

# HERALDO DEPORTIVO

Fundado en 1915

No. 237



BIENESTAR  
MUNICIPAL  
MADRID

LA MEJOR DIRECCIÓN

GOODRICH

## B. F. GOODRICH, S. A. E.

Casa Central:  
**M A D R I D**  
Plaza Lealtad, 3  
Teléf. M-50 20

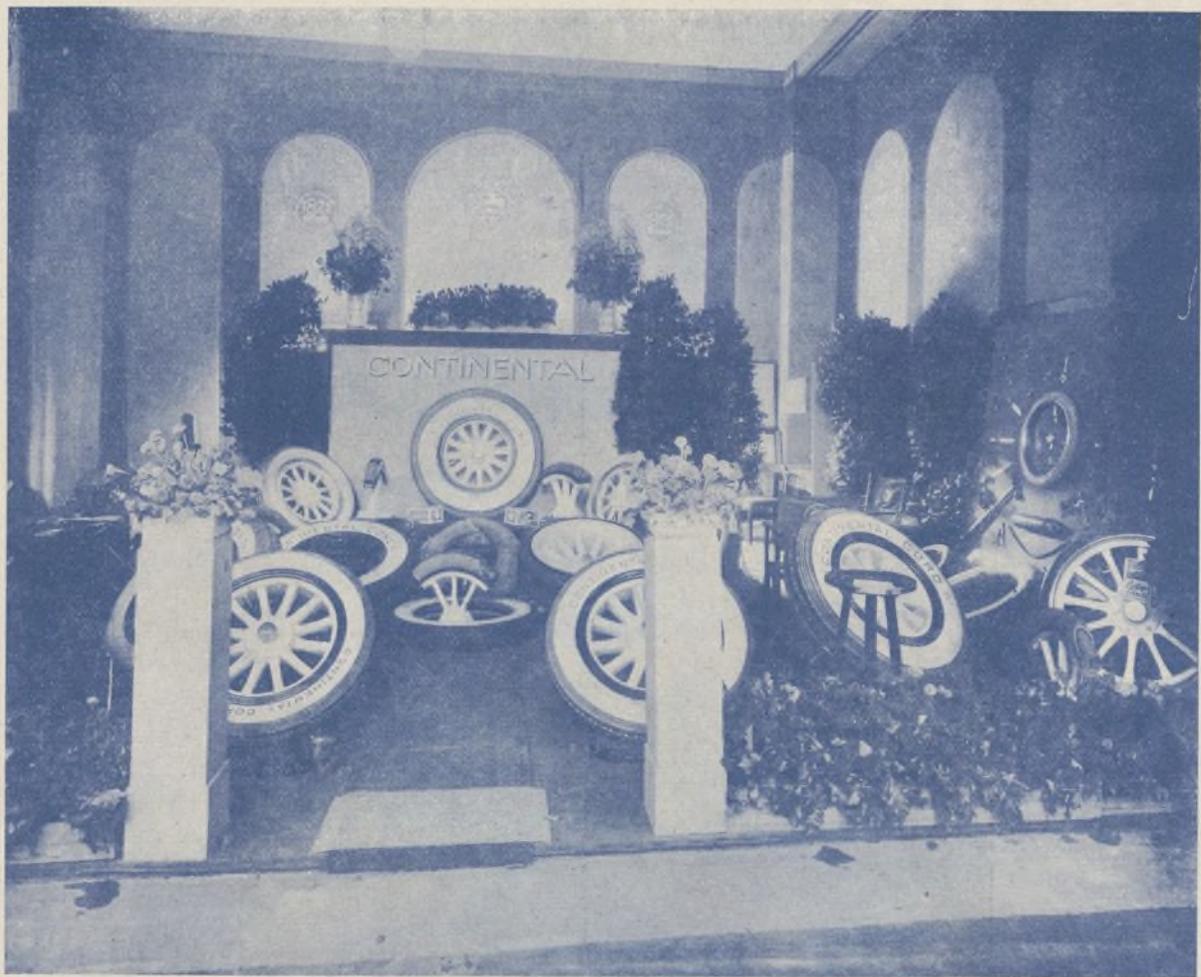
Capital:  
500.000 pesetas

Sucursal en  
**BARCELONA**  
Muntaner, 98  
Teléf. G-19 25

15 diciembre 1921

50 céntimos

Ayuntamiento de Madrid



"Stand" de los neumáticos CONTINENTAL  
en el Salón de Berlín



CENTRAL:  
MADRID  
Sagasta, 6

**NEUMÁTICOS "CONTINENTAL"**  
SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA

SUCURSAL:  
BARCELONA  
P.º Gracia, 61

Las nuevas instalaciones  
de alumbrado y arranque

**B O S C H**

han resuelto en absoluto los in-  
convenientes de que adolecían  
las instalaciones de esta índole  
o o o o conocidas o o o o

La Casa ROBERT BOSCH A.-G.,  
de STUTTGART (Alemania),  
universalmente conocida por los  
automovilistas como productora  
de la mejor magneto, será en  
lo sucesivo también la primera  
por sus incomparables instala-  
o o o o ciones o o o o



REPRESENTANTES EXCLUSIVOS PARA ESPAÑA:

**F. XAUDARÓ Y C.<sup>íA</sup>**

Aragón, 254 - BARCELONA

Villanueva, 32 dupl. - MADRID

Lo que opinan  
de los aparatos

# BOWSER

sus clientes  
de España:

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA-AUTOJEREZ  
TELÉFONO Nº 89

**AUTO**  **JEREZ**

JEREZ DE LA FRONTERA  
18 de Junio de 1921

IR

Sr. D. S. F. Bowser & C<sup>o</sup>, Inc.  
Rue, Denis Poisson 5  
P A R I S (17<sup>o</sup>)

Muy Sres. nuestros

Acusamos recibo

de su muy estimada del 14 del corriente y en su contestación tenemos el gusto de manifestarles que estamos altamente satisfechos del funcionamiento de los aparatos del equipo BOWSER que nos fué grato adquirirles

Aprovechamos esta

ocasión para repetirnos suyos muy attos. y ss. ss.

q. e. s. m.  
AUTO-JEREZ  
GERENCIA



Pida usted á la Casa

**S. F. Bowser & C<sup>o</sup>. Inc., 5, rue Denis Poisson - PARIS**  
el Catálogo D ó la visita de un representante que estudie sus necesidades

## Carreras de automóviles BERLIN GRUNEWALD

El conocido tipo de turismo



C. 4  
10-30 HP

Bate á todos los coches y vence fácilmente en carrera de la clase XA

### REPRESENTANTES:

Sres. J. B. Trias y Compañía.—  
Barcelona, Aragón, No. 208.

Sres. Redondo y Cía.—Granada,  
Tablas, No. 26.

Sociedad Española de Importación.—  
Sevilla, San Miguel, No. 8.

Sr. D. Manuel Marco.—Alicante,  
Plaza de la Reina Victoria, 6

Sr. D. Antonio Miaja.—León,  
Ordoño II.

Sr. D. Manuel Menéndez.—Gijón,  
Carretera de Villaviciosa.

Automóvil Palace.—San Sebastián,  
Guetaria, No. 2. J. Muñoz Valdelomar.

### AGENTE EN MADRID:

Sr. D. Cayetano Víu.—Garaje Victoria,  
Alberto Aguilera, No. 62.

Dos coches tomaron parte y los dos vencieron

El concurso automovilista de Berlín es el primero de grandísima resonancia de los celebrados en Alemania después de la guerra. Concurrieron 57 coches de las marcas más renombradas y sobre todos triunfó el coche de turismo

**N. A. G.**

N. A. G. ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES (S. A.)  
MADRID

DEPÓSITO:  
Francos Rodríguez, 42

OFICINAS:  
Nicolás M.<sup>a</sup> Rivero, 8 y 10  
Teléfono M-94

EXPOSICIÓN:  
Alberto Aguilera, 62

**Una marca**



**que es  
una garantía**

**FIAT HISPANIA**

**Avenida Conde  
de Peñalver, 19**

**MADRID      Teléfono M-754**

# HERALDO DEPORTIVO

Año VII.—No. 237  
15 diciembre 1921

Aparece el 5, 15 y 25 de cada mes  
Oficinas: VILLALAR, 10 — MADRID — TEL. S-13 11  
Apartado de Correos, 822

SUSCRIPCIÓN			
	Madrid	Provincias	Extranjero
Semestre.	8,—	9,—	12,— ptas.
Año . . . .	15,—	16,—	22,—

## La educación física y la Escuela

### Doctrina - Medios - Finalidad de la educación física

(Continuación)

El procedimiento será:

a) La gimnasia de principios para el desenvolvimiento orgánico y el desarrollo armónico del cuerpo debe ser hecha mediante el análisis de los movimientos sistemáticamente reglados, clasificados, disciplinados é impuestos en vista de un fin biológico propuesto de antemano.

b) La gimnasia de aplicación y los juegos que se hacen de la síntesis del movimiento, y de la emoción en el placer producido, ó en la utilidad á satisfacer; estos movimientos no están regidos sistemáticamente.

Estos procedimientos no se excluyen ni se sustituyen, se complementan, ya que los juegos no no los reemplazan á la gimnasia, y ésta no los excluye, porque la complementan.

#### Medios de realización

Por Real orden de 1.º de agosto de 1912, se nombró una Comisión técnica para que redactase un proyecto de reforma de gimnasia escolar para los Institutos; el día 20 del mismo mes quedó en las manos del señor ministro el informe, que pasó al Consejo de Instrucción pública, que, después de mucho tiempo, fué apro-

bado y se archivó con la siguiente fórmula: «TÉNGASE EN CUENTA PARA CUANDO HAYA REFORMAS».

#### Conclusiones

1.ª Que se pida el referido proyecto de reforma de la gimnasia y se pongan en vigor las bases en él contenidas ó modificarlas si fuese necesario.

2.ª Que las prácticas de educación física (no enseñanza de la gimnasia) sean extensivas á todos los años que comprendan los estudios del Bachillerato, ya que el crecimiento y desarrollo continúa todo ese tiempo y, además, porque la energía física y el vigor deben ser atendidos lo mismo en primero que en cuarto, quinto y sexto curso.

3.ª Que estas prácticas estén á cargo de profesores de Gimnasia, haciendo su ingreso en el profesorado docente por oposición, por rigurosa oposición, si se quiere que haya personal competente é idóneo.

### III

El concepto integral y científico de la educación física está bastante borroso y tan confuso en España,

que no hay manera de entenderse; la confusión es tal, que ni se sabe dónde empieza ni dónde acaba la educación física ni qué son los deportes, los juegos educativos y los deportes de pasatiempo; como no se distingue tampoco la gimnasia educativa de la de aplicación ó utilitaria y la atlética; el todo constituye un revoltijo informe, una mezcla caótica. Urge poner fin á esta confusión, tan dañosa para la misma cultura corporal como para la higiene.

No persistamos en el equívoco, ya que la educación física es ciencia con doctrina propia, ciencia sujeta á principios fijos y con medios adecuados, pero que si se falsean ó adulteran no se cumplen ó, por lo menos, se atenúan los resultados ó efectos á obtener.

La educación física es «ciencia moderna», por consiguiente moza arrogante y gentil, con pocas relaciones de parentesco con la gazmoñería andante y con el atletismo antiguo y moderno. Tampoco tiene relación íntima con la medicina, pues ella cae dentro del campo de la «educación general», y, por tanto, está de lleno en el terreno de la pedagogía y, como ésta, tiene íntima relación con la hi-

giene, del mismo modo que la religión la tiene con la moral, pero nada más; esto es, que la educación física ó es higiénica ó no es nada.

Los creadores de esta nueva ciencia han sido, en primer término, los naturalistas; los filósofos y los pedagogos, después.

Los autores de métodos de gimnasia educativa, esto es, los pedagogos, necesitaron, para que sus métodos y procedimientos fuesen científicos, apoyarse en las enseñanzas de los naturalistas, pues hasta que las investigaciones de Lamarck, Darwin y otros no alcanzaron un estado de fijeza, no pudieron informar los nuevos métodos cuyo principal objeto es desenvolver la actividad física del individuo. La actividad física consiste en provocar el funcionamiento de nuestros varios órganos y aparatos, mediante acciones físicas puestas en juego. Estos métodos son fisiológicos más que físicos; pero, como queda dicho, no pudieron entrar en la vía científica hasta que los estudios de los sabios permitieron á los educadores físicos apoyar sus teorías en la biomecánica y en la mecanomorfosis, y cuando Julio Guérin había establecido su célebre aforismo «La función hace al órgano», cuando á este aforismo siguió otro que compendia y resume la educación física, y es como sigue: «El desarrollo progresivo de la función determina y asegura el desarrollo progresivo del órgano». Para remachar el clavo todavía, y como corolario á los anteriores, hay otro que afirma: «La restitución integral de la función dirige la reparación integral del órgano». Ahora bien; si después del esplendor de las investigaciones de la ciencia y del transformismo no se saca de la gimnasia funcional mejor partido es porque se la conoce mal ó porque se desconocen los luminosos estudios hechos desde Lamarck hasta Roux, tratando de la mecánica del desarrollo corporal ó biomecánica que analiza el papel de nuestras acciones mecánicas y el de las excitaciones funcionales sobre el desarrollo de nuestros órganos. Ahí está el fundamento primordial, no sólo de la educación física, sino de la reeducación también; la biomecánica

constituye, con la fisiología, el guía seguro de las aplicaciones prácticas de los ejercicios gimnásticos; sin este guía científico todo son tanteos de ciego ó dar saltos en las tinieblas, como ha acontecido con nuestra gimnasia oficial, que hace treinta años viene dando tumbos en la *Gaceta*.

\* \* \*

Para nuestros procedimientos actuales de gimnasia parece que no existe la doctrina evolucionista de las adaptaciones funcionales, formulada con clarividencia meridiana por el genio de Lamarck cuando dice: «Todo lo que una vez ha sido adquirido, trazado, cambiado ó modificado en el organismo de los individuos durante el curso de su vida respectiva, se conserva por la generación y se transmite por la herencia á los descendientes de los seres que experimentaron esos cambios».

De donde se deduce que siendo el ejercicio un agente modificador del organismo, la gimnasia corporal constituye un principio básico de la ciencia biológica; admitida la gimnasia funcional en los planes de la enseñanza pública, si se practica con acierto hay la posibilidad de hacer de un pueblo (cualquiera que él sea) degenerado, agotado ó, sencillamente, cansado, un pueblo fuerte, vigoroso de cuerpo y sano de alma; esto es, adornado de cualidades físicas que, á la vez que ennoblecen morfológicamente al hombre, elevan su inteligencia á un rango superior. En una palabra: alcanzando cualidades éticas y estéticas que resulte un conjunto armónico lo más perfecto posible, aunque la raza no lo haya poseído anteriormente.

A la escuela española, tan apegada al quietismo, le asusta el transformismo; ella evoluciona lentamente; por cada metro que el tren pedagógico nacional avanza, hace una contramarcha de varios kilómetros, por lo que nuestro progreso es una ficción. Pero volvamos á las palabras del sabio naturalista, y á quien pregunte si se puede influir en el organismo en términos tales que se modi-

fique la estructura, el temperamento y aun la capacidad mental, le contestaremos con el principio biológico que el estudio de los seres organizados nos da como contestación, y es que «el uso continuado de un órgano cualquiera tiende á acrecentarlo y lo desarrolla realmente, en tanto que la completa carencia de ejercicio produce su disminución y su atrofia», con la particularidad de que las modificaciones así adquiridas en el organismo se transmiten por la herencia. Esto justifica la necesidad de la educación física en la escuela primaria, ya que la ciencia nos dice que el «niño es un cuerpo plástico sujeto á una extremada variabilidad», cuyo organismo está en pleno período de desarrollo y transformación; por consiguiente, es esencialmente maleable, tanto á las influencias externas, cuanto á las internas de su sér; en esa edad el ejercicio puede producir cambios profundos, no sólo en el organismo, sino también efectos «psíquicos», porque contribuye á la formación del carácter.

Tal es el papel de la moderna ciencia de la educación corporal, que va remontando el vuelo, ascendiendo hacia las exigencias sociales, entre las que se halla la del «perfeccionamiento físico» (de la raza y como complemento el «perfeccionamiento intelectual», según demostró el gran Descartes con su clarividencia y su conocimiento de la naturaleza humana, revelando á su época este profundo pensamiento: «Imposible concebir perfectibilidad humana que no tenga su base en la organización corporal».

#### IV

### Desarrollo y educación

La raza decae rápidamente, la educación corporal puede remediar el desastre en parte; decimos en parte, porque si es cierto que la educación física favorece el desarrollo, también es cierto que hace falta el factor educación moral, como hace falta combatir la ignorancia por medio de la educación general que, si ésta es obra reflexiva dirigida por el

# NEUMATICOS "R. S." MACIZOS "DELTA"

## DOS ARTICULOS

DE PRODUCCIÓN NACIONAL,  
DE CALIDAD INMEJORABLE,  
DE RESULTADOS INCOMPARABLES,  
DE PRECIOS VENTAJOSÍSIMOS

Una sola comparación  
de ambos artículos con  
cualquiera análogo de  
los de más fama mun-  
dial, convencerá com-  
pletamente \* \* \* \*

Hoy se fabrican tanto  
los neumáticos "R. S."  
como los macizos "DEL-  
TA" con la maquinaria  
más perfeccionada co-  
nocida \* \* \* \*

PRECIOS Y CONDICIONES

# KLEIN Y C<sup>IA</sup>

MADRID  
Gaztambide, 3

VALENCIA  
Lauria, 9

BARCELONA  
Princesa, 61

SEVILLA  
P.<sup>a</sup> San Fernando, 16

BILBAO  
Eguía, 4

ZARAGOZA  
San Clemente, 4

# CARRERA DE NEOFITOS

Circuito de Galapagar

20 de noviembre de 1921

Las motocicletas

## Harley-Davidson

siempre vencen

ya sea el conductor  
aficionado ó mecánico

### CLASIFICACIÓN

Motos solas hasta 1.000 c. c.

1.º Inocencio Mateos . . . . sobre HARLEY-DAVIDSON

Motos "sidecars" hasta 1.000 c. c.

1.º Eusebio Lucas . . . . . sobre HARLEY-DAVIDSON

Motos solas hasta 1.000 c. c. (aficionados)

1.º Alfonso Coppel . . . . . sobre HARLEY-DAVIDSON

---

## J. & A. DE LANDALUCE

Marqués del Riscal, 7 Madrid Teléfono J. 22-28

hombre encamina á adquirir conocimientos y perfeccionamiento de facultades. La educación corporal tiene por principal objeto favorecer el desarrollo, que consiste en aumentar de volumen, cambio de estructura, multiplicación de elementos y, como consecuencia, aumento de vigor y

garantía de la salud, hasta donde esto es posible. Pero, además, se obtiene el mejoramiento de funciones y manifestación de nuevas formas de actividad, que es adquisición de cualidades físicas y riquezas de energías.

Si consideramos al niño biológi-

camente, se ve que es el producto de la herencia de sus progenitores y ascendientes, y el resultado de ciertos prejuicios sociales.

M. SANZ

Profesor de Educación física  
de la Normal de Maestros

(Continuará)

## Aeroplanos del pueblo

Entre las numerosas iniciativas de provincias y de particulares para entregar á nuestro Ejército de Africa aeroplanos de bombardeo, se destacan las de los señores conde de Godó y D. José Tartièrre.

Ya en otra ocasión nos ocupamos de la del primero, y hoy queremos dedicar unas líneas al segundo, cuyo retrato hemos pedido por varios conductos, costándonos grandísimo trabajo encontrar el que adjunto se reproduce. En efecto; es detalle común á los escasos hombres de verdadera valía éste de la dificultad con que se tropieza para hallar retratos suyos.

Preguntó el Sr. Tartièrre un buen día los precios de los tipos de aeroplano que la Aeronáutica militar había acordado aceptar de los particulares que patrióticamente se los ofrecieran, y, no bien se le hubo comunicado la respuesta, la Comisión oficial encargada de estos donativos recibió el importe de tres «Bréguet» que, por iniciativa del repetido señor Tartièrre, regalaba: él mismo, uno; los Bancos Herrero y Asturiano, otro; la Naviera Vasco-Asturiana, el tercero.

Trátase, en efecto, de uno de esos hombres de privilegiadas dotes de actividad, de inteligencia y

de patriotismo, que no se conforman con la pasiva colaboración de

dar su dinero al Estado á cambio de una renta.

La sola enumeración de los «asuntos» creados por este hombre excepcional, basta dar idea de cuán útil ha sido á España su labor ininterrumpida de varios años:

Ferrocarril Vasco-Asturiano.

Fábrica de pólvoras de Santa Bárbara, en Lugones.

Banco Asturiano.

Tranvía eléctrico á Oviedo y pueblos limítrofes.

Puerto de San Esteban de Pravia.

Explotaciones mineras de Moreda y Quirós.

Fundición de Moreda.

Compañía Vasco-Asturiana de Navegación.

Etcétera, etc...

Y actualmente gestiona un ferrocarril que cruce la cuenca carbonera de Quirós y la explotación, por medio de otro ferrocarril, de los montes maderables de Asturias.

Las últimas noticias que llegan á nosotros nos presentan á este infatigable trabajador como muy encariñado con la idea de crear una industria aeronáutica...

Así sea; pues, además, de D. José Tartièrre puede decirse que tiene «mano de santo», ya que donde pone su iniciativa acertada surge seguro el éxito.



D. José Tartièrre

# El Salón de la Aeronáutica

Dejábamos interrumpido nuestro comentario en el pasado número, afirmando que la gran demostración llevada á cabo con dicho Salón tendía á dar al pueblo un esplendoroso «comprobante de pago» de las sumas que el Estado invierte en sostener la industria aeronáutica francesa, y á los extranjeros una brillante «lección de cosas».

Tales eran, á juicio nuestro, las

con calma la situación y de disciplinar nuestros resentimientos, legítimos, es cierto, pero estériles».

Cuando un ex-soldado francés, que se ha batido en la guerra, que ha sido el primer ministro del aire en Francia y que tiene la valía aeronáutica de Pierre Etienne Flandin, se atreve á decir lo que copiado queda, es necesario deducir que Francia tie-

podemos nosotros hablar de la Aeronáutica española...

\* \* \*

Entre las diversas «curiosidades» de la 7.<sup>a</sup> Exposición de Aeronáutica, merece un especial elogio la instalación de la Aeronáutica militar francesa.

Sólo por visitar esta instalación, podía hacerse el viaje á París aun renunciando á todo el resto de la Exposición.

El capitán Hirschaner, apellido ilustre en la Aeronáutica francesa que no pierde nada de su brillo, antes al contrario, al pasar del general prestigioso á su hijo el capitán, puso á la vista del público en forma gráfica y «al natural» todas las fases de la construcción de un avión, desde su concepción y dibujo en el gabinete de estudios, hasta su terminación y recepción, pasando por los ensayos de materiales, pruebas de resistencia, etcétera, etc.

Unos preciosos dioramas mostraban al visitante el interior de un taller de montaje, un aerodromo de día, otro con señalamientos nocturnos y una estación de hidroaviones. Una ingeniosa disposición de gramófonos proporcionaba á los curiosos la explicación concreta de lo que tenían á la vista.



El autoavión en disposición de volar

finalidades inmediatas de Laurent Eynac al hacer posible con su ayuda la realización de la 7.<sup>a</sup> Exposición de Aeronáutica, y de Pierre Etienne Flandin al organizar el primer Congreso Internacional de Navegación Aérea.

Y aún hemos de agregar, por lo que á Flandin se refiere, que ha sido el primer hombre público (y nos complace augurarle los más altos cargos en la República) que en Francia ha preconizado la reanudación de las relaciones internacionales aeronáuticas con Alemania. No podemos resistirnos á reproducir su frase resumen después de abogar por la admisión de Alemania en la Convención Internacional de Circulación Aérea:

«Si se pone el sentimiento por delante del razonamiento, esta tolerancia aparecerá fuera de lugar y todos podemos imaginar sin esfuerzo la indignación pseudo-patriótica que se desencadenaría en Francia á la llegada del primer avión procedente de Alemania.

Tengamos el valor de examinar

ne fe en su Aeronáutica para no temer al enemigo de ayer.

Y como fuera de la guerra la Aeronáutica no es, desde el punto de vista de los que creemos en ella, ni francesa, ni turca, sino signo de progreso internacional, declaramos que las palabras de M. Flandin aumentan nuestra confianza y nos prestan ánimos en este ambiente nuestro de soledad y de vacío en que, aun dentro de una guerra, de *nuestra* guerra, no



El autoavión, plegadas las alas, y en disposición de marchar como automóvil

PASA POR  
TODAS PARTES



EL MACIZO

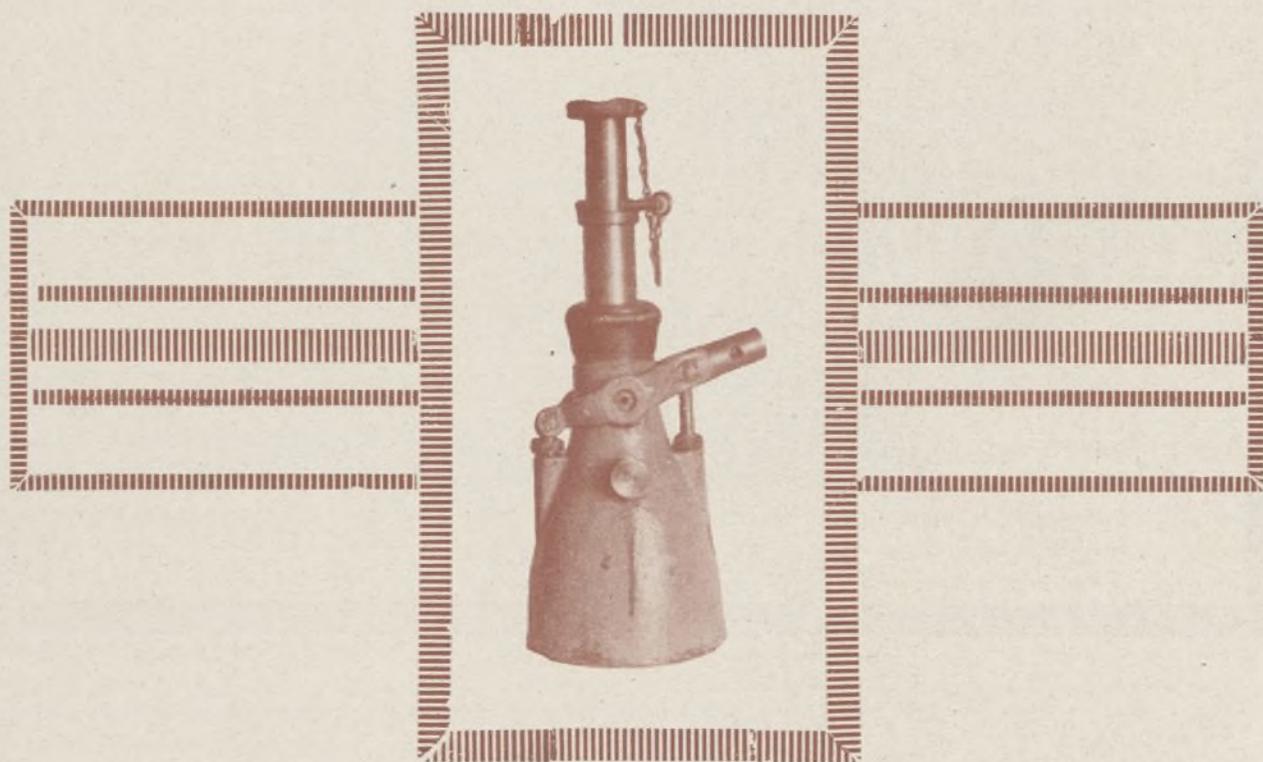
**BERGOUGNAN**

Ayuntamiento de Madrid

EL GATO DE ACEITE

**RAK**

ES EL MÁS PERFECTO,  
EL MÁS SEGURO  
Y EL MÁS MODERNO



Pida usted nota descrip-  
tiva á la Casa

**JOSÉ JUNQUERA**

OLOZAGA, NO. 12

MADRID

TELEFONO S - 595

Como elemento de vulgarización la instalación Hirschaner, repetimos, que era lo más notable de cuanto se ha hecho hasta el día.

\* \* \*

El autoavión fué otra de las cosas curiosas de esta Exposición. Nuestros grabados representan este aparato en disposición de volar y en «plan» de automovilismo.

Se trata de un avión de alas plegables que, además de esta ya cono-

cida particularidad, ofrece la de tener un motor pequeño que, por medio de una cardan y de un tren de ruedas que se recoge sobre el *fuselage* cuando sólo se trata de volar, permite á la máquina marchar por carretera como un automóvil... de 10 caballos.

Así este avión fué «por su pie», desde el aerodromo al Gran Palacio, donde había de exponerse á la admiración del público.

El motorcito sirve también para lanzar el motor del avión desde á

bordo, sin tener que ponerle en marcha dando á mano á su hélice.

Tal vez no sea esta solución la que ofrezca el avión futuro, pero no hay duda de que es ingenioso el procedimiento.

En su conferencia del Congreso de Aeronáutica, Luis Bréguet nos hablaba de un avión que podría dar la vuelta al mundo en un solo vuelo en *match* de velocidad con el propio sol... y ganándole por unos minutos.

R. R. F.

## AUTOTRANSPORTES

El grabado que insertamos adjunto se refiere á un autocamión del tipo «6 ruedas» (también denominado «tandem») provistas de neumáticos tipo «Cord» de la marca «Goodyear» que, á mediados de octubre último, recorrió en catorce horas y cuarenta minutos una distancia de 676 kilómetros, que es la que separa á San Francisco de Los Angeles, llevando una carga de cinco toneladas.

El ferrocarril invierte diez minutos más en este mismo recorrido, efectuado por el autocamión por carreteras del interior que son mucho

más duras que las del litoral y que ofrecen la característica de tener que salvar en los 43 primeros kilómetros un desnivel de 518 metros, descender 365 de altitud en los 11 kilómetros siguientes y subir á 1.289 metros en los 64 kilómetros que siguen.

Si se considera que esa distancia es aproximadamente la que separa á Madrid de Barcelona y que el expreso entre ambas ciudades invierte catorce horas aproximadamente en el recorrido, se tendrá una idea exacta de la importancia que ha permitido adquirir al autotransporte la adopción

del neumático tipo «Cord», de grandes secciones, en los camiones de gran tonelaje.

Y no hay duda de que los hechos han venido á confirmar plenamente lo que hace tiempo venía diciéndose acerca del porvenir de este tipo de neumáticos.

El problema de los transportes, que nuevamente se agrava en España, hace que estos temas adquieran una actualidad extraordinaria y por eso anotamos lo que antecede y que merecerá, seguramente, la atención de quienes se preocupan de dar solución



á dicho problema, dejando equivocadamente de lado al autocamión por desconocer estas novísimas aplicaciones que la industria del neumático

ha logrado perfeccionar en términos de garantía absoluta.

En nuestro país, sin llegar á esos brillantes recorridos que más arriba

se citan, hay ya bastantes camiones automóviles provistos de neumáticos y cuyos excelentes resultados pueden fácilmente comprobarse.

## PRO RAZA

# Un proyecto de vivero humano

Para algunos de nuestros lectores incidentales será extraño ver en estas páginas deportivas el capítulo que hoy vamos á dedicar á un tema que, en realidad, no es auténticamente deportivo.

Para nuestros lectores fijos, para quienes con su atención sostenida vienen apoyándonos desde que, hace ya cerca de siete años, vió la luz el primer número de nuestra Revista, esa extrañeza no será tan marcada. En efecto, en distintas ocasiones hemos «definido» nuestro concepto de la materia deportiva y saben que todo cuanto no tienda á mejorar la calidad de nuestra raza, por muy deportivo que pueda ser, no ha merecido nunca por nuestra parte un interés marcado.

Si la labor de propaganda deportiva no hubiera de tener otra finalidad que la de fomentar prácticas de deportes exóticos ó de exclusivo pasatiempo, sería cosa de proscribir esa propaganda y esas prácticas.

Por eso venimos dedicando preferente atención á los temas de educación física, á trueque de disgustar á quienes conceden más importancia social á un *shoot* que termina en *goal* que á un consejo científico sobre gimnasia respiratoria.

Pretendemos convencer á los deportistas que descuidan estos temas, del error grave en que se hallan y del riesgo inminente que corren al confundir el deporte puro con la cultura física y, tranquila nuestra conciencia de propagandistas, nos deja indiferentes la posibilidad de incurrir en su enojo.

El número de los que vengan á nuestro campo ha de ser necesariamente superior al de los que se aparten de nosotros.

\* \* \*

En pasados números recordará el

lector haber visto en estas planas unas fotografías de París, relativas á unos «cursos infantiles» al aire libre para niños enfermizos ó rezagados en su desarrollo físico.

Nuestro breve comentario á dichas fotografías terminaba con la siguiente frase:

«Merece, pues, toda clase de elogios la iniciativa, y sería de desear que, entre nosotros, hallase imitadores».

Pues bien; hoy podemos enorgullecernos del descubrimiento que la publicación de esas fotografías nos ha permitido hacer. Y nuestros lectores lo celebrarán igualmente, pues se trata de una obra absolutamente española, llevada á cabo en silencio, y con temores de malhechor, por un joven médico español, caracterizado por esa modestia clásica de nuestros sabios y de nuestros hombres de valía.

Nos referimos al doctor Villegas y á su *Preventorium* antituberculoso para niños, de cuya existencia no teníamos la más ligera idea, como les acontece en estos momentos á la totalidad de los españoles.

Hemos pedido al doctor Villegas las fotografías y las notas que siguen á este nuestro preámbulo que completamos diciendo que D. Angel Villegas Gallifa, doctor en medicina desde 1912 y especializado en enfermedades de las vías respiratorias, comenzó las prácticas de su *Preventorium* en 1919, completando sus estudios con viajes de documentación por el extranjero, donde eminencias como Rellier y Carton se han visto sorprendidos de la labor realizada por nuestro compatriota en Madrid.

### Cómo la necesidad creó la idea

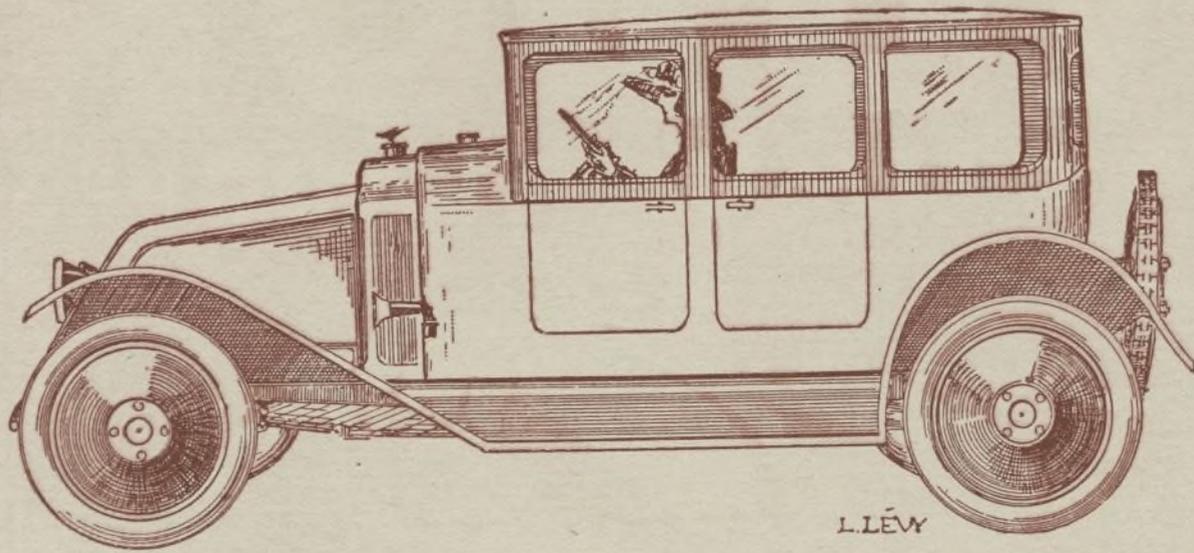
La salud de los niños deja mucho

que desear en la mayor parte de los de nuestra raza, aunque no creo que somos raza, sino restos de raza ó, mucho mejor, elementos para forjar una raza.

La obra que vengo realizando nació de esta necesidad particularmente sentida en la institución donde trabajo; allí los enfermos son, en general, niños con una especial tara orgánica que se traduce en una enfermedad crónica susceptible de presentar frecuentes accesos de agudización, ó bien una enfermedad aguda inicia ese estado deficiente, al que con el servicio creado no tratamos de poner trabas, sí constituir un campo de demostraciones capaz de hacer desarrollar nuestras ideas ó las ideas de los demás que realizamos; entonces el obstáculo á la enfermedad ó á la debilidad, como dice la gente por ser más justos con un concepto vago, sería incalculable, de resultados prácticos y, por lo tanto, humanitarios. Es frecuente que se nos lleve un niño para tratar uno de esos momentos agudos; hacemos lo que consideramos conveniente y si el niño mejora le damos el alta; poco tiempo después la madre dice que el niño no se repone, que tose, siempre febril; más tarde un nuevo brote le obliga de nuevo á ser asistido en las clínicas, pero muchas veces en condiciones de inferioridad.

¿Qué hacer? Es necesario tratar á estos niños por el tiempo que su enfermedad exija. ¿De qué medios disponemos?

Son pocos los medios especiales que podemos utilizar, puesto que, como he dicho, se trata de estados vagos, indefinibles; no hay ni habrá un solo medio que segura y rápidamente sea capaz de dotarlos de todas aquellas cualidades que por ser las que reunidas dejan al hombre en un



**AUTOMÓVILES**

**RENAULT**

**Entrega inmediata**

**S. A. E. DE AUTO-  
MÓVILES RENAULT**

**Avenida de la Plaza de  
Toros, núm. 9 MADRID**

# TUDOR

## ACUMULADORES



Dinamos, Faros,  
Acumuladores

Baterías especiales para  
alumbrado y arranque  
eléctrico de automóviles

Baterías ViC y SA

PEDIR LISTAS DE PRECIOS Y PRESUPUESTOS  
QUE SE REMITIRAN INMEDIATAMENTE

MADRID  
Calle de Sagasta, 19

BARCELONA  
Balmes, 129 bis

BILBAO  
Garduqui, 3

VIGO  
Policarpo Sanz, 16

Fábricas: MADRID y ZARAGOZA

estado de mayor eficacia para todo, hemos dado en llamar belleza; pero estas cualidades las dá la naturaleza, sólo ella; por eso á sus espaldas, contraviniendo, no sus sabias leyes (personificación), sino aquellas condiciones existentes antes de la vida y bajo cuya férula ésta se formó, resultan tan ineludibles para nosotros como para la corriente de un río seguir la

claramente nuestro poderoso instinto, y á veces iluminados por la luz esplendorosa de la ciencia, cuyas reglas de aplicación práctica es indispensable conocer en forma de urbanidad, civismo, higiene, maternología, etcétera, en una palabra, educación, todo ello les falta á nuestros pobres. Es muy fácil creer que bajo el aspecto de alegría que me impongo constan-

indispensable; ante semejante problema, un verdadero *parque* en este clima, no demasiado riguroso, de Madrid, y muy tónico, nos ponía en las condiciones ideales de realizar una obra á la que dedico, desde hace más de dos años, la mayor atención.

Este tratamiento de vida al aire libre lo venía practicando desde 1916,



Después de los ejercicios, los pies son regados con agua fría; su circulación se activa, ya no se enfrían tanto, no son causa de bronquitis

línea de menor resistencia obedeciendo á las leyes de la gravedad. Todas las condiciones abióticas (contrarias á la vida) presiden el vivir de la actual sociedad, mas en lo que respecta á nuestra clientela, todo un cúmulo de negaciones da por resultado la dolorosa negación de la salud y una espantosa cifra de mortalidad infantil; el aire, el alimento, la luz, el sol, la libertad, el ejercicio, la limpieza, el cobijo, el abrigo, etc., todo ello en la medida, en la alternativa necesaria, como lo indica á veces

temente, una hondísima preocupación llena cada día, en diferente forma, muchas horas de mi vida; frente á estas madres que demandan el específico heroico, asequible á costa del sacrificio que sea, para curar al pequeñín se sufre mucho; el cambio de vida en la que la enfermedad encontró expedito camino, se impone.

#### **Necesidad, método y medio**

Los niños representan la *necesidad*; un *método* de tratamiento es

tanto en los enfermitos del tipo que nos ocupa, como para enfermos de aparato respiratorio agudos (pulmonías y bronconeumonías), en el jardín, obteniendo los éxitos más brillantes, siendo seguramente en España el primero, cuando condiciones de orden interior me obligaron á ceder, pensando, claro es, comenzar nuevamente. Los convalecientes permanecían todo el día al aire libre; pero apenas hacíamos con ellos nada sistematizado, hasta enero de 1919, en que el desnudo, los ejercicios, la alimentación



Estos pobrecitos amigos míos, que vienen con frecuencia á visitarme, viven la vida miserable de los gitanos

especial que entonces, siendo menos niños, daba yo, se organizaron sistemáticamente; quisimos bautizar nuestro boceto de servicio con el nombre de «Preventorium», que los americanos daban en Francia á instituciones parecidas á lo que vagamente aspiraba yo, no encontrándole del todo propio y algo llamativo, pues que siempre he tratado niños con alguna lesión, reclutados entre el público de nuestro servicio hospitalario; lo denominé, hasta que llegué á conseguir el vasto plan propuesto, «Servicio de convalecientes»; quede el «Preventorium» para los niños completamente sanos; créenlo las sociedades obreras, las deportivas, las grandes empresas, para los hijos de sus empleados; el Estado y el Ayuntamiento, más tarde,

se verán obligados á aceptar el sistema; como natural que es ha de aplicarse á todos y la escuela-tugurio desaparecerá y con ella el «¡No quiero ir á la escuela!» y la alegría del sábado y la tristeza del lunes.

### Contagiosidad y evitabilidad

Enfermedad infecciosa es lo mismo que decir contagiosa y evitable. El organismo presenta, frente á las infecciones, dos clases de resistencia: una general, seguramente relacionada con el llamado estado general, y otras especiales, específicas, para una enfermedad determinada; éstas no está en nuestra mano el aumentarlas más que en un número limitado de ellas (viruela, vacuna; tifoideas, con la vacuna correspondiente, etc.). Para muchas otras nos encontramos desarmados en este sentido; en cambio, las fuerzas generales sí las podemos aumentar con una vida ajustada á los preceptos higiénicos.

Por otra parte, conociendo las particularidades del contagio, el camino que recorre, podemos salirle al paso ó huirle.

En estos tres principios se funda la prevención contra las enfermedades infecciosas:

- 1.º Vacunación para algunas.
- 2.º Aumento de las fuerzas ge-



La piel, la extensa superficie con que nos ponemos en contacto con el medio que nos rodea, adquiere todo su vigor por el baño de agua, de aire y de luz



Estos niños son «maltratados» por sus padres, que los atosigan con tanta ropa en un día de mayo, cuando nuestros niños exponían al sol su piel bronceada

nerales por los medios conducentes.

3.º Evitar el contacto (aislamiento del foco infeccioso) ó medios capaces de inutilizar los gérmenes (desinfección).

De esto se deduce que la medicina preventiva es muy eficaz y conveniente; la patología es aleatoria en sus resultados; una enfermedad desencadenada puede vencer á los más cuidadosos medios de tratamiento, aun en males que no sean siempre incurables.

### ¿Por qué no practicar la medicina preventiva?

La falta de fe suficiente en los preceptos de la higiene y de serenidad por parte de los médicos y de la sociedad para dedicarse al remedio de lo solamente posible, no á trueque

# CERTAMEN DE GALAPAGAR



118,410 kilómetros

Las «Harley», «Indian», «Reading», «Standard», etc., ya vienen de origen equipadas con los «Goodyear». Sus fabricantes saben que los neumáticos son parte integrante de la máquina, y no descuidan la selección de :: una buena marca ::

El anti-«Goodyear» 28 x 3, se ha construido expreso para motocicletas, pero tiene las mismas cualidades de resistencia que los que han sido construidos exclusivamente para automóviles

Una prueba más de la popularidad de los «Goodyear», se desprende del siguiente resultado:

## CERTAMEN DE GALAPAGAR 20 NOVIEMBRE DE 1921

### MECÁNICOS

(Categoría motos solas, 1.000 c. c.)

	Máquina	Neumáticos
1.º Inocencio Mateos . . . . .	«Harley»	GOODYEAR
2.º Federico Sagrario . . . . .	«Indian»	GOODYEAR

(Categoría sidecars, 1.000 c. c.)

1.º Eusebio Lucas . . . . .	«Harley»	GOODYEAR
2.º Gregorio Rodríguez . . . . .	«Indian»	GOODYEAR
3.º José Jiménez . . . . .	«Indian»	GOODYEAR

(Motos solas, 750 c. c.)

1.º Manuel Ulloa . . . . .	«Indian»	GOODYEAR
3.º Pedro Racionero . . . . .	«Indian»	GOODYEAR

### AFICIONADOS

(Categoría motos solas, 1.000 c. c.)

1.º Alfonso Coppel . . . . .	«Harley»	GOODYEAR
------------------------------	----------	----------

(Sidecars 1.000 c. c.)

1.º José Ransinangue . . . . .	«Indian»	GOODYEAR
--------------------------------	----------	----------

## NEUMÁTICOS

# GOODYEAR

Paseo de Gracia, núm. 93  
BARCELONA

Calle de Recoletos, núm. 1  
MADRID

Alonso el Sabio, núm. 12  
SEVILLA

Fábrica de radiadores de todas clases

**RICARDO COROMINAS**

Proveedor efectivo de la Real Casa

Reparación de los  
mismos, faros, fa-  
roles, bocinas, ale-  
tas, etc.



Equipos completos  
de radiadores, de-  
pósitos y accesorios  
para aviación.

MADRID: Calle de Monteleón, 28 - Teléfono J. 835  
BARCELONA: Gran Vía Diagonal, 458 - Teléfono G. 788

*Alfonso*  
FOTÓGRAFO

Fuencarral, núm. 6  
Teléfono 2869-Madrid

AUTOMOVILES

**CHANDLER**

**TIPO SPORT  
SEIS CILINDROS**

ENTREGA  
INMEDIATA

Zurbano, 52  
MADRID  
Teléfono J - 127

¿Quieren ustedes reducir los gastos de imprenta? ¿Quieren ustedes economizar la mano de obra? ¿Quieren ustedes obtener el mayor rendimiento de sus trabajos? ¿Quieren ustedes aumentar la cifra de negocios por un medio de poco costo?

IMPRIMAN USTEDES MISMOS  
con el

„ROTARY“

*A. Gestetner*

El cual les permitirá reproducir inmediatamente, y sin depender de nadie,  
toda clase de escritos de máquina de escribir ó de mano, tales como:

FORMULARIOS DE DESPACHO Ó DE FÁBRICA - CUADROS - PLANOS - TARIFAS - CARTAS - PRESUPUESTOS - PÓLIZAS - NOTAS DE SERVICIOS  
MENUS - CROQUIS - COPIAS - CIRCULARES - FORMULARIOS - CONTRATOS - REGISTROS - NOTAS DE HOTEL - ETC.

**NINGUNA CLASE DE LIMPIEZA :: DIEZ AÑOS DE GARANTÍA**  
Pidan los informes que deseen, absolutamente gratuitos

BARCELONA:  
Pasaje de la Paz, 8

**ARNOLD GESTETNER**

MADRID:  
Plaza de Bilbao, 11

# Triunfo de los neumáticos „PIRELLI“

## GRAN PREMIO PEÑA RHIN CIRCUITO VILAFRANCA DEL PANADÉS

440 kilómetros

VENCEDORES:

- 1.º Vizcaya, en coche „BUGATTI“
- 2.º Mauri, en coche „BUGATTI“

ambos equipados con

**PIRELLI**

SIN CAMBIAR UN SOLO NEUMÁTICO

COMERCIAL PIRELLI, S. A.

BARCELONA:  
R. Universidad, 18

MADRID  
Calle Alcalá, 73

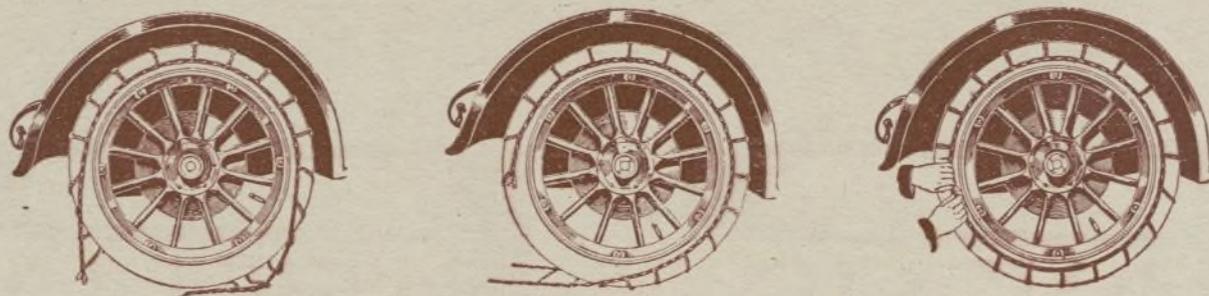
BILBAO:  
Gran Vía, 42

CORUÑA:  
Plaza Orense, 6

SEVILLA:  
Pl. Sto. Tomás, 29

El seguro contra  
el patinazo son las

# Cadenas antipatinantes



VILLAMIL

Alcalá, núm. 62

MADRID

Teléfono S-586

de abandonar á los enfermos, porque así no existiría prevención, pero sí olvidar un poco el dicho desmoralizador del «más vale pájaro en mano que ciento volando».

El valor de la obra reside en tres particularidades:

1.º En el fin propuesto: lucha contra las enfermedades infecciosas, en especial la tuberculosis, la más mortífera y muy evitable.

2.º El momento en que comenzamos esta lucha (antes de la contaminación ó en los primeros tiempos) en el niño.

3.º La manera de conseguirlo—principalmente haciendo vivir al niño en un medio totalmente distinto á aquel en el que se infestó y desarrolló la infección—en el medio natural para el que es apto.

### Leva de enfermos

El número de enfermos aún no es elevado; esto se debe, como causa principal, á que este servicio, que aún no tiene consignación especial, es muy limitado; todavía no damos de comer á los niños, lo que variaría todo el tratamiento, pues no sólo se les daría una alimentación con arreglo á principios racionales, sino que los niños comerían aquí mejor, animados por los otros, y muchas veces en mi presencia, cosa que les gusta mucho, por que los niños tienen una gran tendencia á querer á sus directores á nada que éste los comprenda; entonces podían permanecer en el jardín durante todo el día, las madres dispondrían de más tiempo para dedicarse á las faenas de su casa, resultando que así no vienen más que los que viven en las proximidades, los que saben bien comprender el peli-



La enfermera visitadora extiende nuestra acción hasta el domicilio de los enfermos, enseñando higiene; ella nos dice cómo viven y hace que los casos sospechosos acudan á consultar

gro que les acecha ó los que tienen en mí una particular confianza. Para el porvenir esto se solucionará modificando el sistema de admisión, cosa para explicar largamente, creando los



El piojo no propagará ninguna enfermedad en nuestro jardín, donde se le impide permanecer

pensionistas y el internado, efectuando la campaña de propaganda popular y científica más activa y eficaz, la cual tengo ideada y preparada al detalle, durmiendo un sueño de obligada paciencia, hasta el día que para

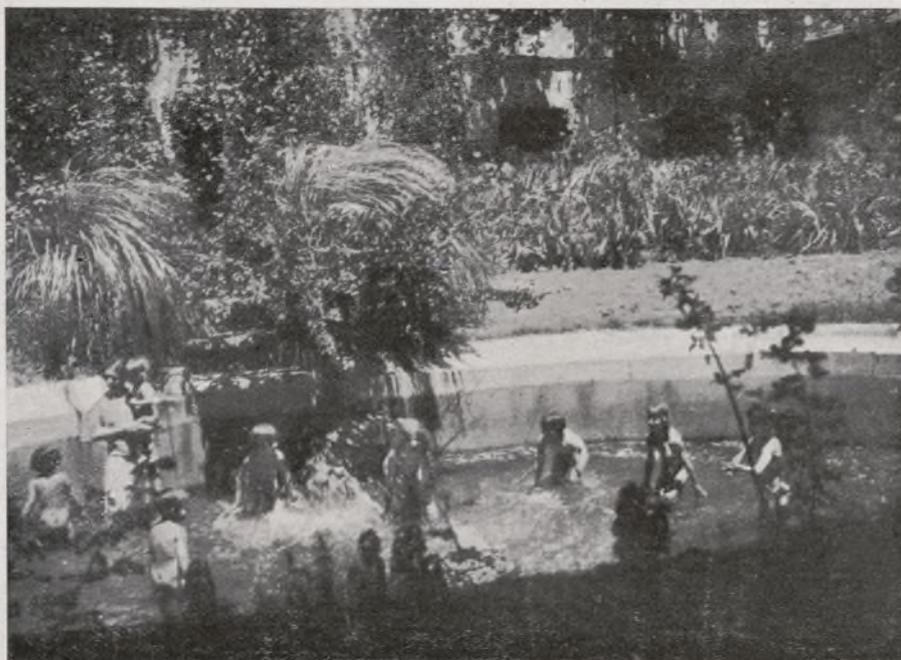
hacer esta obra, que no costará nada al elemento oficial, porque tengo los ofrecimientos más valiosos, no tenga que andar con el tén con tén más desesperante para un hombre de buena fe que quiere realizar un bien general en el espacio de tiempo más breve posible. Estos establecimientos deberán ser emplazados lo menos uno por cada punto cardinal de Madrid y se relacionarían con la escuela, con los hospitales de enfermedades agudas y con los dispensarios antituberculosos, de los cuales tendría la propia institución carácter en una de sus partes.

### Cómo realizamos el fin propuesto

Nos proponemos curar á unos niños ó evitar en otros ya marcados por una tara patológica, y más adelante, al establecer el internado, evitaremos la contaminación, aislando á un niño sano de una familia contagiosa en cuyo seno vive, con lo que ya van indicados dos de los fines perseguidos: «curar» y «evitar».

Aún falta algo: preparar de tal modo á los enfermos que, resultando maestros en el descuidado arte de saber vivir, sean capaces por su propia dirección, de seguir una vida juiciosa que los impida caer de nuevo en el peligro sorteado; esto es, «mantener» los beneficios conquistados. La medicina razonable cura; la educación mantiene, evita y capacita; la instrucción coloca al hombre en un

grado más elevado de capacidad para ganar la vida. He ahí el plan completo con el que, en líneas generales, tratamos á nuestros niños, lentamente desarrollado, perfeccionado y llevado á cabo como expondré sucintamente.



En la piscina los pequeños adquieren piel, músculo, pulmón, destreza, arrojo

Los «ejercicios corporales» los dividimos en juego libre, juego organizado, gimnasia, ejercicios de respiración y trabajos en la huerta; las marchas rítmicas se practicarán en breve.

Las condiciones atmosféricas determinan, en gran parte, la clase de ejercicio y el desnudo, comprendiéndose en el sentido que lo harán.

A la gimnasia respiratoria dedicamos la mayor atención; estos minutos son obligados; el aire es nuestro primer alimento, y si bien hay mucha gente que sabe cuánta importancia tiene el modo de comer, ignoran que el modo de respirar, hasta en un aire muy puro, no es indiferente. La frecuencia del número de respiraciones se hace á expensas de la duración y amplitud de cada una, pero sólo cuando se respira lenta y ampliamente se despliegan los pulmones en su totalidad, no quedando partes inactivas, que son fácil presa de enfermedad. Viviendo en condiciones exactas por lo demás, un niño, al que enseñó á respirar, gana de peso mucho más después que lo que aumentaba en la misma cantidad de tiempo cuando no respiraba adecuadamente. Cuatro sencillos ejercicios efectuamos: la respiración costal superior, inferior y diafragmática son puestas en juego; multitud de facilísimos ejercicios, que tienden á reforzar los músculos de los lomos que fijan la colum-

na vertebral y las costillas permitiendo la máxima excursión de éstas por su extremidad anterior, son alegremente ejecutados; la marcha, la carrera, llevar pequeña carga en la cabeza, andar por el alambre, la carretilla, la natación, etc.

#### Cura de sol

En el verano apenas le toman, porque tenemos delicioso paraje, bajo las ramas de hermosísimos plátanos de sombra, junto á la piscina;

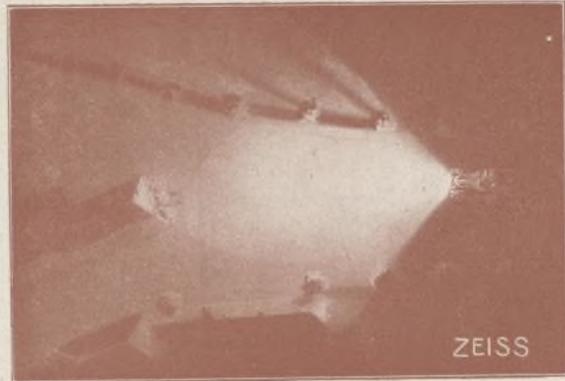
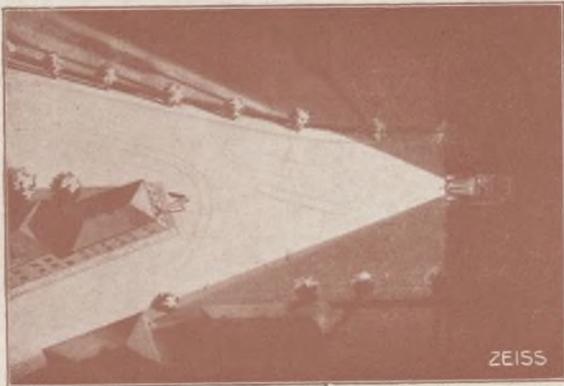
cuando la temperatura lo consiente, para habituar á los niños los hacemos quedar sólo con la camiseta desabrochada y juegan por donde quieren, entre el sol y la sombra; pocos días después, cuando no sólo se acostumbran al sol, sino al desnudo, se los descubre y deja libre jugar; esta falta de insistencia de una acción permite tomar una cantidad superior de sol, que, de otro modo, se haría irresistible. Insistimos muchísimo en que el baño de aire, de luz, en fin, el desnudo al aire libre, es beneficiósísimo aun sin sol; con días tranquilos, pero completamente nublados, obtenemos, con toda certeza, resultados higiénicos y terapéuticos notables.

#### Cura de recrudescimiento

La dirigimos principalmente á los pies, los cuales, merced al uso antinatural á que los sometemos, se atrofian, causa importante de esa tendencia á enfriarse que martiriza á determinados sujetos, haciendo que, como compensación á su anemia, se congestionen órganos polarmente opuestos, como la laringe, los bronquios, etc., origen de catarros frecuentes. La marcha descalzos, el baño de sol y agua fría, que aumenta la vitalidad, ejercitando la circulación localmente, es un medio preventivo excelente.



El amor de las madres, sirviendo desmedidamente á los niños, los incapacita para valerse por sí mismos; nuestros mocitos se visten siempre solosj



## Los PROYECTORES ZEISS

ofrecen la mayor seguridad al automovilista merced al alcance extraordinario y la gran dispersión de sus reflectores. La iluminación del camino es clara, anchurosa y uniforme, gracias al sistema óptico supremo que garantiza la explotación más perfecta del manantial de luz. Los espejos plateados ZEISS son de vidrio especial, insensible al calor y la humedad, distinguiéndose por su duración ilimitada comparados con los reflectores metálicos. Los reflectores ZEISS se pueden diafragmar desde el asiento del conductor :: :: mediante un manejo sencillísimo, satisfaciendo así en las ciudades las Ordenanzas de Policía Urbana referentes á :: ::

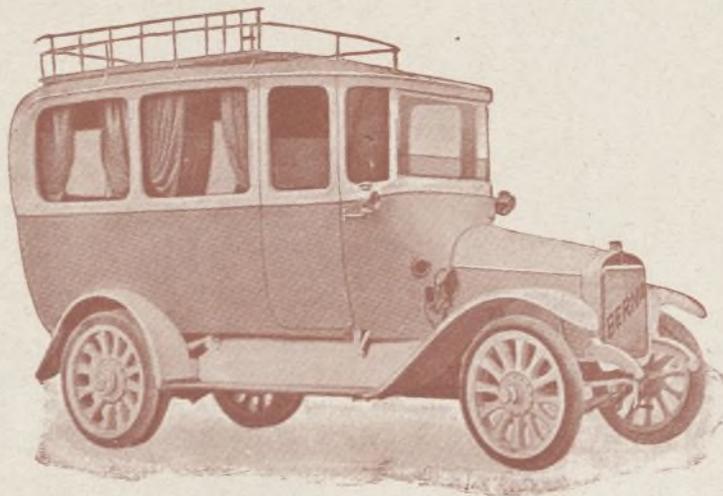
**alumbrado dismínuable**

Comprueba la legitimidad de  
nuestros productos la marca  
registrada →



Pídase el catálogo ilustrado  
\* \* \* „AUTO 160“ \* \* \*  
á Carl Zeiss, Jena, Alemania

## Camiones BERNNA



**ENTREGA INMEDIATA**

REPRESENTACION GENERAL EXCLUSIVA  
**Gonzalo R. Peñalver**  
P.º de la Castellana, 6 d.º

Calle de Génova, No. 11  
\* \* \* Teléfono J. 444 \* \* \*  
Teléfono S - 607 MADRID

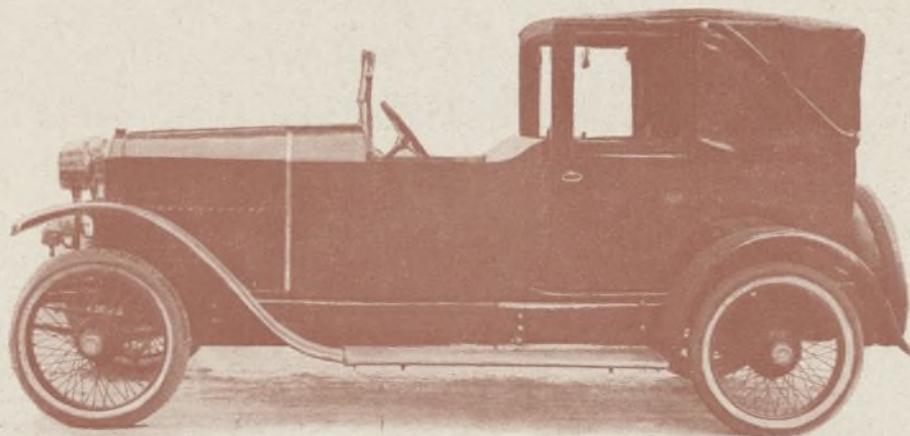


Camioneta  
**ELIZALDE**

1 1/2 TONELADA  
DE CARGA ÚTIL

CONCESIONARIO: **UREÑA**  
Prim, 1 MADRID

FABRICA



NACIONAL

**Automóviles ESPAÑA**

**F. BATLLÓ, S. en C.**

OFICINAS Y TALLERES:  
San Andrés, 430 (S. A.)

**BARCELONA**

**MOTO-NAFTA**



La mejor esencia para  
automóviles.

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

**ACEITE**



**JÚPITER**

Inalterable à todas las temperaturas



Las madres quieren mucho á sus hijos; pero en materia de cariño no basta el «cuantum», es preciso el cómo; enseñamos nuestros métodos para continuar en las casas, por las madres, la acción higiénica y pedagógica

### Reposo

Los ejercicios vivos son alternados de reposo proporcional al ejercicio y al niño é impuesto á los enfermos febriles y á los que padecen inflamaciones articulares (artritis).

### Educación

El entusiasmo por la naturaleza se eleva fatalmente cuando libremente nos ponemos en su contacto; quizá sea el éxito educativo más interesante del servicio; es atraído hacia todas sus manifestaciones, los animales, las plantas, el cultivo, en el que la colaboración, la perseverancia, la paciencia, la atención, la observación y muchas más virtudes la adquieren con esa especie de infiltración que caracteriza á la educación.

La obediencia es absoluta; se funda en la seguridad que tienen los niños, tanto en mí como en la distinguida señorita que los dirige, de que se les estudia, no mandando nada que no les convenga, y en un grandísimo cariño recíproco existente entre los pequeños y nosotros. La mentira la considero prácticamente des- terrada.

### Instrucción

Es menos atendida; sin embargo, reciben los conocimientos instru-

mentales (lectura, escritura, etc.), aprovechando estos momentos para



El pelo largo quita belleza á nuestros pequeños, favorece la retención de la caspa y guarece á los parásitos

hacer explicaciones prácticas sobre las cosas.

### Resumen

Poner á los niños en condiciones tales que, al seguir los dictados de la vida natural, se acrecienta la resistencia general contra la enfermedad.

Educación tan honda, que mi esperanza en este sentido es que no olvidarán nunca las normas aquí vividas, con lo que van asegurados para no recaer.

Han aprendido á aprender con placer, han entrado en una dependencia oficial—el jardín—á sabiendas de que es de ellos y bajo su guarda queda (civismo); allí saben muy bien que los niños no recibirán el incomprensivo y cobarde empujón con que se separa á un niño que en la calle incomoda al cumplir el imperativo de movimiento natural, ineludible para su desarrollo.

ANGEL VILLEGAS

## La Aeronáutica en España

### El terreno y el aire

Nos proponemos tratar, en el número más corto posible de artículos, los diversos temas que, á nuestro modesto juicio, interesa vulgarizar

para que todo el mundo pueda, sin más que un ligero esfuerzo del sentido común, darse cuenta de la importancia que para España tiene la navegación aérea.

Huiremos en absoluto de todo

tecnicismo profesional. No sólo porque para el vulgo ese aspecto del asunto es absolutamente impenetrable, sino porque somos casi por completo profanos á la técnica aeronáutica; es decir, que en ese punto formamos entre el vulgo.

\* \* \*

De las dos ramas principales de la Aeronáutica, la Aviación y la Aerostación, vamos á comenzar por la primera, ya que, por ahora, ocupa la primera línea en los temas de navegación aérea. Y para poner un poco de orden en nuestro trabajo, vamos á dividir el tema global «Aviación» en tres capítulos principales, á saber: Terreno y aire; Material; Personal.

Anteponemos el «terreno y el aire» á los otros dos mencionados capítulos porque, *aunque por lo general se crea lo contrario*, lo primero que hoy se necesita para poder volar es conocer el aire y estudiar y preparar el terreno.

Y esto, que es ley general, tiene en nuestro país una importancia suprema.

\* \* \*

Basta una rápida ojeada sobre el mapa de España para comprender que, en país de tan numerosas sierras, es mucho más difícil volar que en un territorio relativamente llano.

Tampoco se necesita ser una lumbrera en conocimientos aerológicos para saber que precisamente esas sierras son otras tantas causas de corrientes aéreas, de nieblas, etc., etc., inconvenientes gravísimos para la navegación aérea.

Por otra parte, al tratar de preparar el territorio español para hacerle «aeronavegable», conviene prever la navegación aérea del porvenir á la vez que se consigue sea hacedera la del presente.

Se habla de rutas aéreas y de líneas aéreas, y esto es de un enorme interés particular; pero á la vez que se labora por la realización de esto que pudiera llamarse «el programa mínimo» hay que tener ante la vista el «programa máximo».

Ya que la navegación aérea tiene sobre el ferrocarril y el automóvil la

considerable ventaja de no exigir el enorme gasto de tendidos de vía ó de construcción de carretera (ni el no menos respetable gasto de conservación de una ú otra), será oportuno que se libere á la moderna autolocomoción del vicio de origen que la política y su hermano gemelo putativo el interés particular impusieron á las citadas redes de comunicación, á saber: el de no estar trazadas con arreglo á los intereses de la agricultura, de la industria y del comercio, sino con arreglo á lo que dispusieran en cada caso las influencias de derecha ó de izquierda.

En lo militar podrá haber, dentro de la red general de comunicaciones aéreas (según nosotros la soñamos), «líneas aéreas». La defensa nacional es lógico que tenga que trazar, con carácter permanente, caminos especiales que faciliten la movilidad de sus elementos por las rutas más rápidas. Esto es, naturalmente, lo que más urge realizar.

Pero conviene que, para todo lo que no sea la defensa nacional (donde la política y las influencias particulares han de estar automáticamente desterradas), se proceda también de tal manera que no llegue el privilegio, con sus múltiples y férreos tentáculos, á convertir el aire en una reproducción de la red de carreteras ó de la red ferroviaria.

Ya hace años que salimos al paso del «enemigo desconocido» cuando se empezó á hablar de líneas postales; y si el respeto á intereses ya creados no nos lo impidiera, volveríamos á tratar el tema nuevamente.

\* \* \*

El pueblo tiene en su mano un procedimiento infalible para contrarrestar, en este caso, la actuación (que no puede dejar de producirse) de la política y de las influencias, las dos plagas nacionales.

Las vías aéreas las dispuso el Creador y no cuestan nada. En esto la Aeronáutica comparte con la telegrafía y la telefonía sin hilos (y sin que puedan reñir por su propiedad, puesto que no se estorban) el dominio del espacio... dominable.

Y como mientras la ciencia no

produzca un procedimiento de *deter*ner en el aire la marcha de los aviones (actuando desde tierra y *ejecutando el mandato precisamente sobre determinado avión*), no puede nadie pensar en la policía del aire, puede afirmarse que por las alturas no habrá más trazador de «rutas aéreas» que el que dictó las leyes físicas del mundo. ¡Acaso Él sea el único legislador inaccesible á las recomendaciones y á la política!

Abajo, en tierra, es donde hay que defenderse. Y la fórmula á que aludimos más arriba es por demás sencilla: aerodromos, aerodromos y aerodromos.

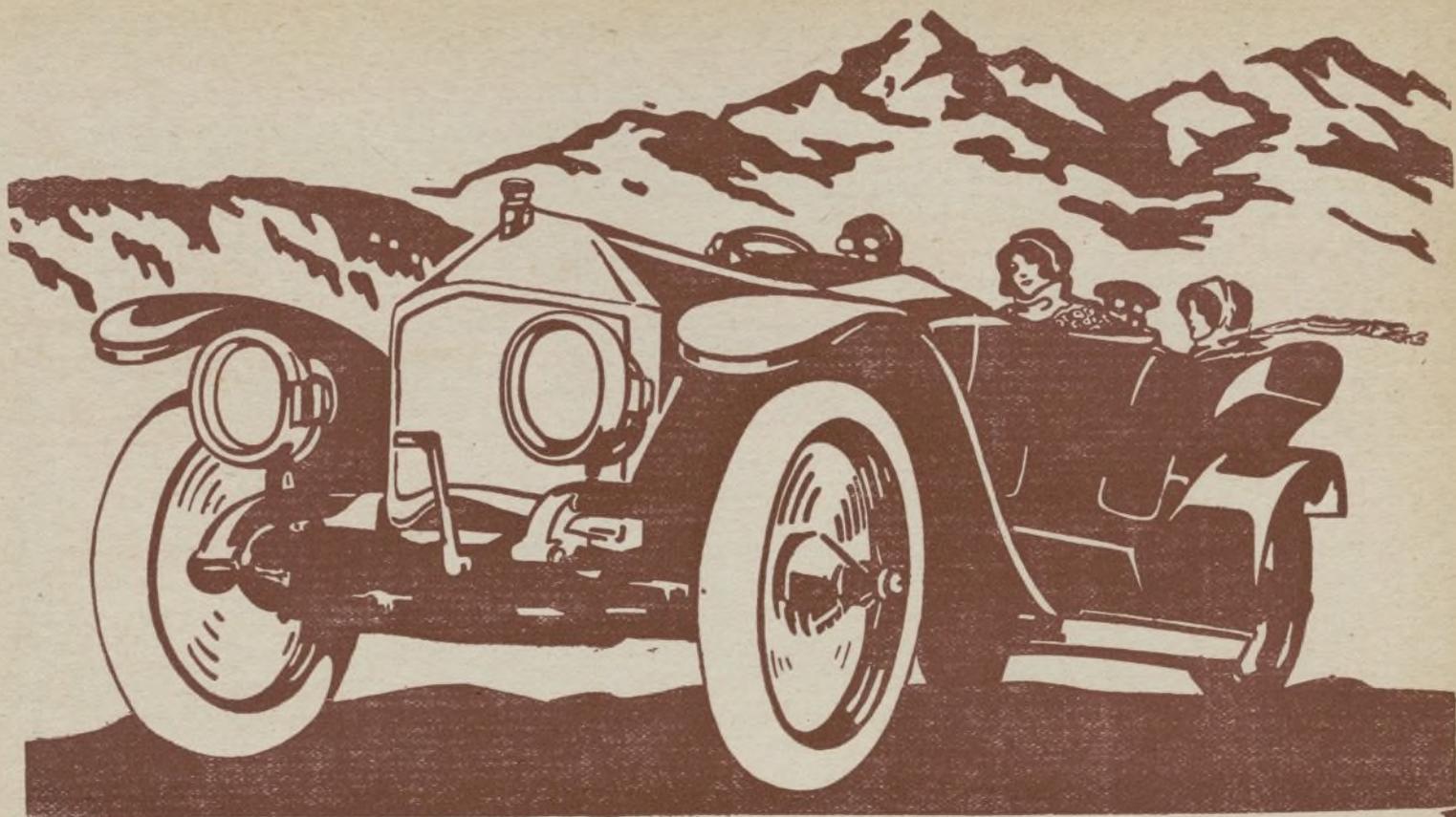
Cuando en España exista un número importante de lugares donde puedan tomar tierra los aviones, podrá ser nuestra nación un país «aeronavegable» y el número de *auténticas* líneas aéreas será cuantioso.

Además, y esto es lo más importante (á pesar de ser una «perogrullada»), cuanto mayor sea el número de lugares donde el avión pueda aterrizar más se reduce el peligro de la navegación aérea. Hasta tal punto, que si volando á mil quinientos metros de altura un aviador tuviera siempre en un radio de quince kilómetros, contados del punto de su vertical (y en cualquiera de las direcciones en un círculo trazado, con dicho radio) un terreno donde posarse, todas las averías de motor dejarían de tener el más leve peligro, ya que en los aviones actuales, á motor parado, se puede planear en una distancia igual á diez veces la altura.

Y es no menos sabido que averías que no sean de motor son extraordinariamente raras en el aire.

Es decir, que aun no pensando en la utilidad inmediata de ser voluntariamente visitado por los aviones, todo pueblo culto, todo pueblo *efectivamente cristiano* (y en este punto nos dirigimos á los sacerdotes que predicán la santa doctrina de Jesús) tiene la humanitaria obligación de contribuir, disponiendo un campo de aterrizaje, á la cristiana labor que, como ampliación del quinto mandamiento de la ley de Dios, consiste en evitar que se mate el prójimo.

\* \* \*



## Automóviles **Metallurgique**

Campeón de Rendimiento de Navacerrada

**Entrega en plazo inmediato sus  
nuevos modelos**

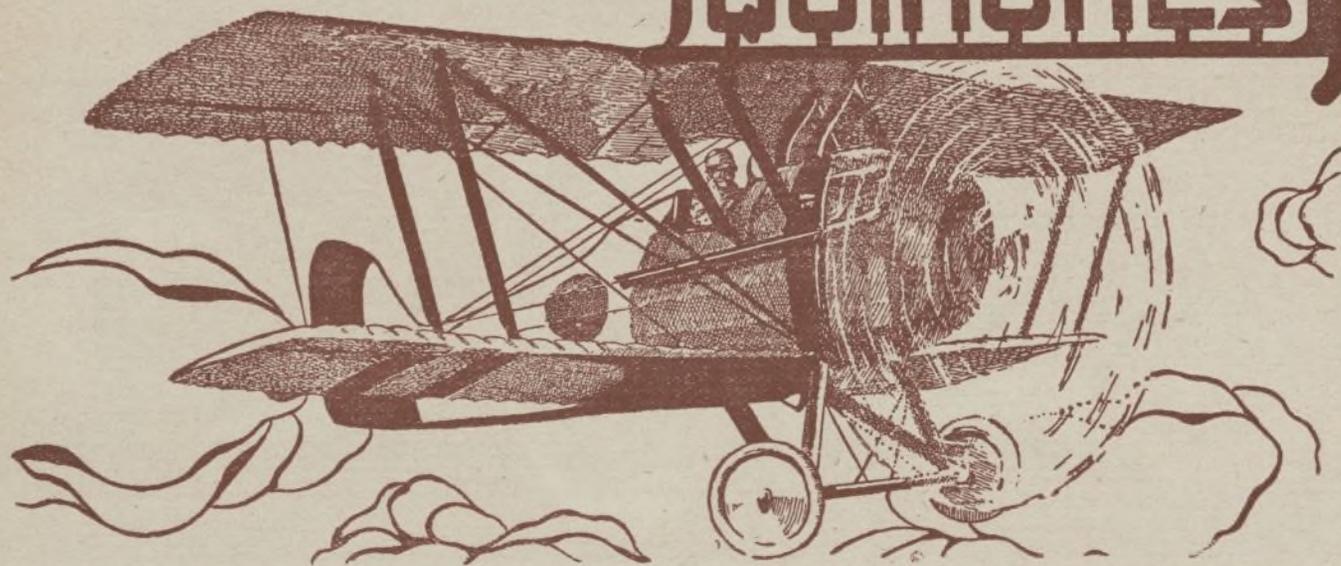
14 HP  
18 HP  
26 HP normal  
26 HP sport

Todos con arranque y alumbrado eléctrico

**Gonzalo R. Peñalver**

Paseo de la Castellana, 6 duplicado. - Teléfono S-607  
Calle de Génova, 11 - Teléfono J-444 - MADRID

# SANTIAGO SANCHEZ QUINONES

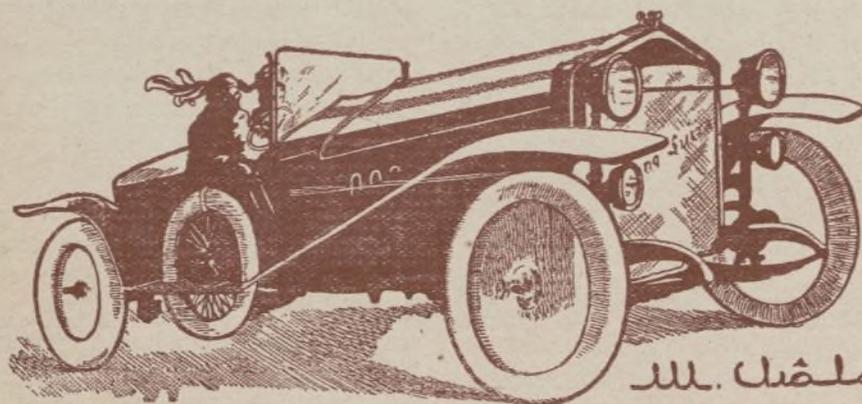


Artículos para automóviles,  
aeroplanos y globos

Motores Lyon Napier para aviación. - Bujías. - Ruedas. - Neumáticos - Hélices. - Tensores. - Cables de acero. - Cuerdas de piano. - Tirantes de acero "Bruntons". - Telas de globos y aeroplanos. - Barniz "Novavia". - Trajes eléctricos para aviadores. - Acumuladores. - Magnetos. - Tubo de acero estirado en frío, sin soldadura. - Cables de goma, etc.

ALBERTO AGUILERA, 14  
TELÉFONO J-1342

**MADRID**



Concesionario  
de los  
neumáticos  
y bandajes

M. Châlais Hutchinson

Una red de campos donde poder aterrizar y de donde poder salir, bastaría para que entonces surgieran las líneas aéreas *locales*, de un interés *inmensamente superior* al de las que, por la gran resonancia de los nombres de algunas capitales de provincia (incluyendo á Madrid), parecen destinadas á existir «por fuerza».

Y así como muchos pueblos de España han conocido la luz eléctrica antes que el acetileno, y aun, en algunos casos, sin llegar á conocer el gas de hulla, igualmente provechoso será que esos pueblos españoles puedan recibir la visita del aeroplano, ya que están condenados á no ver jamás una locomotora, ni acaso un autocamión.

Como en la comunicación ferroviaria, en la aérea son tan necesarios el «expreso» como el «mixto». Y para nada serviría el vagón-postal si en cada estación ó apeadero no saliera á entregar y recibir correspondencia el modestísimo peatón con su vieja cartera y su clásico saco.

La comunicación por rutas aéreas sería cosa de lujo únicamente si se redujese su acción á unas «líneas» de interés internacional ó de interés

particular. Semejante política sería excusable en países saturados de vías férreas y de carreteras; pero en España sería execrable.

Nos quejamos de falta de ambiente en el país, y no hay doscientos lugares en España donde se haya visto un aeroplano; y de esos doscientos, la mitad lo han visto en «títeres aéreos», la caricatura de la Aviación.

\* \* \*

El terreno y el aire, tema de este trabajo, exigen un capítulo especial que atañe exclusivamente al Estado.

Una y otro, tierra y aire, ofrecen peligros facilísimos de evitar. A los Estados corresponde esta labor de suprema humanidad que, á la vez, proporciona á los navegantes del aire elementos de hacer más útil su esfuerzo.

Nos referimos á la cartografía y á la aerología.

Una buena carta aeronáutica de España, *cueste lo que cueste*.

Una buena red de señalamientos meteorológicos (del mayor interés, además, para los agricultores), *valga lo que valga*.

\* \* \*

Cuando el aeronauta tenga una buena carta del terreno, una buena red de campos de aterrizaje y la pauta meteorológica de su ruta, la Aviación habrá alcanzado ya ese coeficiente de seguridad que actualmente se busca en investigaciones aerodinámicas y en perfeccionamientos del actual motor de explosión.

R. RUIZ FERRY.

## AUTOMOVILISMO EL GRAND PRIX DE BÉLGICA

Copiamos de *L'Auto*, de París:

«La publicación del Reglamento del Grand Prix de Bélgica, ha despertado un vivo interés en las fábricas belgas.

Creemos poder asegurar que cuatro marcas nacionales están decididas á tomar parte en esta carrera, y que su inscripción no se hará esperar muchos días. Se trata de «Auto-Metallurgique», «D'Aoust», «Miesse» y «ABADAL». (Esta última fué la única que se inscribió para el Grand Prix 1921).

## FUTBOLERÍAS RESUMEN DE LA DECENA

### Región gallega

No obstante los buenos amigos de que dispone en la «Federación» el «Real Vigo Sporting», tampoco este año le deja el «Fortuna» obtener el campeonato regional.

Los «fortunistas», después de la victoria lograda sobre el «Real Vigo Sporting», continúan la serie de sus triunfos, y últimamente, en La Coruña, jugando contra el «Real Club Deportivo», consiguieron seis *goals*, que ratifican todas las posibilidades que tenían de conseguir el campeonato.

Su rival eterno, el «Vigo», sufre, además, la ausencia de valiosos elementos que nuestra guerra marroquí

ha quitado temporalmente de las líneas «viguistas».

### Región catalana

El «F. C. Barcelona», campeón que será, á pesar del revés sufrido, de la región, ha visto interrumpida su serie de triunfos en el *match* jugado contra el «Club Deportivo Europa».

Los «europeos», que son hoy el mejor equipo catalán (después del «Barcelona» y pasados los tiempos de la rivalidad «Español-Barcelona»), han conseguido un empate á un *goal*, que ha estado muy cerca de ser una derrota barcelonista. Pero este pequeño contratiempo no tiene importancia en la puntuación para el primer puesto que ostenta el «Barce-

lona» con 11 puntos, en tanto que el «Club Deportivo Europa» sólo ha llegado á cinco.

De los demás equipos se destaca el «Avenç», y se hace notar la caída del «Club Deportivo Español», para el que han llegado malos tiempos, en los que, sin embargo, haciendo honor á su tradición, sabe dar la nota de un fuerte deportivismo.

### Región andaluza

Pasó el susto del «Real Betis Balompié» y ya los sevillanos *sabían en la segunda vuelta enténderselas con él*, lo que quiere decir que el «Sevilla» será, á pesar del leve tropiezo, campeón de la región Sur, casi por el artículo 29.

En sus últimas actuaciones ha vencido fácilmente al «Nacional», 10-0, y al «Español», de Cádiz, 3-0.

En cuanto al «Betis», después de su presentación en la corte, se ha esfumado la leyenda que le rodeó pocos días: un equipo mediano que, para vencer al «Sevilla», ha tenido que encontrar al rival en una tarde gris y, por su parte, reaccionar excepcionalmente, como no es fácil que vuelvan a hacerlo.

### Región Norte

Todavía no se declara excluido el «Athletic», de Bilbao, del campeonato actual. A pesar de los reveses sufridos, y contando con que puedan surgir unas cabalísticas combinaciones, en las que él no ha de mediar, pero que pueden favorecerle, es posible llegar a la meta.

Nosotros no creemos que sus restantes rivales norteños se presten tan fácilmente al juego atlético, tanto más, cuanto que «Racing», de Santander, y «Arenas», de Bilbao, aspiran a conseguir el título. Esto sin contar con que ha surgido el «Deusto», que está demostrando que no es rival sin importancia, como lo prueba su reciente empate a uno con el «Athletic». Este prepara un calendario interesantísimo para los aficionados, con cuyo entrenamiento confían sus entusiastas que se eleve notablemente la calidad de juego de los campeones de España.

Sea la que fuere la actitud de los equipos que componen el ciclo de los que se disputan el campeonato local, el avance que puede hacerse, según un cálculo lógico de probabilidades, da las mayores ventajas a los santanderinos, quienes tendrían inmediatamente después a los «areneros», seguidos del «Deusto» y continuados por el «Athletic», hoy colocado en la más desventajosa situación.

El partido que puede ser decisivo, «Racing-Arenas», debe jugarse en los campos de *sport* de Santander al comienzo de la segunda vuelta, habiendo terminado el de la primera, con un empate a tres, en el campo de Romo, de las Arenas.

### Región asturiana

Esta temporada, como las pasadas, el «Sporting», de Gijón, no admite rivales serios y en caso de que surgieran, para algo hay una Federación regional que *velaría* porque el equipo con probabilidades de triunfo pasara a segundo término.

Pero es lo cierto que esta temporada no habrá lugar a graves disgustos, puesto que ni el «Deportivo» de Oviedo, ni el «Stadium» han sido hasta la fecha rivales de peligro para el «Real Sporting», gijonés, que puede titularse campeón vitalicio de Asturias.

### Región guipuzcoana

La incógnita de esta región es una de las más difíciles de despejar de toda España.

Los dos únicos equipos de primera categoría, «Real Unión», de Irún, y «Real Sociedad», de San Sebastián, están muy equilibrados y su último encuentro, jugado en Atocha, ha terminado con un empate a dos *goals*. Se decidirá, pues, este campeonato en el partido que debe jugarse en la segunda vuelta en el terreno de Irún.

### Región Centro

Está la partida entre los *clubs* «Athletic» y «Madrid». El encuentro que estas sociedades jugaron en la primera vuelta, fué muy nivelado y terminó con un empate. De entonces acá, los dos equipos han variado y todo hace esperar que la decisión sea pródiga en incidentes.

### Regiones levantina y del Oeste (?)

Hasta la fecha no han dado señales de vida las dos regiones, cuyos delegados estuvieron presentes en la última asamblea. Fundadamente suponemos que si no han muerto las dos alguna está en la agonía...

### El equipo nacional

Es el tema que momentáneamente apasiona a la afición. Corresponde jugar el partido Portugal-España el día 18 próximo y todo son cábalas alrededor de su probable desenlace.

El equipo designado como selección española, le forman: Zamora (Barcelona), Arrate (San Sebastián), Pololo (Madrid), Hermida (Vigo), Meana (Asturias), Balbino (Vigo), Moncho (Vigo), Arbide (San Sebastián), Sesúmaga (Asturias), Alcántara (Barcelona) y Ocazo (Madrid).

Figuran como jugadores que pueden llenar los huecos que se producirán por cualquiera circunstancia, Gamborena (San Sebastián) y Monjardín (Madrid).

Los portugueses se entrenan concienzudamente desde hace un mes y según quienes han tenido la suerte de ver a su equipo nacional, han logrado formar un conjunto fortísimo que nada tendría de extraño que pusiera en grave riesgo a nuestra selección nacional.

La constitución de nuestro equipo deja bastante que desear y aunque nosotros no participemos de todas las censuras que caen sobre el Comité técnico, sí que creemos que hubiera podido mejorarse el conjunto con elementos de los que, sin fundado motivo, se ha prescindido *a priori*.

Del partido «España-Bélgica» salió una conclusión indudable: al equipo español, compuesto de elementos personales de indudable valía, le faltaba homogeneidad, entrenamiento. Y ahora, bastante tiempo después, cuando los defectos apuntados podían haberse remediado en gran parte, llegamos a este otro encuentro internacional, para el que se sabe que nuestros vecinos se preparan como debe hacerse, y sin embargo, ni un solo error se rectifica, antes al contrario, el desquiciamiento del Comité técnico es evidente, y resquebrajada su directiva preséntase abierta la herida que con más empeño debía haberse atendido.

Son males que, por lo visto, nos han de acompañar siempre, aunque en apuntarlos y a pedir su corrección nos dediquemos todos los plumíferos.

En fin, que el equipo español venza, sea como fuere, y que olvidemos luego pronto la gestación de este equipo nacional que jugará el día 18 contra Portugal.

A. MARTÍN FERNÁNDEZ

Automóviles

# De Dion-Bouton

ENTREGA INMEDIATA:

TORPEDO 10 CABALLOS

Modelo expuesto en el Salón de París 1921

Omnibus para pasajeros :-: Camiones 3 1/2 y 5 toneladas

SOCIEDAD ANONIMA ESPAÑOLA

Telégrafo:  
AUTODION

DE DION-BOUTON

Teléfono:  
5 - 10 26

16, PASEO DE RECOLETOS, 16  
MADRID

## GARAJES ESPAÑOLES

### ALICANTE

Vicente López Ruiz  
Garaje De Dion-Bouton  
Plaza de Ramiro, 2

### LOGROÑO

Garaje Central  
(Junto a Gran Hotel)

### SAN SEBASTIÁN

Grandes Garajes Garnier  
Miracruz, 9

### BADAJOS

(Disponible)

### MADRID

Garaje Victoria  
Alberto Aguilera, 62

### SANTANDER

Garaje M. Sancho  
Plaza de Cañadío

### BARCELONA

Auto-Garaje Balmes  
Mallorca, 231 y Balmes, 96-98

### MALAGA

Auto-Garaje Merino  
Somera, 5

### SEVILLA

Garaje Laverán  
Goles, 38 al 44

### BILBAO

Automóviles Damborenea  
Gran Via, 31

### MURCIA

(Disponible)

### ZARAGOZA

A. Hormigón y Compañía  
Grandes Talleres y Garajes  
5 de Marzo, 2 y P.º de Sagasta, 23

# Automóviles "Minerva"



Entrega normalmente los nuevos modelos 1921

FABRICADOS ESPECIALMENTE PARA LA

**SOCIEDAD ESPAÑOLA  
DE AUTOMÓVILES MINERVA**

**Castelló, 41  
MADRID**

## HIJOS DE LABOURDETTE

CONSTRUCCIÓN  
Y REPARACIÓN DE CARROCERÍAS

VENTA  
DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES

Miguel Angel, 31

MADRID

Teléfono J-723

AUTOMÓVILES TALBOT-DARRACQ

OCHO  
CILINDROS



ENTREGA EN  
BREVE PLAZO



CUATRO  
CILINDROS

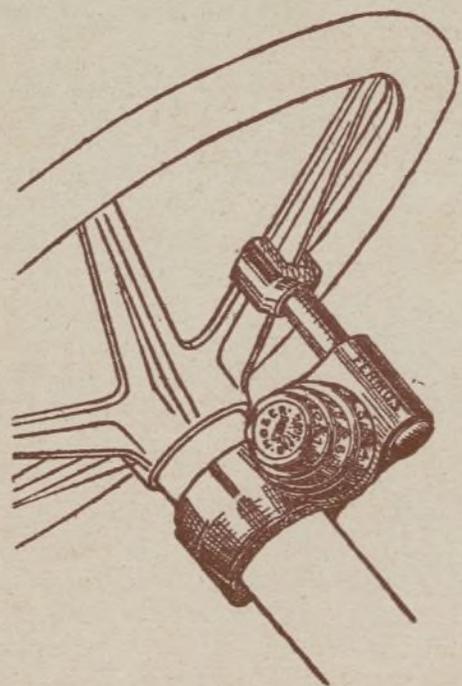


ENTREGA  
INMEDIATA

PARÍS-LONDRES

AGENCIA PARA MADRID:  
J. M. MANRESA

SALÓN DE EXPOSICIÓN:  
Calle de Recoletos, 1



Aparatos  
de  
seguridad

“FERMOS”

para  
autos

AGENCIA EXCLUSIVA PARA ESPAÑA:  
**E. TARRIDA**

Claudio Coello, 50. - MADRID

San Pablo, 116 - BARCELONA

# “NIVEX”

**C. T. Weymann**

Indicador de la cantidad de gasolina que hay en el depósito, con lectura en el salpicadero



**S. A. A. M.**

Acumuladores eléctricos monoplaque, para alumbrado y arranque.

**Binet**

Segmentos, tubos para segmentos, pistones, válvulas y tornillería.

## Existencias en Almacén

**SOCIEDAD GENERAL DE APLICACIONES INDUSTRIALES**

**BARCELONA**

Rambla de Cataluña, 45  
Teléfono A-16 57

**MADRID**

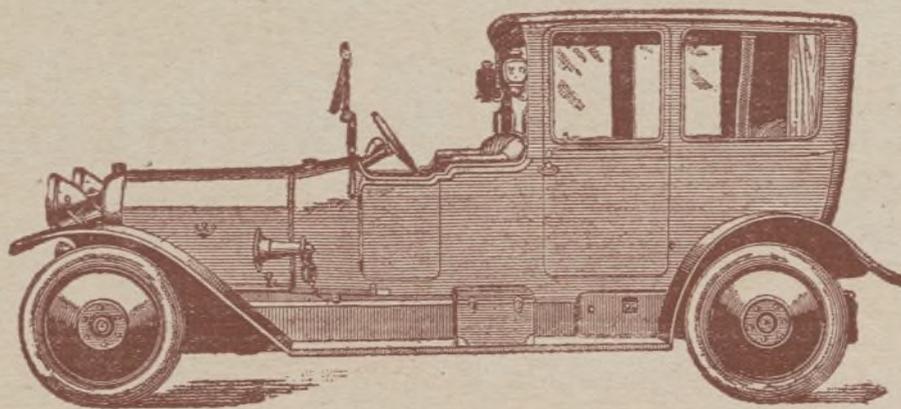
Calle de Recoletos, No. 6  
Teléfono S-12 69

**PARÍS**

12, Rue Tronchet  
Teléfono, Louvre 37 89

**AUTOMÓVILES**

# Chenard & Walcker



**ENTREGA INMEDIATA**

Representante general para España:

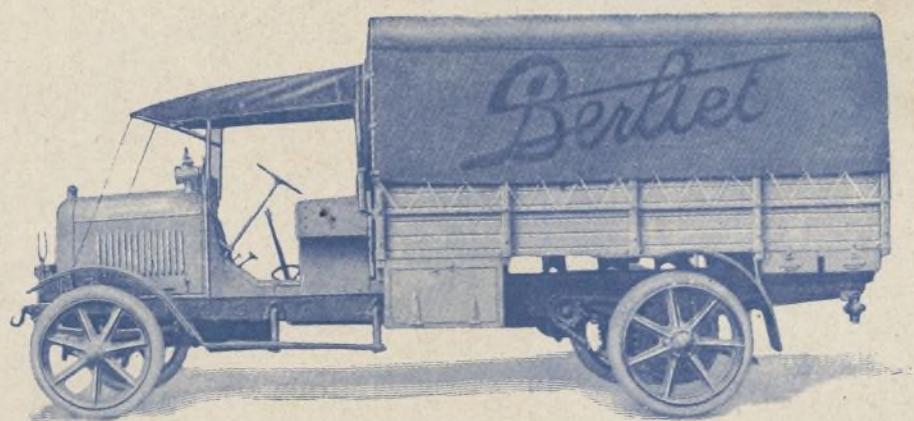
**Julián Olave**

**Jorge Juan, 15**

**MADRID**

Automóviles y

Camiones "BERLIET"



Chassis C. B. A. con carrocería corriente

Entrega inmediata



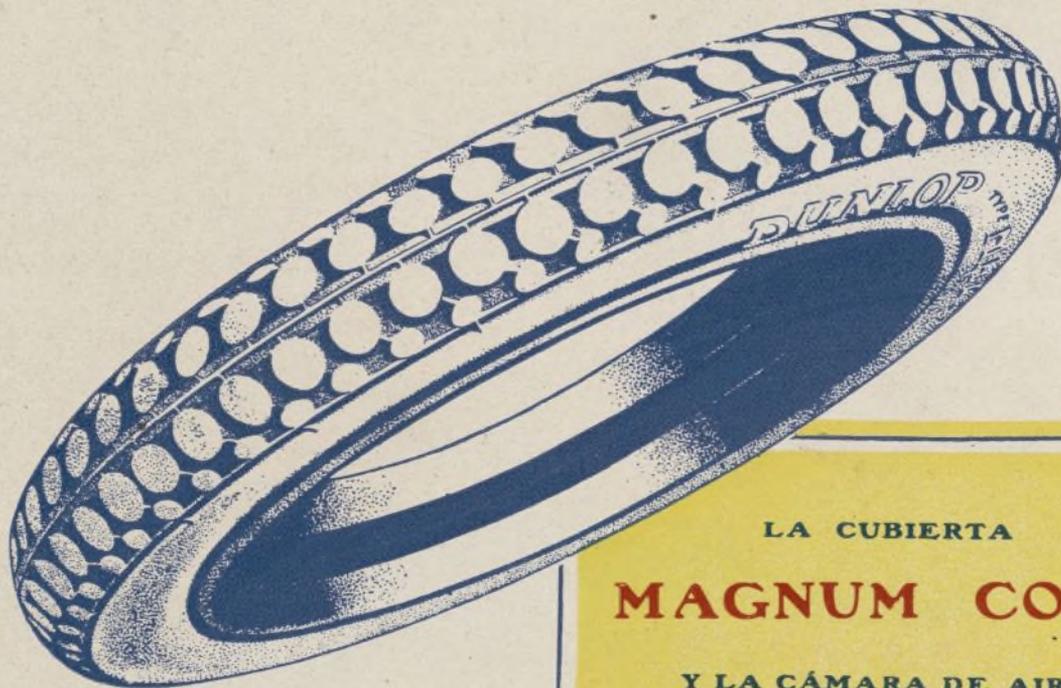
**AUTOMÓVIL SALÓN**

Talleres y Garaje:  
Lagasca, 103

**MADRID**

Exposición:  
Alcalá, 81

Trafalgar, 52. BARCELONA - Paz, 33. VALENCIA



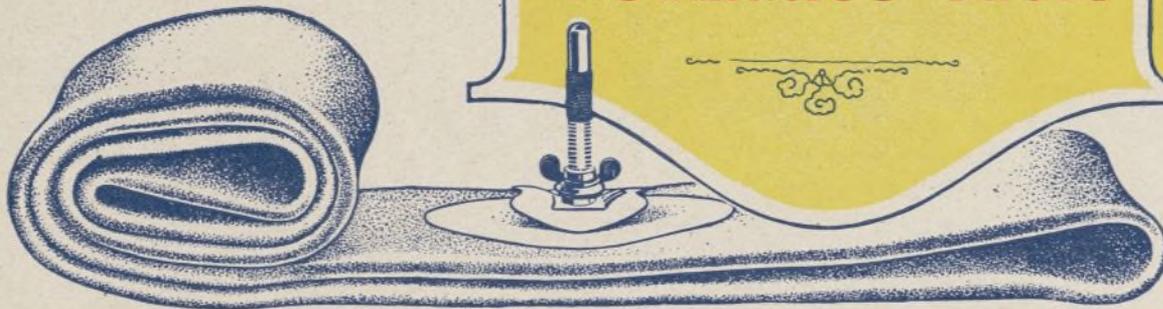
LA CUBIERTA  
**MAGNUM CORD**

Y LA CÁMARA DE AIRE

**DUNLOP**

CONSTITUYEN EL

**Neumático Ideal**



Rambla de Cataluña, 78  
BARCELONA

**Sociedad Española Dunlop (S. A.)**  
Telegramas y telefonemas: DUNLOP

Claudio Coello, 106  
MADRID

Talleres tipográficos STAMPA - Vilalba, 10 - Madrid

Ayuntamiento de Madrid