

INFORMACIONES DE MADRID

Hace cincuenta años

Noticias de LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA

26 de agosto de 1865.

Dice una carta de Madrid dirigida a los periódicos de Cataluña:
«Ayer circuló la voz de que los hijos de don Juan de Borbón habían dado a luz un manifiesto declarándose jefes del partido carlista, y que se había publicado en Trieste.»

Creo que esta noticia no pasa de ser desos de los que quisieron encender en la Península una guerra civil imposible, pues tengo motivos para afirmar que los hijos de D. Juan y su señora madre están dispuestos a reconocer a Isabel II cuando el Gobierno quisiera constatar afirmativamente a los deseos de dichos señores, y si llegase el caso de que apareciese el manifiesto que se indica, no podría menos de ser apócrifo.»

PARA MAÑANA

Calendario y santoral

Viernes 27 de agosto de 1915.

Sale el Sol a las 5.36.
Se pone a las 18.56.
Sale la Luna a las 19.58.
Se pone a las 8.15.

SANTORAL.—Santos José de Calasanz, fundador; Cesáreo y Juan, confesores; Rufo, obispo; Marcelino, Serapión y Pedro, mártires; Santos Eulalia, virgen y mártir, y Margarita, viuda, y la Transverberación del Corazón de Santa Teresa de Jesús.

SAN LICERIO, obispo y confesor.—San Licerio se conjetura que fué francés. Desde su más tierna edad fué puesto en estudios. A su tiempo le ordenaron de sacerdote.

Estando la iglesia barinense sin pastor, fué elegido Licerio obispo de ella, la cual gobernó santísimamente.

Habiendo gobernado su iglesia barinense cuarenta y cuatro años, murió, siendo tenido por todos como un santo.

SECCION OFICIAL

LA «GACETA»

Sumario.

ESTADO.—Real decreto concediendo honores de jefe superior de Administración civil, libre de gastos, a D. Francisco del Río Joan, ingeniero jefe de Administración de cuarta clase, en la sección Colonial de este ministerio.

MARINA.—Real orden concediendo la cruz de segunda clase de la Orden del Mérito Naval, con distintivo blanco, pensionada, al capitán de corbeta D. Antonio López Cerón, comandante del cañonero *Temerario*.

FOMENTO.—Real orden autorizando a la Dirección general de Agricultura, Minas y Montes para que proceda a celebrar la subasta para contratar la construcción de 38 casas para colonos en la dehesa Hato de la Carne, de Jerez de la Frontera (Cádiz).

ADMINISTRACION CENTRAL.—Estado.—Subsecretaría.—Sección de Comercio. Anunciando la reclusión en el manicomio de Santiago de Chile de la súbdita española Martina Barinaga y Madariaga.

Gracia y Justicia.—Dirección general de los Registros y del Notariado.—Orden resolutoria del recurso gubernativo interpuesto por el notario de Santander D. Ramón López Peláez, contra la nota del registrador de la propiedad del mismo partido puesta en una escritura de partición.

Hacienda.—Dirección general de la Deuda y Clases pasivas.—Señalamiento de pagos.

Instrucción pública.—Subsecretaría.—Convocando a oposiciones para proveer en los turnos que se expresan las cátedras que se mencionan, vacantes en las Escuelas de Veterinaria que se indican.

Dirección general de Bellas Artes.—Convocando a oposiciones para proveer la plaza de profesor numerario de Tecnología de la Construcción y Arquitectura legal, vacante en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid.

—Idem id. para proveer la plaza de profesor numerario de Cálculo infinitesimal y Electroscopia y Máquinas, vacante en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid.

—Idem id. para proveer la plaza de profesor auxiliar del primer grupo, Cálculo infinitesimal, Mecánica racional, Resistencia de materiales, Hidráulica y Electrotécnica y Máquinas, vacante en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid.

—Idem id. para proveer la plaza de profesor auxiliar del cuarto grupo, Construcción, Tecnología y Arquitectura legal, vacante en la Escuela Superior de Arquitectura de esta corte.

Viaje de excursión a la ciudad de Béjar

Con motivo de los grandes festejos que han de celebrarse en Béjar el domingo 29, ha organizado la Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España un viaje de excursión con billetes de segunda y tercera clase, a precios extremadamente reducidos desde varios puntos de su red a aquella interesante ciudad, siendo los precios de dichos billetes desde la estación de Madrid-Delicias a Béjar y regreso de 14,55 pesetas en segunda clase y 10,90 pesetas en tercera clase.

Estos billetes se expedirán en la estación de Madrid-Delicias y en el despacho central de la Compañía, Alcalá, número 14, los días 27 y 28 del corriente. Los excursionistas deberán salir de Madrid por los trenes mixto o

LOS HOMBRES AGUILAS

El más audaz de los vuelos del aviador Gilbert

«El aviador francés Gilbert, que el 27 de junio, a consecuencia de una avería de motor, tuvo que aterrizar en Suiza, donde estaba internado, consiguió evadirse, y regresó la noche pasada a París.» (De un telegrama fechado el 23.)

¡Se escaparán! ¡Se escaparán!

Un aristócrata de mi tierra, ya fallecido, hombre de muy agudo ingenio, con cuya amistad he de honrarme, tenía por costumbre trasnocharse. Cada día de su vivienda la cárcel. La cárcel era un edificio en ruinas, falto de toda seguridad. El noble noctámbulo preguntaba invariablemente todos los días al sereno, cuando éste, de madrugada, acudía a franquearle la puerta: «¿Se han escapado los presos?» Contestación negativa del sereno, y afirmación categórica del trasnochador: «¡Se escaparán! ¡Se escaparán!» Un día, el agente nocturno, sin dar tiempo a que la pregunta sacramental fuese formulada, recibió al aristócrata con esta noticia: «¿Sabe usted, señorito, que se han escapado los presos?»—«¡Ya te lo decía yo!»—respondió tranquilamente mi viejo amigo. Y se metió en su casa.

Recordé para mis adentros este sucedido hace unos quince días, al leer en cierto periódico de París un despacho de Lausana, que decía poco más o menos: «La noticia de la tentativa de evasión del aviador Gilbert, internado en Suiza, en Andermatt, ha sido desmentida oficialmente.» Sonreí y exclamé: «¡Se escapará! ¡Se escapará!» Y ya ven ustedes.

Antiguamente se decía: «¿Quién pondrá puertas al campo?» Hoy, descubierta el modo de surcar los aires, ¿de qué serviría poner puertas al campo? La fuga de Gilbert la esperaba yo como el aristócrata de mi historia esperaba la de los reclusos en la cárcel de su pueblo. ¿Quién es capaz de concebir a un águila enjaulada, ni menos enjaulada por muchos días?

Gilbert, que figura en primera línea entre los más notables aviadores franceses, había realizado ya, antes de la guerra y durante la guerra, vuelos asombrosos. Este de ahora ha sido indudablemente el más audaz, dadas las condiciones de reclusión en que el hombre pájaro se encontraba.

La carrera de Gilbert.

Gilbert, como la mayoría de los aviadores, tuvo principio muy humilde. En Clermont-Ferrand, donde naciera, trabajaba como obrero en la fabricación de automóviles. Comenzó a ejercitar en la aviación, y por su audacia maravillaron a las gentes las primeras ascensiones aéreas que hizo.

El 9 de marzo de 1913, pilotando un monoplano, efectuó la travesía París-Lyon en cuatro horas. La velocidad media fué de cien kilómetros por hora. El recorrido que de regreso realizó el 28 del mismo mes superó a todos los alcanzados hasta entonces de velocidad en línea recta: 126 kilómetros 500 metros por hora, recorriendo los 400 que a vuelo de pájaro—y de aeroplano—separan a Lyon de París en tres horas y diez minutos. En realidad, la velocidad media por hora debió oscilar entre 135 y 140 kilómetros. Dos tercios del recorrido hizo los azotado por abundante y continua lluvia. Hubo de desviarse hacia la izquierda, recorriendo 50 kilómetros de más. Venció al tren en velocidad y en precio. Sesenta litros de esencia y cinco litros de aceite consumidos, valían menos que un billete de tercera. Y de paso demostró que la lluvia no es factor que impida el vuelo del aeroplano en largas distancias.

De París a Vitoria.

Más importante fué el vuelo realizado por Gilbert el 24 de abril de 1913: de París a España, sin escala. Para llegar a Vitoria empleó ocho horas y veintitrés minutos, mientras el rápido invierte quince.

El aviador Daucourt, que ya posela la Copa Pommeroy por su viaje Valenciennes-Biarritz (850 kilómetros), volvió a ganarla el 16 de abril de 1913 con su viaje, en una jornada, de París a Berlín (950 kilómetros en línea recta), saliendo de Buc a las cinco horas y cinco minutos de la mañana, llegando a Berlín (aeródromo de Johannisthal) a las seis horas treinta y cinco minutos de la tarde, habiendo seguido la ruta París-Lieja-Hannover-Berlín.

Dos aviadores, Legagneux y Gilbert, se propusieron disputar a Daucourt la Copa Pommeroy. El día ya mencionado partieron de Villacoublay a las 4 h. 48 m. 30 s., y a las 5 h. 7 m., respectivamente; Legagneux, a bordo de un monoplano; Gilbert, a bordo de un biplano de nuevo modelo, del que no existían más que dos ejemplares, aparato de 16 metros cuyas alas se diferenciaban ligeramente del tipo corriente a la sazón.

Legagneux llevaba 130 litros de esencia, proponiéndose avituallarse en Poitiers o Angulema. Gilbert cargó su aparato con 240 litros de esencia y 30 litros de aceite. No consumiendo su motor más que 18 ó 20 litros de esencia por hora, le aseguraba una posibilidad de vuelo de doce horas. Y el viento Norte, que incitaba a los aviadores a tomar el camino de España, en lugar del de Varsovia, elegida una semana antes, daba a Gilbert la esperanza de poder comer por la tarde en África sin haber tenido que hacer escala. A partir de Orleans sopló viento Oeste y fallaron los cálculos de los aviadores.

Legagneux llegó hasta Barbezieux. Se detuvo para almorzar, y telegrafió anunciando que desistía del viaje, molesto por el viento y la lluvia, y tomaba el tren para regresar a París.

Andre - de - Cubzac, Romorantin, Angers, Evreux y Calais.

Gilbert, apenas curado de una grave herida que se produjo en la cabeza a principios del mes de abril ensayando un hidroaeroplano, abrió el fuego. Salió de Villacoublay en un monoplano el 8 de junio, a las 3 h. 1 m. 20 s. 2/5 de la mañana, y volvió el 9 al mismo aeródromo a las 18 h. 37 m. 12 s. 4/5 habiendo efectuado el recorrido total en 39 h. 35 m. 42 s. 2/5.

La velocidad media comercial fué de 80 kilómetros por hora. La velocidad real, deducidas siete horas de detención en Mirande, tres horas para los aprovisionamientos en cuatro etapas, y hora y media para los descensos en los diez puntos de comprobación, ó sea un total de 11 horas y media, fué de 107 kilómetros por hora.

Refiriendo poco después sus impresiones, decía Gilbert:

«Este viaje representa la distancia que hay de París al Cabo Norte; de París a Nijni-Novgorod; de París al Cabo Blanco; es, en una palabra, igual a la travesía del Atlántico. Apenas salí de París empezó a acompañarme la lluvia. A intervalos casi regulares, cada veinte minutos, entraba en una nube. Unas veces era de agua. Otras de granizo. Hubo un instante en que experimenté la sensación de que un grueso granizo me paría el labio. La hélice, que hizo millares de revoluciones en el agua helada, conserva aún las huellas. Cuando el sol se mostraba, ¡qué hermoso era aquello! Quisiera saber escribir para contar todas las bellezas sobre las que pasaba velozmente; las delicadas campiñas de la Champagne y la Bourgogne; el admirable valle del Rodano; el Mediterráneo, que vela azulear a lo lejos; los Pirineos coronados de nieve; el Océano pajizo; los jardines del centro; después la Normandía, a la que tanto quiero; y el Canal de la Mancha. ¡Qué sucesión, en tan pocas horas, de regiones, de horizontes, de aspectos! Me tomé un descanso breve. A las tres volví a salir iluminado por la luna. El espectáculo era magnífico. Poco a poco, el sol comenzó a brillar sobre los montes y el Océano. Los puntos de comprobación los encontré admirablemente. Llevaba un mapa de 15 metros, que desarrollaba a medida que la tierra huía bajo el aparato. Excepción hecha de Reims, no conocía ninguna estación de descenso; pero las indicaciones estaban tan bien hechas, los terrenos tan bien trazados, que no podía equivocarme. Estoy convencido de que una prueba como ésta debe fomentar el gusto del turismo aéreo. Sería preciso ser ciego para no darse cuenta del encanto de semejante viaje. El país de Francia en aeroplano: he ahí el ideal.»

Bombas sobre Friedrichshafen.

Y llegó la guerra. Y Gilbert, como todos sus compañeros de profesión, se alistó en el ejército y quedó formando parte de la escuadra aérea. Inútil sería pretender seguir los pasos de éste y de los demás aviadores en este tiempo. Las proezas de cada cual sólo serán conocidas cuando la guerra acabe. Ahora, no. «Un aviador» ó «nuestros aviadores» son los únicos rasgos que aparecen en las informaciones, sean oficiales ó privadas. Guárdese con sus movimientos la misma reserva que corresponde a las unidades del ejército terrestre. La excesiva propalación de noticias del año 70 fué evidentemente, con vistas a la guerra actual, una gran lección para los franceses. De cuando en cuando aparecen en el *Diario Oficial* menciones de aviadores determinados. Y, ó no se puntualizan sus hechos y lugares en que tuvieron lugar, ó si se puntualizan es porque quedaron muy lejos y no puede su publicidad tener influencia en la marcha de operaciones sucesivas. Limitémonos, por tanto, a consignar que Gilbert sirvió a su patria durante once meses, sin perjuicio de saber algo más por él mismo cuando de sus quejas al aire en la reclusión a que le llevaron circunstancias adversas.

Ello fué que el día 27 de junio de este año recibió orden de ir a lanzar bombas sobre los cobertizos de zeppelins de Friedrichshafen. La orden fué cumplida; pero al regreso una avería del aparato le hizo descender cerca de Rheinfelden, en territorio suizo, y las autoridades helvéticas le internaron por el tiempo que durase la guerra. Los diarios de París no dieron el nombre del aviador que había realizado aquella hazaña hasta que se supo que Gilbert había sido internado en Suiza.

Gilbert, que siente como nadie la comereón de referir a los periodistas todas sus andanzas, hizo bien pronto a un redactor de *La Gaceta de Lausana* el siguiente relato:

«Recibí el 27 de junio la orden de ir a bombardear cierta parte de la fábrica de zeppelins en Friedrichshafen. Salí de X... muy de mañana, ocupando yo solo un monoplano portador de bombas. Como el aparato no estaba armado de ametralladora, uno de los más célebres aviadores franceses me escoltó, durante la primera parte del trayecto, con un aeroplano de combate. Costé el Rhin, teniendo cuidado de evitar la orilla suiza y manteniéndome a gran altura. Seguí el valle del Wutach hasta Blumberg, desde donde fui directamente hacia Radolfzell, Constanza y Friedrichshafen. Me remonté a 3.600 metros sobre nubes en vedijas, que me ocultaban una parte del campo visual. Un intenso cañonero me acompañó. Los proyectiles de los shrapnells llegaban más arriba del aparato, cuando en general la zona de vulnerabilidad para un avión es de 2.500 metros próximamente. Tomé algunas instantáneas de los proyectiles que estallaban a mi alrededor. La altura que alcanzaban permite conjeturar que la fábrica de zeppelins está provista actualmente de cañones especiales de muy largo alcance vertical. Habiendo divisado la parte que me había sido designada, dejé caer cuatro bombas. Las nubes me impidieron comprobar exactamente el resultado obtenido; pero creo haber triunfado en mi empresa. Cumplido el deber, me dirigí hacia el Oeste. Pronto me di

La vuelta de Francia.

En 1914 fué establecido el premio de «La vuelta de Francia». El aviador que el 31 de diciembre de dicho año hubiese efectuado el recorrido en el menor tiempo, ganaría una suma de 20.000 francos. El programa era éste: salir de un aeródromo versalles (Villacoublay, Buc, Saint-Cyr, Châteaufort, Toussus-le-Noble) a cualquier hora y volver lo más rápidamente posible, después de haber efectuado un recorrido de 3.000 kilómetros sobre territorio francés, pasando por los puntos de comprobación siguientes: Péron, Reims, Saint-Dizier, Gray, Joigny, Beaune, Vienne (Ysère), Nîmes, Pau, Saint-

