para admirar en toda su grandeza el espectáculo, es necesario pasar a la orilla canadiense, al parque de la Reina Victoria: desde la orilla de éste se ven caer con estrépito ensordecedor, como el de un mugido continuo, las enormes masas de aguas verdes o amarillas, que, deshechas en vellones de blanca espuma, hierven entre las rocas, y la niebla flotando sobre la catarata, en la que los rayos del sol se quiebran en maravillosas iriscaciones.

Las cataratas son dos, separadas por una isla unida por un puente a la orilla americana. La catarata canadiense, en forma de herradura, es la mayor, pues tiene 1.003 metros de longitud por 52 de altura, y la capa de agua, un espesor de seis metros. Más abajo, el río se precipita por una estrecha garganta y forma el remolino, sobre el cual pasa el transbordador, sistema Torres-Quevedo, llamado *Spanish-Aerocar*, que explota una sociedad española de Bilbao. Un tranvía de recreo recorre los parajes más interesantes de ambas orillas, y permite admirar, desde varios puntos de vista, las cataratas y los magníficos parques que las rodean.

La masa de agua que forma las cataratas es de 74.133 metros cúbicos por segundo, lo cual representa una energía potencial de 3.800.000 de caba-

llos. Parte de esta fuerza se aprovecha, dentro de los límites de 5.433 metros cúbicos por segundo para las compañías americanas, y de 16.133 para las canadienses, para proporcionar electricidad a las industrias de todas las ciudades comprendidas en un radio de más de 100 kilómetros.

* * *

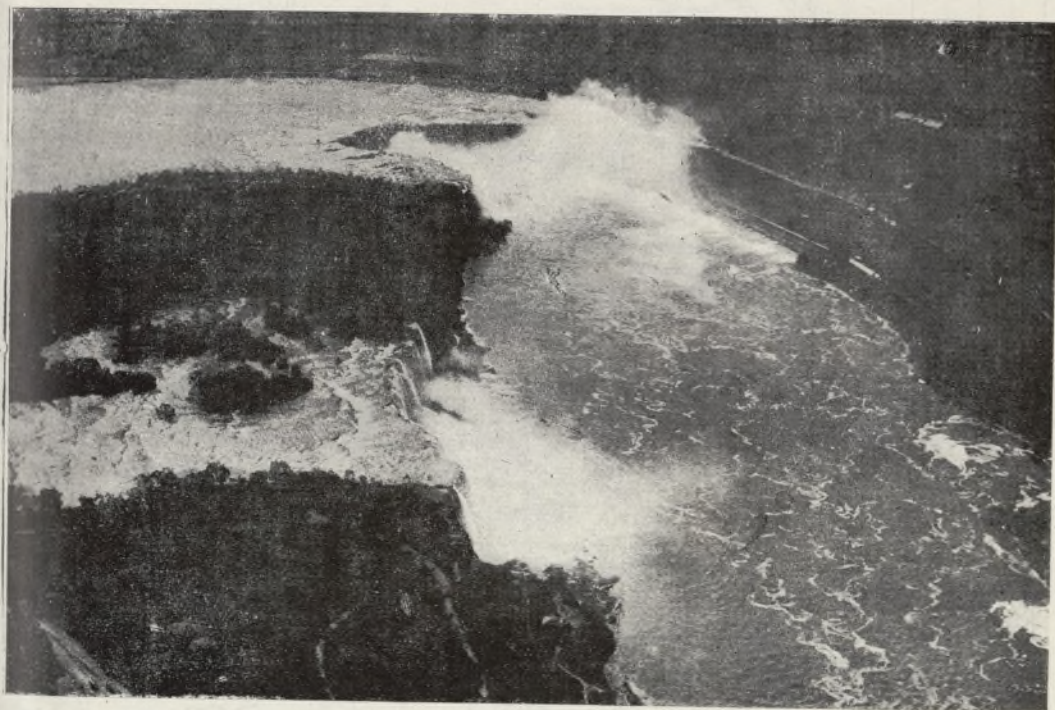
A orillas del río, un kilómetro más arriba de las cataratas, hay una amplia construcción de piedra gris: es la fábrica de «The Niágara Falls Power Company», la principal empresa generadora y distributriz de energía eléctrica de la orilla americana. El edificio se compone de diez pisos subterráneos, en forma de construcción exigida por la necesidad de derivar la corriente a cierta profundidad, cuando hiela la superficie del río,

En el décimo piso están instaladas las turbinas. El agua, que entra a la velocidad de 9,40 kilómetros por hora, se precipita en cantidades de 146 metros cúbicos en pozos de 45 metros de profundidad, el fondo de los cuales están las turbinas, siguiendo una curva calculada para amortiguar los efectos de choque y del rozamiento. Cuando la presión es muy fuerte, el exceso de potencia hace funcionar automáticamente un regulador que disminuye la velocidad del canal derivador. El agua, después de

sar por las turbinas, desemboca en el río, un kilómetro más abajo de las cataratas.

La galería de las máquinas, clara y alegre, y con las enormes dinamos que, cual fantásticos monstruos, se alínean a ambos lados, brillantes de limpieza, parece una exposición. Sin embargo, el zumbido sordo que se desprende de cada máquina indica que están trabajando a razón de 25 vueltas por segundo y produciendo una corriente alterna de 2.200 voltios. En un ángulo del local, un mecánico

el ofrecimiento de una cantidad ilimitada de energía eléctrica a un pequeño tanto alzado y de otras ventajas, acudieron a establecerse en Echota, que llegó a ser una ciudad industrial muy importante. En la actualidad hay fábricas de papel, electroquímicas, de broches metálicos, de pastas alimenticias, etcétera, y la compañía de electricidad proporciona también el fluido que se utiliza en la distribución de agua en Niágara Falls, en el ferrocarril de Tonawanda a Lockport, en el movimiento de los elevadores



El aspecto de las cataratas es fantástico y aterrador. En primer término se ve la cascada americana, en el centro aparece la isla llena de verdura, y más allá la cascada canadiense, llamada «La Herradura».

sentado ante el cuadro de los conmutadores vigila el trabajo de las dinamos, y causa admiración considerar cómo la fuerza colosal de 50.000 caballos almacenada en las máquinas es graduada por un solo hombre, con una ligerísima palanca, y empleada a largas distancias en mover trenes, tranvías y ascensores, y en proporcionar luz y calor a muchas ciudades.

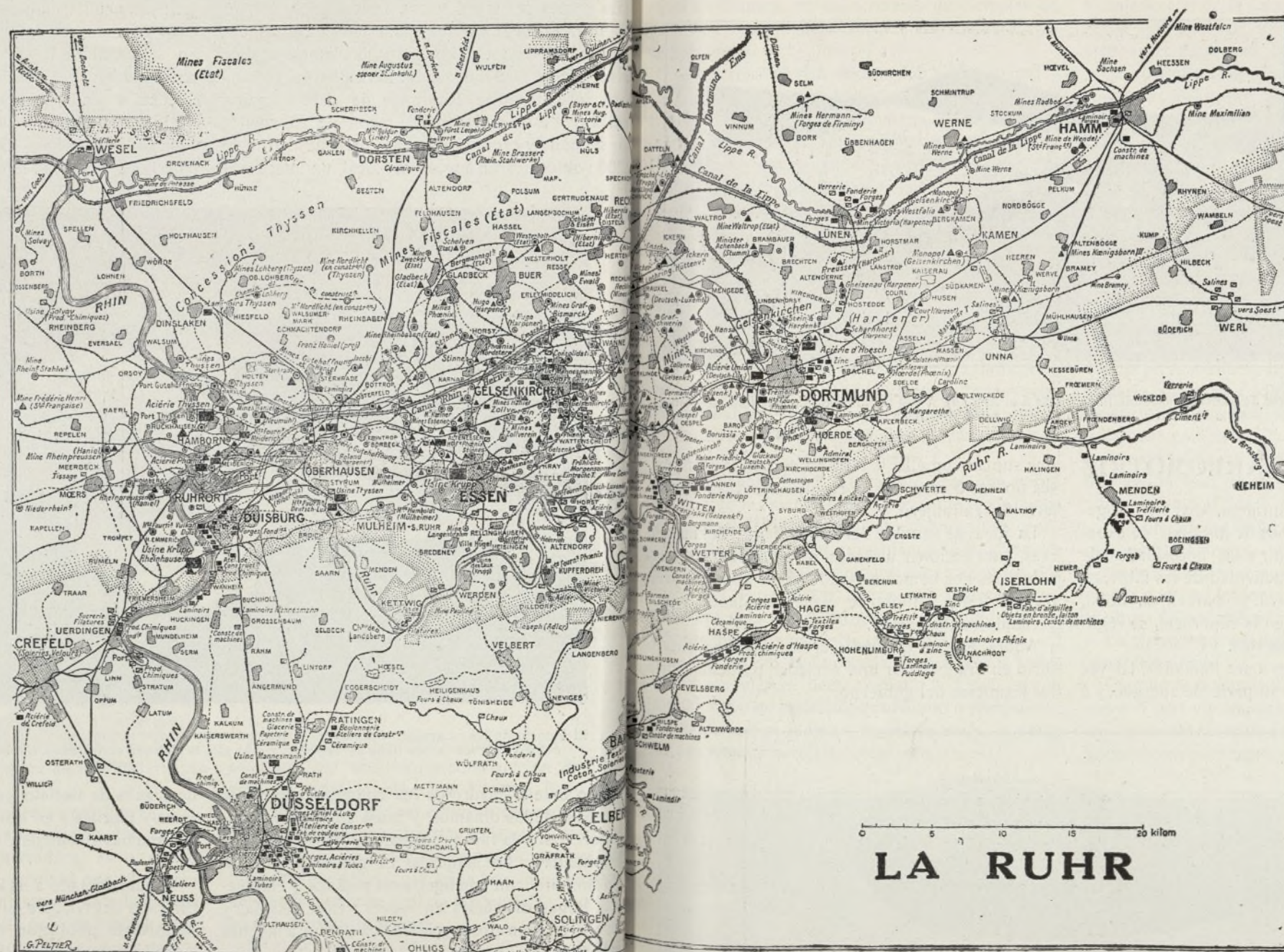
Cuando la «Niágara Falls Power Company» construyó su primera fábrica, adquirió en las inmediaciones grandes extensiones de terreno para alquilarlas a los industriales que desearan establecerse cerca de la fábrica de electricidad con objeto de aprovechar el fluido, y construyó una población modelo, llamada *Echota*, con amplias calles y excelentes servicios urbanos, donde edificó casas baratas para los obreros. Los industriales, atraídos por

de granos de Buffalo, en varias industrias metalúrgicas y fabriles y en los astilleros de esta ciudad, en los tranvías eléctricos y en el alumbrado.

Buffalo, situado a 32 kilómetros más arriba de las cataratas del Niágara, a orilla del lago Erie, es una importante población industrial, de 468.555 habitantes. Tiene grandes fábricas metalúrgicas y constructoras de material ferroviario, refinerías de aceite y destilerías de cerveza, que emplean la energía eléctrica proporcionada por las cataratas, y un inmenso tráfico marítimo de granos y harinas, carbón, madera y ganados.

En Buffalo, lo mismo que en otras ciudades americanas, la arquitectura emplea métodos tan expeditivos, que causan asombro al europeo, como, por ejemplo, el traslado de las casas.

La cuestión franco-alemana ocupación de la cuenca del Ruhr



La cuestión de las reparaciones ha llevado a Francia a dar un paso de extrema gravedad, como ha sido el de la ocupación de la Cuenca del Ruhr, que pone en sus manos todos los recursos carboníferos de Alemania, dando con ello golpe de muerte a las industrias del país.

Por considerarle de extraordinaria importancia

para conocimiento de los sucesos actuales, y los que de ellos pueden derivarse, publicamos un croquis de la región ocupada por las tropas francesas. Los cuadrados negros indican los emplazamientos de factorías, fundiciones y fábricas. Como puede verse, el plano está verdaderamente plagado de ellos. Todo se halla en la actualidad

sometido al régimen de investigación y censura francés. Essen, la ciudad de Krupp, la que fundió los cañones que pusieron en peligro a París, se halla en la actualidad, ocupada por los soldados de Francia. El país galo se halla orgulloso por este hecho y numerosas proyecciones en todos los cinematógrafos mantienen actualmente al público

parisino el contento de una ocupación que antaño pareció imposible.

Pero la tormenta se fragua, el odio al invasor adquiere por momentos caracteres de desesperación, y es de desear que Francia mantenga y reduzca a lo posible sus deseos de dominio, para que otra guerra más desesperada no ensangrienta a Europa.

Ayuntamiento de Madrid

La aviación de nuestra marina de guerra



Aeroplanos que forman parte de nuestras escuadrillas afectas a la Armada y que tan brillantemente han cooperado a las últimas operaciones en la costa de Africa.

UNA FÁBRICA MAREOMOTRIZ

Ofrece al hombre la naturaleza, diversos orígenes de energía, por millones de millones de caballos de fuerza, para subvenir a las necesidades de la industria y alimentar la actividad de las fábricas.

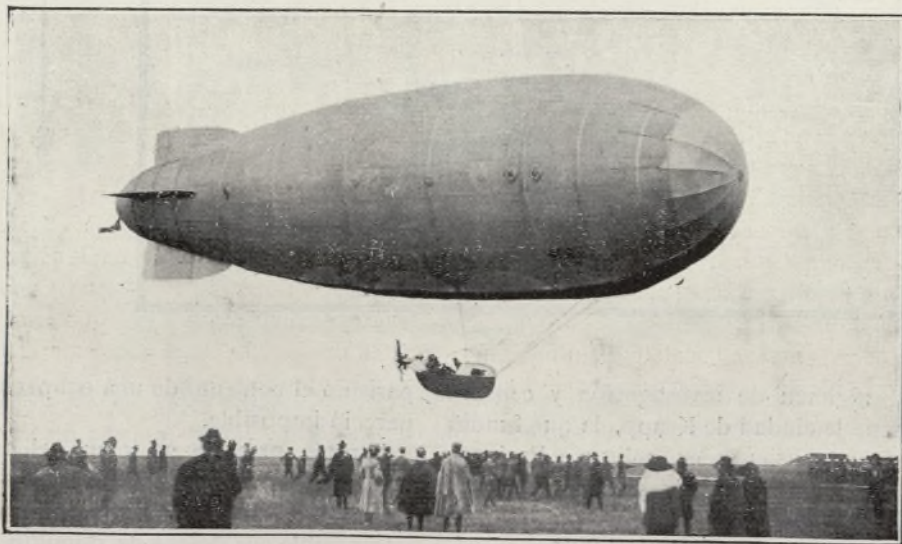
De las entrañas de la tierra, se extraen, su hulla, su petróleo y sus gases, y en la superficie, se regula y se utiliza el agua de sus ríos.

Los océanos van también a ser llamados, tal vez muy pronto, a suministrar su parte de energía, y a

que suplan con ella la falta de carbón, en los países pobres o carentes de él, que necesitan importarlo del extranjero.

La idea de servirse del movimiento de las mareas, para accionar turbinas, no es nueva. En estas columnas nos hemos ocupado ya de ello, y señalando que desde antiguo se viene intentando y proyectando su utilización.

Ahora, parece que se trata de hacer un ensayo serio en Francia, por una sociedad particular, bajo los auspicios del gobierno.



El dirigible que porta el «Dédalo» y que sirve de explorador de la escuadra en sus maniobras de combate.

Se piensa instalar una gran maquinaria mareomotriz en el estuario del Aber-Vrac'h, al que va a parar el río Diouris, en los términos municipales de Lannilis y de Plouguerneau, a la entrada del Canal de la Mancha.

Esta fábrica servirá de estación experimental y de ensayo, en las cuestiones relativas a la utilización de la energía de las mareas, para producir energía eléctrica. La realización de este proyecto dilucidará un gran número de problemas que lleva consigo la captación de este nuevo origen de energía, y al mismo tiempo, probará y comparará los diversos tipos de motores u otros aparatos secundarios que sean concebidos en el orden de las ideas.

Varias veces se han propuesto proyectos de amplia envergadura que costaban cientos de millones, y se fueron dejando atrás hasta que este fué conocido, planteado y acertado.

El aprovechamiento para la energía industrial, de la de las mareas, que fué estimado por mucho tiempo cual una quimera, parece que va a entrar, gracias a los recientes progresos de la técnica, en los dominios de la realidad práctica.

Sin pretender hacer un estudio profundo sobre la teoría de las mareas, bueno será que recordemos que son producidas por las atracciones lunar y solar, combinadas con el movimiento de rotación de la Tierra. Según las posiciones que ocupan los dos astros con respecto a la Tierra, esas atracciones se complementan o se contrarían. La de la Luna, es siempre mucho más fuerte que la del Sol.

Cuando el Sol, la Luna y la Tierra, están sobre un mismo eje; es decir, cuando la Luna está en conjunción o en oposición (novilunio o plenilunio), los esfuerzos se juntan y la marea es la suma de las dos mareas parciales solar y lunar.

Por el contrario, en las épocas de los cuadrantes o de los cuartos de luna, el efecto del Sol contrabalancea el de la Luna, y la marea alta es entonces la diferencia de los dos esfuerzos; por eso es menor que en el caso anterior.

La configuración y las anfractuosidades de las costas, las islas que las rodean y la extensión de los mares, ejercen gran influencia sobre las mareas.

Hay sitios en Europa, en que la diferencia de nivel entre la alta y la baja mareas, alcanza hasta doce metros, y se aleja al mar en playas arenosas llanas, hasta dos leguas.

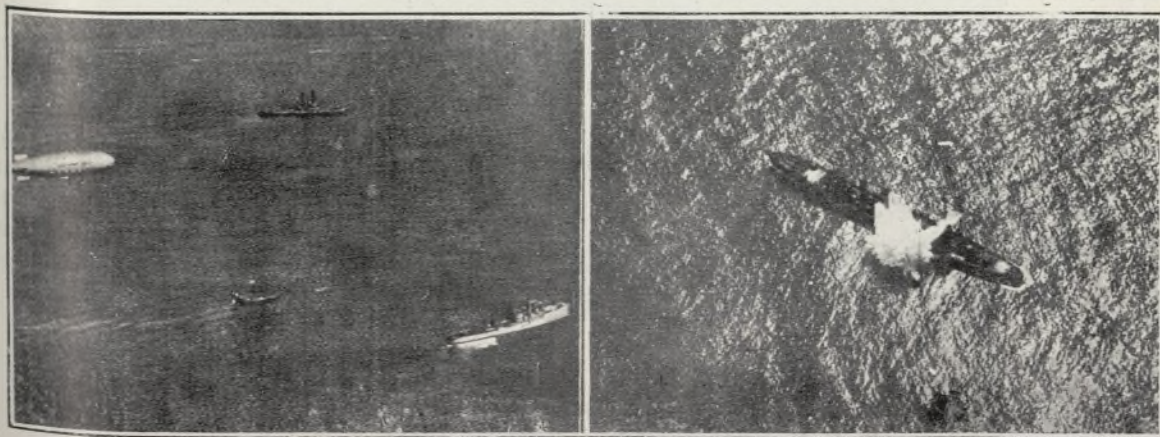
En el Aber-Vrac'h, cuyo estuario ha sido elegido para construir en él la fábrica aludida para ensayo, pueden entrar buques de alto bordo, porque las aguas tienen más de diez metros de profundidad, siendo navegable hasta cuatro kilómetros adentro, donde está el puertecito de Paluden, en el que se piensa edificar la fábrica; prolongándose el estuario otros tres kilómetros más, donde recibe al río Diouris; allí se establecerá una segunda presa que completará la fábrica mareomotriz.

Estará esta constituida por una presa de 142 metros de longitud y tres grupos de turbinas que accionarán bajo el doble efecto del flujo y del reflujo.

Los alteradores asincrónicos del interior de los cajones de cemento armado, forman la presa. Esta permitirá almacenar aguas arriba, de un millón y medio a cuatro millones de metros cúbicos, según la altura de las mareas.

Este depósito de doble efecto, funcionará del modo siguiente:

Cuando la marea suba y desde que el desnivel entre el mar y el depósito llega a setenta centímetros, las turbinas entran en funciones y trabajan con carga progresivamente variable hasta que el mar



Los tiros desde el aire han llegado a un grado de gran perfeccionamiento. En la fotografía se observan dos momentos de un tiro al blanco hecho sobre el antiguo crucero alemán «Frankfurt» desde un dirigible, del tipo semejante al de nuestra marina. El «Frankfurt» fué hundido como consecuencia de los disparos.

vuelve a su nivel. Entonces se anula la diferencia del nivel entre el exterior y el depósito, y luego se vuelve a establecer en sentido contrario, cuando la marea desciende.

Así es, que dos veces por marea, o sea ocho o diez horas, funcionan las turbinas, que están dispuestas de manera que actúan en el mismo sentido sea el que sea el del paso del agua; suministrando una potencia variable a cada instante, y que se acumula en cada inversión del sentido de la corriente. Cada una de las tres turbinas, facilitarán de 75 a 1.200 caballos, bajo dos o tres regímenes de velocidad.

Los dos alternadores acoplados a las turbinas darán de a 1.500 voltios.

Esta instalación se completa con otra de agua dulce, establecida en el río Diouris, que como hemos dicho, desemboca en el estuario.

Tal segunda instalación, tiene por objeto regularizar la energía discontinua que produce la maremotriz. Tendrá una presa de 35 metros de altura, pudiéndose almacenar una masa de agua dulce

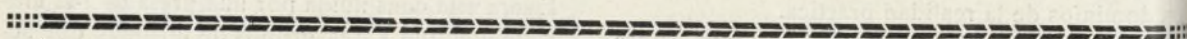
de 12 millones de metros cúbicos, bajo una caída variable, de 12 a 29. Estará dotada de turbinas de 3000 a 4000 caballos en total, de dos alternadores de 1500 cada uno y de dos bombas de igual potencia, que aspirarán el agua al pie de la presa, para reponer la reserva a las horas en que la corriente eléctrica sea superabundante en la fábrica de aval.

Está dispuesto el conjunto, de manera que se compense en lo posible el tiempo en que esté parada la estación maremotriz.

El conjunto de estas dos fábricas que funcionarán en muy estrecha relación, será susceptible de dar una potencia que alcance hasta 3.200 caballos en potencia mínima constante, restando aún 1600.

La producción anual será de 11 millones de kilovatios horas, correspondiente a un consumo de 16.500 toneladas de carbón.

Esta experiencia en escala reducida, dará lugar a poder darse cuenta de si la utilización de las mareas es fecunda y ventajosa y si nos reserva algunas sorpresas de orden técnico o financiero.



— V A R I E D A D E S —

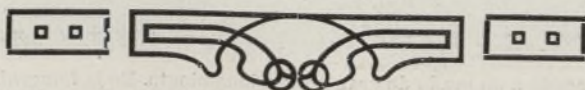
El ruido o la música son indispensables a la inspiración de muchos escritores.

El tumulto de los cafés despertaba al genio de Verlaine. Cimarosa, lo mismo que Saint-Saens, necesitaban estar rodeados de ruidos para encontrar los motivos más hermosos de sus óperas. Stuart Mill, para sus especulaciones filosóficas, y Alfieri para sus planes de tragedia, buscaban la inspiración en la música. Antes de ponerse a trabajar Darwin tocaba un rato en un violín viejo, del cual no se se paraba. Los pintores célebres contemporáneos nuestros, Carolus Durán y Aimé Morot, tocan el piano, el uno, y el órgano el otro antes de coger los pinceles; Masena, el célebre mariscal de Napoleón, no sentía despejarse sus ideas sino en medio del estruendo del cañón.

Dícese que Schiller y Gretry no podían componer sino teniendo los pies metidos en hielo. Chateaubriand, cuando dictaba a su secretario, se paseaba con los pies descalzos por el piso frío de su habitación. Otros se calientan la cabeza, sea naturalmente,

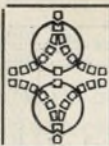
como Rousseau, que meditaba al sol con la cabeza descubierta, al medio día, o sea por medios artificiales, como Bossuet, que se envolvía la cabeza con paños calientes y meditaba en una habitación fría. El paladar, el olfato y el oído sirven también para excitar sensiblemente el cerebro. Lord Derby, cuando trabajaba en sus obras, se llenaba la boca de guindas en aguardiente. El poeta Cooper no cesaba de chupar pastillas de almíbar o bolitas de regaliza. Para ellos aquello era tan indispensable como para otros el fumar, el morder la punta del mango de la pluma o el roerse las uñas.

Todas estas rarezas a que se entregan algunos escritores para hacer sus obras, tienen una razón de ser: es que favorecen el trabajo. Según se ha demostrado, la labor cerebral va acompañada de una excitación sanguínea, tanto mayor cuanto más grande es la actividad del cerebro. Para irrigar aquel órgano por medio de una circulación rápida y amplia, en una palabra, para producir la fiebre del genio, los medios varían según el individuo.

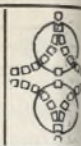




JUGANDO AL CHAQUETE, CUADRO DE MULLER



EL VENENO DE LAS ARMAS ANTIGUAS



El empleo de flechas envenenadas, que tan extendido está en ciertas regiones salvajes de Africa, América y Oceanía, fué también de uso en Europa en la antigüedad. Basta para convencerse, leer la mitología y las obras literarias de los tiempos pasados.

Hércules, para hacer irremediablemente mortales sus flechas, las mojaba en la bilis de la hidra de la laguna Lerna. Y estaban realmente envenenadas, paesto que su amigo Filoctetes que le heredó, fué herido por una de ellas, y la herida se hizo tan



Estos bellos puñales eran con frecuencia mojados en venenos que hacían mortal cualquier herida que con ellos se hiciese.

amplia y tan nauseabunda, que sus compañeros acordaron abandonarlo en la isla de Lemos. Antes de esto, el mismo Hércules se había servido bien de sus emponzoñadas flechas, atravesando con una y dando muerte al centáuro Nero que enamorara a su esposa Deganir. Muriendo él también, por usar su manto empapado en la sangre ya emponzoñada del dios seductor.

En Homero se ve al «prudente Ulises» bogar hacia el Epiro corintio a buscar en él jugos vegetales homicidas, en los que sumergir las puntas de sus flechas de bronce; si bien se las rehusó Ilo por temor a los dioses.

Hay que reconocer, que el uso de las flechas envenenadas estaba mal visto y era considerado como un acto de felonía. Les fué atribuido este crimen a los arqueros Paris y Pandaro, ocasionándose la

guerra y el sitio de Troya «donde la justicia divina debía hacer caer a Paris».

Plinio también anatematiza el empleo de los tóxicos «¿Qué decencia hay en el hombre que moja sus armas en veneno? Ningún ser, aparte el hombre, combate con veneno que no le sea propio. Confesemos nuestra falta: no nos contentamos con menos que preparar con nuestras propias manos los venenos».

Aristóteles cuenta, que los celtas tenían un veneno que determinaba una descomposición tan pronta, que cuando los cazadores herían un ciervo con flecha, se apresuraban a extirpar la parte herida antes que la difusión ponzoñosa impidiera poder alimentarse con su carne que pronto se volvía putrefacta.

Según Strabon, los belgas de la Céltica «poseen en su país un árbol parecido a la higuera, cuyo fruto es comparable al capitel de una columna corintia; haciéndole una incisión y dejando correr el jugo, lo llevan a sus flechas y las hacen mortales».

Plinio puntualiza bastante. Dice a este respecto también. «Los galos sumergen sus flechas en el eléboro y afirman que después cortan la parte herida de la carne del animal muerto de un flechazo, es más tierna». Añade: «Los galos llaman *limeo* a una hierba que les sirve para embadurnar sus flechas de caza, y por esta razón la denominan también *veneno de ciervos*.»

Algunos autores afirman que a los compuestos para embadurnar las flechas se denominaban *tóxicos* o veneno de ciervos y que se convirtió en *tóxico* la palabra dando mayor extensión a su significado. Por otra parte llama Celso la atención sobre las analogías entre los venenos de los galos y el de las glándulas de los ofidios.

El veneno de las serpientes como algunos de ellos sobre todo los que usan los galos, son tóxicos cuando penetran por una herida; pero no lo son cuando entran por la boca, a menos que exista ulceración en las encías, en el paladar o en cualquier parte de la cavidad bucal.

Esta afirmación puede acaso ser discutible.

Aulu Gelle, también alude al eléboro: «Leamos que los galos bañaban sus flechas de caza en eléboro, porque la pieza así muerta es más tierna para la mesa. Siempre, por razón de la toxicidad del eléboro, cortan ampliamente las partes tocadas por la flecha.» En suma, no hace otra cosa que atenerse a lo que dice Plinio.

Parece que los francos del Mein en 388 antes de Jesucristo, emplearon flechas envenenadas contra las cohortes del emperador Máximo, mandadas por Quintiliano. Al menos, así lo afirman Gregorio de Tours y Sulpicio Alexandre: «Los francos en pequeño número situados en troncos de árboles amontonados como desde lo alto de torres que hubieran podido tener en máquinas de guerra, flechas impregnadas en jugos de hierbas venenosas, de modo que las heridas aunque solo fueran rasguños en la piel, lejos de las regiones esenciales del cuerpo, producían una muerte cierta.

El mismo autor asegura, que «bajo la instigación de la reina Fredegunda fueron ganados dos criados, que con un pretexto cualquiera se aproximaron a Sigberto, que se encontraba en medio de su ejército reunido en Vitry; le dieron dos cuchilladas, uno por cada lado, con dos grandes cuchillos, llamados vulgarmente *machacadores*, impregnados de veneno».

En toda Europa se encuentran vestigios de haberse usado antiguamente flechas envenenadas. Pablo d'Eugine manifiesta que dice que los dacios y los dálmatas, bañaban los dardos con lo que llaman *helenio* y *ninon*; sustancias que, puestas en contacto con la sangre de las heridas, matan; pero que, comidas las piezas cobradas, su carne es inofensiva y no hace ningún daño».

El veneno sagitario de los scitas, según Aristóteles, era preparado con la víbora: «Los scitas cazan las hembras, las ponen en maceración algunos días, hasta que la putrefacción alcance el grado deseado: después vierten sangre humana en un vasito que meten en estiércol. Cuando la sangre está putrefacta, el líquido seroso que sobrenada, lo mezclan al producto podrido de la víbora, formando el todo un veneno mortal».

Igual es también la opinión Plinio. «El veneno de los scitas parece que ha sido muy conocido». «Un buen arquero—dice Luciano—embadurna su flecha con una sustancia que no es ni el veneno de los

scitas ni el jugo de la higuera silvestre del que se sirven los curetas».

Alonzo Martínez do Epinaz, portaaarcos del rey



Armas antiguas, cuyo golpe infiltraba en ocasiones veneno mortal.

Felipe III de España, cuenta «que los españoles fabricaban para cazar un veneno de flechas con la raíz del eléboro blanco, que se llamaba Hierba de los Arbaletreros».

Ambrosio Paré, hace alusión al acónito; pero parece hablar por referencia.

En suma, se ve que los antiguos venenos sagitarios europeos, provenían, unos del reino animal, víbora, y otros del vegetal. el eléboro blanco y el acónito, bien caracterizados.





Los grandes viajes por el aire

EL AVIÓN DEL PORVENIR



La aviación comercial ha tenido en todos los países el año pasado de 1922, un gran desenvolvimiento, y se han realizado vuelos audaces a través de los océanos, uniendo entre sí continentes muy apartados, marcándose nuevas rutas aéreas y ensayándose aparatos poderosos y modernos.

¿Cómo será el avión del porvenir?

¿Cuáles serán las condiciones del que empleemos en 1930; en 1950 y en el año 2000, de los que veremos nosotros algunos y otros nuestros hijos?

Es muy interesante tratar de determinar lo que serán esos pájaros mecánicos de mañana; pero no mediante visiones proféticas más o menos imaginativas, sino basándose en el razonamiento, en la lógica, en los cálculos y en los datos racionales de la ciencia aeronáutica.

Conviene hacer un balance de la situación de la Aviación en 1922.

La aviación comercial y mercantil nació hace cuatro años; inmediatamente después de acabar la guerra, todos los países comprendieron la utilidad que podían sacar de su desenvolvimiento. Y tal impulso se le dió, que de año en año ha venido aumentando prodigiosamente el tráfico aéreo.

Del año 1919 al 1921, el transporte de viajeros y de mercancías, tuvo un aumento de catorce o quince veces más. Y en un mes de 1922, ese movimiento ha alcanzado cifras superiores a las de todo el año 1921.

Cuando se leen los anuncios de las compañías explotadoras, de los días y horas de salida de los

aviones de una línea aérea, precios de pasaje y de transporte de mercancías etc., surge en la memoria la época de los tímidos (entonces notables) vuelos de 1910, de los Blériot y los Farman.

Si nos hubiera dicho en aquellos tiempos, que se establecerían viajes regulares con sus horarios previstos, habríamos contestado con un encogimiento de hombros.

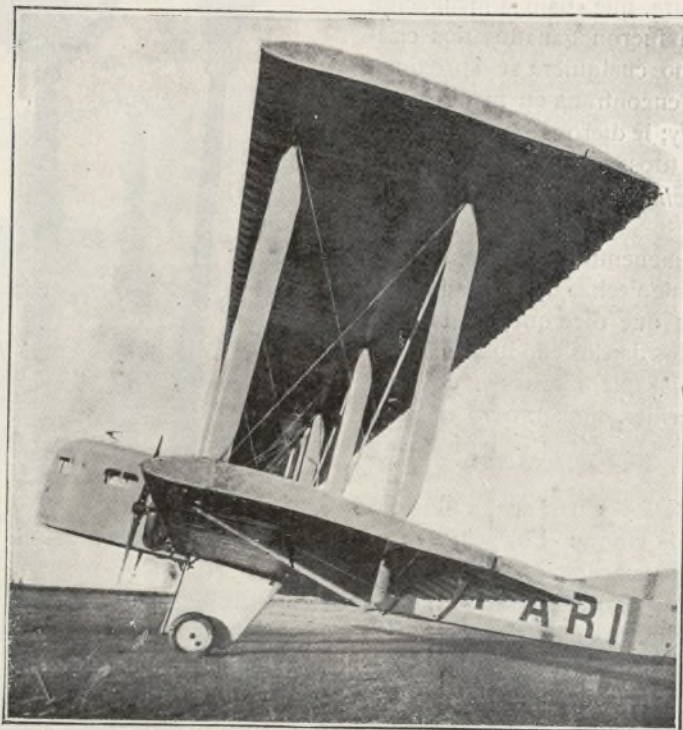
Y sin embargo, doce años nada más han bastado para que sea una realidad.

Francia ha desarrollado mucho la aviación y ha establecido líneas regulares a Inglaterra, Holanda a Suiza, Inglaterra, Bélgica, Holanda, Alemania, también desenvuelven su aviación en el mismo orden.

Portugal ha realizado felizmente la atrevida travesía del Atlántico, uniéndose a la Europa occidental con la América del Sur. Los Estados Unidos, país enorme y de distancias colosales, desarrolla también ampliamente su aviación postal y mercantil, procurando unir lo más rápidamente posible sus costas del Atlántico y del Pacífico. También proyectan líneas transoceánicas, intentando venir a la vieja Europa por Terranova y a la Australia por las islas Sandwich y las Filipinas.

La aviación de 1922.

Todos estos esfuerzos de transportes comerciales, de líneas postales, y en general todas las explotaciones que se han realizado el año último, ¿De qué clase de aviones se han servido?



El avión de las grandes líneas aéreas es verdaderamente un gigante, cuyas proporciones no pudieron soñar los primeros inventores de aeroplanos. El aparato, cuya fotografía presentamos, ha efectuado vuelos de 34 horas seguidas sin tomar tierra.

Hay que ser francos y decir que los aviones de 1922, no se diferencian esencialmente de los empleados en la guerra, desde el más pequeño al más grande: del Breguet al Haudley-Page, del Nieuport al Goliath.

El Goliath que tienen los franceses, parece que es el tipo mayor de los aviones actuales que lleva a bordo cuatro horas de esencia, es decir lo bastante para hacer un vuelo de unos seiscientos kilómetros, calculando una velocidad media de ciento treinta por hora; transportando un máximo de diez personas, ocho viajeros y dos tripulantes: un piloto y un mecánico.

Realmente, la velocidad y el radio de acción no han progresado mucho desde 1919; pero en cambio el confort si ha mejorado en gran escala.

Cabinas cerradas, amplias y templadas; butacas cómodas, W.-C., lavabos, telegrafía sin hilos, lo que constituye para el viajero aéreo ventajas y comodidades nuevas incontestables.

El avión de 1930.

¿Pero podremos pensar después de los esfuerzos de la guerra, a costa de tantas vidas, habiéndose progresado veinte años en cuatro, que los aviones, tipo 1922 han alcanzado el estado definitivo? No; felizmente, no.

Hay otras posibilidades muy próximas a la realización, de las que los técnicos y los inventores geniales esperan y trabajan sobre ellas apasionada y arduosamente.

El «Breguet tipo Leviathan», cuyos ensayos se persiguen actualmente y que aún tardará en estar listo dos o tres años, abre una vía nueva y fecunda; pero habrá que esperar según creemos, cinco o seis años hasta que estos tipos de avión entren en el dominio práctico de la aviación comercial. He ahí porqué los estimamos aviones de 1930, si como es de desear, su consagración es dentro de algunos años.

Veamos cuales son las características del nuevo Léviathan: 1200 H P, servidos por cuatro motores fijos, reunidos en una cámara de máquinas única, ingeniosamente acoplados para girar juntos o separadamente, merced a los conjuntos-disyuntores.

Alcanza una velocidad de 250 kilómetros por hora. Tiene veinte plazas para viajero, confortablemente instaladas en una navecilla semejantemente a un vagón-lit, consiguiéndose así una estancia cómoda y sin cansancio, aunque dure el viaje cuatro o cinco días.

La tripulación será de siete hombres, con co-

mandante de a bordo, timoneles, mecánicos y radiotelegrafista.

Admitirá 1.000 kilogramos de equipaje, a 50 por viajero; podrá llevar 4 toneladas de combustible, que darán a este avión; 2.000 kilómetros de radio de acción.

Los viajes de larga distancia.

Véase como nos encontramos ya muy lejos del avión de 1922, que admite 10 viajeros, vuela a 130 kilómetros hora y alcanza 600 de radio de acción. Pero aun es más interesante, que según los cálculos concienzudamente hechos, este avión podrá transportar la tonelada kilométrica al precio de 7,50 pesetas. Según otros cálculos igualmente serios, la misma tonelada en camionaje, cuesta de 2,50 a 3 pesetas actualmente.

Si consideramos un recorrido hipotético de 12.000 kilómetros, que podrá hacerse con seis escalas, el precio del pasaje para un viajero que con su equipaje pese 100 kilos, será de 9.000 pesetas.

Concretando, podremos establecer casos particulares.

De Sevilla a Buenos Aires, puede estimarse un recorrido de unos diez mil kilómetros, que podrá hacerse en cuatro días con cinco escalas, que podrían ser en Larache, Canarias, dos en el Brasil...; costando el viaje 8.000 pesetas, mientras en un transatlántico, por un camarote de lujo abonaría 12.500 y emplearía diez y ocho días en llegar.

A Tokio, por las Indias, habrá unos 15.000 kilómetros, empleándose cinco días, en vez de treinta y tantos por mar y costando el pasaje 11.000 pesetas, contra 15.000 del buque.

En estos aviones, naturalmente anfibios, puesto que lo mismo vuelan sobre tierra que sobre agua, y pueden aterrizar y amerizar por ir provistos de tren de aterrizaje y de flotadores, la unión entre Europa y América del Norte será facilísima y notable.

Se podrá ir de Sevilla a Nueva York en un par de días, haciendo dos o tres escalas para aprovisionarse, y no costaría el viaje mucho más dos mil pesetas.

Claro es, que se podrían continuar los ejemplos indefinidamente.

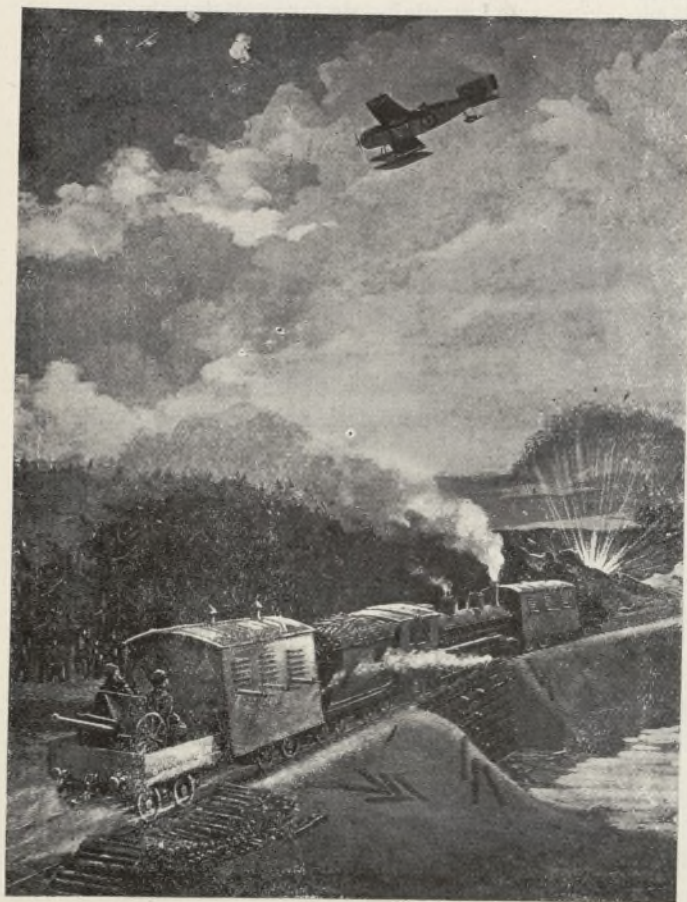
Tales son las posibilidades reservadas a los aviones que presten servicio en las vías Leviathan del que puede esperarse abundante floración de aquí a media docena de años, o sea en los alrededores de 1930.

Y cuando llegue a éste estado de desenvolvi-

miento la aeronáutica, ¿se detendrá en su camino y quedará cristalizada en este modelo? Todavía no.

Caminará hacia realizaciones más osadas, hacia concepciones más vastas, hacia velocidades de 400, de 500 y hasta de 800 kilómetros por hora, con radios de acción de ocho a diez mil kilómetros.

¿Y dónde salen estas pasmosas cifras, esas veloci-



El aeroplano sostiene, con toda clase de ventajas, su lucha con el tren. Sobre todo en caso de guerra, los trenes quedarán a merced de las naves del aire, que poseen velocidad y fuerza para bombardearlos impunemente.

dades vertiginosas, que parecen trastornar nuestras ideas?

¿Es un Julio Verne? ¿Es un Wells? ¿Es un iluminado profeta? No.

Son los que hablan, ingenios, realizadores, de inteligencia ponderada; prácticos y no teóricos; son Breguet y Baltean que expresan sus anticipaciones geniales, y hay que creer en ellas porque están fundamentadas en la fuerza de los razonamientos, en los cálculos y en la experiencia práctica.

Los enemigos de la aviación.

Al presente ¿cuáles son los enemigos que tiene que vencer la aviación?

La resistencia del aire que frena la velocidad del avión, y que hasta ahora no la ha dejado pasar de 300 kilómetros por hora.

El consumo del motor que limita el radio de acción y obliga a hacer numerosas escalas. Y *el peso del motor y del avión*, que reduce el disponible para los pasajeros y para el combustible.

El consumo de los motores de aviación es ahora de unos 250 gramos por caballo hora; pero los precursores como los señores Breguet y Rateau, esperan rebajarlo hasta 150, sobre todo si se llega a emplear el motor Diesel, el cual es de mecheros de petróleo, teniendo la ventaja sobre la esencia, de un precio de adquisición inferior, de una gran seguridad ante el punto de vista de un incendio, de un consumo más reducido, y sobre todo, de una combustión rústica por simple calentamiento, suprimiéndose todos los inconvenientes de los magnetos.

Para el aligeramiento del avión, el empleo cada día mayor, del aluminio, hará que el peso del motor, de 1,50 kilos por caballo, baje a 1 kilo.

El tercer problema es el más áduo de resolver, el de la *resistencia del aire* que no puede ser disminuida, más que por la *navegación a grandes altitudes*.

Todo el mundo sabe que el obstáculo más grande que se opone a la velocidad reconcentrada por el avión, es la resistencia del aire; y que cuanto más se eleva, más disminuye esa resistencia, por razón de la rarefacción del aire; hasta el punto de que en las alturas próximas a los 13.000 metros (donde la densidad del

aire es cinco veces menor que junto al suelo), puede creerse que los movimientos han de poder ser cuatro o cinco veces más veloces, con tal de conservar íntegra la potencia motriz.

La invención del tubo compresor, Reateau abre mucho campo a la esperanza.

Durante la guerra, la aviación de caza se veía obligada a elevarse a alturas de 6.000 metros para encontrar allá arriba la seguridad y un radio de acción cómodo para caer sobre su adversario. Pero a medida que subía el avión, disminuía la potencia de su motor.

En efecto, la carburación de la esencia no puede hacerse sino con la presencia de cierta cantidad de oxígeno, que debe ser siempre constante; y a medida que el avión subía, el oxígeno se rarificaba y el régimen del motor se debilitaba.

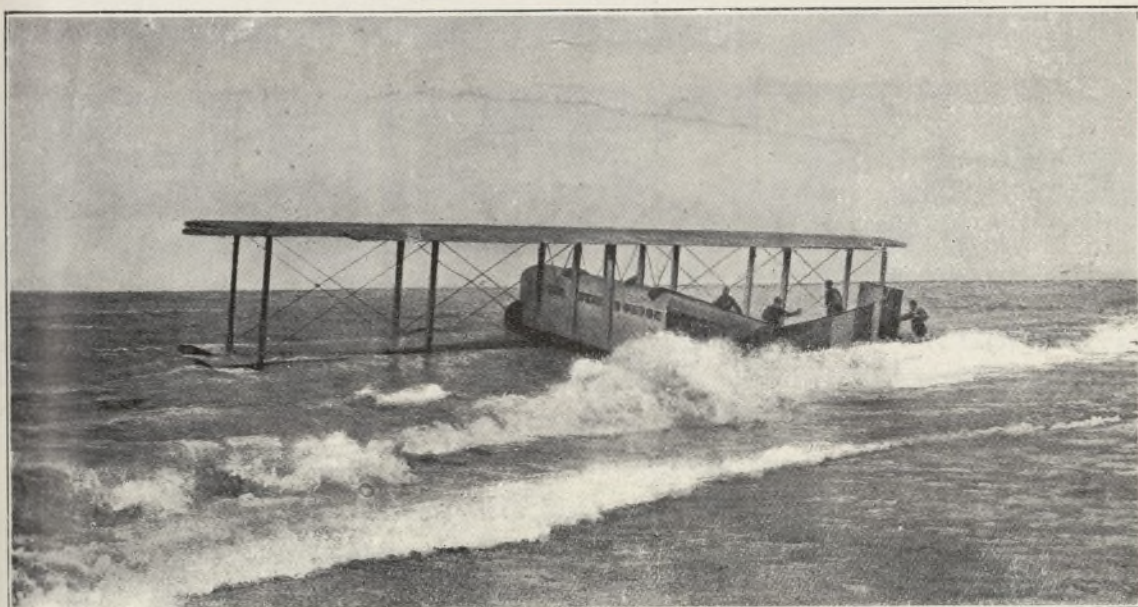
Una turbina agita el oxígeno y envía al carburador el suplementario, manteniendo por sobrealimentación al motor en el mismo régimen que junto al suelo. Esto es lo que constituye el tubo compresor Rateau.

Continuadas experiencias realizadas desde la

Y si yendo más lejos (como Breguet lo anuncia) suponemos el vuelo a los 13.000 metros de altura, y la velocidad a 1.200 o sea a 333 kilómetros por segundo, que es la del sonido en el aire, entonces se podrá dar la vuelta al mundo en 22 horas.

Y ¡oh vértigo! «Cuando un avión así fuese lanzado con tal velocidad en sentido inverso al de la rotación de la tierra, no solamente que resultaría inmóvil con respecto al Sol, sino que se le adelantaría».

«Para estos viajeros los días serían al revés, y si



El avión, dueño del aire, necesita, sin embargo, de algunos perfeccionamientos todavía para garantizar su seguridad. He aquí un aeroplano al que una falsa maniobra ha arrastrado al mar, que lo destrozará irremisiblemente.

guerra acá hacen esperar que en los aviones futuros provistos de aparatos convenientes, se pueda evolucionar a grandes alturas, con tal de tener las naves dispuestas desde el punto de vista de la respiración.

El avión de 1950 y el del año 2000.

Breguet estima muy próximas, antes de cuatro o cinco años, las velocidades de 400 a 500 kilómetros hora, y más tarde las de 800 a 1000, si se vuela a la altura de unos 13.000 metros.

Si suponemos el radio de acción mejorado, de 3.000 a 10.000 kilómetros, tubos compresores y motores Diésel, que hagan posible moverse a 10.000 metros de altura, se podrá dar la vuelta al mundo, en menos de 24 horas a la velocidad de 800 kilómetros con seis escalas: Sevilla, Nueva York, San Francisco, Tokio, Calcuta.

se quisiera hacer una aplicación paradójica de las nuevas teorías de la relatividad se les podía dejar creer que se sube en el tiempo».

Estos párrafos no son una fantasía del escritor, son del discurso de Breguet en el reciente Congreso Internacional de Aeronáutica.

A estas anticipaciones de lo que podrá progresarse en tres cuartos de siglo, es a lo que podemos llamar el avión del año 2000.

Pero el de 1950 propulsado a la velocidad de 800 kilómetros por hora, realizando su vuelta al mundo en 48 horas, podremos afirmar que las generaciones actuales lo verán y que nuestros hijos lo emplearán corrientemente para circular a través del planeta.

Entonces podrá decirse:

«El avión es la velocidad, la velocidad es el tiempo y aprovechar el tiempo, es alargar la vida».

Vida brutal y bestial del alférez Bomborreal

por SANCHEZ GOMEZ



1
Luciendo su nuevo abrigo
es para ellas su castigo.



2
Como hombre de gran postín,
tomo el cocktail en Maxim's.



3
Luego almuerza en el casino
tres platitos, pan y vino.



4
Sin preocuparle la veda
pasea en la Rosaleda.



5
Confiado en el destino,
sube otra vez al casino.



6
Y decidido se sienta
a perder ocho cincuenta.



7
Le sorprende pensativo
la hora de otro aperitivo.



8
Y ahora lo toma barato
¡... sólo por pasar el rato..!



9
Consulta las carteleras
buscando un compás de espera.



10
Callejeando hace frío,
y no está para amoríos.



11
Y con amargura atroz,
acuerda comprar *La Voz*.



12
Y medita, ya acostado,
lo BRUTAL que lo ha pasado.



PAGINAS MAESTRAS

EL BANQUETE

por EUSEBIO BLASCO

Música a la puerta de la casa del tío Zarrias. El pueblo en masa acude a vitorearle. Sale mi hombre con un saco lleno de duros y empieza a repartir a derecha e izquierda.

Mil voces.—¡Viva el tío Zarrias!

—Gracias, ciudadanos, pa esto sirve el dinero, pa dale gusto y dáselo a los demás.

El cesterero.—Pero ¿es veras de que llevaba usted medio billete?

Medio billete llevaba, porque naide quiso juar conmigo. Lo compré en Zaragoza, vine al pueblo, le ofrecí parte a tóo el que quiso; m'acuerdo que en un corrinche que había en la plaza se rieron del número, ¡porque era el treinta pelao! Pues, ahí lo tenéis, en el treinta pelao ha caído el premio gordo; los que no quisieron jugar se tirarán de los pelos, pues amoláse. Ala ¿quién quíe dineros?

—¡Viva el tío Zarrias!

—¡Vaya, no hay más, no vaya a ser cosa de que lo dé todo y me quede yo sin nada. No diréis que no mi acordao de vosotros.

—¿A todo el pueblo le ha dao usted?

—Verís lo que hi hecho. Lo primero l'hi dao cuarenta duros al cura pa que le haga una fiesta a la Virgen en acción de gracias y veinte pa que diga misas por mi mujer, ya que me dió tan mala vida que, si no se muere, la estozuelo; ahura que tenga sus misas. ¿Está bien hecho u qué?

—¡Muy bien, muy bien!

—Después l'hi dao a cada pobre que ha llamao una peseta y un doblero, y a los viejecitos dos pesetas y un ocho.

—¡Viva el tío Zarrias!

—Vaya, vaya, a callar, que a mí no me gustan las huevaciones. Por último, les hi perdonao los dineros a todos los vecinos del pueblo que me debían.

—Es osté más güeno que el pan.

—Too el que da es güeno. No icías eso hace ocho días.

¿Y al ayuntamiento no l'ha dao osté nada?

—¿Al ayuntamiento? ¡Oscurantismo porretero le daría yo! Un ayuntamiento que no tiene riñones pa quitar los consumos, que te hace pagar dos riales por un conejo! ¡Que les dé su padre!

—¡Tiene razón!

—Conque señores, me voy, que el tren pa Zaragoza está ya chuflando.

—¿Y a qué va usted allí?

—Pues al banquete.

—Ah, es verdá, que tiene usted encargado un banquete.

—De veinte cubiertos, en la fonda e Europa, aquí tengo el parte, miálo, dise: Banquete veinte cubiertos estará preparado para ocho noche. Llego a las siete y a las ocho estoy sentado a la mesa.

—¿Y a quién va usted a convidar? ¿Es cosa de política?

—A los políticos... oscurantismo porretero les daría yo, anda y que coman pólvora.

—¿Pues pa quién es?

—Eso a vusotros no se os importa. Vaya, hasta la vuelta, el viernes estaré aquí si no mi muerto.

—¡No lo premita Dios!

—Todo el mundo da banquetes y no se pué coger

ARMAS Y LETRAS

un papel sin leer banquetes. ¡Pues yo también qué moño! ¡Adiós! ¡Adiós!

—Hasta la vuelta.

—¡Viva el tío Zarrias!

El afortunado mortal llega a Zaragoza a las siete y minutos.

Va a rezar su salve a la Virgen del Pilar y se encamina poco a poco a la fonda de Zopetti.

La mesa está preparada. En el centro un gran ramo de flores. Veinte cubiertos anchamente colocados. Espléndido aspecto.

El tío Zarrias llega, se frota las manos de gusto y le dice al amo.

—A mí me gusta pagar mis cosas antes con antes. ¿Cuánto vale esto?

—Como usted no me pidió precio y usted tiene fama de hacer las cosas en grande, le he preparado a usted una gran comida, con vinos superiores, todo de lo mejor.

—Bueno, bueno, ¿cuánto hay que dar?

—A seis duros cubierto.

—Ahí va, el gobierno paga. (*Da un billete de mil pesetas*). ¿Ha avisado usted a la orquesta?

—Sí, señor, ya llegan los músicos, abajo en la plaza están.

—Bueno. Págales también, y que beban.

—Está muy bien.

—El tío Zarrias se sienta a la cabecera de la mesa. Los criados encienden todas las luces.

Ala, ya podéis servir.

El amo de la fonda.—¿No espera usted a sus convidados? No son más que las ocho.

—¿Qué convidados?

—Pues... los diecinueve. ¿Para quién son los veinte cubiertos?

—¿Pa quién, moño, han de ser? ¡Pa mí!

—¡Aaah!

—Pa eso sirven los dineros, pa darse uno gusto. ¡Yo convidados! ¿Dar de comer a hambrones? ¡Oscurantismo porretero les daría yo! ¡Ala, ala, venga comida, y a los músicos que me toquen la marcha rial, que yo me la pago! ¡Y venga vino!

CUENTOS AMERICANOS

UN 14 DE JULIO

(HISTORICO)

Voy a referir una breve y triste historia, y voy a referirla porque hoy habrá semblantes risueños en las calles, y es bueno que los alegres, los felices se acuerden de que hay algunos, muchos desgraciados. Es un episodio del 14 de Julio, pero no del 14 de Julio de 1879, sino del 14 de Julio de 1890. Y la heroína es una hermosa y desventurada mexicana. ¡Ah! De ella hablaron muchos diarios de París. Arsenio Houssaye, ese anciano coronado de rosas, le dedicó una página brillante, una aureola de oro como esas que circundan las sienes de los mártires. La piedad le amó un momento, un momento nada más, porque la piedad tiene siempre muchísimo que hacer. Y ahora que miro esas banderas, esas flámulas, esos gallardetes, símbolos de noble regocijo, pienso en la pobre mexicana que pasó en París el 14 de Julio de 1890.

Estaba casada con un francés que vino a nuestra tierra cuando la malhadada intervención. Aquí tuvo seis hijos... ¡ya sabéis que la pobreza es muy fecunda! Vivían penosamente, y el marido, esperanzado en hallar protección más amplia en su país, regresó a Francia con su mujer y su media docena de

criaturas. Él era pintor, decoraba, hacía cuadritos de flores y de frutas para comedores, iluminaba retratos y tenía buena voluntad para admitir cualquier trabajo honesto. Pero he aquí lo que no hallaba. ¡Es tan grande París! ¡Hay en sus calles tanto ruido! ¡Es tan difícil percibir allí la voz de un hombre!...

Altivo, orgulloso como era, jamás se habría resignado a pordiosear. La miseria, enamorada sempiterna del orgullo, vino a acompañarle.

Una noche, agotados ya todos sus recursos, dijo:

—Es preciso morir.

Le oyó el más pequeño de sus hijos y preguntó entonces a la madre:

—Mamá, ¿que cosa es morir?

—Morir, hijito, es irse al cielo.

—¿Y como será el cielo? ¿Como el mar?

—No; el cielo es un jardín en donde hay muchas flores y muchas frutas y muchos juguetes para los niños.

—Sí; pero no será para mí. También aquí hay todo eso y nada es mío.

—En el cielo cogen los niños que no son traviesos cuanto quieren.

—Mamá, ¡vamos al cielo!

—La muchachita, que escuchaba atenta, terció entonces en la plática:

—Pero el viaje ha de ser largo, muy largo... ¡De aquí al cielo!...

—No; mucho más cómodo y más rápido que el de México a Francia. Se duerme uno y cuando despierta está en el cielo.

—¿Y allá hay fiestas como las de mañana, con fuegos artificiales y con música?

—Todo el año.

—Pues iremos.

Los dos esposos se miraron sin hablar. ¿Cómo esperar a mañana?

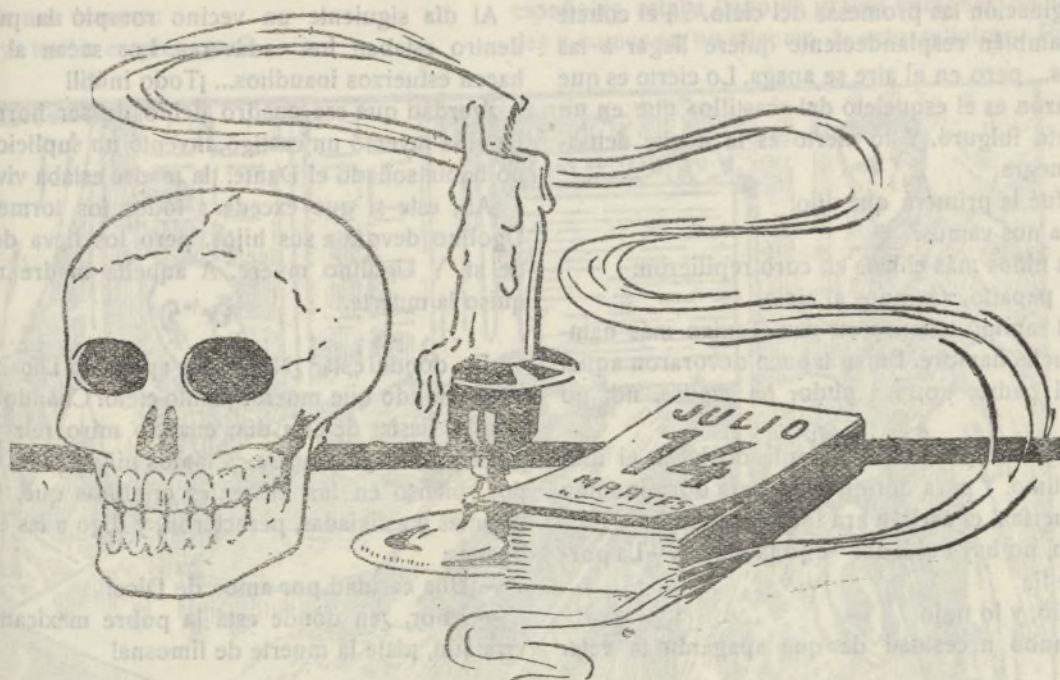
—Yo puedo todavía, vendiendo lo último, juntar un franco. ¡Pedro, quiere Juanito ver los fuegos!

Y aguardaron... Sería blasfemia escribir; esperaron. El padre tenía una tablita de flores pintadas que no había podido vender. Iba a regalársela a la buena señora del estanquillo. ¡Tal vez le diera algo!

Muy temprano fué. Ya cantaba la fiesta su himno triunfal en plazas y bulevares.

A poco abríase de nuevo la puerta del tabuco, y el pintor entraba de regreso.

—¿Qué te dieron?



—Y aquellas criaturas, para quienes la tierra era tan dura, se alborotaban con la idea de ir al cielo.

¡Morir! ¡Qué hermosa palabra! Sonaba en sus oídos como suena, cantando, en los de algunos hombres.

—Pero no nos iremos todavía—dijo otro de los niños. Mañana es el 14 de Julio. Quiero ver los fuegos.

Padre y madre cruzaron una mirada suplicante.

—¡Esperaremos!

Casi habían olvidado ya su hambre con la esperanza de ir al cielo, y se durmieron soñando en rehiletes de estrellas y en jugueterías de porcelana blanca, atendidas por ángeles. Sólo la más chiquita, que no había entendido, dijo con voz desfalleciente.

—Mamá, papá.

Aquél, vencido, sin desplegar los labios, dejó caer al suelo unas cuantas estampas.

—Eso... para que los niños se diviertan.

¿No recordáis la historia de Schiavone? Aquel pintor veneciano también tenía mujer, seis hijos y hambre. También era soberbio. Y pintó no sé qué para los padres de la Santa Croce, fué a entregar su trabajo y los padres le dieron como recompensa un ramillete de rosas. También dejó caer las flores sobre la desnuda tarima, y la blanca Giacinta, su mujer fuélas deshojando en los platos vacíos, y cuando no hubo más pétalos, dijo al esposo y a los hijos:

—Venid: ya está la cena.

Un instante después moría de hambre.

La mexicana sí había reunido ya algo más de un franco para pasar el día 14.

Todos juntos salieron a la calle, para que los niños pasearan. ¡Qué alegría! ¡Qué esplendor!

Los muchachitos, débiles y enfermos, al pasar por frente a los aparadores, decían:

—Mamá, ¿qué hay en el cielo? ¿Pollo asado?

—¿Y jamón?

—¿Y pasteles?

La muchacha más grande, la de catorce años, veía con tristeza los escaparates de las tiendas de moda. ¡Era hermosa y se iba sin que el mundo la hubiera conocido! Tal vez la pobrecita no creía en el cielo; pero en la muerte hospedadora, sí. No engañaron sus oídos las músicas de viento; no engañaron sus ojos los fuegos artificiales; no engañaron su imaginación las promesas del cielo. Sí, el cohete sube, también resplandeciente quiere llegar a las estrellas... pero en el aire se apaga. Lo cierto es que la armazón es el esqueleto del «castillo» que en un momento fulguró. Y lo cierto es la noche densamente negra.

Ella fué la primera que dijo:

—¿Ya nos vamos?

Y los niños más chicos en coro repitieron:

—Sí, papásto, vámonos al cielo.

En el camino compraron pan. Tenían más hambre, mucha hambre. En su tabuco devoraron aquel pan. El padre, no; no pudo. La madre, no; no quiso.

Pero en ese pan habíase empleado hasta el último céntimo. Y para dormir bien, para dormir como ellos querían, el carbón era indispensable.

—¡Ah, no hay cuidado!—dijo la mayor.—La portera me fía.

Y salió, y lo trajo

No hubo necesidad de que apagaran la vela.

También ella se apagó. Ardía el carbón, y su fulgor dantesco semejaba un boquete del infierno asomando en la sombra. ¿Quién llora? ¿Quién solloza? ¿Quién se queja? ¿Quién se retuerce? ¿Quién sofoca blasfemias? ¿Quién se ahoga?

La asfixia se lleva primero al niño de pecho; amordaza después a los demás débiles; amarra a los padres para que presencien, impotentes, la agonía de sus hijos, y en medio de este horror y de esta espantosa lucha muda, rasga el silencio la voz de la hija mayor:

—¡Yo no! ¡Yo no quiero morir! ¡Padre, perdóname!

Al día siguiente un vecino rompió la puerta: dentro estaban los cadáveres. Los sacan al aire, hacen esfuerzos inauditos... ¡Todo inútil!

¿Verdad que ese cuadro debió de ser horrible? La vida inventó un castigo, inventó un suplicio que no había soñado el Dante: ¡la madre estaba viva!

¡Ah, este sí que excede a todos los tormentos! Ugolino devora a sus hijos, pero los lleva dentro de sí. Y Ugolino muere. A aquella madre no la quiso la muerte.

¿En dónde está? ¿No se ha aplacado Dios? ¿No ha permitido que muera? ¡Santo cielo! Cuando asisto a las fiestas de este día; cuando miro reír y jugar en la «kermesse» a tantos niños bien vestidos, pienso en las inocentes criaturas que, hambrientas y asfixiadas, perecieron, y digo a las almas buenas:

—¡Una caridad por amor de Dios!

—Señor, ¿en dónde está la pobre mexicana? Si vive aún, ¡dale la muerte de limosna!

COSAS DE ANTAÑO

El agua del convento.

Había en el convento de San Francisco un religioso lego que era sumamente diestro en el manejo de las armas, en cuyo ejercicio se hizo famoso antes de su entrada en la religión de San Francisco; era a la sazón esta casa de Sevilla de los claustrales, que no tenían las estrechas reglas de la observancia que después hicieron en la reforma. El rey D. Pedro tuvo noticias de este valiente, y deseaba topar

con él por ver si la fama abultaba sus hechos y su valor e inteligencia en las armas; con este deseo no dejaba el rey de salir alrededor de San Francisco hasta que una noche se le vino a las manos en la misma plaza, incitóle tenazmente para buscar pendencia, y trabada la pelea, se veía el rey cada vez más apretado, hasta que no tuvo más remedio que darse a conocer al lego. Entonces el religioso le pidió perdón; pero que le concediese abundancia de agua a su convento como en efecto le hizo merced.

EL VELLOCINO DE PLATA

NOVELA, POR FRANCISCO CAMBA

(CONTINUACIÓN)

Le guió a una habitación dentro de la casa, una habitación de normales paredes, con muebles de pino, pero que hacían juego, y un pedazo de alfombra a los pies de la cama. Daniel la aceptó, pagó adelantado un mes de hospedaje; y aquella liberalidad, que el otro sin duda ni sospechaba, sólo se le explicó de una manera:

—Vos ya tenéis empleo, ¿no?

que faltaba en esta casa. ¡Se me está colando una gente!

El dicho de Antón no lo comprendió Daniel hasta la hora de la comida. El comedor, muy adornado de plantas, y pintadas en las paredes, acaso por Antón, que en su tierra serraba pinos, típicas vistas españolas, estaba lleno de graves personas dedicadas a comer en un silencio de acto religioso. Pero



Daniel le clavó severamente los ojos.

—¡Empleo! ¡Ni lo tengo, ni sé todavía si me conviene!

—¿Qué decís, che?

—Yo vengo a luchar, Antón. ¿Lo oyes? ¡A luchar! Para aceptar un empleo en un escritorio, en una oficina, tal vez no valga la pena moverse del pueblo donde se está tan a gusto... ¿Empleos? ¡Miserias!

Y mientras sacudía las manos como aventando una porción de cosas leves y miserables, el otro daba un paso atrás, con las cejas terriblemente enarcadas, los bigotes más erizados que hasta entonces y un temblor de espanto en su cuidado acento argentino.

—¡Venís a luchar! Pues, por lo visto, sois vos el

algo más allá, bajo cierta decorativa claraboya de cristales, había un grupo extraño: una media docena de individuos vestidos sin la corrección de los demás y que alborotaban de un modo terrible. Al mozo lo aturdían.

—Ya nos estamos cansando de decirte que no toleramos venganzas con la comida. Venganzas, con todo lo demás que tu patrón quiera, pero con la comida, no. Tenemos miedo, sabemos que la anemia americana existe. Aparta, pues, de nosotros ese pescado inicuo y a ver qué nos traes.

Antón, sentado detrás de un estrecho y alto mostrador de cedro, como rey en su trono, llamaba al mozo amargamente.

—¡Llévale a esos lobos bochincheros el pejerrey que hay para mí...

Pero aquel día, cuando el pejerrey asomó, los lobos apenas le hicieron caso. Estaban muy preocupados con la elegancia verdaderamente magnífica de un sujeto erguido ante el grupo, en cierta resignada actitud de reo. Un individuo de grandes bigotes y actitud retadora, le interrogaba sin apiarse:

—Sepamos entonces los motivos que tuvo el señor Trujillo para no abrazarnos después de tantos días de ausencia. ¿Es el traje? ¿Ha sido por miedo a destruir la armonía de líneas de su ropa?

Trujillo, después de rascarse un párpado y de pasar voluptuosamente la mano por la cara lisa, macerada en pomadas y esencias, negó. No era eso. Eran tan sólo los efectos de América, de aquella América que tanto y tan pavorosamente endurecía el corazón del hombre. El otro insistió con pesadez:

—¿Pero por qué el señor Trujillo no ha comido aquí en tantos días? ¡Ah, señor Trujillo! Esa conducta nos alarma, nos alarma esa ropa. Tememos que sea usted un desertor, que haya aceptado un puesto de escribiente en cualquier sitio...

El dueño del establecimiento bajó presuroso de su sitio.

—¡En un Banco!—dijo—. Ha podido conchabarse en un Banco, y si todos ustedes le imitaran, otra cosa sería. Acá, el que quiere plata, ha de arrimar el hombro. América no mantiene vagos...

El hombre de la expresión retadora, después de posar los ojos en Antón, miró al empleado, más adustos, más agresivos los bigotes.

—¡En un Banco! ¡La Hermandad que habíamos constituido para imponernos a ciertas costumbres del país y sobre todo a la costumbre odiosa de no premiar más que el trabajo, rota en uno de sus miembros! ¡Roto uno de los eslabones de la fiera cadena! ¡Y roto por quien asombró a los más esforzados paladines de la causa, sin exceptuar a Villasuso ni exceptuarme a mí, escribiendo, en magníficas letras góticas, a los pies de su catre para verla apenas despierto, la máxima excelente de «no por mucho madrugar amanece más temprano»!

Siguió mirándole, con amarga tristeza, lanzando un suspiro.

—¡Y ya madrugas!

—No.

Trujillo, contrito hasta entonces, avergonzado y abrumado, se resolvió por fin a rechazar culpas que no merecía.

—No, Farfán, no. Desecha temores, que no madrugó ni estoy empleado en parte alguna...

—¿Cómo?

—No lo estoy, os lo juro. Necesitaba un traje, y

le hice creer a Antón lo del Banco para que me sirviese de garantía... Eso es todo...

Poco a poco volvía la tranquilidad al rostro del juez. Si alguna duda le quedaba, Trujillo se la quitó enteramente. Lo de no aparecer en tanto tiempo, a la hora de la comida, fácil era de comprender, temía a las preguntas, a las explicaciones... entonces Farfán, sin otra palabra, le alargó la mano comprensiva y perdonadora. Pero ya Antón acudía furioso, más inclinado aun, levantando con esfuerzo costosísimo la cabeza. ¿De modo que todo aquello había sido una burla? ¿De modo que, lejos de pagarle, le hacían salir *garante* de nuevas cuentas? ¡Ah, no! ¡Nadie aun había jugado con él!

Trujillo, sin asustarse, le aconsejó bondadosamente que se restituyese al mostrador, a su sitio.

—Y eso antes de que llegues a poner las manos en el suelo, que como tal ocurra no te levantas, y te lo juro...

—¿Qué quieres decir?

Fué Farfán quien explicó, muy solícito y atento.

—Me parece que ha querido llamarte animal.

Dicho esto, sin hacerle más caso, interrogó cariñosamente a Trujillo:

—¿Entonces, hay nueva dama?

¡Y qué dama!

¡Nueva dama el señor Trujillo y negocio nuevo el señor Villasuso! ¡Y aun dirá Antón, ese bestia que no hacemos nada!... Señor Villasuso, hable usted. Continúe explicando ese proyecto que la llegada del señor Trujillo interrumpió. Se trata...

Un sujeto de faz enjuta y aguda, con los pelos cayéndose hasta las mejillas en crenchas lacios, murmuró dulcemente:

—De la fundación de un periódico.

Pero estas palabras causaron tal y tan vehemente desilusión que Villasuso imploró con ansia:

—¡No desdeñéis lo que aún no os he explicado! No me condenéis antes de oírme. ¿Sabéis qué periódico se me ha ocurrido? Pues un periódico patriota, españolista... No digáis que ya existen. Todos, desde *El Sol de España* a *El Pendón de Castilla*, están vendidos al oro argentino. El mío, en cambio, tendrá por programa negárselo todo a este país. Sostendrá que los españoles deben reconquistarlo, mandar virreyes todavía...

—¿Y que conseguirás con eso?

Villasuso pareció impacientarse. No conseguiría ciertamente, que viniese el virrey; pero sí entusiasmar a los españoles significados. Y añadió, perdonando agravios y desconfianzas:

—Para un periódico así, ¿cuántas suscripciones me hará el doctor Yáñez? ¿Veinte? Bien, acepto las veinte. Veinte que son cuarenta.

—¿Cómo cuarenta?

—Ya os he dicho que no se trata de un negocio editorial, sino de una empresa patriótica. ¿Quién entonces pagará escueto el importe de la suscripción? ¿Quién se limitará a dar solo lo doble? No pongo más, sin embargo. En estos asuntos de negocios soy pesimista, ya lo sabéis. No quiero desilusiones, no quiero desencantos luego. De modo que cuarenta suscripciones, cincuenta apretando un poco. Seamos pesimistas...

Hablaba serio, absolutamente serio, convencido de la exactitud de sus números y la certeza de su pesimismo. El doctor zapata, tan español y tan influyente, ¿no le haría cincuenta suscripciones? Cin-

chero, a quien dió cuenta de sus intenciones, le mostraba por veces una calle nueva y Daniel decía descorazonado:

—¡Ya la he visto a la mañana!

Entre la muchedumbre otra vez llenándolas comenzó a sentir la soledad de que hasta aquel momento, ocupado en sus ilusiones, no había podido darse cuenta. Acabó por cansarse. Aburrido, dejó el coche y entró en un café para escribir a la novia. Apenas comenzaba la carta, pensó en el tiempo que necesitaría estar allí. Por bien que las cosas viniesen eran tres años lo menos. ¡Tres años en aquella ciudad abrumadora! ¡Tres años sin ver a la mujer querida! Por primera vez, desde que se le



cuenta, que con arreglo a su sistema de contabilidad, eran cien, y, unidas a las cincuenta de antes, ciento cincuenta. Se enardeció.

—Como véis, aquí la fantasía no interviene para nada. Dos patriotas, únicamente dos patriotas, y ciento cincuenta suscripciones. Apretando un poco, doscientas. Doscientas que son...

Pero una carcajada clamorosa y unánime le detuvo. Y la carcajada irreverente rompió el encanto del proyecto de oro que así iba creciendo y redondeándose entre las manos del pesimista.

Tales escenas, tales conversaciones, pusieron un poco triste a Daniel, que durante el viaje también había hecho muchos números y quizás por aquel sistema. Salió a la calle para distraer el espíritu. Era temprano aún. En un coche soberbio recorrió la ciudad sin encontrar nunca un rincón propicio, una vista por donde echar a pacer sus ojos. El co-

había ocurrido la idea del viaje, le envolvió el alma así como un frío soplo de miedo. ¿Tendría fuerzas realmente para conseguir cuanto deseaba? ¿Resistiría los tres años? ¿No pudiera todavía ocurrir que se prolongase su destierro?

Anochece y comenzaban a encenderse en la calle los faroles de la iluminación nocturna. A aquella hora estaría encendiéndose la luna en Ablay del Auro, y él adelantaría por los más bonitos caminos del mundo hacia la huerta de Goyán, una de cuyas paredes, la que tenía un balcón labrado, se engalanaría pronto con una silueta armoniosa y clara. ¡Qué llenos y felices aquellos días! ¡Qué tristes y qué vacíos iban a serlo los nuevos!

Conoció a Armida meses antes, por la fiesta de Piornelo; fué su galán en la villa, en un baile del Casino; la acompañó bajo los cohetes de dos romerías, las de más grato recuerdo de su existencia

toda, y al instante comenzó la oposición de la familia y el encanto aumentado de aquel amor así escondido. Nunca se sintió tan dichoso como cuando sus horas se doraban con la esperanza de ver a Armida. Nunca la vida le pareció tan digna de vivirse como delante del muro de Goyán, bajo los balaustres que las madreselvas perfumaban, viendo aquel rostro suave y oyendo unas palabras siempre de miel...

¿Por qué pensó tan fácilmente en alejarse para buscar una suerte tal vez quimérica? ¿Por qué no gozó un poco más de aquella indudable ventura? De no haber venido, ahora mismo estará allá, en el camino geórgico, contemplando a la amada que la luna aureolaría, mientras, protectores de su amor, cantaban los gritos y cantaban los arroyos y cantaban los árboles mecidos por la brisa... ¡Todo cantaba siempre como para rendirles acatamiento y como también para que las palabras de los amantes no llegasen a oídos enemigos! ¡Ay, quién estuviera allá!

V suspiró más tristemente.

—¡Ay, quien tuviese alas!

Pero al momento sacudió la cabeza como asustado de aquella sombra atrevida que andaba rozándole. Sacudió la cabeza y dijo en voz alta:

—¡Nostalgias, no! ¡Blanduras, no! Yo tengo mucho que hacer. ¡Yo necesito de todos mis bríos y de toda mi fuerza!

—Tenía que luchar, tenía que vencer, tenía que realizar aquel gran sueño de unirse triunfalmente a la mujer adorada.

II

Su gran esperanza era el poderoso doctor para quien, constantemente a mano con objeto de sentir su fuerza optimista, traía una carta desde el valle natal. Marchando a entregarla, pensaba en aquellas historias americanas del presidente del Casino, historias siempre llenas de triunfos fulminantes, siempre oídas con sonrisas burlonas y que ahora le parecían la cosa más razonable del mundo. ¿Qué sabía él, a la verdad, de cuanto pudiera ocurrirle dentro de un instante? Y con reminiscencias de los relatos en que Troncoso tanto se placía, iba imaginándose, al caminar, las etapas de su victoria. El doctor leería la carta, se emocionaría ante un amor tan grande y, sabiéndole abogado, no podría menos de decirle con una palmada en el hombro:

—Llega usted a tiempo, señor Aguiar. Precisamente necesitaba ahora quien me ayudase, tan abrumado de trabajo como estoy.

Se encontró así ante la casa, y nuevamente la

examinó con el recelo de haberse equivocado. Aunque nada tenía de pequeña, se le antojó un poco para hombre de tal importancia. Y su sorpresa aumentó viendo que el doctor ni siquiera ocupaba la casa toda. Llevaba recorridos ya dos patios en cuyo centro se adormecía al sol una palmera lánguida y a los cuales daban varias puertas con nombres y profesiones distintas en chapas de pátula celana y en chapas de bronce. Madariaga ocupaba por lo tanto, uno de aquellos escritorios perdidos en la casa inmensa.

Pudo encontrarlo, al fin. Y a un hombre triste que en una sala oscura escribía melancólicamente le preguntó si estaba el doctor.

—Está, sí, pero está ocupado. Espere.

Esperó como unos veinte minutos, al cabo de los cuales el hombre triste, después de una rápida y cautelosa visita a la habitación inmediata, le mandó pasar.

Madariaga, sentado en un sillón giratorio, había delicadamente una pajarita de papel. Tenía la cabeza completamente monda, un monóculo en el ojo derecho y un bigotito muy blanco y muy levemente encimado de una boca risueña. Los muebles eran buenos, y en las paredes había cuadros con grandes máximas: «Sea breve», «El tiempo es oro», «Quien me entretiene me roba»... El doctor dedicó al visitante una mirada de estudio que pareció burlarle y preguntó con dulzura:

—¿Hace mucho que aguarda?

—Unos veinte minutos.

—Pues perdone. En este momento no tenía realmente nada que hacer. Pero mi dependiente, ese hombre melancólico que habrá visto ahí al lado, se empeña en detener a todo el mundo. Dice que aquí, en América, es necesario darse importancia y para ello, no contento con detener a la gente, me abruma a facturas de muebles, me empapela el escritorio con máximas horribles, me hace vestir diario de chaquet... Pero, en fin, dejémoslo. ¿Qué puedo servirle?

Daniel le alargó la carta y al comenzar la lectura el doctor se detuvo, con un asombro.

—¡Cuánto tiempo sin cartas de estas!

Y consideró del caso unas explicaciones. Casi todos los españoles que de algunos años a aquella parte cruzaban el charco, traían fatalmente dos cartas: una para el doctor Yáñez y otra para él. A él, sin embargo, ya nadie le entregaba la suya. Tenía el sistema de desengañar a la gente, de decirle que los empleos cómodos dependían en aquella tierra de los hijos del país, con quienes los españoles

(Continuará.)