

# AIRE LIBRE

REVISTA  
DE  
DEPORTES



**50 cts.**

Ayuntamiento de Madrid

BARTOLZZI



LAS REVISTAS PREFERIDAS

EN MODAS

ELEGANCIAS



EN LITERATURA,  
ARTE, CIENCIA Y  
CRÓNICA SOCIAL

La Esfera



EN NOVELAS  
BREVES

La Novela Semanal



EN INFORMACIÓN  
DE ACTUALIDAD

MUNDO GRAFICO



EN DEPORTES

AIRE LIBRE

REVISTA  
DE  
DEPORTES



Se admiten subscrip-  
ciones en todas las  
librerías del mundo

CAMARA-FOTO



## HACIA UNA HIGIENE DEPORTIVA UNA ALIMENTACIÓN REGLA- MENTADA ES LA BASE DE UN FISIOLÓGISMO ÍNTEGRO

**Q**UIEN introduce mayor cantidad de alimento que la correspondiente á la cifra de calorías consumida, enferma, se torna obeso. Quien ingiere menor proporción que la gastada, enferma, adelgaza, se desnubre. Quien tiene reservas acumuladas se mantendrá en apariencia de equilibrio, de salud, ínterin este caudal no sea agotado.

Son tan claras, tan perogrullescas estas verdades, que no requieren mayor insistencia. Sin embargo, un grupo considerable de apologistas irreflexivos del deporte sistemático, del deporte panacea, del deporte milagroso, no suele ocuparse en sus arengas optimistas sino del gasto. ¡Haced ejercicio! El cuánto, el cómo, la individualización del problema, son cuestiones que hurtan á la curiosidad del auditorio. Hacer poco ejercicio es malo; hacer demasiado, también. Cada persona posee una capacidad deportiva que conviene satisfacer; pero no rebasar, si se aspira á que no se convierta en causa de crueles dolencias.

Esta cantidad, este índice, hállase regulado por la relación entre lo que se come y lo que se quema. Sobre ello puede hablarse con precisión extrema. Mas aun así no estaría todo totalmente resuelto. No basta con hacer un cálculo elemental de: toma tantos gramos de grasa, luego dispone de tantas calorías; es forzoso valorar igualmente la calidad de las funciones digestivas. De Dastre es esta frase: «No se vive de lo que se ingiere, sino de lo que se digiere.» No termina tampoco con esto la aportación de elementos de juicio. Puede darse un sujeto que coma lo necesario para la cantidad de trabajo físico realizado, que lo digiera perfectamente, en el cual, sin embargo, la práctica de un deporte represente motivo de daño orgánico. Bastará con que sus órganos de eliminación no sean susceptibles de liberar al cuerpo de todos los residuos producidos.

Resulta, pues, indispensable atender, desde el punto de vista de las presentes cuartillas, á los siguientes datos:

I.—Cantidad de calorías suministradas por la alimentación.

II.—Cantidad de calorías gastadas diariamente.

III.—Estado de las funciones digestivas.

IV.—Estado de las funciones de eliminación.

Al leer esto, no faltará, seguramente, lector que no arguya:

—Entonces, antes de hacer deporte, ¿hay que ir al médico? ¿No será una habilidad profesional para abrir nuevos horizontes á la carrera?

No, anónimo comentarista. En primer término, porque mi especialización, perfectamente definida—enfermedades nerviosas y mentales—, me pone fuera del alcance de su suspicacia, y en se-

gundo, porque los necesarios son datos al alcance de todas las culturas.

Aun cuando el ideal sería tomar diariamente una cantidad de principios alimenticios igual á la consumida, no es indispensable esta exactitud. Con unas cuantas nociones sencillas basta para poder formar juicio, no acudiendo al médico sino en el caso de hallarse muy trastornado el fisiologismo.

Paul Le Gendre y Alfred Martinet han esquematizado del siguiente modo el gasto diario, en calorías, de un hombre de corpulencia media, que pese 60 kilos:

Reposo en cama.....	1.800 calorías:	30 por kilo.
Reposo relativo.....	2.000 —	: 35 —
Trabajo moderado.....	3.000 —	: 50 —
Trabajo fuerte.....	4.000 —	: 66 —
Trabajo muy intenso.....	6.000 —	: 100 —

Una vez en posesión de este cuadro, será necesario fijar la cantidad que de cada clase de alimentos ha de consumirse. Es corriente dividirlos en Hidratos de carbono, Grasas y Proteicos.

En los hidratos de carbono se comprenden los feculentos, las harinas, los azucarados (cereales, patatas, miel, azúcar, etc.). En las grasas se incluyen todas las del reino animal y vegetal. En los proteicos, las llamadas sustancias cuaternarias animales (leche, clara de huevo, carne, caseína, etc.), y vegetales (guisantes, judías, lentejas, leguminosas, etc.)

Un paso más, y llegamos al valor de cada alimento:

	Proteicos Gramos	Grasas Gramos	Hidratos de carb. Gramos	Calorías
Reposo absoluto....	60	40	300	1.800
Reposo relativo....	75	54	320	2.000
Trabajo moderado..	90	56	490	3.000
Trabajo fuerte.....	120	80	700	4.000
Trabajo intenso....	180	120	1.050	6.000

Contamos ya con los términos generales del problema; otro día veremos el modo de hacer aplicación de ellos, y otro expondremos las derivaciones que á la práctica del deporte deben tener.

Toda esta lentitud y más merece tan magna cuestión, ya que la alimentación defectuosa tan peligroso hace el deporte en España.

DR. CÉSAR JUARROS



La ponderación entre el alimento y el ejercicio, hace deportistas completos...





El futbol motorista es el nuevo deporte que los ingleses practican á pesar de todos sus riesgos, que, como en la fotografía puede apreciarse, no son tan ligeros que permitan á todos practicar el ejercicio dificilísimo

## MOTORISMO Y FUTBOL, ASOCIADOS, FORMAN LA ÚLTIMA EXTRAVAGANCIA DEPORTIVA BRITÁNICA



Hé aquí una posición para tirar á «goal», que diríamos clásica, de los jinetes de los caballos de acero. El motorista, con la máquina en viraje, se prepara á dar la patada dirigida á la meta

EL nuevo deporte (!) británico es la suma de dos tan conocidos y en plena boga como el futbol y el motorismo.

Los caballeros del pequeño motor y los «futbolmen» adiestrados hacen gala de su arrojo en este ejercicio, que no es solamente peligroso, sino emocionante para los espectadores. Pródigo en incidentes, de entre los cuales las caídas son los más graves, es indispensable ser dominador absoluto de la máquina, perfectamente preparada y obediente al menor estímulo de los mandos. Cuanto al conocimiento del futbol, bien se adivina que es secundario, ya que de lo que se trata es de lograr la mayor estabilidad posible para empujar la pelota hacia la meta contraria, esquivando los peligros de las demás máquinas, cuyos fuertes virajes dan en tierra con los atrevidos deportistas.

¿Y el árbitro?—nos preguntarán los lectores—¡Ah!, en este juego el juez tiene un papel dificilísimo: evitar con su intervención todas las violencias y salvarse á tiempo de las motocicletas, que pueden estorbar su importante papel.



# LOS PRÍNCIPES INGLESES QUE PARTICIPAN EN LAS GRANDES CARRERAS DE CABALLOS



El Príncipe Henry, jinete del caballo «Little Favourite», con el que corrió en la prueba de «Bar Point», clasificándose en tercer lugar, al dejar la pista es saludado por el público



En plena carrera y pese á los esfuerzos del Príncipe caballista, el noble animal no logra conquistar el primer lugar de la carrera

FOTS. VIDAL

**T**RAS el Príncipe de Gales son otros jóvenes de sangre azul los que en Albion participan en las grandes carreras de caballos, disputándose los premios que se ofrecen.

En el Hipódromo de Northaw, el Príncipe Henry ha montado el corcel «Little Favourite», del Príncipe de Gales, con el que sólo ha conseguido el tercer puesto en el premio de «Bar Points». Mr. Pilcher, el vencedor, fué seriamente inquietado durante la primera vuelta; pero al emplearse á fondo, no sólo dejó atrás al aristocrático jinete, sino que por la brecha aun penetró otro caballo, que llegó en segundo lugar á la meta.

«Little Favourite», el caballo del Príncipe de Gales, no obstante ser el preferido, fué batido por «Acorn», á quien Pilcher dió una soberbia monta que el Príncipe Henry no supo contrarrestar.



Mr. C. S. Pilcher sobre el caballo «Acorn», que ganó la carrera de «Bar Point», en Northaw, en la que el Príncipe Henry se clasificó el tercero



# LA PELOTA VASCA

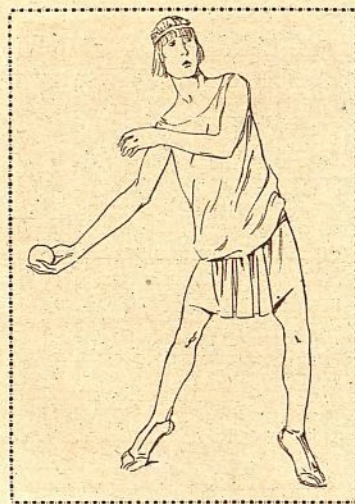
## SUS ORÍGENES.—SU EVOLUCIÓN.—SU ESTADO ACTUAL



La pelota vasca está gozando las dulzuras de un resurgimiento brillante. De Madrid á París, cruzando por Bilbao y Barcelona, la pelota pasa por una era de renacimiento. Y es lo más glorioso que, como en los tiempos antiguos, es el pelotari «amateur», el aficionado, el que pone ese colofón pintoresco y adecuado al clásico juego vasco, entronizándolo en el ambiente actual, tan propicio al deporte, como el más racional y completo de todos los juegos de esfuerzo físico que se conocen y practican. Es, por tanto, el presente un momento propicio para echar un cuarto á espadas, colocando al oreo del sol de la actualidad los vetustos recuerdos de su historia.

La historia de la pelota vasca se encierra, puede decirse, en tres etapas. Hagamos nacer la primera. Allá por el siglo XVIII. La segunda acaba en 1880, cuando se construyó el primer frontón cerrado. La tercera, de esta fecha hasta el día. Los recuerdos un poco nebulosos de la primera se van perdiendo con la época del Renacimiento. Se hace más compacta la idea después. Se habla ya en Francia del juego de pelota. Y está en boga en la clase noble. Se recuerdan citas españolas. Un rey que recibe la noticia de un viajero investigador. Había visto en Vasconia «teatros» de jugar á la pelota. Va plasmando después el rastro de nuestro juego clásico en ideas más claras, más rotundas. La pelota, á ambos lados del Pirineo, es el juego popular, apasionante. Los vascos de los gloriosos ejércitos franceses abandonan las filas en tierras lejanas, para ir á jugar un partido tradicional en su pueblo. Fieles á sus juramentos, retornan á empuñar su fusil. Y tienen tiempo de cubrirse de gloria en Austerlitz. Entra el siglo XIX, y la luz es más clara, más viva. Hacia el año 1823 florece en Guipúzcoa una generación de pelotaris: Simón y su hijo, Asantza y Percain tras el Bidasoa. Vienen después Michico, el cura Gamio, Vicente el de Arana, los Urdiñak de Navarra. El rebote, el largo y el torniquete dan un contingente copioso de jugado-

res. El molinero de Mauleón introduce el juego de punta ó guante. Hacia 1858 comienza á utilizarse la cesta ó chistera, inventada, por cierto, de Hendaya para arriba. El *Chiquito de Eibar*, merced á la maravillosa habilidad de su juego, rescata la pala. En 1884 se levanta el primer frontón cerrado, cubierto. Con él viene la



prostitución de la pelota. La apuesta organizada, el garito, el vicio. Los pelotaris, que antaño juraban ante un crucifijo, antes de dar comienzo á la lucha, cumplir con su deber, poner cuanto estuviere de su parte para alcanzar honrada victoria, ahora desfallecen y «tonguean» que es una bendición. Los clásicos juegos de pelota, pletóricos de sol, se transforman en garitos con los modernos frontones, sus intendentes y sus corredores de apuestas. Los atletas por excelencia, los pelotaris, ganan buenos sueldos. No lo hacen por el honor. Y ante la necesidad de satisfacer las exigencias técnicas de las Empresas, prestan mayor aliciente á las «combinaciones» con esos intercalamientos tan frecuentes de «días malos» entre días buenos. La pelota, como juego, como deporte, languidece. En el otro aspecto ya no nos interesa. Y la afición en los pueblos no tiene otro estímulo que el porvenir en la cancha bajo el crugiente chalaneo de las traviesas. ¡¡¡Quince azules!!! ¡¡¡Dos rojos!!! Cien y cien veces voceado por los corredores de apuestas en un lanzamiento del anzuelo que es apetitivo del vicio. ¡Corramos un velo! Esta es la tercera época. ¿Veremos á la cuarta, la actual, que ahora alumbra, en su esplendor?

¿Cuáles son los orígenes de la pelota? Misterio. ¿Dónde nació? Misterio también. ¿Es la pelota juego vasco? Misterio impenetra-

ble. Desde su nacimiento hasta el 1700 media un abismo de impenetrables sombras.

Quemamos nuestras pestañas desempolvando archivos y legajos, y no encontramos en nuestras investigaciones un solo dato. Forzosamente habremos de refugiarnos en el helenismo. ¿Acertaremos?

Los griegos clasificaban en una rama general, llamada esferística, todos los deportes que usaban como instrumento la pelota. Desde luego eran juegos variados. Las pelotas variaban también. No se conocieron nunca de madera. Pero sí de vidrio. En general, la pelota era rellena de pluma, pelo, lana, harina ó arena. Como ahora, el forro era de cuero. Ya está buscado el origen. ¿Y el padre? Herodoto, entre irónico y burlón, nos ha dejado leer la hoja del «registro civil». Y á fe que es chusca la causa del nacimiento. Dicen—no nosotros, sino Herodoto—que bajo el reino de Atys (siglo XXI antes



de J. C.) la Lydia fué castigada por una gran época de hambres. Para entretenerla (?) se dedicaron á inventar juegos y distracciones. He aquí cómo inventaron la pelota. Jugaban el día entero de sol á sol. Se acostaban. Y hasta el día siguiente no comían. Mas la pelota no «cocaínizaba» el estómago. Al contrario, desarrollaba el apetito de un modo formidable. Y el rey dictaminó que medio país emigrara. Y medio quedara en casa. ¿A jugar á la pelota? No nos lo

dice Herodoto. Nos sospechamos que sí. Y de aquí ha de nacer esa emigración golondrina de nuestros pelotaris á las canchas extranjeras. También para ganarse la vida. La historia de los pelotaris «prof.» encierra páginas muy negras de hambres y miserias, hasta llegar al pináculo. Salvo la mancha rojiza de la cornada, tiene en esto muchos puntos de contacto con el toro.

Tenemos ya el padre. Tenemos la cuna. Los blasones son bien poco brillantes. Los griegos adoptan la pelota, la llevan á sus gimnasios. Son estrechos. Exigen hogar propio. Se crean los «esferisterios», antiguos frontones—sin frontis—de gran semejanza con las plazas del juego al largo. Van formándose distintos juegos. Crean el guantelete. Luego sus tres juegos, el «aporrhaxis», la «ourania» y el «harparton», precursor del «rugby», son copiados por los romanos, que añaden otros tres estilos clásicos: el «balón», el «trigonalis» (tres jugadores en triángulo) y la pelota lugareña.

Estos son los antecedentes que encontramos del juego de pelota. El juego largo es el más parecido á los clásicos griegos. Los tiempos pasan. La afición hace evolucionar reglas y procedimientos. ¿Nos ofrecerían alguna noticia los rastros de las tropas romanas á su paso por las Galias y el Pirineo en busca de la conquista de España? Acaso los fenicios, ya practicantes de la pelota, según dice Homero en *La Odisea*, al robarnos los pozos de plata del pirineo, nos dejaron, en cambio, el juego de pelota, con el alfabeto y otros sus inventos, como recuerdo de su mayor cultura. No podemos precisar nada. A quien nos pregunte cómo y dónde nació el juego de la pelota, habremos de decirle: ¡Misterio, misterio y misterio!

Como Mourlane Milechena, hemos de rendirnos á la evidencia, y como investigación profunda, decir que, todo lo más, la pelota ha tenido en el país vasco una aclimatación feliz.—DON X

DIBUJOS DE E. CHEA







## EL HUMORISMO EN EL DEPORTE

# TODO EL MUNDO ES DEPOR- TISTA

La gente anda dividiéndose entre aficionados á los deportes y los que no lo son, viviendo así en una ignorancia del tamaño del edificio de Correos, porque, más ó menos abiertamente y dándonos ó no cuenta de ello, todos somos eminentemente deportistas; pero no meros aficionados y espectadores, sino profesionales que en la lucha con la vida tenemos que acudir á los deportes en sus diversas manifestaciones, para poder ir tirando de la perra existencia.

¿Nacemos? Pues inmediatamente los papás y conocimientos, ora de la familia, ora de la vecindad, acuerdan que es preciso bautizarnos. Al agua con nosotros, y ya estamos iniciados para los ejercicios de natación el día de mañana ó de pasado, porque raro es el chico, y los hay bastante raros, que al sentirse caer el agua encima no comience á braccar, como si quisiera entrenarse para hacer la travesía del Sena á nado y ganarse la copa. En esto de querer tomar una copa hay criaturas verdaderamente precoces.

Este es el primer deporte que nos sale al paso en la vida, y que ya no nos abandona nunca, dándose el caso de que constantemente pueda preguntarse: «¿Qué hace Fulano?» «Nada.»

Este Fulano es un vago de real orden; pero la gente, para encubrirlo con un aspecto deportista, dice de él que se entrega á la natación. Tenemos, pues, una manifestación deportiva que puede servirnos para disfrazar nuestra natural repugnancia al trabajo.

Todos los chicos crecen; esta es una observación en la que están conformes todos los centros científicos, desde la Academia de Medicina hasta el Club Lalanda, y al crecer las criaturas aumenta en ellas las derivaciones deportistas.

¿No solemos ver á tiernísimos infantes que, agarrados á una suculenta ama de cría, tratan de establecer el «record» de la alimentación? Al principio parece que es que el chico salió tragón; pero no es así, aunque si es así, lo que tiene el chaval aquel es un noble estímulo de ser campeón de la teta, como otros, cuando ya son hombres, aspiran á serlo de otro «sport» cualquiera. Esto es incuestionable y me sirve, de paso, para salir á la defensa de esos mamoncillos á quienes la gente rebaja llamándoles ansiosos y tragones. Deportistas, señor; deportistas y nada más.

Siguen creciendo; como esto del crecer no cuesta dinero, raro es el



padre que se opone á que su hijo adquiera hacia arriba el desarrollo que tenga por conveniente, y ya tenemos á la criatura convertida en un mocete. Al colegio con él, y ya se le da pie para otro «sport», si bien éste tiene derivaciones taurinas: el «sport» de hacer novillos.

¡Ole los muchachos con sangre torera! Entre estar metido en clase frente á un señor muy serio, que se empuña en que se puede multiplicar 17 por H, ó marcharse al Retiro, en una mañanita de Mayo, á ver qué pasa después del agradable encuentro con unas modistillas, la elección no es dudosa, y el estudiante practica el indicado «sport» y deja al profesor que siga diciendo cosas raras, que á él maldito lo que le importan. Ya es un pollo, y el amor—¡tras, tras!—ha llamado á las puertas de su corazón. Entonces tiene que echar mano de todos los deportes conocidos y de algunos más que se ve precisado á inventar para su uso particular.

—Ha dicho papá que si te ve hablando conmigo te va á largar dos puñetazos.

—¿Boxeo á mí? Que no se ponga el autor de tus noches y medias noches delante de mí, porque le doy un directo á la barbilla que tiene que declararse «knout» por puntos. Por puntos que tienen que darle en la Casa de Socorro.

—¿Pegar tú á papá? ¡Ay, Anatolio! ¡Muy bruto creía que eras, pero no tanto!

Siguen los deportes en todas sus manifestaciones. Hay que luchar por un empleo; hay que dar saltos mortales para conseguir los garbanzos, y al que no le gusten que rabie, y no se pueden dejar de lado los «sports», porque ellos son los compañeros y guías de todo ciudadano.

¿Qué es la vida, señores, sino un continuado partido de «foot-ball»? Nosotros oficiamos, más que de jugadores, de balón, y hay que ver la serie de puntapiés y de cabezazos que nos atizan, física y moralmente.

—Amigo Fulánez, ya no está usted donde estaba.

—La lucha por la existencia. He actuado de pelota, y un socio se me ha adelantado.

—Y se ha colado en la portería.

—¿Cómo en la portería? En lo más dentro de la casa. Hasta el gabinete no ha parado, y se va á casar con la chica del que era mi principal.

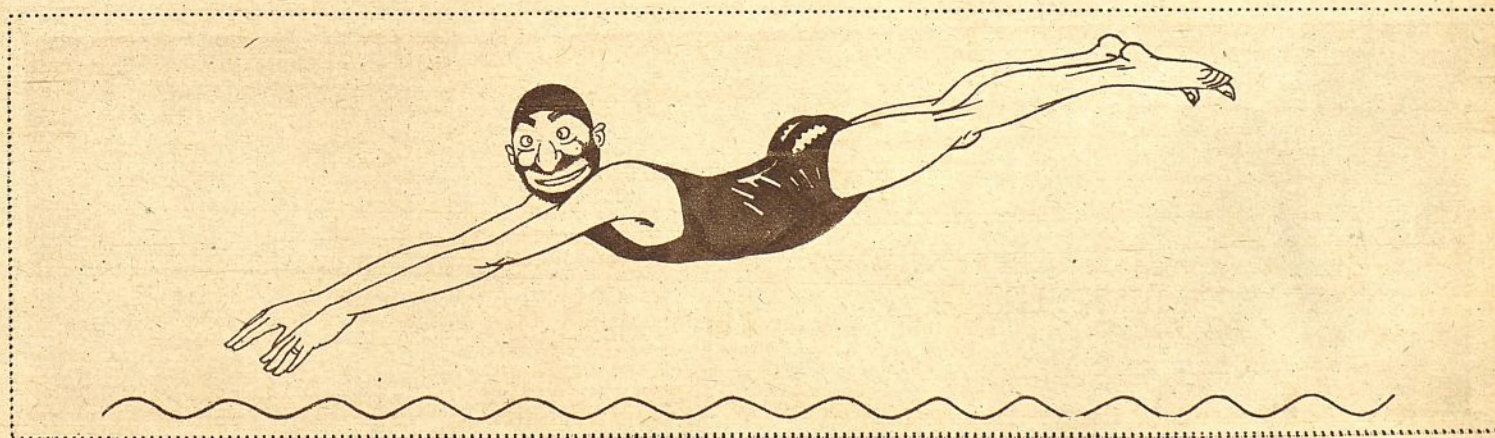
—De modo que usted á cero.

—Y si me descuido, descalificado.

No podemos abstraernos á la influencia deportista, y á ella tenemos que atemperar todos nuestros actos en la vida. Ahora, que unos son «ases» del deporte y otros el travesaño de madera donde chocan todos los balones.

PEPE-DE-PORTES

Dibujos de Echea





## PERFILES DEL DEPORTE

# MARTÍNEZ-BARROSO, LOS GUARDAMETAS RIVALES

**H**EMOS querido presenciar un partido—admitase—«entre bastidores».

El espectáculo, desde las redes, á ras de la hierba, es quizá más interesante. Los «muñecos»—como semejan desde la grada—no se mueven tal que autómatas, ni se desplazan como impulsados por los resortes que parecen esconderse entre el césped. Son hom-

bres—muchachos—; sudan, jadean; el barro salpica sus níveos pantalones; en algunos, el barro y la sangre se mezcla á sus rostros; gritan; se amonestan; entreabren la boca como venteando el balón que se burla de sus remos; las botas trallan en el esférico fustazos de enojo...; algún lamento contenido; un grito de alegría que corona una jugada de acierto...

E inesperadamente. El momento y la emoción culmina... Los fotógrafos se aprestan...

Un jugador trae un gesto de angustia y el pelotón entre las plantas; le persigue de cerca un contrario; esquiva á otro, y «chuta» al fin.

Martínez, con su habitual destreza, bloca el «cañonazo».

Se aleja el juego de nuestro marco—mío y de Martínez, al que acompaño en sus ratos de ocio.

Nadie nos escucha. Taimadamente, como proponiendo un desahogo.

—¿Qué concepto tiene usted de Barroso?

Primero me espía un momento, como si quisiera adentrarse en la intención de la pregunta, y después, trasluciendo en el gesto la sinceridad de sus palabras:

—Es un excelente guardameta. Tendrá defectos, no dudo; pero no soy yo el llamado á indicarlos. A mi juicio, se está «haciendo»... Una ó dos temporadas más, y, dadas sus favorables condiciones, el Athletic tendrá un defensor de su red, segurísimo.

—¿Qué jugadores de la región considera más peligrosos para la integridad de los marcos?

—Según... Depende de las circunstancias. La cabeza de Monjardín, los «tiros» de Ricardo, los punterazos engañosos de Triana, cualquiera de éstos, por citar sin preferencias, los que antes han venido al pensamiento, sobran para acreditar ó acabar con el prestigio de un portero.

—¿Cuál es su modo predilecto de interceptar un balón?

—¿Modo?...

Y lanza en un gesto risueño:

—Yo no entiendo de normas ó reglas para oponerme al balón. Le busco por donde viene, ó le adivino... En nosotros, crea usted, hay algo de intuición, algo de picardía y algo de la práctica que cabe en todo lo que se realiza con alguna frecuencia. Algunas veces—continúa, tras acechar breves instantes un abortado avance de los contrarios—, cuando bloco un «chuta», me queda la sensación de haber realizado una jugada meritoria; en otras ocasiones, creo que un niño pudo fácilmente obturar la red.

—¿Y cuando el balón escapa á su previsión?...

—No me lo diga. Es como si me desgajase la rabia por dentro.

—¿Se aburre cuando el juego se aleja de su marco?

—Mucho. Aun en los partidos de campeonato, á ratos estoy deseando que arrollen á mi equipo... ó se deje arrollar, para que yo no muera como una ostra



Barroso



Martínez



—Hablemos de su vida particular.  
—No tiene relieve. Soy empleado. Ya concebirá el ciclo de mi vida. De mi casa á la oficina y viceversa.  
—¿No practica otro deporte?  
—Ya está indicado: el trabajo. Desde muy joven estoy hecho á la idea de trabajar para subsistir.  
Pita el árbitro. Sin el habitual descanso, los equipos se cambian de campo. Y en el mismo marco, que ahora pertenece á Barroso, prosigo la charla con éste.

Una tras otra, amontoño este saldo de preguntas:  
—¿Su profesión?... ¿Qué edad tiene usted? ¿Cuál es, á su juicio, el «as» de los guardametas españoles? ¿Qué concepto le merece Martínez?  
—Zamora... Veinte años... Un gran amigo y el mejor portero de la región... Estudio tercer año de Arquitectura...

Lo ha dicho á gritos, atropelladamente, desde el centro del marco, apercibido al inminente «chut».

Se oyen voces conminatorias: «¡Para!... ¡Déjala!... ¡Adelántate á ese!»

Valiente, lindante con la osadía, Barroso se lanza á los pies de Bernabéu. Abrazado al balón aquél, éste escarba con sus pies, en pugna de marcar el «goal» sin lesionar al compañero.

No consigue el tanto, ni puede evitar un punterazo en el cuello de Barroso.

—¿Te hice daño?

—Nada. No ha sido nada.

Y el gesto de dolor se diluye en una sonrisa. Prosigue el encuentro de «A» contra «B», de «Buenos» y «Mejores», por calificar de algún modo. Pregunto á Barroso:

—¿Ante qué público prefiere sus actuaciones?

—Tengo poca historia. Fuera de aquí, apenas si habré jugado algún partido. Me encanta el público madrileño. Es entendido, aunque á veces peca de injusto.

Se detiene. Sus ojos claros, de dulce mirar, se anublan un instante. Los fija en la hierba, y prosigue:

—¿Usted recuerda el partido con los sevillanos?  
—¿Alude usted á que le silbaron cuando tomó posesión de su red?  
—Exacto. Pues ese día estuve tentado de abandonar el campo, ante la actitud de una parte del público. Yo salí con toda mi buena voluntad, porque me solicitaron, sin intrigas de ningún género por mi parte. Y hube de aguantar insultos, pullas, decires groseros... Al público debemos, y nos debe, toda clase de respetos, en intercambio de urbanidad. Esa parte de público, ya digo, no sabe agradecer el desinterés con que salimos al campo—dígame—á divertirlo. El paga, sí; pero nosotros no cobramos. Pues, siquiera, que nos ceda su respeto.

—¿Qué otro deporte practica?

—A todos soy aficionado. A ellos debo la salud. Mi vida se ha des-  
envuelto al aire libre, fuera de las atmósferas de los cafés y de otros ambientes peores. Y cuando lo permiten mis ocupaciones, dibujo, pinto... Es mi pasión.

—¿Su pasión?—Y en una risa:—No niegue á Cristo..., á ella.

Ríe también, y elude, avanzando unos pasos, contra la pelota que viene hacia él.

Abandonamos el Stadium. Anochece. En la plancha de acero que es el cielo, se abren estrias anaranjadas de lívido fulgor como fauces sedientas de sombra. Poco á poco, el firmamento va adquiriendo un tinte cárdeno y espeso. En el suelo, el amasijo de la nieve grisácea parece reflejar el paisaje de arriba. En los altozanos del terreno, las sábanas de nieve en el hosco panorama, semejan besos castos á la tierra.

Hace frío. Llovizna.

Barroso, Martínez y yo caminamos lentamente. La charla es cordial. Memoramos incidencias del partido.

Atrás queda la cartela del tanteador.

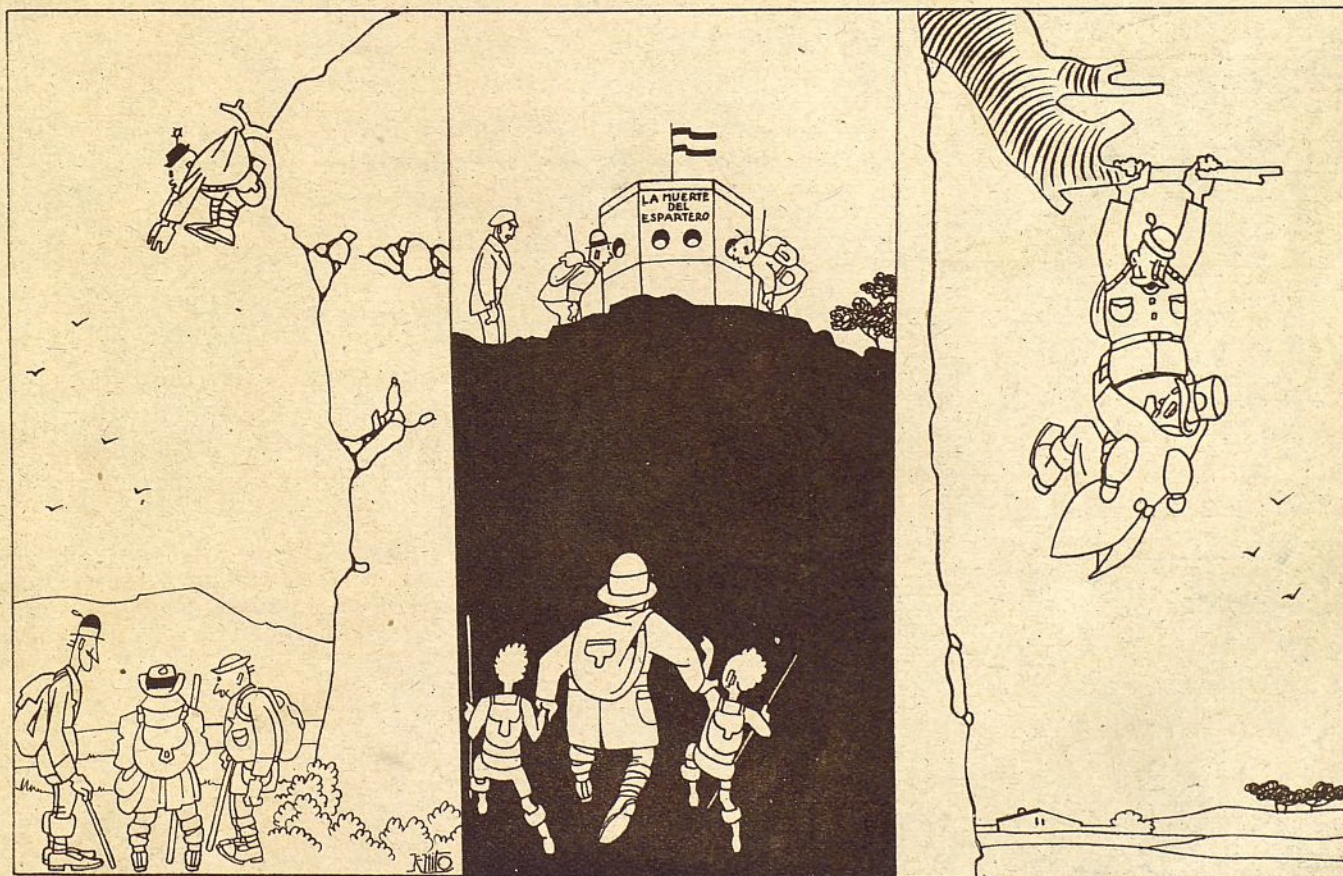
El empate es justo, equitativo, como un nudo de fraternidad.

LORENZO RODERO

FOTS. DÍAZ

## EL DEPORTE EN BROMA, por K-HITO

### EXCURSIONISMO

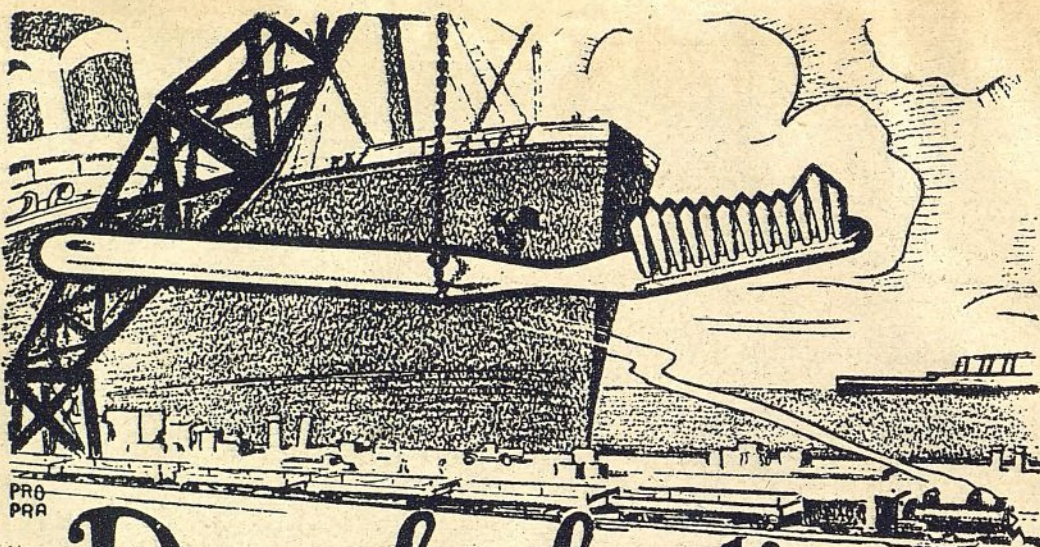


—Me extraña. Son las ocho y aún no ha venido don Paco.  
—Debe estar al caer.

—Un poquito más, hijos míos, y ya estamos en la cumbre. Me han asegurado que hay unas vistas preciosas.

—Suelta, Venancio, suelta, te digo.  
—¡Oh! Jamás abandonaré yo á mi señor en un momento de tanto peligro.





# Pro-phy-lac-tic

## CEPILLO CIENTÍFICO AMERICANO

*El único que se adapta a la configuración y estructura de la dentadura.*

*Su mango curvado y flexible permite llegar a los últimos rincones de la cavidad bucal. Sus cerdas, en forma de sierra, penetran en los intersticios de la dentadura, efectuando una limpieza efectiva, incluso en la cara interior de los dientes.*

### CONSULTE A SU DENTISTA

PRO-PHY-LAC TIC es un cepillo científico que está acreditado en todos los países. - Su venta anual rebasa los doce millones de cepillos

3 TAMAÑOS  
para adultos, para  
escolares y para niños  
TRES GRADOS  
una sola calidad

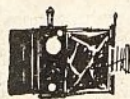
DE VENTA  
EN TODAS LAS  
FARMACIAS  
PERFUMERIAS  
DROGUERIAS  
Y BAZARES



**NO ACEPTARLO MAS QUE EN SU ESTUCHE AMARILLO**

Ayuntamiento de Madrid





## *Informaciones gráficas de Cine Libre*



### LAS ESTRELLAS DEL DEPORTE FEMENINO EN EL EXTRANJERO

**L**A nadadora cuya personalidad se ha destacado más rápidamente en Europa, es la de tesa campeona alemana. Vencedora en todos los campeonatos celebrados y en los torneos internacionales, contra los mejores tritones austriacos y holandeses, la señorita Anni Rehorn Bochum, es ya una «estrella» del mar del más sólido prestigio deportivo.

FOT. I. HOTOHER





Frente á la puerta de «Aston Vila», el equipo finalista de la Copa de Inglaterra, se defiende bravamente durante el último «match» de entrenamiento celebrado en Sheffield



El delantero centro del «Aston», lanza un tiro formidable y esquinado, que rozando el poste llega á la red

## ANTES DE LA FINAL DE LA COPA DE INGLATERRA, LOS GRUPOS FINALIS- TAS SE ENTRENAN CELOSAMENTE

**E**L acontecimiento futbolístico más importante de Inglaterra, el partido final de la Copa entre los grupos profesionales, despierta siempre la máxima expectación.

Es Wembley Park, donde se habrá jugado el «match» «Aston Vila» y «Newcastle», el terreno de proporciones más extraordinarias de Albión, y ello, no obstante, ha resultado incapaz, como el año anterior, para el acontecimiento definitivo del deporte británico. Antes del gran encuentro, «Aston Vila» se ha entregado á los más fuertes entrenamientos, como lo prueban las fotografías que ilustran esta plana.



Véase lo que sucede en los campos británicos con cierta frecuencia.

No son ya los españoles los únicos públicos excitables. También en Inglaterra la pasión llega á extremos que hay que censurar.

Hace bien pocos días, y durante el «match» que servía de entrenamiento á «Aston Vila», el juez, un hombre perfectamente acreditado por su ecuanimidad y por su independencia, ha sido agredido por los jugadores descontentos.

Por fortuna, apenas ha pasado el momento de ofuscación, los mismos jugadores han auxiliado al árbitro, que no ha querido tomar represalias, silbando enseguida la continuación del encuentro.

Sin embargo, la cámara fotográfica había actuado ya instantáneamente, y nosotros, cuando se moteje á nuestros públicos de «meridionales», refiriéndonos á esta fotografía,



Una fotografía que deja malparada la proverbial flemma británica. El árbitro tiene que suspender el «match», mientras se deja reconocer por los facultativos, no sin cierto temor.

IN REMEMBRANCE  
OF  
THOSE WHO TOOK PART  
IN THE NATIONAL GAME OF  
ASSOCIATION FOOTBALL  
AND GAVE THEIR LIVES  
IN THE CAUSE OF RIGHT  
AND JUSTICE  
IN THE GREAT WAR  
1914-1918.

GIVE ME LEAVE TO LIVE AND DIE  
IN THIS OPINION THAT HE IS NOT  
WORTHY TO LIVE AT ALL WHO  
FOR FEAR OF DANGER OF DEATH  
SHUNNETH HIS COUNTRY'S SERVICE  
AND HIS OWN HONOUR.

Los deportistas no olvidan á sus compañeros muertos durante la Gran Guerra. A la memoria de los héroes se ha descubierto esta placa conmemorativa recientemente.

podremos afirmar que también en Albión la pasión mueve á violencias que lo mismo son de reprobables al norte que al sur de Europa.

Todavía no se ha olvidado en Inglaterra el recuerdo de la gran tragedia, de la catástrofe guerrera.

Cayeron entonces sinnúmero de deportistas, que por un momento hicieron temer á Albión por su hegemonía. Y cuando pasaron ya los días trágicos, los compañeros supervivientes de tantos heroicos «sportmens», han querido que la memoria de los héroes no se esfume, y para sujetar la huella de tantos heroísmos de los que dieron prueba los hombres de «sport», en muchos campos de juegos, se han colocado placas conmemorativas como esta cuya fotografía reproducimos, y que recientemente ha sido descubierta por los directores de la Asociación de fútbol británicos.





EN LA CIUDAD CONDAL, EL  
"F. C. BARCELONA" VENCE  
AL "REAL UNIÓN" DE IRÚN  
POR DOS "GOALS" Á CERO

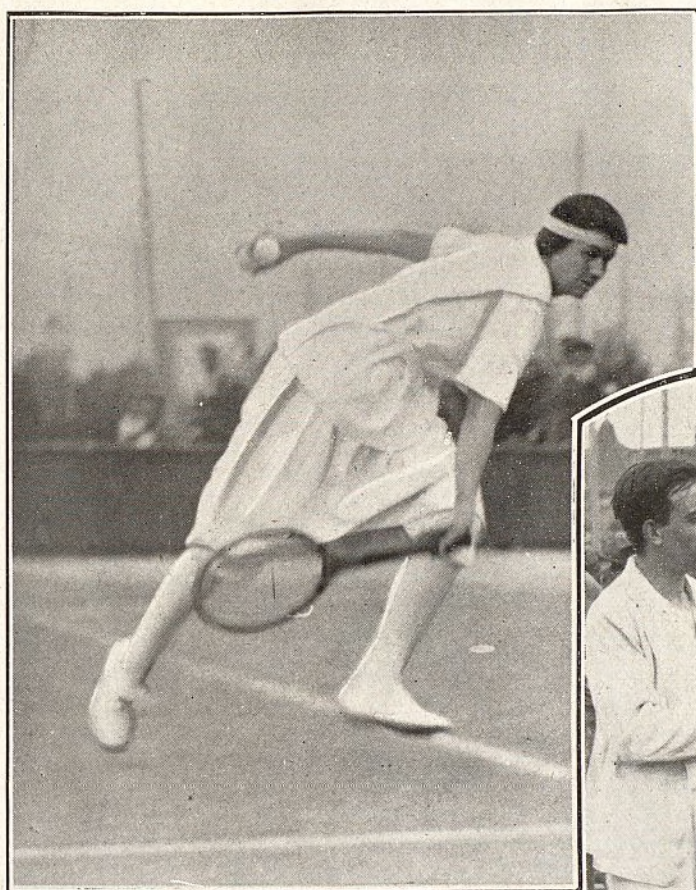
EN su terreno de Las Corts, los campeones de Cataluña se han tomado pronto la revancha del descalabro de Amute. Aunque la victoria no haya sido por el «score» rotundo que los aficionados esperaban, el 2-0 favorable á los azul-grana vuelve á poner frente á frente á los aspirantes á finalistas, que hoy martes decidirán por fin quién será el rival del «Real Madrid» el domingo próximo en San Sebastián.

Nuevamente los valores acreditados han ratificado su valer, y de entre ellos, René Petit, el medio-centro irunés, ha sido el puntal solidísimo que ha sostenido á los campeones guipuzcoanos, permitiéndoles inquietar seriamente á los catalanes.

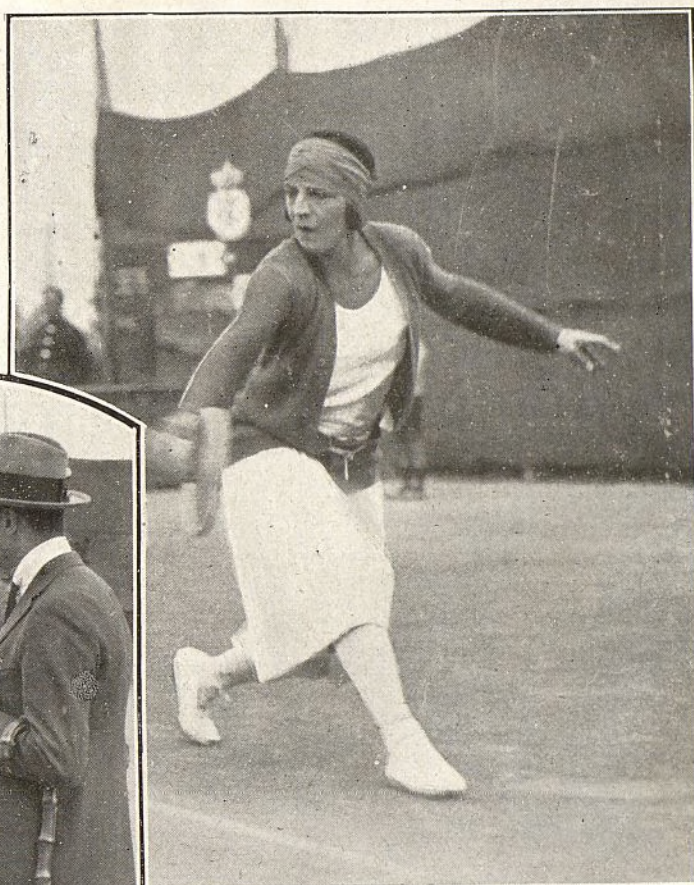
FOT. GASPAR



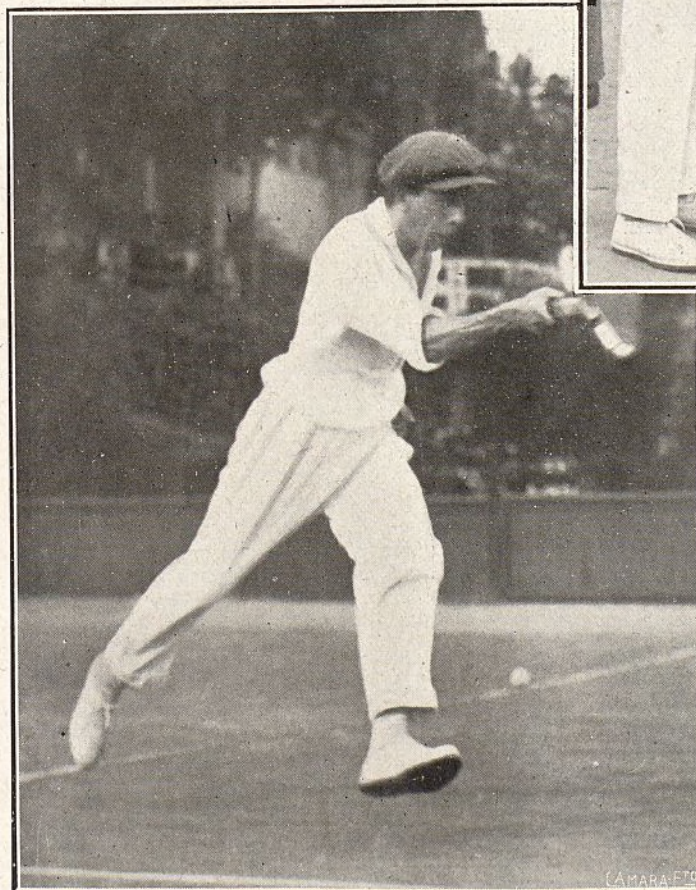
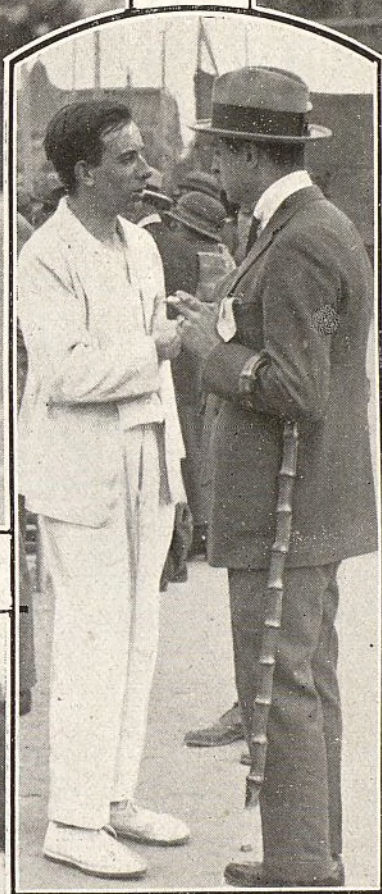
# El concurso internacional de «tennis» en el Turó Park, de Barcelona



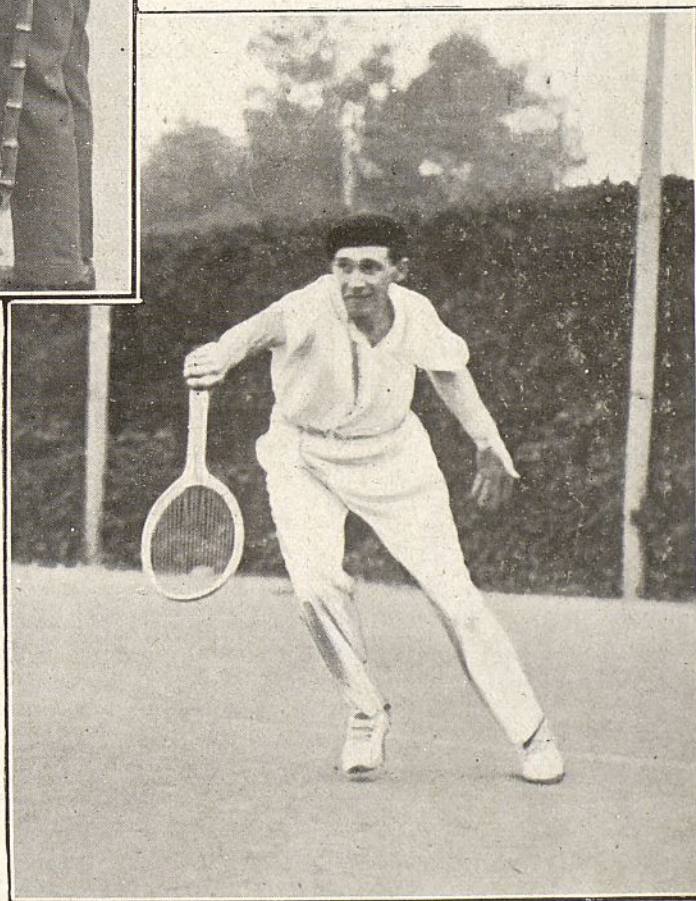
Miss Goss, la inglesa rival de la Lenglen, que en Barcelona ha tomado parte en el concurso internacional de «tennis»



La señorita Susana Lenglen, campeona mundial de «tennis», que en el concurso de «tennis» del Turó ha renovado sus triunfos



El francés Gerbault, que ha jugado en los partidos del concurso internacional



El campeón francés Borotra, jugando un partido de simples durante el concurso

FOTS. GASPAR

El ex campeón español Sagnier conversando, durante un descanso, con el francés Gerbault





Los jugadores de «rugby» seleccionados para tomar parte en los VIII Juegos Olímpicos de París, que ya han embarcado con rumbo a Europa, para contender con los demás grupos internacionales de las restantes naciones inscritas en el concurso

## LOS JUGADORES NORTEAMERICANOS DE FÚTBOL "RUGBY", QUE CAMINAN HACIA EUROPA



**N**ORTEAMÉRICA manda a Europa un grupo de jugadores de fútbol «rugby», cuya fotografía publicamos en esta plana, y su actuación se espera con extraordinario interés en los Juegos Olímpicos.

Sin haber llegado a lograr el gran crédito de público que otros ejercicios, el «rugby» cuenta con muchos millares de entusiastas que en la gran ocasión próxima no han querido dejar a los Estados Unidos sin representación.

El equipo de los seleccionados «estrellados» navega ya con rumbo a Francia, y su llegada, atendida con impaciencia, será muy pronto un suceso de mención para los deportistas galos, que probablemente jugarán contra los americanos algún partido antes de los señalados en el concurso internacional de Colombes.

Comienzan a llegar al viejo continente las embajadas deportivas del otro lado del mar. París está repleto de viajeros que van a los concursos olímpicos. Dentro de pocos días, las horas más solemnes del mundo serán las que transcurran en el Estadio de Colombes...

Joge Dixon, la «estrella» más «luminosa» del fútbol oval de Norteamérica, que formando parte del grupo «estrellado» vendrá a defender a su país en la Olimpiada próxima



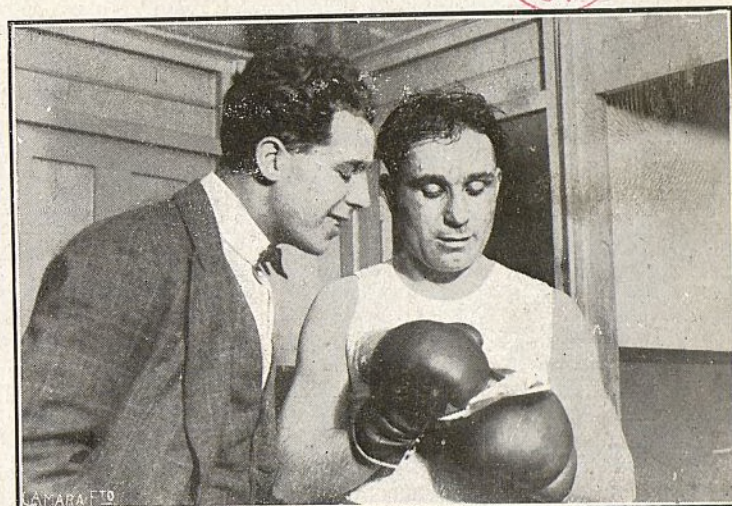
Colby Slater, capitán del grupo norteamericano de «rugby», y una de las figuras que en este deporte han conseguido mayor renombre en toda la República de los Estados Unidos



MISCELÁNEA  
GRÁFICO-  
DEPORTIVA  
DE LA ACTUA-  
LIDAD EN EL  
EXTRANJERO

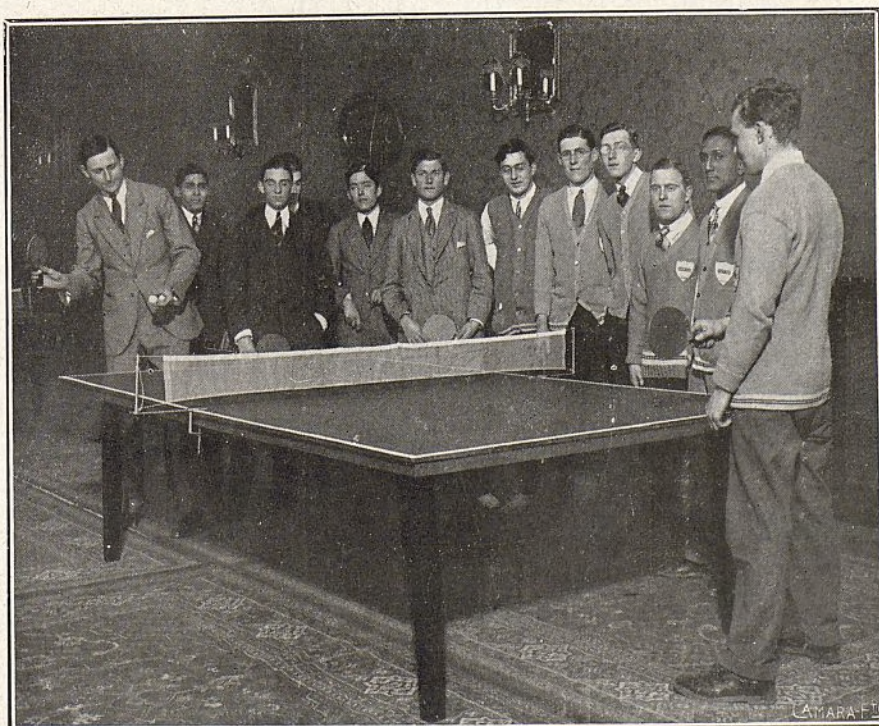


Cuando camina hacia su fin la temporada de nieve, los aficionados canadienses no quieren dejar perder una hora, un minuto. Y merced á potentes instalaciones eléctricas, los concursos de deslizamiento se continúan hasta por la noche...



Los «policeman» británicos se educan para el pugilismo, conscientes de que su misión tiene que cumplirse muchas veces á puñetazos...

...Por ello, los vencedores de los concursos entre los agentes de la autoridad, reciben grandes felicitaciones, y ven solicitada su firma para los diarios como los campeones



La rivalidad deportivo-universitaria Oxford-Cambridge no se reduce á las regatas sobre el Támesis. Sobre una mesa especialmente dispuesta, se juegan partidos de un «tennis» que probablemente hará rápido furor en toda Europa

Casi todos los colegas británicos, aun los más jóvenes, sienten pasión por el boxeo. Y los directores no dudan en permitirles ciertos combates, sometiéndolos siempre á los especiales cuidados de entrenadores y masajistas



# LA TEMPORADA MOTOCICLISTA SE HA INAUGURADO EL DOMINGO



El héroe de esta jornada deportiva, el catalán Joaquín Vidal, que logró los 150 kilómetros por hora

He aquí que la temporada motociclista madrileña se inaugura. El kilómetro lanzado, la prueba de velocidad por excelencia, que en otros años había sido «telonera» invariable de la «season» del pequeño motor, y suprimida el año pasado, resucita en el presente con idéntica misión.

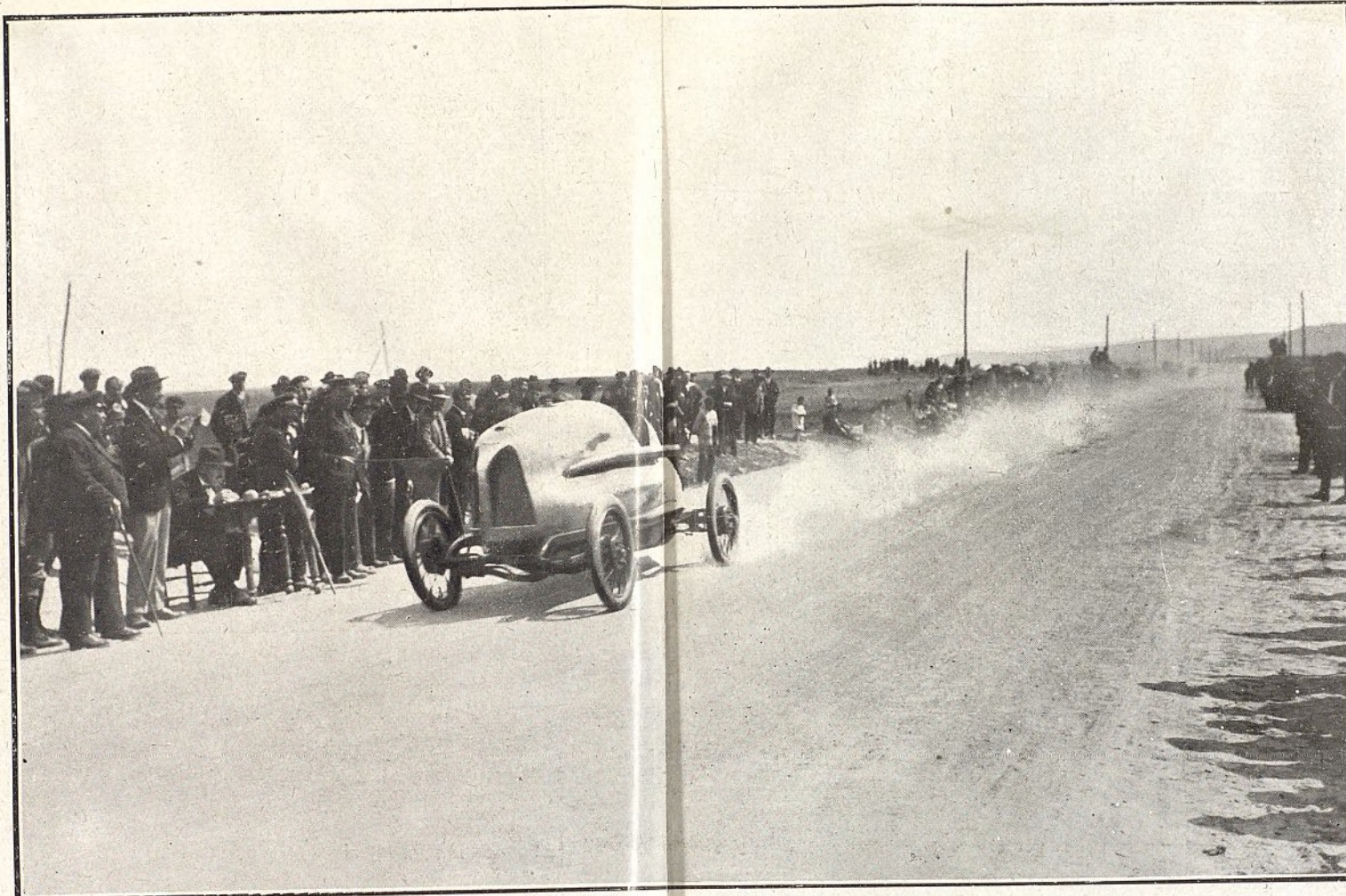
Los últimos temporales dejaron maltrechas a las rutas de los alrededores de Madrid. La elección de «pista» en que verificar la delicadísima prueba del Kilómetro, fué tarea más que difícil. El Real Moto Club de España dió cima á ella, como buenamente pudo, escogiendo un trozo entre los kilómetros 20 y 22 de la carretera de Aragón, en las proximidades de Torrejón de Ardoz. Pero aún ese trozo conservaba pedriscos, bacheillos y partes levantadas, que originaron algunos «forfaits» lamentables.

Una mañana azul, apacible y tranquila, convidó á algunos centenares de aficionados á trasladarse al «lugar del suceso», que no es precisamente de los más pintorescos.

Los records sufrieron un terrible asalto. Cada vez se afina más. Cada vez las máquinas son más formidablemente rápidas y los conductores más asombrosamente audaces.



Manuel Cantó, el entusiasta representante aficionado, vencedor y recordman de la categoría de 250 c. c.

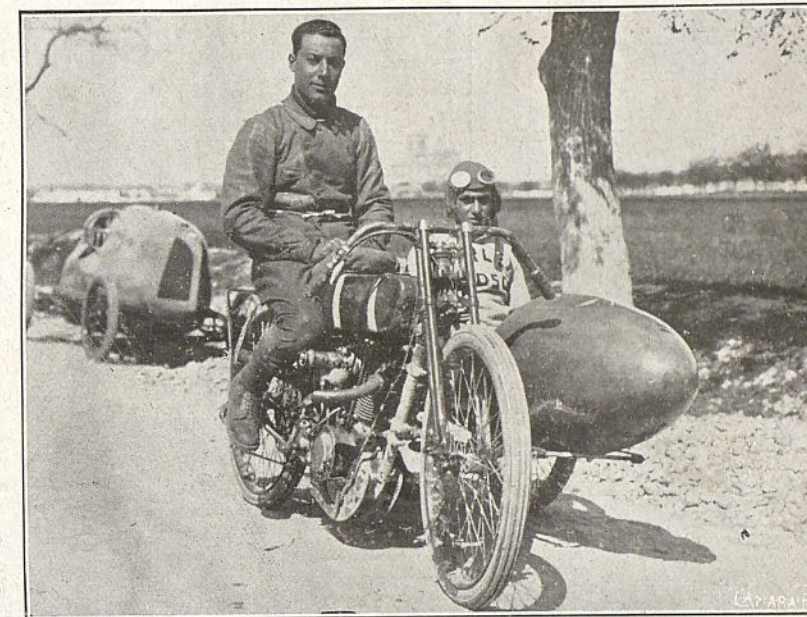


Oscuro tras el imponente «capot» de su autociclo, Oscar Leblanc, el formidable «conductor de todo», hacía un recorrido espléndido



La salida de José Sierra, que había de resultar vencedor en la categoría de «cyclocars» 750 c. c.

# EN LAS INMEDIACIONES DE TORREJÓN SON ATACADOS LOS "RECORDS" DEL KILÓMETRO



Vicente Naure hacía su reaparición después de su excursión á América, y triunfaba una vez más

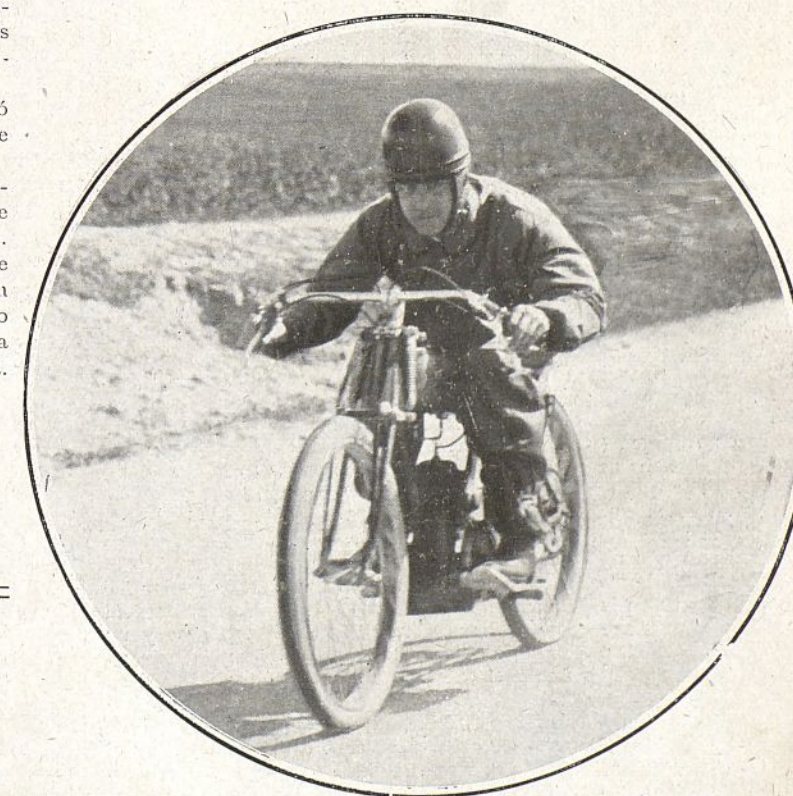
El héroe de la jornada es, sin duda, Joaquín Vidal, el excelente corredor catalán, que bate todos los records nacionales de la distancia. Recordamos la general sorpresa cuando el malogrado Florencio Fuentes llegaba en 1921 á los 141 kilómetros: 178 por hora. El domingo, Vidal, sobre una carretera que no era ciertamente lo más propicia, llegaba á los 149,377. Máximo Alberich inauguraba el cuadro de Honor de los records del modernísimo y minúsculo velomotor. Por primera vez, después de su excursión á América, reaparecía Vicente Naure y batía su propio record de «sidecar», elevándolo al promedio de 130.909 kilómetros. Manuel Cantó elevaba también, en términos asombrosos, el record de las «motos» de 250 c. c. hasta 97 kms. 237.

José Sierra estableció por primera vez el de autociclos, de 750 c. c.

Y Oscar Leblanc, resultaba doblemente triunfador en los de 1.100.

La importancia de la prueba merece un comentario más amplio que aplazamos para nuestra próxima crónica.

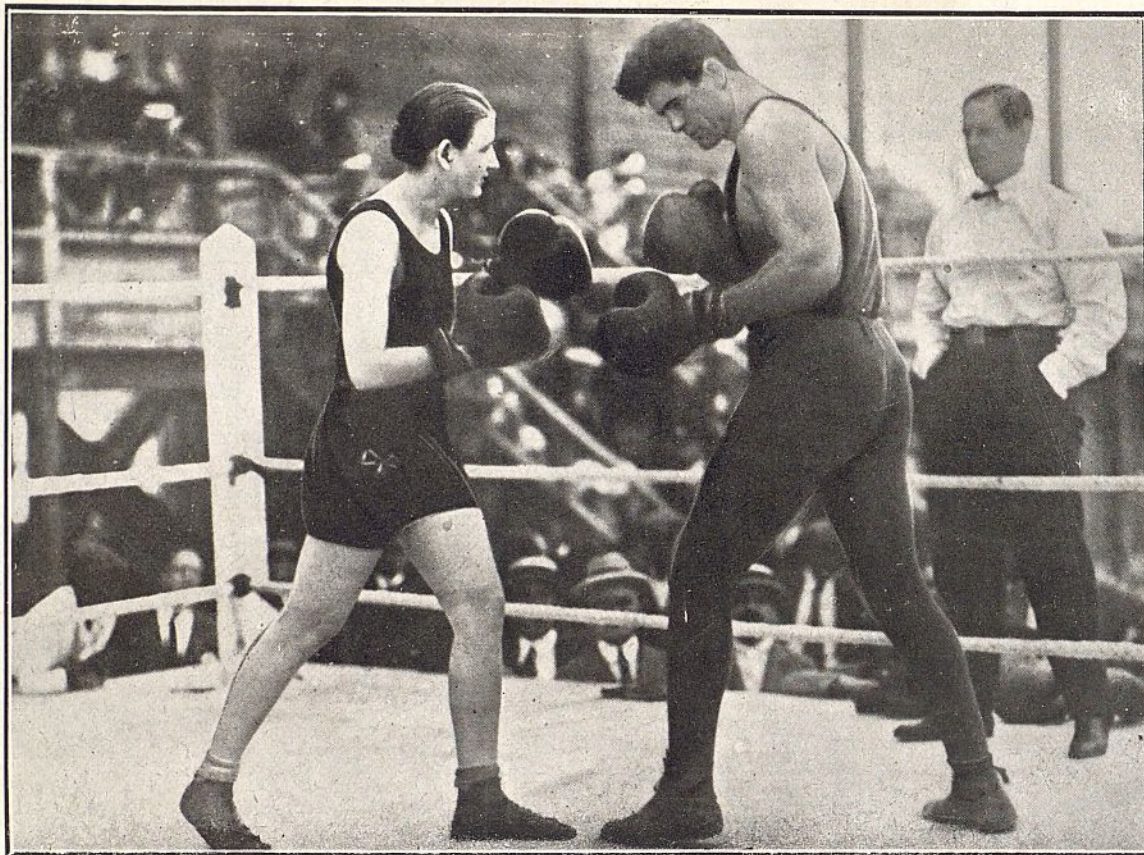
A. DIEZ  
DE LAS HERAS



Máximo Alberich consagraba la velocidad de los minúsculos y modernos velomotores



# LA MUJER Y EL BOXEO



CONFESAMOS que los detractores del boxeo tienen argumentos en que fundamentar su repulsa contra el espectáculo pugilístico. En apariencia, los combates de boxeo, como espectáculo, pueden considerarse crueles y de un salvajismo primitivo.

Una persona que por primera vez presencie un combate y vea á dos hombres golpearse fieramente hasta el límite de sus fuerzas, ensangrentados, desfigurados, agotados y al mismo tiempo enardecidos, forzosamente habrá de sentir su sensibilidad lastimada. Pero ese efecto primero quedará destruido si luego conoce el ningún peligro que existe en aquella lucha de tan aterradoras apariencias; si sabe que aquellos hombres, físicamente entrenados para recibir golpes, tanto como para asestarlos, sufren sólo pasajeras alteraciones en su organismo. Luego, vencida ya la repugnancia de sensibilidad, le cabrá admirar lo que de científico tiene la esgrima del puño, para la que no basta, como opinan los profanos, poseer una irresistible fuerza «bruta» (en todas las acepciones del adjetivo), sino que es preciso ser dueño de sí, tener exacerbadas las aptitudes de vista, oportunidad, destreza, decisión. Y, en fin, si ahonda en las reglas del boxeo, que imponen una nobleza y una lealtad, cuya infracción se pena severamente, encontrará en el pugilismo enseñanzas del más alto valor moral.

En cuanto á la parte estética, son muchos los valores artísticos contemporáneos que han trazado el elogio del boxeo, para que sea difícil encontrarle bellezas de las más puras y estilizadas.



Pero si la defensa del pugilato entre hombres es fácil, ya no es posible que se defienda el snobismo, la degeneración ó simplemente la chifladura que representa el boxeo para señoras. En Europa estuvo de moda algún tiempo, y hasta tuvo unos visos de reglamentación oficial; pero el poder internacional de la «boxe» rechazó con justicia todo intento de incorporación sancionada del estúpido deporte. Hoy apenas si quedarán por los pueblos más duramente castigados por la postguerra algunas «troupe» de boxeadoras haciendo sus lamentables «tournées».

Pero en América (y no en la del Norte precisamente), donde toda extravagancia tiene aceptación, son más frecuentes los «matches» entre señoritas. Y, lo que es aún más repugnante, entre pugilistas de uno y otro sexo. Recientemente, la Secretaría de Gobernación de la República cubana recordaba al gobernador de Oriente que no podían celebrarse «peleas» que no estuvieran debidamente autorizadas por la Comisión Nacional de Boxeo. La admonición de la autoridad superior fué motivada porque en la demarcación del susodicho gobernador se había celebrado un combate entre la boxeadora cubana Lora Muñoz y un hombre. El esforzado pugilista que había aceptado el encuentro, no vaciló en llevar su ataque hasta el extremo de poner «knock-out» á su rival.

En su reciente viaje á Norteamérica, el campeón argentino Luis Angel Firpo llevaba entre sus «sparring-partners», ó entrenadores, á la bella señorita Carmen Lucía de la Rosa, nacida en Buenos Aires, pero residente en Texas, y que, según aseguran los periódicos, es un verdadero prodigio en el boxeo. Sus combates con sus compañeras de sexo se

«El toro de las Pampas», el argentino Firpo, ya no se entrena con sus auxiliares tan solo, sino que frente á la ágil destreza de la señorita María de la Rosa, golpea continuamente preparándose para los grandes combates

cuentan por victorias, y muchas de ellas por «fuera de combate». En Veracruz sostuvo un rudo «match» con un pugilista llamado Méndez, al que consiguió vencer por puntos. En su hoja de servicios consta otra hazaña reciente: un vendedor ambulante de Brownsville, que la importunó, recibió tal paliza de la señorita Carmen Lucía, que hubo de ser asistido en una ambulancia.

Como puede verse por la fotografía, en que aparece haciendo un poco de «ring» con Firpo, Carmen Lucía es bastante guapa, y no la faltará seguramente quien aspire á conquistar su corazón; pero, conocidas sus «habilidades», es muy difícil que nadie se arriesgue á pedir su mano... enguantada con un amenazador «cuatro onzas». Esta «Carmen» (en quien los nombres y apellidos acusan un indudable origen español) no llevará, seguramente, la navaja en la liga; entre otras razones, porque, como también podrán ustedes comprobar en el grabado, no las usa; pero con su «punch» la basta...



Si tales extravagancias las encontramos francamente vituperables en sus propias autoras, no hay que decir el juicio que nos merece el público que, con repugnante goce sádico, se complace en ver cómo Fémica bella, todo delicadeza y fragilidad, se destroza lindamente á puñetazos.

Por fortuna, á España no han llegado todavía las demostraciones de este nuevo «progreso» del «sport».

ANGELO



Los pequeños aficionados boxean con arreglo á las normas clásicas del pugilismo inglés...

FOTS. ORTIZ





Aspecto parcial del nuevo velódromo, recientemente inaugurado en Sabadell, durante una de las primeras carreras

## LA INAUGURACIÓN DEL NUEVO MAGNÍFICO VELÓDROMO DE SABADELL

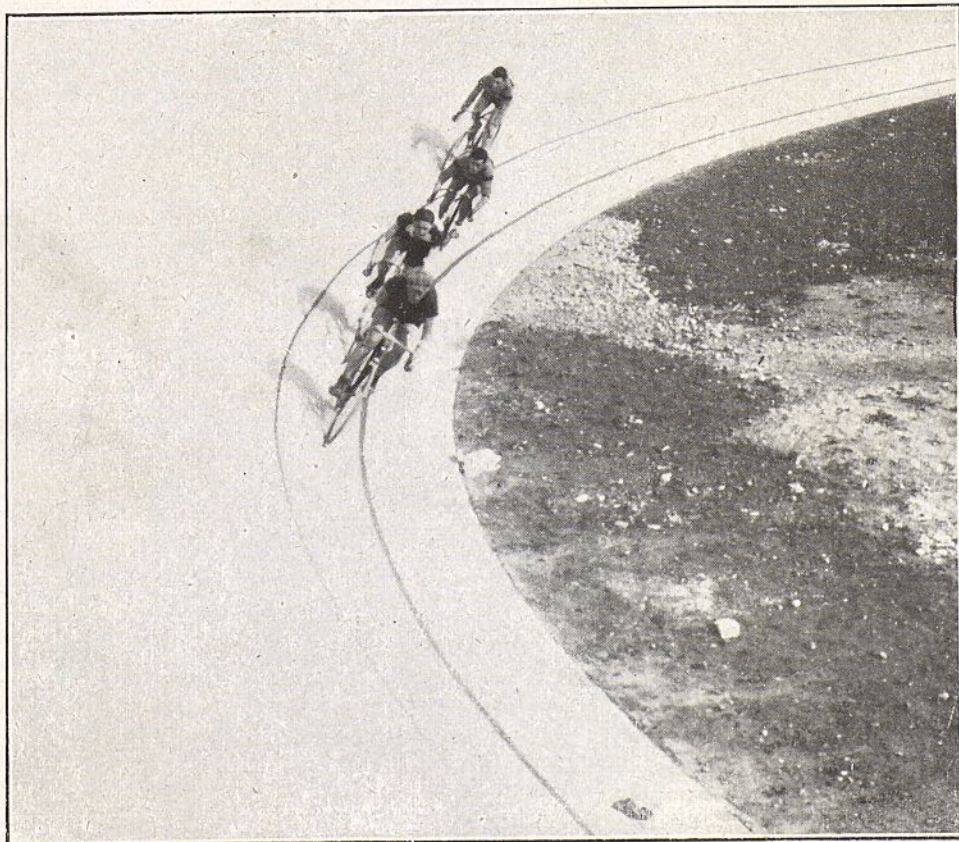
LA tan deportiva como industrial ciudad sabadelense ha inaugurado recientemente la mejor pista española para bicicletas.

La fiesta inaugural del velódromo fué presidida por las autoridades civiles y militares, que departieron con los corredores antes de las pruebas.

Terminada la carrera de inauguración, el General Mercader llamó á su palco al vencedor, el campeón de España, Juan Llorens, para imponerle la gran placa correspondiente al vencedor.

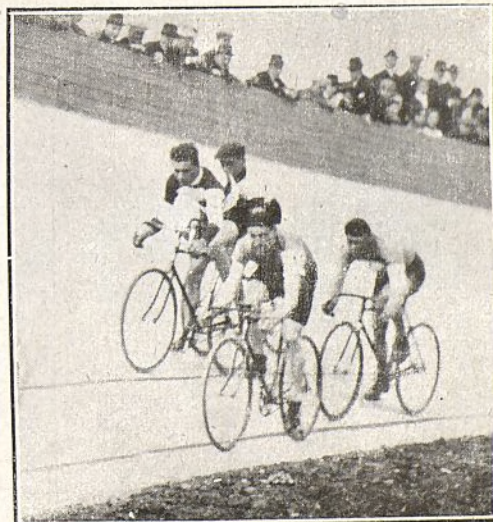


El campeón de España, Juan Llorens, hablando con el General Mercader y el alcalde, antes de la prueba inaugural



Uno de los «peraltos» del nuevo velódromo catalán, durante la carrera de inauguración

FOTS. CASAÑAS



El pelotón de cabeza en la carrera de primera categoría, por series

Ayuntamiento de Madrid



La temporada  
de carreras  
de caballos  
en el Hipódromo  
sevillano



Aspecto del Hipódromo de Tablada mientras se corría una de las carreras del tercer día



Señoritas de la buena sociedad sevillana paseando por el «Stand» del Hipódromo de Tablada, durante un descanso en las carreras

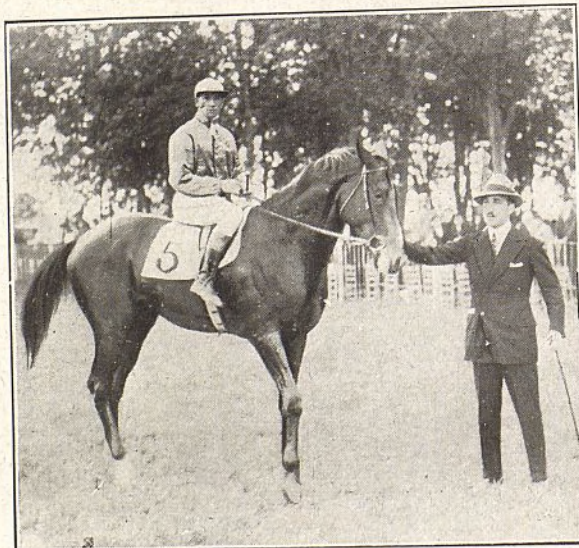
Con la inauguración de la temporada hipica andaluza, se inicia el período de carreras en los hipódromos nacionales.

La pista de Tablada es, sin duda, una de las más aristocráticas de toda la Península, y el programa de las reuniones sevillanas congrega en la capital andaluza á gran número de propietarios, que acuden no ya sólo por el estímulo de las pruebas brillantes, sino también por las atracciones que durante esta época ofrece Sevilla.

Publicamos en esta plana varias fotografías de distintos aspectos del hipódromo andaluz, con motivo de las reuniones de primavera recientemente celebradas.



Don Eugenio Luque, que ganó el primer premio en la carrera de aficionados



El caballo «Comedien», propiedad del Marqués de Trujillo, ganador del Gran Premio «Sevilla»



El caballo «Munibe II», ganador del premio de la carrera militar celebrada el tercer día





Los capitanes de los equipos catalán y malagueño, obsequiando con un soberbio ramo de flores á la señorita Pilar Cano, que lanzó el 'kick-off'

## EN MÁLAGA, EL "REAL CLUB DEPORTIVO ESPAÑOL", DE BARCELONA, HACE UNA BRILLANTE EXHIBICIÓN FRENTE AL "F. C." MALAGUEÑO



El guardameta nacional en una de las paradas que efectuó durante el partido



Una situación comprometida ante la puerta malagueña, que fué forzada por los españolistas, por 13 'goals' á 1

FOTS. ARENAS



# LOS EQUIPOS LOCALES MÁS DESTACADOS DE CADA REGION



ARANJUEZ.—El primer equipo y los reservas de la «Deportiva», de Aranjuez, campeón local



Los infantiles del «once» primero de la «Sociedad Deportiva» de Aranjuez, que han obtenido brillantes triunfos



HELLÍN.—El «Hellín Deportivo F. C.», que ha jugado contra los murcianos para la inauguración del campo



La bellísima señorita María Martínez de Oliver, lanzando el «kick-off»



El grupo de la «Unión Deportiva» de Murcia, que jugó contra el Hellín

RECIENTEMENTE se ha inaugurado en Hellín un hermoso terreno de fútbol, con un gran partido entre el «once» local y la «Unión Deportiva» de Murcia, en el que los titulares lograron la victoria.

La fiesta, que resultó extraordinariamente simpática, fué presenciada por numeroso público, y el «kick-off» inaugural fué lanzado por la bella señorita Martínez de Oliver, madrina del campo.



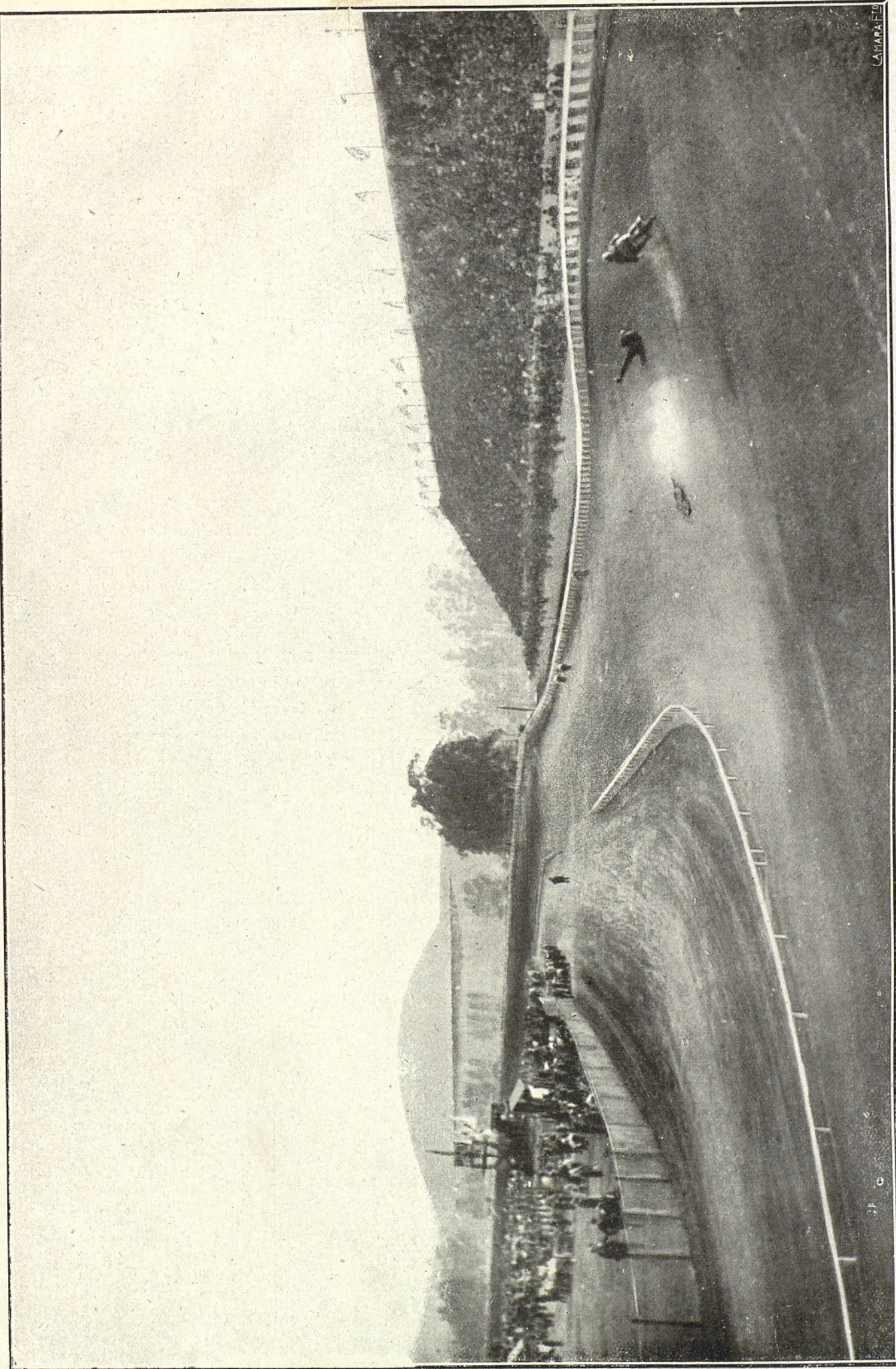
CÁCERES.—El «once» de la «Primitiva Amistad», que jugó en Cáceres contra el Deportivo



El «once» del «Club Deportivo Cacereño», que fué batido por tres «goles» á uno

FOTS. BELLINO





## CÓMO SE CORRE EN LAS GRANDES PISTAS DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

La fuerte pasión por el motor sentida en todo el territorio norteamericano, empuja á los aficionados á la velocidad, á los velódromos y autódromos, que en muchos Estados de la Unión ha levantado el entusiasmo deportivo. La pista de New Ascot, en los Angeles, es probablemente una de las mejores construidas y que cuenta con mayores preferencias por parte de corredores y aficionados.

Nuestro grabado, que da cabal idea de lo que es este Autódromo, sirve al mismo tiempo para que el lector aprecie las velocidades á que se lanzan los caballeros de los jinetes de acero, que no temen los riesgos extraordinarios de las grandes velocidades en el afán de derribar «marcas» y aumentar records.

En la instantánea, tomada durante la gran prueba anual de motocicletas, Ray Weishaar, uno de los corredores americanos de mayor renombre, ha sufrido una aparatosa caída al marchar por el «peralte», lo que no es obstáculo para que la carrera se continúe con todo el entusiasmo de que son capaces los restantes corredores que quedan sobre la pista.

LAMARCA



# LA SELECCIÓN URUGUAYA VENCE A LA REAL DE SAN SEBASTIÁN



Los defensas donostiarras contrarrestan el empuje de los seleccionados uruguayos



Un avance característico de Matías, que no logra detener el defensa contrario



Un pase por alto del delantero-centro uruguayo, dominador perfecto de la cabeza



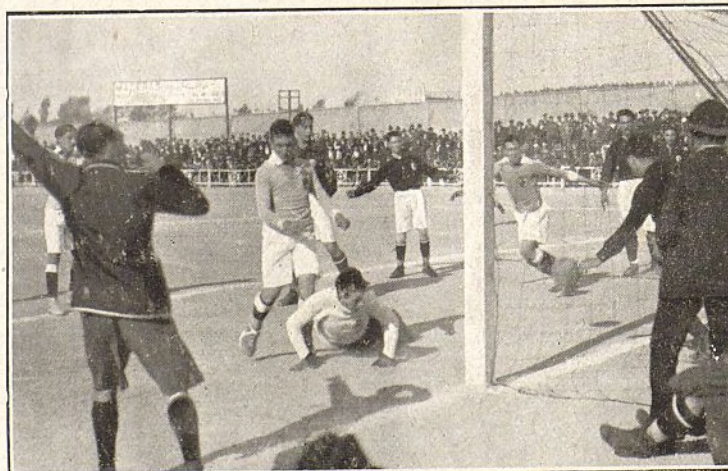
El avance de la línea de ataque extranjera, coronado por fuerte «shot», que va a la red

## ''ARAGÓN'' Y ''CANTABRIA'' LUCHAN EN ZARAGOZA

EN el terreno de Atocha, los seleccionados uruguayos se han apuntado un nuevo éxito. La carrera de los extranjeros no puede ser hasta ahora más brillante. Con el triunfo de los donostiarras por dos a cero, su papel sube de valor ante los concursos olímpicos próximos.

La Real Sociedad pudo resistir a los uruguayos durante todo el primer tiempo y parte del segundo; pero llevado el encuentro a tren fantástico, hubo un momento de decaimiento de los locales, que la Selección Uruguay supo aprovechar para introducir el esférico por dos veces en la meta donostiarras cuando faltaban veinte minutos.

La falta de decisión de los locales fué causa de que inaugurasen el «score» a su favor.



El primer «goal» de los seleccionados aragoneses en el partido jugado contra «Cantabria», en el que resultaron vencedores FOTS. PHOTO-CARTE Y RIVED

EN la capital aragonesa se han jugado dos partidos, en los que la Selección cántabra ha sido batida por los «maños». Con estos encuentros, Aragón ha demostrado poseer un cuadro notabilísimo, y las dos victorias consecutivas ponen a este grupo en la categoría de los primeros regionales. El triunfo de los aragoneses ha sido recibido con gran entusiasmo por los aficionados de Zaragoza, que en este resultado advierten un resurgimiento del deporte local, el cual, en próximas temporadas, podrá equipararse sin obstáculo ninguno al de otras selecciones.

A la conclusión del «match» del segundo día, en el que los aragoneses vencieron por 2 a 1, les fueron entregadas a vencedores y vencidos las Copas y medallas que se disputaban en el Concurso.



# CONCURSO DE «AIRE LIBRE»

## ¿QUIERE USTED IR Á LA OLIMPIADA?

### ¡HE AQUÍ EL PENÚLTIMO BOLETÍN!

**A**IRE LIBRE abre un concurso en beneficio de sus lectores, para que éstos puedan presenciar la Olimpiada de fútbol parisina gratuitamente y disfrutando de las mayores ventajas.

Los premios de este concurso serán tres, consistentes en otros tantos viajes de ida y vuelta, estancia gratis en París y entradas para el Estadio los días de partidos. Para tener opción á estos premios, los lectores de AIRE LIBRE deberán sujetarse á las siguientes

## BASES DEL CONCURSO

El lector llenará los espacios del boletín con los nombres de los jugadores que á su juicio deban ir á la Olimpiada de París, teniendo en cuenta que el Comité de Selección enviará veintidós futbolistas; esto es, «dos equipos completos».

—Con letra clara y fácilmente legible, los concursantes escribirán su nombre, apellidos y dirección, y en el sobre, que remitirán á nuestro apartado de Correos núm. 571 hasta el día 4 de Mayo inclusive, la indicación: «Para el concurso».

—Todos los boletines con solución exacta ó en su defecto los que más se aproximen á la designación del Comité de Selección, serán numerados en el acto del escrutinio, que se celebrará públicamente ante notario, el día 7 de Mayo, en el domicilio de la Real Federación Española. Los números de los boletines que coincidan con los de las tres primeras bolas que se extraigan del bombo, serán los de los viajeros de AIRE LIBRE.

## Á NUESTROS CONCURSANTES

Se aproxima ya la fecha en que el Comité Nacional publicará los veintidós nombres que representarán á España en París.

Terminado el gran partido final del campeonato de España, del domingo próximo, los seleccionadores harán la revisión definitiva de todos los valores y tendremos futbolistas olímpicos en fin!

El martes próximo, día 6, aparecerá nuestro último boletín, y el plazo de admisión de soluciones quedará cerrado, sin apelación, el día 8, á las cuatro de la tarde. Las cartas que recibamos un minuto después de esa hora, irán irremediamente al cesto de los papeles. El escrutinio, que será público, tendrá lugar en el domicilio de la Real Federación Española de fútbol, este último día á las seis de la tarde, é inmediatamente los felices agraciados podrán preparar su viaje á la Ville Lumière...

Accediendo á gran número de indicaciones de nuestros concursantes, AIRE LIBRE dejará en libertad á los lectores que resulten premiados por acertar los nombres de los veintidós jugadores que la Nacional designe, de hacer el viaje á los Juegos Olímpicos en la fecha y momento que estimen más conveniente.

A este objeto, los concursantes que, al acertar los nombres de los seleccionados, resulten designados en el acto del escrutinio con los premios de AIRE LIBRE, les serán entregadas MIL PESETAS (1.000 pesetas) para que puedan efectuar el desplazamiento á París en primera clase y alojarse en la capital durante los días de la Olimpiada futbolística en un buen hotel.

Debemos hacer notar que hacemos esta modificación en nuestro concurso en obsequio á las reiteradas instancias de los lectores que nos han manifestado sus preferencias por el viaje independientemente, puesto que cada cual podrá, desde el lugar donde resida, entenderse con una agencia de viajes ó ponerse en camino sin nuevas gestiones, que podrían retardar unos días más el desplazamiento.

AIRE LIBRE, en su deseo de que el viaje á los Juegos Olímpicos de los tres afortunados pueda realizarse con todas las comodidades apetecibles, entregará inmediatamente á los señores aficionados el premio de MIL PESETAS (1.000 pesetas), que les permitirá trasladarse á París, al gran concurso deportivo internacional.

En mi opinión, los veintidós jugadores que el Comité de Selección Nacional designará para ir á París, serán:

Guardametas. }

Defensas . . . }

Medios . . . }

Delanteros. . . }

Nombre, apellidos y rúbrica:

Calle ó plaza

número . . . . . piso . . . . .

Ciudad

Provincia



CUANDO los ciento y pico de muchachos que se alinearon para tomar la salida en la carrera pedestre «Trofeo Zabala», organizada por el Grupo Cultural Deportivo del B. H. A., gritaban, un momento antes de partir: «¡Viva Zabala!», cuantos estábamos presentes y habíamos conocido al entusiasta deportista, sentíamos aminarse el dolor que nos produjo la noticia de su muerte, por la contemplación de aquel homenaje, que era principalmente una demostración de que los impulsos y propagandas de Zabala habían dado sus frutos.

Al considerar el auge y enorme desarrollo que actualmente alcanzan los deportes, no podemos menos de dedicar un recuerdo elogioso a los precursores, y entre éstos merece especial mención Pepe Zabala, no sólo por lo que él personalmente practicó, primero como corredor y gimnasta y luego como alpinista, sino más principalmente por la cálida propaganda que hizo siempre, con su expresión llana y algo ruda, pero siempre insinuante, en charlas y conferencias, y con su pluma viril y emotiva en libros y revistas, las pobres revistas de corta tirada, que él mismo imprimía á veces, cuyos ejemplares rarísimos guardamos como reliquia los aficionados.

Hé aquí como muestra unos párrafos de Zabala, en los que describe sus impresiones en el momento de preparar una excursión á Gredos (Peñalara, número 30, Junio 1916):

«Ya llevaba mi morral una buena temporada colgado de una escarpia en el obscuro cuartucho donde guardo mis trebejos de excursión. Cuando le he descolgado, ha tenido una sonrisa llena de alegría y una mueca de desdén para el otro pequeño morral que utilizo en mis expediciones de sábado y domingo.

«Hoy me toca á mí», habrá dicho á su minúsculo camarada, este mi viejo saco de montaña, que guarda una noción imprecisa, triste ó alegre, de mis andanzas serraniegas. Mi viejo morral, lleno de remiendos, que ostenta con el mismo orgullo que un veterano sus guerreras cicatrices, tiene un alma poliforme, vagabunda como la de su amo. Yo no puedo negar que le quiero. Sobre él, en los refugios, en los pajares de las posadas castellanas, en la mullida hierba de los invernales asturianos, entre las rocas de la alta montaña, he reclinado la cabeza; él conoce, como yo, el aburrimiento de los andenes provincianos, donde el tren siempre llega con retraso; él me ha servido de silla ó de mesa.

Esta noche ha mirado con un supremo desdén á sus compañeros de cuartucho; sobre todo á los «skis», que duermen el letargo veraniego. Ha dado el alerta al «piolet» y á la cuerda, que pende de una estaca, enroscada como una culebra enormemente larga. ¡Qué satisfecho parecía cuando le he limpiado! Al abrirle, entre sus labios de lona, me han sorprendido millares de recuerdos venturosos. Parece decirme: en esta panza, flácida ahora, cabé cuanto tú puedas necesitar; no te olvides de alguna cosa. ¿Te acuerdas de aquel estuche tan elegante, tan pertumado, que llevé en una excursión? Era de una muchacha; aún recuerdo su cristalino reír, su alegre vocecita. ¡Qué encanto el de sus manos cuando guardaban algo en esta panza, que no olvida tampoco la dureza de tus costillas, amigo mío! No te guardo rencor por las maldiciones con que me apostrofás, no; ya sé que á veces me pongo muy pesado...

—Anda, vámonos—dice mi viejo morral—. Imitemos al mundo, á las nubes, á las olas; imitemos á la vida misma. Camino de la muerte va todo lo que vive; vayamos nosotros tras la vida, sin que nos importe si al buscar una vida más intensa encontramos la muerte.

Nuestro viaje no ha de ser sometido al horario de una guía de viajeros; nuestras andanzas no son así; haremos lo que queramos hacer... y lo que podamos hacer, que en la montaña no valen esas bravatas. Anda, vámonos, llenos de insaciable curiosidad, á vivir osadamente unos días de vida

## LOS PRECURSORES

## PEPE ZABALA

vagabunda y aventurera; dispemos nuestra actividad, fatiguémonos, que ello será como un desquite de la Gran Quietud que nos espera no sabemos dónde ni cuándo... pero que nos espera...

El alegre optimismo que le mueve á sus andanzas montaÑeras, se ve nublado un instante por el triste presentimiento. ¡Quién le había de decir que no al pie del enorme paredón de los Galayos, negra muralla de piedra que ofrece el más bravo panorama que puede imaginarse, como él dice, ni junto al gigantesco Naranjo de Bulnes, ni, ya vie-

jo, entre los suyos, contemplando alegre el fruto de sus propagandas, sino allá, lejos de la patria, en la azarosa vorágine de la urbe newyorquina, era donde le esperaba á él esa Gran Quietud que á todos nos espera.

Las sociedades alpinistas y deportivas de Madrid han coincidido en que la mejor manera de honrar la memoria de Zabala es construir un albergue de montaña que lleve su nombre, y que será emplazado en la parte alta de la Pedriza de Manzanares, porción del Guadarrama que él tanto amaba y que con tan enternecedora emoción evoca él mismo en aquellos párrafos:

«Nuestra novia rubia que yo no olvidaré nunca, porque en la oquedad de sus vallecitos ó empingorotado en sus riscos, me refugié tantas y tantas veces á restañar las heridas del combatir ciudadano. En ella, en la Pedriza, se aquilataron mis viejas amistades, las vuestras, peñalaros pedriceros, las únicas que me quedaban de tantos como *me estimaban*. ¡Cuántas alegrías imborrables las que aún conservo de la Pedriza, y que me deleitan aquí en el destierro al recontárselas á mi mujer! ¡Cómo olvidar aquella madrugada de Junio en que llegábamos al gollizo de Prao Pollo y veíamos por vez primera el portento de la Pedriza á nuestros pies. Ni olvido el estupor que la vista de aquello nos produjo, ni al viejecito cabrero que nos iba diciendo los nombres de los riscos, nombres que fueron los primeros datos de toponimia indígena que se llevaron á Madrid: Cancho Centeno, Prao Pollo, las Milaneras, los Tres Cestos, Cancho de los Muertos, Riscos del Colmenar... ¡Y cómo tampoco olvidar la última vez que he visto la Pedriza con los ojos de la cara! Entonces era mi camarada la que ya es la buena compañera de mi vida, la heroína que me ayuda en la lucha en que estoy empeñado. Y la Pedriza se vistió de novia en aquella hora, para que los dos emigrantes que iban á dejar patria, familia, amigos, aquellos paisajes, todo cuanto había sido su vida, la pudieran contemplar en la plenitud de su belleza. Y mientras

caminábamos en busca de la diligencia de Moralzarzal, la vista, el corazón, se volvían hacia aquellos montes que guardaban en su entraña todo el oro puro de mi juventud: mis ideas generosas, mis ansias de perfección, mis buenas amistades hacia aquellos montes que me vieron llegar á ellos casi niño, tímido, apocado, medroso, y me despedían en plena virilidad, aventurero, audaz, lleno de energía y sano de pensamiento y de corazón, el único equipaje con que he llegado á esta tierra de combate y de conquista, á este circo en cuya arena no hay más que dos salidas: ó el expoliarium del fracaso ó la escalinata, que ya estamos subiendo, del triunfo...

Poco tiempo se lo dejó saborear el Misterio, que le llamó á su seno en plena juventud, cuando se afanaba en la honrosa labor de divulgar el libro español en América.

Cuantos le recuerden y cuantos sientan cariño por el excursionismo verdaderamente *montaÑero*, deben contribuir á la erección del modesto albergue que se proyecta construir cerca de Prao Pollo, en la Pedriza, que será la mejor manera de perpetuar el espíritu de Zabala.

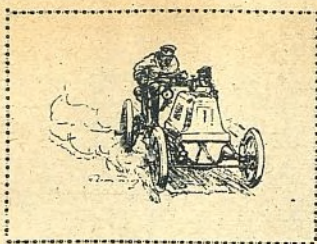
PEÑALBA

DIBUJO DE BERINGOLA



El infortunado precursor del alpinismo español, José Zabala, cuyo cadáver ha sido trasladado á España recientemente





1898.—El «Panhard» 4 cilindros, vencedor de la carrera París-Amsterdam-París

## LA EVOLUCIÓN DEL AUTOMÓVIL DE CARRERAS

**P**OCAS cosas hay más interesantes que el estudio de los automóviles fabricados para defender el honor de su país y de su marca en las grandes carreras.

Dichos coches generalmente representan la última palabra en diseño y construcción, dan una orientación sobre las tendencias del futuro, y poco a poco van descubriendo las ventajas y desventajas de muchos mecanismos de naturaleza interesante.

Además, esos coches son los precursores del futuro coche de turismo en muchos aspectos, incluso en el diseño de carrocerías. Ninguna carrera demuestra esto mejor que la más importante entre ellas, el Gran Premio, derivado de la Copa Gordon Bennett.

### LOS PRINCIPIOS

La Copa Gordon Bennett se corrió primeramente en 1900, como carrera internacional, entre naciones más bien que entre marcas. Al principio, un coche para esas competencias era exactamente igual a un coche de turismo; pero se aumentaba su velocidad principalmente alterando la desmultiplicación y muy pocas cosas más, salvo la habilidad del conductor, la que, ciertamente, significaba mucho en esos tiempos.

Cuando se corrió la primera Copa Gordon Bennett, hubo uno ó dos intentos de mejorar la velocidad alterando las carrocerías, siendo los más importantes los de Gardner-Serpollet y Jeanteaud. El primero adoptó una carrocería de forma casi cilíndrica, como un proyectil, y el otro se limitó a dar forma cónica al frente y a afinar los costados; pero en ambas carrocerías el conductor iba sentado muy arriba, lejos de toda protección de la carrocería.

### LA PESADA MISIÓN DE LOS OCUPANTES

El chófer de esos tiempos tenía mucho que hacer. Iba sentado lo más alto posible, con un volante casi vertical, sobre un precario asiento que no sería considerado como tal por el sportman moderno. Los frenos eran malos; los coches nunca estaban listos a tiempo, y del mecánico nadie se preocupaba. A pesar de que su labor era importantísima, se veía obligado a adoptar una posición incómoda sentado en el piso, agarrándose al tablero como un mono en forma desesperada para no caerse de la máquina en una curva.

### RIDÍCULAS NOCIONES DE ORGANIZACIÓN

El reglamento de la Copa Gordon Bennett establecía que sólo podían competir tres coches de cada nación, y que cada coche debía estar construido por completo en el país que representaba. El recorrido de la primera carrera era de 550 kilómetros, desde París a Lyon por Jurnes, Versailles, Orleans, Briare y Nevers. El estado de la construcción automóvil podrá juzgarse diciendo que el coche americano Winton tenía motor de un solo cilindro. La carrera fué un milagro de desorganización, al extremo que los coches competidores estaban acompañados por otros que no lo eran. El Panhard vencedor, manejado por F. Charron, tenía una fuerza nominal de 24 HP. y desarrolló una velocidad de 38,6 m. p. h., siendo tal la condición del auto al terminar, que el sólido eje trasero llegó completamente torcido y el mecánico sostenía contra el volante del motor la bomba de agua que funcionaba por fricción.

### LAS CONSABIDAS DIFICULTADES

En 1901, la carrera Gordon Bennett se presentaba con buena perspectiva; pero las dificultades de costumbre intervinieron para impedir la participación de tres de los cuatro Napier y el M. M. C., que tenían que representar a Inglaterra. Sólo un Napier estuvo listo a tiempo, é

igual les pasó a muchos de los participantes alemanes. El Napier, sin embargo, tenía uno de los motores mayores que jamás se haya colocado sobre un automóvil, y representó una interesante novedad por su tama-

ño y peso. Propulsado por cadena y con una fuerza de 50 HP., tenía un motor de 165—190 milímetros, ignición por batería y bobina y un embrague contra metal. Desgraciadamente, no se pudieron obtener gomas inglesas para un coche tan pesado, y fué descalificado, siendo declarado vencedor L. Girardot con un Panhard a una velocidad de 34 millas por hora, siendo el único que terminó.

El año siguiente la Copa Gordon Bennett fué incorporada en la carrera París-Viena, y se pudo notar que el tipo de coche ya empezaba a cambiar, siendo más bajo, más agradable a la vista y mucho más potente. El Wolseley, uno de los coches que representaban a Inglaterra, era en su aspecto casi como un coche de carreras moderno, gracias a que su motor era horizontal y tenía los ejes sobre los muelles; pero el conductor todavía seguía encaramado, sin protección, y el ayudante sentado en el piso, como anteriormente.

### UNA VICTORIA INGLESA

En lo que a la Copa Gordon Bennett concierne, solamente el Napier y el Panhard de Knyff seguían corriendo en Belfort. El Panhard usaba alcohol como combustible. El Napier iba dos horas más atrás durante el paseo por Suiza, donde las carreras estaban prohibidas; pero el Panhard abandonó con la camisa del diferencial rota, y la Copa Gordon Bennett fué ganada por el coche inglés Napier, manejado por S. F. Edge, a un promedio de 31,8 m. p. h.

En ciertos aspectos, el Napier era ultramoderno, a pesar de que una mirada al chasis haría crispas los pelos a un chófer moderno. El motor tenía las válvulas de admisión en la cabeza, y las de escape al lado. El gas era llevado a las válvulas de admisión—operadas por succión—por un tubo de una longitud extraordinaria y de no muy buena forma. El bloque del cilindro era de aluminio con camisas interiores de acero. El chasis era de largueros de madera reforzados con láminas de acero y travesaños de igual metal. El cambio era de tres velocidades, y el eje trasero iba montado sobre rolletes. La transmisión era por piñón y corona cónicos: la primera victoria de este tipo de transmisión en la historia de esta prueba. Para el enfriamiento tenía un radiador tubular y un ventilador que se conectaba desde el asiento. Tenía bomba de agua y un regulador para la velocidad del motor, accesorio inevitable en aquel entonces. Las gomas eran de 34 — 3 1/2.

### MOTORES MÁS PEQUEÑOS

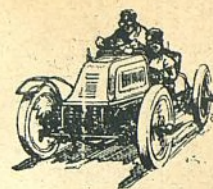
Es interesante pasar revista a las especificaciones del Panhard de 1902. El motor tenía 30 HP., midiendo sus cilindros 100 — 170 milímetros. El chasis era de madera con planchas de acero. Tenía un muelle delantero transversal y dos muelles semielípticos detrás. Soldadas alrededor de los cilindros tenía las camisas de cobre contrapunto para la circulación de agua. Las cabezas de los cilindros se enfriaban separadamente.

La desastrosa carrera París-Madrid de 1903 fué interesante por demostrar los intentos de producir un coche de carreras más parecido al tipo que conocemos hoy en día. En ella se popularizó el tipo moderno de coche ligero con un motor relativamente pequeño, gracias al éxito del Renault cuatro cilindros ligero. Las líneas fugaces de las carrocerías también progresaron en esta prueba. El Dietrich tenía un capot puntiagudo, los lados de los asientos cubiertos y una cola en la parte trasera.

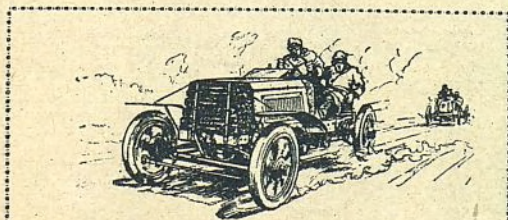
### LA COPA GORDON BENNETT EN IRLANDA

En 1903 la Copa Gordon Bennett se corrió en Irlanda en un circuito cerrado. No se notó gran alteración en los coches. El Mercedes de Jenatzy, que la ganó,

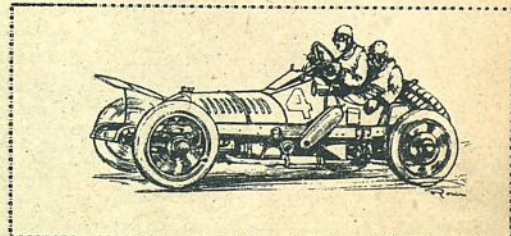
llevaba la carrocería en esqueleto, y era un chasis de turismo por haberse quemado el coche especial de 90 HP. al incendiarse la fábrica de Constatt. El 60 HP. Mercedes, probablemente el



1901.—El «Mors» 60 HP., vencedor de París-Burdeos y París-Berlín

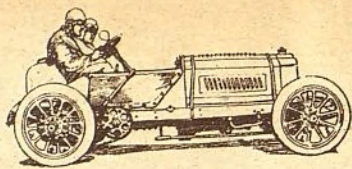


1902.—El «Panhard» 70 HP., de 4 cilindros, vencedor en el circuito de los Ardennes



1904.—El «Wolseley Beetle», que corrió en la carrera Gordon Bennett





1905.—«Rickard-Brasier», de León Théry, vencedor de la carrera Gordon-Bennett

coche más famoso de ese tiempo, tenía cuatro cilindros de  $140 \times 150$ , con las válvulas de admisión de asiento plano, en vez de cónico, dando un gran paso de admisión. Las válvulas de escape iban a un lado, y las de

admisión arriba, operadas por varillas y balancines, innovación que se debe a Mercedes. El chasis era de acero prensado. El embrague era del tipo peculiar de Mercedes, ó sea de muelle espiral. La velocidad que hizo fue de 49,2 m. p. h. El arte de la perforación para aligerar las piezas de movimiento alterno ya estaba entonces perfectamente desarrollado. En 1904, León Théry, con el Rickard-Brasier, ganó nuevamente la Copa para Francia, siendo una de las ventajas principales de dicho coche su «excelente adherencia al suelo». Como lo consiguió no se comprende, pues los ocupantes iban colocados encima del eje trasero, y el delantero estaba más atrás del radiador. Sus cuatro cilindros medían  $150 - 140$ , y tenía ignición por magneto y un embrague cónico de cuero que podía ser fijado a voluntad para evitar que patinase. La transmisión era por cadenas. El piloto ya iba más bajo. La velocidad fue de 54,5 millas por hora y el peso 988 kilogramos. Después de eso, los coches de carreras ya fueron más parecidos a los de hoy.

#### DESARROLLO DEL SEIS CILINDROS

En 1905, por ejemplo, el Napier era un coche de seis cilindros, bastante bajo, con ruedas de alambre, un *capot* largo y puntiagudo, con un radiador de largos tubos colocados a lo largo del *capot* por ambos lados. Desarrollaba 90 HP., pesando 2.156 libras. Su velocidad sobre media milla lanzada fue de 88,2 m. p. h., muy buena para esa época. El chasis era más corto de lo usual, y el chófer iba mejor protegido. Esto no obstante, el Brasier de Théry ganó una vez más a 48,4 m. p. h. El coche tenía cuatro cilindros de  $100 - 160$  milímetros; pero, por lo demás, era apenas diferente del modelo del año anterior. El eje delantero estaba más avanzado, pero los ocupantes aún estaban sentados muy atrás.

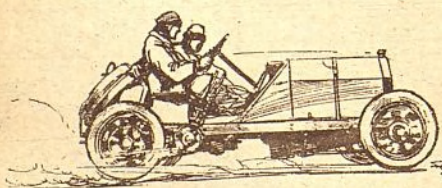
#### CAMBIO DE GOMAS MÁS RÁPIDOS

Esta fue la última carrera Gordon Bennett. El año siguiente, 1906, vió el Gran Premio, que ocupó el lugar de aquella. La carrera se corrió en dos días sobre un circuito triangular cerca de Le Mans. La diferencia entre ésta y la Copa Gordon Bennett era que cada país podía inscribir el número de coches que deseara, lo cual se tradujo en una nutrida participación.

Szisz, con cuatro cilindros Renault, de  $166 \times 150$  milímetros, terminó primero el primer día, recorriendo 384 millas con veinticinco minutos de ventaja, debido en gran parte a la nueva invención de Renault de las llantas desmontables. El procedimiento que se seguía anteriormente era el de cortar en la llanta la goma inútil y poner otra nueva, ó hacerlas poner por un grupo de hombres preparados que permitía el reglamento. En esta carrera solamente el chófer y el mecánico podían cambiar las gomas. El Renault de Szisz también terminó vencedor el segundo día, cubriendo la distancia total de 769,9 millas a 63 m. p. h. El coche tenía una fuerza nominal de 90 HP., con ignición por magneto, enfriamiento por termosifón y transmisión por cardan.

#### LIMITACIÓN DE LAS MEDIDAS DEL MOTOR

Los motores ya habían crecido a un tamaño enorme, y los coches de carreras volvían a ser muy pesados, difíciles de manejar y muy destructores de neumáticos. 1907 no trajo gran cambio a esta situación, pues el Fiat de Nazzaro, vencedor en Dieppe, tenía un cuatro cilindros de  $180 \times 160$  milímetros, y a pesar de que la carrera se corrió con un suministro de gasolina de 231 litros, hizo 70,5 m. p. h. sobre una distancia de 447,4 millas.



1907.—«Fiat», de Nazzaro, vencedor del Gran Premio de Francia

En 1908 se limitó el diámetro de los cilindros; pero aún se dejó excesivamente grande.  $155 - 170$  tenía el motor del Mercedes que ganó la carrera. Fiat, Clement-Bayard y otros tenían

las válvulas en la cabeza, con un ángulo de 45 grados; pero el Mercedes tenía las de admisión arriba y las de escape a un lado. Se atribuían velocidades angulares de 1.500 revoluciones por minuto, y la lubricación de los motores a tan *terroríficas velocidades* (actualmente se consiguen más de 5.000 revoluciones por minuto) se presentó como un problema difícil, por lo que se usaban bombas adicionales movidas por el mecánico a mano ó con el pie.

Durante la carrera se cronometró sobre un kilómetro 105 millas por hora, y debido al peso de los vehículos y a su mala adherencia al suelo, el pavimento se destruyó fácilmente y las gomas sufrían mucho. Había auto que las cambiaba a cada vuelta, gracias a las llantas desmontables. Eventualmente ganó el Mercedes de Lautenschlager a una velocidad de 69 m. p. h., con lo que la transmisión por cadenas volvió a salir triunfante. Con esta carrera desaparecieron los antiguos coches de carreras, ya que, con una excepción, no volvieron a correr ninguna otra carrera en el continente europeo. Durante tres años, debido a no poder llegar a un acuerdo, el Gran Premio no se corrió; pero las carreras de automóviles, tarde ó temprano, tienen que revivir, pues, ante todo, el espíritu deportivo sobresale.

#### COCHES DE CARRERAS PEQUEÑAS

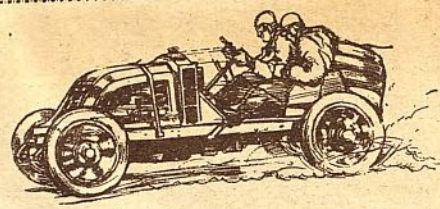
Así sucedió en este caso, y en 1912 se organizó una prueba de dos días. Los coches ya eran de un tipo distinto a lo visto anteriormente. Eran más pequeños, más bajos, sin requerir un gimnasta por mecánico y sin hacer sentar al chófer encima del eje trasero. De aspecto más gracioso y decididamente más ligeros, esos coches eran más rápidos que sus antecesores y la velocidad no se obtuvo tanto por la habilidad en la preparación como por la ciencia de los ingenieros que los diseñaban, ayudados por el trabajo de los especialistas. Las válvulas en la cabeza ya estaban dominando, y ya se ensayaron más de dos válvulas por cilindro. Uno de los coches, por ejemplo, tenía dos válvulas de escape a un lado y una enorme válvula de admisión arriba. Otro tenía ocho válvulas de admisión y ocho de escape. Para aquellos que no conozcan los antiguos coches de carreras y sólo estén familiarizados con los pequeños coches actuales, hasta esos autos de 1912 les parecerán de grandes dimensiones. El Peugeot, por ejemplo, tenía un motor de aspecto muy parecido a los del presente; pero sus medidas eran  $110 \times 200$  milímetros. En cambio, los Fiat todavía conservaban algo de los antiguos tipos. Tremendos, pintados de rojo y de gran altura, tenían un aspecto imponente de potencia y velocidad que contrastaba con las gráciles líneas de los Peugeot. Una batalla tremenda libraron las dos escuelas opuestas. El primer día ganó el Fiat de Bruce-Brown; pero en el segundo sucumbió ante el empuje enorme del pequeño Peugeot de Boillot, que ganó la prueba a 65,35 millas por hora.

#### APARECEN LOS SEIS CILINDROS

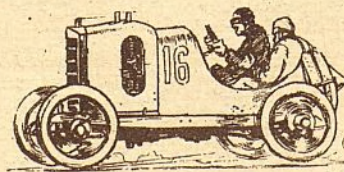
El Gran Premio de 1913 no difirió mucho de su antecesor; pero se alcanzaron potencias de 110 HP. y más de motores limitados a un consumo de 14 millas por galón. Se notaron buenos intentos para reducir la resistencia al aire, pero no fueron generales. Esta vez compitieron motores de seis cilindros, y el que tenían los Sunbeam, con válvulas a los lados, puede compararse con los actuales motores de *stock* para turismo.

Ya se tomó en consideración el control de la temperatura del agua mediante una cortina enrollada frente al radiador, accionada por el mecánico a voluntad. Pareció quedar establecido el tipo de coche largo, bajo, con *capot* estrecho, alto, concha protectora prolongada hacia los lados de los asientos, tanque de gasolina sobre el eje trasero y ruedas de repuesto atrás. Boillot, con Peugeot, volvió a ganar con un promedio de 72 m. p. h.

Llegó 1914, año que marcó otro período en el diseño y construcción de coches de carreras. Los Peugeots, que eran los favoritos,

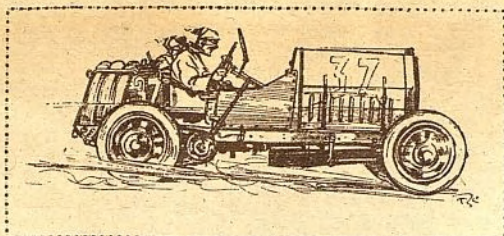


1906.—«Renault», de Szisz, vencedor del Gran Premio de Francia



1910.—«Lion Peugeot», 2 cilindros, segundo de la Copa de Voiturettes





1912.—«Peugeot», de Boillot, vencedor del Gran Premio de Francia

guardaban una rueda de repuesto en posición vertical longitudinal. Las válvulas de los Delage eran abiertas y cerradas mecánicamente, en vez de ser cerradas por muelles, como es costumbre.

#### FRENOS EN LAS CUATRO RUEDAS

Aparecieron los frenos en las cuatro ruedas en los coches Fiat, Delage, Peugeot y Piccard-Pictet, aunque su superioridad no había sido bien probada.

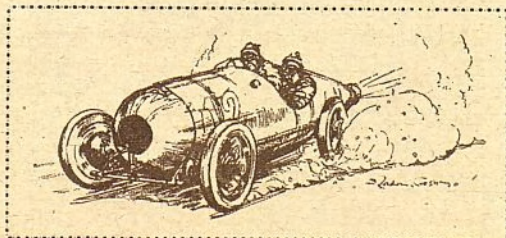
En otro sentido la carrera puso de manifiesto una moral. No solamente Mercedes demostró una gran ventaja en velocidad, sino que la organización del equipo resultó algo nuevo y sorprendente. Hasta entonces los equipos de cada marca corrían en forma que cada corredor iba dispuesto a ganar la carrera independientemente. A lo sumo se entregaba el coche más veloz al corredor mejor. En cambio, en el equipo Mercedes se empleó una organización excepcional. El coche más rápido con el chófer más temerario fué el propio ingeniero Sailer, que a la vez que observó hasta qué punto resistía el mecanismo creado en parte por él, se lanzaba deliberadamente en carrera loca para hacer sucumbir con averías a los coches rivales de otras marcas que lo perseguían, mientras sus compañeros de equipo, corriendo convenientemente a la reserva sin fatigar demasiado sus coches y sus gomas, esperaban la realización del fin perseguido para ocupar al final los primeros puestos. El más mínimo detalle estaba previsto. Los ocupantes del coche llevaban comida y bebida, y un sistema preconcebido de señales tenía informados a los corredores en cada vuelta de la posición que ocupaban y lo que debían hacer. Tal como fué previsto sucedió. La velocidad enorme del primer coche dió cuenta de sus contrarios y el equipo Mercedes terminó en bloque 1.º, 2.º y 3.º, siendo el vencedor Lautenschlager a 65, 35 m. p. h.

#### POR FIN MOTORES PEQUEÑOS!

Luego vino la guerra, y después de ella el Gran Premio fué organizado en 1921, en Le Mans, para motores de tres litros; fijarse bien: tres litros (183 pulgadas cúbicas), en vez de los motorazos ilimitados de antaño y, sin embargo, la potencia desarrollada era igual ó mayor. La experiencia de la guerra reveló las posibilidades del aluminio para los cilindros y pistones y las ventajas de los multi-cilíndricos. La pista de Brooklands enseñó la importancia del perfil y forma de las carrocerías, y por vez primera el freno en las cuatro ruedas apareció en su forma más efectiva. Los coches eran bastante más bajos que los de antes de la guerra, y muchos de ellos tenían carrocería de líneas fugaces con larga cola, limitada solamente por la dificultad de su manejo en las curvas. La velocidad de los motores era muy alta (4.000 á 5.000 r. p. m.), y daban á esos pequeños coches velocidades enormes en la carretera. Sin embargo, casi tanto como en las primitivas carreras, la velocidad del coche dependía en gran parte del chófer. Ciertamente es que el laboratorio de los ingenieros imponía el límite real de la velocidad por el diseño, pero con el motor de alta velocidad prácticamente sin volante, cuatro velocidades y la enorme potencia disponible, la habilidad en el manejo del coche, y un concepto más científico del virar y acelerar como un arte, producían los mejores resultados.

#### EFFECTOS DEL PERFIL CIENTÍFICO DE LAS CARROCERÍAS

Al año siguiente el Gran Premio se corrió en Strasburgo. El límite de la medida de los motores fué descendido á dos litros (122 pulgadas), y se hicieron los más desesperados esfuerzos para reducir á un mínimo la resistencia del aire. El chófer iba sentado lo más bajo posible, siendo el espacio disponible para el mecánico extremadamente reducido.



1922.—Un «Bugatti» de los que participaron en el Gran Premio de Francia

no tenían gran diferencia sobre sus antecesores. Tenían dos ejes de excéntricas sobre la cabeza de los cilindros y el cigüeñal balanceado con contrapesos. Eran de cuatro cilindros, y la carrocería tenía una larga cola, en la que

Las ruedas de repuesto iban escondidas dentro de la carrocería, según hicieron Bugatti y Ballot, que las pusieron frente al radiador, dando al capot y carrocería una sección perfectamente circular imitando el fuselaje

de ciertos aeroplanos. Todas las superficies externas eran lisas y uniformes, y la parte trasera termina en afilada cola. Todos los coches eran mucho más eficientes que el año anterior, y la carrera resultó terriblemente rápida, tan rápida que se convirtió en una prueba de destrucción, y sólo tres coches terminaron. De ellos, el Fiat seis cilindros de Nazzaro fué el vencedor con un promedio de 79, 2 m. p. h.

En 1923 se conservó el mismo reglamento, corriéndose el Gran Premio de Francia en el circuito de Tours. Con los coches Fiat hizo su aparición la alimentación forzada en sus motores de ocho cilindros en línea. Eran netamente muchísimo más veloces que todos sus contrarios, pero todos los Fiat sucumbieron víctimas de su propia potencia, aprovechándose de ello el equipo Sumbeam, menos veloz, pero más eficiente y mejor organizado. H. O. D. Segrave fué el vencedor con un promedio de 75, 3 m. p. m. El motor Sumbeam era de seis cilindros, siendo su construcción muy parecida á la de los Fiat del año anterior, debido á que fué diseñado en gran parte por el ingeniero italiano Bertariones que salió de la fábrica Fiat.

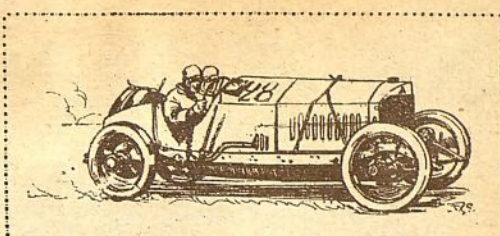
Esta marca tomó su revancha pocos meses después en el autódromo italiano de Monza, ganando Salamano el Gran Premio de Europa, seguido de su compañero Nazzaro y del americano Murphy, que corrió un Miller. Los tres coches eran de ocho cilindros en línea recta. Los dos Fiat eran los mismos que cucumbieron en Tours y seguían provistos del sistema de alimentación forzada que aumenta mucho su velocidad; pero al parecer con perjuicio de su resistencia. Al finalizar la carrera estaban ya en condiciones deficientes y calentándose excesivamente, mientras que el Miller, que en vez de sobrealimentación adoptó ocho carburadores, llegó en estado magnífico, con probabilidades de victoria si la carrera llegaba á durar unas vueltas más.

En las dos carreras de 1923 aparecieron nuevas soluciones para facilitar la penetración en el aire. Bugatti hizo un modelo en que las cuatro ruedas iban escondidas dentro de la carrocería, cuyo perfil de lado era el de un semicírculo aplastado con la parte plana muy cerca del suelo. Voisin se inspiró en principios parecidos, pero sólo escondió las ruedas traseras dentro de la cola de la carrocería con un ancho de 75 centímetros solamente. En cambio, las ruedas delanteras estaban mucho más separadas para compensar el equilibrio. Benz presentó en Monza un coche diseñado por Rumpler afectando la forma de una gota de agua. El frente, perfectamente semiesférico, se iba adelgazando hasta terminar en una perfecta junta en el extremo posterior de la carrocería. El motor iba colocado detrás de los ocupantes, cerca del eje trasero, el cual estaba dividido en dos mitades que daban á cada rueda un movimiento vertical independiente.

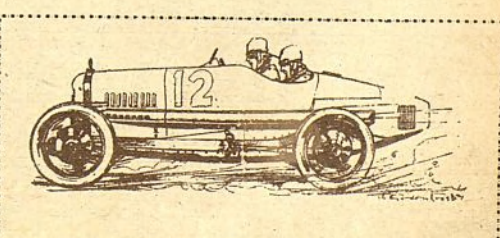
#### LAS CARRERAS COMO UN ARTE REFINADO

El aspecto de las carreras de automóviles ha cambiado; el elemento deportivo está ahora confinado á los chóferes, pues los fabricantes ven el asunto bajo el punto de vista de propaganda de su marca. Ahora menos que nunca los ocupantes del coche ponen en juego sus particulares ideas. La velocidad la obtienen los técnicos en su oficina de dibujo; y si algo hay que no está correcto en la carburación, ignición ú otro detalle, el experto especialista en cada ramo tiene que atender su parte constantemente para obtener los mejores resultados.

Debido á su gran velocidad, las máquinas modernas son muy difíciles de manejar. La superioridad no está en la velocidad solamente, pues apenas nunca gana el más veloz, como ocurría también en los primitivos tiempos; por el contrario, el coche más veloz realiza casi siempre alguna hazaña extraordinaria, pero luego el mecanismo no resiste.



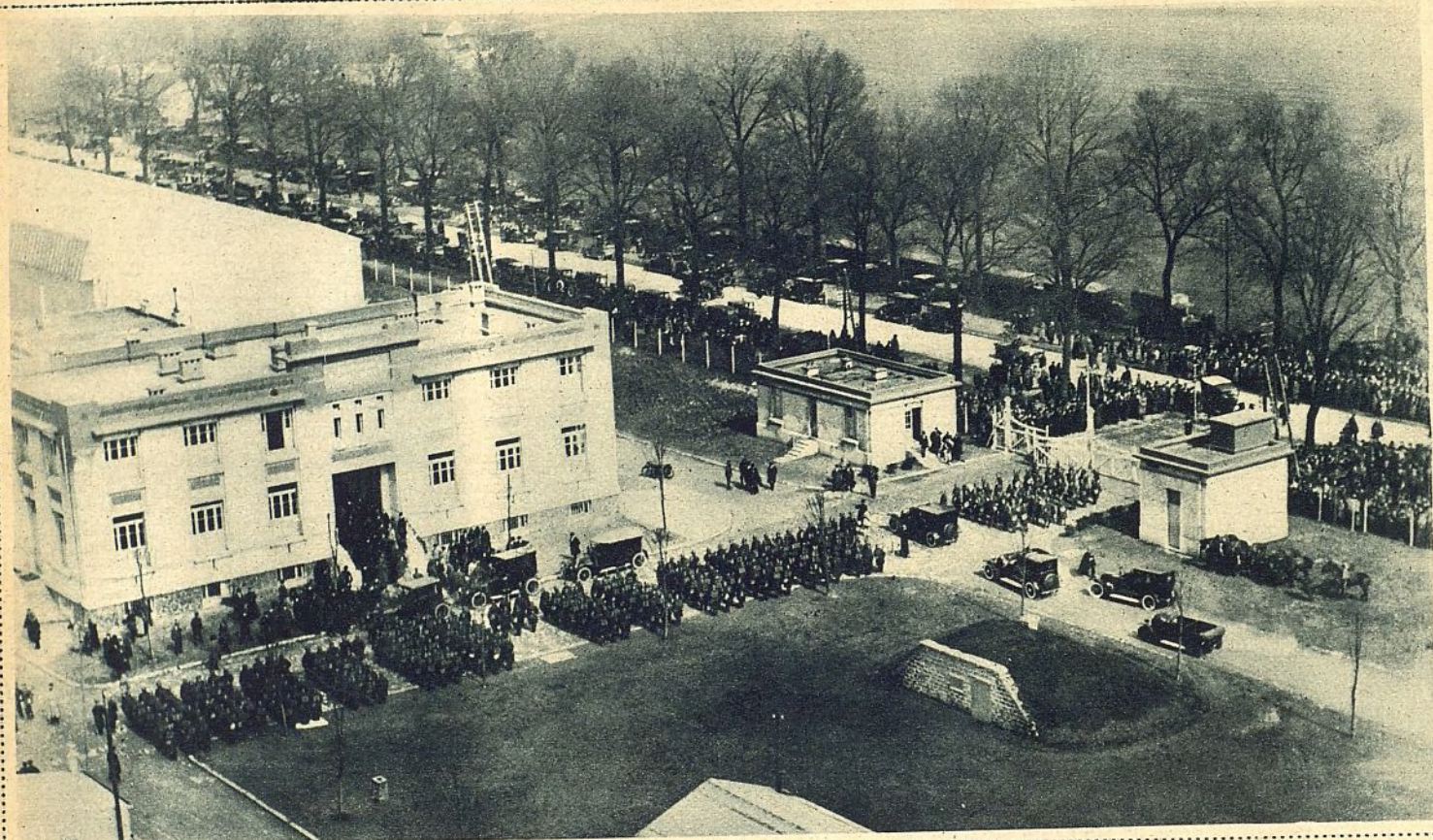
1914.—«Mercedes», de Lautenschlager, vencedor del Gran Premio de Francia



1923.—«Sumbeam», de Segrave, vencedor del Gran Premio de Francia



# Las paradas militares desde el aire, que cruzan los aviones



A ras de tierra, los desfiles de las tropas vistosas, no pueden tener los brillantes aspectos que para el piloto del avión depara el brillante espectáculo



Durante la visita de los reyes de Rumanía al aeródromo de Le Bourget, todos los «pájaros», fuera de los hangares, se posaron blandamente antes de lanzarse a evolucionar al espacio

FOTS. VIDAL



Se acabaron aquellos  
tiempos en que  
la mujer era  
esclava del  
fogón...

Hoy, mientras se hace  
la comida sola  
en la "Olla Ex-  
pres", la mujer  
de su casa...



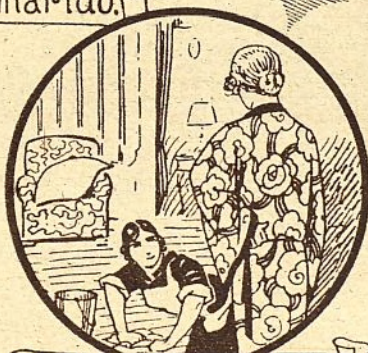
Atiende a su marido.



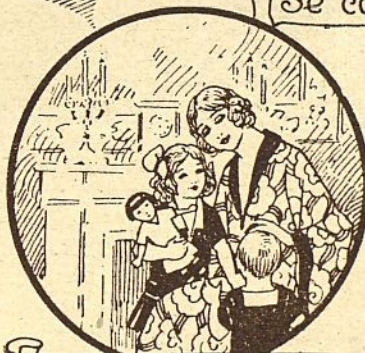
Se compone.

## OLLA EXPRES

En menos  
de 15  
minutos  
cuece toda  
clase de  
manjares



Vigila a la criada



Juega con sus hijos

Puesta la **OLLA EXPRES** al fuego con las viandas condimentadas, la mujer puede dedicarse a los mil quehaceres de la casa, completamente despreocupada, pues la **OLLA EXPRES** avisará automáticamente con su silbato cuando esté la comida a punto.

La **OLLA EXPRES** cuece las carnes, las legumbres y las verduras en la octava parte de tiempo que las ollas corrientes. Ablanda los alimentos sin deshacerlos, aunque se p... de fuego, y, como no tiene evaporación, deja los guisos más substanciosos.

**La OLLA EXPRES ahorra dinero, carbón, tiempo y trabajo.**

Vea usted los precios de la **OLLA EXPRES** y se convencerá de que puede usted economizar su costo en un mes con lo que la misma **OLLA EXPRES** le ahorra de gasto

### Precios de la OLLA EXPRES

Número	1.	2	litros de cabida,	30 pesetas.
—	2.	3 1/2	—	35
—	3.	6	—	40
—	4.	8	—	45
—	5.	15	—	75
—	6.	30	—	100
—	7.	50	—	185
—	8.	75	—	260
—	9.	100	—	335

Si no encuentra la **OLLA EXPRES** en su localidad, solicítela, previo envío de su importe, al fabricante: **JOSÉ ALIX.**—Apartado n.º 30.—**ZARAGOZA** quien remite también folletos explicativos gratis.

**FABRICA: Miraflores, 1.  
MONTEMOLÍN**

Patentada en todo el mundo, y en la Argentina con el nombre  
**OLLA IDEAL**

### CONCESIONARIOS

En Sudamérica: Eugenio Lecuona.—F. C. C. A.: Afejo Ledesma (Provincia de Córdoba)—En Extremo Oriente: Señores Albaladejo y Compañía, Apartado 2.634, Manila.

Anuncio "PUBLICITAS"



# NEUMÁTICOS BERGOUNGNAN MACIZOS

PROBAD SU NUEVA Y PERFECTA  
Cubierta BERGOUNGNAN - Corde

## — Motocicletas — Reading Standard

9/16 HP


3 marchas

Recibidos los modelos tipo 1923

AGENTE PARA ESPAÑA:


**J. Subirana**

Plaza Duque Medinaceli, 1, 1.º  
Teléfono 44-78 A. \* BARCELONA



### PARA ADELGAZAR

EL MEJOR REMEDIO  
DELGADOSE  
PESQUI



No perjudica a la salud. Sin yodo, ni derivados del yodo, ni thyroïdina.

Composición nueva, desaparición de la gordura superficial.

Venta en todas las farmacias, al precio de 8 pesetas frasco, y en el Laboratorio «PESQUI». Por correo, 8,50. Alameda, 17, San Sebastián (Guipúzcoa, España)

**LUBRIFICANTES "MONSUNOL"**  
Alta calidad á precio reducido. No los hay mejores. Pídanse tarifas al Representante General para España (Zona Española de Africa y Tánger): **Francisco de Paula Gómez, Ingeniero.—CEUTA**

**TINTAS**  
LITOGRAFICAS Y TIPOGRAFICA de  
**Pedro Closas**

ARTICULOS PARA LAS  
ARTES GRAFICAS  
Fábrica: Carretas, 66 al 70  
Despacho, Unión 21, Barcelona

**FOOT-BALL**

Inglés menager y entrenador internacional, masajista experto, está dispuesto aceptar ofertas de contrato para la próxima temporada. Inmejorables referencias. Escribid: **SOCCER**  
Publicitas  
Ronda de San Pedro, 11  
BARCELONA

**AIRE LIBRE**  
REVISTA DE DEPORTES

Lubrificantes

**AIGLÓN**

PARA AUTOMÓVILES

**Se venden**

los clichés usados en esta

Revista. Pedidos: Hermo-

... silla, 57 ...

**Copas y Medallas**

Para todos los deportes

PRECIOS DE FABRICA

PLATA SERRANO

Calle Castaños. Bilbao

**HERNIAS**  
Bragueros científicos.  
J. Campos  
único MEDICO  
ORTOPEDICO  
de MADRID  
Agusto Figueras 8

**FOOT-BALLISTAS**

Coleccionad las fotografías de los jugadores de Foot-Ball, que se regalan en cada librito de PAPEL DE FUMAR **SPORT**

Lea **LA ESFERA**

## PRENSA GRÁFICA EN SUDAMÉRICA

Precio del ejemplar en la Argentina:

	PESOS MONEDA NACIONAL	
	Capital	Interior
La Novela Semanal.....	0.20	0.25
Mundo Gráfico.....	0.20	0.25
Nuevo Mundo.....	0.30	0.35
Aire Libre.....	0.30	0.35
La Esfera.....	0.60	0.65
Elegancias.....	1.50	1.60

Tarifa de subscripción anual para Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay y Uruguay:

La Novela Semanal.....	10
Mundo Gráfico.....	10
Nuevo Mundo.....	16
Aire Libre.....	16
La Esfera.....	29
Elegancias.....	18

Las órdenes de subscripción, acompañadas de su importe, deben dirigirse á la

Agencia general:

**Lonja del Papel Impreso**

Salta, 161, BUENOS AIRES

NOTA. El pago de subscripciones puede hacerse, para mayor comodidad del público, en giro bancario ó postal, en sellos de Correos argentinos ó en billetes de Banco argentinos, españoles, uruguayos, chilenos ó norteamericanos.

Lea usted **ELEGANCIAS**

REVISTA MENSUAL DE MODAS

PRECIO: TRES PESETAS

**STUDEBAKER**

6 CILINDROS

NINGUNO DA MAYOR SATISFACCIÓN

Agentes generales para España:

Stevenson, Romagosa y Cía.—Barcelona

Delegación Centro:

J. A. de Landaluce.—Madrid

Distribuidor Región Sud:

Vicente de la Aceña.—Sevilla

Ayuntamiento de Madrid





**¡Siempre objeto  
de las bromas de sus amigos!**

¿No comprende usted que es imposible disimular una calva regular por mucho que intente cubrirla peinando hacia adelante los cabellos de atrás?

Cualquier incidente pone á usted en situación ridícula y tiene que resignarse y aparentar seguir la broma para no aumentar el regocijo de los demás, aunque interiormente sienta usted la amargura de su situación.

Ponga fin á todo esto adoptando inmediatamente el

## **REGENERADOR "PAZ" DEL CABELLO**

tratamiento radical para contener la caída del pelo, que obra sobre el cuero cabelludo atacando la hipersecreción sebácea (causa siempre de la prematura caída del cabello), y normaliza el perfecto funcionamiento del sistema piloso.

**Rigurosamente científico y de resultados maravillosos**

Consulte su caso al autor del preparado, **DIEGO PAZ**, calle de Alfonso I, 36, **ZARAGOZA**, que atiende gratis á todas las preguntas.

**Gran Premio de Honor y Medalla de Oro**  
Exposición de Milán, 1921

**Gran Copa de Honor y Medalla de Oro**  
Exposición de Amberes, 1923

**Frasco: 15 pesetas en España.-20 pesetas en el Extranjero**

Pídalo en las mejores Droguerías y Perfumerías. Si no lo halla donde reside pídalo al autor remitiendo su importe por Giro postal.

Representante en Buenos Aires: **D. Enrique Corominas**, Florida, 230.  
» Nueva York: **D. Zoilo Izquierdo**, 3.505, Broadway.





## LA MUJER EN LOS DEPORTES

Ni en los deportes, ni en el trabajo, ni en ninguna parte, ni por ningún concepto, la mujer ha de olvidarse de lo que debe á su condición de mujer. Antes que nada y por encima de todo, tiene que ser mujer. El encanto de su feminidad es el mayor de sus encantos. Luego, que se nos muestre intrépida amazona, experta «yactwomen», nadadora infatigable, campeón enciclopédico y universal... Pero en mujer, siempre en mujer.

Un detalle importantísimo, al que la mujer debe conceder especial atención, es el referente á los trajes y tocados con que decida presentarse en el campo de deportes. Cuide de no caer en ridículas semejanzas masculinas, ni pretenda llevar una indumentaria que la reste libertad de movimiento ó tenga en constante alarma á su pudor. Pues ¿y el peinado? Llevan en esto las rubias la mejor parte, porque una cabellera rubia, ó de tonos claros al menos, resulta siempre más airosa aún con el desorden que introduce en el peinado la natural agitación del deporte. Además, la moda del día impone para el cabello los tonos castaño claro y castaño caoba. Cierta que ni á título de deporte aconsejaremos á nuestras lectoras que se tiñan el pelo para obtener esas bellas tonalidades; pero en el Extranjero es de uso corriente una manzanilla, cultivada de manera especial en Alemania, y que, empleada como loción, va aclarando el tono de los cabellos de una manera natural, sin que ni la misma interesada se dé apenas cuenta de aquel cambio.

En España son ya muchas las damas que usan esa manzanilla, que aquí se vende en perfumerías y droguerías con el nombre de **CAMOMILLE INTEA**. Como es en absoluto vegetal, no encierra su aplicación peligro alguno, hasta el extremo de usarse también para conservar el rubio en los niños. Por no ser un tinte, no da á los cabellos el aspecto de «pelo teñido», y, en cambio, se logra con su uso dar al cabello el tono de color que más conviene al rostro, ya que sus efectos se detienen cuando se quiere.

No menos curiosa es la aplicación de la **CAMOMILLE INTEA** para disimular el vello del bozo, los brazos y las piernas, y en estos dos últimos casos interesa mucho á las deportistas por la obligada exhibición que de sus brazos y de sus piernas tienen que hacer. Y en verdad que conseguir el disimulo del vello sin depilación ni depilatorios, es una verdadera «trouville».

Todas las interesantes cualidades de la **CAMOMILLE INTEA** están resumidas en un folletito, cuyo envío se obtiene gratis pidiéndolo á su autor, **P. Beltrán, Cervantes, 15, Santander**, quien también remite un frasco de muestra si se le mandan seis pesetas por Giro postal, aunque en las buenas perfumerías y droguerías se puede adquirir la **CAMOMILLE INTEA** á

Ptas. 5.50 el frasco.

# Camomille Intea

CREACIONES PUBLICITAS

Ayuntamiento de Madrid

