

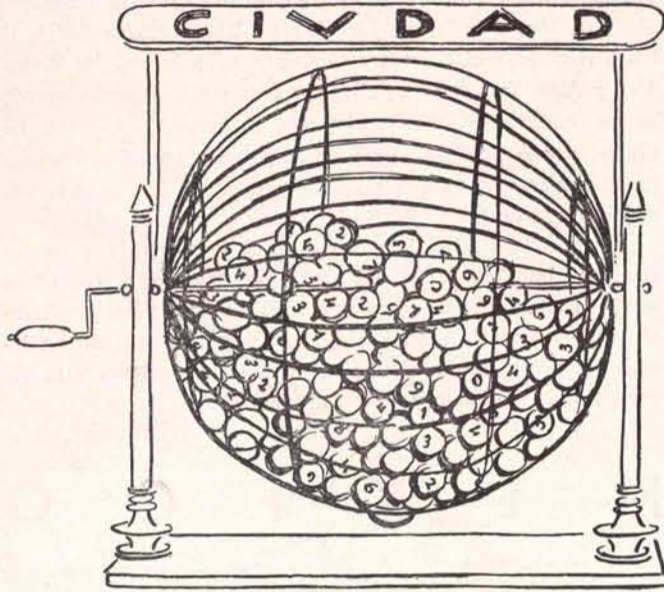
# MOTIVOS DE LA CIUDAD

## POR MAESE BUSCON

### Se admiten ofertas

Y no sé si este motivo es propiamente de la ciudad. Pero es de CIUDAD, y es motivo, sobre esto no cabe duda. Voy, pues, a incluirlo, con la venia del lector, en estas monsergas semanales.

POURQUE es que en esta casa estamos "reventando" de gozo, como suelen decir, en su espiritual lenguaje, los chicos de buena familia. Y se nos escapa el contento por



todos los resquicios de estas apretadas líneas. Medite el lector si no es para estarlo con los buenos augurios y con las magníficas realidades que nos cercan desde el punto y hora de nuestro nacimiento periodístico. Y ahí van las pruebas y razones de este júbilo. Comienza la racha con Manuel Abril. A la media semana de embarcarse como pasajero de lujo de CIUDAD recibe—en nuestra casa fué—un sutil marconigrama que dejó en su oído un amigote, diciéndole que dentro de unas horas le sería otorgado el Premio Nacional de Literatura. Y así resultó. Unos días después, el "agraciado" fué Wenceslao Fernández Flórez. No hace más que mandarnos *La vaca adúltera*, y apenas ésta había comenzado a paecer en la admiración de nuestros lectores —¡vaya metáfora!—, cuando le hacen inmortal, sentándole en la Academia de la Lengua, al lado del no menos inmortal Sr. Cotarelo. En cuanto a Concha Espina, no bien accede a enviarnos las cuartillas de su primer trabajo, cuando, ¡paf!, inmediatamente el Gobierno la nombra Embajadora Extraordinaria, para representar a España en las fiestas de la fundación de Lima. No queda ahí la cosa. El Dr. Fernández Cuesta, que redacta nuestra página de divulgación médica, apenas firmada su primera colaboración, ha sido fulminantemente obsequiado con el Premio Nacional de la Asociación de Escritores Médicos. Y, por último, fué suficiente que Federico García Lorca haya contribuido a nuestro primer número con un pequeño poema, para que su obra del Español alcanzase el éxito teatral del año.

COMO es natural, los pocos que aún quedamos en esta casa sin golpear por la piedra de oro de la suerte, nos pasamos el día haciendo cábalas y distribuyéndonos todos los honores, mercedes, triunfos y sinecuras de la vida nacional. Hasta hubo quien se encargó unos ropones de obispo. Yo, por mi parte, no pienso molestarme. Al fin, el cargo de gobernador del Banco de España, afortunadamente, no necesita indumentaria.

POUR todo lo dicho y demostrado, señores colaboradores, en la Administración de CIUDAD queda abierto un pliego de ofertas para escribir en estas albas y venturosas páginas. Cobraremos por ello precios módicos, de acuerdo con nuestra acreditada generosidad y para que todos puedan tomar parte en esta seria competencia a la Lotería Nacional que significa firmar unas líneas en este carro de la fortuna.

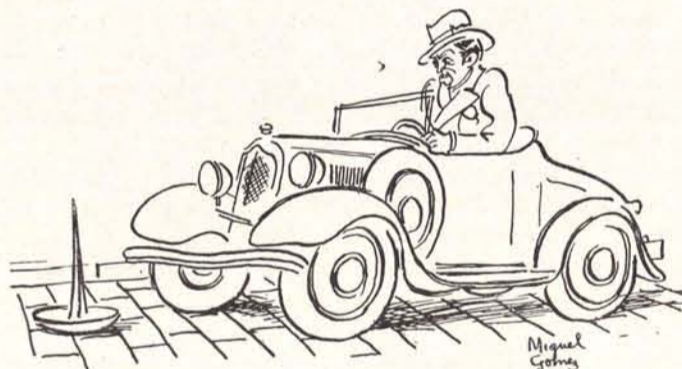
SI fuésemos norteamericanos, ya tendríamos todas las esquinas de España empapeladas de *affiches* pregonando: "¿Quiere usted ser cardenal Primado de España, ministro de Hacienda o profesor de Geometrías no euclidianas? Pues trate de colaborar en CIUDAD." Pero como no

somos norteamericanos, nos conformaremos con celebrar de corazón el regocijo de nuestros amigos y establecer una tarifa mínima de diez duros para los colaboradores que aspiren a la consagración. No creemos que pedir diez duros por el Premio Nóbel sea nada abusivo.

### Una nueva secta

ACABAMOS de recibir una carta, suscrita por varias firmas, todas ellas legibles, de la que entresacamos los siguientes párrafos:

DESDE un magnífico artículo, perfectamente documentado, que Luis Calvo publicó en *El Sol*, hace unos meses, comparando el tráfico de Madrid con el de Londres, hasta la campaña que, si bien con intermitencias, siguen sosteniendo briosamente los diarios de esta capital a fin de que sean suprimidos los ruidos superfluos, mucho se ha argumentado y mucho se ha alborotado, sin que la cosa semeje llevar camino de remediarse. Con mucha menos tinta se hubiese conseguido mucho más en cualquier otro país donde las autoridades fuesen más sensibles y más respetuosas en lo que atañe a las sugerencias que se le hacen desde la Prensa. A ustedes se les escucha como quien oye llover. Y es que España sigue siendo un país de compartimientos estancos, donde cada uno, dentro de su radio de acción, se atribuye supremas infalibilidades y no admite que nadie "se meta". Por otra parte, es un defecto muy español el delegar cómodamente en las autoridades lo que atañe a las obligaciones de todos. Una ciudad moderna es el producto de la cooperación de todos: desde el último barrendero al Excmo. Alcalde Presidente de la Corporación Municipal. Puede decirse de una ciudad de nuestro tiempo lo que dice Le Corbusier de la vivienda contemporánea: que es "una máquina de vivir". Y cada uno de sus vecinos debemos ser ruedecilla, palanca y resorte de este complejo organismo. Esta desconexión de las autoridades con el ve-



cindario y esta indiferencia ante la resumida voz de todos, que es la Prensa, no puede llevar a nada práctico. Y ahí están los ruidos, que siguen perforando las imponentes resmas de papel escrito que se le han puesto delante como un dique, durante un año, como si tal cosa. Niágaras de tinta, amargas diatribas de los desvelados, ingeniosos enfurecimientos en la tertulia cafeteril..., y los "autos" siguen atronando el espacio con el orfeón horrisono de sus bocinas, sus cláxons, sus sirenas y demás aparatos de tortura. Berridos, ronquidos, silbidos; selvas, zoológicos, fundiciones de acero, aserraderos mecánicos... Un aquelarre desesperante, que pincha, tunde, pellizca y araña los tímpanos a todas las horas del día y de la noche. Bien se estaba que cuando Madrid tenía media docena de "autos" éstos hiciesen su comedia del gran tráfico cubriendo con ruido lo que faltaba de ruedas. Pero ahora... ¡Y nadie hace nada por remediarlo! En París, ante las primeras quejas de la Prensa, se convoca una Comisión de ingenieros para estudiar la supresión de los ruidos molestos y evitables. Inmediatamente la Municipalidad estudia las ponencias y las ejecuta en unas semanas. En Buenos Aires se ha instalado en las oficinas municipales de Tráfico un aparato de registrar vibraciones. La bocina o cláxon que pasa del límite consentido no se le concede permiso para circular. Aquí la campaña contra el ruido fué contestada por los poseedores de "autos" con la adopción de una nueva trompeta que toca en la calle de Alcalá y se oye perfectamente en Castellón de la Plana: una verdadera trompeta del Juicio Final.

ESTÁ visto, señor "Maese Buscón", que en España los problemas no cuentan hasta que no se truecan en conflictos—y conste que este apotegma del alto lenguaje polí-

tico no se lo hemos robado a D. Marcelino Domingo—, y a eso vamos: a crear el conflicto. O las autoridades toman el asunto de los ruidos en serio y frenan la insolencia sonora de los automovilistas, o llenamos la ciudad de tachuelas. ¡Y a ver qué pasa! A ver si es que las trompetas se han hecho para servir a los hombres, o éstos para ser sometidos a las trompetas. Somos ciento veinte jóvenes animosos que nos hemos juramentado con ese objeto. Ya tenemos insignia para la solapa, himno, grito de guerra y manera especial de extender la mano. Y no tardaremos en hacernos presentes, por medio de nuestras afiladas emisarias."

COMO podrá ver el lector, estamos en presencia de una nueva secta de agresión y de acción directa. ¡Eramos pocos, y dieron a luz los ruidos superfluos! Ya teníamos los pistoleros, los petroleros, los atracadores, los descarriladores, los demochadores y los desaceitunistas. De hoy más, tendremos los tachuelistas o los tachueleros. ¡Así da gusto!

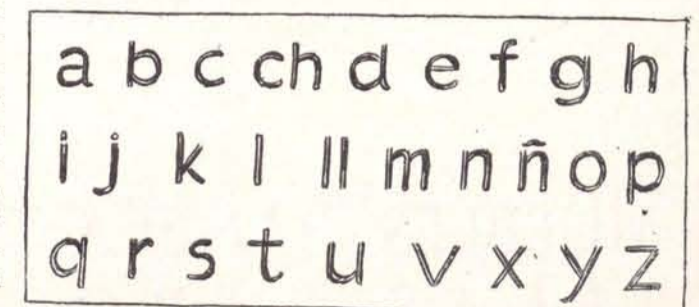
AMIGOS comunicantes: Yo voto con ustedes contra los ruidos; pero sigo creyendo que las palabras son votos de calidad. Ahora, si ustedes creen que llegó la hora de conceder la palabra a las tachuelas, allá ustedes, los automovilistas y las autoridades competentes...

### Esoterismo de la tauromaquia

UN colega de Madrid publicó la pasada semana una noticia que debe ser sensacional, a juzgar por el lujo de titulares con que la presenta. Nada menos que estamos ante el caso de que "el Sr. Escriche será empresario de la Plaza de Toros durante las tres próximas temporadas, y que el matador de toros D. Diego Mazquiarán—muy señor nuestro— será el director técnico del negocio"... y ¡olé! También parece ser que el citado Sr. Escriche se reunió misteriosamente con los Sres. Orduña y Linaje, y que, a estar a los informes de avisados confidentes, días después, con gran asombro de Europa, "se fueron juntos a un céntrico hotel", donde almorzaron con el supradicho D. Diego.

COMO verá el lector, el lenguaje de la crónica política está metiéndose en los terrenos de la taurófila. Y ya en trance de hacer una información realmente sensacional, el cronista arriesga la temeridad de afirmar que "tomaron juntos una copa de champagne y que convinieron en que el Sr. D. Diego ha resultado un gran diplomático".

DE todo esto, yo—que carezco de documentación taurófila casi en el mismo grado que las señoritas toreras—no entendí absolutamente nada. A través de las brumas de mi ignorancia pude colegir apenas que los ganaderos de cierta misteriosa Unión habían cedido un negocio en favor de estos caballeros. Menos mal que al final de su crónica, el propio periodista nos lo aclara con las siguientes y muy explícitas palabras: "Y al fin se ha fir-

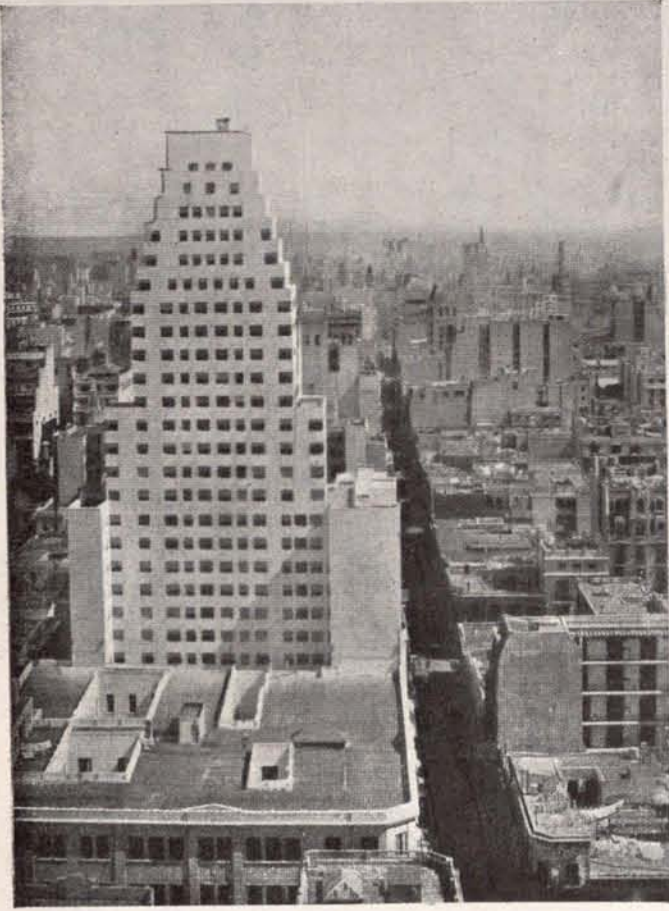


mado la cesión del negocio por la S. A. N. P. D. T. A. D. J. E." ; Eso es hablar! Ahora sólo resta que los interesados comuniquen la noticia en atentos B. L. M., con sus correspondientes s. s. s., q. l. e. l. m. Y ya, para las que faltan: U. V. X. Y. Z.

### ¿Y Miss Kattle?

MISS Kattle está en Toledo estudiando el Greco y el folklore de los mazapanes. La tendremos de regreso la próxima semana.

# BUENOS AIRES



Un rascacielos bonaerense.

Somos en Europa más de 25 millones de seres los que hablamos español. Son en Asia 250.000. Son en África millón y medio. Son en América 70 ó 75 millones. Y son en Oceanía tres millones. Estas son las cifras oficiales. Pero los hispanoparlantes no somos muy precisos para el trabajo minucioso y entrometido de la estadística. Se trata de cifras más o menos aproximadas, que están por debajo de la realidad, según parece.

Aunque, por otra parte, en muchos de los pueblos de habla castellana hay buen número de gentes que no hablan español. Ahora estamos preocupados por el rumbo lingüístico de Filipinas, que pretende declarar al inglés idioma oficial. Más nos valdría habernos preocupado—lo digo refiriéndome no sólo a los españoles, sino a todos los que hablan español—de que los filipinos hablasen realmente esta lengua, porque la realidad es que sólo una minoría entre la población filipina se expresa en castellano. Si se expresasen todos, es seguro que no existiría la posibilidad de otorgar al inglés el dominio parlante de aquellas islas. Otro tanto puede decirse de las considerables cantidades de indios que en la América española no hablan nuestra palabra. Y no entremos, para no rozar los problemas apasionantes de España, en el terreno de las disputas que, dentro de la nación española, sostienen los que se oponen al castellano para exaltar el vascuence, el catalán, el gallego y sus variantes.

Veintiuna naciones hablan oficialmente el castellano. En Europa, España. En América, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Cuba, Dominicana, Puerto Rico, Argentina, Colombia, Perú, Chile, Venezuela, Bolivia, Ecuador, Uruguay y Paraguay. En Oceanía, Filipinas. Flecos de la primera hay en África. Y un trozo que domina Chile—la isla de Pascua—perteneció a Oceanía. Sin el predominio que da el carácter oficial, colonias numerosas de Turquía, Siria y Palestina en Asia; de Turquía, Gre-

## EL IDIOMA CASTELLANO

M E X I C O

Los que hablan castellano y no se dan cuenta de que lo hablan

Por JOSE VENEGAS

Si todo lo que ha nacido en este extremo de Europa que llamamos España hubiese sido de la misma calidad que el idioma, la universalidad de lo español sería un hecho que saldría a nuestro paso en toda la anchura de la tierra. Pero las demás cosas del pensar, del sentir y del obrar de los españoles, cuando España era una nación creadora e inventora, carecían—al menos, si juzgamos por el éxito—del valor de esta palabra nacida en las montañas de Santander. No lo decimos para apesadumbrarnos por el fracaso de esas otras cosas ni para envanecernos del éxito de nuestra lengua, que, si por un lado hace arraigar sus sonoridades en todos los climas y en todos los continentes, por otro crea una insostenible barandilla en el recinto de nuestros cafés. Nosotros nos entristecemos o nos engréimos con nuestras propias obras, y no con las de los antepasados. Sin contar con que los hombres de otros pueblos que también hablan castellano, lo que hablan es el idioma de sus abuelos y no el de los nuestros, porque ellos descienden de quienes emigraron, y nosotros, los españoles de hoy, descendemos de quienes no cruzaron el mar y prefirieron quedarse en las viejas tierras ibéricas.

Fracasados los otros propósitos, más o menos imperiales, nos queda, vivo y triunfal, el imperio de la lengua. Cuantos la hablamos, en cualquier lugar del mundo, solemos sacar el pecho, ahuecar la voz y hacer arrogante la mirada para decir que más de 120 millones de hombres hablan español. Mejor que el énfasis para lanzar esa afirmación, nos estaría formularnos reflexivamente unas cuantas preguntas: "¿Somos realmente 120 millones? ¿Hablamos, en realidad, todos el castellano? ¿Y qué es lo que decimos, lo que pensamos y lo que escribimos con esta palabra, que fué la que sirvió a Cervantes, la que sirvió a Quevedo, la que sirvió a Vives y la que sirvió a Vitoria para decir su pensar y su sentir?"

Sería temerario pretender en estas líneas sin trascendencia contestar esas preguntas. Pero vamos a intentar reunir unos cuantos datos. Nos servirán para señalar el hecho. A otros corresponde la tarea de sacar consecuencias. Y ojalá fuese realizada, para que todas las cosas que utiliza nuestra palabra como medio de expresión—el periódico y el libro, la radio y el cine, el cable y la revista—tuviesen la misma fuerza imperial que posee ella sola, elocuente o premiosa, en la boca de quienes la hablan.

cia, Rumania, Bulgaria y Yugoslavia, en Europa; del Marruecos francés y de Argelia, en África, y del Brasil y Estados Unidos, en América, hablan también el castellano. De forma que, en todos los países citados, es posible encontrar nativos cuya palabra materna es la misma que, con tanta elegancia, utilizó en tiempos remotos Alfonso X el Sabio.

Pero dejemos esas colonias de límites imprecisos, ya que constituyen minorías dentro de sus respectivos países, y limitémonos a los lugares en que el castellano cuenta con la autoridad del Estado. Esos territorios miden cerca de 15 millones de kilómetros cuadrados (exactamente, según quienes lo saben bien, 14.232.000). Una séptima parte de la tierra. Menos que Rusia y más que Estados Unidos. No se habla de los pueblos de Asia, porque en la dilatada y vetusta extensión del Continente asiático, las organizaciones estatales son una cosa menos categórica que en los otros Continentes.

Si todos esos territorios de lengua castellana estuviesen tan poblados como Puerto Rico, habría en ellos 1.700 millones de criaturas. Si estuviesen tan poblados como El Salvador, contarían con 712 millones. Si tuviesen la misma densidad de población que España, contarían con 685 millones. Esos son los tres países más poblados. Y si todos tuviesen una población relativa tan escasa como Bolivia—que ahora ha de ser mucho más escasa, si tomamos en cuenta el número de bajas bolivianas que habrán dado los partes paraguayos—, con 25 millones y medio de seres—es decir, con la población de España—, habría bastante para cubrir toda la dilatada extensión que domina el castellano.

La primera población de lengua castellana es Buenos Aires. No faltan algunos que, en vez de la expresión que acabamos de escribir, prefieren decir que "Buenos Aires es la segunda ciudad latina del mundo". Dan de lado a su categoría de cabeza del mundo hispánico, para hacerla segundona de ese mundo latino que nadie sabe lo que es. En vez de encabearnos a todos, prefieren que vaya detrás de París.

Nosotros vamos a dejar a Buenos Aires en primera ciudad de lengua castellana. Detrás de ella va Barcelona, cuyo idioma oficial también es el español, aunque comparte la oficialidad con el catalán. Y luego, Madrid. Detrás, Méjico, cuya población casi iguala a la madrileña y, por consiguiente, a la barcelonesa. Informaremos al lector de todas las ciudades de más de 100.000 habitantes que hay en el mundo hispánico, una vez que le hemos dicho las cuatro que están en el millón o por encima de él. Son las que siguen, por el orden en que se enumeran: Santiago de Chile, Habana (Cuba); Montevideo (Uruguay); Rosario (Argentina); Manila (Filipinas); Valencia (España); Lima (Perú); Bogotá (Colombia); Sevilla (España); Córdoba (Argentina); Avellaneda (Argentina); Valparaíso (Chile); Málaga (España); Zaragoza (España); La Plata (Argentina); Guatemala; Bilbao (España); Murcia (España); Guadalajara (Méjico); La Paz (Bolivia); Barranquilla (Colombia); Caracas (Venezuela); Monterrey (Méjico); Cali (Colombia); Granada (España); Lomas de Zamora (Argentina); Medellín (Colombia); Guayaquil (Ecuador); Tucumán (Argentina); Córdoba (España); Santa Fe (Argentina); San Juan (Puerto Rico); Puebla (Méjico); Cádiz (España); El Salvador; Cartagena (España); Quito (Ecuador), y Asunción (Paraguay). En total, 42 poblaciones—incluyendo las que exceden del millón—con más de 100.000 habitantes. De ellas, doce son españolas, ocho argentinas, cuatro mejicanas, cuatro colombianas, dos chilenas, dos ecuatorianas y una de cada uno de los otros países.

¿Cuántos libros se producen y cuántos se leen en todas estas tierras? ¿Cuántos diarios se publican y qué número de ejemplares editan en total? ¿A qué cifras llegan sus revistas? ¿Qué importancia tienen sus emisiones radiotelefónicas? ¿Cuántas películas producen? ¿Disponen de servicios informativos internacionales para comunicarse lo que hacen y decirlo al mundo?



Basilica de Guadalupe.

No queremos formular más preguntas. El hecho está ahí. Ahora, a los otros—a los que gobiernan, a los que dominan la Prensa, a los que editan películas, a los que publican libros, a los que rigen el pensamiento en estos pueblos—corresponde sacar conclusiones y realizar actos de acuerdo con ellas.



Escrito expresamente para CIUDAD

MUEBLES BANELA  
TELAS LARO

DOS ELEMENTOS QUE FORMAN  
EL HOGAR MODERNO

Exposición: Plaza de las Cortes, 4. MADRID (Frente Hotel Palace)

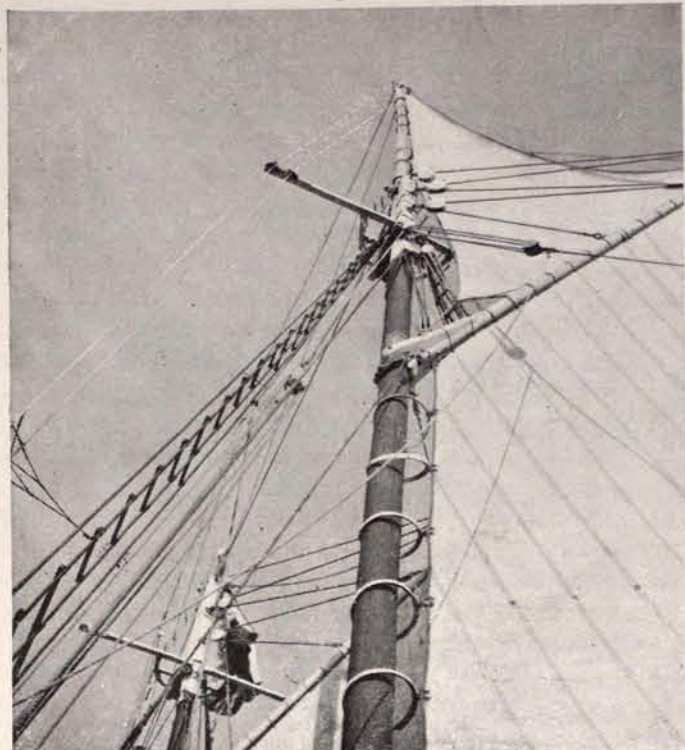
Importante advertencia

La Dirección de CIUDAD lee cuantos originales se le envían y ordena la publicación de los que le parecen adecuados a la índole de la revista. Lo que la Dirección de CIUDAD no hace es mantener correspondencia ni diálogo acerca de originales que se le envíen o de muestras de los talentos literarios o artísticos de los aspirantes a colaboradores.

Así, pues, ni devuelve originales que no haya pedido por escrito ni las citadas muestras de trabajos que se le envíen sin previa solicitud de su parte.

La no publicación de originales no implica por nuestra parte desestimación hacia el autor, sino un criterio que no podemos someter a discusión.

Sirva esta advertencia de aviso a los colaboradores cuya pluma no hemos solicitado.



Se va a llegar a puerto. Un marinero arría la escandalosa de la mayor



## La goleta "Exir Dallen"

El barco está presto a hacerse a la mar. Dentro de unas horas se oirá la gradación de órdenes:

- ¡ A las manchas!
- ¡ Izar foques!
- ¡ La mesana!

Acabo de subir a bordo. Los marineros hablan y charlan antes de la partida. Casi como un intruso, ingreso en el corro. Un hombre narra viejas leyendas marineras. El capitán, con un aire de viejo lobo de mar, un poco alejado de cuentos y un poco alejado de la vida, me da la clave, el *leit motiv* del momento.

A la mortecina luz de petróleo, leo el *Diario de Navegación*. Hasta mí llega el casi confuso conversar de la gente. Entre unos y otros, a esta semidistancia de la vida y de la aventura, me adentro en el ambiente. Mi héroe, fuerte por la fortaleza de sus cuadernas, soporta nuestros cuerpos. Y el cuento—realidad y fantasía—, casi cogido a la letra de páginas de mala escritura y de frases mal hilvanadas, empieza:

Nacimiento: 1919. Lugar: Astilleros de Vigo. Nombre: *Gelmirez*. Se dedica al cabotaje. En su robusto vientre y sobre su cubierta, el cemento y la sal. El cemento es el martirio de los marineros. El polvillo se incrusta en la piel, y, al terminar la jornada, brazos y manos chorrean sangre. La sal cauteriza. Después de un viaje de cemento, convendría siempre uno de sal.

El *Diario de Navegación* del *Exir Dallen* marca en su corta historia hechos sencillos de indudable interés. Historia magnífica y con un sabor de realidad que difícilmente se encuentra en las más reales novelas de aventuras. Por otra parte, todo es bien sencillo... El que se emocione con los relatos de Sabatini o de Salgari, con las hazañas de los piratas o de los heroicos navegantes de novela, sabe poco del mar.

"Salimos de... con carga de cemento. El equipo está compuesto por cuatro hombres, el contraestre y el capitán." Y estos hombres que ahora ven el cemento bajo sus pies lo han metido en el barco a fuerza de músculos, destronzándose la carne. Y saben que mañana, antes de haber descansado, tendrán que desembarcarlo tras una lucha fatigosa con el mar. Y antes de restañarse las llagas, volverán a surgir de nuevo. Y otra vez..., y otra...

—Menos mal—me dice un marinero—cuando había buen viento. Una calma nos hacía descansar y ganar menos.

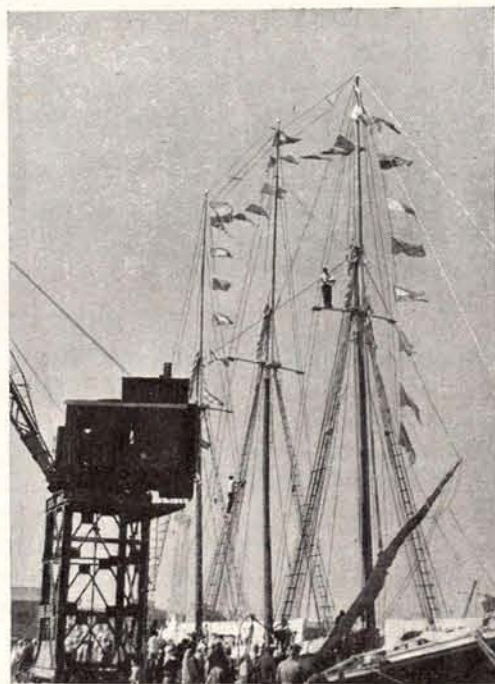
El *Gelmirez* sale una vez de Barcelona. El tiempo no es muy bueno del todo, pero otros peores ha resistido. Lleva carga general y siete hombres de tripulación. Y se dirige a Cartagena. La navegación—según reza el *Diario*—se desarrolla normalmente. Y nos cuenta la anécdota del momento, anécdota que en alta mar adopta aires de crónica trágica:

"A las diez horas de la mañana empezó a entrar mar fuertísima del Sur y Sudeste sin viento ninguno, quedándose el barco atravesado a la mar. El agua se embarcaba por ambas bordas, y el buque estaba sin gobierno por ser calma. Probamos la bomba, y notamos que tenía agua. Armamos las dos bombas, y notamos que entraba más de la que achicaba. Viéndome en trance tan difícil, consulté con el contraestre y demás tripulación, y acordamos alijar cuantos pertrechos había sobre cubierta del buque y el cargamento mismo para salvar las vidas y el buque"

Es la tercera singladura. En la séptima continúa el *Diario*:

"A las dos horas de la tarde viramos por delante, se vuela el viento al Sudoeste, y formándose un chubasco, refresca el viento hasta hacerse huracanado. Por causa de tener la mitad de la tripulación en la bomba, sin poderla dejar, nos ha roto dicho viento una mesana, un trinquete y un foque, dichas velas, todas de media vida. También ha roto dos obenques del palo trinquete. A las seis horas de la tarde entramos a remolque de un vaporcito en este puerto de Valencia, dejando una guardia de tres hombres en la bomba, sin dejar de achicar."

En otra ocasión sucede algo parecido. El barco es ya *Trinidad Parodi*. El capitán, otro, que al ver la cosa un poco agria, abandona por completo el mando. En un rincón, allá en popa, solloza aterrado. Los marineros neutralizan la



La llegada a puerto coincide con una gran fiesta. El barco se engalana con sus banderolas

acción de la vía de agua. El tiempo calma al fin, y a los tres días, sin cesar de dar a las bombas entran en Alicante. Los hombres tienen el cuerpo hinchado, y los brazos y manos, sangrantes. El capitán firma el acaecimiento y no escribe nada de sus sollozos ni de sus miedos. Se contenta con poner al final la curiosa fórmula: "Y por todo lo ocurrido protesto contra mares y vientos, seguros, cargadores y cuantos en mi deber sea, por no ser culpa de la tripulación ni mía."

El acaecimiento, simple y llano, con faltas de ortografía. Y con retórica. Porque, eso sí, los patrones de los barcos de carga añaden "retórica" a las fatigas de sus hombres.

Y en ese acaecimiento no se encuentra nada heroico, porque, al parecer, lo heroico, como lo novelesco, está alejado de la vida.

—De Melilla salieron en una barca mi padre y tres hermanos. Tenía yo entonces ocho años. Hoy tengo veintiséis. Aún no he naufragado. De mi padre y de mis hermanos no tuvimos noticias. Tengo otro hermano de marinero en Gijón, y otro de patrón de una barca en Torreveja.

Y nada más. Esto lo he oído en la noche, navegando. Pcco antes, los marineros de afición comentábamos la belleza del mar. Ahora... Ha surgido el folletín sin folletín.

Por MANUEL CARNERO MUÑOZ

CAMISERIA  
"Samaral"  
NOVEDADES  
Av. Conde Peñalver, 16  
MADRID

"Corinto  
y Oro",  
cronista  
ambulante  
de toros



Maximiliano Clavo, el popular "Corinto y Oro", creador de un estilo de revista de toros, ha descubierto que pueden hacerse preciosas crónicas orales de la fiesta española más hondamente arraigada.

El ámbito del interés por las corridas de toros a la española se ensancha de año en año e invade ya muy seriamente zonas que parecían inatacables al morbo taurino. Portugal entero está ya ganado. En Sudamérica, cada año se plantea con más agudeza el problema de la tolerancia de las corridas, en aquellos países donde cierto puritanismo, muy respetable, pero muy discutible, hace remilgos a nuestra fiesta, mientras se entrega a la barbarie de otras donde padece la dignidad humana.

En el Sur de Francia todas las acometidas de las damas protectoras de los animales no han podido con la "afición", y Burdeos, Toulouse, Mont-de-Marsan, Nimes están incorporados al calendario taurino de cada año con el mismo abolengo que Bilbao, Pamplona o Zaragoza. "Don Severo" es un personaje en *La Petite Gironde*, y los toreros mecánicos empiezan a saber que los "musiús" no son precisamente unos paletos en cuestiones de toros.

"Corinto", el excelente escritor de toros, nuestro buen compañero, ha realizado ya una *tournee* por el extranjero con sus charlas taurinas, y ha obtenido el éxito que su conocimiento de la fiesta merece y que su inimitable gracejo le hace conquistar fácilmente.

Los periódicos de Portugal le dedican grandes espacios y grandes elogios. Nos hacemos eco del triunfo del popular "Corinto", que parte ahora para mayores empresas, en las que le deseamos toda suerte de éxitos.



MATA HERMANOS  
LOS MEJORES SASTRES

CREADORES DE  
LA MODA ACTUAL

Avenida Pi y Margall, 5  
(Gran Vía) Telef. 24042  
MADRID

Más de una vez la Prensa francesa ha anunciado la posible llegada a París de una escuadrilla de aviones, guiados por autómatas de aluminio y acero.

No ha tardado mucho en realizarse la profecía: un avión alemán, "Junkers", equipado por una sociedad electromagnética de Berlín, ha volado automáticamente desde Londres hasta Le Bourguet con una perfecta precisión. Pilotado por un autómata provisto de un giróscopo, ha evolucionado en todos los sentidos delante de las autoridades aéreas francesas, las cuales decidieron la compra inmediata de varios modelos.

Indudablemente, el "Junkers W-34" no sabe despegar y aterrizar solo; pero eso no es más que una cuestión de progreso. Se concibe, por otra parte, que los especialistas suban a bordo de aviones para lanzar una escuadrilla de bombardeo contra un objetivo determinado y se dejen caer luego en paracaídas. A una hora determinada, un espantoso chaparrón de explosivos y de gases caería automáticamente sobre el objetivo.

En todo esto no ha de verse más que uno de los tantos episodios de una transformación que se acelera en estos momentos de manera sorprendente en todo el mundo, y que nos conduce a una automatización integral de la vida moderna. Transformación tanto más grave cuanto que se traduce demasiado a menudo por la esclavitud total, en cuerpo y alma, del hombre a los autómatas, que se han vuelto más inteligentes que él... Es un triunfo inhumano perfectamente lógico en seres inhumanos.

### El autómata con ojos

Innumerables ejemplos de esta creciente invasión podríamos citar, pero nos limitaremos a los más notables, tomados de las recientes aplicaciones del *ojo eléctrico*. En varias grandes sociedades se fabrican actualmente autómatas provistos de un ojo artificial o célula fotoeléctrica y de varios "relais" con electroimanes que constituyen un verdadero cerebro primitivo. Excitado por una simple toma de corriente, este autómata se torna capaz de una serie de maniobras complicadas, ejecutadas con una rapidez y una precisión extraordinarias.

Para proteger a los obreros que trabajan en máquinas peligrosas, los autómatas con ojos son muy útiles. Puede instalárselos, por ejemplo, a cierta altura del muro de un taller: un gesto de angustia, como una mano que se levanta, basta entonces para que el autómata detenga todas las máquinas.

En el peligroso trabajo de prensas de compresión o en las calandrias laminadoras, el autómata interviene para detener la rotación cuando el obrero introduce sus dedos en la zona prohibida. ¡Pero hay más todavía! Para el caso de prensas gigantes, que no pueden ser detenidas instantáneamente, se puede recurrir a un autómata con un dispositivo especial que empuja al imprudente por medio

## De "Gringoire"

# ¿Seremos algún día esclavos de los hombres mecánicos?

Por PIERRE DEVAUX

de una poderosa palanca de movimiento horizontal y lo proyecta a distancia... Confesemos que aquí el autómata, sirviendo mecánico hace más bien las veces de amo...

Para el faro de Birvideaux, que acaba de ser puesto en servicio cerca de Quiberon, se ha recurrido a un "guardián automático" de precisión maravillosa, que interviene para encender y apagar las luces, sin que sea necesaria la presencia de ninguna persona.

En el faro de Nirvidic, construido recientemente a lo largo de la isla de Ouessant, el autómata recibe órdenes por medio de cables eléctricos ligados a la costa; en caso de rotura de los cables, el autómata pasa a escuchar la telefonía sin hilos, y si hay un desperfecto en la corriente, enciende una luz de auxilio de acetileno. Este mismo autómata pone en marcha una sirena cuando la niebla se levanta, y si la sirena se atranca, dispara un cañón de alarma, que funciona igualmente por medio del acetileno y que truena cada minuto.

### Peligro de los autómatas

He aquí, podríamos decir, autómatas bienhechores; pero el automatismo no es siempre favorable al hombre.

En una de las raras oficinas telefónicas parisienses, todavía manuales, acaba de instalarse el "automático"—esa maravilla de la electromecánica—. Las cuatrocientas operadoras manuales han sido reemplazadas por cuarenta electricistas para la vigilancia. Una sociedad americana ha lanzado al mercado una fresadora colosal, que fabrica ciento cuarenta y cuatro bloques-cilindros de automóviles por hora; las torres automáticas del modelo más reciente hacen unas diez mil tuercas por hora y se aprovisionan ellas mismas de las barras de metal para presentarlas a los utensilios. Cualesquiera que sean las medidas de asistencia social que se tengan en cuenta, es fatal que un mundo construido sobre bases semejantes ofrece menos trabajo disponible a los brazos y a los cerebros humanos. Ha sido necesaria la crisis actual para que comencemos a comprender el furor de los obreros de la seda de Lyon, que querían arrojar al Ródano al gran Jacquard, inventor del telar automático.

### El hombre encadenado

Hay otro aspecto bastante humillante de este desplazamiento del hombre por el autómata.

Estas piezas innumerables lanzadas por las máquinas

automáticas hay que reunir las. Aquí la mano de obra humana es indispensable; pero ella debe necesariamente plegarse al ritmo gigantesco de las máquinas productoras: de ahí esas correas sin fin de montaje, esos hombres encorvados sobre un trabajo maquinal, esos equipos febriles, en donde los vagos y los débiles son implacablemente eliminados por la "selección de los tiempos"; de ahí, en una palabra, ese temible "trabajo encadenado", palabra reveladora que esclarece el singular destino del hombre futuro, esclavo de los autómatas que él ha creado.

En el doloroso proceso que acaba de evocar, en Meaux, la enorme catástrofe de Lagny, todos los debates se han desarrollado sobre ese punto vital: ¿qué es lo que ha fallado: el "automatismo mecánico" de las señales, o el "automatismo psicológico" y humano del maquinista, inclinado fuera de su locomotora, a 100 kilómetros por hora, en medio de la niebla? ¡Imagen penetrante de la vida moderna, que no es para nosotros—automovilistas, obreros a destajo, aviadores o simples peatones aventurados en la calzada trepidante—más que una lucha por la vida contra las fuerzas imprudentemente desencadenadas de la materia!

### Un laboratorio de cerebros

Una iniciativa muy interesante de una importante sociedad de transportes en común, seguida de cerca por una gran compañía francesa de ferrocarriles, muestra hasta qué punto llega hoy esta automatización de la persona humana.

En un laboratorio muy bien provisto se han instalado una serie de aparatos destinados a medir la rapidez y la seguridad de los reflejos de los sujetos examinados. Los candidatos permanecen sentados delante de un tablero, en el que pueden aparecer luces blancas, verdes o rojas, que representan las señales. El candidato debe responder a esas "excitaciones" luminosas apretando manecillas o pedales. Todo esto, en medio de un estrépito de silbato y de claxons destinados a aturdir al candidato con la imitación del ruido de la locomotora.

Los futuros conductores de autobús deben sentarse delante de un volante, y disponen de pedales y de una palanca, exactamente como en la realidad.

Aunque ellos, en una pantalla de cine, ven desfilar la calzada con todos sus entorpecimientos, y deben reaccionar con la maniobra justa ante esos peligros imaginarios. También en este caso la maniobra se registra en un cronógrafo capaz de medir ínfimas fracciones de segundo; el candidato demasiado lento es eliminado, para la mayor seguridad de los futuros viajeros.

¿Marchamos hacia la libertad por el maquinismo? Esta gran esperanza del siglo XIX sufre hoy un eclipse: nosotros entrevemos un porvenir de servidumbre creciente y de mecanización de la vida.

Traducción especial para CIUDAD

## Cómo se hace un horóscopo

Por MAURICIO PRIVAT

*Francia, que suele tomar las cosas raras en broma, suele acabar siendo víctima de sus propias chanzas y caer enredada en la tela de sus temas humorísticos, cuando éstos se le convierten en serios. No hace muchos años, la astrología era tema fecundo para el lápiz agudo de la caricatura francesa y para la buida ironía de sus escritores. Ahora, en estos días primeros del año, todas las publicaciones de París han echado su cuarto a horóscopos, en prosas de la más estirada gravedad. La política, la economía, el arte..., todas las actividades humanas, fueron estudiadas a la luz de las lejanas estrellas, y de las investigaciones de esta nueva brujería científica dieron cuenta y razón los periódicos.*

*Traducimos de la revista Vn la especiosa receta de uno de los más eminentes astrólogos de la hora actual, Mauricio Privat, por si el lector se siente tentado a seguirle en sus excursiones por esa rueda de la fortuna sideral, que es para estos caballeros la animada banda del Zodíaco. Dive M. Privat;*

—Cuando un ser humano, una empresa, una sociedad o un navío nacen, pasan a formar parte de la armonía universal y viven en correspondencia con ella. Han sido señalados por los astros. Observando la posición del sol, de la luna y de los planetas, y estudiando, mediante fórmulas que se conocen desde la más remota tradición, los ángulos formados por estos cuerpos celestes, y teniendo también en cuenta la posición del cielo respecto al horizonte que nosotros llamamos ascendente y del meridiano, que constituye el centro del cielo, o cenit para los astrólogos, pueden deducirse un mundo de posibilidades.

Primeramente, es necesario calcular la posición de las estrellas móviles en una hora dada, sobre un punto geográfico. Esto se logra mediante las publicaciones *Connaissance des Temps*, del Observatorio de París, o de almanaques

náuticos especiales. También se puede, mediante el cálculo, conocer, muchos años después, la posición de los astros en una fecha anterior.

Partiendo de la hora que hemos señalado como básica, sin olvidar de tener en cuenta el movimiento traslático de la tierra en torno al sol, buscando previamente la hora real, la de los astrónomos y de los marinos, se corta el cielo en doce divisiones, siguiendo leyes matemáticas adecuadas, y ya tenemos lo que en astrología se llaman las doce Casas. La primera, la ascendente, en la situada al Oriente

Los doce signos del Zodíaco, que no deben confundirse con las doce Casas, tienen cada uno sus significaciones; pero esta su significación absoluta puede ser relativamente modificada por la presencia de un planeta o de una estrella, del sol o de la luna. Cada planeta, a su vez, es debilitado o reforzado en su significación por sus relaciones con los grandes señores del cielo. Es necesario, pues, sopesar cada detalle, reflexionar e informarse muy seriamente de los procedentes, antes de entrar en deducciones. Las llamadas Casas también sufren la influencia de los signos zodiacales, y pueden cambiar su valor, igual que los astros, siguiendo ciertas leyes establecidas. Hay que trabajar con diferentes elementos y buscar su valor recíproco. Y en astrología todos estos valores son móviles por esencia y perpetuamente nuevos en sus combinaciones. Las reglas que nos han transmitido los viejos maestros, lejos de ser inamovibles, hay que someterlas a constantes reajustes e interpretaciones. Hacer un horóscopo, lejos de ser la cosa frívola que suponen los ignorantes de estas cuestiones, es, por lo contrario, un trabajo penoso, largo, delicado, que exige grandes conocimientos, capacidad intuitiva y facultades no comunes.

Para fijar las fechas de los acontecimientos de una vida es preciso contar—un grado equivale a un año—los grados que separan el ascendente del cenit, del sol y de la luna, de los diversos astros, teniendo en cuenta las anteriores observaciones. Cuando un período parece interesante, entonces se remonta una vuelta solar y se estudia en una cartaniversario el período lunar correspondiente. Se comparan ambos resultados con las posiciones de la fecha del naci-

miento, y por las diferencias, variaciones y datos nuevos, se hacen las deducciones, porque nosotros continuamos toda la vida bajo la influencia del firmamento y en constante correspondencia con sus vibraciones e influjos. Para el resultado final de un horóscopo, la hora real de los nacimientos es un dato definitivo que hay que tener en cuenta de una manera inexorable.

Es sabido que hay doce signos zodiacales, cada uno de los cuales indica ciertas tendencias, cualidades y virtudes. Estos signos, que no deben confundirse con las constelaciones del mismo nombre, y que representan un papel aparte, miden exactamente 30 grados cada uno, siendo la dimensión de la eclíptica o camino aparente del sol de 360 grados. Cada signo se subdivide en diez partes, a las que se atribuye un valor especial. El grado mismo en sí no es indiferente a los resultados. Si el sol o la luna se encuentran a tal punto, por ejemplo, de Taurus, el sujeto de la averiguación tendrá la vista débil. Cada cuatro minutos el horizonte ascendente y el cenit se desplazan un grado. En consecuencia, una hora inexacta, dada como la cierta del nacimiento, puede hacer fracasar todo el resultado, puesto que es aquel dato el fundamental de todos los cálculos posteriores.

Tomemos, para dar un ejemplo, el caso de M. Eduardo Daladier. Nació en Carpentras el 18 de junio de 1884. La partida de nacimiento dice que a las cinco de la madrugada, hora, evidentemente, aproximada. En aquella hora, Saturno y Marte se encontraban en la tercera Casa, lo que indica relaciones difíciles con los hermanos y violentas querrelas con los propios partidarios políticos. La luna en Casa undécima indica popularidad, pero su conjunción con la cola del Dragón afirma que esta circunstancia ventajosa será objeto de violentas críticas que pueden ocasionar contingencias peligrosas en su carrera.

Si el presidente Daladier hubiese nacido una hora y media antes, sus hermanos serían personas de original carácter, reformadores sociales, gentes inquietas. Marte y Saturno en la segunda Casa harían del alumno de Herriot un hombre pobre y avaro a la vez, con breves momentos de prodigalidad.



Manuel Comba es el hijo de aquel infatigable investigador del traje español en todas las épocas, D. Juan Comba, profesor de Indumentaria del Conservatorio de Madrid y la máxima autoridad en la materia. Las páginas ilustres de aquella inolvidable *Ilustración Española y Americana* están decoradas durante años con ilustraciones de D. Juan Comba, valiosísimas desde el punto de vista de la arqueología del traje.

## Historia gráfica del traje español

Manuel Comba, en la Sociedad de Amigos del Arte



Manuel Comba continúa la gloriosa tradición paterna, y ha reunido 300 bocetos de trajes españoles de toda época en una Exposición interesantísima, inaugurada en los locales de la benemérita Sociedad de Amigos del Arte, a quien



España debe un despertar por las cosas de arte que nunca se le pagará bastante.

Reproducimos dos bocetos: uno de un ambiente del siglo XVII, y otro de un conjunto de fines del XVIII.

La obra del joven Comba nos parece de lo más estimable y puro de cuanto se ha hecho en indumentaria española en estos últimos años. Por esto nos complacemos en destacarla con todo el honor que merece.

Los orígenes de las diversas escuelas o maneras de montar han sido siempre el deseo de adaptarse a las necesidades que se pretendían cubrir al utilizar el caballo.

La escuela Vaquera tiene su origen en la necesidad de utilizar el caballo para realizar las faenas inherentes a toda ganadería de reses bravas. Es, por consiguiente, desde sus orígenes, genuinamente española y completamente andaluza; a pesar de esta paternidad que nos corresponde, no sabemos hacer gala de ella en el grado que la escuela se merece, tanto por su casticismo y gracia incomparables, como por su técnica y virilidad.

Técnicamente, la escuela Flamenca es una de las que más completamente llena los fines para que fué creada. Basta presenciarse una tiente y derribo de reses, un encierro, etc., para apreciar lo inmejorablemente que un caballo "puesto en flamenco" cumple la misión para la que ha sido domado.

Es axiomático que toda escuela o sistema de montar es bueno cuando el jinete logra completamente el fin que se propone.

No puede haber, por tanto, una escuela que sea la mejor en abstracto, como corrientemente suponen los poco versados en hipismo, y que con frecuencia se les ve interrogar al que creen entendido para que les indique qué escuela es la mejor; que es tanto como preguntar a un hombre de ciencia qué carrera es la mejor. En equitación también hay que elegir la escuela necesaria; cada caballo hay que domarlo y prepararlo en forma para el fin a que se destine.

Basta, como decimos, presenciarse una cualquiera de las bellísimas faenas que en el campo andaluz realizan los ganaderos de reses bravas, para apreciar las excelencias de la escuela Flamenca, así como lo perfecto de su tecnicismo.

Para moverse entre el ganado bravo es indispensable un caballo perfectamente dominado y además subordinado hasta el extremo de que, sin tener que preocuparse de él, esté el caballo atento a las menores indicaciones del jinete y las ejecute con toda rapidez. Para poder conseguir esto, hace falta poner el caballo sobre los posteriores, pues de otra forma no podrá disponer rápidamente de su peso para cambiar de dirección, y menos aún para parar y romper la marcha.

La absoluta e indispensable atención que del caballo se necesita en esta escuela hay que obtenerla, en parte, por el terror al castigo, y para que este miedo subsista y no pierda la atención mientras el jinete quiera, tienen que ser los instrumentos de dominio (embocadura y espuelas) potentes y decisivos.

La necesidad de poner el caballo sobre los posteriores lleva consigo el luchar contra su tendencia a salir hacia adelante, o sea su impulsión natural, y si ésta desaparece o disminuye, el caballo se resaba y puede quedar inútil para las faenas de esta escuela.

La lucha con la impulsión del caballo no es peligro sólo de esta escuela, sino de todas las que, como ella, ponen los caballos fuera del equilibrio natural, buscando el remetimiento de los posteriores, con lo que se consigue una más rápida y pronta traslación del caballo en todos sentidos.

Los flamencos buscan el equilibrio natural de sus caballos como resultado de un dominio imperioso obtenido muchas veces por procedimientos quizá bruscos, pero que subordinan al caballo, anulándole la voluntad mediante el miedo que le producen las violentas

# HIPISMO

## La escuela Flamenca, Vaquera o de Campo Por "EL PAJARO"

intervenciones de su jinete, logrando con ello esa actitud de atención siempre despierta a la rápida obediencia.

Claro está que si la escuela Flamenca tratara de conseguir el dominio absoluto desde el primer momento, oponiendo la embocadura a la impulsión y a la acción de las piernas del jinete, pocos caballos se lograrían sin resabio. Los flamencos, para evitar este peligro, dedican a "hacer la cara", como dicen en su argot hípico, grandes cuidados, evitando todo lo posible luchar con la boca, precisamente porque saben lo enérgico de los mandos que emplean, y si el caballo no sabe o no puede responder a ellos, se entablará una lucha que indefectiblemente terminará en resabio. Comienza, pues, esta escuela, después del período de amansamiento, por proporcionar a los caballos el remetimiento de los posteriores, y con ello la flexibilidad de riñones y dorso, enseñándolos a revolverse sin tener que emplear las riendas, y esto lo consiguen en libertad o a la cuerda, cortando repetidas veces, y cada vez más bruscamente, la marcha del caballo, para obligarle a cambiar la mano a que trabaja, siendo más conveniente esta enseñanza en libertad y en un pequeño cuadrilongo cerrado, alto, y haciendo que el caballo, por miedo a la fusta del hombre colocado en el centro, cambie rápidamente de mano, revolviéndose de cara a la pared, es decir, dando la grupa al hombre colocado en el centro; al volver de esta forma, la pared le impedirá ganar terreno, y lo hará sobre los posteriores.

La reiteración y la progresión e la rapidez de este ejercicio proporcionan en escaso tiempo la reunión y el remetimiento indispensable.

Para la enseñanza de la parada y que la impulsión sufra lo menos posible, suelen los jinetes de esta escuela hacerlo galopando contra una pared para que sea la pared la que verdaderamente obligue al caballo a parar, y no la acción del bocado, que actuaba con suavidad.

El equilibrio artificial que proporciona el remetimiento de los posteriores, y que permite al caballo disponer fácil y rápidamente de su peso, le impide estirarse en el galope, y por eso los caballos flamencos galopan de prisa, frecuentando el tranco, pero no extendiéndolo, porque en el momento que esto hicieran, ya no estarían con los pies debajo de la masa, y la parada y el cambio de dirección brusco no podrían hacerlo.

Son cualidades inmejorables de esta escuela la subordinación que proporciona a sus caballos, la rápida ejecución de sus movimientos y que por sus procedimientos se ponen los caballos en un tiempo relativamente corto.

Como inconvenientes tiene el de proporcionar la rigidez inheren-

te al equilibrio artificial de ir con el máximo peso sobre los posteriores, que le impide disponer del cuello cuando el equilibrio está ya adquirido, con lo que no son aptos para el terreno variado ni el salto de obstáculos, impidiendo a su vez, por la limitación en la extensión de sus movimientos, sacar el máximo rendimiento de sus facultades.

Sobre sus procedimientos de doma hay poco escrito, y no son sus tratadistas los que mejor han sabido interpretar la escuela.

Hay jinetes que desprecian la escuela Vaquera, como si se tratara de una manera de mal montar.

Tampoco hay que tener la pasión o la ignorancia de algunos flamencos que pretenden demostrar que su escuela es la mejor para el campo.

A propósito de estas pasiones, presencié en cierta ocasión, en que asistíamos a un herradero, una escena que viene a pelo para corroborar que cada escuela sirve para su fin y que no hay ninguna que sea enciclopédica. Se trasladaban desde un pueblito andaluz al cortijo donde habían de verificarse las faenas un grupo de jinetes flamencos, y entre ellos iba un oficial de Caballería que montaba en su escuela y su caballo del ejército. La conversación, como era lógico, se refería a los caballos, y los flamencos trataban de convencer al militar de las excelencias y superioridad de su escuela, alegando que el caballo del militar no estaba domado, mientras que ellos hacían de los suyos lo que querían. El oficial replicaba y defendía su escuela como podía, pero resultaba arrollado por la fuerza del número.

Mientras estas discusiones tenían lugar, caminaban los jinetes por un camino de carros o carril, como la llaman en Andalucía entre olivares, pero separado de ellos por unas alambradas entrelazadas de pitas y chumberas. Llevaban nuestros jinetes algunos kilómetros andados en estas condiciones, cuando, atravesando el camino, aparecieron gruesos palos que en forma de cancela cerraban el paso. Los palos estaban atravesados por una cadena con un candado, lo que impedía correrlos para dejar libre el tránsito.

Uno de los flamencos, conocedor del terreno, advirtió que el inconveniente era serio, pues obligaba el tener que retroceder a dar un rodeo de siete kilómetros para poder entrar a la finca; por otro lado, y para ir por la llave pasando por entre los palos, se necesitaba estar dispuesto a andar a pie más de dos kilómetros. Ya estaban todos dispuestos a volver grupas, cuando el oficial dijo: "¿Pero cuál es la complicación? ¿Estos palos? Pues, señores, esto se salta." Y, uniendo la acción a la palabra, saltó con su caballo al otro lado, y al poco rato regresaba con la llave, mientras los flamencos esperaban pacientemente.

En lo que es indudable que no hay escuela que le iguale es en lo estética y en lo castiza; no hay jinete de mejor presentación que un flamenco bien vestido, con su clásico traje corto y zajones y sombrero ancho, sobre una buena y plantada jaca andaluza con montura vaquera, sus hierros empavonados y su airoso mosquero.

Si en lo estética es la primera, no queda rezagada en lo deportiva y varonil, pues sus faenas de acoso, derribo y rejoneo ponen de manifiesto la decisión, agilidad y destreza de sus jinetes, y su conjunto es de una belleza incomparable, realizada por el sol y el marco que le proporciona la tierra de María Santísima.

# EN EL PROXIMO NUMERO

LA SEMANA, comentarios por Víctor de la Serna.

EL HUSAR BAJO LA LLUVIA, cuento de Antonio de Obregón.

TRISTAN BERNARD Y LA ACADEMIA FRANCESA, crónica de París, por Eduardo Avilés Ramírez.

NOMBRES FAMOSOS EN PENUMBRA: "BOMBITA", por Antonio Otero Seco.

BARCELONA: MUJERES, MUJERES... y LA SARDANA, por E. Blanco-Amor.

EL JUGADOR DE AJEDREZ, cuento por Luis Caro.

LLEVA MI SOMBRA Y VETE, poema de Julio Sigüenza.

SABER ELEGIR, segunda crónica de Modas, por Madeleine Millet.

LOS ANGELES, por Ramón Muñiz Lavalle.

CASTILLA, tríptico fotográfico de José Suárez.

Traducciones de literatura europea y norteamericana, hechas expresamente para CIUDAD; curiosidades, informaciones y nuestras secciones habituales.



# Alas Españolas



## Una mañana en el aeródromo de Cuatro Vientos



Las siete y media de la mañana. El ruido de la ciudad es murmullo creciente de las cacharras de la leche. Una densa neblina le ha rebanado los aleros a todo Madrid; tiritando de frío asomamos nuestra cabeza a la Plaza de la Opera. En uno de sus lados, varios autobuses del Ejército forman fila india; unas siluetas en azul marino, abrigos y capas, van surgiendo de las diversas bocacalles para desaparecer rápidamente en el interior de los mismos. Tras sus vidrios empañados divisamos que el coche está lleno. Y entonces parte. Y al rato llega otro y se marcha también, y van y vienen hasta las ocho en punto, en que el último autobús toma rumbo al aeródromo de Cuatro Vientos.

Desde tempranas horas, los oficiales de la Aviación militar ocupan los autobuses que los transportan hasta el aeródromo hacia el cual nos dirigimos en busca de las alas de España, las gloriosas alas militares que, por vez primera, en las campañas de Marruecos, fueron utilizadas como un recurso de guerra, cuando ni la más fuerte potencia pensaba en ese desplazamiento bélico. Con las primeras horas del día, el campo de Cuatro Vientos se convierte en un ir y venir incesante de gente y un continuo ascender y descender de aviones. Ni el frío, ni las tempestades, ni el mal terreno, ni los pozos de aire, nada retarda la pasión de alturas de tanta gente joven que trabaja en silencio por el honor de España. Es allí, en Cuatro Vientos, donde el glorioso capitán Barberán tenía su escuela y dirigía el servicio de observadores, rodeado y querido por una pléyade de entusiastas oficiales que aún lamentan su gran vuelo sin escalas.

La Casa de Campo, grupo de artesanos, las hondonadas blancas por la helada de la noche anterior, el cuartel de Artillería, uno que otro automóvil y, tras un corto trecho, salvado a gran velocidad, unas vías férreas, un portón y un centinela que presenta armas.

Ya estamos en Cuatro Vientos. El aeródromo no es, como creíamos, un simple campo pelado de vuelos exclusivamente, con los cobertizos de resguardo. Los hangares se han convertido en innumerables edificaciones, alineadas en su centro simétricamente y ampliadas por la colocación imprecisa de pabellones de diverso uso.

Frente a un pequeño edificio adoptado provisoriamente para el empleo de gases, se destaca el Casino de Oficiales. Sus muros de azulejos tienen hermosos recuadros alegóricos: allí están los hermanos Wright, precursores del andar por las nubes. En una salita bellamente decorada por siluetas de aviones en cremo estampadas sobre los muros aguardamos la venia para ir en busca de las instantáneas de trabajo. Mientras los oficiales se dirigen a sus pabellones, observamos el simpático bar colocado bajo la escalera: simula la cabina, alas y flotadores de un hidroavión. Diseño de un oficial, pone su nota de carácter y llena el hueco de las escasas horas libres.

Nuestra primera ojeada es al servicio meteorológico, donde el comandante a cuyo cargo se encuentra nos recibe con la mayor deferencia. Nos enseña un interesantísimo mapa de España cubierto de pequeños cuadritos, cada uno con un diseño diferente. Es el plano atmosférico del país, con las rutas y sus vientos y las condiciones climatológicas de cada región. Los partes, que se reciben por radio varias veces al día, se marcan de acuerdo al índice de señales, para que, en cualquier momento, los pilotos que estén por emprender un vuelo, tengan de una simple ojeada la información detallada del estado meteorológico de España.

Y de ahí a las cabinas de radio. El operador, con sus auriculares, ya está en funciones. Es él quien aporta los informes a la sección anterior. El capitán V., profesor de la Escuela de Observadores, y el teniente S., tienen la cortesía de servirnos de guías. Sin el aporte valioso de sus explicaciones técnicas, este mundo complejo de Cuatro Vientos habría pasado inadvertido para nosotros. La Aviación, en la actualidad, es una ciencia de minúsculos detalles que se complementan para producir con la precisión particular, y en conjunto de todos ellos, esas grandes hazañas que nos admiramos a través de las informaciones periodísticas. Un aeródromo ya no es una hilera de hangares. Aquí está la organización perfecta de Cuatro Vientos para indicar la prolija distribución de responsabilidades y cooperaciones en el moderno arte de caminar a varios miles de metros de altura.

Y, tras breve inspección a los pabellones de armamento, mecánico, montaje y otros tan bien dirigidos como los anteriores, desembocamos en el amplio campo de vuelos.

Allí está el autogiro que pende del cielo, inmóvil. Ahí alza su copete una avioneta inglesa de las recientemente adquiridas, cruzando el campo a pasmosa velocidad. Viejos modelos de vuelos heroicos, modernos aviones. No siendo la metálica silueta de un "Junker", se ven "Havylands" por todas partes. Rugen los motores, giran las hélices. Este ruido a pleno aire, bajo un sol que apunta vigoroso en una mañana fría, es el himno de una época. Brota en nosotros un anhelo sano de grandes cosas, de emulaciones valientes. El espectáculo dinámico del campo en plena efervescencia de gente y gasolina nos marea a llevar sin descanso nuestros ojos de un rincón a otro, en una pasión inaplazable de verlo, de observarlo todo.

Y baja un avión a nuestras espaldas, y sube otro a nuestro frente. Y por el cielo impávido se deslizan como cisnes tres aviones de una escuadrilla de Getafe que vienen a traer el saludo diario de otros compañeros de armas.

¡Espectáculo de sueño!... ¡Maravillas de nuestro gran siglo!...

Las alas de España tienen en Cuatro Vientos un sitio de honor. El aeródromo es el vértice de la Aviación militar del país. De sus escuelas salen los especialistas de todas las bases. Los servicios centrales se aglomeran en aquel campo, espléndidamente servido por una oficialidad entusiasta, inteligente y patriótica, y eficazmente dirigido por comandantes que honran al Ejército y a España.

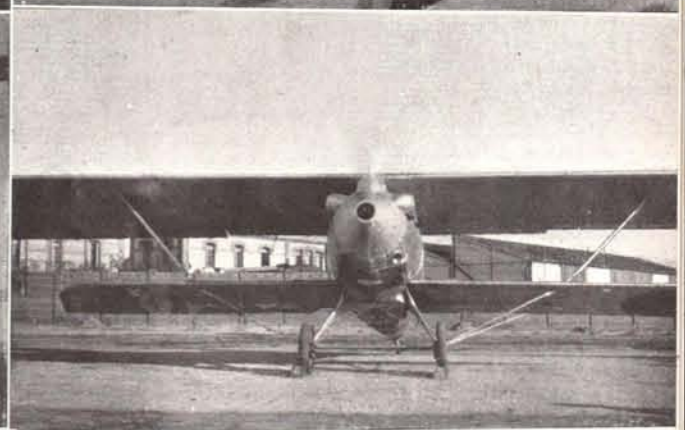
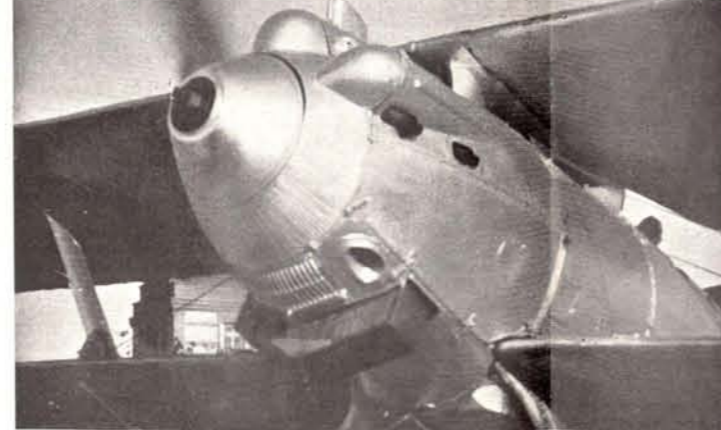
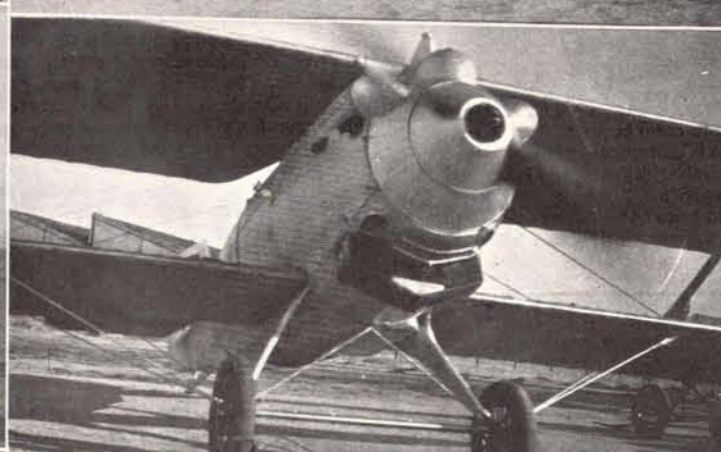
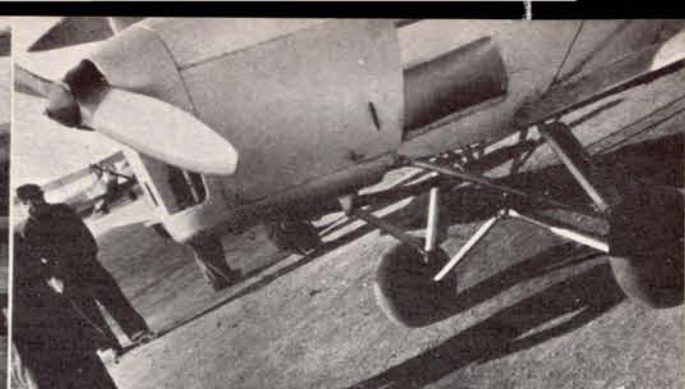
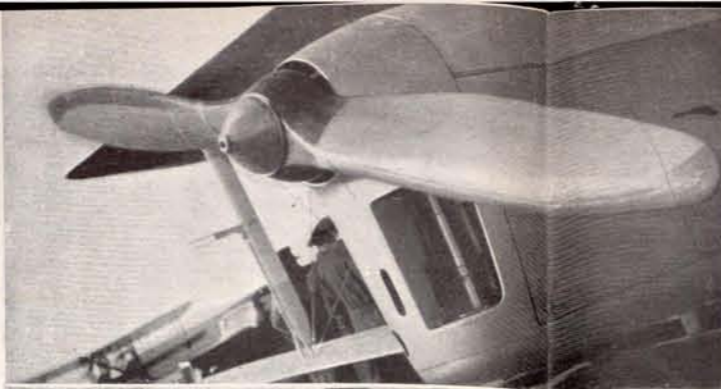
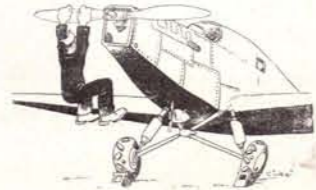
No podemos irnos sin ver la Escuela de Observadores. El capitán V., piloto de fama, nos explica cómo se combinan los servicios de Artillería con los de la Aviación para efectuar los bombardeos. Sobre un amplio mapa, proyecto y realización del malogrado capitán Barberán, nos da una provechosa lección del difícil arte de piloto-observador. Más tarde nos enseña cómo se levantan planos de regiones y lugares, y cómo se precisan, en mil y un detalle a cual más útil, el trabajo de esta importante especialización de los aviadores.

Por último, una rápida visita al taller de fotografía.

Al irnos, luego de una mañana de admiración constante se remonta una vez más el autogiro. Sus aspas, agitando sobre el tejado de los hangares, es un saludo de despedida... es como el pañuelo amigo que en las estaciones y en los puertos nos dice un cordial ¡adiós! que es como una incitación a un pronto retorno.

R . M . L .

VIÑETAS DEL TENIENTE PILOTO SILVERIO



# La primera travesía aérea del Atlántico Sur

Dificultades de la prueba al correr el año 1921. - Los estudios del almirante portugués Gago Coutinho. - viaje preliminar a Madeira. - La primera travesía del océano Atlántico Sur. - El "raid" Lisboa-Río de Janeiro. - Enseñanzas del vuelo.

Transcurría el año 1921, y ya la aviación había entrado en un período de progreso tan considerable—consecuencia en buena parte de la Guerra Europea—, que su aplicación comercial como medio de transporte comenzaba ya a competir ventajosamente al lado de los otros recursos rápidos de comunicación. Prueba de ello es que para aquel año, aunque en proporción reducida si se quiere, las principales naciones del mundo tenían redes aéreas en explotación para servicio de correo, carga menor y pasajeros.

La constante emulación entre los países que dedicaron a este problema la atención que merece hacía que las cifras de los records de altura, duración, velocidad y distancia aumentarían en rápida progresión, al punto que ya nadie dudaba del brillante porvenir que le estaba reservado al moderno medio de transporte. Pero quedaba todavía un problema por resolver, y era el de las grandes travesías sobre el mar en lo que se refiere a la conducción de la navegación. En efecto, los dos viajes transatlánticos hasta entonces realizados, el primero, el del hidroavión "N. C.-4", al mando del comandante Real, de la Marina norteamericana, desde Terranova a Plymouth, con escala en Azores, fué hecho con la cooperación de una flota numerosa de "destroyers" escalonados a lo largo de la ruta, en forma tal que el trayecto a recorrer estaba virtualmente balizado, por lo que el viaje, desde el punto de vista de la conducción de la derrota, es de escaso valor, por no decir nulo. El segundo vuelo, el realizado por Alcock y Brown de Terranova a Irlanda, tenía como objetivo el alcanzar el Continente europeo sin interesar el punto de recalada, por lo que, como el anterior, pierde interés desde el punto de vista de la navegación, sin contemplarlo, se entiende, bajo el aspecto aeronáutico.

Corresponde a un prestigioso oficial de marina portugués, el almirante Gago Coutinho, la idea de utilizar desde un avión los métodos de navegación astronómica tal como se hace desde los buques.

Los inconvenientes que debió sortear el distinguido marino fueron muchos, pero el éxito que obtuviera ha sido el justo premio a sus pacientes y perseverantes trabajos. Luego de largos meses de estudio y práctica desde aeroplano, primero volando sobre puntos fijos para tener la comprobación inmediata de la exactitud de sus cálculos y luego en cortas distancias sobre el mar, pudo finalmente estar en condiciones de afirmar que la conducción de un aeroplano sobre una ruta preestablecida era perfectamente factible mediante la utilización de los procedimientos de navegación marítima astronómica, aplicando sensiblemente los mismos procedimientos que en los buques, pero con modificaciones por él aplicadas, tanto en el instrumental empleado como en los sistemas de cálculo, en virtud de las condiciones especiales de trabajo desde un aéreo: altura, velocidad de traslación, influencia preponderante del viento, etc.

En un primer viaje, realizado a la isla de Madeira partiendo de Lisboa, el almirante pudo comprobar la bondad de los procedimientos y se resolvió a pedir autorización a su Gobierno para emprender la primera travesía del Atlántico Sur haciendo escalas en las islas del Océano destacadas del Continente africano, autorización que le fué concedida, y poniéndose a su disposición un hidroavión Fairey con motor Roll Royce de 375 HP a doble flotador, cuyo puesto de pilotaje ocuparía el comandante Sacadura Cabral, y el de oficial de derrota, el mismo almirante.

Listo el avión, fué bautizado con el nombre de "Lusitania", y quedó en condiciones para la partida el 30 de marzo de 1922. Siendo las siete de la mañana, despegó de Lisboa, y veintidós minutos más tarde perdían de vista la Tierra Firme, comenzando las observaciones astronómicas. A mediodía llevaban ya recorridas 484 millas y todo marchaba de acuerdo con las previsiones de los arrojados navegantes. Poco después de las 15 avistaban las Islas Canarias y acuatizaban en el Puerto de la Luz a las 15 horas y 37 minutos, habiendo volado 8 horas 34 minutos desde la salida de Lisboa.

La primera etapa del magno "raid" había sido cumplida brillantemente. Alistado el "Lusitania" para la segunda etapa, partía el 5 de abril a las 8 horas 35 minutos, cargando en los tanques once horas de nafta. A las 9 horas 30 minutos perdieron de vista el pico de Tenerife, comenzando a observar el sol con toda la frecuencia que la seguridad de los cálculos permitía.

Luego de medio día habían cortado ya el Trópico, avistando cerca de las 19 horas las islas de Cabo Verde y acuatizando en Puerto Grande de San Vicente a las 19 horas 18 minutos, habiendo recorrido, por lo tanto, 849 millas en 10 horas 43 minutos. Como la anterior etapa, esta segunda fué conducida matemáticamente, debiendo destacarse que la menor desviación hubiera significado la pérdida del hidro, pues al llegar les quedaba escasamente gasolina para 20 minutos de vuelo.

El 17 de abril zarparon de San Vicente a las 17 horas 35 minutos, llegando a Santiago a las 19 horas 50 minutos. En la madrugada del 18 despegaron para efectuar la etapa más importante por su longitud y la dificultad de la recalada, de Santiago a los Penedos de San Pedro, diminutas islas deshabitadas en medio del Océano y a las que tendrían que llegar casi en el límite de su autonomía. Una larga serie de observaciones astronómicas permitieron la conducción del "Lusitania" en forma por demás precisa a los Penedos, llegando a las 19 horas y 16 minutos y acuatizando a sotavento del crucero "República", de la Marina de Portugal, que actuaba como buque apoyo. El mal estado del mar ocasionó la destrucción del hidroavión, pudiendo, no obstante, salvar del naufragio los instrumentos y diario de navegación.

En un segundo hidro que les fuera enviado tuvieron que realizar un descenso forzoso por falla del motor, perdiéndose el avión y siendo recogidos los tripulantes por el barco de carga inglés "Paris City", reintegrándolos al crucero "República". En un tercer hidroavión, el "Lusitania III", partieron el 5 de junio, a las 10 horas 48 minutos, llegando a Arrecife a las quince horas 20 minutos, dando así por terminados los vuelos sobre mar fuera de la vista de costa. El 8 del mismo mes llegaron a Bahía, el 13 a Puerto Seguro, el 15 a Victoria y el 17 a Río de Janeiro, dando por

## Una gran noticia para nuestras lectoras

Jean Patou, la primera firma de París, envía modelos exclusivos para CIUDAD

Nuestra colaboradora en París, Mlle. Millet, nos escribe con fecha 19 de enero lo siguiente:

*"Cher Monsieur,*

*Je vous prie de bien vouloir trouver sous ce pli mon article sur "Modes Parisiennes" accompagné de photographies de la Maison Jean Patou. Je me permets de vous signaler l'effort qui permetra a vos lectrices d'avoir la faveur de modèles venant de la Maison qui est considérée comme tenant le premier rang sur la place de Paris. Je crois que CIUDAD sera la seule Revue espagnole faisant passer des modèles Jean Patou..."*

Efectivamente, el esfuerzo de nuestra colaboradora es singular. Nuestras lectoras, que tanto favor nos otorgan, tendrán en lo sucesivo la seguridad de ser orientadas en la moda nada menos que por Jean Patou, el tirano de la moda universal, a cuyo buen gusto, equilibrado y distinguido, que sólo tolera las audacias cuando son bellas, y que tiene el secreto del "chic", se rinde el mundo entero.

finalizada en esta forma y por primera vez la unión aérea de los Continentes europeo y sudamericano.

Desde el punto de vista aeronáutico, este viaje podrá ser considerado, si se quiere, como un fracaso, puesto que destruyeron dos aviones y emplearon en la travesía casi tres meses, pero no debe olvidarse que los pilotos portugueses no pretendieron en ningún momento marcar tiempo, sino probar la practicabilidad de los métodos de navegación astronómica, lo que consiguieron en forma por demás ponderable, dando la impresión más absoluta de que el problema de la navegación aérea en largas travesías quedaba resuelto. Perfeccionamientos posteriores—algunos de los cuales corresponden al mismo almirante Gago Coutinho y discípulos que a su lado se formaron—han hecho que la navegación aérea astronómica desde aeronaves no ofrezca mayores diferencias que la que se hace corrientemente desde los buques de superficie, quedando su empleo reservado—claro está—para aquellos profesionales, oficiales de Marina o no, que se hayan especializado en esta rama de las ciencias matemáticas.

El comandante Sacadura Cabral, el arrojado piloto de los "Lusitania", perdió la vida pocos años después en un accidente de aviación, recordándosele como uno de los grandes precursores de la aeronáutica. Su nombre, junto con el brillo de su hazaña, de tan grata recordación, vive perennemente en la memoria del mundo entero.

Gago Coutinho, el bravo almirante, vive en su tierra natal ya alejado del servicio, constituyendo una figura altamente simpática y popular, con la satisfacción inmensa de haber contribuido en muy buena parte a la conquista de las rutas aéreas transatlánticas.

EL EXPLORADOR

## PETER FREUCHEN

Se llama Peter Freuchen, y nació, hace unos cuarenta y tantos años, en un pueblecito de Dinamarca, su país de origen, donde se doctoró en Filosofía. A los veinte años, terminados sus estudios, se dejó seducir por la gran voz misteriosa del Norte, que ha conquistado a tantos y tantos compatriotas suyos, y partió para Groenlandia. Con el doctor Knut Rasmussen, su maestro y amigo, organizó varias expediciones a las tierras polares, y, finalmente, fijó su residencia en el país de los esquimales, viviendo entre esos seres, que conocemos tan superficialmente, los mejores años de su existencia.

Al regresar a su país compró una isla cerca de Naks-kov, y se instaló allí para escribir sus recuerdos de viaje y varios estudios sobre las exploraciones árticas. A su isla van a buscarle los americanos, para que dirija la realización de una película consagrada a la vida de los esquimales, y Peter Freuchen parte sin vacilar para California; escribe el argumento de la película y pasará un año entero en Alaska al frente de la expedición cinematográfica, cuya dirección le incumbe.

Este es Peter Freuchen, un hombre decidido, de una impetuosidad de niño travieso, de una audacia sin límites. Físicamente, es un gigante, un gigante lleno de bondad, de cándidos ojos azules, cuyo brazo poderoso sólo se pone en movimiento para proteger al débil y amparar al menos fuerte.

Fué a París, con motivo de la presentación de su película, y un periodista ha tenido la curiosidad de ir a visitarle a la salida de un almuerzo "esquimal" celebrado en un restaurante del bulevar, seguro de que este hombre, que ha visto tantas cosas, podrá contar anécdotas curiosas e interesantes historias.

Peter Freuchen ha salido a la calle sin necesidad de abrigo ni de sombrero siquiera: está acostumbrado a las temperaturas del Polo; sus barbas recias y rojizas bastan para abrigarle la cara; en cuanto a su cuerpo, no necesita gruesas envolturas cuando el termómetro marca diez grados sobre cero. Allí, en Groenlandia, se estilan los cincuenta bajo cero...

—Demos una vuelta, si quiere, y le iré contando lo que le interesa—dice cordialmente.

—Lo que me ha llevado hacia usted es el deseo de oír de sus labios esas historias que dicen tan bien conoce acerca de la vida de los esquimales, de sus costumbres pintorescas y de su modo de ser...

—La verdad es que he vivido veinte años entre las tribus de Groenlandia y de Canadá, y pocos conocerán como yo esos seres rudos y sencillos al mismo tiempo que son los únicos seres humanos que resisten habitualmente las terribles temperaturas del gran norte. Los esquimales son, en realidad, la sola raza humana que ignora totalmente el mecanismo de nuestras sociedades, que llamamos civilizadas. Ellos viven aún como se vivía en las primeras épocas del mundo...

—¿Son muchos?

—Calculo que unos treinta y cinco mil; la mayor parte, o sea unos dieciséis mil, componen la única población de Groenlandia; en Alaska puede haber alrededor de unos cuatro mil; en la Rusia ártica viven unos seis mil, y los restantes se encuentran en el norte del Canadá.

"Allá cada cual hace lo que le da la gana; no hay leyes, ni jefes en las tribus, ni obligaciones de ningún género. Y a pesar de ello, o quizá por eso mismo, esa gente vive feliz. La raza es buena, muy poco sanguinaria. Si a veces ocurre alguna riña, la familia venga al muerto. He visto un caso muy curioso en una de mis peregrinaciones a través de las tribus de esquimales: un hombre había perdido a un hermano suyo en una pelea; lo encontré un día afilando el arpón con aire preocupado. "¿Qué vas a hacer?", le pregunté. "Pues matar al hermano del que ha dado muerte al mío", me replicó con entera sencillez...

"Los esquimales tienen un concepto muy curioso de la existencia; para ellos, la regla fundamental del código social, si así puede decirse, es la hospitalidad, una hospitalidad absoluta, sin límites de ninguna clase, según le explicaré dentro de un instante. Esta regla se la impone, en verdad, la despiadada naturaleza de los países helados en que viven; allí, sin el socorro fraternal del hombre, no habría ser humano que pudiera resistir. Los esquimales, que en el verano viven en unas magníficas tiendas de campaña de gruesa piel, y en invierno, en sus chozas de dura nieve batida, tienen la casa abierta todo el año; allí puede presentarse libremente cualquier extranjero, seguro de que se le acogerá con los brazos abiertos; se sentará a la mesa como si formara parte de la familia y podrá quedarse tanto tiempo como le parezca, sin que nadie piense en preguntarle de dónde viene ni adónde va."



# Gran Mundo

FOTOS GOYA

ESPECIALES PARA "CIUDAD"

Srta. María de los Angeles López Olivas

Srta. Esther María de Cárdenas



## NOTAS SOCIALES

### En honor del embajador argentino Sr. Roberto Levillier

Don Roberto Levillier, embajador de la Argentina en Méjico, se encuentra en Madrid desarrollando un curso de interesantes conferencias de carácter histórico, con las cuales viene a sellar largos años de estudio en pro de la reivindicación de la colonización hispana en América. El embajador Levillier, gran amigo de España, es también el autor de una singular moción en el seno de la Sociedad de las Naciones, en la que se pide el nombramiento de una comisión que investigue y destruya a la faz del mundo la "leyenda negra".

Con motivo de sus brillantes disertaciones, el embajador Levillier ha sido obsequiado en distintas formas, destacándose de las reuniones celebradas en su honor un almuerzo dado por el ministro de Estado y una recepción ofrecida por la embajada argentina.

Al almuerzo, celebrado en el señorial ministerio de Estado, asistieron el ministro Sr. Rocha, el embajador Levillier y señora, subsecretario de Estado, Sr. Aguinaga, y señora; rector de la Universidad, Sr. Cardenal, y señora; director de la Política del ministerio, Sr. Aguilar; presidente de la Academia de Ciencias, Sr. Cabrera, y señora; director de Asuntos administrativos del ministerio de Estado, Sr. Arregui, y señora; jefe de Protocolo del ministerio, Sr. Miranda; catedrático señor Ballesteros y señora; consejero de la embajada argentina, Sr. Pérez Quesada, y señora; presidente de la Federación de Asociaciones Internacionales, Sr. Sela; embajador D Américo Castro; Sr. Rodríguez de Viguri; secretario general de la Universidad, Sr. Rianza, y señora; jefe de la Sección de América, del ministerio de Estado, Sr. Castaño; presidente de la Asociación Iberoamericana, Sr. Casares Gil; secretario Sr. Travesedo y señora, secretario Sr. Ruiz de Arana, secretario Sr. Soler y señora, secretario Sr. Bermúdez de

Castro y señora, secretario particular del señor ministro de Estado, D. José María Payá.

La recepción celebrada en la embajada argentina el sábado por la tarde en honor del Sr. Levillier congregó a distintas personalidades del ambiente diplomático, oficial y artístico. Entre la concurrencia distinguimos al presidente de las Cortes, D. Santiago Alba; ministro de Estado, señor Rocha; subsecretario y señora de Aguinaga; jefe del Protocolo, Sr. Miranda; introductor de embajadores y señora de López Lago; los jefes del ministerio, Sres. Aguilar, Mambblas, Pan de Soraluze y Castaños; embajador de Chile y señora de Núñez Morgado; embajador de Cuba, doctor Céspedes; ministros del Uruguay y señora de Castellanos; de El Salvador y señora de Contreras; de Suecia y señora de Danielson; de Venezuela y señora de Ochoa; de Colombia y señora de Marulanda; del Perú, Sr. Osma; de Panamá, Sr. Lasso de la Vega; encargados de Negocios de Checoslovaquia y señora de Formanek; del Brasil y señora de Fernández Pinheiro; de Méjico, señor Armendáriz del Castillo; consejero ministro de Cuba, Sr. Pichardo; consejero de Chile y señora de Morla; de Venezuela y señora de Reyes; ex ministros D. Vicente Cantos, marqués de Lema, Yanguas y Eloy Bullón; duque de Amalfi; marqueses de Amposta, Saltillo y Valdeiglesias; escultor y señora de Blay, y los señores y señoras de Salaverría, Góngora, Rianza, Recaséns Sitjes, Cardenal, Marañón, Arauz, De Benito, Ballesteros, Santamaría, Honorato Castro, García Martí, Almagro San Martín, Julio Moisés, Morales Revez, Casares, Sancha, Jiménez Caballero, Blas Cabrera, Víctor Pradera y Luis Montiel.

Hicieron los honores a los invitados el consejero de la embajada y señora de Pérez Quesada; el primer secretario, D. Guillermo de Achaval, y el agregado comercial y señora de Fernández Núñez.

Informes extraoficiales nos aseguran que en las altas es-

feras de la Argentina se insinúa que, tras una breve permanencia en Méjico, el embajador Levillier será nombrado por el Gobierno argentino en España. Deseamos sinceramente que así sea, ya que ninguna personalidad de la República hermana goza en nuestros círculos intelectuales y oficiales de más prestigio que los honrosamente conquistados por el Sr. Roberto Levillier.

### Homenaje a Manuel Abril

La figura ilustre de nuestro colaborador Manuel Abril vuelve a asomarse a las páginas de CIUDAD. Nunca mejor empleada esta reiteración gráfica y periodística de la persona de nuestro amigo.

La primera ocasión fué con motivo inmediato de su designación para el Premio Nacional de Literatura. Apareció entonces en CIUDAD el rostro agudo e inquisitivo de Manuel Abril en un grabado que sugirió más tarde al propio interesado, en la comida conmemorativa de la aparición de nuestro periódico, unas graciosas y oportunas consideraciones sobre su aparente adustez fotográfica, prodigada con insistencia en los periódicos y revistas de España.

Y ahora, en este segundo caso, que no será el último tampoco, queremos para la figura de Manuel Abril el mejor fondo literario, severo y bondadoso a un tiempo, como él es y como él se merece.

Y el motivo es que un grupo selectísimo de amigos y admiradores de nuestro colaborador quiso festejar el hecho justísimo de la adjudicación de aquel Premio Nacional de Literatura. Manuel Abril, enemigo de ostentaciones y banquetes, con reiterada persistencia y con un motivo de modesta elegancia espiritual, no tuvo más remedio que aceptar una taza de té en una fiesta breve y cordialísima, que le tuvo como centro.

Esto es todo, y por eso está aquí, en esta avanzadilla periodística de nuestra CIUDAD, la silueta engalanada de nuestro gran escritor.



María Pilar Larrinaga

# NIÑOS DE ESPAÑA

Angel Antonio Fernández







## El tablero taurino y sus figuras en 1935

Por "DON QUIJOTE"

II

Tras los adelantados, de que me ocupaba en el artículo de la semana pasada, viene el grupo—muy numeroso—de los que se cruzan—veteranos y bisoños—en la intersección de dos líneas en aspa, situados en el mismo meridiano jerárquico respecto al de los ases, si bien los unos en puro descenso, cuando más en un difícil equilibrio estático, y los otros, en marcha ascendente, por lo menos soñándolo, a lo que les dan derecho y los obligan su condición bisoña y el crédito de esperanza e interés que en méritos de sus triunfos iniciales les tienen abierto los aficionados.

Este gran grupo puede subdividirse en tres porciones cronológicas: la de la veteranía, todavía afamada y más o menos conservadora de su prestigio y de su madurez artística; la de los que no han dado aún todo lo que pueden o podían dar de sí, algunos hasta con probabilidades de darlo y de ascender en categoría, y la de los nacientes doctores, incógnitas de subido interés, en el momento crítico y lleno de sorpresas e incertidumbres de sus primeros pasos como matadores de toros.

Chicuelo, ya en las postrimerías, pero tan genial torero, que quienes saborean su arte personalísimo—la gracia en traje de luces—persisten en reconocerle un prestigio que durará lo que él dure en el ejercicio de su profesión, en la que lleva diecisiete años...

Villalta, recio e impresionante matador de toros, que no por su estilo de torero, un tiempo base de su personalidad y de su nombradía, sino por su verdadero mérito, que es la estocada, se mantiene en un puesto importante y conserva partidarios y continúa triunfando.

El Niño de la Palma, magno torero, que pudo ser el Papa de su época—que diría "Don Modesto"—y que, por culpa de sus pecados, hubo de renunciar a la sede pontificia, teniendo más derechos que nadie para ocuparla. Pero malgastó su tiempo, tiró el porvenir por la ventana, se vió arrojado al margen del camino por el que otros ascendían empujando, y llegó a estar olvidado y en completo fracaso. No toda la culpa fué suya, empero. El público y la crítica le hicieron blanco de sus iras con manifiesta injusticia apasionada—en el fondo, admiración y reconocimiento de sus condiciones y de sus méritos—, y acabaron de hundirlo. Si será gran torero, que, sin embargo, ha podido ganar—ya tarde y braceando contra corriente—buena parte del terreno perdido...

Y Cagancho. De otra manera—distinto temperamento, otra psicología, otro estilo—, algo parecido. Hundido prematuramente también (éste, por exclusiva dejación suya), terminó la temporada última con pujos de rehabilitación y reconquista.

Pepe Bienvenida, Corrochano, Maravilla, El Estudiante, Florentino Ballesteros, Fernando Domínguez...

Joselito Mejías, admirablemente situado y dotado para nuevas conquistas que lo coloquen en las avanzadas del to-

reo. Con muchas cosas de su hermano, algunas menos y varias más, tiene madera de as, y a ello es de esperar que vaya ya este año.

Corrochano, el hombre zurdo, mérito sobresaliente en el arte taurino, y no el único que atesora este buen lidiador, pundonoroso y enterado, que ha tenido que luchar siempre, más que con los toros—y cuidado si lucha—, con los imponderables. (De algún modo hemos de llamar a las malas pasiones colectivas...)

Maravilla, en quien no acabamos de resignarnos a dar por perdidas las esperanzas que sus actuaciones novilleriles y las iniciales de su doctorado nos hicieron concebir...

El Estudiante, acaso aupado demasiado alto y con excesiva facilidad al principio, descendió últimamente con paciencia exageración y análoga rapidez.

Ballesteros, que en su primera temporada completa, tras de la alternativa, ha consolidado su prestigio de excelentísimo matador y no mal torero. Bien situado para afianzar su cartel.

Fernando Domínguez, buen torero, de buen estilo, también ha hecho su primera campaña de matador de toros con todo decoro, cortando laureles en suficiente cantidad para quedar bien situado cara a la temporada próxima.

Menos vistos, Rafaelito Vega de los Reyes, el gitano artista, abolengo y solera de la mejor marca, en quien lo gitano genial puede impedir, por el característico exceso de prudencia, la sazón a que todavía no ha llegado el tercero de los Gitanillos de Triana; y Pepe Gallardo, cuya tardanza en venir a Madrid le ha hecho perder un tiempo precioso para colocarse, si es verdad que tiene base, cualidades y méritos para ello. Y menos mal que cuando al fin vino pudo lucir en determinados momentos sus destellos de torero emocionante, sobre todo con la capa. Yo apenas le he visto: sólo ese día, y no me atrevo todavía a formar juicio sobre este torero, que tanto ha huído de Madrid...

Curro Caro y Félix Colomo se doctoraron la temporada última, y.. tampoco los vimos en Madrid. Al primero, ni de novillero le habíamos visto en su tierra. No quiso ve-



Un soberbio molinete de "Armillita"

nir. A Colomo, sí. Sus inolvidables novilladas de 1933 le colocaron en las nubes, y de la noche a la mañana pasó del anónimo a ser la máxima actualidad taurina del momento.

Eran una pareja de nuevos doctores que despertaban nuestro interés muy particularmente, y, de pronto, nos sorprende la noticia de la retirada de Colomo... Caso singular, que en otras páginas taurinas comento estos días.

Queda Curro Caro al frente de las figuras nuevas, de más reciente doctorado, y, en Madrid, con más novedad que ninguno; y—por lo que dicen—con más calidad que ninguno también. ¿Se dignará dejarse ver de sus paisanos, los madrileños, este año? Nos parece cosa tan obligada como conveniente e inaplazable.

## CAPITOL

ha logrado otro éxito rotundo con la presentación de GEORGES MILTON, genial protagonista de

### "EL REY DE LA SUERTE"

Una fina comedia optimista con música de Maurice YVAN

Los mejicanos de moda: Garza—tomada su segunda alternativa a fin de temporada—y El Soldado—a punto de tomarla (en cuanto empiece la próxima—), pareja que escribió páginas que formaron efemérides la pasada canícula; más Ricardo Torres, muy buen torero, son tres de las más interesantes novedades de este año.

Y Laine, fino torero andaluz, que también tomó la alternativa y habrá de confirmarla en Madrid.

Y Madrileño, excelente novillero, que también hará la temporada como matador de toros.

...Del resto del nutrido escalafón—desde Fortuna a Pinturas—, poco puede esperarse ya. Unos han dado a la fiesta, en largos años de honrosa pelea, momentos de triunfo y de esfuerzos, que se premiaron a su hora (Luis Fuentes Bejarano, animoso lidiador); otros se han detenido a mitad del camino, acaso por injusticias de la suerte (José Amorós, buen torero, de quien aún puede esperarse que reanude la marcha; Solórzano, clásico artista, muy duramente castigado por los toros; Pepe Ortiz, inspirado creador de elegancias, a quien las Empresas de España han hecho blanco de insólita injusticia...); otros bullen aún con mejores ánimos que certeza de ascenso: Carnicerito de Méjico, torero que tiene zonas de popularidad comarcal: Francia y Cataluña; Noaín, valiente, pundonoroso y hábil; Enrique Torres, buen artista con la capa; Antonio Posada, llamado, según algunos, a más altas empresas que las realizadas, y que tuvo mayor categoría nominal—en la Prensa—que efectiva; otros, en fin, agostados en flor, como Diego de los Reyes, una especie de Villalta andaluz; Félix Rodríguez II y Chiquito de la Audiencia, dos toreros de fino estilo, incomprensiblemente apagados en cuanto tomaron la alternativa. Etcétera.

## LA MAQUETA DE LA PLAZA VIEJA

### ¡Por quince mil pesetas!

La otra mañana nos sorprendió la vergonzosa noticia de que la maqueta de la Plaza de Toros que la Academia de Bellas Artes, con muy buen acuerdo, había pedido que se hiciera para conservar, siquiera así, tan bello edificio, puesto que su derribo es inevitable, no se hará, porque... la Diputación no dispone de los tres mil duros que costaría.

Y por la noche—ese mismo día: los hay dichosos—, una segunda noticia añadía su tristeza a la primera: ha empezado el derribo.

Que la Diputación madrileña no tenga esas 15.000 pesetas disponibles es bochornoso ciertamente. Que no hubiera en el mundo taurino quien aportase esa pequeña cantidad sería una vergüenza todavía mayor.

Yo me atrevo a lanzar la idea de una suscripción—por si no hay entre los toreros o los aficionados pudientes uno capaz de ese rasgo—, a fin de reunir en pocos días, en horas, el dinerillo necesario para perpetuar en miniatura el precioso monumento taurino, teatro de las más gloriosas gestas del toreo.

¡Qué bonito sería que los toreros—uno o varios—tuvieran ese gesto!

Marcial—tan enamorado de la hermosa plaza, escenario de sus triunfos—; Ortega, los Bienvenida, Barrera, ¡Belmonte!, ya que no uno, varios, pocos o muchos... ¿No habría quince toreros que se desprendieran de mil pesetas? ¿Qué propaganda más eficaz ni más airosa? ¿No se gastan todos ellos un dineral en Prensa?

Y con los toreros—si hiciera falta—, los ganaderos, los empresarios, los aficionados... ¡Todos!

Ya que perdemos la plaza, hagamos posible su reproducción, como con tanta autoridad y razón pedía la Academia de Bellas Artes de San Fernando.



Primer actor de la compañía del teatro Eslava, que ha estrenado "No juguéis con esas cosas", de don Jacinto Benavente.

## Realidades de pesimismo y realidades de optimismo

El presente y el futuro de la literatura dramática

Los treinta últimos años de historia del teatro español registran, entre el cúmulo de hechos inauditos con los que se ha ido nutriendo—o desnutriendo, para ser más exacto—su pobre humanidad, características inconcebibles, facetas tan extraordinarias, que llegan a cuajar de incógnitas de incompreensión hasta los horizontes más limpios de apasionamiento. Uno no se explica, no podrá llegar a explicarse nunca, si no es ordenándose previamente en esta triste cofradía del pesimismo, que augura para fecha muy cercana la muerte irremisible de la literatura dramática, cómo pueden continuar siendo pilares únicos, sobre los que descansa el prestigio teatral de España, aquellos mismos hombres que renovaran con su savia joven, con sus alientos nuevos, con sus inquietudes recién nacidas, las esencias del teatro en los años primeros del siglo en curso. Una ojeada retrospectiva, un salto inverso de seis lustros nos ofrecen el espectáculo sorprendente de ver las carteleras de los coliseos hispanos acaparadas por idénticos nombres a los que hoy, al cabo de treinta años de actividades escénicas, siguen constituyendo la zona de prestigio donde el arte dramático se baña en agua de rosas: Benavente, los hermanos Quintero, Arniches, Muñoz Seca y algún otro autor de solvencia indiscutible, representan el año 1935 exactamente igual que representaban el 1905; diríase que el mundo se ha detenido en ellos, eclipsado por el planeta fabuloso de sus obras; que el precepto físico de la revolución por el que se rigen las leyes naturales de la vida se ha ahogado en la laguna inconcebible de este hecho sobrenatural.

No es mi propósito al escribir este artículo discutir, ni siquiera analizarlo—que mi modestia sabe perfectamente dónde están marcadas las fronteras de lo discreto—el talento dramático, el genio creador de los mentados autores, que son rayo único de luz en la noche oscura del teatro contemporáneo. Guía mi pensamiento y mi pluma, más que un prurito de análisis crítico en cuanto a la razón o a la sinrazón que puedan amparar al hecho comentado, la preocupación inquietante que atenaza de angustias mis afanes; la pregunta incontestable

Todos los días en el teatro de la ZARZUELA

la gran opereta super-revista

SIETE COLORES

200 modelos de alta costura con el sorprendente ESCENARIO GIRATORIO, único en España

que bulle en mi pensamiento con interrogantes de presagio fatalista en cuanto a las posibilidades de sucesión de los valores actuales del teatro español.

En todas las actividades del ser humano, los valores se van sucediendo en una escala graduada de renovación: unas generaciones señalan horizontes luminosos desde las cumbres de su culminación, para que otras, las que nacen de su cansancio imaginativo, las que abren sus ojos a la luz cegadora de una realidad más perfeccionada por anteriores esfuerzos, los conquisten en constantes batallas de superación intelectual. Es así, por rigores inapelables de un eterno nacer y morir, de un paradójico ser y no ser, de una interminable evolución de todos los elementos vitales de la Naturaleza, cómo va el mundo marcando el ritmo vertiginoso de su civilización y de su historia.

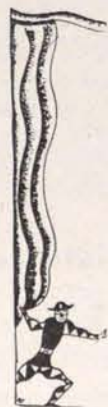
Si la fuerza de esta ley impone sus designios a las palpaciones menos perceptibles de cuanto tiene calor de vida, no encuentro razón natural que justifique el hecho insólito de que los Sres. Benavente, Alvarez Quintero, Arniches, Muñoz Seca y cuantos otros alimentan desde hace treinta años el fuego vivo de la literatura dramática, vayan a quebrar las líneas que rigen el mundo en un milagro sorprendente de supervivencia. No; esto no es posible. Por gigantesca que sea la obra teatral realizada por estos señores; por gloriosos que sean sus nombres; por fecundos que sean sus númenes, llegará un momento—hora desconsolada, de cruel amargura, en la que el aliento pida tregua de reposo, el músculo lentitud de ejercicio y la imaginación horizontes blancos de inquietud—, en el que sus cerebros, superfatigados por el esfuerzo intelectual de treinta años de trabajo exuberante, habrán agotado el caudal de su talento. Y en ese instante, cuya aproximación ha de poner temblores de espanto en cuantas personas se preocupan de temas teatrales, podrán quedar clavados en los campos de la literatura dramática como rojos banderines de estímulo, los títulos más fundamentales de su obra, los exponentes más luminosos de su talento; pero, inexorablemente, fatalmente, habrán de entregarles las armas a los nuevos ejércitos que les sucedan; a los epígonos de toda actividad, de toda idea, que llegan con el vigor de sus alientos juveniles a inyectar savia de continuidad y de perfección en las arterias del planeta.

Y es ahí, en el árbol de ese instante preciso, donde anida el pájaro de mi inquietud. ¿Dónde están los ejércitos juveniles que hayan de suceder en su día a los númenes del teatro contemporáneo? ¿Dónde el brote prometedor que acuse una posibilidad de continuación? ¿Es que el teatro español tiene marcada la hora de su agonía definitiva en la fecha exacta en que D. Jacinto Benavente, los Sres. Alvarez Quintero, D. Pedro Muñoz Seca y D. Carlos Arniches se acojan a las prerrogativas físicas de un reposo, que bien ganado se tienen? ¿Tan extraordinaria es la labor teatral realizada por estos admirados autores—mi pregunta es absolutamente honrada—que con ella ha de liquidarse toda una tradición milenaria de gloriosa literatura dramática?

Porque, es lo cierto, que, al cabo de treinta años, cuando el mundo ha sufrido conmociones de violencia extremada que han revuelto totalmente los cimientos tradicionales de la sensibilidad, de la estética, de las artes y de las industrias; cuando ya empiezan a envejecer las ideas revolucionarias que pusieron gestos de asombro en la cara de Europa—vanguardia continental del planeta—, allá por los años febriles de la guerra; cuando los hombres se han reído con desenfado inaudito de la hazaña de Bleriot; cuando las ansias del espíritu carecen de murallas que las contengan, y la tierra es pequeña y la vida breve, en España, en los teatros de España se ha producido un estado cataléptico, un fenómeno extraño, que ha paralizado todos los pulsos; que ha contenido todas las ansias; que ha hecho posible, en suma, el imposible de que no exista sucesión para las actuales lumbreras del arte dramático; que con ellas finalice la historia de nuestro teatro.

Sin embargo, en el corazón de esta realidad desoladora que encoge el espíritu, que estrangula las esperanzas, está el nervio de otra realidad más poderosa, más fuerte, que habrá de imponerse, tarde o temprano, porque es aurora de luz nueva, ley natural, signo de vida: la sucesión; las tropas juveniles, que llegarán con sus alientos intactos, con el acero de sus armas templado en sangre de primavera a ocupar las avanzadas de la civilización.

Y es tarea inútil, esfuerzo baldío tratar de cerrarles el paso; sembrar de obstáculos su camino; hacerles la fuerza sorda del desconocimiento. Se impondrán. El ritmo vigoroso de sus pulsos ahogará el aliento débil de lo caduco, de lo agotado, de lo que nació de anteriores agonías, de lo que ha de morir entre estertores de obscuridad, para que nazcan torrentes de claridades que sigan alumbrando al mundo en su eterno proceso evolutivo.



## ENTRE ACTO Y ACTO

DIALOGOS IRRESPONSABLES

—¡Magnífica, la última obra de Doña Pilar Millán Astray!

—¿"La chica de la pensión"?

—"La chica de la pensión", ese maravilloso engendro teatral que consume la paciencia de los espectadores que acuden al Benavente. ¡Lástima de actores!

—¡Lástima de teatro!

—¡Lástima de público!

—Y ahora, ¿qué preparan?

—¿Dónde?

—En el Benavente, porque "La chica de la pensión" no creo que llegue a las doscientas representaciones...

—Esperan—¡y con qué angustia!—la comedia de Muñoz Seca, esa comedia de Muñoz Seca que aguardan siempre todos los empresarios para resarcirse de sus pérdidas.

—Y que la mayoría de las veces no llega...

—Al Benavente llegará.

—¿Quién se lo ha dicho?

—Un pajarito. Claro que el viaje de D. Pedro a Roma ha tenido en vilo a la Empresa del Benavente. Pero ya está de vuelta, y trabajando a marchas forzadas en el acto segundo.

—Entonces...

—¡Comedia "habemus"! Y buena. Según dicen, será muchísimo mejor que "¡Yo soy un sinvergüenza!"

—¡No lo creo!

—Novedades en la Comedia.

—¿Novedades?

—Al menos, cambio de cartel. Desde el viernes pasado, fecha en la que se hundió entre desdenes populares "El rey negro", del prolífico Muñoz Seca, ondea en la "réclame" la bandera de este ingenioso título: "Los Sandoval", del también prolífico autor D. Antonio Paso, asistido en su parto literario por D. Emilio Sáez. Es decir, en colaboración.

—¿Y qué

—¡Un paso decisivo para el prestigio dramático!

—¿Qué me dice?

—Una verdad tan grande como el Capitol. "Los Sandoval" es una comedia ante la que nuestros diálogos deben enmudecer en un silencio admirativo.

—¿Tan buena es?

—¡Tan buena!

—Se estrenó en Eslava, por la Compañía Díaz de Artigas-Collado, la última obra del glorioso Benavente, "No juguéis con esas cosas".

—Se estrenó, en efecto, y yo no pude asistir al estreno.

—Yo, sí.

—¿Le gustó?

—¿Me promete usted guardarme el secreto?

—Prometido.

—Pues... ¡no me gustó!

—¿Es usted un intransigente!

—No; soy un admirador del autor insigne de "La noche del sábado" y de "Señora ama".

—Se estrenó en el Victoria, por la Compañía Irene López Heredia-Mariano Asquerino, "La Papirusa", el gran suceso teatral que, al decir de los numerosos "se dices" que salen diariamente en las "peñas" de cómicos, contratados y sin contratar, que pueblan los cafés de la calle de Alcalá, elevará a sus autores a las cimas más altas de la fama.

—¿Y qué es eso de "La Papirusa"?

—Algo verdaderamente genial. ¿Usted recuerda "El Alcalde de Zalamea"?



Intérprete principal de la nueva obra de D. Jacinto Benavente "No juguéis con esas cosas", recién estrenada en el teatro Eslava.

—Sí; se lo vi hacer a Borrás hace veinte años.

—Bueno, pues algo por el estilo. ¡Qué digo por el estilo! ¡¡Mucho mejor!!

—¿Será verdad que estos muchachos tienen talento?

—Natural... Ahora que, a lo mejor, se mueren sin haber conseguido el premio Nóbel.

—¿Sería una injusticia!

—Una anécdota teatral: Un escritor amigo mío—intelligentísimo por cierto—escribió, allá por los primeros meses del año recién muerto (q. e. p. d.), una comedia de tono moderno y humorístico; una especie de tragedia grotesca de línea fina y lenguaje pulcro.

—¿La conoce usted?

—La conozco. Y desde la coraza de hierro de mi modesta irresponsabilidad, le aseguro que es muy graciosa.

—Continúe...

—Continúo: El hombre pensó: "¿A quién le enviaría yo esta comedia de línea fina, tono humorístico y lenguaje desenvuelto?" Su otro "yo" le respondió sin vacilar: "A D. Tirso Escudero." Y mi amigo, que obedece siempre a su otro "yo", metió su comedia en un sobre y se la mandó al empresario del Teatro de la Comedia. Al mes justo volvía la comedia al domicilio de mi amigo, junta con una carta de D. Tirso Escudero, en la que decía: "La comedia es admirable; está escrita maravillosamente... ¡Lástima que se trate de una obra sentimental y, por lo tanto, incompatible con el género desenvuelto y gracioso que se cultiva en mi teatro!..."

—¿Y qué dijo su amigo?

—Nada; se rió mucho y guardó la comedia en un cajón...

F E I T O

CELINA EASO



La gran bailarina española que, antes de presentarse en España con un nuevo y original espectáculo coreográfico, ha sido contratada ventajosamente para una extensa tournée por varios países de Europa.