

Para ser útiles, anulemos OTRA HAZAÑA DE LAS ARMAS AEREA Y SUBMARINA ALEMANAS

COMENTARIO, DESDE VENECIA

lo escéptico

Treinta y cinco mercantes angloamericanos, que desplazaban 270.000 toneladas, y seis buques de guerra, destruidos en el océano Glacial Ártico

Posición de España en el cine europeo

Por Francisco CASARES

En Stalingrado continúan los combates con la misma violencia de las jornadas últimas

CUARENTA Y CINCO BARCOS MERCANTES COMPANIAN EL CONVOY ATACADO

De los barcos que se ha logrado salvar, algunos están averiados gravemente. GRAN CUARTEL GENERAL DEL FUHRER. - Comunicado especial. - El Alto Mando de las fuerzas armadas alemanas comunica: "Después de la completa destrucción de un importante convoy en el océano Glacial, entre los días 7 y 7 de julio de 1942, nuevamente, el 13 del corriente mes, se efectuó un intento británico para encaminar otro enorme convoy, protegido por poderosas unidades navales, hacia un puerto soviético, franquizado en el océano Glacial. En un intento de las mismas condiciones atmosféricas, que permitían navegar al convoy siguiendo una ruta situada muy al norte. Formaciones de bombarderos y submarinos alemanes han atacado y destruido este convoy, que se componía de 45 buques mercantes, en combates que se prolongaron durante varias jornadas y se sostuvieron con un gran espíritu de sacrificio.

altura del cabo Espichel. Un barco de pesca portugués ha recogido a veintiseis hombres de los cuarenta y cinco que se componía la expedición. - EFE.

El "Ravenspoint" llevaba material de guerra

ROMA, 20. - El buque británico "Ravenspoint", hundido en la bahía de Gibraltar por los medios alemanes de asalto, llevaba—según declara la agencia Sifian—un cargamento de material de guerra destinado a un puerto del golfo de Guinea y formaba parte de un convoy constituido en el mismo Gibraltar. - EFE.

LOS BOLCHEVIQUES, ARROJADOS DE VARIAS POSICIONES EN LA REGION DEL TEREK

Sangrientas pérdidas soviéticas en Voronej. GRAN CUARTEL GENERAL DEL FUHRER. - Comunicado del Alto Mando de las fuerzas armadas alemanas: "En la región del Terek las tropas alemanas han arrojado al enemigo de varias posiciones fortificadas. Continúan los combates con la misma violencia en el sector de Stalingrado. Los ataques de diversión emprendidos por el enemigo en el sector norte del frente han fracasado. Han sido rechazados, con sangrientas pérdidas para el enemigo, los ataques de éste en el sector de Voronej y en combates cuerpo a cuerpo. - EFE.

La lluvia ha encharcado los caminos en el sector de Kief

BERLIN, 20. - El Alto Mando comunica los siguientes detalles acerca de la lucha en el sector central del frente oriental: "Al norte y al este de Voronej, los bolcheviques prosiguieron en el curso del día 18 de septiembre sus ataques, apoyados por fuerzas considerables, contra la cabeza de puente de aquella ciudad; se libraron encarnizados combates cuerpo a cuerpo y el enemigo fué rechazado. Al sudeste de Orel, las tropas alemanas han rechazado violentos ataques del adversario, realizados sobre todo por elementos blindados que se repitieron hasta cuatro veces. La defensa se vio estorbada por el mal tiempo restante, pero ello no impidió fueran hechos fracasos todos los intentos enemigos con grandes pérdidas para el atacante. En el sector de Rief, los bolcheviques no han prosiguido sus sistemáticos ataques; los de los últimos días, en que los bolcheviques sufrieron cuantiosas bajas y pérdidas de material, han constituido para ellos un sensible elemento de debilitación. También en este sector han aumentado la actividad de la lluvia y temporal y el consiguiente encharcamiento de los caminos ha imposibilitado las operaciones de envergadura. - EFE.

En recuerdo de los combates de Kollaa

HELSENKI, 20. - Los campos de batalla de Summaj, Muolaa, Taipale y Kollaa, en que se libraron durante la guerra del invierno 1939-40 las luchas más duras que jamás sostuvo Finlandia, quedarán, en recuerdo de aquella campaña, en su estado actual, con sus ruinas, sus trincheras y sus bloques. Esta decisión obedece a una petición de la Unión Ca. (Continúa en tercera página)

Comentarios alemanes al comunicado especial del sábado. Ligazón directa entre la guerra naval oceánica y la lucha en el frente del Este

BERLIN, 20. - El nuevo hundimiento de 100.000 toneladas de barcos mercantes enemigos por los submarinos alemanes, anunciado en un comunicado especial el sábado, es calificado por el "Völkischer Beobachter" de hoy domingo como un hecho especialmente notable, pues dichos hundimientos no se han efectuado únicamente en ambas costas del océano Atlántico, del San Lorenzo, de la costa occidental africana, sino también en el océano Glacial Ártico, que es uno de los parajes en que los submarinos alemanes luchan contra la navegación enemiga, por primera vez después de la gran batalla contra un convoy a principios del mes de julio. "Este es—pone de relieve dicho diario—el primer indicio de que los ingleses y los norteamericanos, en vista de los recientes fracasos de sus operaciones de los meses de mayo y junio, se han visto precisados a cambiar de nuevo transportes, después de un intervalo de dos meses, con destino a los puertos septentrionales de la Unión Soviética. "Esta ligazón directa entre la guerra naval oceánica—añade el diario—y la lucha en el frente del Este se manifiesta muy claramente en las acciones contra los buques de aprovisionamiento de material de guerra angloamericanos en el océano Glacial Ártico. La acción submarina alemana reducida con el hundimiento que provocó estos suministros de material de guerra,

Prosigue el avance alemán dentro de Stalingrado

BERLIN, 20. - Durante los encarnizados combates en los que en el curso de la jornada de ayer prosiguió su avance dentro de Stalingrado, el ejército alemán, importantes formaciones de Stukas, aviones de combate y cazas arrojaron—según declaran—los centros militares de Berlín—bombas de gran calibre contra las posiciones y centros de resistencia habitados por los bolcheviques de los soviets; igualmente fueron objeto de continuos ataques los servicios de aprovisionamiento rojos. - EFE.

No es cierto que haya muerto el general von Kleist

GRAN CUARTEL GENERAL DEL FUHRER. - Adición al comunicado del Alto Mando de las fuerzas armadas alemanas: "El Alto Mando de las fuerzas armadas alemanas comunica igualmente que la noticia oficial soviética de haber hallado la muerte en el campo de batalla el coronel general von Kleist no responde a la realidad. - EFE.

Mil quinientos muertos bolcheviques en un sector finlandés

HELSENKI, 20. - Comunicado militar finlandés: "En los frentes de tierra ha habido la habitual actividad de los ejércitos de ambos países. En el sector meridional del frente este, el enemigo, después de tener en los tres últimos días más de 1.500 muertos, ha abandonado sus ataques. En el frente naval no hay novedades que registrar. La aviación enemiga ha arrojado bom-

Cinco carabelas

Cinco carabelas blancas—la "Trinidad", "San Antonio", "Concepción", "San tiago" y "Victoria"—abandonaban el puerto de Sanlúcar, en demanda del Occidente, el día 20 de septiembre de 1519. De las cinco naves solamente una—la "Victoria"—habría de regresar a los tres años, después de mediarle al mundo la cintura. De los 237 hombres que sumaban las cinco tripulaciones, únicamente 18 regresaron a España. Solo estas cifras dan idea de la gigantesca aventura de aquellos argonautas, que, guiados por Fernando de Magallanes, sabieron a buscar un paso a través del continente americano hacia las islas de la especiería. Al fin cruzaron el estrecho de Todos los Santos y dieron bautismo a la inmensidad virgen del Océano Pacífico. En el horizonte lejano quedaban las islas Desventuradas, las islas de los Ladrones y solitarias tierras inhóspitas hasta que la expedición arribó al archipiélago filipino. Muerto Magallanes, Juan Sebastián Elcano—el marinero de Guetaria—tomó a su cargo la expedición. La única nave superviviente, la "Victoria", regresó a España por la ruta de los portugueses. Traía en su historia 14.000 leguas de viaje; sus velas habían visto islas extrañas, aventuras gigantes y tornados terribles. Pero la "Victoria" fué la primera nave que dió la vuelta al mundo, que trujo segura noticia de la forma esférica de la tierra y que halló un nuevo paso hacia el Oriente.

Interesantes detalles del ataque al convoy. Este era el mayor de cuantos intentaron llegar a puerto soviético

BERLIN, 20. - El Alto Mando de las fuerzas armadas alemanas da los siguientes detalles acerca de la dispersión de un importante convoy angloamericano en aguas del océano Glacial Ártico registrado por el comunicado oficial: "El convoy adversario que acaba de ser aniquilado en el curso de un ininterrumpido ataque de seis días llevado a cabo por los submarinos y aviones de combate alemanes, era el mayor de cuantos intentaron llegar a puerto soviético. El convoy adversario que acaba de ser aniquilado en el curso de un ininterrumpido ataque de seis días llevado a cabo por los submarinos y aviones de combate alemanes, era el mayor de cuantos intentaron llegar a puerto soviético. El convoy adversario que acaba de ser aniquilado en el curso de un ininterrumpido ataque de seis días llevado a cabo por los submarinos y aviones de combate alemanes, era el mayor de cuantos intentaron llegar a puerto soviético.

Once aparatos soviéticos derribados al este de Voronej

BERLIN, 20. - Once aviones bolcheviques han sido derribados en combates aéreos sobre la región al este de Voronej, según declaran los centros militares de la capital del Reich. - EFE.

COLABORACION

Palabras de un pescador

Por Román ESCOHOTADO

Una mañana de abril o mayo de 1707 ascendí aguas arriba del río Fulda, que en el Elba reposa, un barco de pesca alemán para, siempre que me curaba la corriente ya había navegado mares anchos lejanos, procelosos, en la encendida mente de Dionisio Papin. Imaginó un sabio francés del XVIII; casi del XVII. Había estudiado mucho. Fué profesor en Cassel y en Marburgo. En los anochecer silenciosos de su cerrado cuarto de trabajo—antigua residencia del landgrave de Hesse—, los viejos sabios libros de ciencias matemáticas trabajaban con el ímpetu de las rudas tormentas. De aquellas soledades salió la extraña nave. La movían seis aspas de molino que empujaba el vapor de una rara caldera calentada con leña. Subió, lenta y risible, río arriba. La antia y poderosa "Corporación Marítima del Elba" que tomó aquella ardua navegación por una entorpe injuria, la destruyó más tarde con todo ensañamiento. Papin no fué el primero. En los lejanos días de la mitad del siglo XVI—y parece mentira—un español con una catalana, el Blasco de Garra; barcelonés, había hecho experiencias con un pequeño barco de vapor del que no guarda nada la memoria. Y tampoco fué el último que hubo de padecer el desdén de las gentes. Una tarde de otoño—final del XVIII—la Academia de Ciencias de París presenciaba la lenta, humeante, lastimosa subida de un barco de vapor agua arriba del Saona. Leve y Robert Fulton, siempre el que creó las líneas de vapores entre las dos ciudades de Filadelfia y Trento; Stevens y su "Clermont", que navegó de Nueva York a Albany, y el "Savannah", que salió de Georgia y echó el ancla en Irlanda, aun cuando navegó casi siempre a vela. El "Curacao", primero que hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta días. Casi a la vez que hacia al "Curacao" su viaje, un vaporcito inglés, el "Enterprise", hizo la travesía oceánica en un barco a vapor, con ruedas a dos bandos, de 430 toneladas, que fué botado en Dover para hacer el servicio del canal. Comprado por Holanda, en 1826, salió de Rotterdam y llegó a la Guayana en treinta





LA FIESTA NACIONAL "PELUQUERO"

TOROS EN MADRID

¿Qué buen toro el tercero de ayer? Como sería de bueno, que tres toreros del corte de Cagancho, Gitanillo de Triana y Curro Caro, ninguno de los cuales pasará a la historia por su arrojo, pudieran sentirse, al toro, sobrados de ánimo para hacerlo con toda tranquilidad, con absoluta quietud, con desahogo y con garbo.

Ninguno de los otros cuatro toros de Ignacio Sánchez—fracción de los antiguos "Trepasos", y más tarde "sangre de abeja"—presentó dificultades para la lidia. Segundo y quinto, si acaso, ofrecieron a Gitanillo de Triana de llegar bastante quedados al último tercio, de forma que requirieran que se les obligase mucho y desahogado para que el toro, sobrado de ánimo para hacerlo con toda tranquilidad, con absoluta quietud, con desahogo y con garbo.

Con él, la terna de espadas gustó de las muelas del éxito en el tercio de quintos: Curro Caro, por partida doble, en sus dos verónicas, y en el tercio de quintos de espadas; Cagancho, en dos verónicas y media majestuosas; Gitanillo, en otros cuatro lances que elevaron el clamor de los aplausos a un fragor de tempestad. Los tres hubieron de quitarse la montera para responder a la ovación unánime y atóndora.

Curro Caro se dio perfecta cuenta de la ocasión que se le preparaba y se dispuso a no desperdiciarla. Los primeros pases, por alto y por bajo, con la derecha, estuvieron francamente bien; tres naturales y uno de pecho por el valor intrínseco de su clasicismo, aunque adolecieron de algún defectillo de ejecución, mejoraron el conjunto de la faena; hubo algunos otros pases de estimable entonación, y cuando ya el toro, agotado, empezaba a ponerse gansopón, el acierto definitivo del trazo de una superior estocada, que puso el pañuelo en la mano del presidente, para complacer a quienes la pedían en premio a la desenvoltura y gallardía del protagonista del lance.

También el toro se lo merecía todo. Tan bueno fue, que el propio matador, al cruzarse con él en la vuelta al ruedo que a los dos se le hizo dar, le saludó con un gesto y le dirigió alguna frase, que no llegó a nuestros oídos, pero su sintonía sería de obligado y cordial reconocimiento: "Adios, amiguito, ¡Muchas gracias!". Verdaderamente, "Pelucero" fue un regalo de esos que de cuando en cuando salen a los ruedos en obsequio y para deleite de los aficionados a toros.

EL DE TANDA

remito con dos pinchazos y media estocada. OVIEDO.—A beneficio de la Cruz Roja. Novillos de Pinedo, medianos, medianos. Del Pino, muy bien en su primero y regular en el otro. (Oyo aplausos). Manolo Escudero, muy valiente en su primero, manso, del que cortó las orejas, y voluntarioso en el otro. Valencia estuvo valiente. Fué aplaudido.

LOGROÑO.—Orejas y avisos.—Cinco novillos de Antonio Luis Sánchez, cuatro de los cuales fueron bravos y uno manso, y otro novillo de Bernaldo de Quirós, que dió mal juego. Julián Marín toró de capa muy valientemente a sus dos enemigos. Con la muleta dió muy buenos pases. Con el estoque, breve en uno y muy bien en el otro. Luis Bienvenida no hizo nada con el capote. Con la muleta empezó bien su primera faena, pero luego fué a menos. Matando, breve. En el otro estuvo mejor como torero, pero entró a matar siete.

Albacin, superior en el tercio, del que cortó las orejas, y pesado con la espada en el último, en el que oyó dos avisos. MINGLANILLA.—Orejas a Chalmeta. Se lidiaron cuatro novillos de Jiménez Garrido, que fueron bravos. Pepe Chalmeta tuvo una gran tarde. En los cuatro novillos estuvo superior, sobresaliendo en la faena al tercero, arcaística y variada. A este novillo lo mató el mismo torero, pero en el tercio de quintos, también cortó las orejas al segundo y al cuarto. Fué sacado en hombros de la plaza.

ZARAGOZA.—Uno mal y dos bien.—Novillos de Clairac, aceptables. Rafael Boni estuvo mal en los suyos y fué silbado. Choni, muy bien en los dos. Petición de oreja en uno y vuelta al ruedo en el otro. Galitio Chico también se portó bien y fué aplaudido en sus dos novillos.

BENAGUACH.—Exito de Paquito Pérez.—Los novillos de Buenabarba (2) fueron buenos y dieron ocasión a Paquito Pérez para obtener un señalado triunfo. Estuvo muy bien en todo con capa, muleta y estoque, y cortó las orejas al primero y las dos orejas y el rabo al segundo. Luis Domingo también cortó las orejas de uno de sus novillos. En el otro estuvo bien. Ambos salieron en hombros.

ALBACETE.—Un novillo de Federico y cinco de Pascasio Quirós, que cumplieron. Nella, valiente y voluntarioso simplemente. Mata, valiente. En su segundo estuvo mejor. Parejo hizo dos buenas faenas, aunque no estuvo acertado al matar.

TORRALBA DE CALATRAVA.—Novillos de Ayala, aceptables. Manuel Boni, superior, cortó las orejas de los dos suyos. Dorado, valiente en uno y mediano en otro. Oyó un aviso. GRANADA.—Tres novillos de Moreno y uno de Peñayo, buenos.

REPORTAJES DE LA "HOJA"

LA ZARZUELA ESPAÑOLA EN CHILE

El día 18 de septiembre celebra Chile su fiesta nacional. Los científicos que el país hermano conmemora en esas fechas en el plano de actualidad los viejos recuerdos, llenos de españolismo, en las costumbres chilenas, que son como una llama constante que constantemente se alimenta por la Madre Patria. En esta ocasión queremos nosotros recordar que las ciudades de Santiago y de Iquique, en su conjunto, son la zarzuela española, la zarzuela de la vida y costumbres de la Península, llegando a tener tal cantidad de adeptos que constantemente se encuentran compañías de este género, no ya en las grandes ciudades citadas, sino esparcidas por el resto del país.

Desde la compañía de Villalonga hasta que llegó a Chile, por primera vez, el baritono Sagi Barba, desfiló numerosas formaciones líricas. Citaremos—posiblemente algún viejo aficionado las recuerde—a las compañías de Jaques, Allu-Solari, Masferrer, Falga—donde figuraba Pepe Vía como bajo—Serrano, Orejón, Astor, Barrera, Días Peraldo—esta última que comienza el siglo—y después Torrijos, Florit-Benach, otra vez Sagi Barba en compañía del gran bajo José Mardones, Manuel Casas, Romo-Viñas, Amadeo Vives, Santa Cruz, Casenave, Felisa Herrero, Luis Calvo, etc.

Desde la compañía de Villalonga hasta que llegó a Chile, por primera vez, el baritono Sagi Barba, desfiló numerosas formaciones líricas. Citaremos—posiblemente algún viejo aficionado las recuerde—a las compañías de Jaques, Allu-Solari, Masferrer, Falga—donde figuraba Pepe Vía como bajo—Serrano, Orejón, Astor, Barrera, Días Peraldo—esta última que comienza el siglo—y después Torrijos, Florit-Benach, otra vez Sagi Barba en compañía del gran bajo José Mardones, Manuel Casas, Romo-Viñas, Amadeo Vives, Santa Cruz, Casenave, Felisa Herrero, Luis Calvo, etc.

Sagi Barba debutó en Chile el año 97

Desde la compañía de Villalonga hasta que llegó a Chile, por primera vez, el baritono Sagi Barba, desfiló numerosas formaciones líricas. Citaremos—posiblemente algún viejo aficionado las recuerde—a las compañías de Jaques, Allu-Solari, Masferrer, Falga—donde figuraba Pepe Vía como bajo—Serrano, Orejón, Astor, Barrera, Días Peraldo—esta última que comienza el siglo—y después Torrijos, Florit-Benach, otra vez Sagi Barba en compañía del gran bajo José Mardones, Manuel Casas, Romo-Viñas, Amadeo Vives, Santa Cruz, Casenave, Felisa Herrero, Luis Calvo, etc.

El repertorio representado

Puede decirse, sin temor a equivocación, que todo cuanto se estrenó en Madrid fué representado después en Chile. La lista que tenemos sobre nuestra mesa comprende todas las obras que aparecieron en los escenarios madrileños desde mediados del siglo pasado hasta el año 1925. Enumerarlas sería, además de ocioso, demasiado largo, pues todos los que se interesan por nuestro primitivo género músico-teatral las conocen de sobra, siendo innecesario reproducir la interminable relación. La historia de la zarzuela española en Chile se tan completa como lo es en España. Esto hablo el maestro Amadeo Vives, que en el primer acto de la zarzuela española en Chile se tan completa como lo es en España. Esto hablo el maestro Amadeo Vives, que en el primer acto de la zarzuela española en Chile se tan completa como lo es en España. Esto hablo el maestro Amadeo Vives, que en el primer acto de la zarzuela española en Chile se tan completa como lo es en España.

El eminente músico español Emilio Arrieta, autor de "Marina" y otras zarzuelas famosas, cuyo género cultivó con gran fortuna

El eminente músico español Emilio Arrieta, autor de "Marina" y otras zarzuelas famosas, cuyo género cultivó con gran fortuna. En la temporada de 1897-98 hace su aparición la primera compañía, que se dedica más de lleno al género y acomete la interpretación de piezas de mayor aliento. En ella figuran ya voces de tenores y baritonos, tipos de las diversas cuerdas, aunque todavía las segundas partes, especialmente los coros, dejan algo que desear, porque hasta ese momento han sido comparadas de "verso", que de la noche a la mañana se ven convertidos, por el empuje de la aceptación que tiene la parte lírica en el teatro, en coristas, que le determinan un repertorio sin haber pasado antes por una escuela de canto.

La primera compañía de Zarzuela en Santiago

En la temporada de 1897-98 hace su aparición la primera compañía, que se dedica más de lleno al género y acomete la interpretación de piezas de mayor aliento. En ella figuran ya voces de tenores y baritonos, tipos de las diversas cuerdas, aunque todavía las segundas partes, especialmente los coros, dejan algo que desear, porque hasta ese momento han sido comparadas de "verso", que de la noche a la mañana se ven convertidos, por el empuje de la aceptación que tiene la parte lírica en el teatro, en coristas, que le determinan un repertorio sin haber pasado antes por una escuela de canto. El hermano José Cortés y su esposa, María Domínguez, son los primeros en presentarse exclusivamente interpretando zarzuelas. Cortés era un artista de "mucho tablas" que había colaborado, en Madrid, al resurgimiento de las primeras obras de este género, anteriores al triunfo definitivo que en 1851, obtuvo "Jugar con fuego", obra que le determinó su salida y su regreso a Chile, formando el gusto de los auditores, que, a partir de este momento, sentirán una marcada predilección por la música netamente española en el teatro. No tardaron en formarse otras compañías, donde se encontraban artistas que ya llevaban cierto renombre de su país, como eran la primera dama Ventura Muñiz el baritono Juan Martín, que en el mundo Nuevo por La Habana, estrenando allí "Jugar con fuego", y que más tarde llegaron a Chile. Pero no siempre el éxito era el mismo. Las viejas crónicas nos hablan del fracaso que constituyó "El domo azul", zarzuela, de Arrieta, de grandes dificultades, cuyo pa-

Problemas del subsuelo de Madrid

Hay que estudiarlo con interés para evitar posibles catástrofes

Pocas poblaciones hay en el mundo que ostenten tantos "apellidos" como Madrid. Es la Villa del Oso y del Madroño, la de los Manzanares, la de las Siete Estrellas, la de las Siete Colinas, y como ahora "está en desuso, la denominación de la Villa y Corte. Todos los "apellidos" tienen su razón de ser, incluso el de Corte; pues, aunque la realeza no radica en la Villa, en ésta se halla la primera magistratura del Estado, que, a los efectos de la gobernación del país, cumple funciones soberanas. Es la Villa del Oso y del Madroño porque en sus terrenos ha sido el antiguo Banco y lanzarías, elevándose, por las esas ferias y esas plantas, es del Manzanares, porque la baña el río de ese nombre; es de las Siete Estrellas, porque el escudo municipal está orlado por la constelación que acompaña el Carro celeste; es de las Siete Colinas, porque en otras tantas alturas que señalan, aproximadamente, los linderos del viejo casco de la ciudad.

Las Siete Colinas madrileñas son poco conocidas. Antes se mencionaban de vez en cuando; ahora se las cita apenas, casi ninguno sabe cuáles son. El mismo Núñez de Prado las trae a colación porque le da pretextos para equiparar Madrid con Roma, que descansaba sobre el mismo número de colinas. Las colinas de Madrid no deben tomarse simplemente como tema literario; son indicaciones preciosas de su antigua topografía, que sirve de guía para estudiar la formación y desenvolvimiento de Madrid, en particular lo que denominamos su "subsuelo urbano".

Esas alturas fueron en tiempos los pilotes o columnas de Madrid. Era la de Palacio o Alcazar, Villistas, Rastro, San Sebastián, San Ildefonso, Santo Domingo y Salasia. La mayoría han desaparecido o las han desfigurado. Se explica que no se hable de ellas, de la que resta más vestigios es de la de Palacio, la cresta militar en que cristalizó la primera cellula de la Villa. Las otras han sido borradas total o parcialmente por efecto de los desmontes que se han hecho en sus cumbres y de los rellenos efectuados en los barrancos y vaguadas que separaban los cerros.

El que quiere estudiar la morfología de Madrid es forzoso que averigüe, en la medida que sea factible, su primera topografía. Y que se documente acerca de su subsuelo, particularmente de sus transformaciones, lo que quizás arbitrariamente denominamos "subsuelo urbano". De lo que creó la Naturaleza poseemos noticias, gracias principalmente a los trabajos del ingeniero geógrafo don Casimiro del Prado, y de la Comisión del mapa geológico de España, sobre la constitución geológica de nuestra urbe. Sabemos que Madrid descansa en terrenos cuaternarios y terciarios, y hasta los que cubren unos y otros. Pero del subsuelo que cubren y que forman el vecindario anárquicamente derramados los cabezos de las alturas y terraplenados de desniveles, cubriendo con tierras y cascos arroyos, caseríos medio demolidos, estableciendo servicios urbanos subterráneos—de agua, alcantarillado, alumbrado, riegos, el "Metro", etc.—tenemos informaciones muy deficientes.

Consta que Madrid fué siempre rica en aguas. Emplazado en las estribaciones de la sierra carpetana, poblada de arroyos, el precioso líquido ha corrido—y corre—copiosamente por su superficie y por su subsuelo. Los historiadores más antiguos escriben: "Madrid en su origen consistió de fango y fundada sobre agua", aludiendo a las piedras berroqueñas de sus murallas primitivas y a los múltiples arroyos y arroyuelos que surcaban su perímetro. "Magerit", en opinión de algunos, es palabra árabe, que significa "venas o conductos de agua". Y López de Hoyos, en el ambiente que atribuyó a Madrid—dos piedras echando chispa golpandras por un establon—escribió esta leyenda: "Fui sobre agua edificada, mis muros de fuego son; esta es mi insignia y mi blasón. No obstante esta notoria abundancia de agua, Madrid ha padecido sed durante largos espacios de tiempo, en particular desde que se instaló la Corte. Ha sentido sed, y a sus pies, a pocos metros de profundidad, discurrían caudales de aguas subterráneas, que entre capas de tierras calizas se perdían por lugares ignorados. Y a veces, aguas alumbradas, como las de los antiguos viajes, se han dejado perder abandonadas por la incuria edilicia. Pero no es el tema de la dotación del agua de Madrid el que nos interesa de momento. Lo que nos importa es que entre la superficie y el agua como elemento del "subsuelo urbano".

Las aguas, las subterráneas y las superficiales, las que discurren por cauces secretos o por conducciones debidas al ingenio humano, juegan papel trascendental en la infraestructura de la villa. De aquí la necesidad de estudiar el problema en sus diversos aspectos. El volumen de las aguas subterráneas es desconocido; se ignora la situación de sus cauces y cuando se tiene noticia de ellos, no se sabe la cantidad que con-

Para acometer el estudio del "subsuelo urbano" es menester conjugar otras instalaciones de diversa índole. Anotemos las que funcionan en el sector de la ciudad que nos ocupa. Allí están el túnel del Metropolitano, el que se proyecta utilizar para el directo de "tubo de la risa", las cañerías de gas, las líneas telefónicas, las varías de electricidad, amén de alguna otra de las que integran el "sistema nervioso intestinal" de la población. Estos elementos forman el "subsuelo urbano". Es indispensable aquilatar la importancia y estado de cada uno de ellos y someter su funcionamiento a una dirección única. Por otra parte, si no se procede de esta suerte, si se deja que la anarquía predominante que prevalece en los antinomios de los intereses particulares y los pugilatos de las pequeñas vanidades, sufrirá gravemente los servicios, con daño de los vecinos y con riesgo de que se produzcan verdaderas catástrofes. Como la vigilancia en las obras y Casimiro del Prado, y de la Comisión del mapa geológico de España, sobre la constitución geológica de nuestra urbe. Sabemos que Madrid descansa en terrenos cuaternarios y terciarios, y hasta los que cubren unos y otros. Pero del subsuelo que cubren y que forman el vecindario anárquicamente derramados los cabezos de las alturas y terraplenados de desniveles, cubriendo con tierras y cascos arroyos, caseríos medio demolidos, estableciendo servicios urbanos subterráneos—de agua, alcantarillado, alumbrado, riegos, el "Metro", etc.—tenemos informaciones muy deficientes.

Consta que Madrid fué siempre rica en aguas. Emplazado en las estribaciones de la sierra carpetana, poblada de arroyos, el precioso líquido ha corrido—y corre—copiosamente por su superficie y por su subsuelo. Los historiadores más antiguos escriben: "Madrid en su origen consistió de fango y fundada sobre agua", aludiendo a las piedras berroqueñas de sus murallas primitivas y a los múltiples arroyos y arroyuelos que surcaban su perímetro. "Magerit", en opinión de algunos, es palabra árabe, que significa "venas o conductos de agua". Y López de Hoyos, en el ambiente que atribuyó a Madrid—dos piedras echando chispa golpandras por un establon—escribió esta leyenda: "Fui sobre agua edificada, mis muros de fuego son; esta es mi insignia y mi blasón. No obstante esta notoria abundancia de agua, Madrid ha padecido sed durante largos espacios de tiempo, en particular desde que se instaló la Corte. Ha sentido sed, y a sus pies, a pocos metros de profundidad, discurrían caudales de aguas subterráneas, que entre capas de tierras calizas se perdían por lugares ignorados. Y a veces, aguas alumbradas, como las de los antiguos viajes, se han dejado perder abandonadas por la incuria edilicia. Pero no es el tema de la dotación del agua de Madrid el que nos interesa de momento. Lo que nos importa es que entre la superficie y el agua como elemento del "subsuelo urbano".

Las aguas, las subterráneas y las superficiales, las que discurren por cauces secretos o por conducciones debidas al ingenio humano, juegan papel trascendental en la infraestructura de la villa. De aquí la necesidad de estudiar el problema en sus diversos aspectos. El volumen de las aguas subterráneas es desconocido; se ignora la situación de sus cauces y cuando se tiene noticia de ellos, no se sabe la cantidad que con-

Compañía Telefónica Nacional de España

Table with telephone rates and schedules. Includes sections for 'DE ONDAS CORTAS' and 'DE ONDAS NORMALES' with columns for time, frequency, and power.

WILLKIE HA LLEGADO A MOSCU

DESDE RUSIA IRA A ENTREVISTARSE CON CHANG-KAI-CHEK. LONDRES, 20.—El enviado especial del Presidente Roosevelt, Wendell Willkie, ha llegado a Moscú, procedente de Kuibichef, según comunican de la capital soviética. Willkie irá acompañado del embajador de los Estados Unidos en la U. R. S. S., Standley, de quien fué huésped en Kuibichef, y fué recibido por el arropado moscovita por el viceministro de Negocios Extranjeros, Dekanozof, y por sir Archibald Clark Kerr, embajador de la Gran Bretaña. Wendell Willkie, que ha celebrado importantes conversaciones en El Cairo, Angora, Bagdad y Teherán, se dirigirá por vía aérea, cuando abandone Rusia, a Chung-King, donde se entrevistará con Chang-Kai-Chek.—EFE.

TORRIJA

Comprador de toda clase de cosas MARIANA PINEDA, 2, primero

COMPRA BRILLANTES, ALHAJAS ESMERALDAS, OBJETOS DE ORO, PLATA Y PLATA LA CASA QUE MAS PAGA.

JOYERIA J. PEREZ, HORTALEZA, 3.

EN PROVINCIAS VALLADOLID.—La primera de feria. Cinco toros, de Félix Moreno y uno de Antonio Pérez. Este fué superior y aquél cumplió.

Ortega, muy bien en el capote en su primero y mal en el otro. Con la muleta, bien en uno, aunque sin sacarle el partido debido, y con excesivas precauciones en el otro. Matando estuvo breve. Oyó más piques que pases.

Manolete muleteó bien al segundo, pero sin ajustarse. Lo mató de un pinchazo, una estocada y varios intentos de descabello. En el quinto lanzó una superior faena de capa y ejecutó una superior faena de muleta, que remató con una estocada. (Dos orejas y rabo). Pepe Luis Vázquez se distinguió en las verónicas con que recibió al tercero. Con el trapo rojo comenzó su primera faena con cuatro naturales, que remató con un molinete. Repitió la suerte, entre el entusiasmo del público, y continuó matando con el trapo rojo y adornándose. Tres pinchazos y un descabello. (Gran ovación y petición de oreja). En el último tiró a la brevedad y acabó con media estocada y un descabello.

AL LA HORA DEL VERNUT PIDA SIEMPRE UN CABALLO BLANCO

VALENCIA.—Hubo de todo.—Cinco toros de Rogelio Miguel del Valle y uno de Esteban González del Casimiro, que fué el peor de todos. Estudiante se limitó a desahocarse con brevedad de su primero y estuvo muy bien en toda la lidia del cuarto, al que le hizo una faena a los acordes de la música. Lo despatchó de dos pinchazos, una estocada y un descabello, y cortó la oreja.

Casado no hizo nada con el capote en el segundo. Lo muleteó con valentía y lo mató de media estocada defectuosa y otra entera. (Aplausos.) En el quinto se mostró valiente en la faena, oyendo música, y acabó con un pinchazo y una estocada. (Oreja). Moreno de Valencia cumplió en su primero, al que mató de una estocada y varios intentos de descabello, y ejecutó en el sexto una faena a los acordes de la música, con muy buenos pases de todas las marcas. En su afán de hacer cosas, prolongó demasiado la faena, que

EL SEÑOR Don José Barragán Reygosa Ha fallecido el día 15 de septiembre de 1942. A los cuarenta y nueve años de edad. Hablando recibido los auxilios espirituales.

R. I. P. Margarita Saavedra, sus hermanas, Manuel y José, madre política, tios, primos y demás parientes. PARTICIPAN a sus intenciones tan sensible pérdida y les ruegan una oración por su alma. Las misas que se celebrarán el día 23 de septiembre, en la iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Concepción (Sacramento, número 7), a las nueve, diez y once, y el funeral el mismo día en Villa del Prado, serán aplicadas por el eterno descanso de su alma. ALAS, Empresa Anunciadora, S. A.

Wine advertisement: 'Wine' logo, 'COMPRAS ALHAJAS OBJETOS DE ORO Y PLATA Y PAPELETAS DEL MONTE', 'ESPOZ y MINA 3 Entresuelo TELEFONO 24558'

Se inaugura en El Escorial el II Consejo Nacional del Frente de Juventudes

EL PRIMER ACTO HA SIDO HOMENAJE A JOSE ANTONIO. Asistieron el vicesecretario del Partido y el obispo de Madrid-Alcalá. SAN LORRENZO DEL ESCORIAL, 20.—En el campamento Santa María se ha celebrado la inauguración del segundo Consejo Nacional del Frente de Juventudes. El primer acto fué de homenaje a José Antonio. A la vez de la inauguración, se celebró el primer acto de homenaje a José Antonio. A la vez de la inauguración, se celebró el primer acto de homenaje a José Antonio.

ALHAJAS Brillantes objetos de oro y plata. Paga todo su valor. CASA POPULAR DE COMPRAS. ESARTEROS, 6. — Teléfono 26901.

PERDIDA broche ovalado perlas y brillantes de paseo Prádo a José Antonio, 12. Gratificarán. Tel. 33545.

ACADEMIA CARMONA INGENIEROS INDUSTRIALES FUENCARRAL, 105, pral. Teléfono 57032.

BANCO HIPOTECARIO DE ESPAÑA PAGO DE CUPONES DE CEDULAS Desde el día 1.º de octubre próximo se pagará en las Cajas de este Banco, de Madrid y Barcelona, y en las Sucursales del Banco de España el cupón mensual, que vence en el día 1.º de cada mes, de las cedulas del 1.º y 2.º de 100 y 450 por 100 serie C (antigua) y del 3.º de 500 por 100, respectivamente, cada uno.

Table with telephone rates and schedules. Includes sections for 'DE ONDAS CORTAS' and 'DE ONDAS NORMALES' with columns for time, frequency, and power.