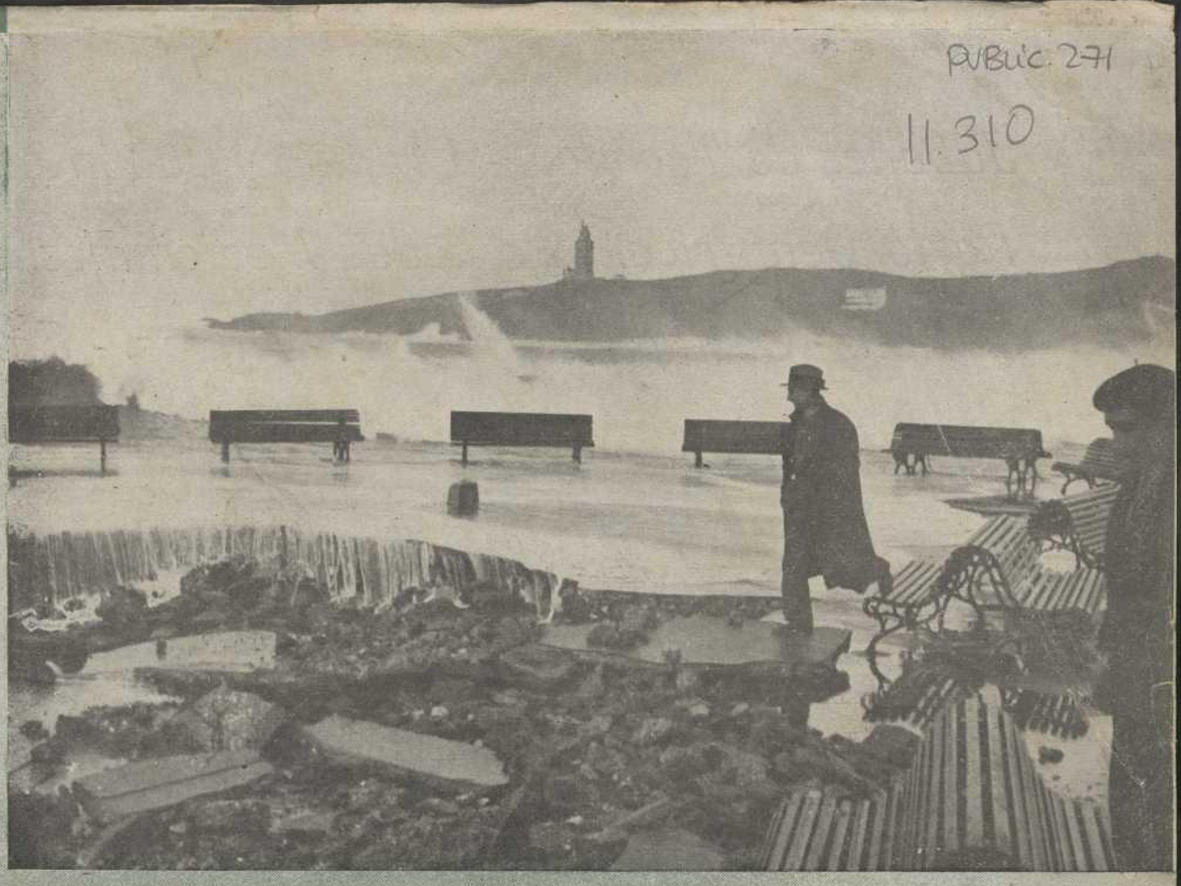
PUBLIC. 271
11.310

nº

118

119

1940



automovilismo · aviación · deportes · actualidades

A·C·G

PRECIO 1 PTA

Jabones de Tocador. - Cremas y Jabón para Afeitar.
Pasta Dentífrica. - Pomadas Medicinales. - Colonias.
Loción. - Cremas de Belleza. - Aguas. - Sales. - Lodos.

LA TOJA

DISTRIBUIDORES GENERALES PARA ESPAÑA Y MARRUECOS:
BERMUDEZ DE CASTRO Y SANCHEZ, S. L.

La Coruña, Fontán, 3 - Tel. 1221
Telegramas «BERMUDEZCO»

CASAS EN Madrid, Carrera de S. Jerónimo, 31 - Teléfono 23100
Vigo, Policarpo Sanz, 27 - Teléfono 2773

LA MEJOR COCINA DE GALICIA

GRAN RESTAURANTE
FORNOS
SERVICIO A LA CARTA
siempre mariscos
OLMOS, 25 LA CORUÑA TELÉF. 1675

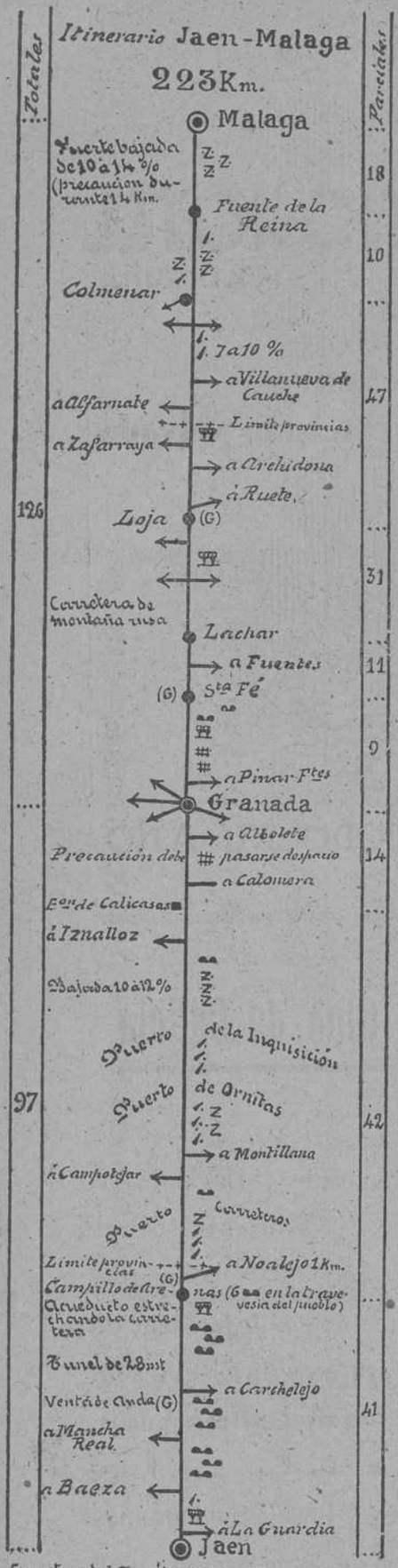
ATLANTIC-HOTEL
TELÉFONOS 1308-1309 LA CORUÑA
70 habitaciones
35 con baño privado

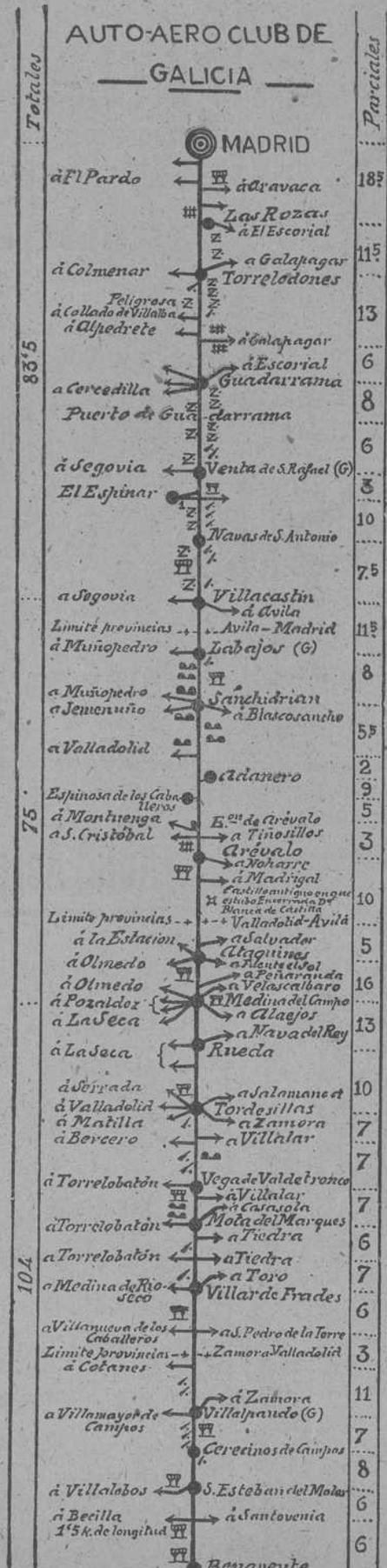
ABIERTO TODO EL AÑO

Auto Aero Club de Galicia

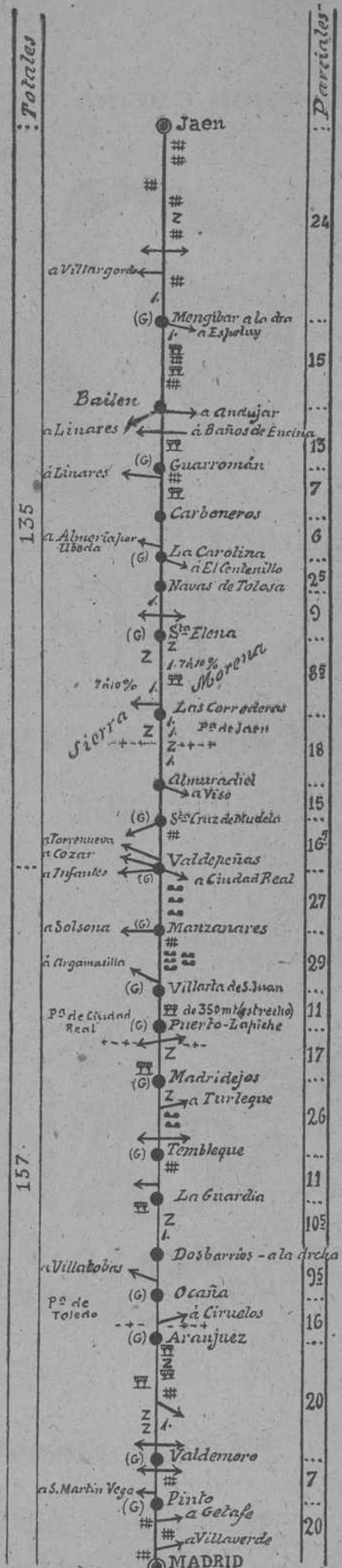
Participamos a nuestros asociados el traslado de nuestras Oficinas de este Club a Juana de Vega, 33 - 1.° izquierda; al propio tiempo llamamos la atención de los mismos para advertirles que sólo el **Automóvil Club de Galicia,** puede, como filial del **A. C. E.,** expedir los trípticos y Carnets de Pasajes en Duoanes necesarios para el paso de frontera, con objeto de que no se llamen a engaño, ante el ofrecimiento de estos servicios, por agentes y entidades que no sean filiales del **Automóvil Club de España**

Itinerarios de Jaén a Málaga, de Benavente a Madrid y de Madrid a Jaén





Itinerario Benavente-MADRID por Medina del Campo-Villacastin
262.5 Km.



Itinerario de MADRID - Jaen. 292 Km.
Carretera del Circuito Nacional, ondulada en casi todo el recorrido, principalmente de Almuradiel á Sta Elena. La (G) indica distribuidor de gasolina.

Garage PLUS ULTRA

MELITON RODRIGUEZ GONZALEZ

ESPLENDIDOS Y MODERNOS COCHES
DE ALQUILER
SERVICIO PERMANENTE

Rondas, 66 **VIGO** **Teléfono 2759**

¿Quiere beber una buena Cerveza...?

Pida siempre

La Estrella de Galicia

FABRICA

Avenida de García Prieto, 3 y 5

Teléfono 1030

LA CORUNA

Almacenes

— DE —

HIERROS, ACEROS, METALES, HERRAMIENTAS

— Y —

TODA CLASE DE FERRETERIA

MAQUINARIA AGRICOLA-MOTORES MARINOS

TORRES y SAEZ

Linares Rivas, 41 y 42 — Telegramas y Telefonemas: **TORRESAEZ**
Apartado de Correos 63 — Teléfonos números 2038 y 2911

La Coruña

Sucursales { Canton Pequeño, 9 y 10 - La Coruña - Teléfono 1923
Urzáiz, 1 - Vigo - Teléfono 1438

Una delicia para todos

es el uso diario de la ideal

Crema dentífrica

ORZAN

oxigenada

Conserva fresca, sana y perfumada la boca.
Desinfecta. Inmuniza. No raya el esmalte.
Deja un blanco purísimo y brillante.
Con ella, el fumador borra la fuerte mancha
de la nicotina, con una rapidez admirable.
Es el dentífrico preferido por excelencia.

65 céntimos tubo pequeño.
1,50 pesetas tubo grande.

LABORATORIO ORZAN LA CORUÑA

ULTRAMARINOS FINOS

DE

Aniceto Rodríguez

SUCESOR DE EDUARDO DANS

Especialidad en Vinos Finos de Mesa
Fiambres, Jamones de Lugo, Quesos
de Castilla y País

Cantón Pequeño, 23 — Teléfono 1438

La Coruña

Funeraria Domínguez

(ANTIGUA CASA CONSTANTE)

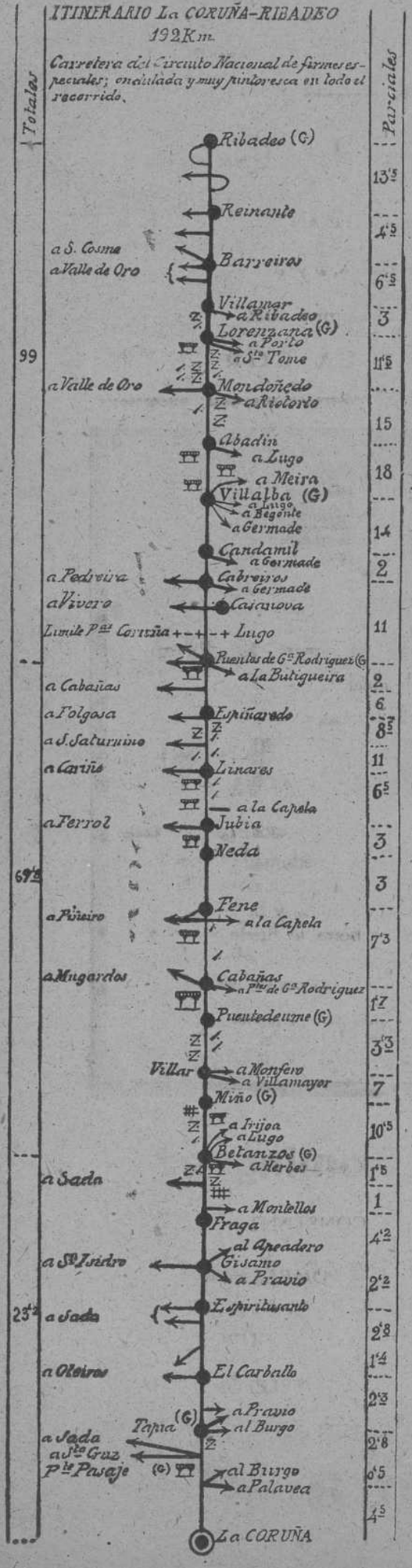
CORRESPONSAL DE LAS POMPAS FUNEBRES DE MADRID, CONTRATISTA DE LA PATRIA HISPANA S. A. DE SEGUROS

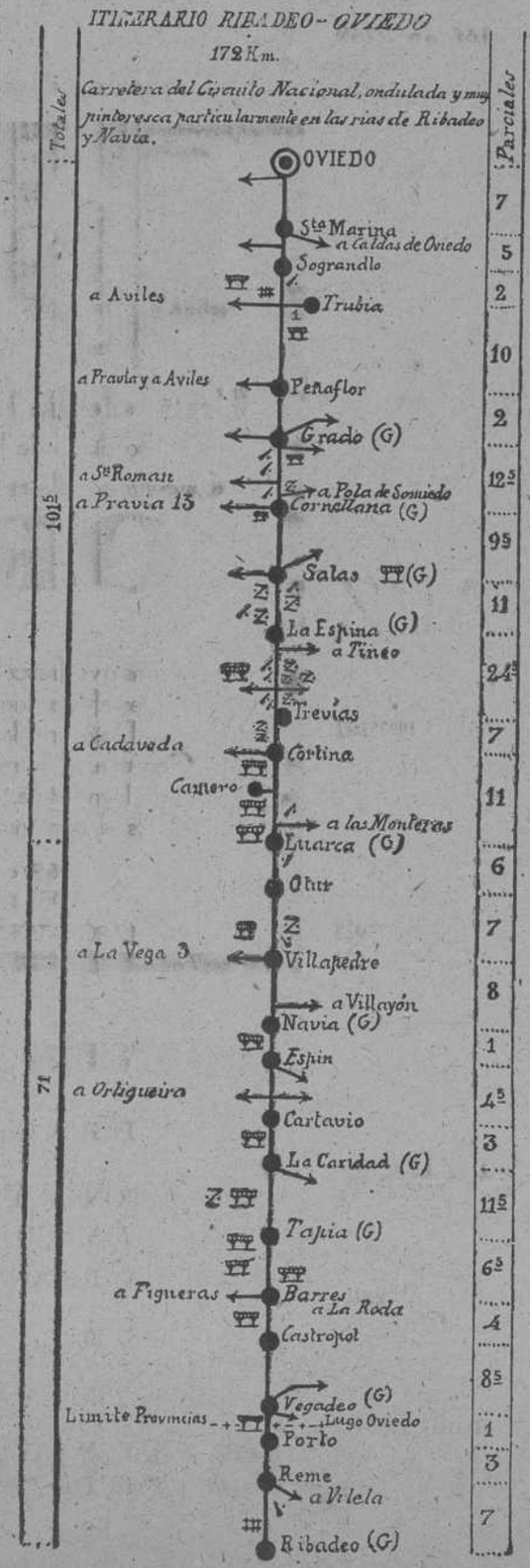
PANADERAS, 50 — TELEFONO 2437

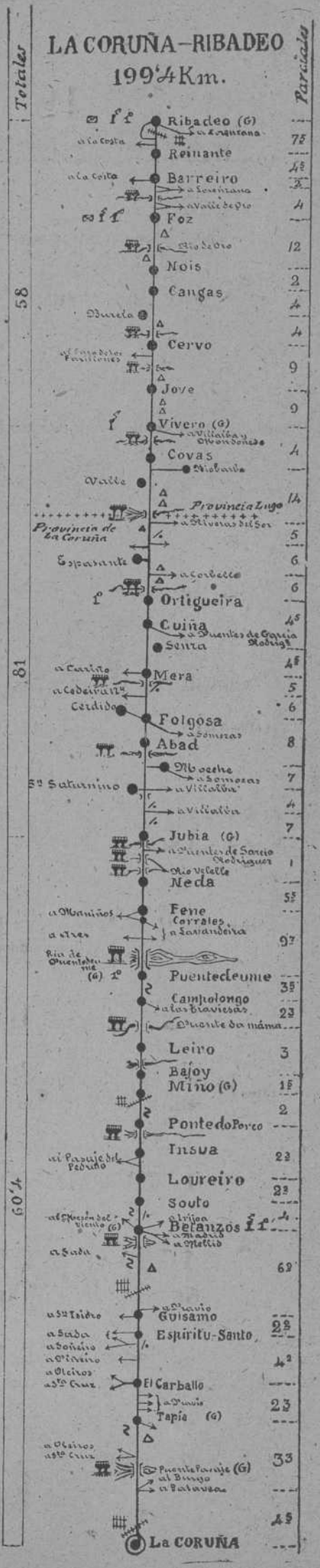
LA CORUÑA

SERVICIO PERMANENTE
FACILIDADES DE PAGO

Itinerarios de La Coruña a Ribadeo y de Ribadeo a Oviedo







Luis Fonseca Quintairos

MADERAS

PONTEVEDRA

LANERIA Y COLCHONERIA
Bonifacio Justo
DESPACHO: CORDONERIA 12
TELÉF. 1627
TALLERES: ORZÁN 11 · CORUÑA

OJO
CASA BONIFACIO
ES EL NÚMERO 12.
Esta casa tiene maquinaria electrica

AGENCIA DE ADUANAS
Comisiones
Consignaciones
LUIS RODRIGUEZ RODRIGUEZ
Dirección telegráfica: AZNAR
Dirección postal: APARTADO 144
Linares Rivas, 33 y 35 - 2.º
(Casa Osorio) Tel. 2334
LA CORUÑA

JABON CANDADO

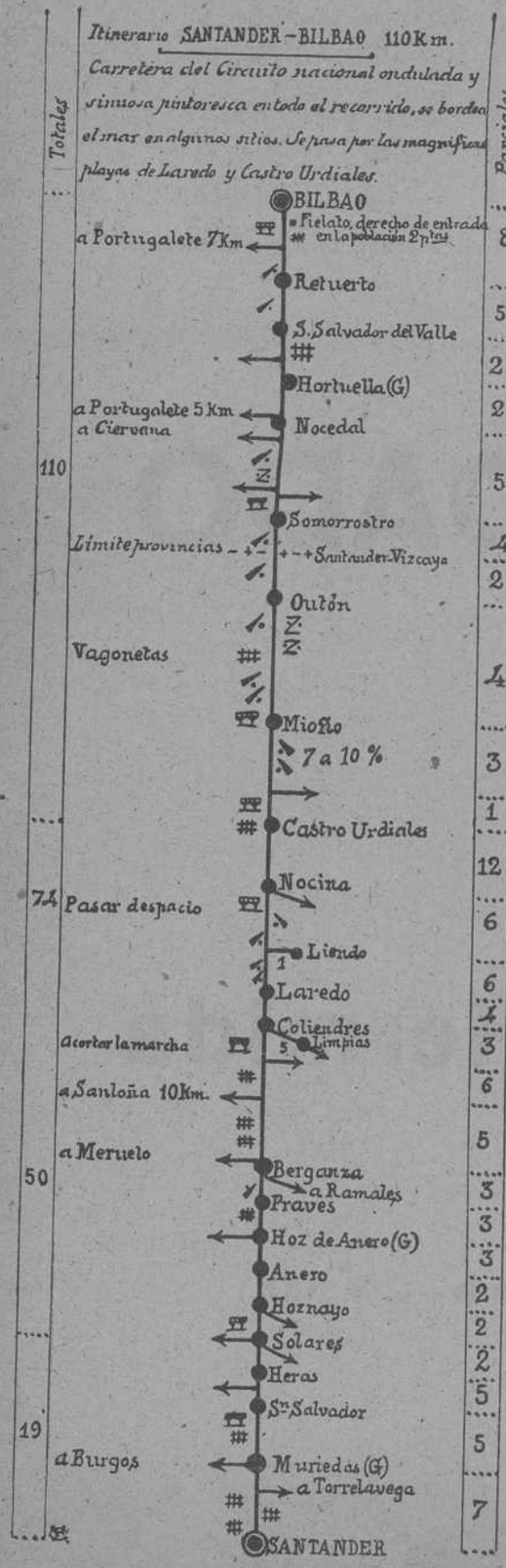
FABRICANTE:

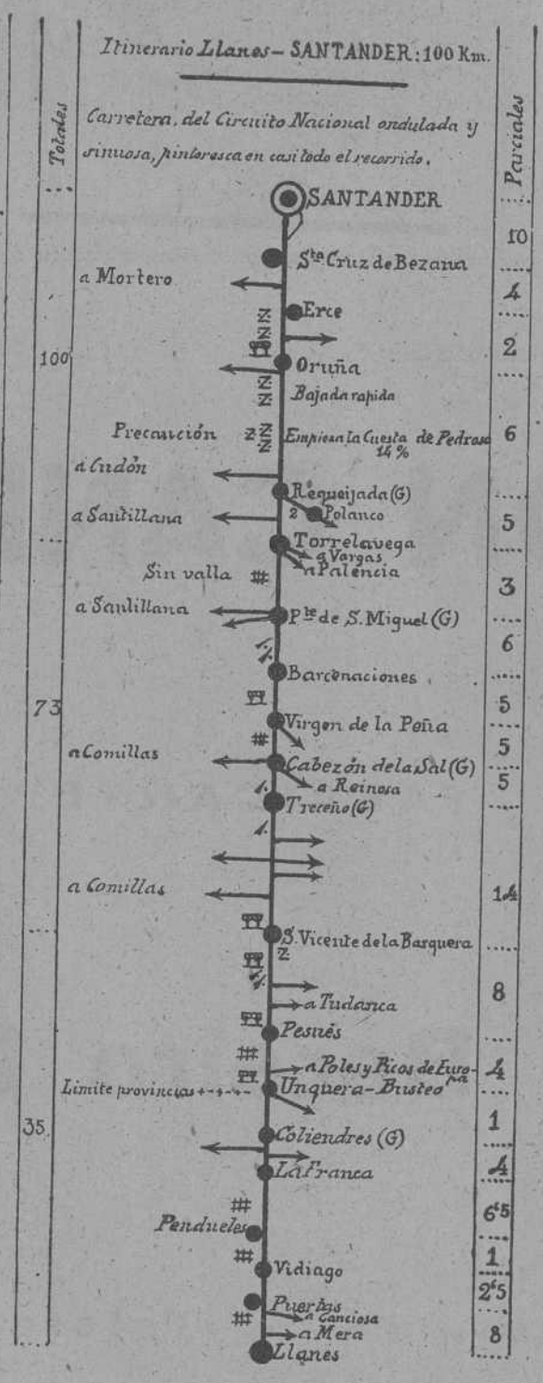
Serafín Beceiro Hermida

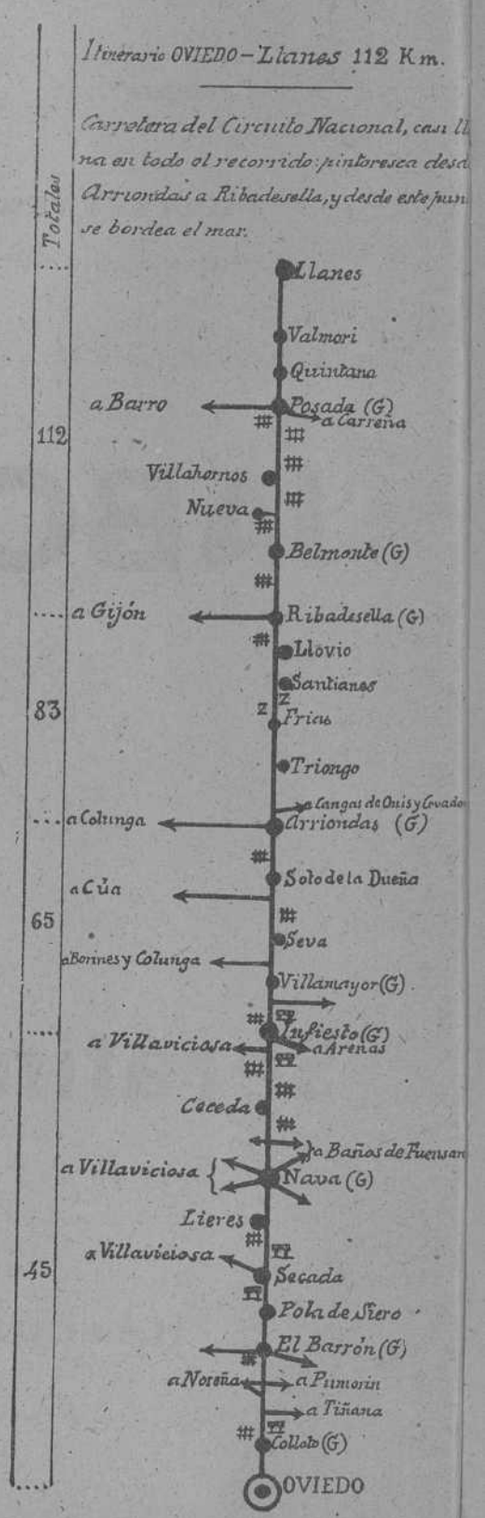
Hércules, 46 :-: Teléfono 2250

La Coruña

Itinerarios de Santander a Bilbao, de Llanes a Santander y de Oviedo a Llanes







A·C·G

REVISTA MENSUAL ILUSTRADA

Actualidades gráficas • Aeronáutica • Arte • Automovilismo • Ciencias • Deportes
Economía • Informaciones • Literatura • Modas • Motorismo • Reportajes • Turismo

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: JUANA DE VEGA, 33 - 1.° IZQUIERDA - TELÉFONO 28-28

LA CORUÑA

Con Franco ¡Viva España!

PRECIOS DE SUSCRIPCION:

	ESPAÑA	AMÉRICA Y PORTUGAL	OTRAS NACIONES
	PESETAS	PESETAS	PESETAS
AÑO	5'00	15'00	24'00
SEMESTRE.	2'50	7'50	12'00
NÚMERO SUELTO, CORRIENTE.		1,00	1'50
NÚMERO SUELTO ATRASADO.	1'00	2'00	3'00

NOTA: LOS PAGOS SON POR ADELANTADO

SUMARIO:

Portada exterior: La Coruña.—El Orzán, en día de temporal.
Portada interior: Garganta del Infierno, en la carretera de Siresa a la Selva de Oza. 1
Viajes por España.
Por el Marqués de Santa María del Villar. 2
Una revolución en la industria del motor.
Por "Zeleuquim" 4
Abanico del siglo XVIII.
Por Enrique de Orbe 5
La aviación, vínculo de los pueblos. 6
En recuerdo de los héroes.
Por J. Jiménez de Llano 8
La mayor fábrica del mundo de motores para avión.
Por O. Barcala 10
La casa del marino.
Por Urbano Lugrís 12
El día de la Raza en La Coruña. 14
Iglesias y Capillas rurales de Galicia. 16
Rutas españolas.
Por X. X. 18
El coche popular ha salido de los Laboratorios Químicos. 20
Deportes.—Comentando.
Por "Franjilla" 22
El repujador José Lapayese.
Por J. Guillot Carratalá 24
Cervecería de la Rosa.
Por Arturo Lagorio 26
El Deportivo es el mejor colocado de los equipos gallegos.
Por F. J. 29
La vuelta del espíritu.
Por Fausto Burgos 31
Estudio interesante acerca del lenguaje de las abejas. 33

Ford

AUTOMOVILES - RECAMBIO

CONCESIONARIO OFICIAL

CONSTANTINO IGLESIAS PEREZ

Juan Flórez, 138 bajo, duplicado — LA CORUÑA — Teléfono 1663

España Industrial

Fábrica de Paraguas, Sombrillas y Bastones

Real, 98 - Teléf. 2045

LA CORUÑA

PROXIMA APERTURA DEL ESTABLECIMIENTO PARA VENTA AL DETALL

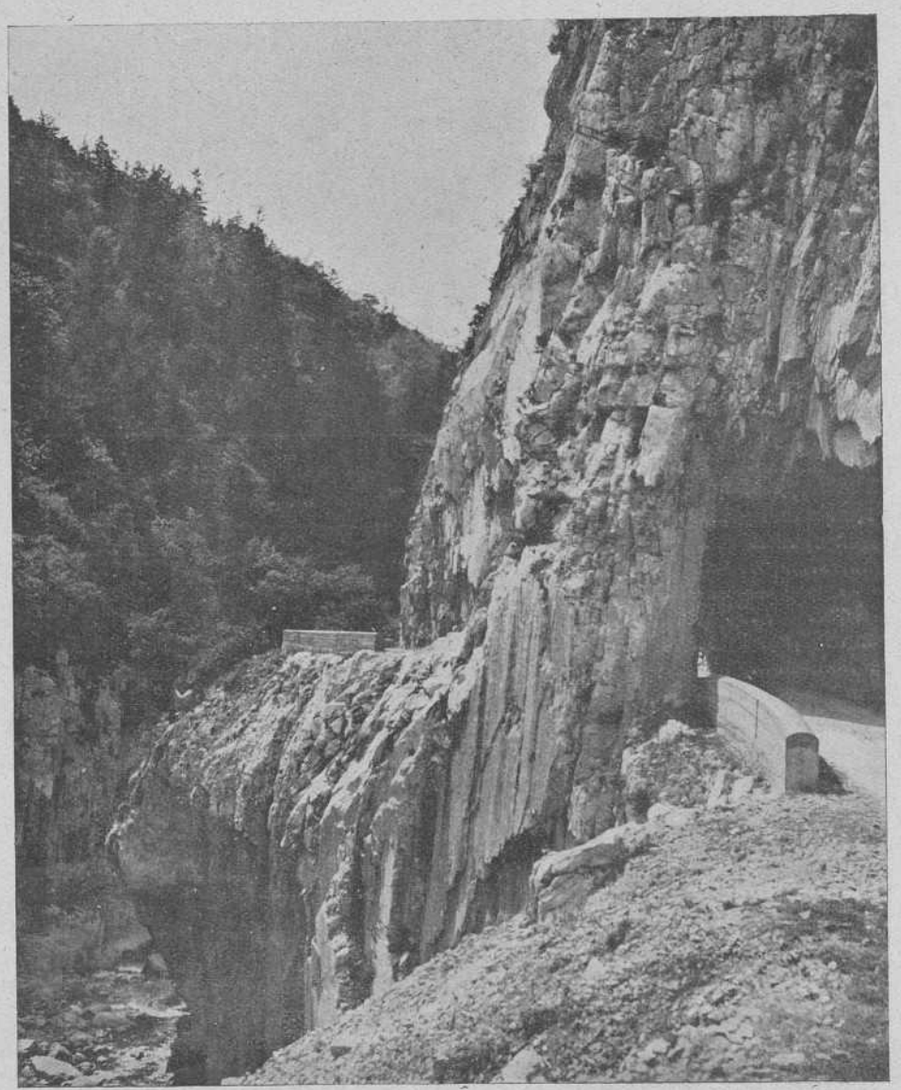
A·C·G

ÓRGANO OFICIAL DEL AUTO-AERO CLUB DE GALICIA

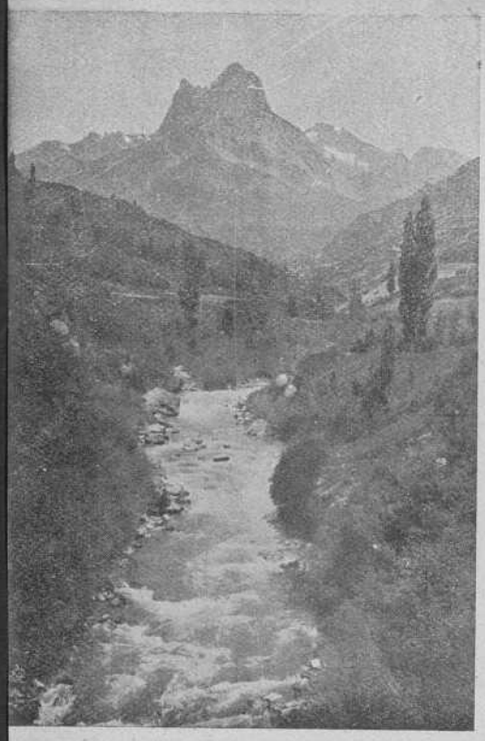
AFILIADO AL AUTOMOVIL CLUB DE ESPAÑA

DIRECTOR P. LÓPEZ-SORS

AÑO XI • 1940 • NUMS. 118-119



Garganta del Infierno, en la carretera de Siresa a la Selva de Oza



Pirineo Aragonés.—Cuenca del Gállego

VIAJES POR ESPAÑA

De Zaragoza a la frontera de Somport, por Huesca y Jaca

Salíamos de la capital de Aragón por esa singular calle de Alfonso, en cuyo final se alza esa cúpula grandiosa del templo del Pilar, al mismo tiempo que al dar una hora lanzaban los altavoces el "Bendita y alabada sea la hora en que la Virgen Santísima vino en carne mortal a Zaragoza..."

Atravesamos la Plaza del Pilar, vimos a millares los gorriones encaramados en las hojas y ramas de los árboles, y a centenares las palomas típicas, también, de aquella plaza zaragozana.

Por el nuevo ensanche, que tanta falta hacía, y viendo la notabilísima Catedral La Seo, fuimos en busca de las riberas del Ebro.

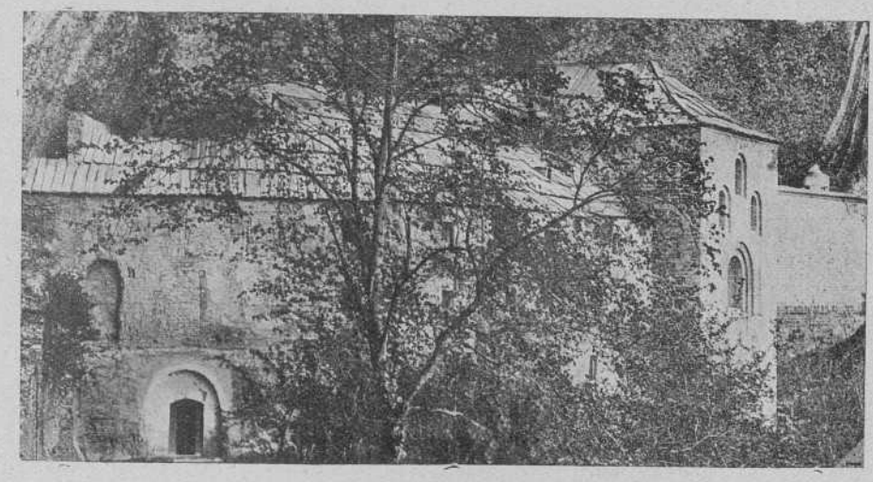
No pudimos pasar por el puente de piedra, el característico puente, aquel que cuando jóvenes vimos en el telón del teatro de la Zarzuela, de Madrid, al representar el coro de los repatriados de "Gigantes y Cabezudos", y desde el que se admira y contempla el conjunto del Pilar con sus numerosas torrecillas y coloreadas tejas al estilo de tierras de Aragón, porque sabido es que la mayoría de las iglesias de esta región tienen en colores las tejas de sus torres; no pudimos pasar, repetimos, porque las disposiciones del tráfico lo prohibían y hubimos de ir al puente de hierro a dar la vuelta.

También es interesante la vista del Pilar desde ese puente, viéndose en primer término el famoso de piedra y... dimos nuestro adiós a ese templo de España, tan venerado, tan querido y donde tantas lágrimas de tristezas y alegrías se derramaron y derraman, porque... allí está esa Virgen de España, esa Pilarica, que a quienes allí van con fe y devoción atiende siempre, aunque en ocasiones otra cosa parezca a primera vista.

Atrás quedan los fielatos, el control de policía, que tras la consabida pregunta, ¿a dónde se dirigen? nos dicen que continuemos y... pasamos por la Academia de Infantería, y... por pelados terrenos que nos llevan entre grandes árboles a Zuera.

Por la izquierda vemos la línea de ferrocarril directo a Jaca y a la derecha queda aquel terreno, que tanto tiempo fué frente, cuna de heroísmos y que se llama la Sierra de Alcubierre.

El terreno, soso y monótono, se hace interesante bajo los recuerdos de la guerra, y por allí vemos un largo tren de la Compañía del Norte, dando resoplidos, camino de Lérida.



Jaca de San Juan de la Peña.—Panteón de los Reyes de Aragón

Largas rectas se nos presentan y al fondo de ellas Almudévar, en cuyas cercanías aun se conservan restos de aquellas posiciones y trincheras de la guerra.

Y como a la derecha se divisa Tardienta y aquella Ermita de Santa Quiteria, ¿quién no se acuerda de aquellas batallas gloriosas de esos lugares?

Hoy día muchas rutas sosas, monótonas, pesadas, se hacen interesantes bajo los recuerdos de la guerra, y así ocurre en esta de Zaragoza a Huesca, en la de Daroca y Monreal del Campo a Teruel, por aquellos llanos de Villafranca, Singra, Torrelacárcel, Torremocha, Santa Eulalia, con Sierra Palomera... y en tantas y tantas más.

De Almudévar a Huesca es un continuo recuerdo, es recordar proezas y sucedidos, y muy especialmente al divisar Huesca, destacándose de la inmensa Sierra de la Guara, de la de Gabardiella y viendo en primer término el Cementerio de la capital, tan profanado y destruído, admirándose "La sartén" en que estaba metida Huesca, durante el asedio de los rojos.

Detengámonos en Huesca, visitemos su Catedral, admiremos sus joyas en todos los órdenes y subamos a su torre, (observatorio durante el sitio), para, desde allí admirar el valor de los oscenses al ver en dónde estaban metidos, donde tenían las posiciones rojas, y ese mango de "La sartén", única entrada a la capital, no exenta de su peligro, pero... ¿quién dijo miedo en Huesca, si aunque tirasen los rojos con sus 15 y medio o 12,40 rusos, o entrasen las balas de fusil o ametralladora por sus enfiladas calles, no se in-

Valle de Tena

terrumpía la vida normal y corriente de la ciudad? Los que allí estuvimos vimos todo eso, así como aquel muro que había frente a la entrada del Hospital para que no penetrasen por la puerta las balas de fusil o metralla, y vimos y anduvimos por aquellos caminos a guisa de zanjas para poder circular por las calles de las afueras y no ser tiroteados por los rojos. Vimos que no tenían apenas agua, apenas luz, y ni cementerio tenían, pero tenían esperanza ciega en el triunfo y así esperaron y esperaron a su liberación.

Pues bien, quienes ahora vayan por esas tierras, a más de todos los monumentos existentes y conocidos, será forzoso vayan a los lugares de la guerra, a los sitios de las epopeyas, y no dejen de dar un vistazo, siquiera sea de lejos, al Manicomio de Huesca, aquel lugar donde los gallegos se cubrieron de gloria una y cien veces, no obstante la situación en que se encontraban.

Quizá ahora, al reconstruir algunos lugares de Huesca, ocurra lo que le ocurrió, la primera vez que estuvo, a quien esto escribe, en el magnífico y bello claustro de San Pedro el Viejo. Penetramos en él, y muy amablemente el sacerdote que nos acompañaba, nos preguntó, ¿qué le parece...? No pudimos contener la respuesta: Demasiado nuevo, señor Cura, contestamos, y... él nos replicó, eso dicen muchos de los que lo admiran con el cariño que usted.

También en Huesca por esas noches veraniegas, u otoñales, será fácil oír buenas y clásicas rondallas, que cantarán joticas y a los serenos cantar las horas, con el españolísimo "Ave María Purísima", y a continuación la hora que sea y el tiempo que haga, que da un sabor especial y clásico a esas angostas callejas de la antigua ciudad.

Al salir de Huesca, por espléndida carretera, ¿cómo no dar una mirada al callejón, al mango de la sartén por donde se entraba en Huesca durante la guerra?

Carretera adelante, veremos a la derecha la Sierra de Gratal, la de Anies, la de Loarre con su castillo, monumento típico y especial, único en su género, que se alza sobre y entre peñascos.

La ruta atraviesa Ayerbe y su interesante plaza, marchando en busca de las aguas del Gállego que a su izquierda tienen las joyas románicas de Agüero, y a la derecha los Mallos de Riglos en extremo interesantes y grandiosos.

Un tren de la línea de Zaragoza a Jaca, pasaba por el sopie de la inmensa mole de los Mallos, y parecía enteramente un tren de juguete, un ferrocarril de cartón, que pasa hasta sin hacer ruido, como si temiera que al hacerlo se le vinieran encima aquellas moles de tan curiosas formas geométricas.

Pasada aquella maravilla natural, llégase al Pantano de Triste, y su nombre no puede estar mejor puesto. Triste de verdad es aquello, con un suelo de color ceniza y sin apenas vegetación, lo cual hace desee uno salir de aquel lugar cuanto antes aguas arriba del Gállego, que poco después se pierde de vista en una encañada en dirección a Orna Sabiñanigo y otros sitios que fueron frentes y que tanto se citaron en los partes de guerra.

Pero, la carretera trepa a la Sierra de Oroel, pasando por Bernues, en donde, dejando la carretera general, marchemos a mano izquierda por la pequeña ruta que conduce a esa gloria nacional que se llama San Juan de la Peña, en la Sierra de su nombre.

Descendamos desde el Monasterio llamado nuevo al viejo, por entre frondosos pinares, y ante un panorama de excepcional grandiosidad llegaremos a ese monumento que fué panteón de los Reyes de Aragón, guardador del Santo Cáliz, y balcón excepcional sobre la cuenca del río Aragón y barrera pirenaica.

Hablar de esa joya de España en estas líneas sería imperdonable, ya que no podría describirla como se merece; sea, pues, suficiente con lo dicho y volvamos a la carretera general para bajar por preciosos paisajes a Jaca, y seguir a la frontera con Francia.

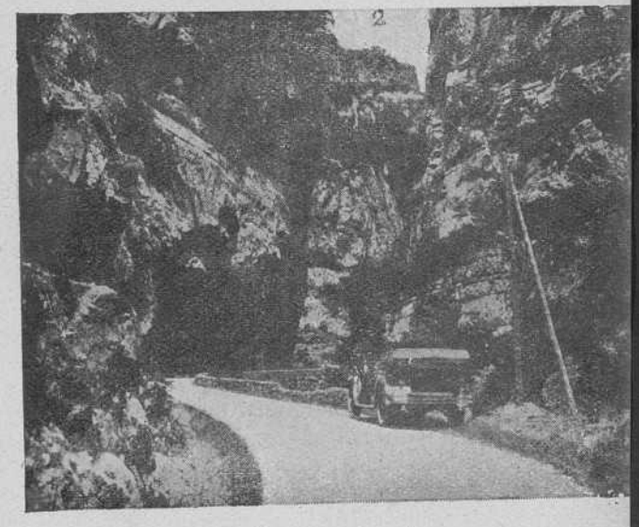
El camino hácese más interesante cada vez siguiendo el curso del Aragón y llega a ser grandioso por el desfiladero de Canfranc, bajo los Mallos de Leserín y a la vista de la colosal Peña Collarada.

Los sitios predilectos por los esquiadores para el deporte de ski en Candanchu nos encontraremos y arribaremos al Puerto de Somport, límite con Francia, con sus soberbios panoramas hacia el Pico de Moines, en Francia, y Peña Collarada, en nuestra patria.

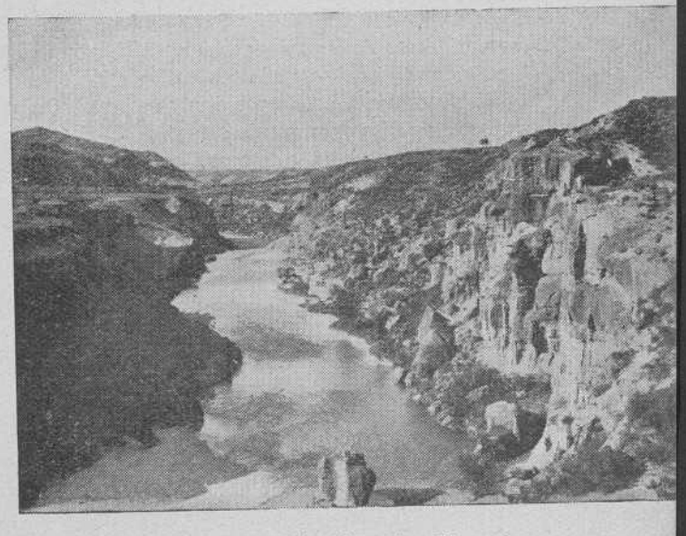
He aquí uno de tantos viajes por España que para muchos carecen de interés, pero que una vez realizado y admirado, Huesca, el Castillo de Loarre, la Ermita de Agüero, los Mallos de Riglos, el Pantano de la Peña, San Juan de la Peña, la Sierra de San Juan y la de Oroel, Jaca, Canfranc y Somport ya no dirían lo mismo, máxime si a esto se añade el recuerdo de nuestra Cruzada.

El Marqués de Santa María del Villar.

Salent de Gállego



Garganta pirenaica



Río Alcanadre (Huesca)

Reportajes industriales de EL DIARIO VASCO

Una revolución en la industria del motor

Copiamos de "El Diario Vasco", de San Sebastián:

"En una de nuestras visitas a esta Exposición de industrias, que felizmente fué ideada y organizada en brevísimo tiempo, como demostración creadora y vital de Guipúzcoa, llama nuestra atención, la presentación de un coche turismo "Hotchkiss", de perfecta y corriente línea, a la par que elegante, y nos dicen se trata de un coche accionado por carbón. En efecto; nos hacen una demostración y forzamos nuestra curiosidad en conversación con los señores Patarca y Lienard, convecinos y amigos:

—¿En qué tiempo cubrió el viaje de París a San Sebastián este coche?

—En 17 horas y con un consumo de 180 kilos de carbón; naturalmente, pongamos el carbón al precio de coste en usos domésticos, unas 0,30 pesetas el kilo, y tendremos un consumo de 54 pesetas en efectivo.

—¿Cómo es que tan avanzada la Exposición lo han presentado ustedes?

—Ello se debe a un querido amigo nuestro que gestionó nuestra presentación, y estamos muy satisfechos al señor Querejeta y al señor Aguilar por las facilidades que nos dieron.

—El señor ministro de Industria y Comercio visitó el "stand" de ustedes. ¿Quiere usted decirme impresiones de esta visita?

—Nos remitimos al informe de la Liga de Productores:

"Al visitar el señor ministro nuestro "stand", sugirió la idea de hacer una prueba-demostración, que podía efectuarse siguiendo a la comitiva, que al día siguiente visitaría Beasain; y, en efecto, el "Hotchkiss" movido a gasógeno hizo la marcha a la misma velocidad que los demás coches de la comitiva, y sólo consumió, a los 90 kilómetros de ida y vuelta, 14 kilos de carbón, sin molestia ni dificultad alguna en todo el recorrido.

—¿Están ustedes satisfechos del resultado obtenido con la presentación en este certamen español celebrado en Guipúzcoa?

—Satisfechísimos; pues la acogida de nuestro generador, ha sido en extremo halagadora, quedando demostrado por la visita recibida de distintas regiones de España y las opiniones emitidas del convencimiento de los más incrédulos y el enorme interés que en España entera ha despertado.

—Estoy enterado de algunas demostraciones. ¿Quiere decirme el resultado práctico para ustedes?

—El resultado de nuestra presentación en la Exposición de Industrias de Guipúzcoa, lo comprobamos en la selección de nuestros visitantes, los cuales, con numerosos pedidos de inscripción, nos han comprobado la adaptación del generador a vehículos y motores industriales.

Las transformaciones, naturalmente, pueden hacerse en todos los coches de turismo y vehículos industriales, así como en vapores de pesca, camiones de aceite pesado, etc., etc.

—Tendrán ustedes referencias de origen, pues, evidentemente, ha tenido una favorable acogida por todos los Estados europeos, ya que el generador a carbón viene a aminorar, si no a resolver, el importantísimo problema del transporte. ¿Podrían enseñarme algunas referencias extranjeras?

No es posible, señores, entretenerse en esa montaña de papel que me enseñan. Detallaré las más importantes y conocidas: la Compañía "Thomson-Houston"; la Compañía "Westinghous"; los grandes Almacenes "Le Printemps" y "La Samaritaine", de París; la Compañía "Francesa de Petróleos"; "Fifes-Lille" (Grandes Talleres de Construcciones Mecánicas); las Compañías "Nacionales de Ferrocarriles Franceses" y "Transportes Africanos", etc., etc., los cuales montaron en coches de turismo, camiones de transporte y distribución, tractores, etc., nuestro sistema.

Preparado el coche para una primera marcha se nos demuestra que en tres minutos y sin intervención de gasolina está puesto a punto, y siguiendo la demostración hemos comprobado que parado el coche arranca instantáneamente.

—¿Quieren ustedes establecernos la proporción de gasto que supone entre la gasolina y el carbón?

—El gasto comparativo con el consumo de gasolina acusa una economía aproximada de un 70 por 100, basándose este cálculo sobre el precio de la gasolina, a razón de 1,25 pesetas el litro; así que suponiendo un recorrido de 450 kilómetros (distancia de San Sebastián a Madrid), tendremos que un coche con un consumo de 20 litros por 100 kilómetros de recorrido, haría un consumo de 90 litros de gasolina, que a 1,25 pesetas, son 112,50

Con nuestro generador, el mismo coche en igual recorrido tendría un consumo de 108 kilos de carbón vegetal, a 0,30 pesetas kilo, total... 32,40

O sea una economía de pesetas... 80,10

En consecuencia, un litro de gasolina equivale a 1,200 kilos de carbón.

Estas cifras descartan todo comentario.

—En nuestras pruebas hemos observado no despide ningún olor ni humo y se viaja con completa comodidad, como si el coche funcionase a gasolina.

—Nos han dicho que la limpieza del motor es de trabajo y se emplea bastante tiempo en ello. ¿Quieren aclararnos estas preguntas?

—Es absurdo, ya que el extremado filtrado y la pureza de los gases evitan el engrasamiento de válvulas y bujías, desapareciendo toda especie de incrustaciones; por lo tanto, la limpieza del motor no sólo se mantiene, sino que evita cuidados especiales; además, el uso de la gasolina impone el cambio del aceite de lubrificación cada 3.000 kilómetros de recorrido, mientras que con el gas basta hacerlo cada 5.000 kilómetros.

—¿El consumo de aceite será considerable, naturalmente?

—Todo lo contrario del empleo de la gasolina para el motor, pues conserva toda su viscosidad, de donde resulta una enorme economía; y ya hemos demostrado que en un recorrido de 1.500 kilómetros el gasto de aceite consumido alcanzó escasamente medio litro.

Para San Sebastián es una satisfacción que hayan sido ustedes, señores Patarca y Lienard, los que hayan obtenido para toda España y sus Protectorados la patente de invención en transformaciones, piezas y primeras materias nacionales. Tan pronto esté el taller en marcha prometemos a ustedes hacerles una nueva visita en Hernani en su instalación definitiva de montaje y repuestos necesarios para la transformación de motores (antigua fábrica de galletas Cantabria).

ZELEUQUIM."—

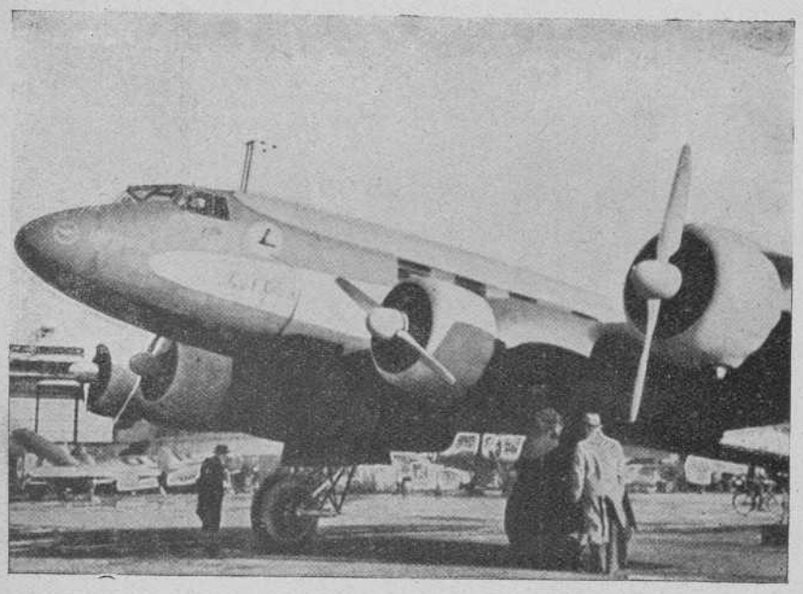
ABANICO DEL SIGLO XVIII

Daba el oro al peinado sus caudales.
En lo rubio privaba la elegancia.
Eran rubios de miel los madrigales
Y era rubio del sol el Rey de Francia.

Ven su triunfo las rosas ambarinas.
De ámbar eran los senos y los talles,
de las rubias marquesas palatinas
de la Corte dorada de Versalles.

Y era rubia la risa de Manón.
Un vizconde detrás del Trianón
a unas damas relata confidente
una intriga galante de Palacio.
Una hoja que yace en una fuente,
la luna ha convertido en un topacio.

ENRIQUE DE ORBE



El cuadrimotor de la Lufthansa "Condor", que efectuó el vuelo Berlín-Nueva York en 25 horas y 2 minutos

La aviación, vínculo de los pueblos

Cinco años no son, en verdad, un plazo muy largo para el desarrollo de los medios de comunicación y transporte en general. Y sin embargo cinco años representan ahora un incalculable progreso en el dominio de la navegación aérea, que sólo cuenta, al presente, 30 de historia. El pasado 2 de febrero se ha cumplido un lustro desde aquel día del año 1934 en que los aviones alemanes inician el servicio postal regular con América a través del Atlántico del Sur.

¿Cuál ha sido la labor realizada en este período por las máquinas y por los pilotos alemanes? Las cifras escuetas son suficientemente elocuentes para ahorrar el comentario.

Desde febrero del año 1934 han sido transportadas alrededor de 24 millones de cartas en 421 vuelos de Europa a Sudamérica y viceversa, y ya en mayo del año en curso podrá conmemorarse el vuelo regular, que hace el número 500, de 15.000 kilómetros de recorrido, en gran parte sobre el desierto, los trópicos y el mar.

Pero los pilotos de la Lufthansa alemana no se han contentado con estos éxitos únicos en la historia de la aviación postal, sino que en 1936 al 1938 llevan realizados también 50 vuelos, con un recorrido total de más de 250.000 kilómetros, sirviendo las difíciles líneas aéreas del Atlántico del Norte. A esto hay que añadir los efectuados de 1929 a 1935 desde los buques y en los que en 198 vuelos con escala, cubren una línea de 200.000 kilómetros.

Al concluir el vuelo núm. 421 a Sudamérica los aviadores alemanes llevaban hechos casi 1.800.000 kilómetros sobre las rutas atlánticas, y de ellos 1.242.189 rumbo al Sur. Un récord que ha de destacarse aún más tan pronto se aumente la frecuencia de los servicios aeropostales a la América del Sur, como se tiene proyectado.

Por el momento estos servicios se efectúan dos veces por semana y en una colaboración estrecha con la línea francesa, colaboración que fué iniciada el año 1936. La reorganización de la red de comunicaciones aéreas y el empleo de los aviones rápidos de cuatro motores, dotados de flotador, construídos por los astilleros Blohmund Voss Hamburgo, han permitido acortar considerablemente el tiempo que hasta ahora exigía el transporte de la correspondencia postal a los países sudamericanos. Hoy una carta depositada en Hamburgo tarda sólo dos días y medio en llegar a manos del destinatario brasileño en Río de Janeiro, mientras que hace cinco años empleaba doble tiempo, utilizando también la vía aérea.

La correspondencia a Santiago de Chile, transportada asimismo por aparatos alemanes, llega a esta capital a los 4 días y medio de haber abandonado el Reich.

Las ventajas de esta rapidez las aprecia, sobre todo el comerciante, que al cabo de una semana puede recibir ya la respuesta a sus pretensiones y tiene la posibilidad de enviar muestras por vía aérea con una escasísima pérdida de tiempo.

Los servicios aéreos han venido a tender puentes entre los pueblos y a servirles de enlace, en beneficio de la mejor comprensión mutua y de las más intensas relaciones comerciales.

No obstante los cincuenta vuelos realizados en servicio regular a Norte América, los Estados Unidos, por motivos políticos, no parecen dispuestos a otorgarle a Alemania la concesión de esta línea postal. El hecho de haberse demostrado ya suficientemente que sólo a la técnica aeronáutica alemana le es posible asegurar esta unión de dos continentes lejanos, aun en las estaciones más difíciles del año, no le parece razón suficiente a un país que tanto se jacta de tecnolatría, para poner en este caso trabas al desarrollo de las comunicaciones aéreas del planeta.

Hace 30 años Bleriot logra por primera vez atravesar el Canal de la Mancha; han transcurrido sólo 20 desde que una sociedad alemana establece la primera línea postal aérea entre Berlín, Leipzig y Weimar; no hace más que 10 que se inicia los vuelos con escala sobre el Atlántico Norte y hoy ha transcurrido sólo un lustro desde la fecha en que se organizó el servicio regular con Sudamérica. ¡Hechos escuetos y francos éxitos!

Alemania sin colonias que le sirvieron de escala y de punto de apoyo para sus líneas, apelando sólo a bases flotantes, ha vencido, con voluntad y arrojo todas las dificultades del Océano y este

año coronará su obra añadiendo al servicio postal el transporte de pasajeros sobre la inmensidad azul del mar que antaño recorrieron las carabelas colombinas y las naos de los conquistadores españoles.

LAS COMUNICACIONES AEREAS POR EL ATLANTICO DEL NORTE

Si se contempla una carta geográfica en la que estén señaladas las diferentes redes de comunicaciones que sirven de enlace a las diversas partes del mundo, llamará en seguida la atención la ya tupida malla que atravesando el mar une las costas de los lejanos continentes. Pero un examen un poco más detenido, en el que se comparen las líneas de navegación marítima con los servicios aéreos descubrirá pronto una dualidad en la manera de agruparse unas y otros.

Si se deduce, como parece lógico, que la distribución y la frecuencia de los servicios marítimos han sido determinadas por las necesidades del comercio y del tráfico en general —lo que explica el cúmulo de líneas que establece periódicamente el nexo entre la parte septentrional de América y nuestro continente— tiene forzosamente que causar cierta extrañeza la absoluta carencia de rutas aéreas en el mismo sector del planeta y en manifiesto contraste con los restantes cruzados en todas direcciones por las líneas aeropostales.

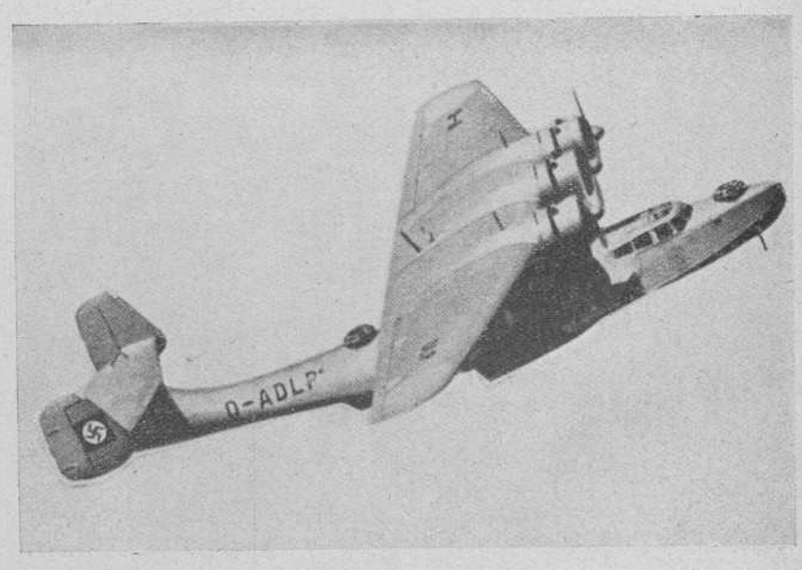
En efecto, mientras las compañías de navegación de varias naciones surcan, a cortos intervalos, el Atlántico del Norte, aún no se ha establecido una comunicación aérea permanente entre Europa y Norteamérica. Por el contrario, sobre el Atlántico meridional pasa, desde hace ya cinco años, una línea postal aérea, servida con toda regularidad.

El primer aparato empleado en ella —el "Taufun", del tipo Dornier-Wal, perteneciente a la Lufthansa Alemana— tomó tierra en Natal (Brasil) el día 7 de febrero de 1934, después de haber cubierto la travesía sin el menor contratiempo; en el lustro desde entonces transcurrido, se han efectuado 431 vuelos en este servicio postal transoceánico, de los que 404 fueron hechos por los hidroaviones Dornier.

Los éxitos y la experiencia que los técnicos y los pilotos alemanes recogen en el Atlántico del Sur, les animan a intentar también la más difícil travesía de la parte septentrional del mismo Océano.

Las dificultades de esta ruta les incitan a trabajar con más diligencia y a luchar con mayor ahinco, y desde hace tres años los aparatos de la Lufthansa hacen vuelos de ensayo estudiando la posibilidad de establecer un servicio regular con la América del Norte.

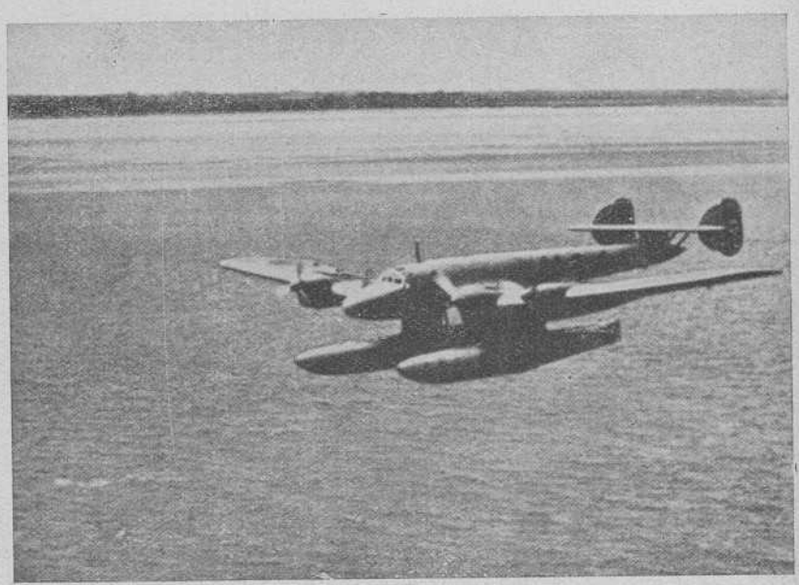
Durante el otoño de 1936 el "Zephir" y el "Aeolus", dos hidroaviones, especialmente construídos para recorridos largos, cubren ocho veces esta travesía y efectúan los primeros servicios postales a través del Atlántico septentrional. 50 de estos vuelos experimentados llevan realizados ya los pilotos alemanes, y todo el mundo —hagamos sin embargo una salvedad para que a ella se acoja Norteamérica— está hoy plenamente convencido de que es posible establecer un servicio regular siguiendo esta gran arteria del aire.



Uno de los aparatos Dornier que la Lufthansa utiliza en los servicios aéreo postales a través del Atlántico

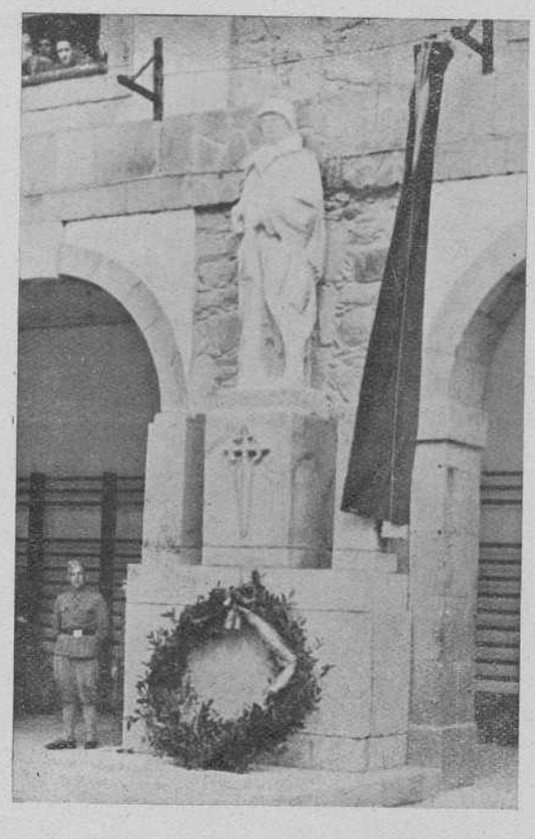
Cuantas experiencias pudieron recogerse hasta ahora en los recorridos transoceánicos, tanto en el campo técnico como en el de la navegación aérea, fueron utilizados por la Lufthansa en la construcción del nuevo hidro Dornier DO-26, de 20 toneladas y susceptible de ser lanzado con catapulta, que va a ser destinado muy pronto al servicio postal directo entre Lisboa y Nueva York y al transporte de pasajeros en las líneas del Atlántico Meridional.

El DO-26 ha probado ya en los vuelos experimentales su máxima estabilidad en todas las condiciones meteorológicas. Una autonomía de más de 9.000 kilómetros y una velocidad de crucero de 310 kilómetros por hora, hacen de él, al mismo tiempo, un excelente aparato para los servicios terrestres.



El vuelo más rápido a través del Atlántico del Norte ha sido el efectuado por el "Nordstern", que salvó la distancia entre Nueva York y Horta (Azores) en 11 horas y 53 minutos, a una velocidad media de 324 km. por hora

En recuerdo



de los héroes

Monumento a los infantes caídos del Regimiento de Zamora

por F. Jiménez de Llano.

Es un hecho irrebatible que la sangre de los que cayeron en defensa de la Patria ha de ser siempre legado que nos obligue a seguir su ejemplar camino; y su recuerdo, consigna que oriente nuestros pasos.

Los pueblos que no han sabido continuar los trazos recios de su historia, corrieron veloces hacia la triste meta del vagabundo que anda desorientado sin encontrar cobijo.

En nuestra Patria misma, cuando hemos cubierto con el negro nubarrón del desprecio, los perfiles áureos de nuestro paso por la Historia, fuimos viviendo anodinamente primero, para caer después en la más tremenda de las abyecciones.

Por eso, terminadas ya las jornadas bélicas, en las que tanto se despilfarraron heroísmos y sacrificios, no podíamos dejar en el olvido la trayectoria que marcaron con sangre los que supieron ganar la inmortalidad.

Y "nuestro" Regimiento de Zamora, fiel a la consigna del Caudillo —intérprete máximo de la voluntad de los muertos— acaba de inaugurar, en las piedras ya gloriosas de su cuartel, donde se han forjado tantos renunciamientos y tantas gestas, un sencillo monumento a los "infantes" caídos.

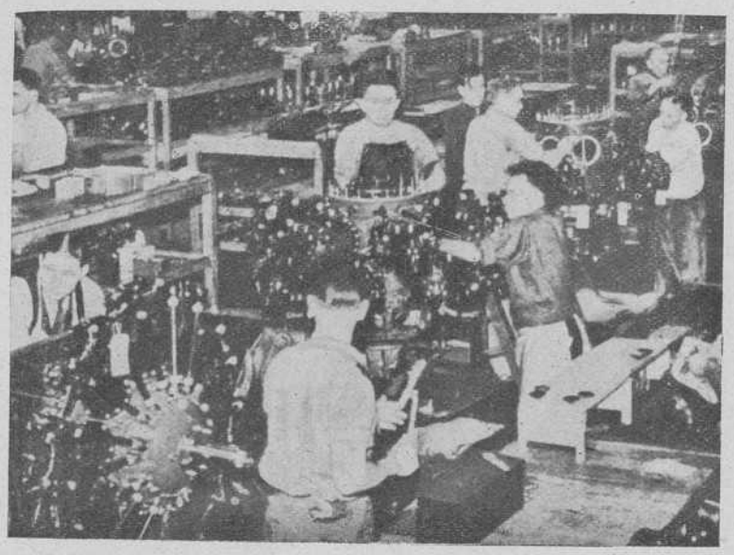
No era preciso este signo exterior para que permaneciese vigoroso el recuerdo; pero en esa gran "academia", donde tan ardientemente se viene enseñando desde años ha, a querer a España y a ofrendarle hasta la propia vida, el marco severo que trazó el cincel maestro de Asorey, será el abecedario del recluta y al contemplarlo diariamente se fortalecerá el espíritu y surgirá con ímpetu el anhelo de emulación.

No hay duda alguna que el Cuartel es el recinto donde más se estimulan, dentro del rigor de la disciplina y al calor de ella, las virtudes esenciales del hombre. A él acuden las reservas jóvenes de la Patria —diamantes sin pulir— para hacer el duro aprendizaje de las armas; para templar su espíritu y canalizar los impulsos de la sangre moza. Para exaltar el sentir patriótico y vencer los resabios personalistas y mezquinos.

Por eso el Regimiento de Zamora, ese Regimiento que en la Historia de la Cruzada figurará con puesto de honor porque sus hombres escribieron a través de ella páginas de excepción, acaba de inaugurar el monumento que perpetúe la memoria de los Caídos.

Y al recibir de manos de la población civil, como reliquia también inmutable, la bandera que sus infantes pasearon, enhiesta, por frentes del Norte y Sur; Centro y Este, por campos de Asturias y Levante, Andalucía y Castilla, Cataluña y Aragón —¡gestas de Oviedo, Alto de los Leones, Pingarrón, Brunete, Teruel, Maestrazgo y Ebro! ¡Aventura marinera del "Olite" y "Peñafiel"!— quisieron que al jurarle fidelidad, lo hiciesen con la mirada en lo Alto, con los ojos puestos en la cruz esbelta de tonos bermejos —como si hubiesen sido teñidos en sangre— que nuestro Apóstol supo obtener de la espada flamígera del "Hijo del Trueno" y en aquel ¡Presente! que estremece y obliga; que es añoranza y mandato, ejemplo y trayectoria: Reencarnación del pretérito y compromiso ante el futuro.

Los "infantes" heroicos de Zamora, caídos en su constante desafío a la muerte, tienen ya el recuerdo material clavado en los muros de su Cuartel. ¡Y Dios quiera que también su voz de matices ecuménicos se clave en el corazón de las generaciones venideras con eco inmutable, marcando caminos de los que nadie se aparte!

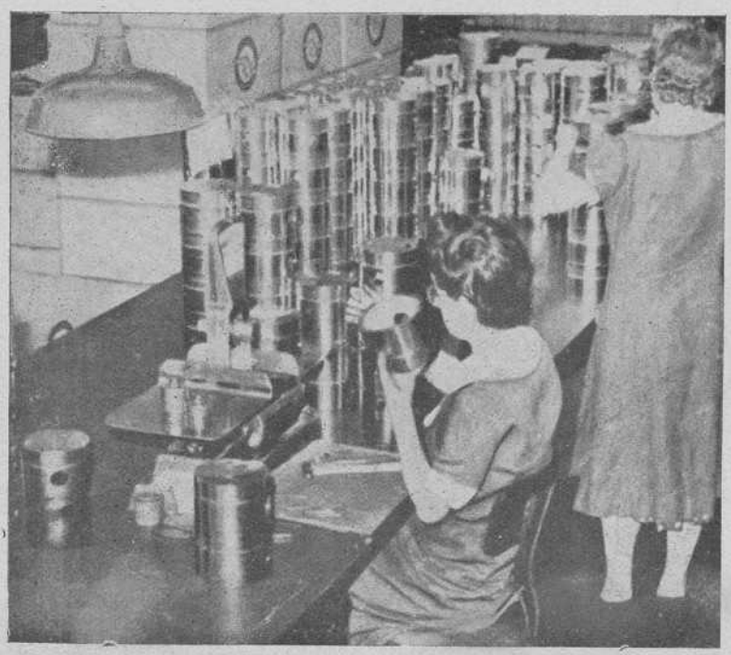


Montando motores "Waspe"

La mayor fábrica del mundo de motores para avión

Cuando el rápido de la tarde de Nueva York a Boston, se aproxima a Hartford, se presenta a la vista el más bello espectáculo de las ciudades iluminadas en la obscuridad de la noche: Profusión de luces aquí y allá jalonean las calles, las plazas, las avenidas, pero lo que causa más admiración son la inmensidad de cintas luminosas, tendidas desde las inmediaciones de la vía hasta perderse en el horizonte. Es el resplandor de los talleres de la fábrica Pratt & Whitney que ocupan una superficie de doce hectáreas, sin contar las nuevas construcciones que febrilmente de día en día surgen para aumentr aquella enorme colmena consagrada al trabajo día y noche.

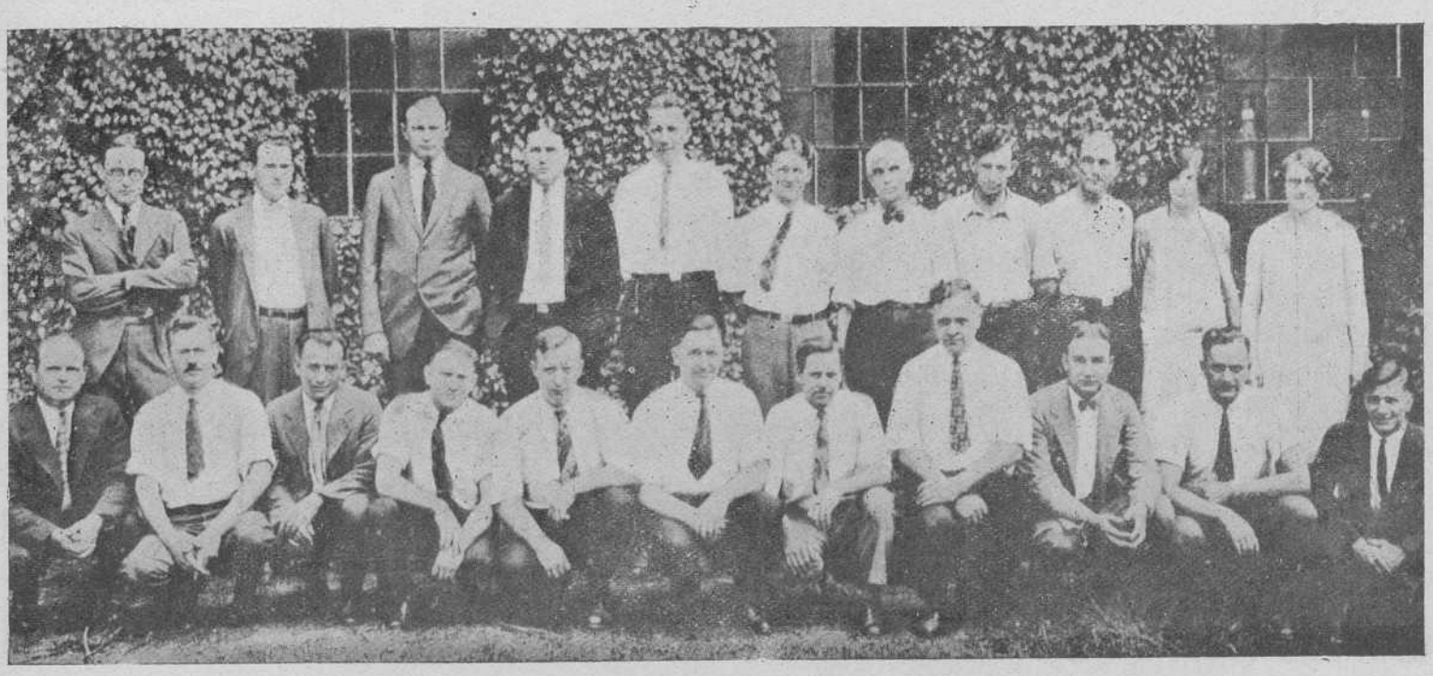
Hace unos quince años, allá en 1925, tres hombres de buena voluntad, se pusieron de acuerdo para proyectar y construir un motor radial para avión de 400 HP. con enfriamiento por aire, con destino al Departamento Aeronáutico de la Marina norteamericana. Con un reducido grupo de veinticinco personas, emprendieron su trabajo, instalándose en un edificio abandonado propiedad de la Compañía Pratt & Whitney, constructora de máquinas herramientas de alta precisión. El citado inmueble habia servido en otro tiempo para almacén de tabaco, En la Navidad del mismo año, su motor, el primero de la serie de los hoy famosos "Waspe" se terminó, poseyendo la cualidad de ser el motor más potente de sus similares americanos. Sufrió las más rudas pruebas, y los vuelos más arriesgados, antes de ser aceptado por la Marina, pero desarrolló tales características, que la Armada ordenó la construcción de otros seis motores experimentales. Otra Marina hizo un pedido de doscientos motores y estos primitivos "Waspe" fueron tan perfectos que la Armada no vaciló, a pesar de su responsabilidad en declarar reglamentario para sus aviones, el motor con enfriamiento por aire.



Pesando los pistones terminados

A partir de esta época, la evolución de la Compañía Pratt & Whitney fué rápida. Un año después de su humilde formación tenía cien operarios enrolados; a los dos años, doscientos setenta y cinco; seiscientos al tercero y al finalizar el quinto, cuando otras casas constructoras de aviones se le asociaron, formando el grupo que hoy se denomina United Aircraft Corporation, 1.300 obreros fueron empleados en los talleres que ocuparon unos cuatro mil metros cuadrados de superficie, al este de Hartford (Connecticut). En la actualidad, los talleres Pratt & Whitney, cubren doce hectáreas y emplean diariamente diez mil operarios masculinos y femeninos en tres turnos regulares.

Continuando sus proyectos y estudios, en 1929 la Compañía lanzó con gran éxito el primer motor rotativo americano de catorce cilindros con enfriamiento por aire, conocido con el nombre de "Twin Waspe" y "Twin Waspe Junior" de 1.200 y 800 HP., respectivamente. Diez años más tarde, en 1939, un nuevo éxito coronó los esfuerzos da la misma con el nuevo motor "Double Waspe", de dieciocho cilindros rotativo. Fué el resultado de diez años de constantes esfuerzos, pruebas, ensayos y asiduo traba-



22 de los 25 empleados que en 1925 empezaron los trabajos en los talleres de motores

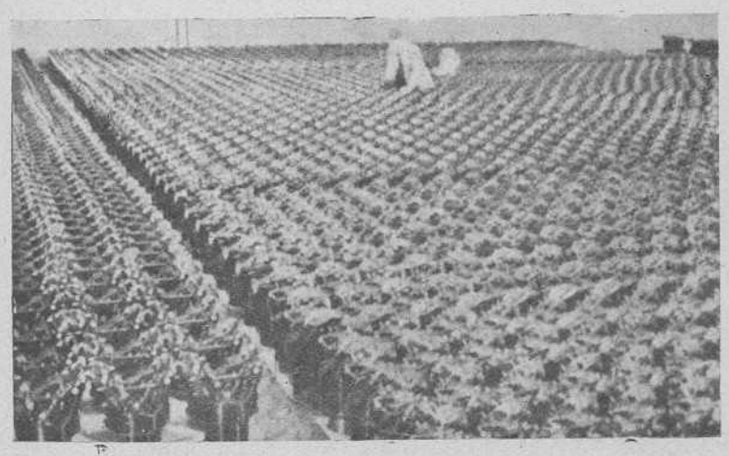
jo de aquellos hombres encariñados con la misión creadora y el mayor ideal de su vida. Este motor desarrolla 1.850 HP. potencia jamás alcanzada por esta clase de motores, siendo el más compacto, potente y producido en cantidad en los Estados Unidos.

La construcción de motores siguió su marcha ascendente, utilizándose con fines comerciales y militares, 60.000 motores Pratt & Whytney salieron de los bancos de prueba, antes de finalizar el año 1938 para servir en diversos lugares del globo; se emplean en 36 naciones y establecieron récords de vuelo, sobre el Pacífico y el Atlántico. Millones de kilómetros suman sus rutas terrestres y marítimas y se encuentra en los aviones al servicio de la Marina, del Ejército y de sus bases.

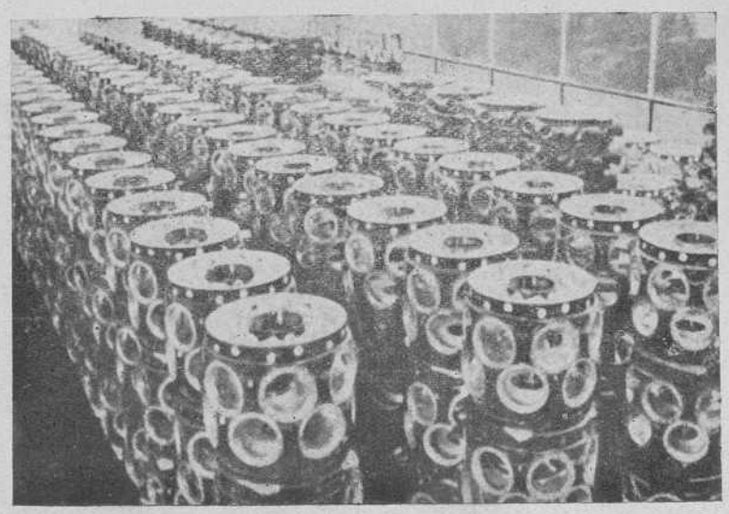
Como consecuencia de las demandas que los gobiernos europeos hacían el año último, fué preciso aumentar la capacidad productora de motores a un nivel de 850.000 HP. por mes.

Una nueva fábrica adicional se empezó a construir el mes de julio de este año para cumplir los contratos que la Defensa Nacional exigía y a fin de que la producción alcanzase mensualmente un nivel de 1.200.000 HP. Muchos millones de dóllars exige este plan de expansión rápida y su flexibilidad es tal, que ante las apremiantes necesidades se esperaba realizar en dos años, pero tal vez, al fin del año presente la Compañía tendrá la satisfacción de ofrecer al Gobierno el principio de su nueva producción. Una prueba palpable de lo que es capaz la industria, para suministrar a los servicios comerciales y militares del aire de los Estados Unidos, los mejores tipos de aviones.

O. BARCALA



Un depósito de cilindros terminados



Cárters del motor "Twin Waspe"

ESTAMPA
por URBANO LUGRIS

LA CASA DEL MARINO

Esta es la casa del marino, bitácora de soles y nostalgias.

En sus estancias, que una luz abisal habita y estremece, (quieta y agónica luz, permanente de ensueños, mortal de rotas derivas imposibles; casi tangible luz, como hecha de lentas medusas y materia lunar), tres grandes silencios flotan en s, mismos, gravitan expectantes entre el tiempo y las cosas.

El silencio de la luz, de las horas, y de la muerte.

*
* *

Las quietas tarimas enceradas, como playas de bajamar, miran las cosas inmóviles, sobrenaturizándolas, reciennaciéndolas en su trasmundo de espejo a extensiones de pura soledad inerte. Gravidez desdoblada en sombra, en sueño vertical; alma de la materia, que así, en su reflejo, revela su existencia. Arriba, en la robusta red de teka de la viguería, con su universo de fragatas, goletas y bergantines, anclados en la sombra litoral, madrigueras de sueños y de arañas—pulpos diminutos del aire submarino—las horas sin voz vigilan el paso de la luz; controlan el ritmo de la muerte. Diques impasibles, los muros detienen y aprisionan esta triple quietud alucinante; la concentrada pasión de un tránsito sin orillas, sin astros, y sin puertos.

La espiral de la escalera, (rota caracola deshabitada, por la que circula el viento como un fantasma desesperado e irónico, con gritos de serviola enloquecido), muestra el artilugio de sus huesos sonoros, su estaribel de secas maderas amarillas. En giro incesante, su "carrousel" de viento arrebata las sombras más tenaces, llevándolas hacia arriba, hacia los altos sollados donde se hacinan las arcas cerradas del ensueño, los metales de las cosas muertas, los libros que ya nadie, ¡nunca!, volverá a leer. Las azules fotografías con palma y polisón, y melancólicas sonrisas infantiles.

Los muebles son robustos, sobrios y rígidos, como grandes pianos negros o armarios capitulares. (Hay, sobre todo, una enorme cómoda de palisandro, con tiradores de cristal ultramarino, que sería hermoso poder registrar, con su olor escondido de alquitrán y reinetas, para redescubrir en ella el marchito secreto de una cartas que yo conozco, fechadas en todos los cuadrantes de la rosa, con nombres de puertos y singladuras olvidadas. Sol de olas, sirtes y playas, lunas de cayena y acordeón, dan su azar aventurero y lejano en los cuadernos legendarios del mar, entre un "Flos Sanctorum", Humbolat, Arago, y Luis Antonio de Bougainville).

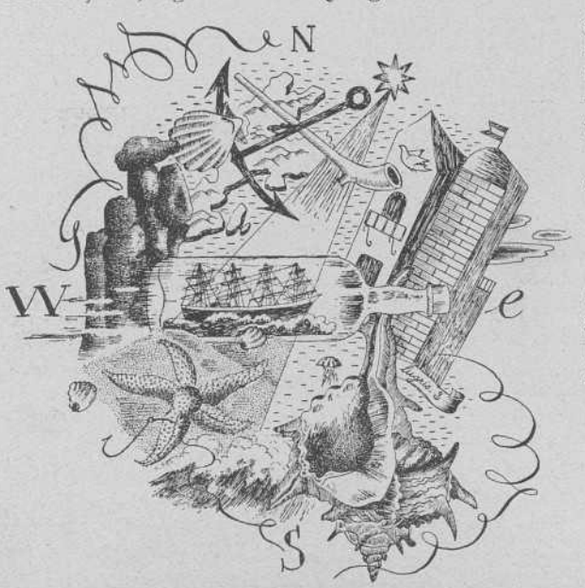
Sobre la cómoda, el patético muestrario de los recuerdos abre sus cándidos girasoles difuntos; nácares, flores y plumas, amantes trofeos del marino. Fósil jardín,—sin otras mariposas que las negras de la muerte, clavadas con implacables alfileres en ramas de colibrí y coral, secas las frágiles alas polvorientas—por entre sus nostalgias se pasean los claguerreotipos de amarilla sonrisa estática, las terracotas de Nápoles, y los pastores de Betlehem. Las luces del semáforo—verdes, rosas, blancas—galvanizan con lejano resplandor el quieto silencio de estas ingenuas memorias, y sus cambiantes animan a veces, con fugaz caricia temblorosa, su angustiada soledad, llena de tiernas resonancias.

Corona la consola un viejo cobre anónimo—obra de algún piloto "dilettante"—que, a través de su pátina de oros y aceites marchitos, muestra el verde y la espuma, furiosos, de un tifón caribe, que desafía y capea una fragata medio desmantelada, con gran revuelo de meteoros, jarcias, gaviotas y barretinas.

(Resulta terrible la inmovilidad de aquel marino que reza de hinojos en la proa del bajel, con el gesto dramático de los condenados del Purgatorio en los retablos aldeanos; los brazos aspados, en cruz, y la gran barba cana terciada del viento. Y aquel otro, que, en pánico mortal, salta la borda con pirueta de arlequín, sin alcanzar jamás el antro liberador, eternamente fluctuante entre los dos horrores del cielo y del mar).

Algo como un clamor de pleamar, que no se oye, pero que avanza en densas oleadas de bruma y sal; algo como una niebla redonda y gris, crece y se derrama desde el cuadro por las cuatro dimensiones de la estancia; como un grito ahogado por un golpe de mar. Los ojos de las cosas interrogan, con su acendrada pasión inerte, constantemente el último y atroz secreto de la peripecia naval, el fin de la fatal aventura. ¡Mas nadie responde!

Y cuando el semáforo roza con su frío haz luminoso —verde, blanco, rosa— el ámbito del cobre, parecen animarse sus pobres héroes anónimos, agitarse paróxicamente; tantoches de un submarino guiñol espectral.



Sombra. Sombras. Sube y baja el viento por el caracol de la escalera, como sirena de barco náutrago, con un S. O. S. imposible y fatal. Los sacurais sonríen en los negros espejos de las lacas, con destellos de almendro y volcán, impasibles ante el gran misterio de la muerte; el espadón de nácar sobre la tonsa cabeza. Pálidas litografías —Venecia, Montevideo, Cádiz, Amsterdam, Saint Malo—intentan, con su prestigio aventurero y romántico, quebrar el maleficio de estos tres silencios mortales que rondan la casa desierta. Pero no son sino una aguda nostalgia más—puertos sin vino y sin canciones, radas donde la muerte es capitán—en medio de tantas solas, inciertas, y desgarradas añoranzas.

*
* *

Partió un día alegremente el marino, por los hermosos de la Pascua de Resurrección, con un cabrilleo de sol en el hule de la gorra, un punto de mosto en los ojos azules, y un revuelo de festivales gaviotas en el corazón.

Adiós, adiós, hermosa mía;
Vamos hacia la Cruz del Sur.

Todos vieron cómo el barco en que partía—el "Santa Rosa de Lima", tres palos, matrícula de Cádiz—henchidas sus lonas de un alegre nordeste, enfilaba, seguro y majestuoso, la boca del puerto. Se escuchaban aún, claros y lejanos, los gritos jocundos de la faena, el estridente silbato del contramaestre, y el canto de los hombres al girar el cabrestante.

Adiós, adiós, hermosa mía;
Vamos hacia la Cruz del Sur.
¡Eh, iza, iza!... ... ...

Como era por el buen tiempo de la Resurrección, había una gran fe en las almas de los que partían, y de los que quedaban. El sol, como un delfín de oro, partía a coletazos las crestas de las nubes, empavesadas de ámbar, rosa y violeta. Cantaban los calafates en la playa, al son de la carena, su sueño de vino y brea, desnudos como dioses homéricos.

Pronto sería Venus sobre las dunas tristes, como un faro de esperanza en la larga tarde marina.

... ...
Vamos hacia la Cruz del Sur
... ...

*
* *

¿Cuántos años pasaron desde entonces, desde aquél en que se fueron los marinos a través de la tarde y del océano, borrachos de azules aventuras y el nombre de Dios en el corazón? ¿Qué azar hizo imposible su regreso? ¿Qué galerna desveló su alegría? ¿Entre qué algas, ovas, arenas y corales, vagan sus pobres sombras olvidadas? ¿A cuántas brazas del mar de los vivos? ¿Entre qué otros muertos?

¡Pero ya nunca, nunca, nunca volverán!

*
* *

Esta es la casa del marino. El paso morado del tiempo despliega sus lonas funerales, en el triple silencio de la luz, de las horas, y de la Muerte.

(Ilustraciones del Autor).

Reportaje

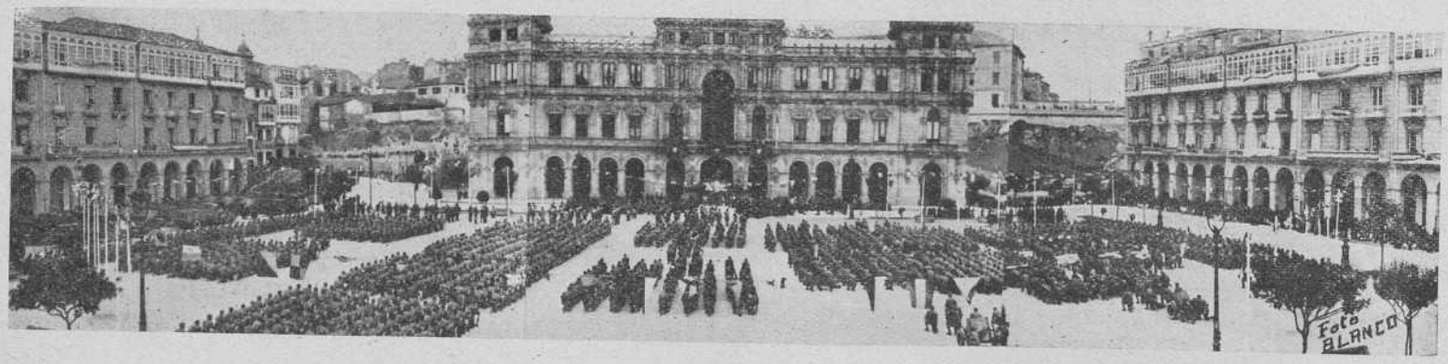
El día de la Ra

Entrega de las banderas a los

Las madrinas de las banderas, después del acto de la entrega

El Arzobispo de Santiago de Compostela con las autoridades y jerarquías del Movimiento, momentos antes de dar comienzo la misa de campaña

La presidencia, en el acto de la celebración de la misa

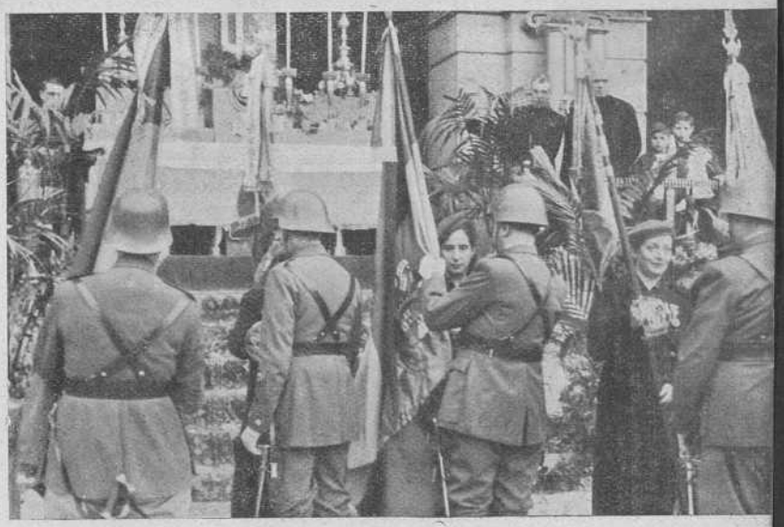


Aspecto de la Plaza de María Pita, durante la celebración de la misa de campaña

e gráfico

aza en La Coruña

Cuerpos de la Guarnición



Momento de la entrega de banderas a los Jefes de Cuerpo

Los señores Longueira, Lagorio, Fourgeot, Pena, Storich, Rodríguez y Machado, Cónsules de Perú, Argentina, Francia, Cuba, Italia, Alemania y Portugal, momentos antes de la misa de campaña

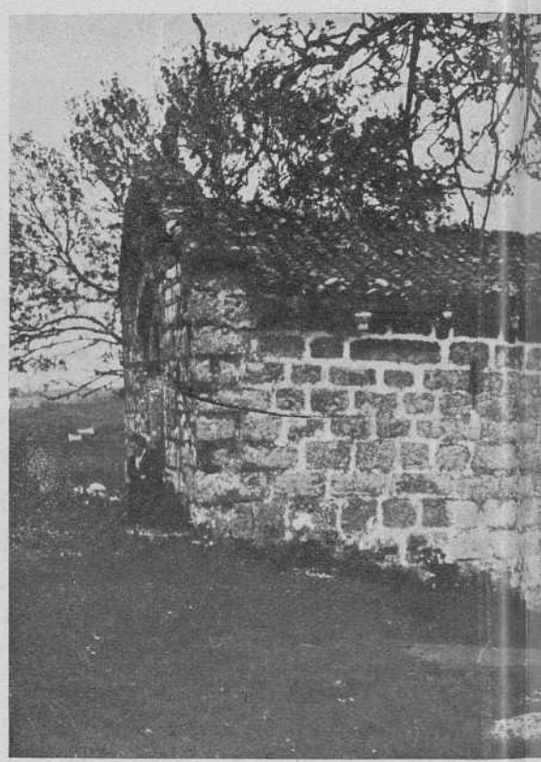
(*Foto Artús*).

Los abanderados desfilan con las nuevas banderas para incorporarse a su Cuerpo

Desfile de las tropas de la guarnición, por la Avenida de la Marina

Iglesias y

rurales d

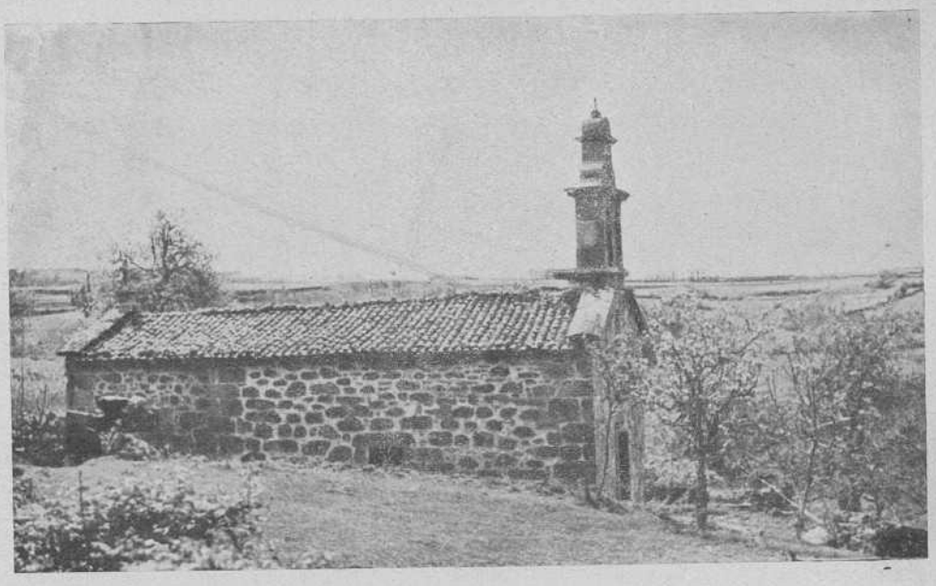


Evocadores tem

en montes

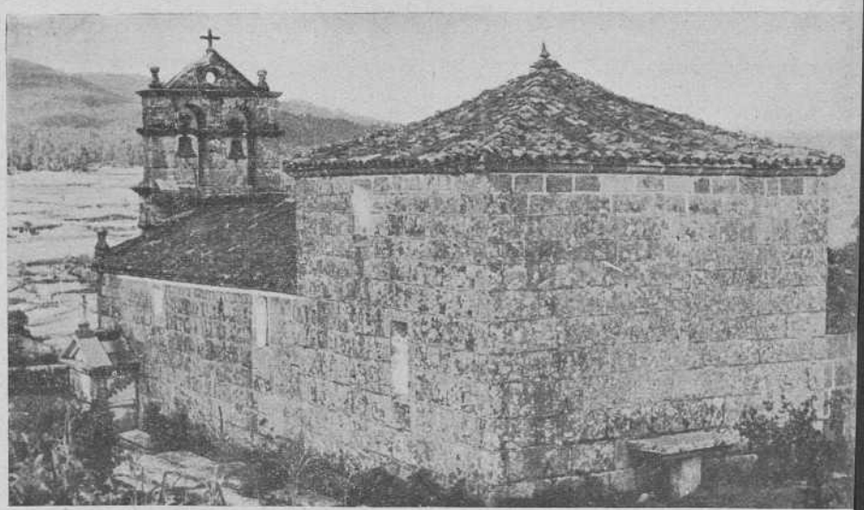
y Capillas

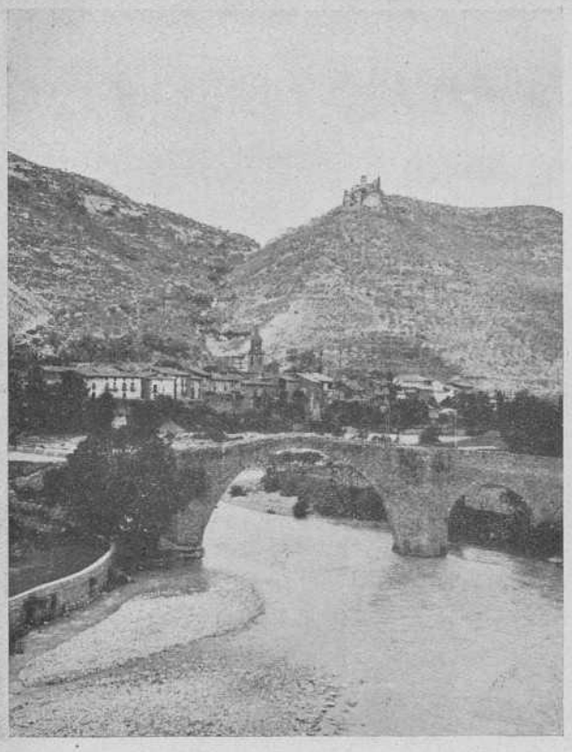
de Galicia



mplos perdidos

s y valles

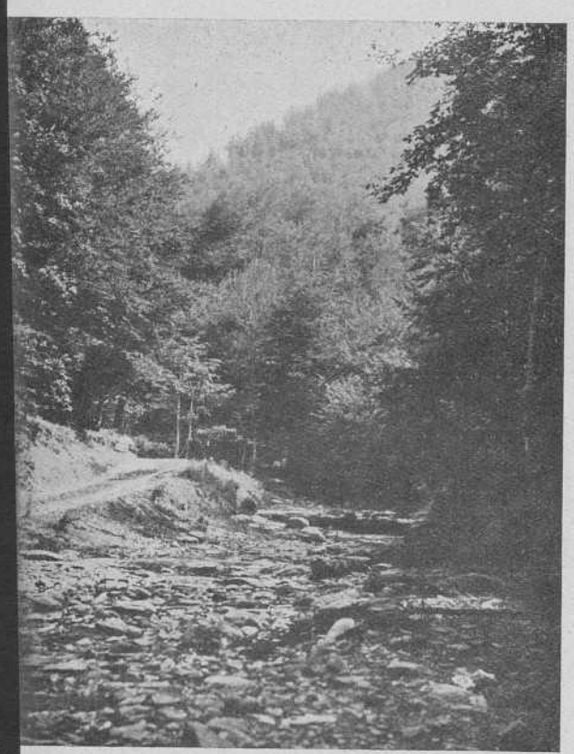




El Esera.—Ruta de Venasque

Los valles navarros de Roncesvalles, Burguete y Salazar

Nos encontramos en la capital de esa heroica Navarra, con su Catedral soberbia, las típicas calles, esas por las que se realiza el encierro famoso de los toros de las corridas de los San Fermines, típicas, interesantes, todas ellas, con ese balcón admirable del paseo de la Taconera, sus recuerdos históricos como las murallas con el Portal de Francia y su Plaza del Castillo, que a la memoria trae forzosamente aquellos días gloriosos y memorables de julio del año 1936.



En el corazón de la Selva de Oza (Huesca)

Es la región navarra algo ideal para el turista, porque en ella hallará cuanto desee para colmar sus aficiones. Paisajes de montaña, paisajes de tierras labrantías y de vega, monumentos por doquier grandiosos, lugares históricos, ríos pesqueros, montes y vegas abundantísimos en caza menor, etc., etc.

Desde Pamplona pueden hacerse variadísimas excursiones según las aficiones de cada turista, y entre ellas se encuentra ésta a los Valles de Roncesvalles, y Salazar, de bellezas y grandiosidad extraordinaria.

A la salida de Pamplona vemos a mano derecha el grandioso Seminario, lo que fué durante nuestra guerra Hospital de Alfonso Carlos y poco después se pasará por Villava, donde tenían su residencia, en tiempos, los canónigos de Roncesvalles.

Se atraviesa Huarte, y a la salida divisamos esas montañas de Elmendi y dejaremos a la derecha la carretera que por Aoiz y la cuenca del Urrobi conduce también a Burguete y Roncesvalles. Tampoco es despreciable este camino que lleva al aficionado a monumentos como la preciosa iglesia románica de Artaiz, la no menos interesante de Aoiz y Arce y a paisajes de maravilla en la cuenca del Urrobi, pero... sigamos nuestra ruta a Roncesvalles y no divaguemos.

A la vista de los montes de Admun y Ancionamendi, por muy pintorescos lugares se sube al puerto de Erre, para descender al interesantísimo Espinal y al valle de Burguete, en cuyo fondo se encuentra la Colegiata de Roncesvalles.

Precioso es este recorrido todo él, pero excede a toda ponderación el histórico y venerado Roncesvalles, lo que fué estación de peregrinos en su viaje a Compostela, con su historia, tradiciones y leyendas.

La severa Colegiata, enclavada bajo frondosas montañas y sobre verdes praderías, en lugar de lo más pintoresco y ameno, el desfiladero denominado de Carlomagno, el puerto de Ibañeta, de panoramas grandiosos, el Pico de Orzanzurrieta, mirador imponderable sobre los valles de Roncesvalles, Burguete, bosque admirable del Irati y de la Cuestión, así como hacia tierras de Francia, son motivos para que el excursionista pase unas horas contemplando maravillas naturales y recordando sucesos históricos.

Pero, por si esto fuera poco, pernoctando en Burguete, puede realizarse una excursión, como nosotros la hicimos, a los magnos bosques ci-

tados de la Cuestión y del Irati, verdadera grandiosidad de la naturaleza, inmensas masas forestales con el Pantano de Irabea y varios ríos pirenaicos como el Irati entre ellas, y... si se es un poco andarín cruzar por esos bosques de interesantes leyendas y tradiciones y por la que fué fábrica de armamento guerrero en Orbaiceta, al Valle de Salazar en su final de Ochagavia.

Por espesas masas de hayedos, robledales, pinares, marcha el camino carretero lo cual hace que el recorrido sea de lo más agradable, y... si se siente afición por la pesca, no le faltará entretenimiento en los ríos y pantano citados.

Pero, volvamos a nuestra carretera general, y bajando del puerto de Ibañeta a Roncesvalles atravesaremos de nuevo Burguete, con sus fondas y hoteles, que suelen estar en verano plenos de quienes van a esos lugares a pasar una temporada, y marcharemos por carretera, que sale a la izquierda, pasado el pueblo a Aria, Garralda, Arive y las Abaurreas Baja y Alta, para seguir a Jaurrieta y descender a la cuenca del Salazar y su valle.

Recorrido admirable, con panoramas ideales, y saboreando esos pueblos navarros de las alturas pirenaicas navarras.

El Valle de Salazar, que comienza en la misma barrera pirenaica, en Izalzu, y que su capital es Ochagavia, es una región de costumbres patriarcales, bella y pintoresca, con numerosos poblados y curiosos tipos en sus habitantes, en cuya indumentaria nos parece ver, aragoneses, vascos y navarros.

Es interesante entrar en esas antiguas cocinas de las viejas casonas del Valle y ver en ellas cuán curiosas son.

En esas cocinas, bajo la gran campana y al amor de la lumbre de los leños, parécesenos ver a los ancianos y ancianas, contando en las largas veladas invernales, mientras fuera azota la ventisca de nieve, la lluvia y el vendabal, leyendas, sucesos históricos de las guerras, tradiciones, consejos... que los jóvenes escuchan atentos y quizá, quizá ahora, también los jóvenes hablen, y cuenten lo que hicieron cuando con su boina roja y camisa kaki, cuando como gloriosos requetés, salieron todos los de ese valle a defender a España, quedando tan sólo en ese valle, rodeado de altas montañas, los viejos y los niños. No faltará joven que en esas pintorescas cocinas del valle, relaten las andanzas de su Tercio por tierras de Huesca, por las de Teruel, en el Ebro, en el pirineo catalán, en tierras segovianas y pinar de Navafría, en Somosierra, en el alto de Los Leones de Castilla, porque... esos jóvenes navarros se los encontraba por todas partes, durante nuestra guerra de liberación. Río Salazar abajo, vamos pasando por Escaroz, Oronz, Esparza, Sarries, Guesa, Gallues, Navascues, sitios en bellos e ideales lugares, y poco después de Navascues nos encontraremos en los imponente Foz de Arbayun, maravilla por su grandiosidad, limitada a nuestra vista como soberbio telón de fondo con la Sierra de Leyre, en la que en la vertiente opuesta, hállase lo que fué Monasterio, palacio de Reyes y panteón de Monarcas de Navarra.

Subiendo por la carretera, deténgase poco antes de una casilla de peones camineros, quien desee admirar la grandiosidad de esta Foz, y a mano izquierda tómese por un sendero que lo llevará al mismo borde del profundo barranco por cuyo fondo corre como azulada cinta el río Salazar.

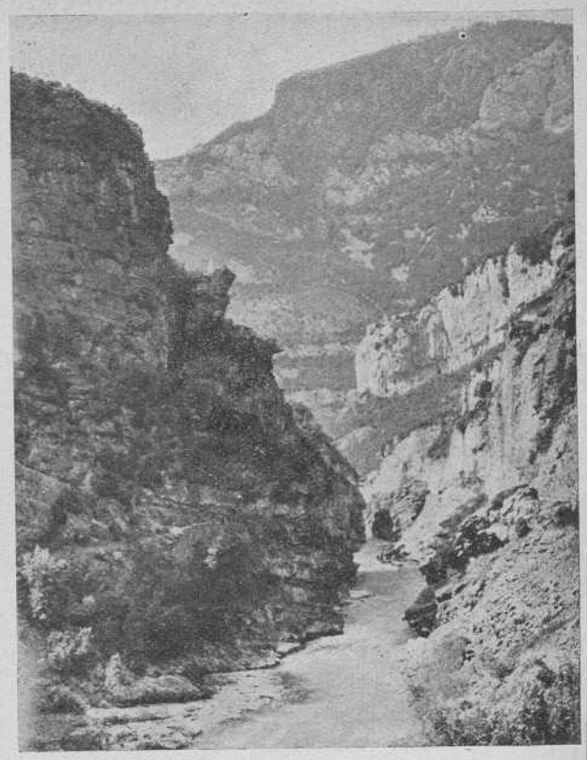
Asombro causará y hasta vértigo tal barranco.

Después, siguiendo la carretera si no se quiso detener el viajero para contemplar las cuevas de estalgmitas y estalagtitas, próximas al comienzo de la Foz, se pasará por Domeño, y poco después por Lumbier, la antigua plaza importante como ciudad de frontera.

Cruzado el río Irati, se llega a la Venta de Lumbier y en ella a la carretera de Jaca a Pamplona, que nos llevará por Idocín y Monreal a Noain y la capital navarra.

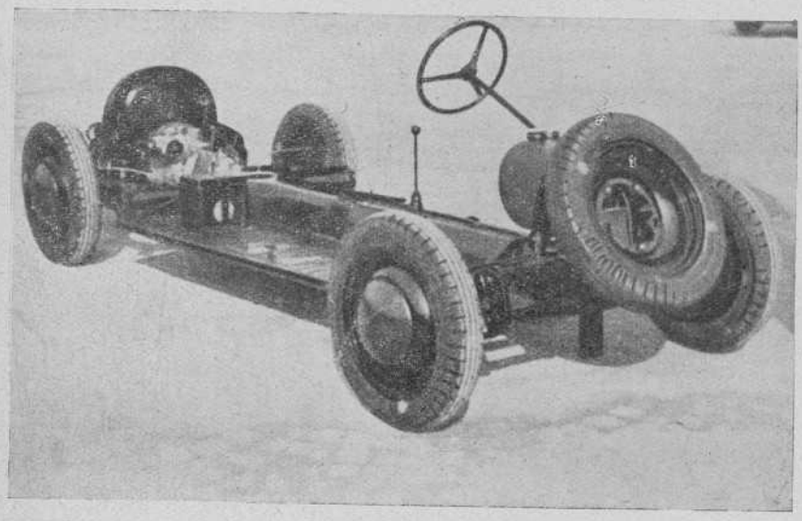
He aquí uno de tantos viajes por la región navarra como pueden hacerse.

X. X.



Río Esca.—Por entre estos recodos pasan las almadías de El Roncal

Toria.—Pirineo de Huesca.—Ultimo poblado español del Pirineo por parte de Broto. Entrada al Parque Nacional de Ordesa y Valle de Ará



El chasis del coche popular

El coche popular ha salido de los Laboratorios Químicos

La investigación química está efectuando cada día mayores y más valiosas aportaciones a la industria automovilística y hoy puede ya afirmarse que la consigna del plan Cuadrienal de llegar "al aprovechamiento racional de todas las materias primas e industriales, de que Alemania dispone", ha alcanzado su máximo e ideal grado de realización en el coche popular KdF, de cuya fábrica acaba de poner solemnemente el Führer la primera piedra.

Como materias iniciales para el logro de esta maravilla de la técnica, cuentan principalmente el carbón, el calcio y la celulosa, que al conjuro de los nuevos procedimientos, hijos de paciente investigación científica, se transforman en materias de gran resistencia obtenidos por presión, en caucho sintético y en fibras textiles artificiales.

La industria química, pródiga en recursos suministra también los carburantes —en 1937 se ha obtenido ya un millón de toneladas de gasolina sintética— los colores, los barnices, las substancias para el vidria normal y para el cristal flexible de resina denominado plexigun, pudiendo afirmarse, sin paradoja, que el nuevo coche se debe en cuerpo y alma a esa nigromancia de los laboratorios que luchan infatigablemente por arrancarle a la naturaleza inanimada todos los secretos que avaramente esconde.

Hasta hace pocos años la industria alemana del automóvil acogía con ciertas reservas los progresos de la química en punto a nuevas materias primas. Las mismas aleaciones ligeras tardaron en abrirse paso y fueron, al fin, adoptadas con moderación que pecaba demasiado de discreta.

CARROCERIAS DE MATERIALES NUEVOS

Ahora el coche popular va a constituir la realización consecuente de todos los adelantos de la química industrial y abrir nuevos horizontes a toda la industria del automóvil.

En la Exposición Internacional del Ramo, últimamente celebrada en Berlín, han podido admirarse ya unas cuantas carrocerías totalmente fabricadas con los nuevos materiales, y el arrogante lema del stand de las piezas de acero en el mencionado certamen "el auto y la moto continuarán siendo por mucho tiempo cosas de acero", no parece que pueda sostener perdurablemente absoluta afirmación.

La reducción del peso es algo tan decisivo y preocupa tanto a los constructores, que Opel, por ejemplo, ya fabricó en los últimos años dos tipos de coche que pesan 150 kilos menos que los anteriores del mismo modelo, lo que le ha permitido economizar, sólo en 1937, más de 10.000 toneladas de acero.

SOLO 650 KILOGRAMOS DE PESO

El nuevo KdF, con sus 650 kilogramos, representa un verdadero récord mundial de los pesos ligeros, que no va a poder serle disputado en mucho tiempo todavía. En el núm. 22 de la Revista "Die Chemische Industrie" se hace un interesante cálculo de las demandas que este coche espera ver satisfechas por la industria química. Para el caso en que se decida a fabricar la carrocería de los nuevos materiales obtenidos por presión, en vez de hacerla de chapa de acero, no se presenta problema alguno de suministro, pues para 200.000 coches no se necesita arriba de 10.000 toneladas de aquel producto. Lo mismo puede decirse de los materiales precisos para la fabricación de los cristales irrompibles, gracias a la sistemática orientación de la economía alemana.

ASIENTOS DE CUERO ARTIFICIAL

También se han adoptado nuevos productos para la obtención del cuero artificial requerido para el almohadillado del coche y el revestimiento de sus asientos, y la industria química trabaja activamente para descubrir nuevas materias iniciales. Los tejidos de algodón que hasta ahora venían sirviendo como trama, van cediendo el paso a los de fibras de lana de celulosa, que no exigen el desprendimiento de divisas indispensables para aquéllos.

La capa externa que imita el cuero se saca de determinadas resinas y de otros productos logrados por procedimientos químicos, pudiendo incluso disponerse de los desechos de cuero natural, muy abundante en Alemania como desperdicios de la guarnicionera y otras industrias, y que son también transformables, en caso necesario. Para una producción anual de unos 200.000 automóviles, son suficientes de unas 1.000 a 1.2000 toneladas de cuero artificial.

NEUMATICOS Y CUBIERTAS DE CAUCHO SINTETICO

La investigación química está también encargada de resolver otro importante problema: el de la fabricación de los neumáticos y de las cubiertas.

Estos y todas las demás partes que se venían haciendo hasta ahora de caucho, deben ser en el KdF de buna, es decir, de cau-

cho sintético, para lo que se trabaja activamente con el fin de poder cubrir la demanda que la enorme producción del coche popular representa. En lugar de la urdimbre de algodón, para cuya compra se requiere el empleo de divisas, se ha recurrido a la de seda artificial, con lo que las cubiertas y los neumáticos serán, en adelante, de materias sintéticas cuya procedencia es exclusivamente alemana.

Por lo que respecta a los metales ligeros, y particularmente a las aleaciones en que entra el magnesio, el KdF vendrá a ser un excelente consumidor, con una demanda anual que ha de cifrarse en varios millones de toneladas.

Todos estos datos deben servir para llevar a la conclusión de que la baratura del coche popular no se ha logrado por arte de magia ni es el resultado de las subvenciones oficiales, sino que es el producto de un detenidísimo cálculo y de una técnica industrial muy avanzada.

EL TRAFICO Y LA INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL

Unas cuantas cifras pueden dar idea del aumento de la circulación en Alemania durante el año de 1938. Hablan por sí mismas de un modo tan claro que no se necesita cargarlas con muchos comentarios y explicaciones. A todos los medios de transporte afectan los progresos registrados. Por lo que se refiere al automóvil, es esencial lo realizado el pasado año en la red de autopistas del Reich y el esfuerzo industrial en la construcción de vehículos motorizados y principalmente el "fomento del cocche popular".

LA CIRCULACION DE LAS AUTOPISTAS

Acabados y abiertos al servicio, antes de que terminara el año, 3.062 kilómetros de autopistas, muchos trozos cortos han quedado enlazados a la red general, con lo que ahora pueden utilizarse nuevos itinerarios que enlazan las regiones más pobladas del Reich. Al empezar el año, el itinerario más largo de los inaugurados era el de Leipzig a Nuremberg, de 300 kilómetros. En el mes de diciembre ya corren los coches por la pista directa de 900 kilómetros que va del mar Báltico a Salcburgo.

Pues bien: esas nuevas rutas que cubren largas distancias, abiertas al público en 1938, han producido, como primera consecuencia, un incremento enorme de la circulación. Véase lo que dicen las cifras. El tráfico en la autopista Francfort-Heidelberg se ha elevado, sólo en tres meses, de 1.900 a 5.300 automóviles al día. En las proximidades de Colonia han sido contados durante el mes de julio 9.000 diariamente, por término medio, y en otros lugares de Alemania, en los "fines de semana" del verano, de 15.000 a 18.000, dentro de las 24 horas. En el trozo Leipzig-Nuremberg, el aumento del tráfico en el primer semestre de 1938 ha sido de más de un 60 por 100 con relación a la del año anterior. Añadamos que, a pesar de este incremento el número de accidentes que se han producido dentro de la red de autopistas es, proporcionalmente, mucho menor que el registrado en las otras carreteras.

EL PROGRESO DE LA PRODUCCION

Ningún país puede ofrecer un ejemplo comparable al del desarrollo de la producción de automóviles en Alemania durante estos seis años de gobierno nacional-socialista.

Así se explica la atención con que se observa en el extranjero la actividad alemana en este campo. La industria del automóvil se ha convertido en una industria "clave" de la economía de la nueva Alemania. Antes de tomar el poder nacional-socialismo, los productores de automóviles buscaban en vano la clientela que pudiera adquirir su producción. Mientras tanto, existían millones de parados en el país. Hoy, cuando todos los obreros trabajan y se nota la falta de obreros operarios especializados en la construcción de coches y motores, las fábricas no dan abasto para satisfacer los pedidos del mercado interior.

La producción de camiones, en especial, está totalmente vendida con un año de antelación.

La siguiente estadística expresa el número de matrículas nuevas, 192 por año, desde 1928 a 1937, y se refiere sólo a coches de viajeros (esto es, excluyendo camiones y vehículos de carga de todo tipo):

1928, 11.761; 1930, 81.197; 1932, 41.118; 1933, 82.048; 1934, 130.938; 1935, 180.113; 1936, 213.117; 1937, 216.622.

Este progreso no corresponde en absoluto a la evolución de la producción mundial; es un fenómeno puramente alemán. El ritmo de la producción mundial de automóviles ha sido otro, como puede verse en las siguientes cifras: 1933, 2.680.000; 1934, 3.734.000;

1928, 118.761; 1930, 81.197; 1932, 41.118; 1933, 82.048; 1934, 130.938;

O sea, que en 1938 la producción mundial ha caído casi un 50 por 100 con relación al año anterior.

Mientras tanto en Alemania ha conseguido el aumento. Y frente a la sobresaturación del mercado de los otros países, aumenta en Alemania, como decimos, la demanda.

(De "El Triunfo del Trabajo").

El coche popular KdF es un verdadero alarde de la técnica alemana, de la que el Führer ha exigido la creación de un automóvil moderno de gran rendimiento y al alcance de la más modesta familia obrera

deportes

COMENTANDO...

por FRANJILLA.

El Club Deportivo, de La Coruña

¡CUESTE LO QUE CUESTE!

Este es el lema que se ha impuesto la "intrépida" directiva del Deportivo coruñés desde que el marcador de Chamartín colocó en la casilla celeste aquel 1 de última hora que venía a echar por tierra tantas ilusiones como se habían puesto en el equipo, después de su brillante actuación durante el torneo.

Salvo algunos momentos aislados, no fué la audacia cualidad característica de la gestión de las Directivas deportivistas. Más que nada contentábanse—forzadas por la ausencia de calor de los aficionados, separados por completo del Club— con ir salvando las dificultades, sin atreverse a adoptar soluciones radicales.

No era suya toda la culpa, es cierto; por las razones de desvío que acabamos de apuntar. Pero es evidente que la vida blanquiazul transcurría sin personalidad, confundida entre las de tantas otras sociedades de caminar anodino e intranscendente.

Sin embargo, bastó que la "forofada" despertase; que las listas de los asociados alcanzasen el número de 6.000, para que la gestión de los dirigentes tuviese matiz diferente y alentada por esta gran masa no reparase en sacrificios con tal de lograr un buen conjunto.

Y con el lema de: ¡Cueste lo que cueste! ha ido formando un magnífico equipo del que cabe esperar esa tan ansiada alegría de colocarnos entre los "ases" de la primera División.

En toda España tiene el Deportivo este año fama de "nuevo rico" y las linotipias no se cansan de fundir elo-

gios... y tristes añoranzas de los que se ven forzados a seguir la vida lánguida de la indigencia.

Y sin embargo estas añoranzas pueden desaparecer en cuanto la "intrepidez" salga a la superficie.

Porque a ella especialmente se debe este resurgir de los coruñeses; pues si bien es cierto que se vieron ayudados por la afición, no lo es menos que fueron los directivos quienes hicieron equipo, sin medios económicos, la pasada temporada, y que al comenzar ésta se había hecho un gasto inicial de muchos miles de duros, antes de saber a ciencia cierta con qué colaboraciones contaban, y aun disponiendo de ellas fué preciso arriesgar el dinero en cantidades infinitamente superiores a las disponibilidades

Pero es que en el profesionalismo, como en las empresas, la decisión es motor de los grandes éxitos.

Que no lo olviden esos Clubs que hablan del Deportivo de La Coruña con nostalgia, considerándolo un "nuevo rico".

No hay tal cosa. El dinero no abunda en las arcas blanquiazules, pero en cambio se derrocha el optimismo y la audacia.

Prueben esas Sociedades a imitar su ejemplo y ya verán cómo reacciona la "hinchada" y cómo logran reunir un equipo con el que no tendrán más que éxitos.

Y si después de reunirlo, no consiguen que la afición reaccione y lo aliente, procuren disolverlo convencidos de que nada hay que hacer y de que es mejor la muerte que la vida lánguida e intranscendente.

LA ADQUISICION DE ELICEGUI

A la magnífica labor de "fichaje", que vino desplegando la directiva blanquiazul para reunir un nutrido conjunto de jugadores, hay que unir la del internacional Antonio Elicegui.

Y aunque sobre el papel pudiese parecer un paso precipitado e irreflexivo dar 50.000 pesetas por el irunés, que se veía arrinconado en el equipo reserva, del Athlétic madrileño, su adquisición constituyó el mayor acierto de los dirigentes deportivistas.

Elicegui, por sus características de juego, es el "ariete" que tanta falta hacía en esa delantera extraordinariamente técnica y filigranera, pero al mismo tiempo tan "tímida" para lanzarse a la puerta. Y su presencia se notó en seguida con esas "goleadas" donde él no sólo alcanzó la mayor parte de los tantos, sino que fué autor moral, con su intrepidez pegajosa y hasta con su juego —¡prodigiosa revelación que nos tenía reservada a los coruñeses!— del resto.

Magnífica, por todos conceptos, fué la adquisición de Elicegui. ¡Enhorabuena!

EL "CASO" SOLADRERO

Nada; nada, que el Deportivo viene empujando que da miedo.

Ahora es Soladrero el centro donde convergen las miradas de directivos y socios.

Y sin pararse en obstáculos lanzan la "caña" y en el anzuelo un fajo de billetes de los grandes, que deslumbra.

Pero es fácil augurar que no pasará de un sueño, a nuestro juicio equivocado.

El Oviedo responde a la tozudez de Soladrero, con la suya y no dará su ficha de rositas. No sólo para desquitarse de la faena del internacional, sino también para cubrirse de los grandes desembolsos que hizo al adquirirlo.

Por otra parte se gestiona el cambio al Madrid de su ficha por la de Alonso, el maravilloso delantero astur, que también permanece en rebeldía, aunque esta gestión tiene en estos momentos todos los perfiles del fracaso.

Por eso decíamos que este sueño no se convertirá en realidad y que por fortuna —¡sí, por fortuna!— para los deportivistas Soladrero no vestirá la camiseta blanquiazul.

¡Y no empujemos tanto, "forofos" coruñeses! Que las cosas tienen un punto medio... ¡y ya está bien!

El Racing, de Santander, al que se le cortaron las "alas" con el estridente "siete" a cero de Riazor

El laureado artista José de Lapayese

La odisea de los artistas españoles durante la guerra

El repujador José Lapayese

por J. Guillot Carratalá.

Un nuevo impulso a las Artes tradicionales, acaba de dar este gigante decorador aragonés, que ha años en Madrid, viene formando una escuela de verdaderos artistas introducidos en el difícil arte del repujado. Lapayese, artista de honorables virtudes morales, está a la cabeza de los decoradores de España. En sus estudios técnicos de guadamacilería acaba de presentar en su Exposición última una modalidad nueva que viene a recordar lo que fueron los cueros de Córdoba en otros tiempos, aplicándola a los ornamentos religiosos, en los que ha labrado primorosas estampas de rococó. Aparte de las tablas policromadas con relieves de estuco, calidades conseguidas del estudio de los frontales románicos y de las tablas policromas del siglo XVI, los inumerables trabajos que presenta obedecen todos a un refinado gusto estético, tanto en lacas, como en pinturas sobre sedas e imágenes renacentistas, que José de Lapayese ha conseguido maravillosamente en un pulcro laborar de espíritu ascético durante horas y días, más admirables aun, en cuanto han sido las que cruzaron la odisea terrible de ese drama sangriento que la revolución en España levantó para destruir la belleza artística de nuestra tradición.

—Esas finas labores en las casullas, es un arte digno de todos los respetos, amigo Lapayese—le expongo al artista al verle.

—Estos trabajos los manifiesto ahora, en ocasión de que España pueda ser la primera en esta materia de aplicaciones de guadamaciles en los ornamentos religiosos.

—¿Cuándo ha ejecutado estos trabajos?

—Durante mi cautiverio, si se puede llamar así...

—Cuando estalló el golpe de Estado, ¿dónde se encontraba usted?

—No salí de Madrid. Por mi tradición cristiana tuve denuncias, pero no llegaron a detenerme. Yo pertenecía a los Jueves Eucarísticos de mi parroquia, y al enterarme de las persecuciones, me escondí en casa, tanto que no salí de ella hasta que se liberó Madrid. Allí realicé estas labores nuevas de guadamacilería creando una modalidad, que, inspirándome en el resurgimientos de los bellos oficios cordobeses, pude presentar al público las casullas que usted ha visto.

"Florero", bello repujado policromado, por Lapayese

—¿Es usted profesor?

—Sí, de Artes y Oficios. Pero los rojos me destituyeron radicalmente, vengándose en mis creencias artísticas. Puede decirse que si ahora hubiesen vivido los grandes imagineros Pedro de Mena o Montanez, lo mismo hubieran sido decapitados...

—¿Le controlaron el taller los rojos?

—No llegaron, porque mis operarios fueron buenos y ellos lo defendieron fingiendo haberse apoderado de él.

—¿Hambre?

—Mucha. Había momentos que en mis manos no podía tener los cinceles para grabar.

—¿Y esa promesa?

—La cumplí labrando ese manto dedicado a la Virgen del Pilar. Hace unos días que hice el viaje a Zaragoza para este fin.

—¿La tragedia más breve que sufrió usted durante la guerra?...

—Que no me fusilaron por milagro. (¡!)

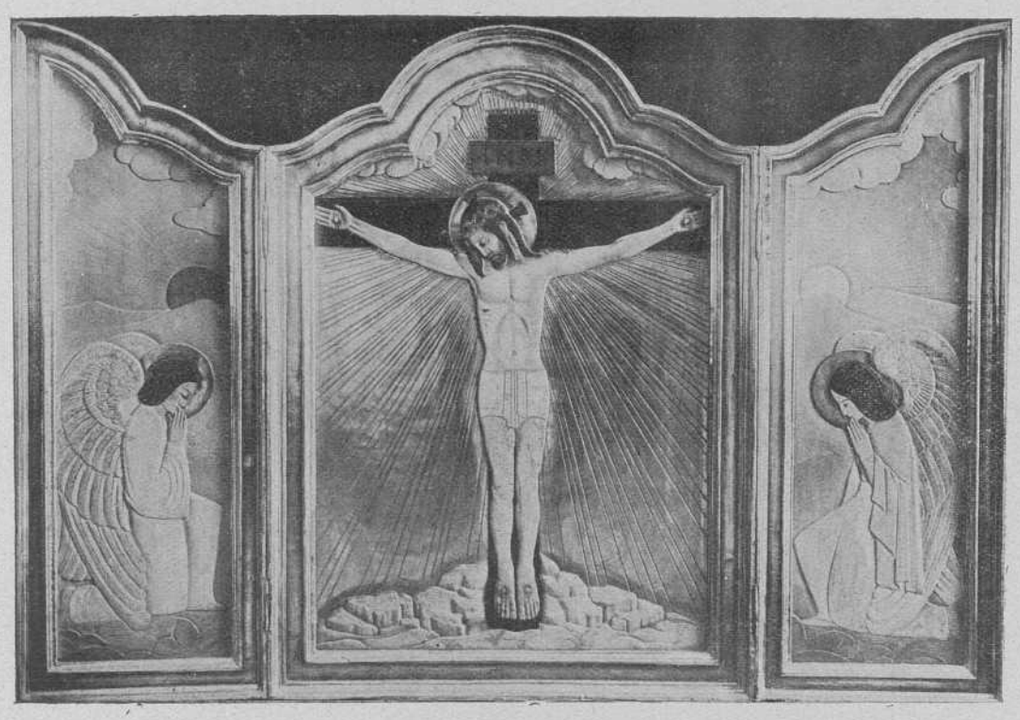
—¿Cree usted en un renacimiento de los bellos oficios?

—Con los hombres del nuevo Estado, sí. Es la hora de impulsar de nuevo estos agradables conceptos de la ornamentación española tradicional. Dios quiera que seamos todos iluminados por un esplendor de progreso fecundo para España y por España.

José de Lapayese, vástago de aquellos nobles artistas de la seda del siglo XVIII, pone todo su esfuerzo a disposición de la juventud estudiosa, para que sea continuadora fehaciente de su arte decorativo, en esta hora de paz, cuando por milagro ha podido escapar de las garras de la muerte y del salvajismo iconoclasta que en contra de sus afanes artísticos quisieron destruirle inexorablemente...

Madrid.

"Guadamacilería".—Casulla que ha figurado en la Exposición de Lapayese



"Tríptico".—Bajo relieve de estuco policromado, por Lapayese

Cervecería de la Rosa

cuento por ARTURO LAGORIO

En la historia de Manolo fué memorable la noche en que una flecha de "neolux", con su leyenda trémula de promesas:

CERVECERIA DE LA ROSA

le arrancó de los soportales del Paseo de Julio, para atraerlo hasta la terraza de un 17 piso.

Siempre los hechos transcendentales comienzan en actos simples o fútiles; así, Manolo Ponce hubo de cumplir su viaje en el ascensor, suave como la firma de un crédito.

Manolo ya había naufragado muchas veces en el mar de nieblas que sube del bajo de Buenos Aires. Pero los anuncios multicolores de rayos Geissler, con vibraciones de medusas, coruscantes en los ejércitos de rascacielos, —transportados con carriles invisibles entre la noche— le ofrecían sus salvavidas de luces en el infierno de sombras, cernidas sobre la ciudad cansada.

Aquella noche, al dirigirse a la "Cervecería de la Rosa", Manolo iba en busca de un diversivo a sus vagabundeos, por la "ciudad sin secretos", según definiera a Buenos Aires en momentos de aburrimiento. La frase era jactanciosa; mas encerraba visos de verdad: Manolo había proyectado su figura, alambicada, de pájaro de laguna, en todos los ambientes. Así, él aplicábase el verso

romántico: "Hay plumajes que cruzan el pantano y no se manchan, mi plumaje es de esos".

Cuantas andanzas, desde su mocedad, incierta, hasta ser elevado, gracias a la ley del voto obligatorio, a la categoría de "presupuestívoro", con su actual expectabilidad de subjefe del despacho de legalizaciones del Ministerio. Pero, como cualquier empleado nacional, Ponce era víctima del "sábado inglés"; mejor dicho, del "week end": planta de climas fríos importada a nuestro meridiano subtropical. No es el caso de hacer una requisitoria, inútil por imperativos de la ley, contra esos cultivos de bacilos de la pereza. Sólo haremos constar que en el Norte de Europa se justifican —un nórdico necesita hacer más cosas para sí, que un meridional— desde sus ceremonias para alimentarse cinco veces al día, a las complicaciones deportistas conque contrarrestar los rigores del clima.

Ponce, consumiendo insuficientemente sus reservas de vitalidad en las tareas ministeriales, hallóse a merced del insomnio. La duermevela era su novia más fiel y el sueño la amante esquiva. Sueño debiera ser vocablo femenino, los romanos lo dejaron neutro y los neolatinos, al darle un género, se empeñan en masculinizarlo, cuando debiera ser femenino, fugitivo: cual hembra que —así como en las batallas de amor triunfa quien huye— siempre se da al que no la busca.

Desde la terraza de la cervecería, Buenos Aires se le apareció en un aspecto inédito. Cautivábale la vegetación flamante, de cubos y paralelepípedos, de sus construcciones,—que para no ahogarse en las sombras, álzanse sobre zancos. Frente a la explanada de las Catalinas, las grúas y los guinches del Puerto Madero, con brazos de sombras cumplían su trabajo nocturno—tareas absurdas, que sólo parecen enganchar estrellas; dijéranse manos de linotipo recogiendo letras del cielo para componer un poema, demasiado sentimental, ante las guiñadas de los arcos voltaicos.

*
* *

Bajo las glorietas de la "Cervecería de la Rosa" — que en la mentira de las luces elevan ojivas y vitrales — Manolo saca a relucir el caracol de perversidad que demasiados llevamos escondido. Comprende que, al fin, conseguirá acapararse unas horas de ebriedad, sin despertares de pesadilla. En esa altura la cerveza sálvase de los olores del asfalto callejero. El silencio circundante favorece, como en una metempsicosis, evasiones hacia vidas ancestrales. A veces, su fantasía salta por los archipiélagos de azogue de las constelaciones. La profusión de maderas historiadas facilita sus sueños de la infancia. Es como si estuviera en un refugio alpino, de la Suiza de su abuela; completan su ilusión los cuernos de ciervos y otros atributos de cacerías fabulosas. En tanto un reloj de madera, con las apariciones grotescas de su cuclillo ejemplariza la nulidad de las horas, Manolo amontona, sin remordimientos y sin peligro de ser controlado por algún indiscreto, una serie de felpudos de "bocks". Allí pasa sus veladas, viéndolas nacer en los crepúsculos — cunas que balancean al día cada vez más pequeño — y finar en albas, que esconden el paño de la noche con utilerías de prestidigitaciones.

*
* *

A Manolo Ponce el sueño le era infiel. Mas todo tiene su compensación. Atesoraba el consuelo incomparable de sentirse libre. Ya desde su juventud, temeroso del final corriente del matrimonio, habíase apropiado la frase: "el hombre más fuerte de este mundo es el que está más solo". Por ello, enorgullecíale no lucir ese mirar melancólico que, según Oscar Wilde, denuncia a todos los casados; (pero por precaución, cubrió sus ojos con lentes ahumados, dos sellos de lacre en el sobre pálido de su semblante). Ahora no demostraba su medio siglo, pues en la medida que sus largas patillas de revolucionario blanquearon, fué tijereteando sus hilos de plata; y al fin las suprimió; así desprendióse del bigote que antes llevara, de acuerdo a la moda, como un ratón prendido en la nariz. Todavía las rosas leves de sus mejillas avivánle el azul casi infantil, de sus ojos esmaltados, al parecer no maculados por las cosas. Ponce, ante el espejo, atribuía esa impavidez al desencanto de haberlo visto todo. Mas sin embargo, cual todas las personas, huérfanas de afectos, amaba demasiado la vida.

El dueño de la cervecería, don Gustavo, al verlo cotidianamente, siempre quería darle charla. Manolo apenas contestábale, porque ambicionaba acapararse unas horas de soledad. Desde ese mirador, la urbe bonaerense mostrábase inocente. Mas Ponce, bien sabía que era un crisol máximo de razas, poblada de alambiques de pasiones, cual ninguna otra ciudad del mundo.

Desolado, en la vaga ebriedad de la cerveza, Manolo revivía los trances angustiosos de su pasado, atribuyendo la serie de sus penas, a dos causas: la calva excesiva y la nuez, — que sobresalía demasiado de su cuello flaco. En vez, fueron su salvación. La prominencia del pescuezo, hízole abandonar el vicio del humo, por el temor de correr la suerte de los tuberculosos que la lucían, según pudo observarlo en todos los entierros a que asistiera, en representación de los compañeros de Ministerio. Y la calvicie precoz, acogida con sonrisas inequívocas por las bellas del barrio, disminuyó su acometividad donjuanesca, neutralizando la fascinación de su porte elevado, pues las mujeres de todas categorías, prefieren los postes más altos donde hamacar sus ilusiones estranguladas.

*
* *

Mientras la clientela divertíase en el local, Manolo balanceaba el pasado, cumpliendo su palabra de mantenerse solitario. Acompañábanle los recuerdos de su Buenos Aires finisicular. Revivía los remotos años en que todos sus conciudadanos fueron exploradores de hechos y cosas (¡qué tiempos aquellos!): los ritmos del tango renuevan ecos de canzonetas napolitanas, que los organillos gangosos estiran hasta la desesperación. Ansiosa de novedades la "gran aldea" recoge con flamante esnobismo todas las sensaciones: lo mismo una Exposición Universal, que las apasionantes carreras de bicicletas en el Velódromo. (¡Ah! los partidos de pelota, en la Cancha Eúskara y los "bailongos", zaragateros, en el Bosque de Palermo o en la Isla Naciel; y las tenidas alcohólico-musicales de los "Aue's" o "Royal Keller"...) Entonces Manolo abría muchas puertas con la ganzúa de su juventud irresponsable. En los "recreos" del Paseo de Julio, mientras miraba los "mutoscope" — donde la sicalipsis se vuelve inocente con el humo de las parrilladas — fué aligerado de su cartera, con el sueldo del mes, sin chistar, porque la punta de un cuchillo se le impuso; así pudo ingresar en la archicofradía del Banco Municipal de Préstamos. En los Corrales cúpole revivir la ilíada de un duelo criollo. Igualmente palpitó las atropelladas de los "batacazos" en el Hipódromo. Sin tentar la suerte celándose en el abanico maravilloso de los naipes de poker. Como cualquier bonaerense, frecuentó los cafetines de camareras, llamados pomposamente "bar de damas vienesas", recibiendo, en pleno, el flechazo de una "figuranta" que con el arco de su violín mudo le hizo despeñar hasta los abismos del amor. Y en la Vuelta de Rocha vió, sin poderlo repetir a la policía, quien cercenara, con una bala certera, la carótida del "taita", haciendo brotar, como de un surtidor, su sangre guapa (y todo por otra chica que él hubiese jurado era suya!)

*
* *

Considerándose suficientemente esclavizado con su amor al empleo, Manolo no quiso resignarse a tomar las mujeres como siempre ellas quieren y consiguen ser. Así llevó sobre sus compañeros de oficina, preocupados con las bregas familiares, la ventaja de asistir a sus ocupaciones con la cabeza libre. Tal vez demasiado desocupada para ser feliz.

Las noches blancas en la "Cervecería de la Rosa", no cabe duda,

eran para Manolo menos peligrosas que las pasadas, antaño, en los fumaderos de opio en la calle Lamadrid. La cervecería fué, poco a poco, el sucedáneo de su hogar incumplido. Don Gustavo, para retribuirle su fidelidad, conmovido, no siempre acompañaba al bock, el felpudo de control. Algún bebedor en frío, que no faltan en esos locales en donde no se advierte cómo pasa el tiempo, nada hubiera podido reprocharle al digno servidor del Estado.

Ponce se iba de la cervecería, no siempre seguro en sus piernas, solamente cuando la concurrencia habíase dispersado. Ya en las constelaciones cansadas de su esclavitud a la noche se despegaban del cielo, cayendo al Río de la Plata.

Manolo con su cantera de sensaciones, más o menos estrafalarias, confió construir la ciudadela de su soledad. Deseo poderoso, lancinante el suyo. Pero es difícil estar solos en las urbes tentaculares. En las campiñas se logra atando hamacas en los clavos de resina de los pinos y adormeciéndose con el canto de los pajarillos que espichan los odres de la siesta. En la ciudad toda partícula de placer trae aparejado un compromiso. Manolo creyó que bebiendo cerveza salvaríase del tedio. Confió en el diversivo de la bebida excitante. Pero sus precipitados de lógica desvanecíanse con las espumas. Su fortaleza de aislamiento cedió al fin, por los asaltos de la gentileza de don Gustavo, extremoso de atenciones, con el cliente fiel, en la medida que el local perdía público.

Manolo llegó a ser confidente de don Gustavo, afligido ante la inexplicable deserción de los parroquianos. Inútilmente la "S. A. Cervecera" desplegó la ciencia de todos sus técnicos para establecer las causas del mal gusto que adquiría su producto en el despacho de la terraza. En vano la bomba, decorada de bronces, insufló su aliento poderoso en las tuberías. Sin ser agria, ni demasiado amarga, la cerveza tenía un gusto extraño, indecible, singular. "Son los primeros fríos; no es nuestro producto que aleja a los clientes", — declararon los directores de la S. A., sin saber qué excusas oponer al fracaso de la otrora floreciente "Cervecería de la Rosa". Y en prueba de su fe ofrecieron a don Gustavo una bonita suma con el fin de resguardar una parte del local de los vientos otoñales. Ello no remedió la situación. Ni siquiera una orquesta de lindas muchachas atrajo público. Quien bebía unos tragos de aquella cerveza gustaba algo raro. Y ya no retornaba al local.

Manolo, a falta de otra tragedia vivió la de don Gustavo; y, no sin hacer esfuerzos, ingería su cotidiana serie de "bocks". Hasta que la aurora apagaba los fuegos artificiales de las glorietas.

*

Ponce, taciturno en su despacho del Ministerio, volvióse charlador, en contraste con el mutismo de don Gustavo, cada día más flaco, ante el drama inexplicable.

Una vez que no sabía cómo retardar el momento de restituirse a su habitación, (¡ah, ese horario de mediodía a seis de la tarde, cuantas cosas inútiles genera!) harto de articular vocablos sin respuestas de don Gustavo, Manolo conversó del caso extraño con el portero. El buen meridional, entre las luces equívocas de la aurora, tan lleno de supersticiones como de suficiencia, expuso las causas inequívocas de la huída del público:

—Este caserón está "gafado". Cuando elevaron su esqueleto de acero dos armadores se vinieron abajo, muriendo al rebotar contra los barrotes de esta flamante jaula de muerte. Mientras revocaban el frente se desprendió un trampolín, llevándose el aliento de otros dos obreros. Y finalmente, cuando instalaron este ascensor la cabina se desplomó: el electricista que estaba en su interior, dió algunas voces desesperadas; sus dos compañeros, aunque las sintieron, no lograron salir del foso, porque en el mismo instante los tres aullaron su muerte, juntando quejas a los chasquidos de la sangre y al crujir de los huesos triturados... Cuando don Gustavo alquiló la terraza yo no dije nada, porque me convenía... pero a usted se lo digo, en reserva, ¡el palacio tiene mala sombra!...

Manolo, retraído con sus compañeros de Ministerio por principio, al cabo quebró su silencio ante tamaña revelación. Y, de boba en boca, por venir de su fuente informativa, en la casa del Gobierno fué un secreto a voces.

Ponce tenía razón: en Buenos Aires hay más aburridos de lo que se cree. Así el jefe quiso conocer, por afán de novelería, la terraza famosa. Y Manolo tuvo que acompañarlo. Sin saber por qué, don Gustavo vió renacer su local. La clientela creció, hasta ser numerosa. Mas era otra: en vez de los rubicundos bebedores de cerveza, ansiosos de sentir resbalar sus vidas en la espuma, comenzaron a frecuentar la "Cervecería de la Rosa" otros tipos, menos comunes, pálidos y extraños. Quien estaba en el secreto comprendía que cada uno iba a la pesca de cosas truculentas. Desde su ángulo de observación, Manolo, estudiando las expresiones, creía establecer los sabores, diversos, que la fantástica espuma destilaba en los parroquianos. Juego repulsivo y atrayente a la vez, el de ver paladear gustos de huesos, médula, sangre y tejidos humanos. Sortilegio repelente, pero atenazador.

Al aclarar sus noches de íncubo, destruída la cuarta dimensión alcohólica, Manolo prometíase no volver a la terraza maleficiada. El retraimiento de don Gustavo para con él, entretenido con la clientela, creciente, pudo darle ocasión de desentenderse del asunto. Algo peligroso anunciábale el corazón; mas el juego de los catadores de la muerte sabrosa entreteníale, llenando en forma irremplazable sus horas vacías.

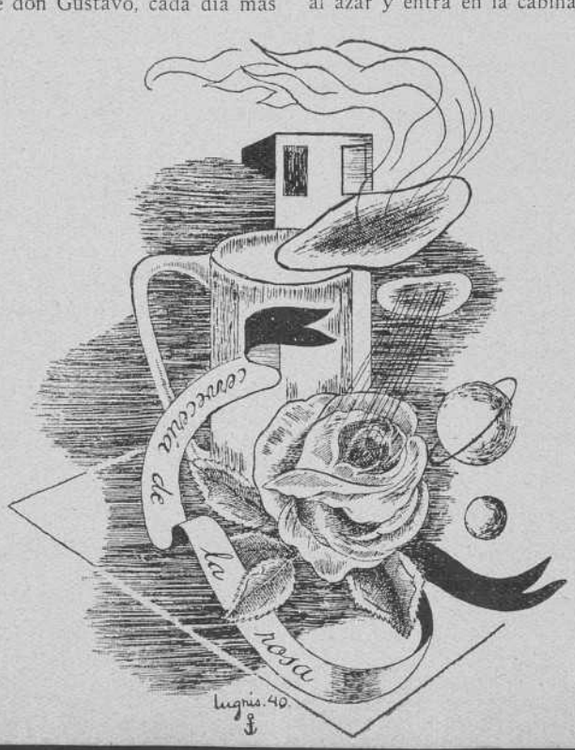
En el despacho ministerial don Gustavo aparecíasele a Manolo como una pesadilla; envuelto en la luz peligrosa de los vendedores de humo de opio. Pero al anochecer, el espíritu del solterón, huérfano de grandes emociones, creía compensarlas con ese alimento acre, conturbante, dramático.

Al amanecer, cuando se iba, cansado, siempre juraba no volver nunca, jamás. Pero eran promesas de jugador.

*

Al final de una noche lindísima con su luna remolona, Manolo Ponce llega al rellano de los ascensores. Hasta la escalera se entromete la felicidad económica del alba. Se le agolpan ideas contradictorias: Nadie iba a regañarle por su retardo en irse a dormir, ¡para qué apurarse! Con pocas horas de sueño reparador bastaríale, para ir a la oficina, con sus esperanzas de promoción. Abre una puerta al azar y entra en la cabina; después piensa: Los ascensores a veces desplómanse, pero llevan cables de seguridad. No teniendo apuro bien podía haber descendido por la escalera —se dice— pero ya está bajando. Unos minutos más de paciencia y se hubiera evitado el percibir ese ruído alarmante y el aumento anormal de velocidad que advierte en el ascensor. Hay madres o hermanas que con sus rezos salvaron a sus hombres de la guerra. Nadie rezaría por él. Si se moría era una lástima que su puesto lo ocupara ese antipático de Pérez, servil, arribista, acechador de ocasiones. La velocidad crece. Manolo oprime el botón de seguridad. Cree en la ciencia de los ingenieros. Pero los humanos no siempre saben retener las fuerzas ciegas que desatan. ¿Habrá oprimido el botón de peligro? La cabina precipita... ¡No hay nada que hacer! El portero tiene razón, la terraza de los siete muertos está...

Y, un segundo antes que el estrépito de la catástrofe retumbe hasta la "Cervecería de la Rosa", Manolo, inútilmente, da un grito.



EL TORNEO DE LA LIGA

El Deportivo, es el mejor colocado de los equipos gallegos

por F. J.

Acaba de jugarse la quinta jornada del torneo de la Liga, cuando esto escribimos, y es aun muy difícil predecir nada sobre las posibilidades de clasificación de los equipos.

Lo único que hasta ahora no ofrece la menor duda es que en España la postguerra se define con una marcada preponderancia en la afición. En todas partes se nota el despertar de los "hinchas" y se nota precisamente en una época donde la falta de valores de la talla de aquellos que fueron profusamente repetidos en las alineaciones de nuestro equipo internacional, está francamente acusada.

Por eso no es aventurado suponer que al fútbol español le esperan días de gran esplendor, porque pocas veces, como en la temporada presente, son tan numerosas las entradas en los campos y como consecuencia los ingresos de los Clubs, que ha de llevarnos a la resultancia lógica de una mayor exigencia y por ende de una mayor depuración y perfección en el juego.

La supresión de los campeonatos regionales para los equipos de la primera y segunda División, si bien evita las lesiones consubstanciales con estas pruebas y los gastos de una competición que para los "divisionarios" carecía de aliciente, impide, también, a los "onces" ofrecerse con la regularidad que proporcionaban estas contiendas regionales propicias para poner a "punto" a los jugadores después de las vacaciones estivales, y para "cuajar" a los valores nuevos que surgen en cada temporada.

Por faltar éstos puede verse con qué irregularidad se está jugando la Liga y los resultados sorpresa son hasta ahora la nota más definida del torneo.

De todos modos en la primera División, el Sevilla está siendo el conjunto que más impresión da de regularidad, seguido muy de cerca por el Madrid al que la incorporación de Souto, Lecue y Marín, vuelve a proporcionar una categoría muy digna de tener en cuenta a la hora de las posibilidades al primer puesto. Ambos equipos cuentan con tres puntos positivos —obtenidos fuera de sus campos— mientras que el Athlétic al perder uno en Vallecas frente al Barcelona, no logra sumar más que dos puntos positivos.

Bien empezó el Celta; pero mal sigue, pues al empate logrado por los sevillanos en Balaídos, hay que unir la victoria bilbaína en el mismo "césped", no obstante la flojedad de los athléticos, pero no debemos aún perder el optimismo, ya que si tenemos en cuenta que hasta ahora sólo ha podido presentar completo el "once" una sola vez no es difícil imaginar que este año, no sólo se libre de la cola, sino que incluso conservará el puesto que en estos momentos tiene.

El resto de los clubs son una verdadera incógnita y sólo el Barcelona y el Valencia parecen iniciar una mayor potencialidad que en principio.

El Oviedo, que vuelve a la palestra, después de su ausencia desde 1936, va también perfilando un conjunto en el que si se consolida, como parece, el apuntalamiento de la línea media con el madridista Villa, que ha tenido ya dos buenas actuaciones, dando fortaleza a la línea más floja del "once", no harán los astures un pa-

pel desairado. Aun con dolorosas ausencias en la delantera, sigue siendo ésta verdaderamente "eléctrica". Y apesar de su reciente derrota a domicilio frente al Madrid, la sonrisa del optimismo parece dibujarse en los labios de todos los aficionados de la mutilada capital, sobre todo después de la victoria última frente al Barcelona.

El "farolillo rojo" lo lleva el Hércules, pero muy próximos a él están otros clubs, aunque faltan muchas jornadas para saber quien lo detentará en propiedad.

En la segunda, la Real Sociedad se nos presenta a la cabeza con tres puntos más que el Deportivo y Sporting de Gijón, inmediatos seguidores de ella, pero esta diferencia es más aparente que real, si tenemos en cuenta los puntos obtenidos fuera de casa y los perdidos a domicilio. De todos modos los donostiarras después del traspiés sufrido en Atocha, al comenzar el torneo, caminan con paso firme y con una soltura que alarma a quienes teníamos todas las ilusiones puestas en los coruñeses.

El Deportivo y el Sporting siguen un "codo a codo" emocionante; los blanquiazules imbatidos en Riazor y con tres puntos ganados fuera, y los "colchoneros", con cinco obtenidos en el "extrarradio", pero después de haber sucumbido en el Molinón con los gallegos.

De todos modos, las huestes de Hilario tienen en su favor sobre la de José Mari Peña, que aun le quedan partidos fáciles lejos del calor de sus "hinchas" y además una segunda vuelta relativamente cómoda en la que los propios gijoneses habrán de contender en La Coruña. Es cierto que el traspiés de Ibaiondo no tiene disculpa alguna, aunque hay que reconocer que las lesiones de sus mejores jugadores pesan lo suyo; y no tiene disculpa, porque el Deportivo, que proporciona derrotas de "escándalo" en su terreno, sucumbe luego ante equipos muy inferiores continuando su estela, ya legendaria, de indolencias y apocamientos que amenazan nuevamente con el desvío de sus entusiastas.

Es una verdadera pena que después de los sacrificios hechos para reunir un plantel tan lucido de jugadores y de reservas de clase, tan necesarios en este agotador torneo, se mantengan éstos en una actitud tan improcedente.

Pero confiemos aún, en que la reacción necesaria no faltará y que rectificando estas apatías tan desacordes con el trato que los equipiers reciben de directivos y aficionados, surgirá la potencialidad blanquiazul fuera de Marineda, con la misma "agresividad" con que surge en Riazor.

No está todo perdido, ni muchísimo menos. Se puede aún conseguir el primer puesto, aunque ello resulte más o menos problemático, porque ya depende de lo que haga la Real Sociedad, pero el segundo sólo depende del Deportivo. El por lo tanto tiene en sus... pies la clasificación. Veremos si la logra.

Mal van este año los ferrolanos, dejándose quitar del Infierniño cuatro puntos, pero no lo tienen todo perdido ni mucho menos.

Lo mismo se puede decir del Racing, de Santander, que al perder en el Sardinero, frente al Irún, ha dejado en el espinoso camino muchas posibilidades de ocupar el puesto que dejó el pasado año.

En la cola se debaten el Baracaldo, el S. Avilés y el Salamanca.

Pero como antes decíamos aun faltan muchos partidos y esto se pone interesante.

Los estadios crujen abarrotados y el público se apasiona enormemente.

Los clubs gallegos están haciendo —el Celta se levantará— un buen papel dentro de sus grupos respectivos. Y a la cabeza de ellos el Deportivo de La Coruña. ¡Ventajas de la capitalidad...!

P

Escritores argentinos **Fausto Burgos**

La vuelta del espíritu

Fausto Burgos es, merecidamente, admirado por las centenas de miles de lectores que, desde años, lo siguen en las columnas de "La Prensa", de Buenos Aires.

Más que en sus novelas largas, afrontadas con éxito por Burgos, apreciamos en grado sumo, su eficacia de escritor de raza en su obra aparentemente fragmentaria. Son cuadritos o esbozos característicos que, apiñados en libros, ofrecen un mundo fabuloso, en el que Burgos deambula como con botas de siete leguas. En su auto rechinante, pero resistente como caballito criollo, él, afrontando senderos riscosos, allégase hasta las regiones fragosas del Altiplano del Noroeste argentino. Allí donde perduran vislumbres de la civilización de los Incas. En esas regiones misteriosas, que sólo se aprecian con los ojos del alma, Burgos contempla escenas, expresadas artísticamente con frases sumarias, sentenciosas. Su sangre, inoculada con gérmenes indígenas, se enciende, enfervorizando su espíritu. Así puede situar ambientes, casi pretéritos, emociones y personajes autóctonos, brotados de la tierra lo mismo que él. Sin ironías, porque hermanado a las inquietudes de sus tipos, cuéntanos simplemente, recogiendo sus frases con acentos vernáculos. Y el narrador trasunta el sentir del hombre, contagiándonos su emoción.

En el relato que presentamos, Burgos nos da el sentido trágico de las gentes norteñas, víctimas, a veces, de supersticiones y que yacen bajo el maligno influjo de lo que aquí llámase "trasgo".

También después de un viaje cariñoso por España, que le hizo escribir fervorosas páginas, Burgos persiste en su forma literaria original. Dijérase que sus ojos verdeacuosos de mestizo, pasado el encantamiento hispánico, retomaran su plenitud de visión al refractar las cosas de sus tierras, que guardan secretos arcanos e inalcanzables para quienes no nacieron allí.—ARTURO LAGORIO.

El muchacho andaba como desorientado. Ya le habían puesto pantalones largos; con ellos más flaco parecía. Era un chango atacado de paludismo, un chuschento, como se dice en el norte, en cuya cara la palidez era continua. Miraba y no miraba; le decía uno que hiciera una cosa y él, no por contrariar, ponía las manos en diferentes tareas. Nosotros habíamos llegado de Mendoza, el día anterior.

Contento me levanté a gustar del aire de la madrugada. José Félix, el padre del chango chuschento, el potrerizo que teníamos en la finca, ya tenía su caballo con guardamontes overos arrendado a uno de los palos travesaños del guardapatio. A esa sazón empezaban a cantar tristemente, con delicada dulzura de elegía o de égloga, las palomas bumbunas en los tupidos tuscanales próximos; se escuchaba también, aguzando el oído, el rumor del río.

Dí unas vueltas por el camino del monte cercano; ví pájaros iguales a cuantos había observado en los bosques tucumanos; pepiteros alegres, ikanchos cantores, machilos asustadizos, naranjeros pintados, reinamoras y chalchaleros. Tierra húmeda, cálida y boscosa; pájaros del más variado plumaje. Un gallo del monte —un pequeño faisán vestido de rojo— voló de un naranjo a otro garbosamente, como abriendo las plumas para que se las aromase el aire mañanero.

—Don José Luis —me dijo el peón encargado del cuidado de vacas, potros, yeguas y que ya estaba por montar su rosillo enjoya-

do con las dos alas overas de sus guardamontes gauchos— ¿me permite una palabra? Se quitó el sombrero de alas tiesas, barajadoras de pedriscos, antiparras para el sol.

—Cómo no.

—Quiero que me lo cure a mi hijo.

—Yo no soy médico, che... ¿Qué querís que sepa con un año de medicina?

—¿Y que no decían que eran cuatro?

—Unito...

José Félix se quedó pensando; las riendas, en la mano izquierda; el sombrero alón, en la derecha.

—Lo mejor será hacer lo que las viejas de aquí aconsejan, para sanarlo al Evaristo —le dije, dándole ánimo—. Más saben las viejas de antes que nosotros...

—Así es, señor.

—¿No te enseñó una vieja de antes a curar en secreto a los animales embichaos?

—Sí me enseñó. Y no yerro cura.

—¿Sin ver al animal?

—Con que me digan la pinta...

En el brazo más grueso del algarrobo centenario del patio, en el brazo pardo-negruzco que mostraba una orquídea de flores amarillas y raras, se asentó una lucecilla dorada y rosada del sol. Seguían cantando las bumbunas.

—¿En qué punto fué donde lo asustaron a tu hijo?

—Allá arriba, lejos; en el abra de Santa Laura. Veníamos a caballo. De noche fué. No había luna. Junto a un laurel fué.

—¿Camino alto?

—Alto y con muchas vueltas.

—Como para salirse de los rieles...

—Así es. El laurel se quería salir; las sogas más viejas de sus raíces ya estaban fuera de los rieles, apuntándole a lo hondo.

Evaristo me alcanzó un mate; al recibírselo le dije, mirándolo cariñosamente:

—Esta noche iremos al abra de Santa Laura con tu tata. Te voy a llevar. Yo también tengo mi caballito de carrera, aunque sin guardamontes...

—¿El auto?—preguntó ingenuamente.

—Sí, pues. Este corre más que el viento—afirmé, señalando el automóvil que yo había entrado en la galería de arcos de medio punto que miraba al carril y que ahora me servía de garage.

—Sí ha de correr más que el viento—añadió José Félix, el potrerizo, mientras miraba al automóvil azul, salpicado de fango.

—Lindito es —dijo Evaristo, al servirse el segundo mate— (Supuse que se veía, sentado, como pasajero...)

—¿Te animarás, Evaristo?—preguntó el padre.

—Sí me animo.

—Yo, también.

—¡Trato hecho! —añadí—. Esta noche, a las diez y media, si Dios quiere, saldremos. Manejará Bifani; de noche, yo soy flojo para el volante; no tan flojo como tentado por el sueño...

Los tres, concertadamente, nos pusimos a mirar en derechura de los boscosos cerros azules, sobre cuyas cuestas, en las tardes frías, solían deshacerse, en pareja y prieta bruma, los nublados grises que perseguía el viento.

*
* *

Lo habían asustado en un recodo del camino, sobre un cerro selvoso, en el abra de Santa Laura. ¿Quién lo espantó? No supo explicar. ¿Era un fantasma de figura humana? ¿Acaso una lucecilla trasnochadora que llevaba dos tibias cruzadas dentro de un farol ambulante y misterioso? ¿O un perro ético, de fosforescentes ojos y de quejumbrosa y agria voz? Evaristo esa noche había vuelto llorando, caballero en su doradillo frente blanca. Perdió el habla durante varios días. ¿Quién lo asustó? ¿Tal vez pasó sobre su cabeza, tocándole el sombrero gauchito, un ataja-camino pardo y triste?

*
* *

El automóvil, más ligero que el viento —mi caballo de carrera—, empezó a subir y subir, confiada y silenciosamente.

El río y sus renovadas voces quedaron atrás; abajo estaban ahora los maizales y sandiales y los blanquiscos caminos y los caminos grises y pardos; por delante, serranía negra, un mundo misterioso y callado, como envuelto por las sombras. De rato en rato brillaban como rubíes los ojos de un ataja-camino encandilado.

Se topa el caminante con el abra de Santa Laura, viniendo de Salta a Jujuy, por el camino de cornisa, no por el otro, que corta el Mojotoro impetuoso.

—¿No fué por aquí? —pregunté a Evaristo—. Este y José Félix, el potrerizo, iban como pasajeros, arrellanados en los asientos, sin decir palabra.

Sacó la cabeza por la ventanilla y miró, miró, como mirando de día o con luna llena. El cerro estaba negro, con su impenetrable bosque dormido. ¿Eran cedros, eran laureles los árboles que lo cubrían cabeza y todo?

—No fué.

—¿Más arriba?

—Más arribita, junto a un laurel.

El padre añadió serenamente:

—Ese laurel tiraba sus sogas mirando a lo hondo...

Después de unos minutos de marcha volví a preguntarle:

—¿Aquí?

—Aquicito parece que fuera...

—Había un laurel en la vuelta del camino... La noche fué como ésta.

El pájaro pardo y triste que vuela al ras de los suelos, que se asienta en el camino para curiosear a su placer, nos mostró sus dos rubíes.

Nos apeamos.

—Había un laurel.

—¿Cómo éste?

—Así... Así...

Y saliendo del tronco del laurel...

*
* *

Aguzando la vista se percibían flecaduras de plantas parásitas que medraban en los brazos pardos de aquel corpulento laurel, que la noche tintaba de negro.

El ave agorera gritó con desesperación: "Alililicuco... Alililicuco..." Su voz se me ocurría la medrosa voz de las sombras.

Un cielo altísimo, maravillosamente enjoyado.

*
* *

El padre sacudió a su hijo. Tomándole de los brazos, exclamó:

—¡Evaristo! ¡Evaristo! ¡Evaristo!—Lo llamaba como para sacarlo de un sueño; quería que su espíritu volviera a su cuerpo.

Yo sentí miedo, miedo a las sombras, al fantástico bulto del cerro, miedo a la noche.

Tomándole de los cabellos, tornó a exclamar:

—¡Evaristo! ¡Evaristo!

Junto al barranco se oyó: "Alililicuco. Alililicuco..."

*
* *

Parecía correr como el viento en la noche mi caballo de carrera. Padre e hijo conversando entretenidos.

Junto al río nos bajamos a holgar un rato. Evaristo miraba largamente al lucero que semejaba una bella, blanca y solitaria flor abierta en el cielo...

EN EL MUNDO DE LA CIENCIA

Estudio interesante acerca del lenguaje de las abejas

El profesor K. von Frisch, de la Universidad de Munich, Alemania, publicó no hace mucho un interesante estudio sobre el lenguaje de las abejas. Con objeto de atrapar algunas para efectuar con ellas pruebas experimentales, extendió sobre una mesa, al aire libre, varias hojas de papel untadas con miel. Pasaron algunos días antes de que apareciera la primera abeja y se aproximara a dichos papeles, pero luego, en muy poco tiempo, todo un enjambre se congregó en torno a la mesa.

Para analizar este curioso fenómeno, el citado profesor alemán preparó una instalación análoga, pero modificando algunos detalles para facilitar la observación del caso. He aquí cómo refiere aquél sus comprobaciones:

La primera abeja que descubrió la miel o el agua azucarada chupó un poco de la substancia preparada y la llevó a otras abejas de la colmena, en donde comenzó a girar en torno a un núcleo de compañeras; luego se colocó frente a éstas e inició una especie de danza, dando pequeños pasos alternativamente a derecha e izquierda durante medio minuto o un minuto. En seguida se aproximó en un corto vuelo a otro grupo de abejas y repitió la operación.

Durante la ejecución de estas maniobras por la abeja "anunciadora", las demás compañeras se iban excitando con la "noticia" recibida. Todas fueron rodeando a aquélla y seguían sus movimientos "con las antenas casi pegadas al cuerpo de la misma". De pronto, una de ellas levantó vuelo y se dirigió hacia donde estaba el cebo de la miel y agua azucarada, seguida inmediatamente por varias otras. Estas, luego de "probar" el alimento encontrado, volvieron a la colmena y después de efectuar una serie de giros, como la primera, repitieron las mismas danzas frente a otros grupos del enjambre.

Lo curioso del caso es que la "descubridora" del alimento no acompañó a las que luego fueron a "comprobar" el hallazgo, ni ninguna de éstas lo hizo con las que minutos más tarde siguieron el mismo camino. ¿Cómo pudieron todas ellas orientarse?

Para contestar esta cuestión el profesor Frisch dió de comer a abejas marcadas en un lugar situado a unos 12 metros del enjambre de observación. En el terreno donde se hallaba la colmena y a cierta distancia de ésta, puso platos de vidrio con agua azucarada y pequeñas cantidades de miel, en cuatro puntos distintos: al norte, este, sur y oeste de la misma.

Pues bien, pocos minutos después de comenzar la danza de la abeja "descubridora" de los platos con agua azucarada, aparecieron también abejas en ellos. Las abejas que ignoraban dónde se hallaban éstos salían volando desde la colmena en todas direcciones, mientras que las informadas por la danza de las "descubridoras" iban casi directamente a los referidos platos, unas al que se encontraba hacia el norte, otras hacia el del este, otras más hacia el sur y las restantes hacia el oeste, siempre de acuerdo, sin duda, con las indicaciones que les suministraban las respectivas "danzantes".

En experimentos subsiguientes, el profesor Frisch fué alejando los platos de la colmena y comprobó que, a medida que aumentaba la distancia de éstas, las abejas "informadas" tardaban más en encontrarlos. En la prueba más difícil, dichas abejas tardaron más de cuatro horas para dar con los platos que contenían agua azucarada, situados a un kilómetro de la colmena y separados de ésta por varias colinas y muchos árboles.

En otros experimentos efectuados por el citado profesor alemán con abejas marcadas, éste empleó flores de ciclamino en las que se habían hecho caer unas gotas de agua azucarada. La abeja "descubridora" anunció con sus danzas, no solamente el descubrimiento de una substancia alimenticia, sino también el de una especie particular de flores. El profesor falló en cambio con flores inodoras a las que dejó de echar agua azucarada.

El doctor Frisch, con esta serie de pruebas experimentales, llegó a la siguiente conclusión:

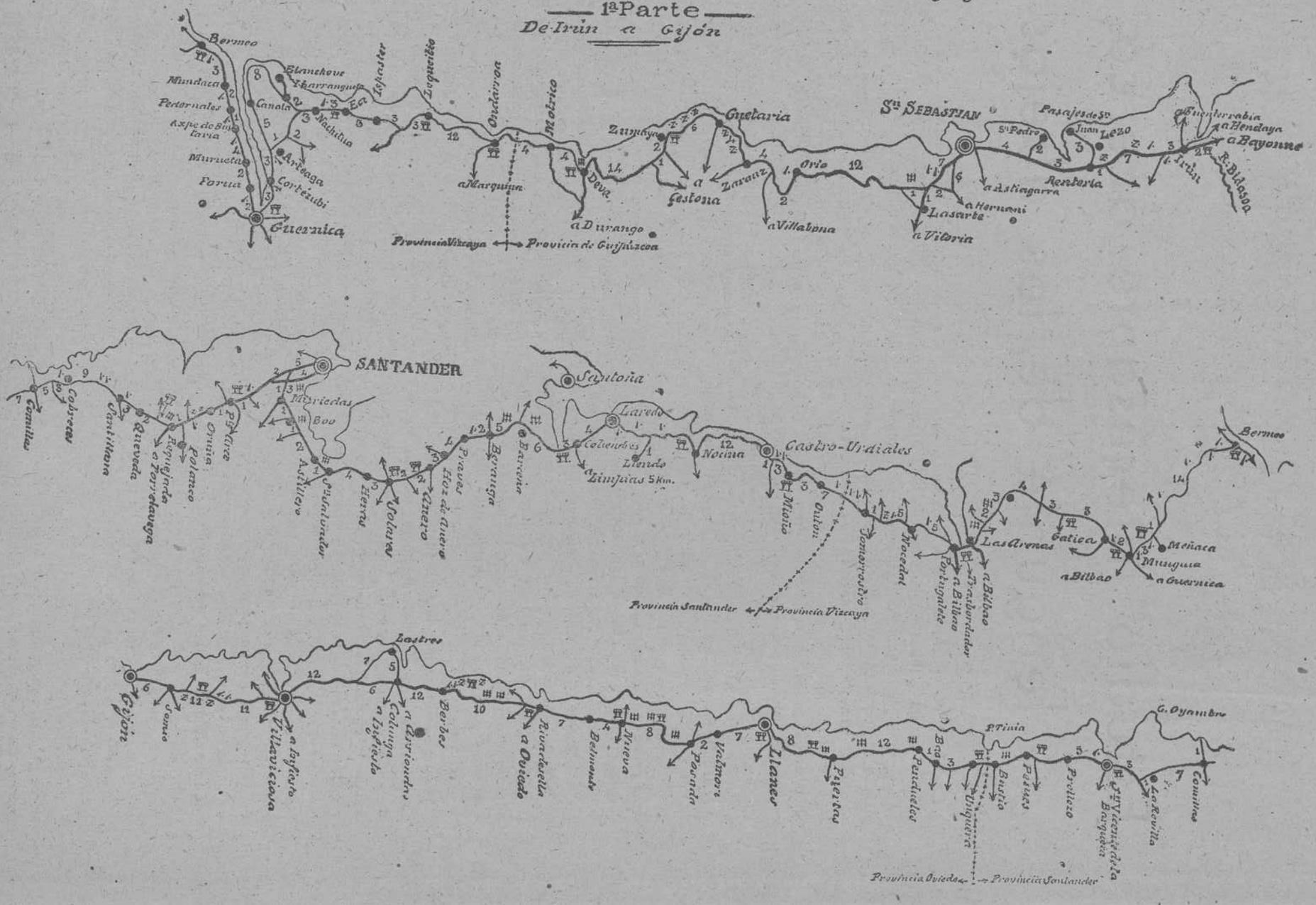
"Cuando la abeja se posa sobre una flor para libar su jugo, el perfume que ésta despide se adhiere al cuerpo y al menudo vello de dicha abeja, y cuando ésta danza, las compañeras interesadas que siguen los movimientos de la "informadora", tratan de tocar con sus antenas el cuerpo de la misma para saber qué clase de aroma se asocia a la substancia libada por ella..." Y esta particularidad forma parte sin duda del lenguaje de esos notables y habilísimos insectos.

AUTO-AERO CLUB DE GALICIA

Itinerario de Irun a Gijón - Ferrol - La Coruña - Santiago - Pontevedra - Vigo y La Guardia

1ª Parte

De Irun a Gijón



CUARTOS DE BAÑO COMPLETOS

AZULEJO EXTRA-BLANCO

"REX"

Rubine 1.-LA CORUÑA.
Baterías 1-FERROL DEL CAUDILLO.

Eduardo Naya Vázquez

Director - Gerenet de la

S. A. "SANTA LUCIA"

FUNERARIA

ARCAS DE LUJO, CORRIENTES Y DE ZINC,
PROPIAS PARA TRASLADOS
SERVICIO PERMANENTE

Santa Lucía, 41 Teléfono 2489

LA CORUÑA

Talleres Wonenburger

FUNDICIONES

TALLERES MECANICOS

CONSTRUCCIONES METALICAS

Av. Fernández Latorre, 60-72 - Teléfono 1133

LA CORUÑA

Gran Almacén de EFECTOS NAVALES

DE

JOSE VARELA

PRIMERA CASA EN ESTE RAMO

APAREJOS ARMADOS Y EN PAÑOS PARA VAPORES PESQUEROS - MALLETAS DE MANILA Y ALAMBRADAS - CORDELERIA DE TODAS CLASES - CABLES DE ACERO INGLESES PARA LA PESCA E INDUSTRIA - ACEITES MINERALES Y VEGETALES - PINTURAS - BARNICES - ESMALTES - LONAS PARA VELAMEN Y DEMAS ARTICULOS PERTENECIENTES AL RAMO

SANTA LUCIA, 26 y 28 TELEFONO, 1329

LA CORUÑA

Naviera Aznar, S. A.

SERVICIO RAPIDO SEMANAL PARA PASAJEROS Y MERCANCIAS ENTRE LOS PUERTOS DEL LITORAL DE LA PENINSULA, CEUTA, MELILLA Y BALEARES

AGENTES EN LA CORUÑA:

Antonio Conde, Hijos

PLAZA DE ORENSE, 2-A TELEFONO, 2835
DIRECCION TELEGRAFICA: CONDE.
POSTAL: APARTADO, 41.

LA CORUÑA

HIJOS DE SIMEON GARCIA Y C.ª

Franja, 20-22 :-: LA CORUÑA :-: Teléfono 2018

CASA FUNDADA EN SANTIAGO EN 1857

ESTABLECIMIENTOS EN: SANTIAGO, VILLAGARCIA, ORENSE, VIGO, PONTEVEDRA, EL FERROL DEL CAUDILLO, LA CORUÑA, LUGO, SARRIA, OVIEDO, GIJON, SANTANDER, BILBAO, LEON, BURGOS Y MADRID

Sucursales para la venta al detall:

ALMACENES SIMEON - NUEVO MUNDO

SAN ANDRES, 41-43

EL FERROL DEL CAUDILLO:

PLAZA GENERALISIMO FRANCO, 44

Francisco Cid

MEDICO MILITAR

ESPECIALISTA EN ENFERMEDADES DEL RIÑON, VEJIGA, PROSTATA, PIEL, HEMORROIDES, VARICES, SIFILIS

Consulta: de 9 a 1 y de 5 a 7

Castelar, 16 - 1.º LA CORUÑA

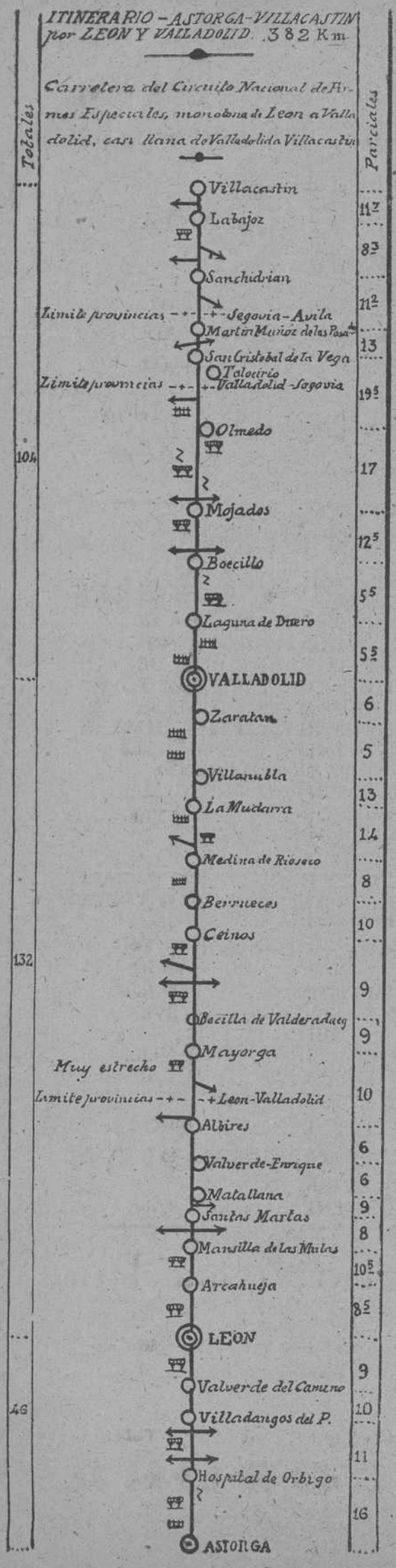
Rodolfo Lama Prada

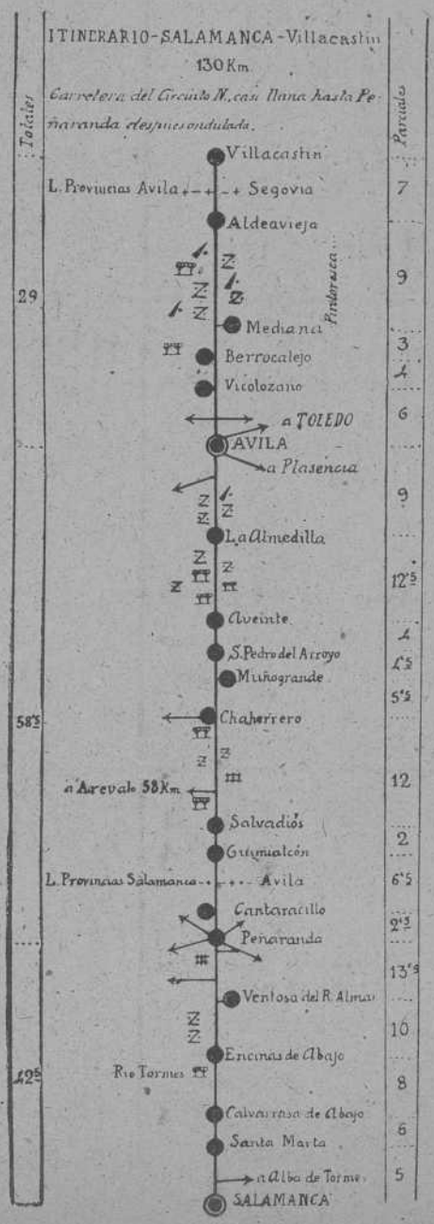
Ingeniero de Caminos.—Construcción de Obras. Hormigón armado

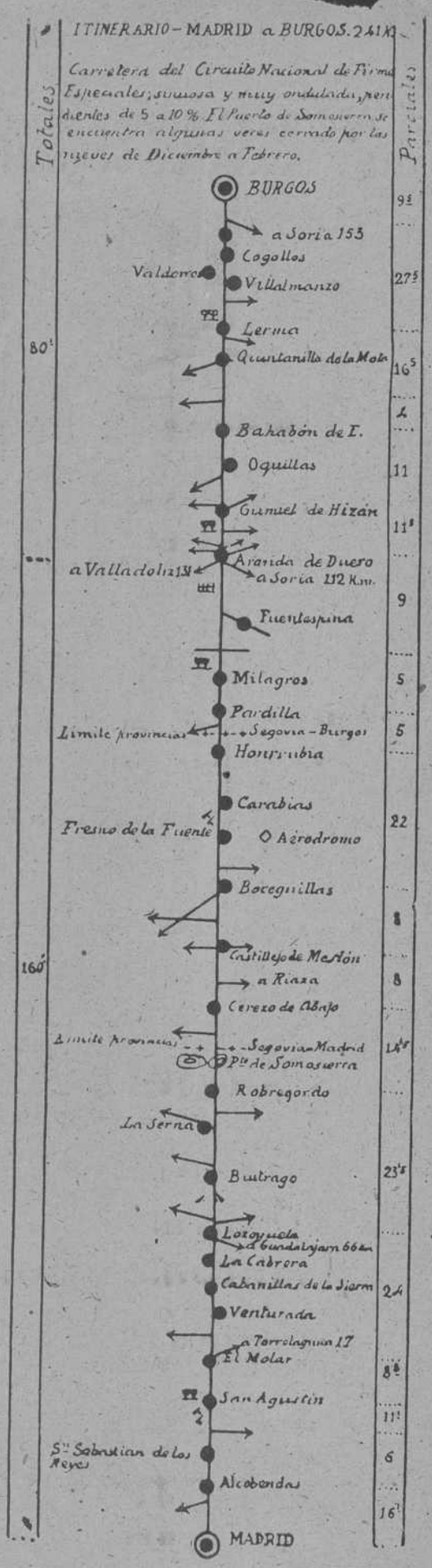
Plaza de Orense, 7 Teléfono 2446

LA CORUÑA

Itinerarios de Astorga a Villacastín, de Salamanca a Villacastín y de Madrid a Burgos







Almacén de Materiales de Construcción y Artículos Sanitarios

Venta de los Cementos PORTLAND, EL CANGREJO y ZIURRENA

Cal hidráulica, Yesos, Artículos sanitarios, Cañerías, Sifones, Vasos, Azulejos, Mosaicos, Inodoros, Piedras de afilar, Teja y Ladrillo

Y TODO LO CONCERNIENTE AL RAMO

VENTAS AL POR MAYOR Y MENOR

ORZAN, 72

Teléfono 127

La Coruña

LA SALINERA GALLEGA

(MÁRCA REGISTRADA)

VENTA DE SAL

GRANDES ALMACENES (con apartadero del F. C. del Norte)

Direcciones.—Postal: Linares Rivas, 50 - Telegráfica: GALLESAL

Teléfonos: 1950, Oficina - 2540, Almacén

LA CORUÑA

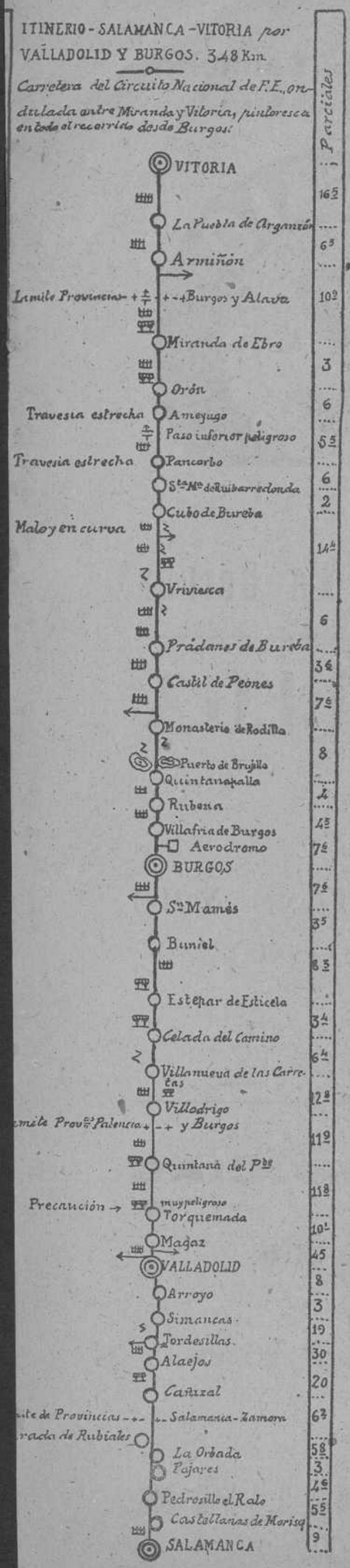
FABRICA DE PASTAS ALIMENTICIAS

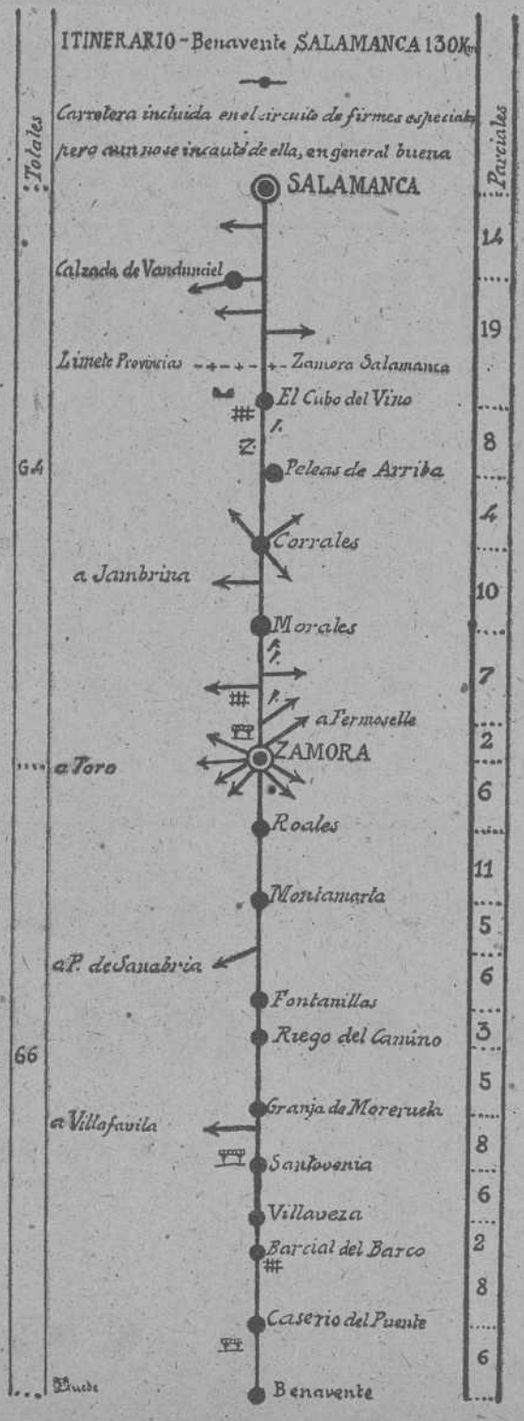
"SANJURJO"

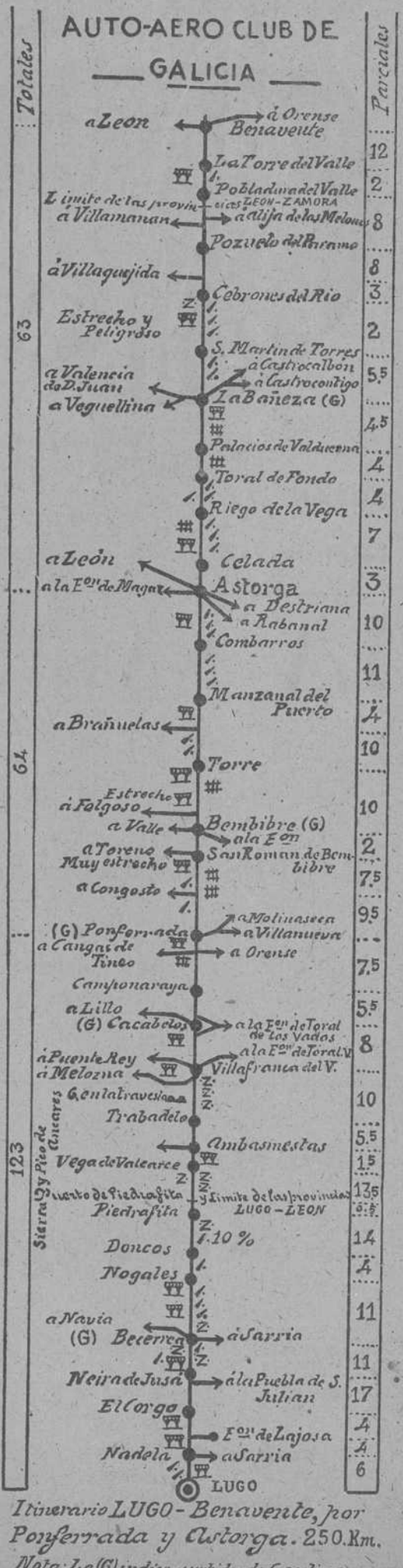
TELEFONO 1717

LA CORUÑA

Itinerarios de Salamanca a Vitoria, de Benavente a Salamanca y de Lugo a Benavente







Itinerario LUGO - Benavente, por Ponferrada y Astorga. 250 Km.

Nota: La (G) indica surtidor de Gasolina.

JABONES BECEIRO

Rinden más *Lavan mejor*

Pruebe el flotante, marca "CHUCHU"

de fabricación especial para baños

y lavabos

EL FERROL DEL CAUDILLO

GARAGE ALFAYA

LUJOSOS AUTOMOVILES DE ALQUILER PARA TODA CLASE DE VIAJES

Velázquez Moreno, 15

Teléfono 2891 **VIGO**

AGUAS DE MONDARIZ

HIJOS DE PEINADOR, S. A.

FUENTES DE GANDARA Y TRONCOSO

Las aguas más alcalinas de España.

Exquisita agua de mesa, muy indicada para las enfermedades intestinales del aparato digestivo, estados catarrales, enfermedades cutáneas, diabetes, sacarina, artritismo y estados de desnutrición.

Grandes Hoteles del Establecimiento MONDARIZ-BALNEARIO

TENNIS

SKATING

EXCURSIONES

PESCA

FIESTAS

PLAYA

Carbonería

ECONOMICA

Coruñesa

TELEFONOS
2921-1342

LA CORUÑA

CASIANO MENDEZ

SUMINISTROS PARA AUTOMOVILES
E INDUSTRIAS

LUBRIFICANTES AVANCE-OIL

NEUMATICOS CONTINENTAL

MAXIMA GARANTIA

Colón, 1
Apartado 166

Teléfonos { 2140 OFICINAS
1567 PARTICULAR

VIGO

BANCO PASTOR

CASA FUNDADA EN 1776

Capital suscrito	Pesetas	17.000.000
» desembolsado	»	11.000.000
Fondos de reserva	»	8.000.000

CASA CENTRAL, LA CORUÑA: SUCURSALES EN TODA GALICIA

CUENTAS CORRIENTES CON Y SIN LIBRETA

A la vista	1,00 % anual	A doce meses o más	3,00 % anual
A tres meses	2,00 % »	Caja de Ahorros	2,00 % »
A seis meses	2 1/2 % »	Cajas Alquiler, 20 pesetas al año.	

DEPOSITO DE VALORES Y COBRO CUPONES — TODAS LAS OPERACIOES BANCA Y BOLSA

Industrias Gallegas, S. A.

MICHELENA, 30 — TELEFONO 75

PONTEVEDRA

CONSERVAS: RIESTRA

FABRICA EN MARIN Teléfono 17

CERAMICA: LA CAEYRA

FABRICA EN LA CAEYRA - Teléfono 29

CERAMICA: EL CASTELO

FABRICA EN MONFORTE - Teléfono 25

ESTA REVISTA

SE EDITA EN LA

IMPRENTA

Morel

La Coruña · Galera 48 · Teléfono 1590.
Apartado de Correos núm. 153
Fotograbado-Relieves-Sellos de caucho.

MASAJE

PARA DESPUES DEL AFEITADO

GRAN ANTISEPTICO, HELADO
CICATRIZANTE

Precio: Pesetas 8'50 frasco

NO MANCHA, NI DEJA LA CARA RIGIDA
NI GRASIENTA

Distribuidor: J. M. JOFRE MASSO - La Coruña