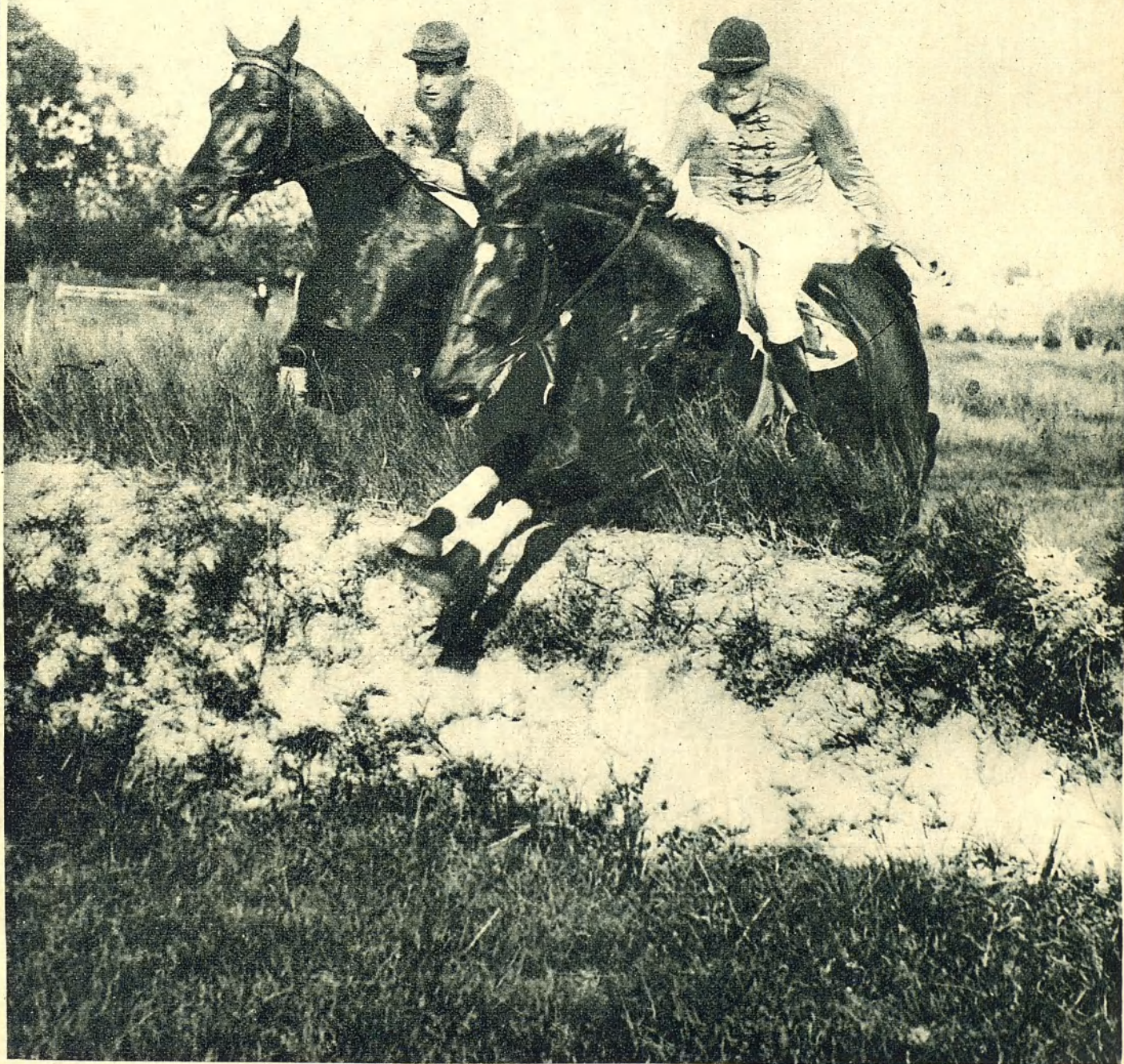


AIRÉ LIBRE



HEMEROTECA MUNICIPAL
MADRID

20 OCT. 1925



REVISTA
ILUSTRADA
DE DEPORTES

Emoción hípica. Los dos jinetes espolean á sus caballos para obtener una pequeña ventaja sobre el último obstáculo, antes de llegar á la meta

Ayuntamiento de Madrid

PRECIO:
50 cts.

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

AIRE LIBRE



REVISTA SEMANAL
DEPORTIVA

HEMEROTECA
MUNICIPAL
MADRID

AÑO III □ NÚM. 97
20 de Octubre de 1925



DESDE la pequeña embarcación, cabe á la sima del mar, Mrs. Clorington Corson, la gentil y experta nadadora que un día intentó la travesía del Canal de la Mancha, descubre á su hijo Sonny los secretos de vencer los obstáculos del agua... El pequeñuelo se deja amañar por las enseñanzas de la madre, un tanto

**LA LECCIÓN DE NADO AL
PEQUEÑO APRENDIZ, QUE
UN DÍA SERÁ TRITÓN
FORMIDABLE Y EXPERTO**

distraído por el ojo del objetivo, ajeno quizá á la intención maternal que lleva á sus consejos la voz vindicadora... Más adelante, el pequeñuelo, cuajados sus músculos y su energía, batallará con el agua, justamente para llevar á su madre el trofeo que ella en sus años juveniles no pudo conseguir...

FOT. VIDAL



CRÓNICAS DE "AIRE LIBRE"



DEPORTISMO HISTÓRICO LA GIMNASIA ATLÉTICA

La raza que pobló Egipto, en el pasado más lejano que conoce la Historia, llegó al valle del Nilo con una tradición genuina, con una civilización formada, con artes bellas, con conocimientos adquiridos, con todo lo que constituye un gran pueblo. El griego es, probablemente, de origen egipcio, cultural y aun étnicamente, por lo menos en el primer sentido. De las instituciones egipcias sacaron los griegos las suyas, en particular la gimnasia y la música. Señaladamente sigue esta opinión nuestro original arqueólogo Fournier, en su obra *El pueblo griego es de origen egipcio*. Ya el célebre Bossuet, en su *Discours sur l'histoire universelle*, enseñaba lo mismo, y con eficaces razones insinuaba que «los antiguos sabios de la nación egipcia habían estudiado el régimen que hace los ánimos templados, los cuerpos robustos, las mujeres fecundas y los niños vigorosos. Por este medio crecía el pueblo en número y en fuerzas».

Era el país sano de suyo; pero habíales enseñado la filosofía que la Naturaleza quiere ser ayudada. Hay un arte de formar los cuerpos como los ánimos. Este arte, que nos ha hecho perder nuestro descuido, era bien conocido de los antiguos sabios de la nación egipcia, sus verdaderos inventores. De la frugalidad y de los continuados ejercicios era de lo que principalmente se servían para tan admirable intento.

Bossuet corroboraba su tesis, alegando el testimonio de Herodoto, quien, en el libro III de sus *Historiarum*, refiere que, en un gran campo de batalla que de él fué visto, los cráneos de los persas, fáciles á ser penetrados, y los de los egipcios, «más duros que las piedras con que estaban mezclados», mostraban la blandura de los unos y la robusta consistencia que un alimento frugal y los ejercicios vigorosos daban á los otros. La carrera á pie y la de á caballo y en carros se practicaron en Egipto con maravillosa destreza, y no había en todo el orbe mejores jinetes que los egipcios.

Cuando Diodoro Sículo, en el libro I de su *Historia*, nos dice que desechaban la lucha como ejercicio que daba una fuerza perjudicial y

FILOSOFÍA DEL DEPORTE EL AMOR Á LA NATURALEZA

El deporte tiene también su Filosofía. No hay nada en el mundo que se substraiga al poder absoluto de la Metafísica, y el deporte no podía ser una excepción. Es más: creemos que no hay nada en el mundo que conduzca más rápidamente al amor á la verdad que la cultura física, por ser ésta la que más rápidamente nos lleva á sentir el amor á la Naturaleza, que haciéndonos más fuertes, nos hace más reflexivos, más serenos, más bondadosos, más optimistas y más humanos.

Este amor no lo sienten todos. Parece un patrimonio reservado á los que, huyendo de las ciudades cuando pueden, corren á refugiarse en las montañas, para experimentar los nobles pensamientos que inspira una vida sana y libre. Entonces, cuando hacemos esto, es cuando vemos todo lo falso y repugnante que hay en la vida cotidiana, que es una caricatura siniestra de la verdadera existencia, que es la que vivimos á pleno sol, alejados de las tristes y ridículas preocupaciones engendradas por una civilización absurda, en la que hasta hace muy poco el desarrollo del hombre era cosa vulgarísima y de mal gusto. Ha habido necesidad de que se vean los peligros de una vida consagrada exclusivamente á las llamadas faenas intelectuales; ha habido necesidad de que se reconocieran aquellos males, para que la Humanidad se preocupe de sí misma, y dejando atrás prejuicios seculares y perniciosos, se dedique á buscar el perfeccionamiento del espíritu por medio del perfeccionamiento del cuerpo. Esto antes hubiera parecido absurdo, á pesar de la Historia. Hoy no nos sorprende, y vemos con singular complacencia ese amor á la cultura física que se ha despertado en nuestra juventud; amor que, alejándola de lo que en otros días era su ideal ultrarromántico, la trae á la verdadera vida, que es espiritualidad, ternura, delicadeza y bondad, porque es cariño á la Naturaleza, espejo, principio y fin de todas las perfecciones.

¡Es tan múltiple y diverso lo que llamamos deporte! No consiste en esto ni aquello, sino en todo lo que, vigorizando la raza, la hace más fuerte y capaz. Por consiguiente, no podemos encerrarlo en los estrechos límites de una definición más ó menos arbitraria. Deporte es pasear, es ir á las nobles montañas, es vivir al aire puro, que sólo puras ideas puede sugerirnos...

Cualquiera que haya vivido un poco y haya tenido ocasión de alejarse en plena lucha de la ciudad populosa y tumultuaria, habrá tenido ocasión de ver de qué forma se han modificado sus sentimientos. El que se fué de la vida agitada y turbulenta, quizá en un momento de dolor y de amargura, al cabo de los días ve que una dulzura infinita se apodera de su alma, que piensa con un ligero desprecio en todo lo que antes constituyó su única obsesión y su único martirio. Aquél es el milagro casi divino que hace en su alma la Naturaleza, cuyo amor es el que nos cura de todos nuestros amores y todos nuestros engaños; de modo y manera que el que fué al campo herido y destrozado por la amargura, vuelve de él con la conciencia serena y firme, pensando como se debe pensar y sintiendo como se debe sentir.

Mens sana in corpore sano, decían los antiguos; y esta sentencia, que debía haber sido la ley suprema de la Humanidad, no lo fué hasta ahora, en que todos parecemos despertar de nuestros sueños para entregarnos al amor á la Naturaleza, que es á donde nos conduce el amor á los deportes.

Este amor fecundo, como todos los amores, producirá nuevas generaciones, más vigorosas que las actuales, demasiado combatidas por los prejuicios y las torturas de una falsa civilización. Entonces, cuando el culto á la Naturaleza sea una verdadera religión, será cuando estaremos cerca del perfeccionamiento humano, que nunca es nada cuando no se basa en la salud del cuerpo, principio y origen siempre de la noble salud del alma.

A las generaciones de esclavos sucederán las de los hombres verdaderamente libres, que, educados en principios de verdad, serán capaces de desarrollar la obra del progreso humano, partiendo de la base de que no hay nada que haga á los hombres tan justos y bondadosos como el amor á la Naturaleza, que nos enseña tanto, que modifica nuestras ideas y nuestros sentimientos, influyendo en nuestro corazón de tal manera que lo transforma casi por completo, como pueden atestiguar los que han experimentado alguna vez tan hermoso y fecundo amor.

JUAN LOPEZ NUÑEZ

PARA LA HISTORIA DEL SPORT EN EL ANTI- GUO EGIPTO

poco durable, se refiere, sin duda, á la lucha inmoderada de ciertos atletas truculentos, que la misma Grecia, que la coronaba en los Juegos olímpicos, vituperaba á la vez como poco conveniente á las personas libres, á las que se consagraban á las funciones de la vida civil, repartida para ellos entre las ocupaciones de la guerra y las de la paz. Pero con cierta moderación era digna de cualquier varón de calidad, el cual no debe educar el cuerpo sino para servir al alma; pero sin desdeñar las energías físicas, cuyo acertado cultivo no es, en verdad, cosa de siervos. Aristóteles, en el libro IV de su *Política*, rechazando el temperamento atlético, exagerado como impropio de las faenas políticas y de la misma salud, que es incompatible con los trabajos rudos, afirmaba que el organismo debe agitarse por medio de la fatiga (aunque de modo que no sea ésta demasiado violenta), y soportar todos los trabajos dignos de un hombre libre.

Esta era la norma que en Egipto se seguía también, y el citado Diodoro nos hace saber que el *Mercurio* de los egipcios había inventado las reglas de la lucha, como igualmente el arte de formar los cuerpos. Del mismo modo se ha de entender lo que ese autor afirma tocante á la música. La que él supone despreciada por los egipcios, como capaz de ablandar los ánimos, es, á no dudarlo, esa música afeminada, muelle y suave, que no inspira más que placer y falsa ternura. Pero la música generosa, cuyos nobles conciertos elevan el espíritu y excitan el corazón, no fué tenida en menos por los egipcios, ya que, según el propio Diodoro, habíala inventado su *Mercurio*, como asimismo el más grave de los instrumentos de la música. Y Clemente Alejandrino, en el libro VI de sus *Stromata*, atestigua que en la solemne procesión de los egipcios, en que llevaban, conforme á sus ritos, los libros de *Hermes Trismegisto*, se veía al cantor marchar al frente, llevando en la mano un símbolo de la música y el libro de los himnos sagrados.

E. GONZALEZ-BLANCO

LAS FIGURAS DEL SIGLO ANTE EL DEPORTE

UNA ENTREVISTA CON CRISTÓBAL DE CASTRO

El ascensor me pone en un alto piso de la calle de la Magdalena. Al punto soy recibido por el ilustre escritor, á quien sorprende acabando dos artículos para aprovechar el correo de América.

Espazo la obligada mirada escrutadora en derredor. Libros, muchos libros y profusión de retratos conocidísimos que firmaron cordialmente los interesados.

Analizo la fisonomía del hombre: frente espaciada, un poco oblicuos los ojos vivos en interrogación constante, perfilada nariz, boca plegada en un rictus que parece burlón y es una mueca de perenne inquietud.

Y eterno, al remate de la labor que he respetado paciente y admirado de la agilidad que pone su dueño á la pluma, como punzada por Cronos mi curiosidad:

—¿Cuánto tiempo le han robado esos dos artículos?

—Una hora escasa. No hay más remedio—concierta—, cuando la pluma está supeditada á comentarios de actualidad y á expensas de otros quehaceres.

No obstante, aun cuando pudiera ser alusión, no tengo el menor movimiento de despedida ni una frase al caso de excusa para los minutos que estoy dispuesto á robarle...

—Conque viene usted á que charlemos de deportes—dice, echando atrás la cabeza con una exclamación que no le sale de los labios.

—En efecto—aduzco con una llamada paternal—, de deportes, y de los que no le considero enemigo, entre otros motivos, porque tardes atrás le vi pasear con su hijo, que portaba un llamante balón.

Una sonrisa y esta réplica:

—Exactamente; le educo orientado á todos los deportes—esgrima, equitación, métodos gimnásticos...—, que creo, no ya útil, sino necesario al completo desarrollo del organismo.

—¿Qué deporte cree usted cumple mejor con esa condición esencial?

—Todos son buenos y malos, cuando bien ó mal encaminados. No es pequeña cuando la tarea impuesta es dar á cada cual su deporte, y mayor cuando se orienta hacia una comunidad. Sea ésta, por ejemplo, los dos grandes núcleos que más debe llamar la atención de higienistas y gobernantes: el estudiante y el soldado. Aquí, al igual que en países extranjeros, debe propagarse el culto al deporte en estos señalados sectores, y hasta considerarse como obligación del Estado su patrocinamiento.

Cierra los labios, me tiende una mirada escrutadora y se hace entrambos una larga pausa. La rompo con esta pregunta:

—¿Y el deporte en la mujer?...

Un segundo para responder:

—Le creo necesario, cuando no imprescindible. La mujer—rompamos una lanza en pro del feminismo, ó repitámonos una vez más en su favor—ha venido á la vida para intervenir en todas—con obligadas y lógicas excepciones—sus escenas... Y el deporte, una faceta blanca del dinamismo vital, parece ser creado para prestar á fémina un remedio de relieve á sus encantos...

Otro silencio, ahora breve, para atacar por mi parte á este aspecto de su vida:

—¿Ha hecho usted deportes?

—Natación, pelota á mano, equitación y esgrima.

—¿Cuántas veces se ha batido?

—En seis ocasiones: dos á pistola, dos á sable y dos á espada.

—¿Motivos que le llevaron al terreno del honor?...

—Cuestiones políticas.

—¿A qué salas de armas ha concurrido usted?

—A las de Afrodiseo y Lanchó.

—Se cuenta de usted que ha pasado una bohemia de miseria dorada...

—Y sin dorar—corta—. Yo vine á Madrid con siete pesetas por todo capital. Y hasta que «á pulso de pluma» me fui elevando sobre aquellos inclementes días, durante muchos, hasta sumar dos años, estuve haciendo una sola comida al día y sin hallar muchas noches otro lecho que los bancos de los paseos públicos. No daban para más los diez duros con que remuneraban mi pluma mes por mes.

—Una anécdota de su vida, derivada de aquellos tiempos ó de los que sucedieran más prósperos.

—Le señalaré un suceso de contraste, no digo para indicar algo extraordinario. El contraste radica en salir de un banquete con que me festejaron unos amigos y compañeros á mi regreso de Rusia, para ir á caer en las sombras de la ergástula.

—¿Motiváralo?...

—Un olvidado artículo, intitulado *Los reyes se divierten*.

—Cíteme sus libros preferidos.



El insigne novelista y crítico Cristóbal de Castro

—*Mujeres* (estudios psicológicos), *Cancionero galante* (versos); y de mis novelas breves, *Un bolchevique*.

—Notas biográficas, con un detalle que raramente olvido de mis monografiados. ¿Es usted cordobés, hace...?

—Cuarenta y seis años.

—Y para remate, una pregunta al político, para una respuesta de profeta: ¿cree usted al Directorio aferrado por largo tiempo á la cosa pública?

—No sé si por desgracia ó afortunadamente—que á tanto no me dejaría la censura, ni quiero incurrir en su ira—, mi juicio es que el actual momento no ha llegado al punto de creer cumplida su comisión...

Aún tengo la pregunta de gracia, como olvidada en el decurso de la conversación.

—¿Considera compatible los deportes y la fiesta taurina?

—¡Absolutamente!—sostiene de modo rotundo—, con ir hacia un fin aparente para el individuo y desprender extremas emociones estéticas en la muchedumbre.

Hasta aquí, fielmente interpretado, lo que me dijo el insigne crítico y novelista. Luego, la charla derivó hacia otros temas, todos sugerentes en labios del charlador culto y ameno...

LORENZO RODERO

PERFILES DEL DEPORTE LEVANTINO

ENRIQUE MOLINA, EL MEDIO-CENTRO DEL VALENCIA, ES UNA FELIZ ESPERANZA DEL FUTBOL LEVANTINO

EN el salón para café del Hotel Ripalda se reúnen todas las tardes, después de comer, los directivos, los jugadores y muchos de los socios del Valencia F. C.

Allí iba yo casi cotidianamente durante mi estancia en Valencia, para conversar con buenos amigos y para charlar de todo lo imaginable, de fútbol sobre todo.

Asiduo concurrente al Ripalda es Enrique Molina, uno de los valores más apreciables del fútbol levantino, que, tras una actuación brillantísima en el Gimnástico, la última temporada comenzó a jugar, conservando su puesto de medio centro, en el primer equipo de los «merengues» valencianos.

Molina tuvo la desgracia de ser lesionado hace unos meses en un brazo, sin que, por fortuna, esa lesión fuera de carácter tan grave como se temió en un principio, y sin que le haya impedido continuar jugando, como se creyó a raíz del desdichado suceso.

En el pasado mes de diciembre, Enrique Molina fué elegido por el Comité Nacional para que tomase parte en los partidos de entrenamiento preliminares al *match* España-Austria, y aunque no llegó a alinearse en el equipo de selección que enfrentamos al centro-europeo, aquella designación de posible y la calidad del juego de Molina nos hacen pensar que pronto le veremos en el equipo rojo.

Fortis, el simpático directivo del Valencia, me lo dijo así:

—Molina jugará de medio-centro, el año 1928, en los Juegos Olímpicos de Amsterdam, de los que saldrá España rehabilitada del desgraciado fracaso sufrido en los de París.

—Así sea—deseé yo.

—Y que conste que no será Molina el único jugador valenciano que tomará parte en esa selección nacional de la revancha.

Casi todas las tardes repetía yo la misma pregunta á Enrique:

—¿Cuándo hacemos esa interviú, ché?

Molina iba dejándolo de uno para otro día. No le agradaba, por lo visto, la sucesión molesta de unas preguntas, y tenía siempre un pretexto para aplazarlas.

Hasta que el día anterior de mi salida para Zaragoza, horas antes de tomar el tren, Fortis y yo conseguimos que me dijese algunas cosas sobre las que hilvanar mi artículo sobre este gran jugador, de interés deportivo, digno de plumas mejores que la mía.

Molina es valenciano, de la misma ciudad del Turia; tiene veinte años justos y cabales, y siente una gran predilección por las rubias, aunque las morenas no le disgusten del todo. Así me lo confesó él de primera intención.

—¿Cómo nació en usted la afición hacia el fútbol?

—Cuando tenía quince años, faltando á las clases de la Escuela de Náutica. Eramos unos cuantos los que casi todos los días hacíamos «novillos» ó «rabona» para ir á dar patadas á una pelota.

—¿Cuál fué su primer club?

—El Gimnástico. Y el año último pasé al Valencia.

Viene rodada la pregunta difícil:

—¿Cómo fué ese cambio de jersey?

Molina tardó un poco en contestar:

—Mejor es no hablar de eso.

—Pero es que «eso» es muy interesante, porque dió lugar á muchos comentarios—insistí.

Por fin, Molina, y gracias á alguna ayuda é inspiración de Fortis, pudo contestar:

—Estaba satisfecho en el Gimnástico; pero me conviene más el Valencia para mi vida deportiva. Además, no congeniaba con el presidente del Gimnástico.

Molina no decía más. Cambiamos, pues, de tema:

—¿Qué árbitro le gusta á usted más?

—Lloveras y Colina.

—¿Qué puestos ha cubierto usted?

—He jugado siempre de medio. El primer año que estuve en el Gimnástico me alineaba en el ala izquierda; pero luego pasé al centro para siempre.

—¿Qué medio-centro le gusta á usted más?

—De todos los que he visto, extranjeros ó españoles, Meana.

—¿Quiere decirme cuál ha sido su mayor alegría futbolística?

—Hace dos años, jugando aún con el Gimnástico, cuando empatamos con el Valencia. Y mi mayor descontento, pocos días después, al perder el campeonato levantino con el Club de Natación de Alicante.

—Y este año, ¿qué club quedará campeón?

—En el fútbol interviene mucho el factor suerte—me dijo Molina—. Pero aunque ésta no nos ayude, con tal de que no nos sea extremadamente adversa, ganará el campeonato el Valencia.

—¿Quiere darme su selección nacional?

Molina escribió rápido, sin un titubeo, sobre la cuartilla que le entregué:

Zamora, Vallana-Acedo, Samitier-Meana-Peña, Piera-Valderrama-Zabala-Carmelo-Aguirrezabala.

—¿Característica de su juego?

—Jugar por las alas; es lo que más me gusta. Bien es verdad—me explicó—que en el Gimnástico, que es donde más tiempo he jugado, tenía los extremos bastante fuertes y, en cambio, el centro era bastante flojo.

Sea por esto ó no, el caso es que los pases á las alas por Molina son de una precisión, de un acierto y de una oportunidad imponderables. En el primer partido que le vi jugar, me llamó en seguida la atención por esos pases largos que iban matemáticos á cambiar el juego al ala conveniente y en el momento más adecuado.

Molina prefiere siempre el paso largo para los extremos y el corto para el centro.

—¿Qué condiciones debe tener un medio?

—Fortaleza y agilidad. Esta última más que todas, porque tiene que revolverse muy rápidamente.

—¿De admiradoras?

No más oírme, Molina comenzó á protestar:

—¿Ve usted? Por eso no quería que me hiciese la interviú.

Y como yo insistiese en mi pregunta, respondió por fin:

—Diga usted que si alguna me admira á mí, más las admiro yo á ellas.

Fortis intervino:

—Pero si no le dejan ir solo por la calle.

—¡Claro!—respondió Molina—. ¡Porque no las dejo yo á ellas!

—Una anécdota para terminar, amigo Molina. Algo gracioso que le haya ocurrido.

—Nunca me ha ocurrido nada cómico.

—Entonces, algo pintoresco.

—Tampoco.

Fortis volvió á intervenir para contarme un caso, entre las protestas del gran medio-centro. Hacía pocos días que la actualidad negra de Valencia la había constituido el suicidio, sin causa aparente, de una mujercita rubia, tanguista de un *cabaret* que visitaba á veces Molina. Pues bien: la mañana anterior á su muerte, la muchacha había estado en casa del fotógrafo Vidal para pedirle un retrato de Molina.

—¡Naturalmente, la infeliz se tiró desde un tercer piso porque yo no correspondía á su pasión!... ¡Qué novela más bonita!

Y luego, encarándose conmigo:

—Supongo que usted no tomará en serio nada de esto. Todo ha sido hijo de un embuste que para embromarme y hacerme rabiar contaron en el club á unos amigos los hijos de Vidal. Ni esa muchacha fué por el retrato, ni le importaba yo para nada, ni siquiera yo la conocía...

—No niegues que la conocías—le interrumpió Fortis.

—Bueno, sí, la conocía; pero de vista nada más. Nunca había hablado con ella. Además, una mujer que se mata, una mujer que lleva dentro de sí el germen de una locura tan tremenda como es el suicidio, no puede interesar ni á mí ni á nadie... ¡Con lo bonita y lo estupenda que es la vida, troncharla así!... La vida no es para romperla de un pistoletazo ó tirándose desde un tercer piso: ¡la vida es para vivirla... y para jugar al fútbol!

ANTONIO GASCON



Enrique Molina, el notable medio-centro del equipo campeón de Valencia



AL COMIENZO DE LA TEMPORADA LO QUE TRAERÁ LA NUEVA REGLA DEL OFFSIDE

NUNCA faltan en el ambiente futbolista temas á tratar. Al de las fichas substituyó el de las modificaciones del reglamento. La variación en cuanto al «fuera de juego» está haciendo gemir á las prensas en una serie de vaticinios y tácticas á seguir que están á punto de formar una escuela de todo punto nueva.

Creemos firmemente ha de nacer ésta. Mejor dicho, han de dedicarse los jugadores á formarla, buscando la natural adaptación de las condiciones físicas y morales de cada equipo y de cada región al nuevo *statu-quo* por el one-back permanente, creado á partir de esta temporada.

Nos han dicho ya que todo ha de radicar en la velocidad. Hay quien acaba de decir que será la nueva temporada el triunfo de los jugadores de concepción «inteligente». No comulgamos con esta aseveración. Ni mucho menos. Estamos con el crítico inglés partidario del antiguo sistema, quien, al defenderlo, decía ya hace mucho, cuando se puso en 1923 sobre el tapete la cuestión de la modificación del offside: «No es necesario variar la regla. Lo preciso es más inteligencia en los delanteros para burlar á los backs que se obstinan en el juego del offside con una astucia recalcitrante, solamente desbordable con una concepción más científica é inteligente del juego.»

Mi opinión sincera es esta: triunfarán los más rápidos, los más valientes, los de más coraje..., iba á decir los más brutos. Verá la próxima temporada el triunfo de los equipos de *jogue*. Y no decimos de los norteos para que no nos llamen partidistas. Mas no será, precisamente, el triunfo ni de los más científicos ni de los más inteligentes; al contrario.

Creemos también que los partidos serán más pródigos en goals. Y no es que hablemos á humo de pajas. Acabamos de presenciar la apertura de temporada en Vizcaya. Arenas y Athletic «estrenaron» el campo del primero con un score de... ¡¡¡9!!! goals. Caso parecido no lo conocemos en la historia del futbol vasco, y menos aun cuando á los dos colores nos refiramos.

Mas tampoco queríamos referirnos á esta circunstancia. Vamos á otra cosa. A los peligros de la nueva regla, por lo que se refiere á la integridad física de los jugadores. Por lo que hemos visto hasta ahora, colegimos que los miembros de los futbolistas no van á salir bien parados del lance. Fijémonos en el goalkeeper. Está ahora más indefenso



Un goal de forcejeo, que logra el Arenas en pugna con el guardameta de Irún, que puede sujetar al hombre, pero no evita que entre la pelota

que nunca. Si un back recula hasta llegar á su línea, á la del marco, puede darse caso de una avalancha de delanteros sobre el portero. Lo vimos el día pasado. Jáuregui, acosado por tres atléticos, «sujetó» el balón y acaso los miembros de algún contrario. Hubo sus patadas al indefenso portero y... un penalty contra él. A los pocos momentos se repetía el caso en la portería de enfrente. El keeper esta vez, bajo el diluvio de «tropezones»—somos suaves—, quedó knock-out.

Y no ha de ser esto solo para el keeper. Los backs, mejor dicho, el back que cubra la zaga, ha de sufrir un sin fin de leñazos, porque no existiendo el offside más que tras él, habrá de sostener antes que el keeper la avalancha de los atacantes.

No debe olvidarse la furia española. Para ella está la regla pintiparada. Veremos si es así en los primeros partidos internacionales. Antes no la detenía más que el one-back, donde caían siempre los delanteros

españoles como codornices, ante la impetuosidad, la irreflexión de su brío. Ahora el goal es el remate de una arrancada mucho más fácil de realizar, y no necesitada apenas de inteligencia para ser iniciada, solamente de fuerza bruta, de rapidez, de brío.

Quedamos, pues..., en que la temporada será el triunfo de la velocidad, del shoot... y de la brutalidad. Ser goalkeeper representará en lo sucesivo el máximo peligro: ser el saco de las tortas.

No creo estaría de más que la Federación Nacional llamara la atención á los árbitros sobre este punto. Nuestro futbol se resintió siempre de un EXCESO de virilidad. No somos «señoritas», desde luego; pero creemos es salise del deporte, convertir los campos de futbol en «picaderos». Bien está el ser hombres, mas no brutos. Se puede ser bravo y, á la vez, noble.

La nueva ley del offside traerá el reinado de la «coz libre» contra los pobres keepers. Y el caso de Coya, dos jugadores con pierna rota en una tarde, será cosa corriente. Bien está la *jogue*, es cosa bella... ¡pero entrando con el pecho!



Uno de los jocho! goals que el once de Irún logró entrar en la red del Arenas, durante el match que concluyó con el triunfo del equipo fronterizo por 8 á 5.—FOTS. AMADO Y LLOPIS

PEDRO RICO

DEL DEPORTE RETROSPECTIVO

Algunos nombres y fechas para la historia del boxeo

Con la aparición y rápida carrera de Paulino Uzcudun, se ha consolidado definitivamente en España el noble arte del boxeo. Nos regocijamos de ello, pues que demuestra la perfecta adaptabilidad de nuestra raza latina, y vemos con orgullo cómo España, en poquísimos años, adelanta velozmente por el camino del deporte, y esperamos que en plazo muy breve los atletas y deportistas españoles figurarán en primera línea en los concursos internacionales, y alcanzarán puestos tan honrosos como el conseguido en la Olimpiada de Amberes, que puede realmente considerarse como nuestro primer paso deportivo internacional.

El fútbol, el motorismo, la aviación, han ido poco a poco implantándose en nuestro país, y en poco más de cinco lustros hemos llegado a figurar dignamente. Hoy es el boxeo el que se desarrolla a gran velocidad, y aquí, donde hace diez años no se conocía apenas, se oye hablar corrientemente de *cross* y de *ring*, de *swing* y de *hook*, y los periódicos dedican a la reseña de los encuentros grandes espacios.

Alegremonos de ello, y esperemos que nuestros boxeadores sean, en plazo breve, internacionales indiscutidos. Con tal resultado habremos adelantado en pocos años tanto como los americanos y los ingleses en dos siglos.

Según los americanos, el boxeo fué inventado por Teseo, hijo de Egeo y rey de Atenas, hace algo más de dos mil años. Faltos de elementos de juicio, suficientes, no nos es posible desmentir ni apoyar tal afirmación, que consignamos a título informativo.

El primer campeonato del mundo se disputó en Inglaterra, en 1719, y fué ganado por Figg, marino londinense. Después fué disputado con irregularidad, y entre los campeones se destacaron Pipes, Taylor, Slack, Stevens, Meggs, Sellers, Ben Brain, Mendoza, Jem Belcher, Gully, Tom Cribb, Spring y otros muchos. Durante muchos años el boxeo fué practicado por los ingleses, casi exclusivamente.

A principios del pasado siglo entran en liza los americanos, celebrándose, en 1816, el primer combate de importancia, entre Jacob Hyer y Thomas Beasley. Después toman parte en los campeonatos del mundo, ganándolo en algunas ocasiones, siendo los ganadores Jem Ward, Bendigo, Deaf Burke, Nick Ward y Caunt. El primer combate en que, además del título, se disputaba un premio en metálico, tuvo lugar entre Ton Hyer y el americano Sullivan; la bolsa era de 10.000 dólares.

A mediados de siglo tomó el boxeo nuevo impulso con la organización casi regular del campeonato del mundo, y en la lista de los campeones se inscriben Broome, Tom Sayers, Sam Hurst, Tom King, Mac Coole y el notabilísimo Jem Mace, que fué campeón del mundo seis veces, entre los años 1861 a 1872.

En 1882 ganó John L. Sullivan el título de campeón de América, que conservó hasta 1889, en que combatió con Jack Kilvain, disputándose el título de campeón del mundo y 10.000 dólares. El combate duró 75 asaltos (2 horas, 16 minutos, 23 segundos), y terminó con la victoria de Sullivan, maravilloso pugilista que conservó su título durante doce años.

Este combate, notable por su significación e importancia, lo fué también por el hecho de ser el último celebrado por boxeadores sin guantes, lo que restaba vistosidad a los encuentros y eficacia a los golpes. Desde aquella fecha, todos los combatientes se calzan guantes, de mayor ó menor peso, con arreglo a las circunstancias. Hay que tener en cuenta que las manos de los combatientes, desnudas, se lesionaban rápidamente, y de aquí la necesidad de más golpes y más tiempo para vencer al contrario; lo que explica la duración de algunos combates. Algunos boxeadores se vendaban las manos, sumergiéndolas después en una disolución de cal, dejándolas luego secarse. Con este procedimiento los golpes tenían una violencia terrible. El último que combatió así fué Tom Sharkey, el marino.

En 1890 aparecen dos grandes boxeadores: Bob Fitzsimmons y James J. Corbett.

Corbett hizo en 1891 combate nulo con Peter Jackson, durando el combate 61 asaltos. Al año siguiente, y en un encuentro que duró 21 asaltos, desposeía a Sullivan de su título de campeón del mundo.

Fitzsimmons, que se había revelado como boxeador notabilísimo, llegó a ser campeón de pesos semipesados. En 1896 fué vencido, por una falta, por Sharkey; pero siguió ostentando el título, y al año siguiente tuvo lugar su memorable combate para el campeonato del mundo de pesos pesados contra Corbett, que fué un acontecimiento mundial. Se celebró en Carson City, duró 14 asaltos y acusaba una ligera superioridad

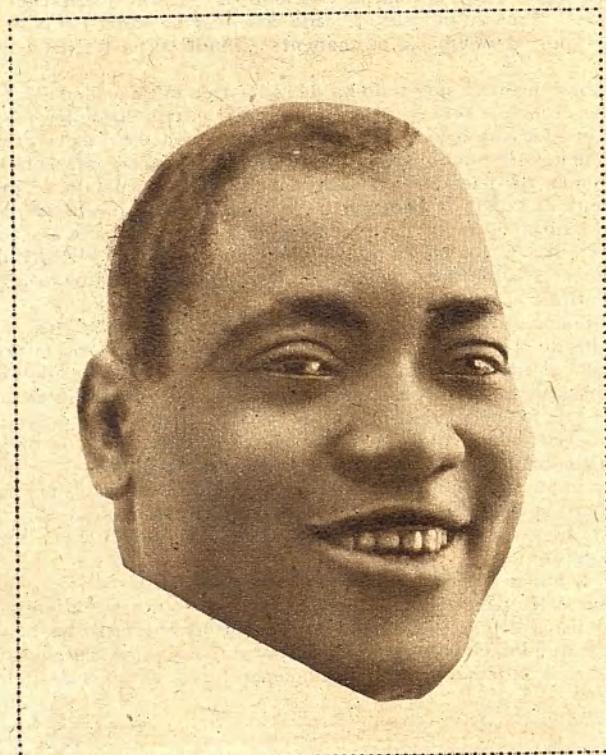
de Corbett, pero un directo de Fitzsimmons le puso fuera de combate.

Fitzsimmons reunió así los campeonatos de dos categorías, lo que no había tenido precedente ninguno. Fué el mejor boxeador de su tiempo y uno de los más notables que han existido. El directo al plexo solar, dado con ambos puños, fué invención suya; lo efectuaba con una rapidez increíble, y le dió la victoria en innumerables ocasiones.

El mismo año, 1897, apareció Jas J. Jeffries, cuya carrera fué aun más brillante. En 1899 venció a Fitzsimmons, y ganó por puntos a Tom Sharkey, en un combate a 25 asaltos. Sharkey se defendió magníficamente, y parte de los espectadores le aclamaron como vencedor.

Jeffries venció por segunda vez a Fitzsimmons en 1902. En 1903 luchó con Corbett en San Francisco, siendo este el combate más decisivo de su carrera. Corbett luchó con energía; pero Jeffries le dominó netamente, derribándole dos veces durante el décimo asalto, de un *hook* al estómago, primero, y un *cross* en la mandíbula después. Al intentar levantarse, tras el segundo golpe, sus padrinos arrojaron la esponja.

Jeffries se retiró en 1905, sin haber sido vencido nunca, dejando vacante el campeonato del mundo. Un canadiense de origen francés, Tommy Burns (en realidad, se llamaba Noah Brusso), reivindicó el título, ostentándolo hasta fines de 1908, venciendo a cuantos adversarios se le opusieron. Pero, en realidad, no podía continuar titulándose campeón sin vencer al famoso Jack Johnson, cuyos méritos eran iguales a los suyos.



Jack Johnson, el sonriente ex campeón del mundo de boxe

El combate, celebrado en Sydney el 26 de Diciembre de 1908, terminó con la victoria del negro, que dominó completamente a su adversario, y fué declarado vencedor al décimocuarto asalto. Combate cuya final era lógico prever, dadas las diferencias de talla y peso que había entre Tommy Burns (1,70 metros, 75,286 kilogramos) y Johnson (1,83 metros y 92 kilogramos); y prueba de ello es que el canadiense había declarado que no volvería a combatir y exigido que le pagasen igual cantidad (150.000 francos) ganase ó perdiese, ó fuese combate nulo.

Al conocer la victoria de Johnson, el orgullo americano se sublevó, y Jeffries declaró que, no pudiendo soportarse que un negro fuese campeón del mundo, iba a empezar a entrenarse para poder disputarle el título. Su vanidad de invencible le cegó, haciéndole olvidar lo difícil que es recobrar las facultades perdidas, y el resultado le demostró prácticamente esta verdad, al sufrir la derrota aplastante de Reno.

Johnson, después de pintorescos incidentes, fué vencido por Willard, perdiendo su título. Hoy es Dempsey su detentor, que también ha esquivado en lo posible, desde que lo ganó, todos los combates que se le propusieron. Ultimamente, y obligado por la Federación internacional, no ha tenido más remedio que hacer «de tripas corazón», y dentro de pocos meses tendrá que defenderlo con sus puños.

De aquí a entonces (muy probablemente) se habrá ya celebrado el combate Uzcudun-Spalla, cuyo resultado dirá claramente si podemos esperar fundadamente ver campeón del mundo a nuestro compatriota.

MODESTO CURIOSO



**UNA FACETA, DE IMPON-
DERABLE BELLEZA, DE
NUESTROS SOBERANOS
PICOS DE EUROPA**

En lo más abrupto de los Picos de Europa, en ese macizo montañoso que la Naturaleza, pródiga, quiso conceder, para su regalo, á la pintoresca provincia de Santander, pueden admirar los excursionistas el famoso Lago de Andara, situado en la vertiente oriental de aquella cordillera y alimentado por las aguas de los ríos Duje y Deva. La fotografía de esta plana, con ser tan hermosa, no ha podido recoger, con todas sus fulguraciones, las imponderables bellezas del Lago de Andara, en cuyo remanso se reflejan perennemente las innumerables facetas de aquellas anfractuosidades y las inimitables tonalidades que ofrece el sol al re- verberar sobre la nieve que se enseflorece en los peñascos y en las resquebrajaduras del terreno. Y así lo entienden muchos excursionistas, que aprovechan estos días otoñales para recrear la vista y ensanchar los pulmones en nuestros soberanos Picos de Europa.

LOS DEPORTISTAS ESPAÑOLES EN EL EXTRANJERO

MANOLO ALONSO, EL TILDEN DE ESPAÑA, JUZGADO POR UN CRÍTICO AMERICANO

En la revista profesional más calificada, el reputado crítico Frank G. Menke, expone, a propósito de Manuel Alonso, los juicios que traducidos publicamos a continuación.

No hemos resistido a la tentación de transcribirlos, porque ellos, mejor que elogio alguno, reflejan el valor deportivo de nuestro compatriota, que tiene entre las primeras figuras del tennis mundial un puesto privilegiado.

CADA vez que Manuel Alonso, de España, hace su aparición en un tennis court, la concurrencia no sólo está en espera de ver en acción a uno de los jugadores más brillantes del mundo, sino que es probable que presencie destellos y rasgos del temperamento latino, que pronto se extienden por toda la concurrencia.

Alonso juega sus partidos con alma, vida, voz, gestos, además de usar sus maravillosas piernas y brazos. Y una vez en acción, todo puede suceder, prendiendo la llama del entusiasmo y apasionamiento entre los espectadores.

Este joven jugador español, considerado por muchos expertos como un rival de Bill Tilden en habilidad tennística, dió no hace mucho en los alrededores de New York, en un match, tales pruebas é hizo tales cosas y jugó de un modo tal, que cada vez que de ello se habla en los círculos de tennis levanta grandes comentarios y comparaciones que hacen tarde corta para la polémica.

Lo pusieron á jugar contra Cedric Major, un joven muy brillante y respetable con una raqueta en la mano, siendo un jugador seguro y constante. Alonso quizá creyó que su conquista sería fácil. Pero Major no sólo lo sorprendió, sino que lo desconcertó con su juego y resistencia. Y como resultado de esto, el temperamento de Alonso se alteró y sus nervios motivaron un ataque tan violento que desajustó su juego, dando lugar á uno de los juegos más violentos y llenos de color que se han visto en mucho tiempo.

Cuando Major, con su juego sereno, fíto, derrotó á Alonso en el primer set, la ira del español y su indignación estallaron de una manera furiosa.

Al salir para el segundo set, el español hacía de todo menos echar fuego por los ojos y nariz.

Desplegó un fuego y furia tal que pronto contagió á los espectadores, y mucho antes que el primer juego hubiera terminado ya tenía á todos de pie y casi locos de entusiasmo.

Alonso estaba impaciente con los muchachos de las bolas, impaciente con él mismo, impaciente con Major. Renegaba de su raqueta, y, por último, indignado y furioso con el mundo en general. Su excesivamente nervioso organismo le hacía saltar una y otra vez; y cuando una buena de sus colocaciones no salía como él quería, ó Major anulaba su esfuerzo, el español saltaba como un tigre, pateaba y se deshacía en un huracán de maldiciones en español contra el Destino y la Suerte.

Una y otra vez, cuando la bola se le iba dándole un punto á Major, el español se desataba en improperios contra la bola, la amenazaba con el puño, y con furia gesticulaba con su raqueta en la dirección que había tomado.

Cada jugada del juego provocaba en Alonso acción que no era del juego, algo nuevo, nunca visto en los courts de tennis de los Estados Unidos.

Major luchó con él, y luchó bravamente. Obligó á Alonso á jugar el mejor tennis de su carrera. Una y otra vez, en ese set final, que terminó con 8-6 á favor de Alonso, parecía como si sería derrotado, esto por su propia nerviosidad, su falta de control sobre sus nervios que lo hacían jugar sin su acostumbrada seguridad. Y siempre en los momentos más apurados se rehacía, y con rasgos de una brillantez deslumbradora, con algo de asombroso, paraba á Major para luego aplastarlo de una manera decisiva y ganar por una voluntad de hierro.

Un gran jugador maravilloso, este Manolo Alonso, de España. Y además de eso, muy entretenido, el más lleno de calor y pintoresco, que este ú otro país haya visto jamás.

Manuel Alonso vino á este país desconocido, y América sonrió, despectiva é incrédula, de las hazañas que de él se cantaban. Pero no habían pasado cinco minutos de su aparición en los courts, por primera vez, cuando ya alguien preguntó quién es ese caballero y de dónde viene. España puede estar orgullosa de su hijo y de su jugador, como caballero y como estrella del court.

FRANK G. MENKE



El equipo español de tennis que ha participado brillantemente en los últimos torneos de Norteamérica. De izquierda á derecha: Manuel Alonso, el extraordinario jugador al que se refiere este artículo, acompañado de Eduardo Flaquer y José María Alonso, hermano de aquél



Informaciones gráficas de *Cine Libre*



HEMEROTECA
MUNICIPAL
MADRID

En la vieja catedral de Coya, el campo que fué sede del Real Vigo, y ahora del Celta, han jugado un match femenino amistoso de fútbol dos equipos belgas, que han logrado satisfacer á la afición galaica.

Estas muchachas futbolistas parece que van á hacer una tournée por varios campos peninsulares.



VIGO.—El grupo femenino del Brussels Femina Club, que venció en el campo de Coya al Atlante Brussels en el primer match femenino celebrado en España



En defecto del campeonato oficial, la Federación regional ha organizado la Copa de Cataluña, de cuyo primer partido publicamos esta fotografía.

El Deportivo Español venció al Martínc por 8 goals á 2, y la Unión Sportiva de Sans logró derrotar al Europa por 5 goals á 4.



BARCELONA.—Una salida arriesgada del guardameta españolista durante el primer partido de la Copa Cataluña, en que el Deportivo Español venció al Martínc por 8 goals á 2

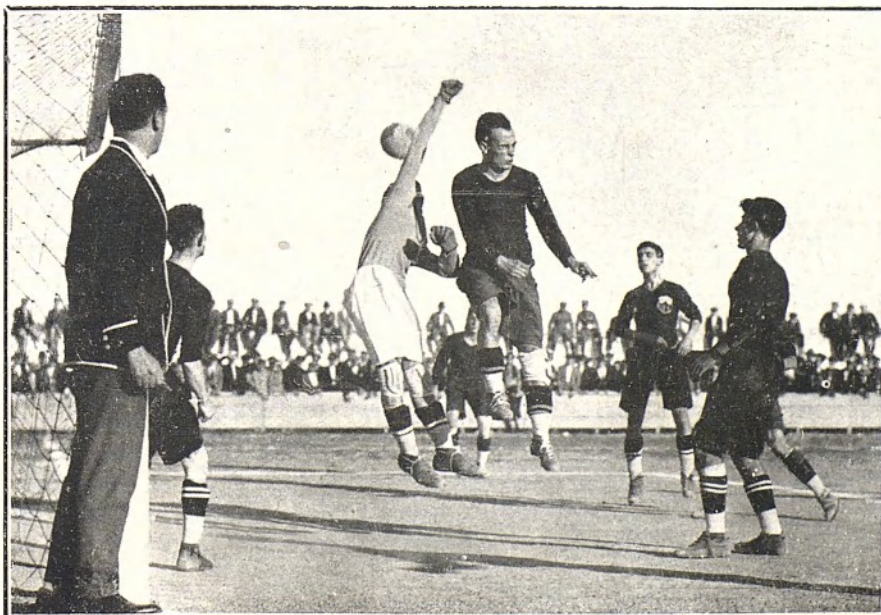
El campeonato de Valencia continúa desarrollándose interesantísimo.

Durante la última jornada, el España fué vencido por el Gimnástico en un match no exento de emoción.

No parece probable que la superioridad indiscutible del Valencia sea inquietada durante el concurso, que terminará con el triunfo de los campeones. Será, pues, la lucha más dura para el segundo puesto del campeonato.



VALENCIA.—Un corner ante la meta del España durante el match de campeonato, en el que el Gimnástico resultó vencedor



DEPORTISMO INTERNACIONAL

El concurso de aviones de turismo.—Anderson consigue, en motocicleta, una velocidad de 256 kilómetros por hora.—Un triunfo de la aviación francesa en Nueva York.—El itinerario de la nueva expedición de Amundsen.—Amundsen ha comenzado su serie de conferencias.—El francés Rigoulot, después de su match contra Cadine, gana el título de «hombre más fuerte del mundo».—El dirigible inglés «R-33» realiza un vuelo de 19 horas.—Jack Dempsey trabaja.—La «International Boxing Union» dispone...—Los futbolistas «puros» ingleses derrotan a los profesionales.—Noticias de todas partes

EL CONCURSO DE AVIONES DE TURISMO

SOBRE el circuito de la Vuelta a Francia, en un itinerario de 2.300 kilómetros, se ha disputado el concurso de aviones de turismo, llevando pasajeros.

Ha ganado la prueba, que constaba de catorce etapas, el piloto Van Laère, con un avión Caudron provisto de motor Salmson, y llevando tres pasajeros a bordo.

Llegó segundo el piloto Fronval, con un Morane-Saulnier.

ANDERSON CONSIGUE, EN MOTOCICLETA, UNA VELOCIDAD DE 256 KILÓMETROS POR HORA

El Motorcycle Club de Francia organizó, en la carretera de Arpajon, su «jornada de los records», prueba anual.

Durante ella, el norteamericano Anderson, sobre motocicleta de 1.000 cm., consiguió recorrer la milla, ida y vuelta, a la velocidad fantástica de 256 kilómetros por hora.

Entre los conductores de coches, el mejor tiempo le realizó Divo, con velocidad de 215,762 kilómetros por hora.

En esta jornada fueron batidos ó establecidos veintiocho records del mundo, nada menos.

UN TRIUNFO DE LA AVIACIÓN FRANCESA EN NUEVA YORK

En el concurso de aviación de Mitchell-Field, cerca de Nueva York, el capitán Lemaitre, de la aviación militar francesa, ha ganado la copa de los aviones de exploración, recorriendo 180 millas (289,620 kilómetros) a la velocidad media horaria de 207,725 kilómetros.

En la prueba tomaron parte quince concurrentes más, todos americanos, á excepción de Pelletier Doisy, francés.



El piloto Van Laère y su mecánico, ganadores del concurso de aviones de turismo celebrado sobre el circuito de la Vuelta a Francia. Van Laère piloteaba un «Cudron» y llevaba tres pasajeros

En otro concurso para aviadores civiles, con recorrido de 160 kilómetros, ha obtenido la victoria el piloto americano Kenneth W. Montee, de Santa Mónica (California).

EL ITINERARIO DE LA NUEVA EXPEDICIÓN DE AMUNDSEN

El explorador Amundsen ha comunicado al Aero-Club de Noruega el itinerario de la nueva expedición al Polo Norte.

Amundsen ha comprado en Roma un dirigible, cedido por la Marina italiana. Este dirigible, de tipo semirrígido, tiene 18.500 metros cúbicos de capacidad, lleva tres motores de 250 CV. cada uno, y puede lograr una velocidad de 115 kilómetros por hora, si bien su marcha normal es de 80 kilómetros.

La aeronave está sufriendo actualmente las modificaciones que exige su nueva utilización, y las pruebas definitivas tendrán lugar en Roma y durante el próximo mes de Enero.

Cuando el dirigible se halle en condiciones de emprender el viaje, se trasladará por sus propios medios á Kings Bay, en el Spitzberg. Desde allí partirá en dirección de Barrow (Alaska), recorriendo una distancia de 3.400 kilómetros. La expedición tratará de reconocer las regiones polares lo más detenidamente posible, y regresará en dirección á Nome, tomando tierra cuando se agote la esencia, y comunicando su situación por t. s. h.

El dirigible llevará como comandante técnico al ingeniero italiano Nobile.

AMUNDSEN HA COMENZADO SU SERIE DE CONFERENCIAS

En el «Palais Concert» de Copenhague ha dado el capitán Roald Amundsen su primera conferencia acerca de la reciente expedición por él efectuada hacia el Polo Norte.

Ha expuesto Amundsen el verdadero objeto de su viaje, que era el averiguar si las regiones vecinas del Polo están prisioneras de los hielos perpetuos, ó si, por lo contrario, quedan libres de tales hielos en determinadas épocas.

Refirió el conferenciante las dificultades con que tuvo que luchar antes de emprender la expedición para encontrar el dinero necesario. Cuando ya temía no poderlo hallar, recibió un mensaje telefónico del multimillonario Ellsworth, que deseaba contribuir á los gastos del viaje y tomar parte en él.

Amundsen envió este despacho:

«Para ir al Polo hacen falta valor y fuerza muscular.»

A lo que Ellsworth respondió:

«Hace seis años que soy campeón de lucha de América.»

Así quedaron de acuerdo el explorador y el millonario, y así fué posible el viaje, durante el cual Amundsen y sus compañeros estuvieron á punto de perecer.

EL FRANCÉS RIGOULOT, DESPUÉS DE SU MATCH CONTRA CADINE, GANA EL TÍTULO DE «HOMBRE MÁS FUERTE DEL MUNDO»

El hércules francés Rigoulot, campeón olímpico de ejercicios de fuerza y, oficialmente, el «hombre más fuerte del mundo», ha tenido que defender su título y su prestigio contra su competidor Cadine. La lucha entre los dos atletas tuvo lugar en el *Cirque de Paris*, y terminó con la victoria, muy difícil, de Rigoulot, al cabo de dos horas de pruebas.

Cadine llevó la mejor parte del match durante la primera hora, y distanciado luego por Rigoulot, pudo al final, y merced á un esfuerzo maravilloso, ganar 32 puntos en el último movimiento. Fué éste la hazaña de levantar un peso de 265,500 kilos, batiendo el record del mundo con una ventaja de 2,500 kilos.

Cadine sólo fué derrotado por 13 puntos, y los totales han sido: para Rigoulot, de 1.087 kilos, y para Cadine, de 1.079.

EL DIRIGIBLE INGLÉS «R-33» REALIZA UN VUELO DE DIEZ Y NUEVE HORAS

El ministerio británico del Aire ha ordenado al dirigible «R-33» un largo vuelo, en práctica de experiencias relativas á la defensa aérea.

El dirigible ha regresado sin novedad á su base de Pulham, después de permanecer diez y nueve horas en vuelo.

El Ministerio del Aire proseguirá sus estudios acerca de la utilización de los dirigibles como elementos defensivos.

JACK DEMPSEY TRABAJA

Jack Dempsey acaba de emprender un viaje por el este y el sudoeste de los Estados Unidos, con objeto de presentarse á los públicos de dichas regiones en una serie de matches de exhibición.

Terminada la jira, Dempsey y su entrenador, Gus Wilson, marcharán á las montañas de Pine Hill, próximas á San Diego, para que el gran Jack se consagre á un entrenamiento intensivo, manejando el hacha y la sierra en los campamentos de leñadores y de madereros. Dempsey practica el mismo ejercicio que nuestro Paulino Uzcúndun, y arremete contra los «gigantes del bosque» para hacer brazos. Después de la temporada de Pine Hill, el campeón del mundo regresará á sus cuarteles y dedicará varias semanas al entrenamiento exclusivamente pugilístico.

Todos estos preparativos responden á las exigencias del futuro match Dempsey-Wills, y hace pensar que el campeón no desdén, ni mucho menos, á su incansable adversario.

LA «INTERNATIONAL BOXING UNION» DISPONE...

La «I. B. U.» ha mantenido contra Hebrans, y á favor de Young Cyclone, el reto lanzado por Ruiz cuando éste era campeón de España.

El plazo concedido á Hebrans para el encuentro expira el día 30 de Noviembre.

Por otra parte, y como Erminio Spalla no ha respondido al desafío de Uzcúndun, la «I. B. U.» ha registrado el citado reto, y ha concedido á Spalla un plazo, que expirará el 3 de Enero de 1926.

LOS FUTBOLISTAS «PUROS» INGLESES DERROTAN Á LOS PROFESIONALES

En el campo de futbol de White Hart Lane ha tenido lugar el match anual entre aficionados, ó «puros», y profesionales ingleses.

Ante el asombro general, y por vez primera en la historia de tal encuentro, los «puros» han derrotado á los profesionales de manera aplastante, con un score de 6 goals contra 1.

Este resultado se esperaba tanto menos cuanto que el equipo de profesionales vencido es el mismo que durante el verano último llevó á cabo una jira triunfal por las poblaciones más importantes de Australia, y volvió á Inglaterra sin haber perdido un solo match.

El equipo de «puros» había sido formado por selección de ocho clubs distintos, y jugó con ímpetu y conciencia insuperables. Entre sus hombres se distinguió el delantero centro Ashton, que logró meter cuatro veces el balón en las redes adversas.

Ashton aparece, desde ahora, como el mejor *forward* británico.

NOTICIAS DE TODAS PARTES

El excelente atleta norteamericano Riley, que se ha embarcado para regresar á su país después de pasar una temporada en Europa, ha tomado parte en 58 carreras, durante su estancia en el Viejo Continente, y ha logrado 56 victorias.

—Los campeonatos de Europa de patines sobre hielo han sido encomendados este año á la Federación Francesa de Deportes de Invierno, y tendrán lugar en Chamonix, sobre la pista del estadio olímpico del Mont-Blanc, en los días 23 y 24 de Enero próximo.

—El primer match internacional de futbol de la temporada presente,



Rigoulot, el atleta más fuerte del mundo, que ha contraído matrimonio recientemente, después de vencer á Cadine

en Inglaterra, se disputará el 24 del corriente, en Belfast, entre los equipos de Inglaterra y de Irlanda.

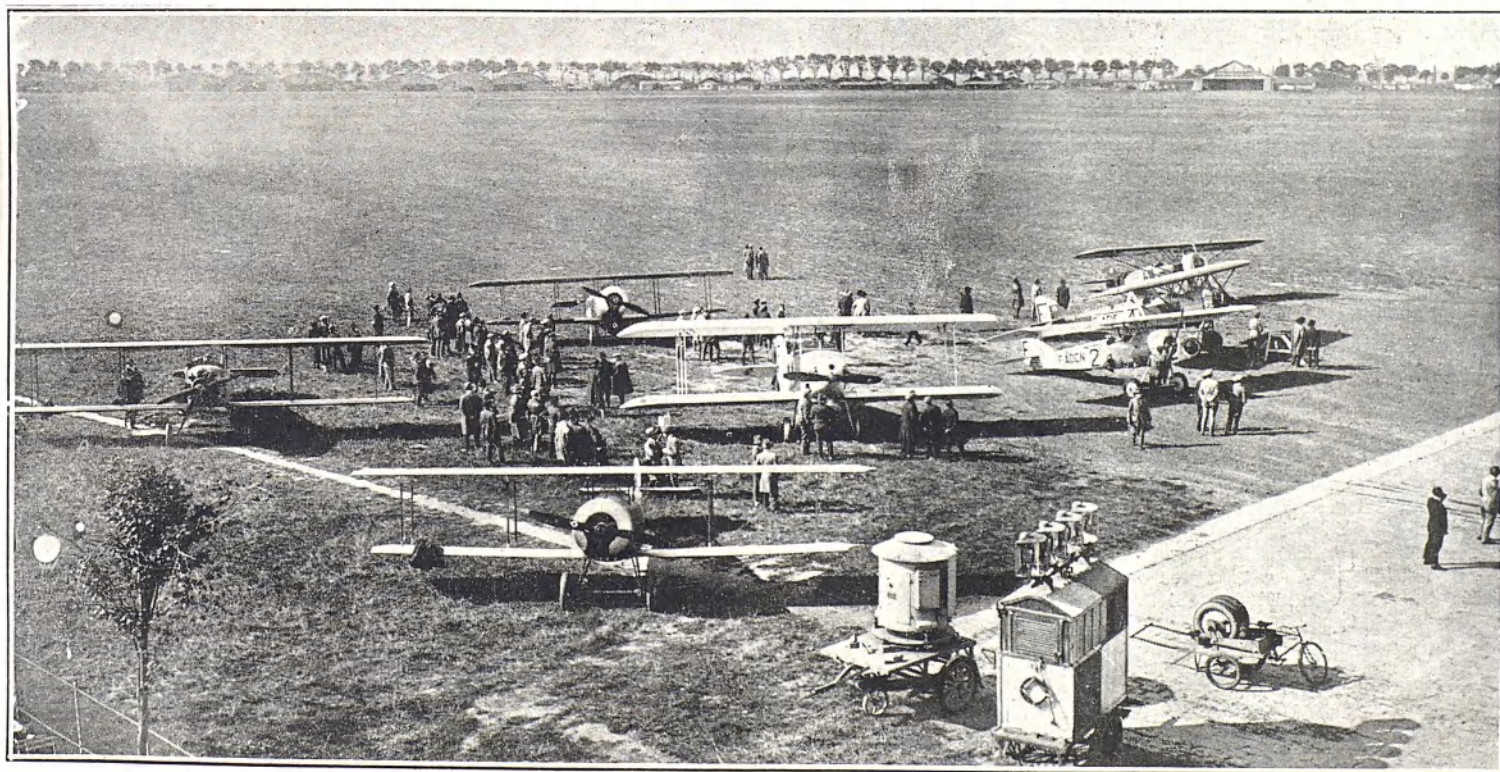
—El «Royal Aero Club» de Inglaterra organiza para el verano próximo un concurso de aviones ligeros, con 5.000 libras esterlinas de premio.

—En Berlín, durante un meeting de atletismo femenino, la señorita Milli Reutter lanzó el disco á 34,01 metros, batiendo el precedente record mundial, establecido por la francesa mademoiselle Vellu.

—Los aviadores japoneses Abé y Kawachi han abandonado París, para visitar Londres y Bruselas.

—El aviador Lasne, francés, ha establecido el nuevo record de velocidad en vuelo de 200 kilómetros y con 500 kilos de carga. La velocidad obtenida por Lasne fué de 279,627 kilómetros.

MAX BLAY



Llegada de los aviones de turismo al Bourget, al término de la última etapa de la Vuelta á Francia, realizada en 18 jornadas, sobre un itinerario de 2.300 kilómetros.— FOTS. LINARES



Miguel Mussió, el vencedor del Gran Premio ciclista del Ayuntamiento de Madrid

LAS GRANDES PRUEBAS CICLISTAS NACIONALES EL GRAN PREMIO DEL AYUNTAMIENTO, DOSCIENTOS KILÓMETROS DE RECORRIDO, HA SIDO GANADO POR EL CATALÁN MUSSIÓ

La carrera nacional Gran Premio del Ayuntamiento madrileño ha sido uno de los acontecimientos ciclistas más resonantes que ha organizado la Unión Velocipédica de nuestra región.

La importancia de los premios y la calidad de los inscritos, casi todos los ases nacionales, llevó a la meta y al circuito, nuestro clásico puerto, una muchedumbre de aficionados extraordinaria.

En los doscientos kilómetros del recorrido fueron frecuentes y duras las batallas de los hombres del pedal; mas también quienes esperaban algún duelo sensacional se vieron defraudados.

La escalada del puerto fue lo más brillante de la carrera, y allí donde las condiciones físicas y las de entrenamiento se demostraron en todo momento.

Abundaron los abandonos, como era lógica imposición de un recorrido tan duro, durante el cual muchos ciclistas, mal preparados para una prueba como la que corrían, se vieron perjudicados por la fuerte reverberación de los rayos solares.

En el paseo de la Castellana, una masa compacta de público esperaba



El bilbaíno Segundo Barroetabeña, que logró el segundo lugar de la clasificación, momentos después de terminar la prueba

Miguel Mussió, el extraordinario routier catalán que hizo el domingo último los doscientos kilómetros en siete horas veintitrés minutos, en la carretera de Chamarín de la Rosa, a poca distancia de la meta, separado de los restantes corredores que le disputaron la prueba

á los corredores, y en la tribuna, un grupo de bellísimas señoritas recibió á los vencedores, entregando un ramo de flores á Mussió, que recibió la atención con frases de gratitud, en tanto que los aficionados le tributaban una calurosa ovación.

La organización escrupulosa y la deportividad del público contribuyeron á la brillantez de la gran carrera Premio del Ayuntamiento de Madrid, que si para la Unión Velocipédica fué un éxito, para el Municipio, donante de los recursos suficientes para ponerla en acción, debe ser motivo de satisfacción.

CLASIFICACIÓN OFICIAL DE LA PRUEBA

1, Miguel Mussió (catalán), 7 h. 23 m. Unión Sportiva de Sans; 2, Segundo Barroetabeña (bilbaíno), 7 h. 32 m.; 3, Telmo García (madrileño), 7 h. 33 m.; 4, Victorino Otero (santanderino), 7 h. 34 m.; 5, Juan de Juan (catalán), 7 h. 45 m. 22 s.; 6, Feliciano Gómez; 7, Domingo Gutiérrez; 8, Jenaro Silvestre; 9, Lucas Jáuregui; 10, José Luis Miner; 11, Manuel Fernández; 12, Manuel Gómez; 13, Víctor Rojo; 14, Félix Pérez Ecenarro; 15, Marcelino Castro; 16, Demetrio del Val; 17, Nicolás Bocos; 18, Miguel García Montero; 19, Marino Rincón; 20, Santiago Tojo; 21, Alberto Manzano; 22, Ambrosio del Val; 23, Ramón Arbelaz.

La Real Sociedad de San Sebastián ganó el premio por equipos.

Ayer lunes se procedió al reparto de los premios á los vencedores, renovándose las felicitaciones á Mussió y Barroetabeña, los héroes de la madrileña prueba.



El corredor Mussió, después de su triunfo, recibe un ramo de flores de las señoritas que presenciaron la llegada desde la tribuna del Jurado.—FOTS. CAMPÓ Y CORTÉS

LAS GRANDES PRUEBAS

En la jornada de la velocidad sobre la ruta de Arpajon, el domingo anterior fueron...

La jornada de los records en la carretera pulimentada de Arpajon ha constituido un extraordinario éxito. El número de records mundiales batidos lo atestiguan elocuentemente, sin necesidad de acudir á toda otra suerte de razonamientos.

Una falta, sin embargo, produjo trastornos en la organización: el cronometraje eléctrico no funcionó en algunos instantes con la rigurosidad exigible, y varias pruebas que dieron maravillosa impresión á los ojos del espectador tuvieron que ser anuladas.

Vamos á concretarnos á publicar los datos oficiales, en razón de la escasez de espacio, puesto que la abundante información gráfica nos releva ante los lectores de otros comentarios.

Los records mundiales batidos fueron los que siguen:

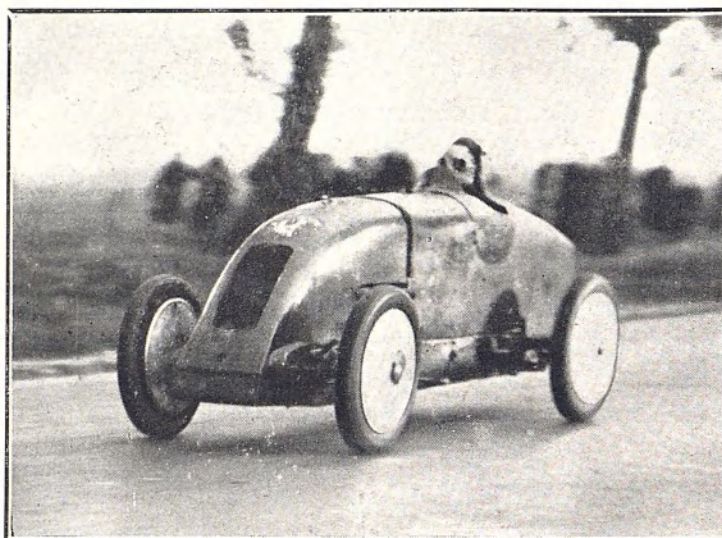
MILLA, SALIDA PARADA

Velomotores 75 c. c.: Janin, en 1 m. 29 s. 36/100; media, 64,878 kilómetros. Antiguo record, 58,212 kms.

Velomotores 100 c. c.: Liandois, en 1 m. 10 s. 58/100; media, 82,80 kilómetros. Antiguo record, 77,388 kms., por Beaudelaire.

Velomotores 125 c. c.: Liandois, en 1 m. 7 s. 87/100; media, 85,388 kilómetros. Nuevo record.

Velomotores 175: Sourdut, en 59 s. 62/100; media, 97,176 kms. Antiguo record del inglés Worters.



El corredor Eldridge sobre su bóido especial, con el que hizo el kilómetro lanzado á 188 kilómetros, 729

INTERNACIONALES DEL MOTOR

...batidos veintiocho records internacionales de la milla y el kilómetro lanzados

Ciclecars dos plazas 750 c. c.: Krebs, en 1 m. 4 s. 89/100; media, 89,100 kms. Record del mundo no batido.

Coches de carrera 1.500 c. c.: Bourlier, en 44 s. 495/1.000; media, 130,209 kms. Record antiguo del inglés Harvey.

Coches de carrera 2.000 c. c.: Divo, en 38 s. 43/100; media, 150,758 kilómetros; record antiguo del inglés Parry Thomas, con 117,856 kilómetros. Tras Divo se clasificó Brosse-lin, sobre Bugatti, en 45 s. 58/100.

KILÓMETRO, SALIDA PARADA

Velomotores 75 c. c.:

Janin, en 59,505 s.; media, 60,448 kms. Antiguo record, 52,882 kms.

Velomotores 100 c. c.:

Liandois, en 47,18 s.; media, 76,30 kms. Record antiguo, 69,397 kms.

Velomotores 125 c. c.:

Liandois, en 45,86 s.; media, 78,499 kms. Nuevo record.

Motos 175 c. c.:

Sourdut, en 39,92 s.; media, 90,180 kms. Record mundial anterior, 81,540 kms.

Ciclecars 750 c. c.:

Sandford, en 40 s. 75/100; media, 88,343 kms. Antiguo record mundial, 44,40 kms.

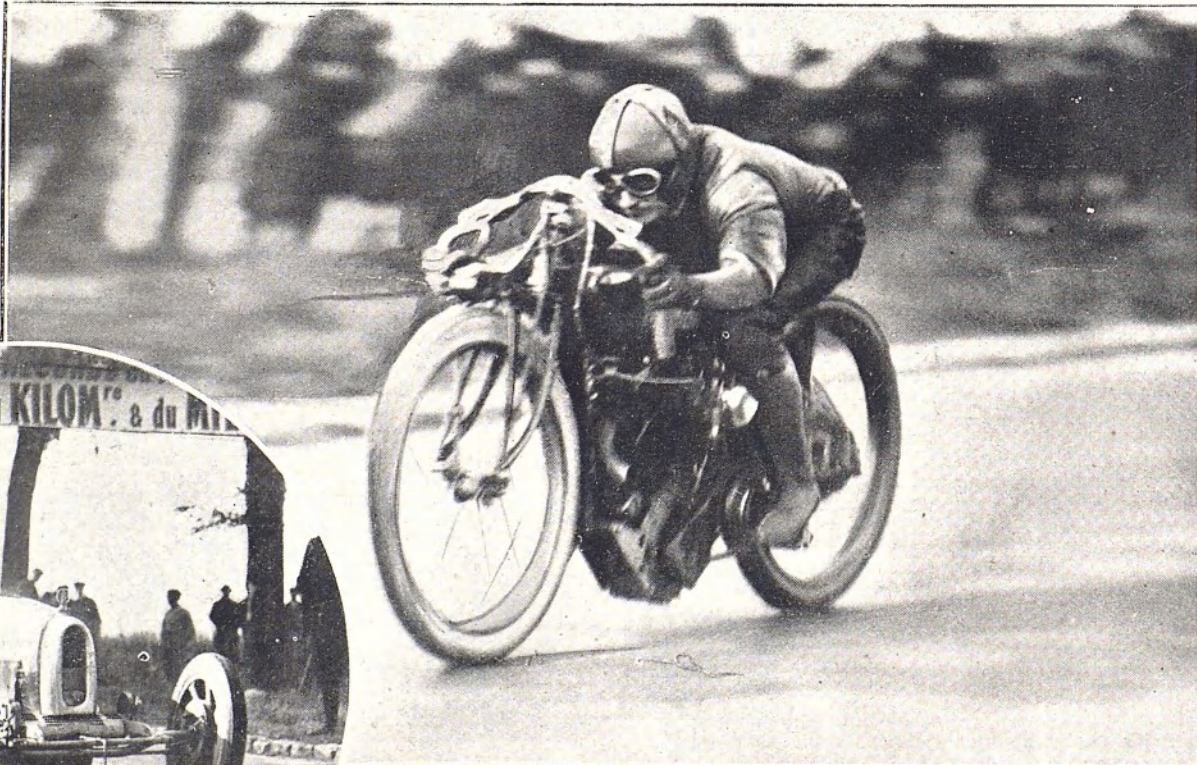
Coches de carreras 1.500 c. c.:

Bourlier, en 32 s. 34/100; media, 11,317 kms. Record no batido.

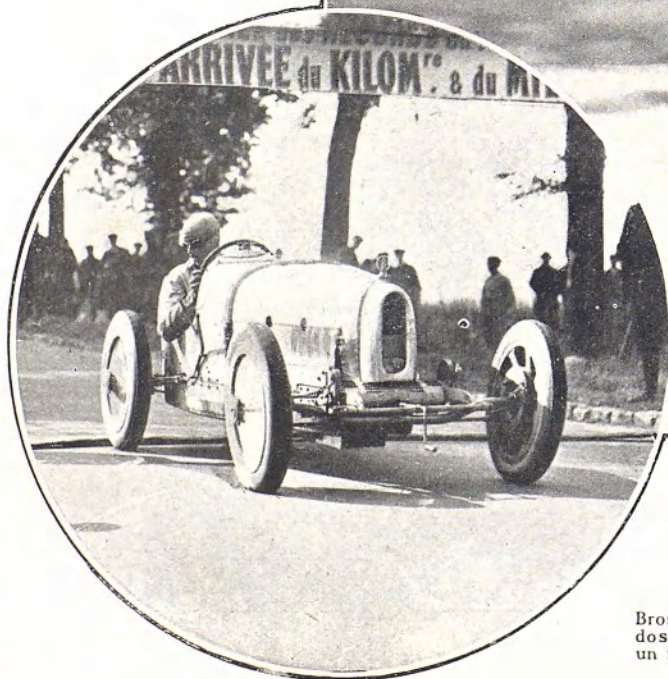
Coches de carrera, dos litros:

INDIAN Y BUGATTI EN LA JORNADA DE LOS RECORDS

La maravillosa INDIAN de 7-15 HP. de serie, la misma máquina que el público puede adquirir, ha sido la que conducida por Andersson en Arpajon, ha hecho en la milla-regreso una velocidad de 1256 kilómetros por hora! Este bóido de dos



La más bella instantánea de Arpajon. El corredor motorista Andersson sobre la soberbia INDIAN, lanzado en la milla que recorrió, á una velocidad media de 218 kilómetros



Brosse-lin en el BUGATTI, dos litros, con el que hizo un magnífico tiempo en la milla

ruedas ha sobrepasado fantásticamente todos los records mundiales de velocidad, incluso el del inglés Malcolm Campbell en playa.

BUGATTI ha ido también en esta jornada pisando los talones á Divo, para no desmerecer de su gloriosa fama; pero el éxito más rotundo es para Andersson y para la extraordinaria INDIAN, cuya representación, Automóvil Salón, Alcalá, 81, tiene dispuesta para la venta al público las INDIAN 7-15, como la que ha llegado á esa velocidad, que parecia inasequible para las dos ruedas.

Divo, en 28 s. 175/100; media, 127,773 kms.

KILÓMETRO Y MILLA LANZADOS

Velomotores 75 c. c.: Janin, el kilómetro en 47 s. 45/100, á 75,869 kilómetros de media. La milla, en 1 m. 16,53 s., á 75,704 kms.

Velomotores 100 c. c.: Liandois, el kilómetro en 37,21 s., á 96,748 kilómetros de media. La milla, en 59 s. 753/1.000, á 96,989 kms.

Motos 275 c. c.: Lemasson, el kilómetro en 31 s., á 112,834 kms. de media. La milla, en 31 s. 80/100.

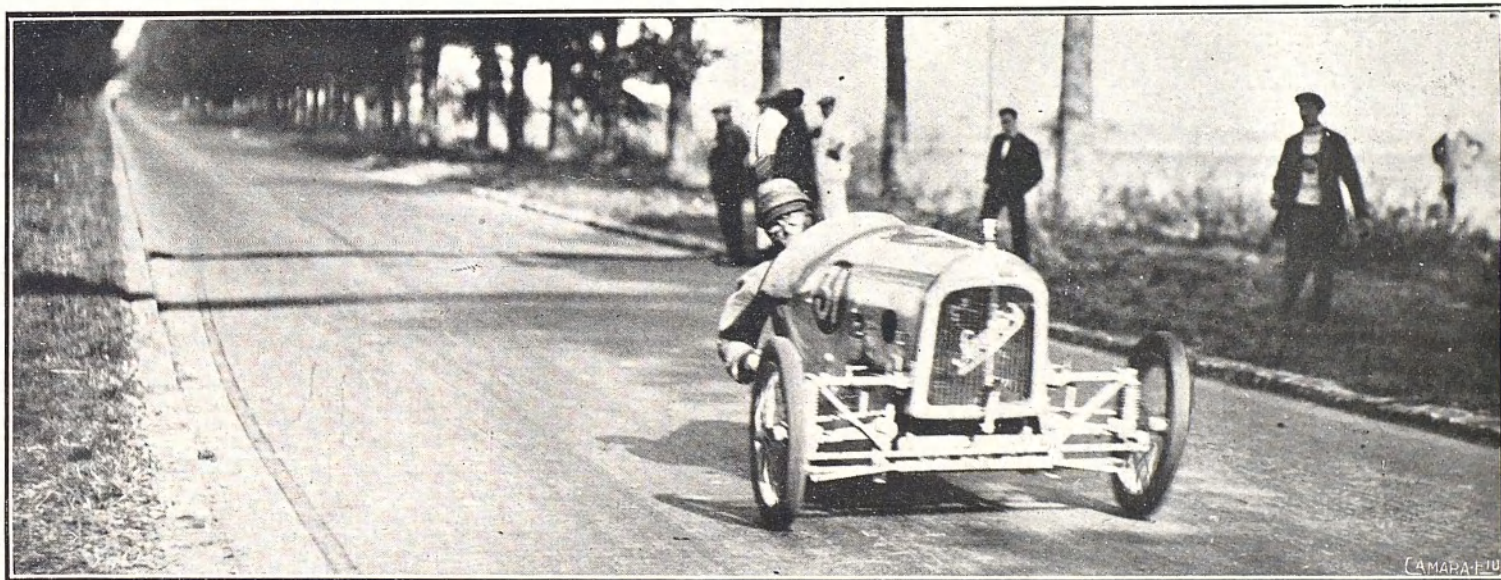
Motos 750 c. c.: Peau, el kilómetro en 22 s. 485/1.000. Media, 160,107 kilómetros. La milla, 36,345 s., á 159,406 kms. de media.

Motos 1.000: Andersson, sobre Indian, el kilómetro, en 18 s. 50/100, á 194,594 kms. Record del mundo antiguo de Le Vack, con 191,591 kilómetros. La milla, en 26,525 s., á una media de 218,421 kms. Antiguo record, 191,591 kms.

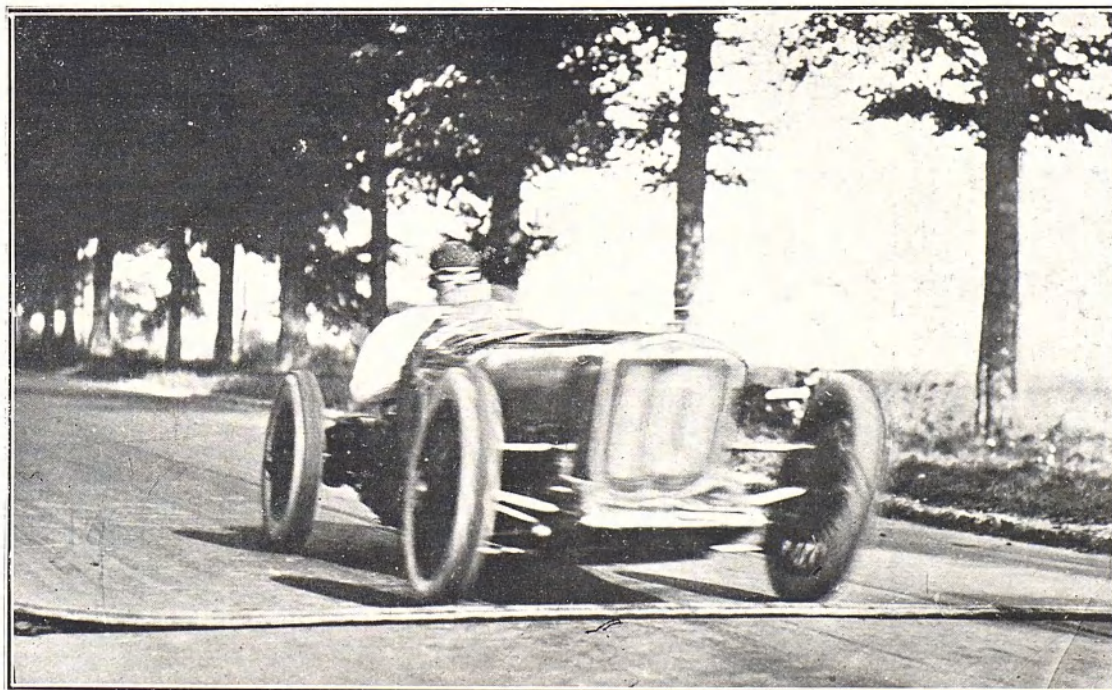
Ciclecars 500 c. c., monoplazas: Doré,



Janin, sobre una moto de 175 centímetros cúbicos, estableciendo el record del mundo del kilómetro lanzado á 70,704 kilómetros de media



El corredor, con un autociclo de tres ruedas de 750 centímetros cúbicos, estableciendo el nuevo record mundial del kilómetro, con salida parada á 88,343 kilómetros de media



el kilómetro en 31 s. La milla, en 50 s. 595/1.000, á 117 de media.

Ciclecars 750 c. c., dos plazas: Krebs, el kilómetro en 30 s. 55/1.000. La milla, en 49 s. 33/100.

Coche de carrera dos litros: Divo, el kilómetro en 16 s. 685/1.000, á 215 kms. de media.

Coche de carrera 1.500 c. c.: Bourlier, á 193,61 kms. de media. La milla, á 192,671 kms.

Ciclecars 1.100 c. c., monoplazas: Cassé, el kilómetro en 19 segundos, 775/1.000, á 182,232 kms. de media. Antiguo record mundial, 165,289 kms. La milla, en 32 s. 71/100, á 177,289 kms. Antiguo record del mundo, 163,477 kms.

Tales son, en síntesis, las cifras de la jornada de los records de Arpajon.

Divo, el piloto francés del bólido de dos litros, que hizo el kilómetro y la milla lanzados á 215 kilómetros y 114 kilómetros, respectivamente, de media, en el momento de pasar la cinta eléctrica de la meta

FOIS. FERMA



LAS GRANDES PRUEBAS ESPAÑOLAS DEL
MOTOR.—EL PRIMER CIRCUITO MOTORISTA
Y AUTOMOVILISTA DE CAMPO REAL

Vista de conjunto de uno de los más bellos trozos del circuito de Campo Real, cerca del pueblo de dicho nombre, en la que puede apreciarse varias de las difíciles curvas del recorrido, en el momento de pasar por la carretera dos corredores de moto sola



El alcalde de Pozuelo del Rey entregando al vencedor absoluto de las motos, Manuel Fuentes, la escarapela de campeón al terminar éste su brillante recorrido

CERCA de Madrid, en un circuito nuevo, que han descubierto unos cuantos hombres de buena voluntad, hemos tenido una luminosa jornada motorista de la que, si no vamos a pecar de injustos, deberemos, en principio, sentirnos satisfechos.

Peña Motorista ha nacido há poco, y ya se atrevió con una organización seria, pese á las dificultades que lleva aparejadas tanto esfuerzo. Esto, aquí, donde toda la labor está resumida en una prueba internacional—las XII horas—, acompañada antes y después de una crítica negativa, es más que bastante: es algo extraordinario.

El primer circuito de Campo Real ha sido un éxito..., para ser éste el año de su nacimiento. Técnica y deportivamente, mucho más si cuenta en temporadas sucesivas con el apoyo económico del Municipio, habrá que exigir bastante más. Puntalicemos los defectos, para concluir con los aciertos de la elección de lugar y recorrido.

El Comité situó la meta, atendiendo á la proximidad del pueblo, en un lugar demasiado peligroso, hasta para los cronometradores. Cincuenta metros más lejos sería la visualidad la misma y el orden más absoluto.

Ni motos ni cochecitos deben partir en grupo en una ruta tan estrecha. La salida sobre una carretera polvorienta constituye un serio handicap para todos los que no ocupan la primera posición. Apenas el starter ha bajado la bandera, forzar el paso es una hazaña heroica para los pilotos de detrás, que por fuerza vense obligados á rezagarse, puesto que el polvo de los primeros, borrando los contornos de la carretera, hace muy expuesta la marcha. La salida de autociclos, por tal razón, pudo provocar algún percance, que la pericia de los pilotos supo evitar.

A nuestro entender, Peña Motorista debería echar sobre sus hombros la tarea de hacer de ese recorrido un circuito clásico. Ventajas positivas se le ofrecen.

Es la primera la proximidad á Madrid, aunque las carreteras hasta la

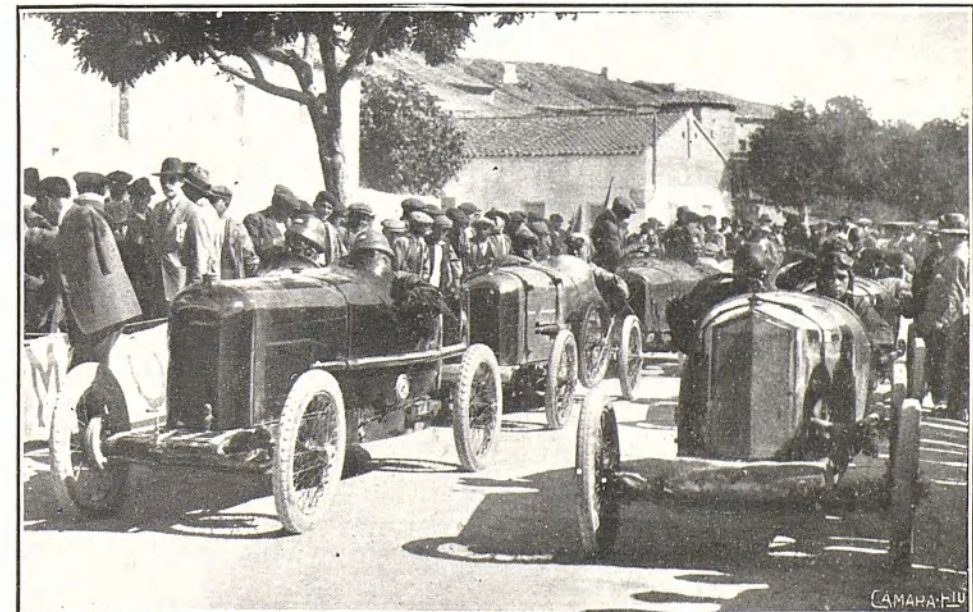
Corte estén, por el momento, en pésimo estado. Por otro lado, deportiva como espectacularmente, será muy difícil hallar un anillo tan cercano á la urbe, y que al propio instante pueda con tanta facilidad gozar de una neutralización absoluta, ofreciendo al aficionado que quiere buscarlos esos balcones privilegiados que dominan cuatro ó seis kilómetros de carretera, con curvas difíciles y rectas por las que pueden lanzarse impunemente los pilotos decididos.

Tendrá una tacha el circuito de Campo Real, que por ahora es locura pensar en modificación: la estrechez de la carretera, que acusa serios peligros tan pronto como un corredor intenta pasar á otro en un sitio que no sea la recta bien despejada. Pero como todo tiene solución, interin llega el año en que Peña Motorista goce de la capacidad económica suficiente para ensanchar esa ruta, puede lograr que toda ella sea alquitranada, bien peraltada todas las curvas y modificados uno ó dos virajes peligrosos; con lo que Campo Real quedará agregado á los acontecimientos motoristas más señalados.

La lucha no fué muy dura. Especialmente los pilotos sobre dos ruedas establecieron rápidamente la honesta separación, para que no se dudara ni un momento de quién era la victoria por velocidad. Respecto de los autociclos, la guine de Díaz (Antonio), Palacios y Sirvent restó de la polvorienta estrada sus valores acreditadísimos; lo que no puede restar mérito alguno á Román Uribeles, vencedor, y Leoz y Zubiaga, clasificados en segundo y tercer lugar, respectivamente; éste, con un cochecito de 750 centímetros cúbicos, á diez y siete minutos del primero.

Fué, en fin, el primer circuito de Campo Real, del cual nos ocuparemos en número próximo con más extensión, una halagüeña función inaugural, nuncio de mayores fiestas si Peña Motorista, á quien felicitamos, persiste en la emprendida.

JUAN DEPORTISTA



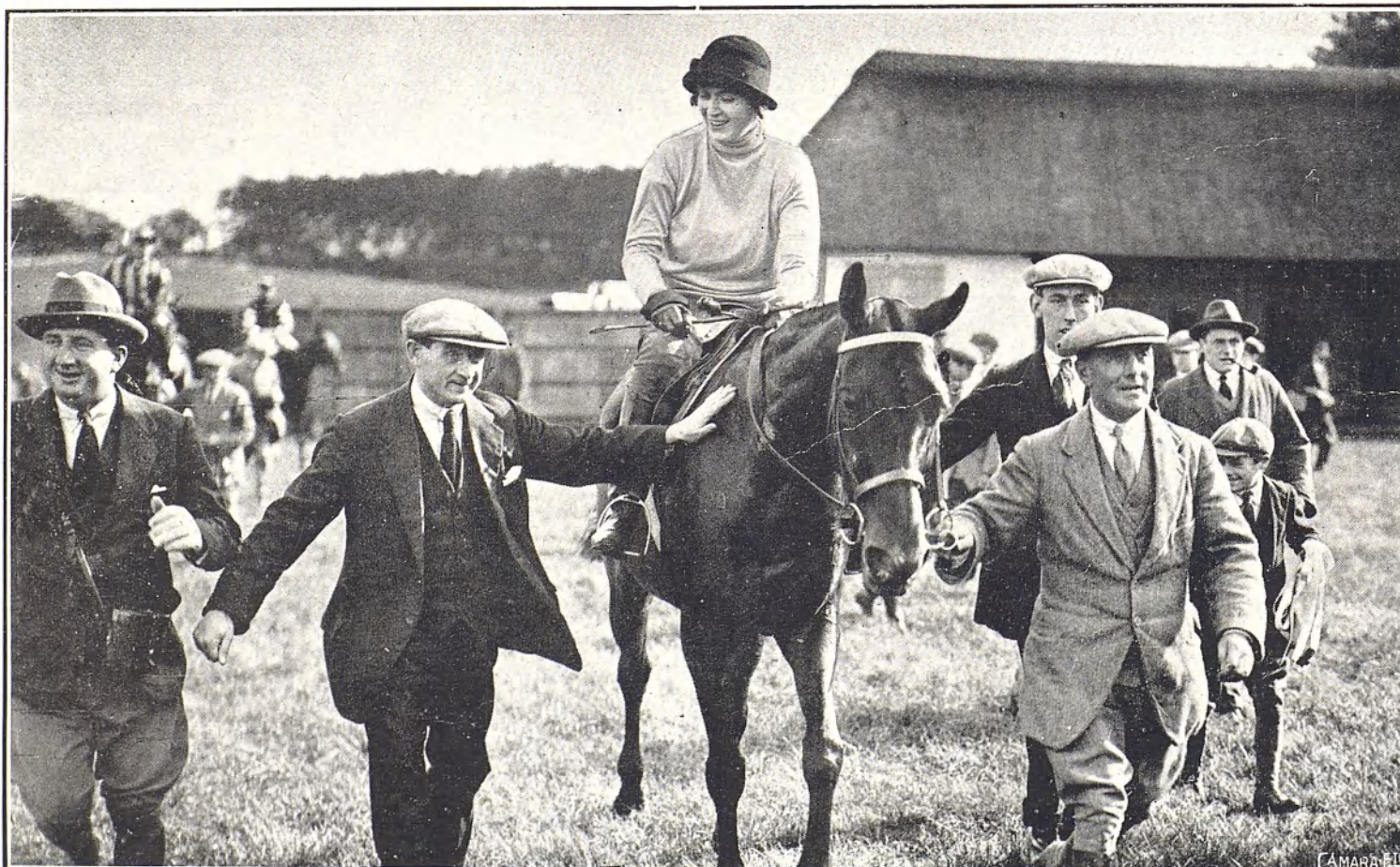
Los autociclos de 1.100 centímetros cúbicos alineados de dos en dos en la carretera, esperando la señal para lanzarse á toda marcha
FOTS. CORTÉS



Miss Eillen Joel, sobre el caballo «Hoggier», llegando á la meta vencedora, seguida de miss Iris Rickabay, sobre «Poobah», en el premio Newmarket Town Plate

LA MUJER-JOCKEY TRIUNFA EN INGLATERRA EN LA MÁS VIEJA PRUEBA HÍPICA DEL MUNDO

El Jockey Club inglés conserva, entre las grandes pruebas que organiza, una en la que tradicionalmente es permitido á las mujeres participar. El Premio Newmarket Town Plate fué fundado por Carlos II, y es, entre todas, la carrera más antigua del mundo. En la última reciente ocasión, y por vez primera en la historia del premio, una mujer, amazona extraordinaria, ha vencido á los jinetes que creían segura la victoria. Miss Eillen Joel, hija del jinete afamado, ha logrado un brillante triunfo. El éxito ha sido más rotundo por cuanto otra mujer, miss Iris Rickabay, se clasificó en segundo lugar, y sólo en tercer puesto del Newmarket Town Plate se clasificó un jinete



La vencedora del Newmarket Town Plate sobre el caballo «Hoggier», volviendo al peso después del brillante triunfo en la prueba del Jockey Club londinense

FOTS. AGENCIA GRÁFICA



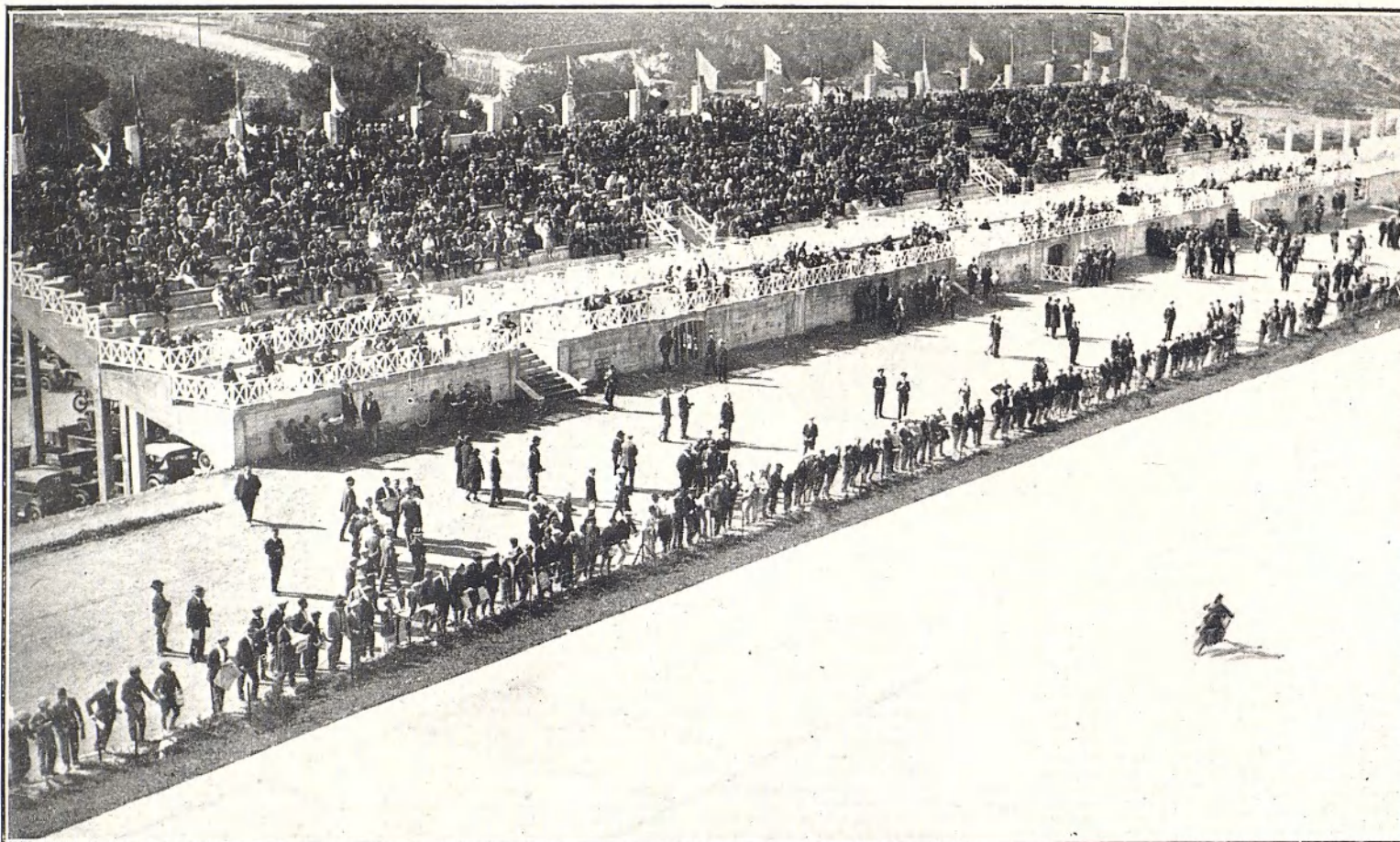
RECIENTE aún la catástrofe del dirigible R. 33, que, arrancando el grueso mástil al que estaba sujeto, marchó empujado por el viento llevando á bordo parte de la sorprendida tripulación, ha vuelto á surcar los aires. Tuvo entonces en suspenso el ánimo aquella aventura casi trágica de los viajeros del dirigible que lograron dominar la situación, después de volar por el Mar del Norte muchas horas,

EL PRIMER VUELO DEL
RECONSTRUIDO DIRI-
GIBLE BRITÁNICO R. 33

FOT. AG. N CIA GRÁFICA

retornando al aeródromo de Pulham, siempre con la proa hendida, como una ancha herida.

El gigantesco menos pesado que el aire, reparado en los talleres británicos, ha hecho nuevamente su viaje de prueba con toda felicidad, é incorporado á la Armada aérea inglesa, volverá á prestar sus servicios, entre los que tal vez se cuente en fecha próxima el intento de un extraordinario viaje transatlántico.



Aspecto de la recta del autódromo ante las tribunas abundantes de público, en el momento de pasar un corredor durante la prueba de los diez kilómetros

LA MAGNÍFICA PISTA DE CARRERAS DE SITGES HA RENOVADO SU VIDA SPORTIVA LA JORNADA DE LOS DIEZ KILÓMETROS HA SIDO LA PRUEBA ELEGIDA PARA LA INAUGURACIÓN DEL AUTÓDROMO

LA reapertura del Autódromo de Terramar constituyó el domingo una espléndida manifestación, tanto deportiva como espectacular, en Barcelona.

Por fin, el tiempo se mostró espléndido, y gracias á la voluntad de los directivos del Real Automóvil Club de Cataluña y Peña Rhin, el autódromo recobró nueva vida.

Acudieron varios millares de espectadores, que hasta el final de la reunión siguieron con creciente expectación las fases de las distintas categorías.

Primera prueba, reservada á velomotores hasta 150 c. c. (libre).

Los participantes se clasifican: 1, J. Alegre, 10 kms. en 8 m. 45 s. 2/10, á 68,500 kms. por hora; 2, M. Simó, 8 m. 47 s. 2/10; 3, E. López, 8 m. 53 s.; 4, F. Parladé, 9 m. 30 s.; 5, J. Gallart, 10 m. 33 s.

Clasificación especial para 100 c. c.: 1, J. Gallart, 10 kms. en 10 m. 33 s., 56,870 kms. por hora.

Segunda prueba para motos 175 c. c. (libre).

La clasificación fué: 1, M. García, 10 kms. en 8 m. 53 s., á 67,520 kms. por hora; 2, J. Jané, 9 m. 46 s. 4/10; 3, F. Parladé, 10 m. 7 s.

Tercera prueba para motos 250 c. c. (libre).

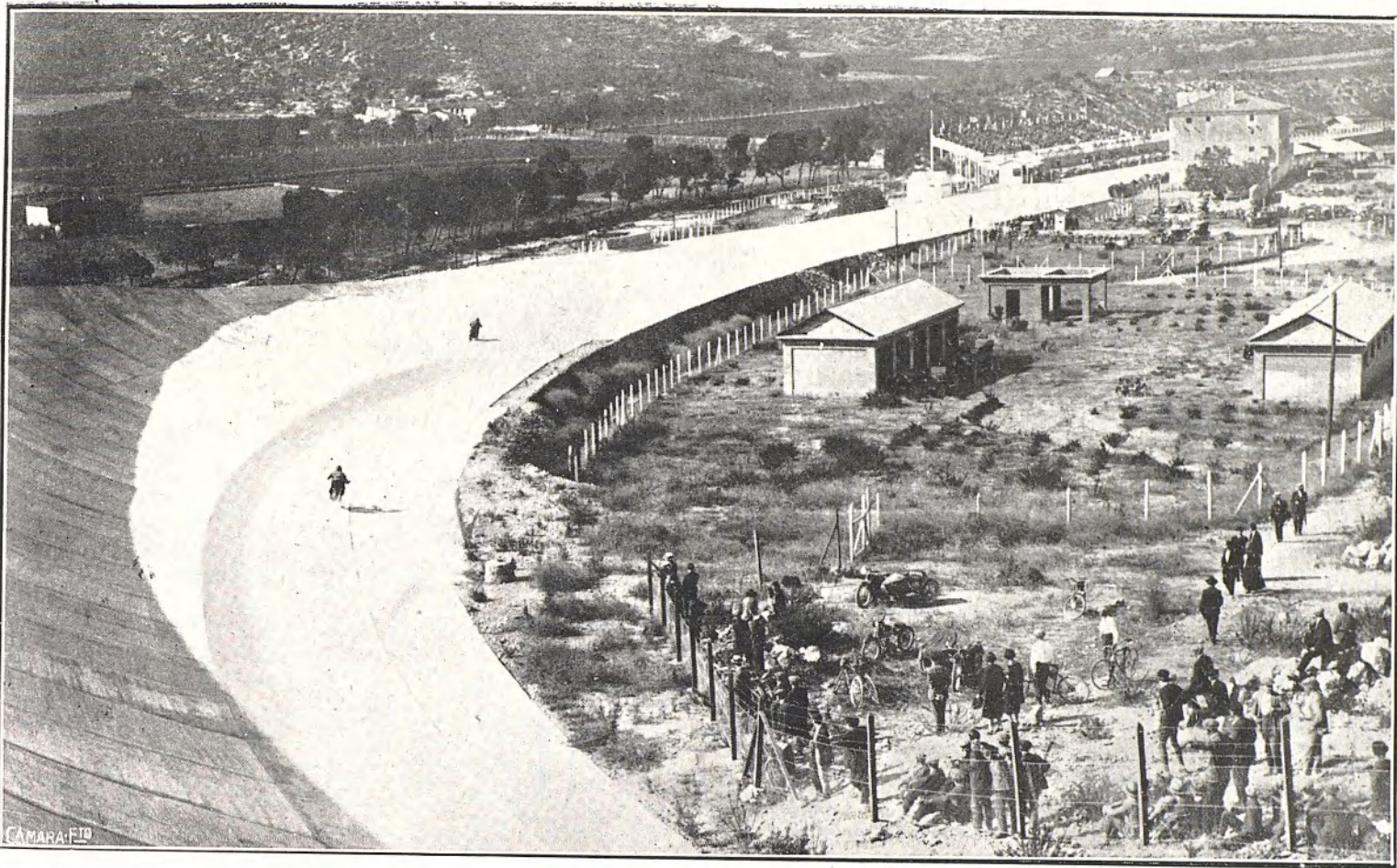
Clasificación: 1, «Bala» (Alfa), 10 kms. en 6 m. 42 s. 4/10, á 89,550 kms. por hora; 2, J. Cid (B. S. A.), en 8 m. 49 s.

Cuarta prueba para motos 350 c. c. (turismo).

Clasificación: 1, J. Atserá (Royal Enfield), 10 kms. en 7 m. 40 s. 2/10, á 78,227 kms. por



Los corredores incluidos en la categoría de motos de 175 centímetros cúbicos, esperando en la línea de la meta la señal de salida



Vista del peralte norte del autódromo hasta la gran tribuna, en el instante de alcanzar un corredor á otro disputándose el record de los diez kilómetros de la categoría de 500 c. c.

hora; 2, «Gimbat» (Douglas), 7 m. 43 s.; 3, A. Hervás (Douglas), 8 m. 48 s.

Quinta prueba para motos 350 c. c. (libre, en dos series).

Clasificación primera serie: 1, J. Sánchez, en 5 m. 56 s. 6/10, á 100,900 kilómetros por hora; 2, «Bala», en 6 m. 12 s.; 3, «Ralos», en 6 m. 30 s.

Clasificación segunda serie: 1, J. Sánchez, 10 kms. en 5 m. 54 s. 6/10, á 101,520 kms. por hora; 2, «Bala», en 6 m. 2 s. 4/10.

Clasificación final por suma de puntos de las dos series para la adjudicación de la copa Llardent: 1, J. Sánchez, 1 más 1 igual 2 puntos. 2, «Bala», 2 más 2 igual 4 puntos.

Sexta prueba para motos 500 c. c. (libre).

En virtud de averías sufridas por varios inscritos en los entrenamientos y haber manifestado otros sus deseos de reservarse para la participación más completa en los grandes premios que el Real Moto Club de Cataluña hace correr el próximo domingo sobre el circuito de Levante, esta prueba se aplazó, reduciéndose momentáneamente á una demostración del conocido piloto J. A. Orús con su «Motosacoche».

Tiempo empleado por J. A. Orús (Motosacoche) sobre los 10 kilómetros: 5 m. 13 s., á 113,200 por hora. (Vuelta más rápida en 58 s., á 124,138 kms. por hora, mejor tiempo de motos de la jornada.)

Séptima prueba para sidecars (libre).

Clasificación: 1, «Uetam», 10 kms. en 6 m. 44 s., á 89 kms. por hora; 2, M. Ll. V., en 7 m. 15 s. 6/10; 3, A. Alá, en 7 m. 54 s. 4/10.

Octava prueba para ciclocars.

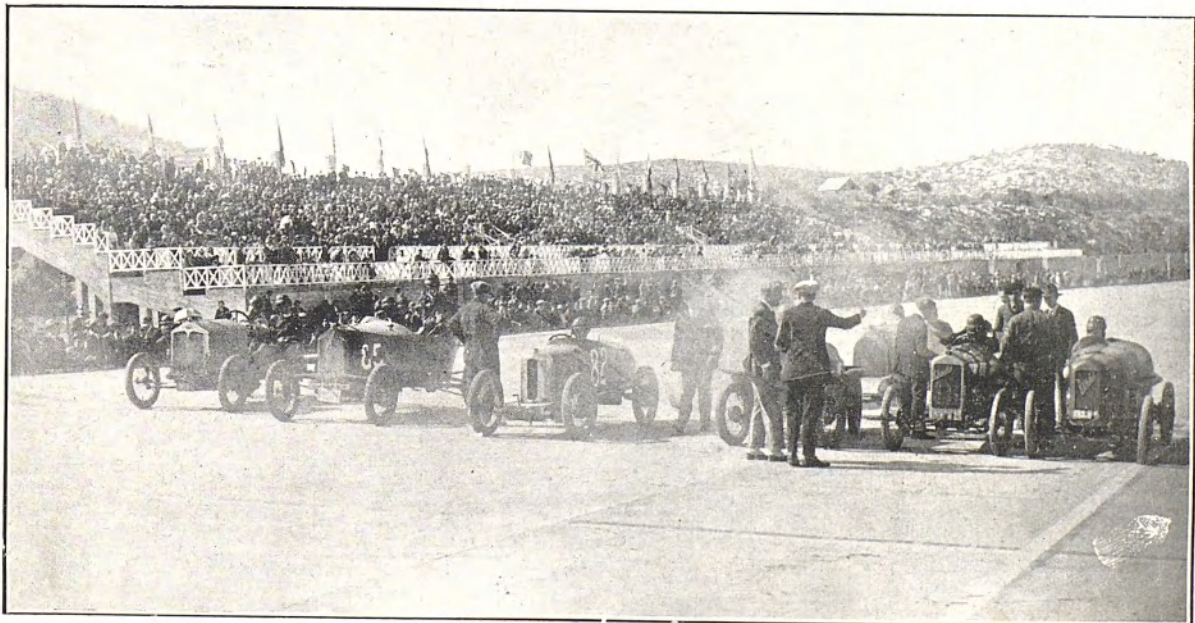
Clasificación conjunta: 1, R. Balletbó, en 5 m. 36 s. 6/10, á 108,600 kms. por hora; 2, J. Palazón, en 5 m. 51 s. 4/10; 3, I. Puntí,

en 6 m. 2 s. 8/10; 4, J. Garriga, en 6 m. 27 s. 4/10; 5, M. Pagés, en 7 m. 11 s.; 6, «Ally», en 7 m. 12 s. 8/10; 7, R. Ravetllat, en 7 m. 48 s. 2/10.

Novena prueba handicap motos.

Clasificación: 1, J. Janer, en 10 m. 0 s. 8/10; tiempo real, 9 m. 16 s. 8/10; 2, J. Sánchez, en 10 m. 12 s. (Scratch); tiempo real, 5 m. 33 s., á 108,600 kilómetros por hora; 3, «Bala», en 11 m. 16 s.; tiempo real, 7 m. 25 s.; 4, A. Hervás, en 11 m. 31 s. 8/10; tiempo real, 9 m. 5 s.; 5, F. Parladé, en 11 m. 30 s. 8/10; tiempo real, 11 m. 4 s.; 6, P. Atserá; 7, «Gimbat», en 11 minutos 31 s. 8/10; tiempo real, 8 m. 41 s. 8/10.

La jornada del autódromo ha sido, en suma, un triunfo deportivo y de público.



Los participantes con autociclos alineados mientras los jueces ultiman los preparativos de marcha

FOTS. GASPAR

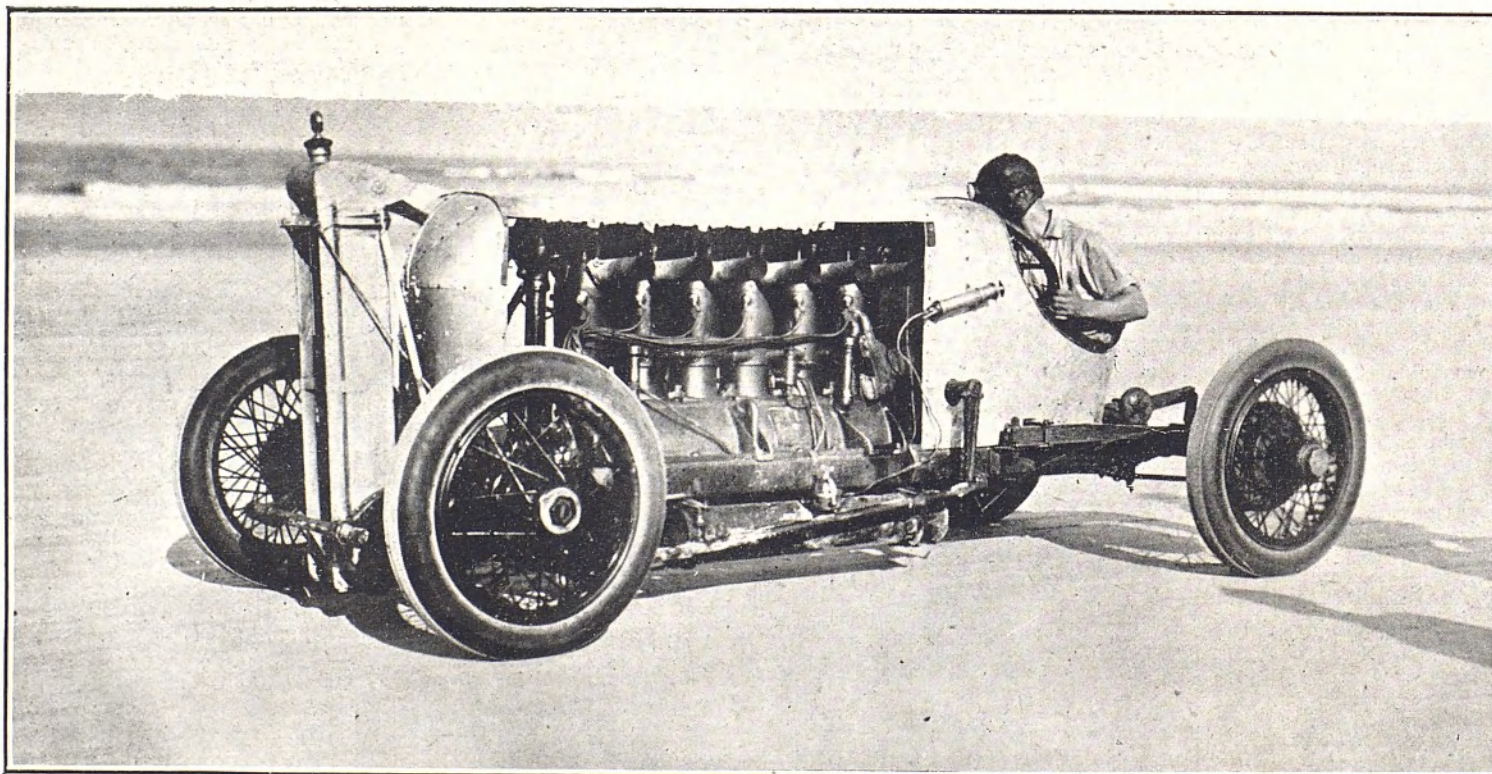


Vista general de la exposición automovilista londinense recientemente inaugurada en el Olympia, á la que concurren casi todas las marcas continentales y las más importantes de Norteamérica

AUTOMOVILISMO INDUSTRIAL Y DEPORTIVO

El Salón del Automóvil londinense y el bólido americano más formidable construido

LA Exposición automovilista londinense inaugurada en el Olympia, tiene este año más importancia que nunca por la ausencia de otras manifestaciones caracterizadas de la misma índole que no han organizado los países continentales donde la industria es próspera. Publicamos en esta plana la fotografía del monstruoso bólido que Murray Cribbs ha terminado, con objeto de batir el record mundial de velocidad en kilómetro lanzado que desde 1922 pertenece á Sig Haugdahl. Esta máquina tiene 6 cilindros, 260 HP., y el joven Cribbs ha afirmado que pasará de las 200 millas por hora, á cuyo fin ya ha comenzado sus entrenamientos en la playa de Daytona.



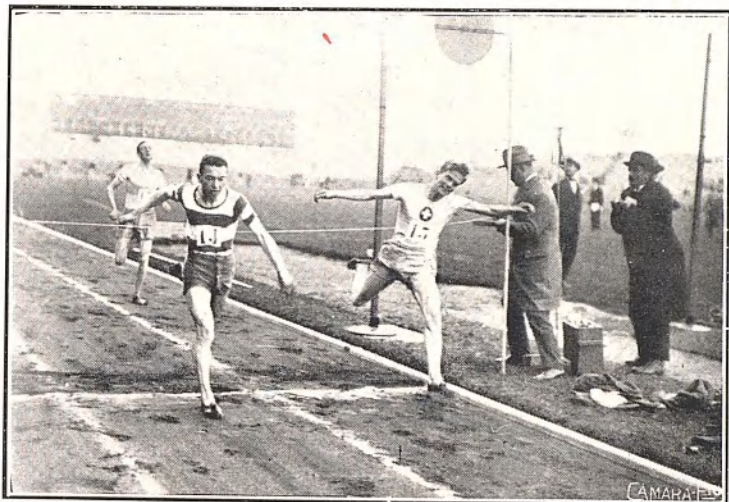
El último monstruo automovilista construido por el norteamericano Murray Cribbs, con el que espera batir el record del mundo de velocidad del kilómetro lanzado en playa que detenta Haugdahl desde 1922, con 180 millas por hora.—FOTS. AGENCIA GRÁFICA

ACTUALIDAD DEPORTIVA FRANCESA

Atletismo, rugby y ciclismo

En el hermoso estadio de Colombes se celebró un meeting atlético, al que concurrieron los ases extranjeros más notables.

Entre todas las pruebas, la carrera de 5.000 metros fué la más emocionante, ganada por Eklof en 15 m. 6 s. 1/5, seguido del crack francés Guillemot.



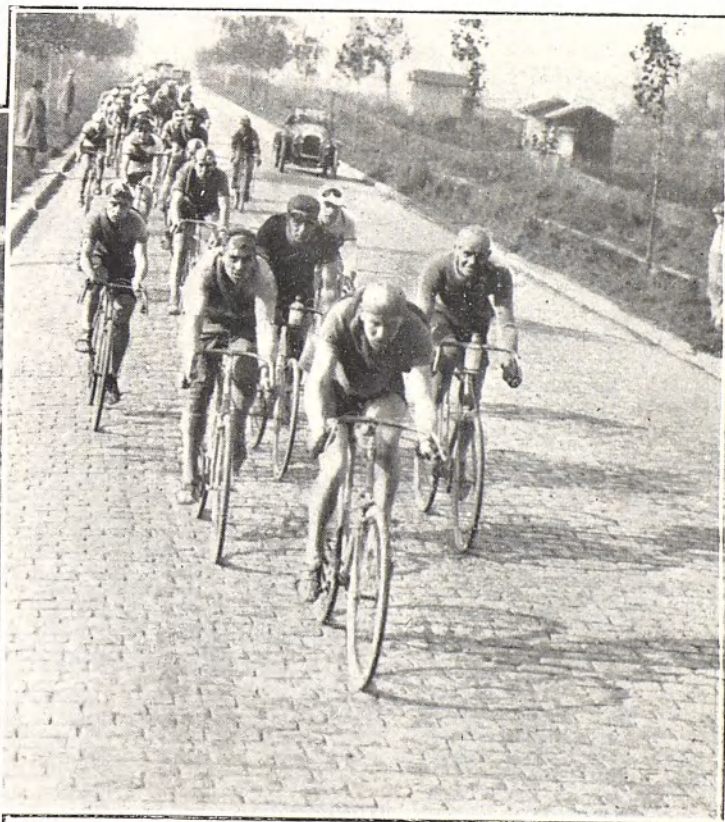
El francés Baraton llegando vencedor á la meta en los 1.000 metros, batiendo escasamente al suizo Martin

Los mil metros dieron ocasión á una llegada impresionante, en la que Baraton batió al suizo Martin por un pecho. El match de foot-ball rugby para la Copa de Francia, llevó á Colombes más de treinta mil

Un momento de la carrera de 5.000 metros, Premio Jean Bouin, ganada por el atleta sueco Eklof, á la llegada á la meta en el estadio de Colombes



Una melée durante el match eliminatorio de rugby de la Copa de Francia, en Colombes, en el que el C. A. S. G. batió al Carcassonne por ocho puntos á cinco



En plena ruta: los ciclistas que han disputado el Gran Premio de «La Pedal», ganado por Robert Georges, en la carretera FOTS. AVECILLA Y FERMA

espectadores, que siguieron interesadísimos la lucha, en la que venció la Société Générale.

El gran premio del periódico «La Pedal» reunió á los mejores routiers, entre todos los cuales Robert Georges obtuvo la victoria absoluta de la prueba, que constaba de cuatro etapas.

FIGURAS DEL PUGILISMO NACIONAL

PAULINO UZCÚDUN HA VENCIDO AL FRANCÉS BARRICK EN EL ÚLTIMO MATCH QUE CELEBRARÁ POR AHORA EN LA PENÍNSULA

SE marcha Paulino de España por una larga temporada, en busca de más ancho campo para sus puños invencibles.

Aunque la excursión á Norteamérica nos pareciese indispensable, el momento se nos antoja prematuro. En el Continente quedan varias figuras de su peso—Person, Van der Ver—que hubieran debido subir al ring frente á Uzcú dun; y precisamente el campeón germano Breinstraetter, cuyo combate está concertado en Berlín para Diciembre, nos parece uno de los más difíciles de su carrera, que en Europa tiene que dar por final la solución del pleito con Spalla.

La exhibición frente al francés Barrick nos produjo una extraña impresión; pero, si hemos de ser sinceros, mirando al *coin* de Descamps, se nos figura que el audaz manager tiene la culpa de todo.

El marino es un hombre decidido, valiente, pero inferior á Uzcú dun. Mientras los puños del de Regil parecen golpes de martillo-pilón, los de Barrick semejan ensayos de un carpintero de quince años. La diferencia es de tanto bulto, que aunque en algún momento la iniciativa fuera del galo, la fortaleza del ex leñador no sufrió quebranto en ningún momento.

Pero los discursos de Descamps sí que podía notarse cómo influían en Paulino. De tal modo que, después de llevar dos rounds con desventaja (el tercero y cuarto) y tras



Paulino, levemente empujado, pone bajo uno de sus brazos á Ruiz, el campeón de España de los pesos plumas, y con el otro abarca al hermano de Ruiz

FGF. GAS. AR

¿Ud me pregunta Sr. qué pienso del boxeo? Bueno que es el mar completo de todos los Sports y su entonamiento excesivamente duro y fatigoso tanto que muchas veces es solo la perspectiva de la gloria la que nos anima en los momentos de desfallecimiento. Pero mi confianza en mi buena estrella y en los consejos de mi profesor Sr. Descamps me impulsan á continuar el rudo camino para llegar á ser un campeón digno de mi país.

Paulino Uzcú dun

Autógrafo de Paulino Uzcú dun en el que expresa la opinión acerca del boxeo y sus esperanzas de llegar á ser un gran campeón mundial

uno de trabajo, el vasco partió en tromba contra el rival que nunca ha sido puesto *k. o.* (ni lo será si continúa con la táctica de darse por vencido), y los dos crochets le enviaron knock-down por cinco y nueve segundos, respectivamente; prefiriendo levantar la mano, declarándose en inferioridad, á esperar el castigo que ya se mascaba en la densa humareda del Circo, y que debía enviarle, no se sabe por cuánto tiempo, á la región de los sueños.

Evidentemente, Barrick es un hombre inteligente; pero Descamps lo es más, y en sus manos, Paulino, más dócil que un corderillo, pierde la personalidad y se convierte en el instrumento fidelísimo de su manager.

Paulino tiene opinión propia acerca del noble arte, y, aunque con trabajo, ha querido escribirla para los lectores de AIRE LIBRE. Creemos que este rasgo del campeón español será apreciado de los aficionados, que leerán con especial interés las cuartillas que nos ha mandado el de Regil, y que, por nuestra parte, hemos querido reproducir tal cual él nos las ha entregado. Eso sí, hemos quedado formalmente en escribirle á París la impresión que del público recibíamos por la lectura de su primer breve artículo.

Valencia tiene ya su boxeador. Alós puede ser un gran pugilista.

Nótese que decimos *puede*, porque en la actualidad tiene que formarse, y ello no es empresa fácil. Necesita de director, y el asunto es muy complicado para que nos permitamos darle consejos.

Sólo queremos decir que tras su presentación, y después de la grata impresión causada, debe proceder con cautela: del momento actual depende para él *ser ó no ser*.

J. D.

FÉMINA, EXCURSIONISTA INTRÉPIDA UNA MUJER ENTRE LAS NIEVES ETERNAS DEL HIMALAYA

No somos partidarios del feminismo en general, y en el deporte, en particular, creemos que la mujer tiene un lugar marcado, en el que desplegar sus aptitudes, sin perder la gracia y el encanto de su sexo; hemos de reconocer, sin embargo, que existen excepciones dignas de admiración, y algunas de respeto. Mujeres han existido que han realizado proezas deportivas difícilmente igualadas por ningún hombre, y una de ellas es la que hoy vamos a recordar: la ascensión a los altos picos del Himalaya, efectuada en 1912 por una valiente viajera, mistress Bullock-Workman.

La expedición salió de Bombay en el mes de Abril, y la componían: William Hunter Workman, doctor en Ciencias y explorador atrevido; su esposa, Fanny Bullock-Workman, viajera intrépida y digna acompañante de su marido; Grant Peterkin, cartógrafo inglés, encargado de los trabajos topográficos; un indio, perteneciente al Servicio Catastral de la India inglesa; cuatro guías montañeses y un centenar de indios, porteadores del material y de las provisiones.

La primera etapa fué recorrida en ferrocarril, terminando en la estación de Rawal-Pindi, la última de la línea en dirección septentrional. Allí se requirió el servicio de arcaicas carretillas de dos ruedas, para franquear las 200 millas que habían de recorrer hasta llegar a Srinagar, población edificada en las márgenes del río Jehlums, y punto en el que realmente comenzaban las dificultades del viaje.

A la relativa comodidad de que hasta entonces habían disfrutado los expedicionarios, sucedió una penosa marcha de veintidós días a través de una región sin caminos ni sendas. Fué preciso, para acampar, desplegar las tiendas, que habían de ser durante cerca de cuatro meses únicos refugios de los viajeros.

En fines de Junio llegaban al primero de los puntos por donde se habían propuesto pasar, situado al este de los montes Karakoroms, en los linderos del Kashmir y del Turkestan chino.

Pronto empezaron las contrariedades. Llevaba la expedición 15 cabras y 25 carneros: aquéllas para ordeñarlas y aprovechar su leche, éstos para irlos sacrificando a medida de las necesidades; lo que hasta entonces no había sido preciso, pues en los lugares recorridos abundaban los pastos y era fácil el mantenimiento. Pero la hierba empezó a escasear, y al llegar a los 16.000 pies de altura se impuso la necesidad de abandonar el ganado. Contrariedad no pequeña y fuente de otras mayores y más continuas.

Robaban, efectivamente, los porteadores cuantas provisiones de boca les era posible, despilfarrando, además, con total imprevisión, las que á ellos se les daba; escondían el producto de sus raterías con la idea de refocilarse más tarde á sus anchas; y alguno hubo que, no contento con esto, desapareció con el fruto de su latrocinio. Hecho significativo y que puede dar idea de la robustez de naturaleza de los indios, creída generalmente muy escasa. Todos los porteadores recibieron zapatos de cuero al partir la expedición; pues bien, preferían marchar descalzos, incluso por la nieve de los glaciares, para no estropear su calzado, y conservarlo nuevo al volver á sus casas, sin que dieran muestras de molestia.

Hay que recordar la extensión y el desarrollo prodigioso de la gran cordillera asiática. Alcanza una longitud de 2.200 kilómetros y una anchura de 300; es decir, que cubre en totalidad una superficie 20 por 100 mayor que la de España. Crestas nevadas; laberintos formidables de altísimos picos rocosos; abismos de miles de pies, completamente inexplorados y en su mayoría desconocidos; glaciares gigantescos, forman uno de los conjuntos más imponentes que es dado contemplar al hombre. El monte Blanco, el más alto de Europa, tiene 4.810 metros; el monte Everest, el más alto del Himalaya, alcanza la elevación prodigiosa de 8.840 metros, y algunos de sus glaciares tienen más de 80 kilómetros de extensión, cuando el mayor de los Alpes no tiene sino 23 kilómetros.

El trabajo más importante de la expedición consistía en la exploración y delimitación cartográfica del «Gran Siachen» ó «Glaciar Rosa», y duró seis semanas. Fué un trabajo que debió enorgullecerles, si pensamos que el Glaciar Rosa tiene una longitud de 75 kilómetros y una anchura que varía entre dos y cuatro kilómetros.

Es al mismo tiempo uno de los más difíciles de explorar; sólo tiene acceso por un puente, cerca de Baltistan. Partiendo de este lugar hay que marchar á través de ventisqueros y precipicios, hasta llegar al desfiladero de Bilaphond, situado á una altitud de 5.600 metros.

Durante cinco semanas los exploradores acamparon en lugares situados entre los 4.900 y los 5.600 metros de altura, haciendo constante uso del teodolito, y efectuando la triangulación de unos cuarenta picos no clasificados hasta entonces. Un grupo de ellos, reunidos en forma que recuerda un brazado de flores, recibió el nombre de «Grupo Jorge V», y uno de sus picos, el de «Reina María».

Hasta entonces, y á pesar de las dificultades y los obstáculos con que la Naturaleza defendía el acceso á sus propiedades, los trabajos habían

sido más penosos que desgraciados. Pronto el Himalaya había de cobrar en vidas la violación de sus hasta entonces desconocidas soledades. La primera víctima fué uno de los porteadores, cargado de provisiones, que acompañaba á los encargados de realizar un trabajo topográfico. Dos de ellos se habían arriesgado sobre una superficie helada, de aparente resistencia; un crujido del piso les advirtió del peligro; pero, en el azoramiento propio del momento, uno resbaló, perdió pie y fué á caer en un torrente helado. Dada la voz de auxilio por su compañero, pudo el desgraciado ser arrancado á la furiosa avalancha de témpanos que recorrían en precipitada carrera al abismo; pero el frío, enemigo mortal, le privó de la vida durante el tiempo que se tardó en efectuar los trabajos de salvamento. Era la primera víctima del glaciar, y, desgraciadamente, no había de ser la última. Mistress Bullock-Workman, ausente del campamento cuando tuvo lugar la desgracia, fué informada al siguiente día, y señaló generosamente una pensión á la familia del muerto, única manifestación de simpatía de su corazón femenino posible en aquellas circunstancias. Los días que siguieron fueron, en general, helados. Pero este adjetivo debe tomarse en sentido muy relativo, dada la situación del lugar en que se aplicaba. El viento penetraba en las tiendas y descargaron algunas tormentas de nieve.

Ejemplo de virilidad (perdónesenos la frase) y de ánimo fué la conducta de la valiente mujer durante aquellas contrariedades. Los resultados obtenidos compensaban los esfuerzos, y ella misma, escribiendo el relato de su viaje, decía:

«A pesar de todo, el panorama del «Gran Siachen» es uno de los más imponentes y grandiosos que se puedan imaginar; su contemplación hace olvidar los padecimientos sufridos. Desde el punto en que nos instalamos, nuestra vista abarcaba 50 kilómetros de glaciares, tendidos a nuestros pies. Más allá, destacándose vigorosamente, las cimas rosadas de los montes se elevaban á 25.000 pies de altura. Hubiéramos querido escalar el pico K-3, que tiene 7.740 metros y es uno de los más importantes del glaciar; pero no nos fué posible. Aunque lo bordeamos durante larga distancia, no pudimos ascender por ningún punto: una muralla de granito rosa nos cerraba todos los caminos.

«La tarea de descubrir las fuentes del Glaciar fué también interesantísima. Pudimos encontrar una, la fuente norte, que está en la divisoria de las cuencas del Indus y los ríos del Turkestan. El paso está situado á los 6.400 metros, y se divisa desde allí todas las montañas del Turkestan chino. Desde nuestro campamento, instalado á los 5.500 metros de altura, cerca de la extremidad norte del Glaciar Rosa, divisábamos con claridad los picos del grupo Jorge V.

«Otro desfiladero descubrimos en aquellos días, el de «Siala», que conduce al glaciar Kabery, ya explorado por nosotros anteriormente. También visitamos los glaciares Masherbrum y Shergigang, y el de Bilaphond, que comunica con el Glaciar Rosa por un estrecho desfiladero situado á los 5.600 metros. Cerca de este desfiladero está el pico de Tawitz, que tiene 6.400 metros, y al que subimos los primeros mis guías, y yo, en Julio de 1912.

«Recorriendo el glaciar Bilaphond estuvimos á punto de morir aplastados por una avalancha, cuando estábamos tomando fotografías. Por milagrosa casualidad no nos arrastró; los bloques de hielo pasaron á pocos metros de nosotros con fragor enorme, y aunque nuestra emoción fué grandísima, pudimos conservar la tranquilidad suficiente para darnos cuenta de lo difícil que sería volvernos á encontrar en situación análoga, y... tomé, sin pérdida de tiempo, cuantas fotografías me fué posible.»

No podemos por menos de inclinarnos al leer las declaraciones de mistress Bullock-Workman. Cercada de peligros, aislada del mundo civilizado, encontrándose en constante trance de muerte, llega un momento en que ve llegar su fin de manera trágica. Por una milagrosa casualidad, como ella misma dice, la muerte desvía su guadaña, que no llega á tocarla. Y la admirable mujer, en vez de temblar y correr á reunirse con los suyos, á los que emocionará con el relato del peligro corrido, toma fotografías de las fases del suceso que pudo costarle la vida.

Convengamos, para mayor confusión de nuestro sexo, que hay mujeres capaces de dar tres y raya á muchos hombres en cuanto á valentía, serenidad y arrojo, cualidades todas propias del varón, y que sabríamos muy mal parados de una comparación. ¡Menos mal que hay pocas mujeres tan «hombres» como la esposa de este celebrado doctor Workman!



Mrs. Bullock-Workman, la intrépida heroína de esta expedición

LO QUE DICEN LAS CURIOSAS ESTADÍSTICAS EL AUTOMÓVIL EN TODO EL MUNDO

A todo señor, todo honor», dice el viejo refrán; por lo tanto, vamos a empezar por los Estados Unidos.

El 1.º de Enero de 1925 acusaban las Estadísticas oficiales, para la República estrellada, 15.525.733 coches y 2.200.774 camiones, ó sea un total de 17.726.507 vehículos (sin contar 154.902 motocicletas) para una población de 112.078.611 habitantes, correspondiendo, por lo tanto, á un vehículo automóvil para 6,31 habitantes como término medio. En realidad, esta proporción varía de 2,96 (California) á 15,55 (Estados de Alabama). El reparto es bastante desigual, y basta con hacer observar que los nuevos Estados, los más «automovilizados», tienen para ellos solos más de la mitad (53 por 100, aproximadamente) del total.

Es conveniente hacer notar que si el número de autos (coches y camiones) aumenta constantemente (más de 2.400.000 unidades en 1924), el número de motocicletas disminuye también constantemente; en 1919 había en los Estados Unidos 240.000 motos; en fines de 1924 no había más que 154.900, ó sea 35 por 100 de disminución, mientras que en este mismo período el número de autos y de camiones se elevaba á más de 10 millones, muy por encima de 100 por 100.

La producción americana en 1924 ha consistido en 3.144.503 coches, 358.266 camiones y 43.000 motocicletas. Esta producción ha sido consumida en su mayoría por el mercado interior: 2.413.849 inscripciones nuevas, más los vehículos viejos en desuso. Las exportaciones americanas alcanzan igualmente cifras muy considerables: 151.375 coches y 27.347 camiones, debiendo añadir 142.346 vehículos de marcas americanas armados en los talleres de montaje establecidos en Inglaterra, Dinamarca, España, África del Sur, Suecia, Bélgica, Francia, Brasil, República Argentina y Chile.

Para terminar con América, hablemos ahora del Canadá, pues es sabido lo estrechamente unida que está la industria canadiense con la de los Estados Unidos, hasta el punto de que las Estadísticas americanas reúnen casi siempre las cifras de Estados Unidos y Canadá. La producción canadiense en 1924 ha sido de 117.179 coches y de 17.130 camiones á principios de 1925; el *Dominión* tenía 573.175 coches, 63.314 camiones y 8.104 motocicletas. Las exportaciones han ascendido á 43.884 coches y 12.772 camiones. Las cifras de exportación puramente americanas

(E. U. A.) de 1924 acusan un aumento con relación á los años anteriores, aún con 1923, mientras que, por el contrario, las del Canadá disminuyen. Esto obedece á que coches y camiones canadienses son enviados con preferencia hacia los países del Imperio británico (aprovechando las ventajas aduaneras imperiales), por lo que en el transcurso de estos últimos años, y particularmente en 1923, los más fuertes constructores americanos han instalado en África del Sur ó en Australia talleres de montaje, y de este modo quedaba suprimida la exportación canadiense de coches completamente acabados á estos mercados. Las cifras canadienses relativas á sus talleres vuelve á encontrarse bajo la rúbrica «fuerzas sueltas».

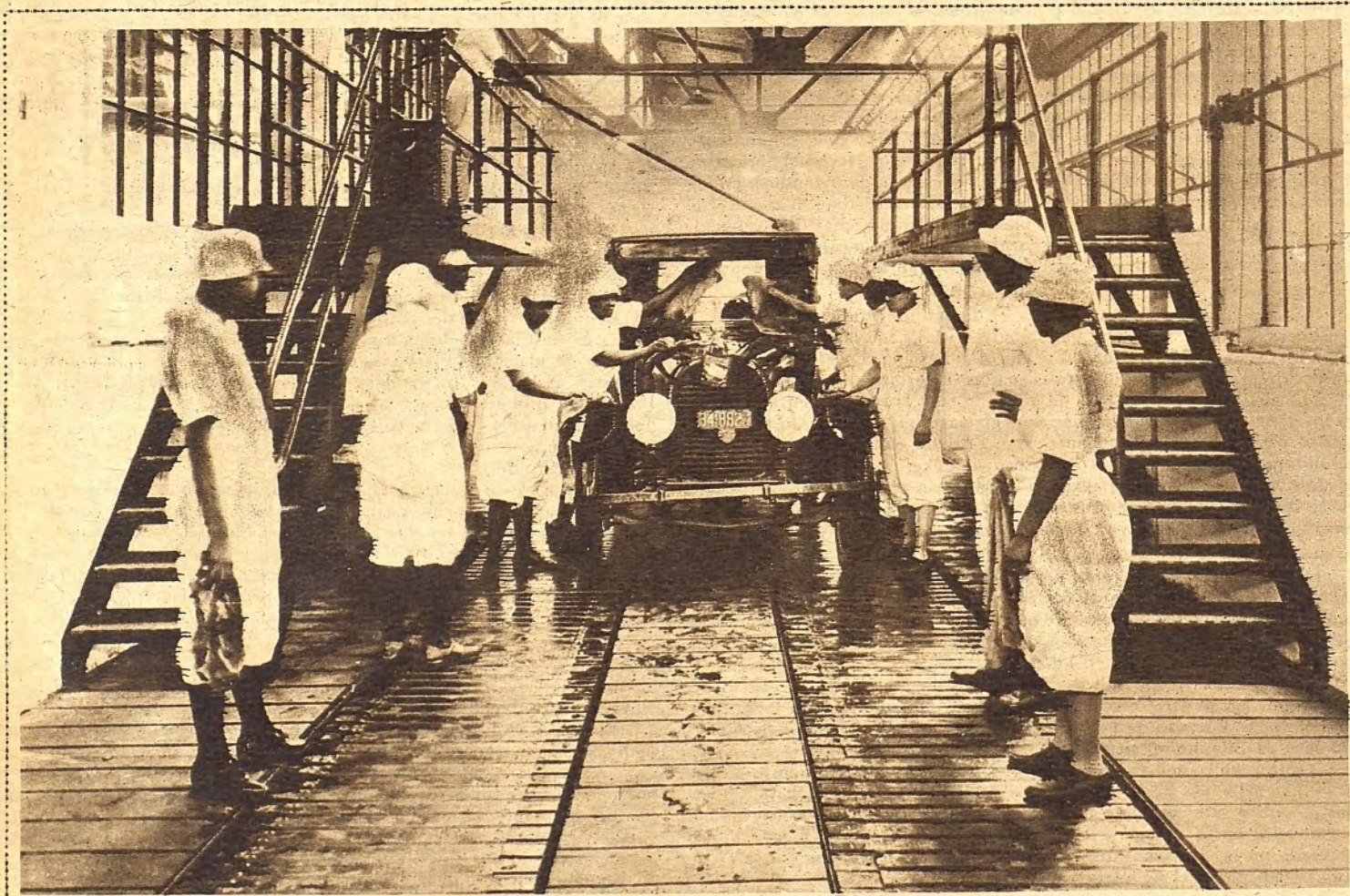
Los principales países compradores de coches americanos (comprendiendo los canadienses) han sido en 1924 Australia (57.750), Argentina (14.600), Nueva Zelanda (14.900), Reino Unido (13.500), África del Sur (11.900), México (10.100), Cuba (9.500), India Inglesa (9.000), Japón (7.700), España (6.375), Uruguay (5.750). 10.500 coches y camiones aproximadamente exportados de Estados Unidos al Canadá.

Esto es en América. ¿Y en Europa?

Entre los países productores de coches y camiones, Francia ocupa el primer lugar, con un total aproximado de 170.000 en 1924, de los cuales 120.000 quedaron en el mercado francés, exportándose 47.000.

Las estadísticas oficiales de que actualmente disponemos no cubren más que los nueve primeros meses de 1924, y durante este período la Unión Belgo-Luxemburguesa ha importado de Francia 5.903 coches y 380 camiones; el Reino Unido 5.565 y 307 camiones; España, 4.062 coches y 375 camiones; Alemania (no comprendido el territorio del Sarre), 3.849 coches y 284 camiones; Argelia, 3.248 coches y 299 camiones; Suiza, 1.956 coches y 607 camiones, y el territorio del Sarre, 1.275 coches y 319 camiones.

A Francia sigue la Gran Bretaña. No hay relaciones oficiales de la producción automovilista en dicho país; pero se puede estimar esta producción en 1924, 97.000 coches y 10.000 camiones (sin contar las cifras á que alcanza la de los talleres Ford de Manchester: 14.000 coches, 16.000 camionetas y 1.000 tractores). Sobre esta cantidad, 9.700 coches, 1.524 camiones, 2.474 chasis, han sido exportados durante los once primeros



Las mujeres trabajan activamente en las fábricas norteamericanas. He aquí el taller de acabado de un gran establecimiento, donde un grupo de obreras limpian escrupulosamente el coche recién concluido y dispuesto para hacer las últimas pruebas

meses, á saber: Irlanda, 2.961 coches y 609 camiones; Australia, 1.980 coches, 113 camiones y 1.398 chasis; Bélgica, 93 coches, 8 camiones y 11 chasis; la India inglesa, 853 coches y 306 camiones, etc.

Teniendo en cuenta la producción de los talleres Ford, de Amberes, Bélgica viene inmediatamente después con 32.000 coches y camiones; sigue Italia con 25.000 coches, de los cuales 16.000 han sido exportados en 1924, y Alemania termina la lista de grandes productores con 20.000 coches, de los cuales también 2.300 habrían sido vendidos al Extranjero (1.500 coches y 800 camiones).

Veamos ahora el reparto de vehículos automóviles en el mundo entero. Las cifras relativas á las motocicletas se indican de memoria:

América (con las Antillas), 16.260.829 coches, 2.290.284 camiones y 156.472 motos.

Europa, 1.406.429 coches, 640.780 camiones y 809.110 motos.

Oceanía, 255.649 coches, 33.237 camiones y 72.151 motos.

Asia (comprendiendo Sonda, Malasia y Filipinas), 141.401 coches, 21.274 camiones y 30.380 motos.

África, 82.745 coches, 14.152 camiones y 10.351 motos.

Completaremos nuestro estudio dando las cifras relativas á los diferentes países:

Recordemos primeramente que á principios de 1925 había en los Estados Unidos 15.525.733 coches y 2.200.774 camiones (más 154.902 motocicletas), ó sea un vehículo automóvil (no comprendidas las motos) por 6,31 habitantes.

En el Canadá, en la misma fecha había 573.175 coches y 63.314 camiones (más 8.104 motos), correspondiendo, aproximadamente, un vehículo para cada 11 habitantes.

Tienen más de 100.000 autos y camiones (se pone cada vez el número de habitantes que corresponden á cada vehículo, comprendidas las motos; las cifras relativas á estas últimas se dan de memoria):

La Gran Bretaña, 446.387 coches, 331.824 camiones (55), más 457.298 motos.

Francia, 459.011 coches, 114.956 camiones (70), más 102.416 motos. Alemania, 148.300 coches, 68.000 camiones (280), más 118.000 motos. Australia, 185.000 coches, 20.000 camiones (30), más 50.000 motos. Argentina, 110.000 coches, 10.000 camiones (60), más 2.500 motos.

Otros siete países tienen entre 50.000 y 100.000 coches y camiones. Italia, 90.000; España, 70.000; Bélgica, 65.000 (un automóvil para cada 115 habitantes); la India inglesa, 63.500; Suecia, 63.000; Nueva Zelanda, 60.600; África del Sur, 51.500. Once países cuentan de 20.000 á 50.000 coches; nueve, de 10.000 á 20.000; doce, de 5.000 á 1.000; veintiocho, de 1.000 á 5.000, y cuarenta, de 0 á 1.000. El último de la lista está en la República de Liberia (África), con 6 coches y 5 camiones. El Congo belga cuenta, por su parte, un total de 325 autos y camiones.

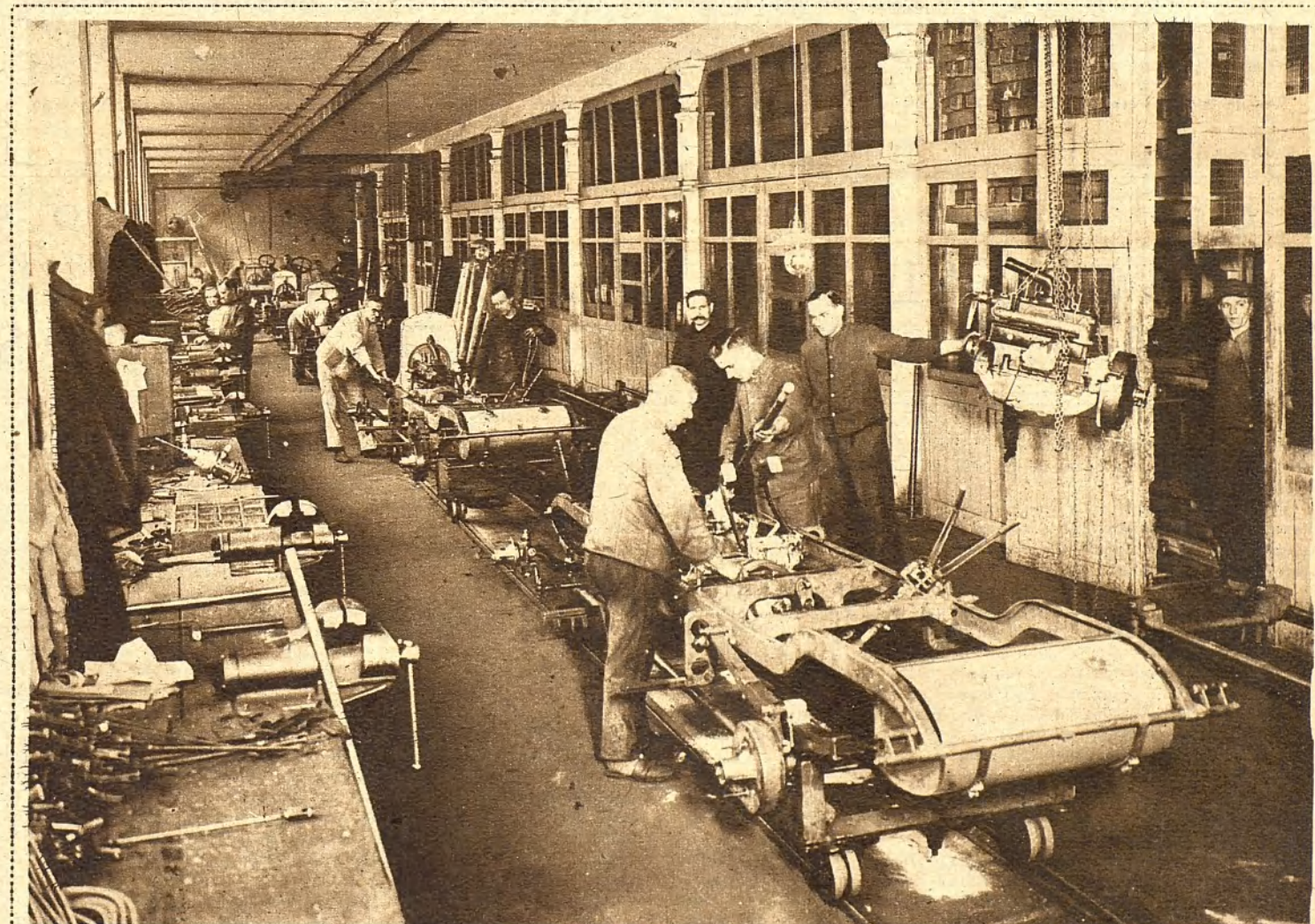
Como se ve fácilmente por esta breve enumeración, hay aún mucho camino que recorrer en la mayoría de los países antes de llegar siquiera á la producción canadiense de un vehículo automóvil para cada 11 habitantes. Nuestra vieja Europa es capaz todavía de consumir algunos millones de coches. ¿Por qué no ha de hacerlo? Los americanos parecen no conocer el famoso «punto de saturación» para su mercado nacional. Sin embargo, parece molestarles aminorar todavía la costa de California, por ejemplo, 1 auto para cada 3 habitantes. Por lo visto, no hay

quien no tenga su coche, no siendo los niños; pero nuestros amigos del otro lado del Atlántico tienen fe; consideran, con mucha razón, el coche y el camión como productores de riqueza, y, por consiguiente, de una capacidad de expansión tal que si el punto de saturación ha de llegar algún día, ese día está aún muy lejos. Admirémosle la solidez de este optimismo; moderémosle un poco, si queremos, ya que hay que tener en cuenta la diferencia de las situaciones respectivas del viejo y el nuevo mundo; pero tengamos, cuando menos, la convicción de que aún hay plazas vacantes por aquí para un número considerable de vehículos automóviles.

R. D. L.



DE VENTA EN LOS PRINCIPALES GARAGES Y TIENDAS DE ACCESORIOS



El taller de montaje de motores en una fábrica alemana. Suspendidos de fuertes cadenas, los bloques caen sobre el chasis, al que quedan inmediatamente sujetos
FOT. AGENCIA GRÁFICA



Los jinetes del Derby acuático, en lucha enconada y tenaz, avanzan vertiginosos en sus especiales cabalgaduras para conseguir el primer puesto en la lejana y codiciada meta

LOS DEPORTES ACUÁTICOS LA ACTUALIDAD DEPORTIVA MARÍ- TIMA EN LOS ESTADOS UNIDOS

EN las postrimerías del verano, los aficionados á los deportes marítimos se apresuran á gozar de las bellezas que proporcionan las aguas del mar.

País los Estados Unidos donde el culto á los deportes ha alcanzado el grado máximo, á todos los ejercicios físicos se les presta una atención preferente; pero en especial los marítimos gozan de un esplendor inusitado en todas las clases sociales.

Y así vemos que frecuentemente se celebran, en los diferentes Estados de la Unión, grandes concursos de natación, donde participan los ases mundiales más destacados, y reñidísimas regatas de toda clase de embarcaciones, á las que acuden las tripulaciones de vela y de remo más célebres del viejo y nuevo mundo.

España también tuvo su apogeo en sus aficiones por las cosas marítimas, y rara era la población de nuestro dilatado litoral que no contara con una sociedad dedicada al fomento de las regatas, como igualmente no se concebía un programa de festejos sin el correspondiente número que se desarrollara en las aguas del mar.

Hoy, exceptuando algunas playas nortañas, que en el revuelto Cantábrico celebran alguna que otra competición marítima, las demás apenas si dan señales de vida.

No hace muchos años aún, Málaga, Alicante, Cádiz, Barcelona, Cartagena y Algeciras contaban con muy buenos clubs de regatas, y anualmente congregaban en sus puertos numerosísimas embarcaciones, tripuladas por hombres avezados en el manejo de los remos; que en reñida lucha procuraban por todos los medios conquistar para sus clubs las palmas de la victoria.

Málaga, especialmente, y por su proximidad á la playa gibraltareña,

siempre se ha distinguido por su afición á los deportes marítimos; y no hace mucho se han celebrado, en su hermosa y amplia bahía, unas interesantísimas regatas, donde las tripulaciones malacitanas consiguieron un resonante triunfo sobre las del Calpe Rowing Club, de Gibraltar, famosas estas últimas en todo aquel litoral.

Las demás poblaciones arriba citadas también tuvieron su época de auge en los deportes acuáticos, principalmente Cádiz en los tiempos de los Carranza, los Peman, los Viesca y los Genovés; pero hoy las corrientes modernas empujan á las juventudes á los deportes terrestres, y el fútbol, el rugby, el tenis, el golf, las carreras pedestres, el boxeo, el ciclismo, la aviación y el automovilismo arrastran á las multitudes y acaparan el interés y la expectación de los hombres del mañana.

Y es conveniente no olvidar los beneficios que á nuestro organismo proporciona el cultivo de los deportes marítimos.

Zamacois, el culto escritor, dice «que los hombres nacieron con el miedo al mar en el corazón. El coloso de las inquietudes infinitas y de los rumores y matices innumerables, les entumecía el ánimo, y probablemente durante varias centurias nadie intentó explorar el enigma del monstruo. ¿Para qué, pensarían, si tras él no habrá nada? Lo consideraban eviterno, como á los dioses máximos de la Mitología; y más adelante, cuando algunos, temerariamente, se lanzaron á su conquista y no volvieron, la Humanidad supuso que el océano—la fiera del lomo noche y día vibrante—les había devorado. Y ese miedo ha llegado á nosotros; el pueblo todavía recela del mar; lo ve proceloso, inseguro, erizado de peligros tremendos, y cuando alguien se embarca, sus amigos, si son devotos, rezan por él.»

Admirablemente expresado por el gran Zamacois, por ese exquisito

psicólogo que tan bien sabe bucear en el alma de los pueblos, sus palabras justifican plenamente el desvío que aún demostramos á todas las cuestiones de mar adentro.

Los deportes marítimos, aparte de ser de los más higiénicos, y así lo proclaman las autoridades médicas en las modernas terapéuticas, son, además, muy populares en todos los países del mundo; pero muy especialmente en Inglaterra y los Estados Unidos.

Muy frecuentemente, y para que nos sirvan de estímulo, publicamos en esta revista curiosas informaciones gráficas que así lo patentizan, todas ellas demostrativas de esa preferencia que conceden á cuanto se relaciona con los deportes acuáticos.



HEMEROTECA
MUNICIPAL

MADRID

Y como complemento á esta información, creemos de interés los siguientes datos, relacionados con los deportes acuáticos.

Las regatas marítimas ó fluviales se clasifican en series, atendiendo á su número de remos, dimensiones y tonelaje de las embarcaciones.

Holanda fué el primer país que tomó un verdadero interés por el fomento del yachting, y de allí pasó á Inglaterra, donde se fundó el Cork Harbour Water Club, que fué el primer club marítimo del mundo que implantó oficialmente la carrera de yates.

La más famosa de las regatas mundiales es la de la American Cup, que fué fundada por la reina Victoria de Inglaterra, con el nombre de Copa de la Reina, y se celebró por primera vez en Cowes, pequeño pueblo de la isla de Wight, en el año 1851, ganando el citado trofeo los americanos. Desde esta fecha, los ingleses hacen titánicos esfuerzos para re-

cuperar esta copa, y en los años 1870, 71, 76, 81, 85, 86, 87, 93, 95, 97, 1901 y 1903 se verificaron reñidísimas competiciones entre embarcaciones de ambos países, de las que siempre resultaron vencedores los americanos.

La de 1901, especialmente, la lucha entre el yate americano *Columbia*, del capitán Carlos Barr, y el inglés *Shamrock II*, de Tomás Lipton, logró despertar interés mundial, como igualmente la que se corrió en 1920, después de la guerra, entre el *Shamrock IV* y el *Resolute*, resultando victoriosos siempre los americanos, por lo que continúan siendo poseedores del trofeo instituido por la reina Victoria de Inglaterra.

Y, por último, creemos de interés para nuestros lectores recordar las regatas mundiales más conocidas en nuestra época.

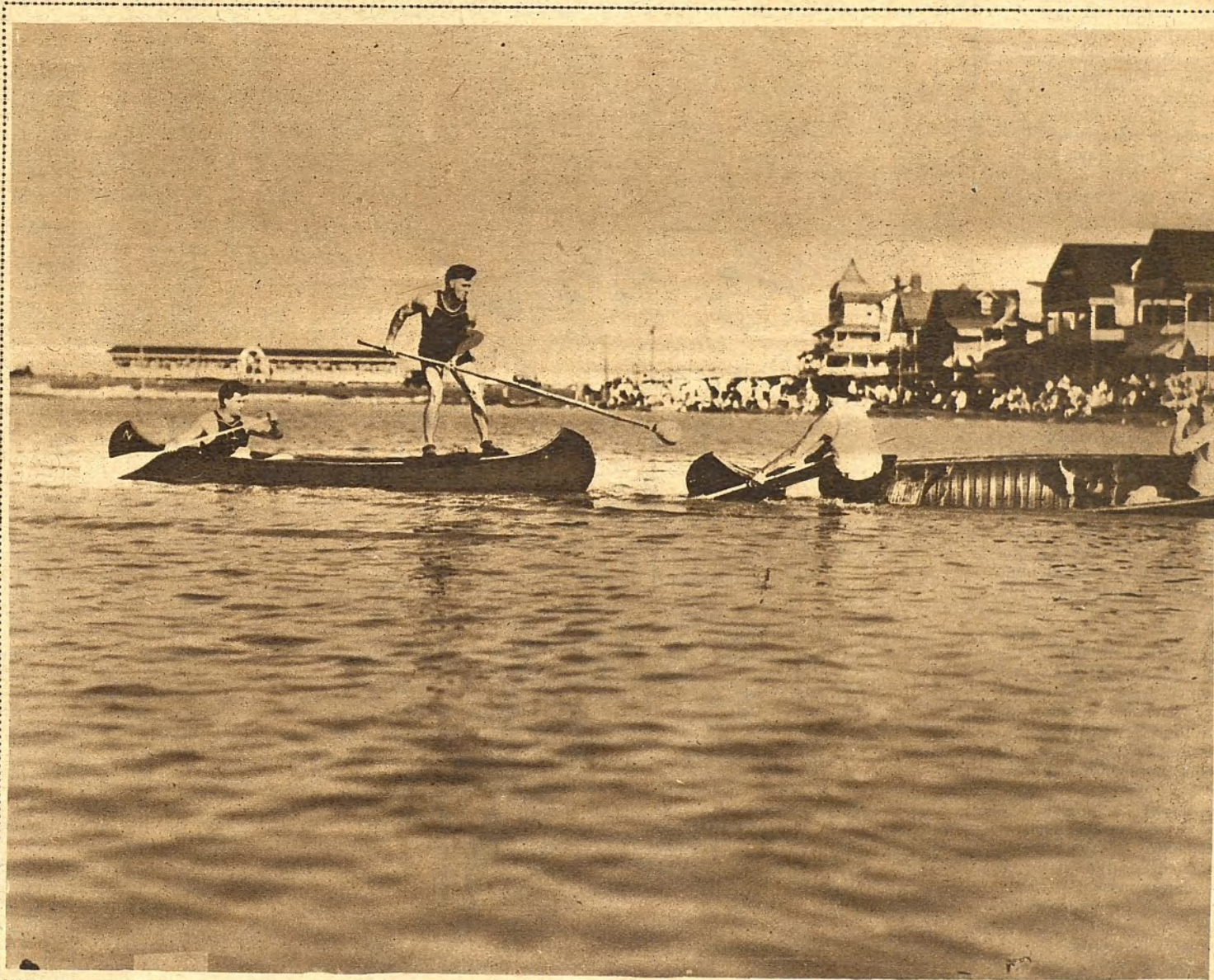
En las de remo, merecen anotarse las de Neuilly, St. James y Niza, en Francia; las de Putney, Oxford, Cambridge y Henley, en Inglaterra; las de Francfort, Ems y Berlín, en Alemania; y las de Viena, en Austria.

Respecto á las de vela, las más principales son: las de Niza, Argenteuil y El Havre, en Francia; las de Cowes y Glasgow, en Inglaterra; las de Berlín, Hamburgo, Kiel, Bremen y Koenigsberg, en Alemania; las de Ostende, en Bélgica; las de Copenhague, en Dinamarca; y las de Estocolmo, en Suecia.

España, país eminentemente marítimo, no figura todavía en esta relación oficial, aún cuando creemos merecedoras de tal honor nuestras antiguas regatas norteñas de traineras, tan antiguas y tan emocionantes, y en las que sus tripulaciones demuestran un dominio absoluto del timón y de los remos.

Contamos que los aires renovadores de fuera nos harán salir de nuestra indiferencia en este ramo de los deportes, y que en años sucesivos registraremos una saludable reacción en nuestras plazas portuarias, que deben fomentar la creación de sociedades para el desarrollo de la afición por los deportes marítimos, tomando como modelo para tal objeto algunas que funcionan, con notable aprovechamiento, en Santander, San Sebastián y Bilbao.

José RECIO DIAZ



Momento de la llegada á la meta de la canoa del Club Dúo, en el Campeonato Nacional de embarcaciones de esta clase, celebrado últimamente en Filadelfia

EL DEPORTE EN BROMA UN NADADOR EN SECO

Un poco tarde era para que don Gumersindo Florete, honrado tendero de comestibles, se dedicara á cualquiera deporte violento que no fuera el de la discusión acerca del *Niño de la Palma*, ó de si en el tute debe salirse de sota. El había dejado que su tripa adquiriese el desarrollo que había tenido por conveniente, y su única preocupación hasta entonces sólo fué la de que el cajón de la tienda estuviera lo más lleno posible.

—A mí no me vengáis con chirigotas de que el patalear á una pelota es diversión, ó que el correr para hacer la competencia al tranvía es de una sanidad que atufa. Lo divertido y lo sano es sacar 20 kilos de garbanzos de donde sólo hay 15, y que una bacalada aparente que tiene el largo de Madrid á El Escorial. ¿Estamos?

—Sí, papá—le contestaban sus hijas, jóvenes ya entregadas á la moda—; estamos haciendo el ridículo, porque nos da vergüenza confesar á nuestras relaciones que tenemos un padre como tú.

—Oye, mocosa: ¿qué tengo yo como padre para que te avergüences, ni siquiera que discutas 45 gramos de mi personalidad?

—Que eres más antideportivo que una noche de diciembre. A nosotras nos gustaría que fueses campeón de algo.

—Ya lo soy.

—¿Tú?

—Sí, de comer aceitunas. Es un deporte como otro cualquiera y más nutritivo que muchos.

—Pero eso no se puede confesar á los que nos preguntan por un deporte serio. El otro día nos hablaba de eso Juanito Perules, y nos vimos confusas.

—Y ese Perules ¿qué hace?

—Nada.

—Ya, es un vago.

—Queremos decir que, como deporte, practica la natación.

El pobre Florete se encontraba con esa lucha en el seno de la familia, y tenía que llevarla tan resignadamente como si de pronto se hubiera encontrado un gusano dentro de cada una de las lentejas que tenía almacenadas en la tienda, considerando que los deportes son asimismo gusanos que corroe a la sociedad, obligándola á sudar más de la cuenta.

Pero como el hombre propone y la familia, cuando ésta es femenina, dispone, resultó que antes de emprender el veraneo los de Florete, el jefe y cabeza de la familia se vió obligado á escoger un deporte, con el cual su reputación de hombre á la moderna quedase completamente á salvo de las chirigotas que sobre él pudieran caer.

—Ya comprenderás, papá, que una playa no es la trastienda de casa.

—Desgraciadamente para la playa, hijitas, porque allí no encontra-

réis un buen jamón, ni en los botes que veáis habrá conservas.

—Pero hay que ser deportista.

—Lo seré; no tengáis cuidado.

Efectivamente; desde el primer día de llegada, y apenas se hubieron acercado al mar, se vió á don Gumersindo ostentando un traje marino que era todo un poema. Ver al tendero y quedar convencido de que aquello era un viejo lobo de mar, era todo uno. Las niñas quedaron plenamente satisfechas del aspecto exterior del que las había dado el ser... el ser bañistas aquella temporada; pero temblaban ante la idea de que alguien quisiera enterarse más al detalle del deportismo marino de su ventrudo papá.

Este respiraba contento, y por la playa hacía un papel verdaderamente brillante, recibiendo los plácemes y la admiración de todos los concurrentes al húmedo sitio.

—De modo, señor Florete, que para usted el agua.

—Según; unas veces el agua y otras el vino.

—Queremos decir como elemento de deporte, y suponemos que antes de que nos abandonen ustedes tendremos el gusto de verle haciendo alguna de sus proezas favoritas. Porque usted debe de haber hecho proezas.

—¡Phs!, algunas. En cierta ocasión recibí una partida de higos podridos, cuya venta se presentaba difícil; pues bien: me las arreglé de tal manera que...

—Papá—interrumpió rápidamente una de las niñas—: aquello que se ve allí es una vela, ¿verdad?

—Una sola no la distinguió; si fuera un paquete entero.

Como es natural, los deseos de aquellos que querían ver á Florete luchando con las olas no eran satisfechos, porque éste, cuando se veía apurado, invocaba haberse llevado de Madrid un reuma superior que le impedía coger humedades, que si no...

Hubo, por fin, un señor serio que, dudando de las aficiones del tendero, le llevó un día aparte y le dijo:

—Amigo Florete: vamos á hablar como hombres. Yo dudo que usted haya tomado parte en concursos de natación ó en campeonatos de regatas.

—¡Ah!, pues no lo dude—afirmó el buen señor, pensando en el disgusto que daría á sus hijas si se achicaba.

—¿De modo que usted ha regateado?

—Mucho.

—¿En el Mediterráneo ó en el Cantábrico?

—Detrás del mostrador. Pues si yo no hubiera regateado, ¿cree usted que tendría dinero para veranear?

PEPE DE-PORTES

DIBUJO DE SANCHÁ



—Papá, aquello que se ve allí es una vela, ¿verdad?
—Una sola no la distinguió; si fuera un paquete entero.

LA TRIUNFANTE MARCA
STUDEBAKER

BRILLA EN EL AUTOMOVILISMO MODERNO
COMO ASTRO DE PRIMERA MAGNITUD

Representación general para España:
Stevenson, Romagosa y Compañía
VALENCIA, 295. BARCELONA
Agencia Región Centro:
J. A. de Landaluze.—Madrid
Distribuidor Región Sur:
Vicente de la Aceña.—Sevilla

ESCOPETAS FINAS
DE
PRECISIÓN Y CAZA
PARA TIRO DE PICHÓN



E I B A R

Víctor Sarasqueta

Proveedor y fabricante de
S. M. el Rey Don Alfonso XIII y
de S. A. la Infanta Doña Isabel

¡DEPORTISTAS!

Si queréis curar vuestras lesiones, fracturas, luxaciones, esguinces, artritis, etc., acudid con la prescripción del médico a
GABINETE DE MASAJE TERAPÉUTICO
Calle de las Huertas, número 37
Tarifa especial económica a los deportistas.—HUERTAS, 37

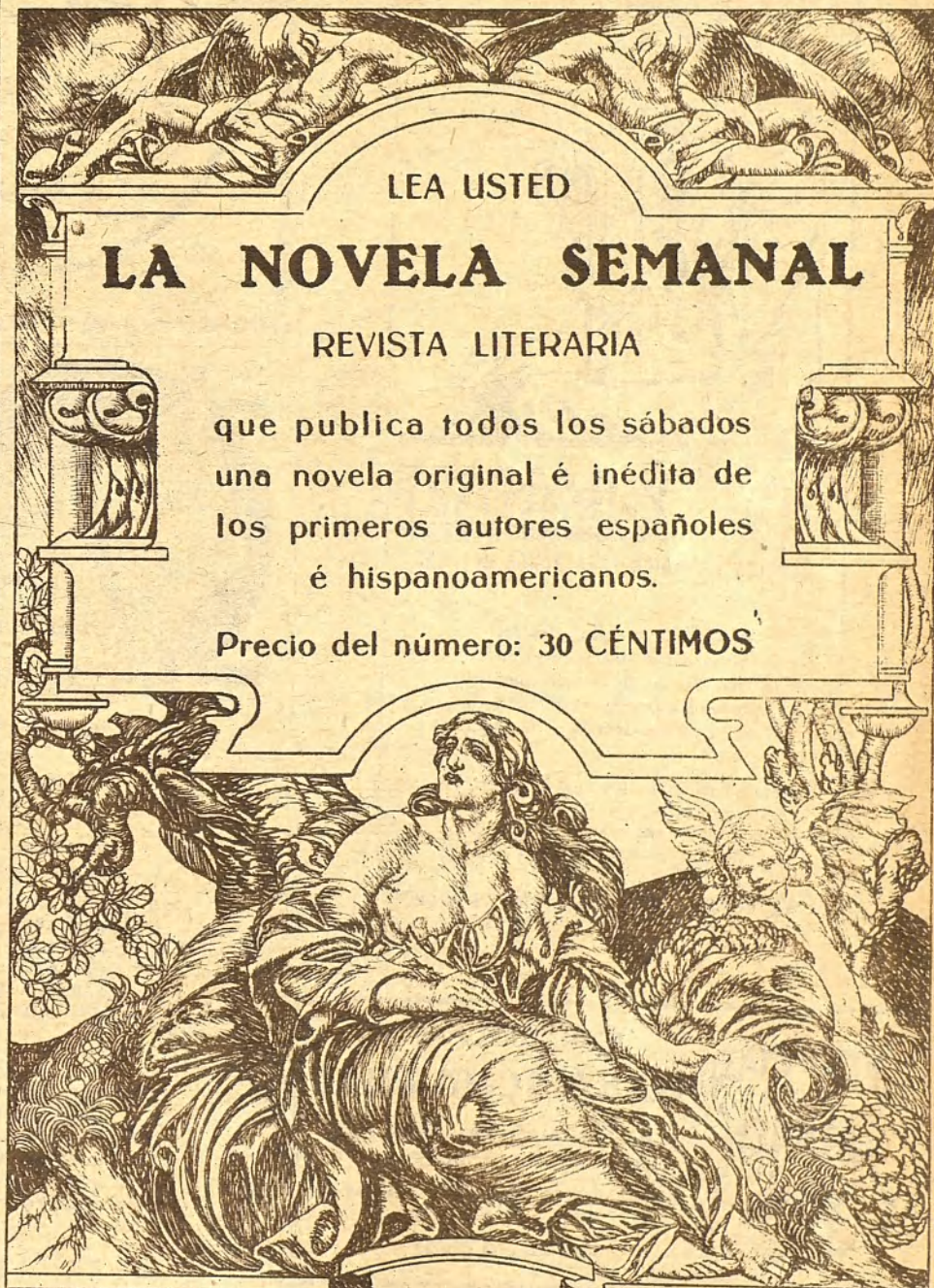
LEA USTED

LA NOVELA SEMANAL

REVISTA LITERARIA

que publica todos los sábados
una novela original é inédita de
los primeros autores españoles
é hispanoamericanos.

Precio del número: 30 CÉNTIMOS



LEA USTED ESTA SEMANA
EL LENGUAJE DE LOS OJOS
POR
JUAN GUIXÉ

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

ROLDAN

Camisería Encajes
Ropa blanca
Equipos para novias
Bordados
Canastillas

FUENCARRAL, 85
Teléfono 35-90 M.
MADRID

RADIÓGENO

Medicamento tónico
RECONSTITUYENTE
Lo más activo.
Laboratorio Marín
Gondomar, 2.—CÓRDOBA
Venta en Farmacias

TRIUMPH

LA MEJOR
MOTO
INGLESA

Nuevo modelo de 494 cc., con tres velocidades, embrague, puesta en marcha y transmisión por cadenas. Precio muy económico.
BICICLETAS A PLAZOS
PASEO DE RECOLETOS, 14.—MADRID



GEMELOS A PRESIÓN PARA PUÑOS BLANDOS

Son los que usan los elegantes y las personas amantes de lo práctico. Combinan el más exquisito buen gusto con el mecanismo más sólido, sencillo y cómodo

Pida a su camiserero los nuevos modelos para diario, sport o etiqueta. Pero advierta que no hay garantía de que sean los legítimos, si no llevan la marca "KUM-A-PART"

"EL RESORTE QUE DURA TODA LA VIDA"



EN VENTA
CASA SCHILLING

MADRID—BARCELONA—VALENCIA
GRAN VÍA, 8 FERNANDO, 23 PAZ, 13

y todas las principales Armerías de España y América.
Catálogos gratis.

ALFONSO
FOTÓGRAFO
FUENCARRAL, 6
MADRID

TINTAS
LITOGRAFICAS Y TIPOGRAFICA de
Pedro Closas

ARTICULOS PARA LAS
ARTES GRAFICAS

Fábrica: Carretas, 66 al 70
Despacho, Unión 21, Barcelona

"GEORGIA"

Es un engrase
de alta calidad

Dpto. de España

S.A.E. Georgia Oil, Málaga

Lea el MUNDO GRÁFICO

Revista ilustrada

30 ctms. ejemplar
en toda España



COMPRE EL NÚMERO
CORRESPONDIENTE AL
PRESENTE MES

DE VENTA EN TODAS
LAS LIBRERÍAS, QUIOS-
COS Y PUESTOS DE
PERIÓDICOS

3 PESETAS
EJEMPLAR



FAMA

Servicios Técnicos de Publicidad
de la Agencia

"PUBLICITAS"

Ronda de San Pedro 11. pral. Barcelona.

Señor anunciante:

Tenemos a su disposición un ejemplar de «FAMA» ALBUM DE CAMPAÑAS DE PUBLICIDAD. Consta de 64 páginas impresas a dos tintas en papel couche, con cubiertas de cartulina Guarro impresas en rojo y oro. Las hojas son móviles para facilitar la adición de las que periódicamente iremos publicando.

En este artístico ALBUM figuran, agrupados por campañas, los anuncios más sugestivos insertados en la Prensa española durante el último lustro. Más que un resumen de la labor realizada por los SERVICIOS TECNICOS FAMA para los principales anunciantes de España, es un verdadero museo de anuncios de incalculable valor para toda persona interesada en asuntos de Publicidad.

Usted ha visto en la prensa los 500 originales que forman el album, pero cuando tenga ocasión de examinarlos en conjunto, impresos en buen papel, comprenderá que la Publicidad en España camina a pasos agigantados gracias al celo y voluntad de un pequeño grupo de hombres que a ella han dedicado todo lo que poseen y todo lo que valen

Este ALBUM lo enviamos gratuitamente a todos los anunciantes de España. Por el valor intrínseco del mismo y por no creerlo de interés para el público en general, habremos de agradecer a los comerciantes o industriales, que, siendo a la vez anunciantes, deseen poseer un ejemplar, que lo soliciten por medio de una carta escrita en su papel comercial y debidamente firmada.

De usted afectísimos atentos S. S.

q. e. s. m.

"FAMA"

Servicios Técnicos de Publicidad

J. M. Ruiz Naranjo
Director Técnico

GRÁFICO
strada
emplar
España

ERO
E AL
DAS
JIOS-
DE

idad

ona

MA
nas
de
son
ca-

por
la
un
COS
un
para

les
mi-
lera
dos
res
lo

los
smo
al.
es,
em-
en

ico



HELIOS

Artículos
de sport.

Pida esta marca

Anuncios PUBLICITAS

Ayuntamiento de Madrid

PRESUPUESTOS

PARA SU PRÓXIMA
TEMPORADA

Estudios y planes de publicidad

Para aumentar sus ventas, no ha de gastar más; ha de gastar bien

ESTÉ USTED SEGURO

de que por proceder sin análisis, ó por bondad de carácter que hace aceptar ofertas sin compulsar su posible eficacia, se despilfarran en anuncios sumas considerables. El hombre de negocios, agobiado por sus múltiples ocupaciones, no tiene tiempo para estudiar á fondo cómo anunciar bien sus productos y marcas. Procede por intuición y paga su inexperiencia en dinero.

Si preocupan á usted de modo absorbente sus problemas de producción, de compras y ventas, cambio, etc., no es necesario que distraiga su atención en los problemas de propaganda, siempre que tenga quien, con conocimiento de causa, piense y trabaje por usted.

Le ofrecemos nuestra experiencia de muchos años.

Numerosas casas muy importantes ponen fe en nuestros planes de publicidad, seguras de que sólo proponemos aquellos medios y aquella distribución que pueda producir rendimiento, según el artículo y el público que lo consuma.

Le aconsejaremos y le prepararemos su presupuesto GRATIS y sin compromiso alguno de su parte.

“PUBLICITAS”

AGENCIA INTERNACIONAL DE ANUNCIOS

MADRID:

Avenida Conde Peñalver, 13, entl.*

Apartado 911. — Teléfono 61-46 M.

Estudio «HELIOS»

BARCELONA:

Ronda de San Pedro, 11, principal

Apartado 228. — Teléfono 14-79 A.

Estudio «FAMA»