

AIRÉ LIBRE



REVISTA
ILUSTRADA
DE DEPORTES

El noruego Ikkoff, campeón del mundo de salto con pértiga,
haciendo una exhibición en el estadio de Colombes

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

HEMEROTECA
MUNICIPAL
MADRID



REVISTA SEMANAL
□ DEPORTIVA □



AÑO III □ NÚM. 100
10 de Noviembre de 1925



CUANDO al presente el gusto al boxeo parece haber prendido definitivamente en nuestra afición, resulta que todavía estamos retrasados con referencia á otros países eminentemente deportivos por lo que hace á la extensión del noble arte. La fotografía que publicamos reproduce el equipo femenino (no nos atrevemos á decir

HA ARRAIGADO PROFUNDAMENTE EN NORTEAMÉRICA EL CULTO FEMENINO AL NOBLE ARTE DEL BOXEO

en este caso la «curie») del profesor-empresario Williams, que tiene á su cargo varios campeones de las distintas categorías. Este pugilismo, femenino, que sería para nosotros un exotismo inconcebible, tiene fervientes adeptos en Norteamérica y goza cada vez de mayor caudal de sportswomen convencidas.

FOT. AGENCIA GRÁFICA



CRÓNICAS DE "AIRE LIBRE"



HACIA UNA HIGIENE DEPORTIVA LA CURA DE EJERCICIO

El doctor Boigey acaba de publicar un interesante artículo en el periódico profesional *La Presse Medicale*, artículo cuya doctrina debe ser conocida por los lectores de *AIRE LIBRE*. No para convertirse en zumbadores eruditos a la violeta, si para darse cuenta clara de cómo, al igual que educación física y deporte son cosas distintas, no cabe tampoco confundir deporte y cura de ejercicio.

El deporte no es otra cosa que una forma grata é higiénica de consumir el remanente de energía de que dispone el individuo. O lo que es lo mismo, un juego. Claro está que en el sentido más noblemente biológico de la palabra.

El ejercicio físico, cuando es ordenado y vigilado por un médico, representa el más poderoso modificador de la nutrición que poseemos. Mas ha de entenderse bien que ejercicio físico no quiere decir entregarse á una gimnasia acrobática, atlética ó deportiva, sino realizar la suma de movimientos simples necesarios para aumentar lentamente el metabolismo, siempre ateniéndose á las características de cada caso particular.

De ello se deduce que es necesaria, indispensable, la intervención del médico especializado. Si un señor ya maduro, gordiflón y fofó, emprende por sí propio la tarea de hacer ejercicio físico, es más que probable logre efectos contraproducentes, sobre todo en lo concerniente á la función cardíaca.

El éxito no está sino en realizar una aplicación especial del principio general que rige á la práctica toda de la Medicina: no hay enfermedades, sino enfermos.

El doctor Boigey sostiene que de cuarenta á cincuenta años los efectos son verdaderamente maravillosos, sobre todo en lo que concierne á las enfermedades de la nutrición y á las dolencias crónicas.

Entre las observaciones aducidas como ejemplo, figuran casos de trastornos de la nutrición por exceso de ahorro: obesidad, tendencia á la obesidad, gota, reumatismo crónico, litiasis biliar y úrica.

Trastornos de la nutrición por predominio de la desasimilación sobre la asimilación: débiles, pulmonares, anémicas, cloróticas...

Trastornos por atonía y ptosis del aparato gastrointestinal: congestiones hepáticas, estreñimiento, dispepsias, neurosis gástricas.

Atonía muscular general. Estados de depresión nerviosa sin alteración mental. Procesos pulmonares: enfisema, asma, congestión pulmonar crónica. Algunas enfermedades latentes del corazón.

Tales son las posibilidades de éxito. La seguridad de él requiere la intervención de un médico que dosifique el ejercicio. Realizado por la iniciativa del enfermo ó de persona no técnica, pueden originarse graves accidentes del corazón, los vasos, los riñones ó el sistema nervioso.

La cura por el ejercicio no se limita á la edad madura. En todas puede rendir beneficio, especialmente en la infancia. Esa pobre infancia, ahora envenenada por el hechizo del balompié y del deporte precoz.

Los niños, débiles, enfermizos, pobres en energía, obtienen grandes ventajas de la cura de ejercicio físico.

Su salvación está en el cumplimiento de tres condiciones:

- a) Alimentación copiosa y sana.
- b) Aire puro, respirado día y noche.
- c) Vida tranquila, jugando juegos adaptados á su edad.

Finalmente, los convalecientes, en general, logran efectos prodigiosos.

Quizá se me acuse de no ser más explícito, de escamotear ejemplos demostradores de en qué consiste una cura de ejercicio; pero lo hice conscientemente, por miedo á los espontáneos, capaces de entregarse á su fantasía sin otra norma que los datos consignados en el artículo.

Lo interesante era advertir al lector de que así como educación física y deporte constituyen términos distintos, deporte y cura por el ejercicio tampoco son la misma cosa.

El deporte no debe ser diversión sino de personas sanas. La enfermedad no supone privación de ejercicio físico, y si ejercicio físico regulado médicamente. Los términos de la cuestión no pueden ser más claros.

DOCTOR CÉSAR JUARROS

GENIO Y FIGURA... APRECIACIONES SOBRE LA TÉCNICA DEL ESPAÑOL Y DE SU EXPONENTE MÁS SIGNIFICADO: LA SELECCIÓN NACIONAL

No nos llevaría á la catástrofe el convertir en técnico á nuestro equipo nacional?, preguntaba días pasados el ilustre *Juan De, tista*.

Notorio acierto se descubría en su pregunta, que conducía á una contestación afirmativa.

Cada maestrillo tiene su librillo. Así, cada equipo nacional tiene su característica, producto natural del modo de ser de cada pueblo.

La furia española produjo desconcierto en Amberes, y llevó á nuestro fútbol á una desconocida categoría.

Era, se decía, efecto de la cosa ignorada. Había que corregir el procedimiento, porque después...

Y, sin embargo, después se ha seguido un camino semejante. Y sólo el juego de unos equipos latinos ha podido vencernos.

En la marcha triunfal de España puede decirse que únicamente hubo un alto. Fué en los Juegos olímpicos de París.

Que se haga examen de conciencia y que se vea si allí no se intentó convertir en científico á nuestro equipo.

No, no puede ser. Genio y figura...

Si al león se le quisiera conservar como rey de la selva utilizando únicamente la astucia de la hiena, ¿no perdería su majestuosidad, y con ello la realeza?

Se quiere cambiar la esencia, el modo de ser de nuestros internacionales. Vamos á concederlo. Pero habrá que cambiarla esencia, el modo de ser de todos los equipos españoles, porque esos internacionales, al volver á su club, han de hallar el lógico, el debido acoplamiento.

Y para cambiar la esencia, el modo de ser de los equipos españoles, es preciso cambiar la esencia de la raza.

Pero ¿es que no es útil nuestro fútbol manteniendo sus genuinas características?

Se atribuyen nuestros triunfos, por los que quieren transformar la esencia de nuestro fútbol, á la maravillosa, inigualable defensa de Zamora.

Si se registra, si se habla del goal obtenido, se procura empujearlo. ¡Sólo un goal!

Porque, sí, es preciso reconocer que Zamora es grandioso, es el verdadero *super* mundial. Pero sería de todo punto imposible que evitase el que le marcasen goals, si él sólo mereciese el honor de alternar con los internacionales *científicos* de otros países. Jugando en equipos, con parejas de backs magníficos, no ha podido impedir el que le marquen goals. Algo, pues, han de tener de mérito los defensas internacionales, los medios, que van anulando labor de ataque.

Ahora bien: esto será *cero* en contra nuestra; pero es el caso que los partidos internacionales terminan con la victoria de España. Esto es que no sólo se defiende, sino que se sabe atacar. Sin técnica, con esa endiablada furia ó lo que sea, que abate el poder de las fuerzas internacionales técnicas.

¿Un solo goal? Pero ¿cuántos ha marcado el técnico contrario? ¿Es que los matches internacionales terminan siempre con grandes diferencias? ¿Es que España no supo lograrlas?

Y no se atribuyan triunfos á desgracia. ¿Un goal marcado por desgracia del defensa? Perfectamente. ¿Por qué no se anotan los goals no marcados por desgracia del atacante?

Lo indudable es que España vence empleando su peculiar táctica.

¿Falta de técnica? ¿Y por qué ha de ser técnica la del contrario y no ha de ser la propia? Aquella será una técnica conveniente á su modo de ser racial. Esta otra es la conveniente á nuestro modo de ser.

Sí, hubo un medio ensayo, ensayos que hemos visto puestos en práctica en algunos clubs, y que nos han conducido á desastres.

Hasta ahora, cada vez que se gana, siempre se dice: Sí, pero en la siguiente.

Y, claro es, lo van diciendo tantas veces, que alguna vez han de acertar. Pero, por ahora, ningún país ha logrado reunir el brillante historial de España, siendo de los últimos países que se incorporaron al movimiento. Y la experiencia algo enseña.

JOSÉ MARÍA MATEOS

LAS FIGURAS DEL SIGLO ANTE EL DEPORTE

UNA ENTREVISTA CON EL DOCTOR FORNS, CATEDRÁTICO DE HIGIENE DE LA FACULTAD DE MEDICINA DE MADRID

DESDE Puerta Cerrada, en declive hacia el viejo Madrid, afluimos a la calle del Doctor Letamendi.

Una casona de luenga historia, tendida entre Segovia y Sacramento, es morada de D. Rafael Forn's, el sabio profesor de San Carlos. Como dosel, á la entrada del viejo caserón, una cartela reza:

Esta es la casa solar de Juan Vargas, al cual sirvió como criado el glorioso Santo Isidro.

Trasponemos el umbral. Una mujeruca de porte rústico, solícita y riente, cual fuera siglos atrás aquella piadosa doncella María de la Cabeza, nos orienta escaleras arriba al amplio estudio de nuestra «figura», el ilustre paisajista, sobre su cimentado prestigio médico, ó viceversa.

Nos habíamos acomodado frente á frente en sendas butacas, y cual un quejido retiniano como abrumado ante la fecunda labor pictórica que no perdona un trecho á los muros de la mansión:

—Don Rafael, una curiosidad numérica: ¿cuántas obras han salido de su pincel?

—¿Qué sé yo!...—tiene con un gesto indiferente, de magnate, para su tesoro.

Arriesgo, en confianza de exagerar la nota:

—¿Medio millar?...

—¡Oh, no!—rechaza—. Acaso pasen de mil—añade quedamente.

Y su rostro cetrino, de trazo sutil, al que asoman unas pupilas claras, de brillar febriciente, como insaciadas de horizonte, se llena con un gesto de incontentada satisfacción.

Empero, tengo esta pregunta:

—¿Está usted contento de su obra?

—Confiado—concierta como una queja, tal que la Gloria no le hubiese tendido aún la pasarela á sus dominios.

—Señáleme una de sus obras que tenga en más estima.

—Venga—me incita, hasta llegar al pie de una tabla inapreciable, un díptico, el santo matrimonio, Isidro Labrador y María de la Cabeza.

—¿Quiere usted ahora—luego de conseguir una nueva visión del multicolor de las paredes—charlemos algo de deportes?

Le tiendo una cuartilla:

—Una definición, un concepto...; en suma, unas líneas en armonía con el tema.

Sin un punto de vacilación, al tiempo de ir las trazando, me las transfería con voz de murmullo:

«El deporte es la inversión del exceso de energía física en una actividad alegre y placentera. Es el juego físico.»

Tuvo un alto para objetar:

—Este es el anverso. Y el reverso:

«La profesión deportiva es la negación del propio deporte. Es la esclavitud de la espontaneidad funcional. Es la mayor pena: el trabajo forzado.»

—¿Y usted no ha intervenido directamente en los deportes?

—Si andar es deporte—que lo es—, tengo por hábito valerme de mis piernas, aun para los sitios más lejanos. Otros deportes: practico, por ejemplo, el alpinismo, pero con un fin estético. Yo he subido, digamos, al pico de los picos de Europa para reflejar en una tela un jirón del paisaje.

—Y otro deporte—le recuerdo—, su cátedra al aire libre, en el jardín de la Facultad, bajo el palio de un árbol, contra el sol y el viento...

Pausé, y como de pronto:

—¿Qué concepto le merece la mujer en el deporte?

Esta réplica concisa, de un feminismo pleno:

—La mujer puede hacer todo lo que el hombre, todo; y además, para

garantir la continuidad de la raza, cumplir con ese trance doloroso que la ennoblece y santifica á nuestra mirada.

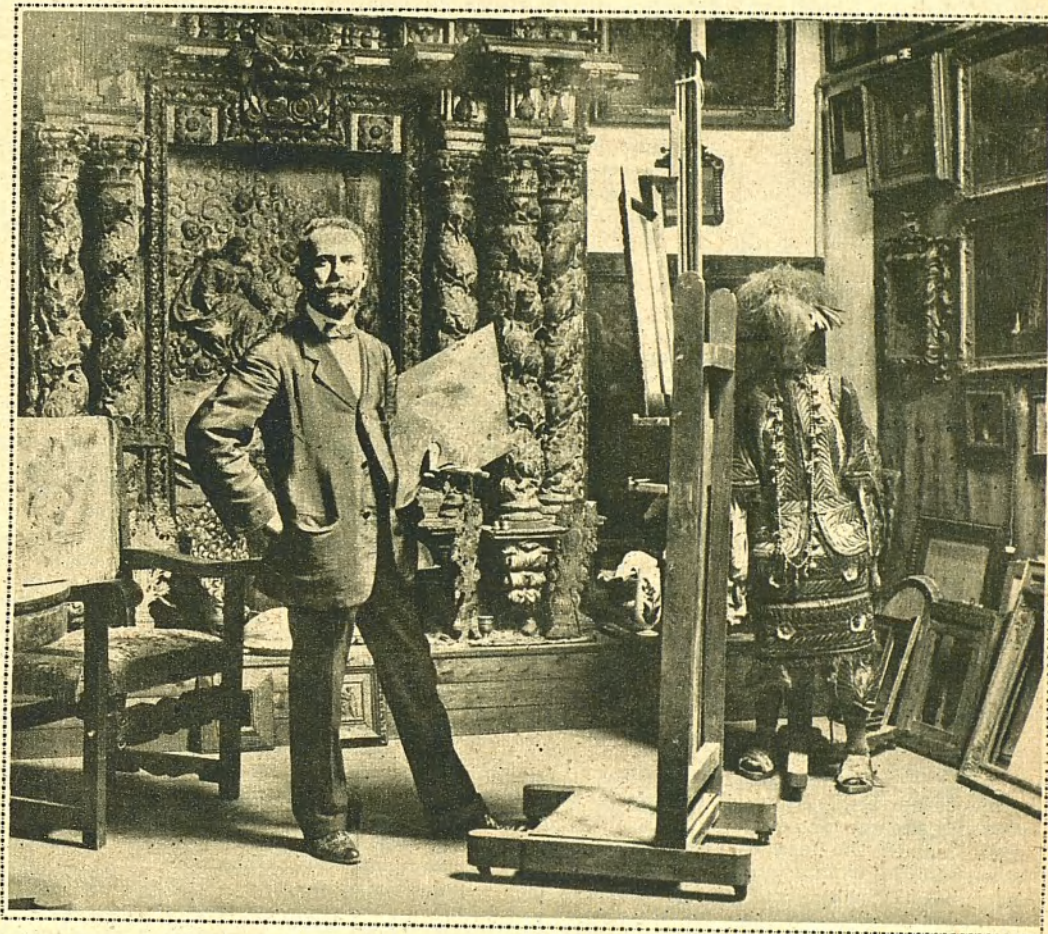
—¿Es usted partidario del duelo?

—Como ejercicio físico, como un juego cualquiera, sin otra trascendencia que su práctica en sí.

—¿El deporte arquetipo?...

—El juego de pelota á mano. Al creer, en desuso, desgraciadamente.

En esto le ofrezco un cigarrillo, que no acepta, y origina estas palabras:



El doctor Forn's, en su estudio, dedicado su predilecta afición: la pintura

—Fumo raramente y bebo contados los casos. De otro lado, soy el hombre que ingiere menos alimentos y, en proporción, produce más. Y en cuanto á reposo, tengo suficiente con tres ó cuatro horas cotidianas.

Se hace una pausa, con la que pienso en las varias interrogantes de interés sumo que pudiera lanzarle, si no temiese me remitiera á las páginas de su texto, ahora, en la fiebre y en el siglo de los deportes, indispensable en todos los Centros docentes.

Y para concluir, tras cambiar unos comentarios de temas ajenos, devalamos de nuevo al nuestro:

—Don Rafael: ¿quiere recordar algún hecho curioso de ambiente deportivo?

Y al instante:

—El horror que me inspiran aquellos espectáculos donde, á trueque, si se quiere, de conseguir una percepción estética, se sacrifica un ser humano. Cuando estudiante, interno en la ciudad condal, recuerdo asistí á un *jockey* con fractura de la columna vertebral. No se me despinta la cara de aquel desventurado niño, ni la indiferencia de su «amo» —con blasones, pero plebeyo—, como si hubiese sacrificado á su capricho el último corcel de su cuadra...

LORENZO RODERO

PERFILES DE LOS NAUTAS DEL AIRE EXTRANJEROS CÉLEBRES CALLIZO, EL PÁJARO HUMANO RECORDMAN MUNDIAL DE ALTURA, HA VOLADO HASTA TOCAR EL CIELO CON SU APARATO

Se ha enterado usted de la *performance* del americano Williams?—le dije á mi amigo, un *as* famoso en el mundo de las alas.

—¿Se refiere usted á esos 485 kilómetros-hora controlados oticiosamente en no sé qué aeródromo estadounidense?—repuso, oponiendo otra pregunta á la mía.

—Sí. ¿No le parece verdaderamente fantástica la velocidad alcanzada?—pedí.

El interrogado alzó los hombros sin responder. Luego, viendo que yo aguardaba sus palabras, decidióse á hablar.

—¿Qué quiere usted que le diga!... En aviación va íntimamente ligada la velocidad á la potencia; ó lo que es lo mismo: un motor de 500 HP. «dará» siempre más que uno de 400... Como en el espacio no hay obstáculos que requieran maniobras contrarias á la velocidad pura, á mayor fuerza motriz, mayor rendimiento. Así, pues, comprenderá usted que no me maraville extraordinariamente una hazaña que representa, más que otra cosa, lo que pueden un gran número de caballos-fuerza moviendo á un aparato de perfecta estabilización, dentro, y esto es de responder, de unas corrientes favorables de aire...

—Sin embargo—aventuré—, el piloto que logra...

Mi amigo abrió los ojos vivamente, para dulcificar en seguida su expresión con una sonrisa, y me atajó:

—El piloto, en las pruebas de velocidad en línea recta, no es más que un hombre puesto al servicio del motor; su misión consiste exclusivamente en lanzar á la máquina... Nada de esfuerzo cerebral, nada de lucimientos técnicos...

Hizo una brevísima pausa y lanzó esta afirmación terminante:

—Tal vez otros no piensen así; pero para mí tendrá siempre más mérito el primer *looping* de Pegoud, por ejemplo, que los 800 kilómetros por hora, suponiendo que tal velocidad sea lograda algún día.

Debía yo de estar muy asombrado, puesto que mi amigo continuó: —No ponga usted esa cara, que no es ninguna herejía lo que acaba de oír... ¿Sabe cuál es, en cambio, la proeza moderna que me entusiasmó no hace mucho, y que sigo admirando de todo corazón? Pues es la *performance* de Callizo, el hombre que detenta actualmente el *record* mundial de altura con su ascensión prodigiosa, increíble casi, á 12.066 metros...

Y cuando creí que iba á contarme, con la autoridad de su propia pericia en las cosas aéreas, las peripecias del hombre-pájaro cuya hazaña tanto le asombraba, ó que me aconsejaba:

—Entrevístese usted con Callizo; si no le conoce, yo se lo presentaré... Es un bordelés, con apellido español, simpatiquísimo. Oyéndole, tendrá usted ocasión de anotar detalles interesantes en extremo... Sobre todo, si tiene usted la suerte de encontrar en un día locuaz al hombre que más se ha distanciado de la corteza de la Tierra...

—Por Dios, no crea usted en todas esas falsas heroicidades que se me atribuyen por ahí... Yo no soy más que un pobre hombre que voló un poco más alto que los demás; en mi ascensión, que es lo que me ha dado algún renombre, no hubo nada dramático; ni me desvanecí, ni desentrañé los misterios de la legendaria jungla aérea, ni toqué «con la mano los cuernos de la Luna», como dijo en ripios muy bien medidos un exaltado poeta marsellés...

La faz morena del audaz Callizo está iluminada, mientras habla así, por una sonrisa franca y leal.

—Volar tan arriba—objetamos—será, no obstante, muy peligroso, ¿verdad?

—He aquí unas palabras que prueban que no es usted del oficio. Si á los profanos en aviación puede parecerles más seguro el vuelo á poca altura, en la práctica dista mucho de ser así. Cuanto más se eleve un aparato, mayor seguridad hay de navegación y más perfecta es la estabilidad... A un millar de metros de la Tierra, por ejemplo, se «tanguen» irremediablemente con cierta brusquedad, mientras que, á partir de los tres ó cuatro mil metros, el aparato no sufre balanceo alguno.

—Y eso ¿por qué?—inquiero.

—Muy sencillo, y tan sencillo como natural—explica Callizo—. A poca distancia de la tierra, la atmósfera se halla constantemente agitada por los remolinos que forman las masas de aire despedidas hacia arriba en su chocar continuo con los obstáculos que erizan la superficie de nuestro planeta. ¿Cómo escapar de semejante peligro? Pues tirando de la *manche á balai*, para que el aparato gane altura cuanto antes. Y una vez lejos de todas las corrientes, la navegación es ideal.

—Entonces, á doce mil metros de altura, estaría usted en el mismísimo edén...—objetamos.

La respuesta del gran aviador es humorística.

—Aunque es evidente que me hallaba en pleno cielo, le aseguro que mis sensaciones no eran, ciertamente, en aquellos instantes paradisíacas...

Luego, en serio, puntualiza:

—Mientras no se rebasan los seis mil metros, todo va normalmente;

mas de esta distancia para arriba, es decir, cuando uno atraviesa el *plafond*, el aire se enrarece, y al disminuir la cantidad de oxígeno transmitida al motor por cada golpe de pistón, la potencia motriz disminuye. Vaya como ejemplo demostrativo de lo que digo, el hecho de que un motor que á ras del suelo da una fuerza equivalente á 300 HP., apenas si da 100 á cinco mil metros de altura. Y aparte de esas dificultades con que tropieza la mecánica en los vuelos de elevación, hay las dificultades con que tropieza el organismo humano.

—¿Cómo venció usted á unas y á otras?

—Para normalizar el funcionamiento del motor recurrí al empleo del invento del eminente Rateau: el turbo-compresor, que es, como ya su nombre lo indica, una turbina accionada por el motor mismo, que comprime el oxígeno del aire exterior; en cuanto al problema de mi propia respiración, quedó resuelto con el empleo de una careta especial que me suministraba el oxígeno externo, también comprimido y, por lo tanto, respirable.

Callizo se detiene para observar, sin duda, el efecto de sus explicaciones. Las reanuda en seguida:

—Y no acaban las dificultades, con sus consiguientes complicaciones para salvarlas, en todo lo dicho hasta ahora. Hay, por encima de todo, el tormento corporal del frío; la temperatura de la atmósfera desciende, regularmente, un grado por 150 metros de ascensión; á seis mil metros nos hallamos, pues, con que la temperatura es inferior en 40 grados á la de la tierra... ¿Cómo defenderse contra tan horrible frío? Aunque los remedios conocidos son varios, yo utilicé, durante mi ascensión, el sistema de caloríferos alimentados por el gas del escape, amén de las famosas «ropas calientes», especie de traje cuyo tejido es una trama metálica calentada por la corriente graduable de una dinamo, dinamo que es forzoso llevar sobre las espaldas, ya que forma parte del «traje» en cuestión...

—¿Empleó usted mucho tiempo en llegar al punto máximo de su ascensión?

—Desde mi *decollage* hasta el momento en que las agujas del altímetro registrador marcaron los doce mil sesenta y seis metros, transcurrieron unas dos horas; el descenso duró unos cincuenta minutos.

—Tal vez sea indiscreta la pregunta, mas no puedo resistir la tentación de hacérsela: ¿cree usted que puede volarse más arriba de lo que usted lo ha hecho?

La demanda debe ser difícil de satisfacer, puesto que el gran piloto reflexiona largamente. Al fin se decide:

—Claro está que es posible remontarse más... Desde el aspecto técnico, y se lo digo con convicción, no preveo el límite ascensional; pero desde el punto de vista de la resistencia humana, creo que son limitadas las probabilidades de llegar más arriba de donde yo fui. Mi preparación física fué excepcional; por tres veces me sometí, como prueba, á la presión de la campana neumática del laboratorio aerodinámico del Bourget; y, á pesar de todo, descendí de mi ascensión extenuado, agotado, rendido.

Arriesgo aún una pregunta delicada:

—No obstante, si alguien le arrebatara el *record* mundial...

Callizo tiene un gesto enérgico:

—Intentaría recuperarlo yendo hasta donde fuera preciso—afirma. Y acto seguido dice:

—Cuando en 1909, elevándose á 155 metros, Latham estableció en Reims el primer *record* mundial de altura, dícese que afirmó la imposibilidad de volar más alto; seis meses después, sin embargo, el propio Latham volaba á mil metros, para reconquistar el título que acababa de arrebatarse un camarada... ¿No es eso una prueba de que el *non plus ultra*, en materias de aviación, está aún por fijar?...



Callizo, el hombre que se elevó á 12.066 metros de la tierra

Comentario acerca de la exposición de automóviles en el Salón Olympia, de Londres

EN la visita realizada á la décimanovena exposición anual internacional de automóviles, celebrada bajo los auspicios del rey de Inglaterra por la Society of Motor Manufacturers and Traders at Olympia (Sociedad de fabricantes y comerciantes de motores en Olympia), se demostró que en un sentido no es ésta una exposición en la que la industria se aventuró en grandes novedades, porque, verdaderamente, el número de chasis, por ejemplo, realmente modernos es bastante pequeño. De mucha mayor importancia, tanto en la historia de la industria como en lo que se refiere al servicio del público, sin embargo, es el hecho de que jamás se había alcanzado antes tan marcada igualdad en la ejecución de la obra como actualmente; debido, en la mayoría de los casos, á mejoras realizadas en detalle. Puede decirse que hoy día no hay en el mercado apenas un solo coche, construido en todo su mecanismo, en los talleres de la Sociedad cuya marca lleva, y cuyas partes principales no se hayan trabajado á 0,0002 de pulgada; tolerancia que siempre se consideró suficiente para la mayor parte de la maquinaria principal de la aeronáutica á principios de la pasada guerra. Hoy, los motores Morris están calibrados á esos límites, lo cual explica el mayor rendimiento en caballos de fuerza, la mayor economía en su funcionamiento y la más larga vida alcanzada, aunque, naturalmente, para la fabricación de estos productos se utilizan, pues se precisan, materiales mucho mejores que los que se utilizaban para motores menos delicados.

MAYOR POTENCIA ALCANZADA POR LOS MOTORES PEQUEÑOS

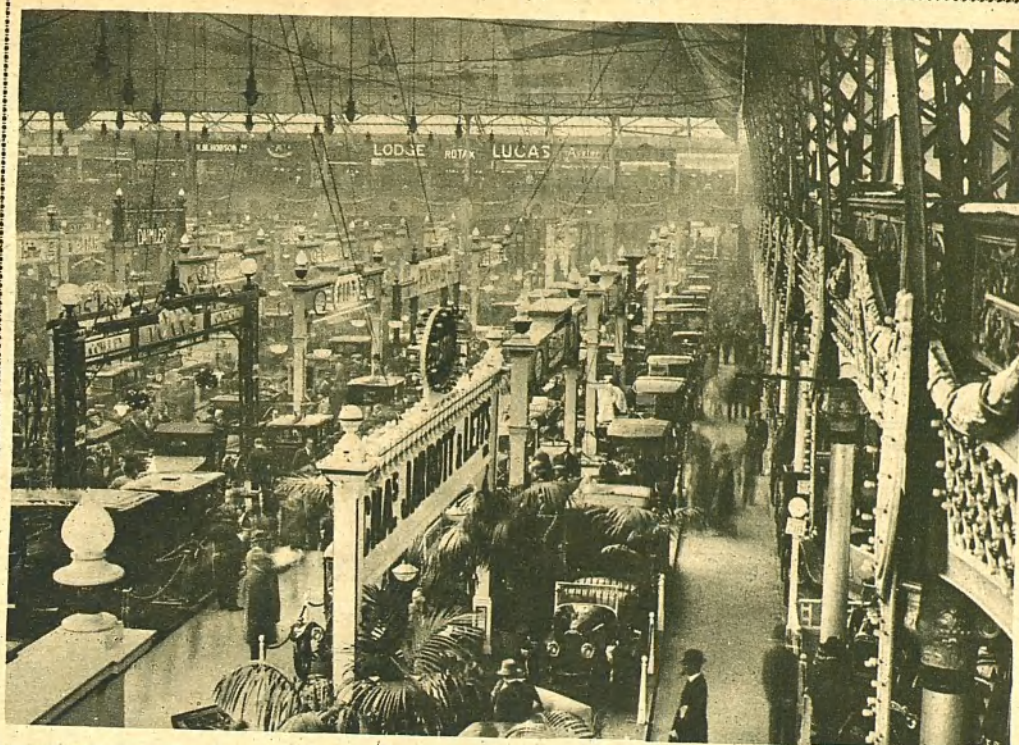
El país donde se construyen mayor número de coches pequeños es Francia. Citroen ha conseguido 3 HP. más en sus motores. Otra importante novedad en esta exposición, en el campo de coches pequeños, es la presentación de un Fiat con un motor de una potencia nominal de 7 HP., cuatro cilindros, válvulas en cabeza y freno en las cuatro ruedas. También los Estados Unidos están produciendo buen número de coches de tamaño reducido, en comparación con los resultados obtenidos. Es de tener muy en cuenta, en esta cuestión, el que, á medida que la economía del funcionamiento y la vida del motor aumentan, el tamaño de éste es más pequeño; debiendo esto ser tenido en cuenta por críticos que hablan mucho, pero que suelen estar poco informados.

COCHES COMPLETAMENTE NUEVOS

Poco hay en este sentido. Sunbeam, sin embargo, rompe los antiguos moldes, introduciendo un 30-90 HP., de ocho cilindros en línea, botador y oscilador accionado, válvulas en cabeza y con árbol principal de gran diámetro, tipo verdaderamente de lujo. Vauxhall revela un desarrollo completamente inesperado en la introducción de su coche de 3.860 c. c., 25-70 HP., accionado por tornillo sin fin, del tipo Burt McCullum, motor de seis cilindros, válvula de manguito elíptica simple, freno en las ruedas delanteras y muelles que no necesitan lubricación. De América tenemos también la introducción del coche de 3.929 centímetros cúbicos, motor de seis cilindros Willys Knight y válvula de manguito doble. Otra de las características importantes es la serie nueva de coches Daimler de gran velocidad, construidos con acero ligero, motor de seis cilindros, válvula de manguito doble, que son una completa revolución.

UNA EXPOSICIÓN DE COCHES DE SEIS CILINDROS

Este es un año de automóviles con motor de seis cilindros, puesto que la mayor parte de las novedades importantes se han introducido en dicha clase de coches, siendo la característica principal de ellos el sistema de válvula en cabeza. Rolls-Royce presenta por primera vez su New Phantom de 40-50 HP., botador y oscilador accionado, válvula en cabeza y motor de seis cilindros. Bentley presenta un coche de 6 1/2 litros, válvula en cabeza, estando accionado el árbol de levas en cabeza por tres bielas; disposición muy notable y completamente nueva. Crossley presenta un coche de 18-50 HP., motor de seis cilindros, de 2 1/2 litros, botador accionado y válvula en cabeza. Darrack, uno de 2.540 c. c., válvula en cabeza, motor de seis cilindros y de 17-75 HP. Calcott, uno de 2.365 c. c., válvula lateral y motor de seis cilindros. Calthorpe, uno de 1.991 c. c., con motor de seis cilindros. Star, uno de 3.180 c. c., de seis cilindros, botador accionado, válvula en cabeza y motor de 20-60 HP.



Aspecto parcial del Salón del Olympia londinense durante la exposición internacional de automóviles recientemente celebrada

Singer, uno de 1.776 c. c., motor de seis cilindros y válvula en cabeza; y Armstrong Siddeley, uno con válvula en cabeza, motor de seis cilindros en un solo block y de 18 HP. Esto demuestra la tendencia á fabricar motores de seis cilindros con todas las ventajas de aceleración, etc., etc., no sólo en Inglaterra, sino, por ejemplo, en Italia, de donde, en la categoría de 1.500 c. c., presenta Alfa Romeo un notable ejemplar, y de Austria, que presenta un Steyr. Un seis cilindros de 19-70 HP., de 2.613 c. c., con válvulas en cabeza, presenta la casa Austro-Daimler también en este último país.

NUEVOS COCHES CON MOTORES DE CUATRO CILINDROS

En esta clase de motores también se ha introducido la válvula en cabeza. Entre los fabricantes se encuentra Arrol-Johnston, Lagonda y Straker-Squire. El programa presentado por Alvis consiste en coches con motores de cuatro cilindros y válvula en cabeza. Hay excepciones, sin embargo; entre ellas, las siguientes: el coche presentado por Hixlman, completamente moderno y muy notable, tiene motor de cuatro cilindros, con válvula lateral y freno en las cuatro ruedas, sistema Hotchkiss. El nuevo coche que presenta Triumph, de 15-50 HP., también con motor de cuatro cilindros, válvula lateral y freno en las ruedas delanteras. El presentado por Swift, con freno en las cuatro ruedas, de 1.954 c. c., motor de cuatro cilindros, válvula lateral y de 12-35 HP. de fuerza, y el coche de Clyno, también con motor de cuatro cilindros, freno en las cuatro ruedas, de 1.496 c. c., 13 HP., con árbol posterior de engranaje cónico helicoidal. El moderno coche Humber, de 9-20 HP., motor de cuatro cilindros, tiene el distintivo de todos los de esta marca, es decir, el sistema de válvulas de admisión en cabeza y válvulas de escape laterales.

EVOLUCIÓN EN LOS CHASIS

Alvis presenta, con motor de 1.500 c. c., un chasis con el mando en el juego delantero, garantizando una velocidad de 100 millas por hora. Rolls-Royce aplica su sistema especial de freno en las ruedas delanteras á su modelo 20 HP., con cambio de velocidades lateral y freno de mano. Todos los Armstrong-Siddeley están provistos ahora de frenos en las ruedas delanteras; lo mismo ocurre con los Swift, los de 15-50 HP. Humber, los de 9-20 HP. Rover, ambos Clynos, el moderno Hillman, los dos Morris y el nuevo Straker-Squire.

En lo que se refiere á carrocerías, hay algunos, aunque pocos fabricantes, que presentan algunos coches finamente barnizados. Los precios no han disminuido, en general, pero algunos han hecho serias tentativas en este sentido. De todos modos, es muy agradable saber que los coches se presentan en el mercado mejor equipados. Además, la subida en el precio de la goma ha sido perjudicial para la moderna aplicación en los parabrisas accionados mecánicamente, tan distintos de los movidos á mano, como también para la introducción de faroles movibles, que evitan el deslumbrar, sin perder en iluminación.

Muy someramente, esto es lo que puede decirse, en un comentario rápido, propósito del certamen más importante de la industria automovilista continental.

APUNTES PARA LA HISTORIA DEL AUTOMÓVIL LOS MOTORES DE VAPOR Y LOS MOTORES Á EXPLOSIÓN

En un artículo anterior hemos expuesto las características del «automóvil» de Cugnot, y afirmábamos que sus investigaciones fueron las que llevaron al descubrimiento de los caminos de hierro. En efecto; los ingleses, como gente práctica, vieron en el vehículo de vapor un medio de comunicación y de transporte magnífico; pero tropezaban con un inconveniente: el mal estado de los caminos, cuyas condiciones no se prestaban á utilizar el nuevo medio de locomoción. Y á remediar este defecto se dedicaron con el mayor ardor.

Blikinsop ideó los carriles de cremallera, que aun hoy subsisten, naturalmente, algo modificados. En 1812, dos ingleses, W. y E. Chapman, imitaron á Blikinsop con escaso éxito; y entre 1814 y 1815, Jorge Stevenson perfeccionó el motor de explosión, señalando los principios verdaderamente prácticos del nuevo sistema. Encontrado el propulsor, los inventores redoblaron su celo, y por eso pretenden los ingleses que la invención del camino de hierro, que es inglesa, es la creación genial que hizo posible el automóvil. En realidad, sucedió todo lo contrario, y la idea de la máquina de vapor fué la madre del automóvil, que al deslizarse sobre dos carriles, constituyó el invento de Jorge Stéphenon, de la primera locomotora.

La mala calidad de los caminos fué uno de los mayores obstáculos con que tropezó el vehículo de vapor. Los Griffith, los Gordon, los Gurney y mil otros, buscaron la manera de soslayarlo, y verificaron innumerables ensayos en carretera. El año 1820 marcó una etapa en la historia de la locomoción en Inglaterra. Al mismo tiempo que aparecen las draisianas, precursoras de la bicicleta, automóviles enormes hacían su aparición, dando pábulo á las imaginaciones de los caricaturistas. El tránsito pedestre corría peligro; las carreteras fueron invadidas por automóviles inmensos, que destrozaban los ya malos pisos, y los gobiernos hubieron de promulgar una serie de leyes restrictivas de la locomoción automóvil precisamente cuando, gracias á los progresos realizados, iba á tomar impulso formidable.

Las experiencias de Huyghens levantando un pistón por medio de los gases producidos por la explosión de una carga de pólvora, no pasó inadvertida para los sabios, á los que marcaba el camino á seguir. El 30 de Octubre de 1791 se concedió una patente al inglés John Barber, para una máquina que funcionaba por la combustión rápida de una mezcla de aire y de hidrógeno carbonatado. El aire y el hidrógeno eran inyectados aisladamente por dos bombas, dentro de un recipiente provisto de un orificio, delante del cual se encontraba constantemente encendida una bujía común, cuyo fuego encendía la mezcla detonante. Los ensayos de Barber son notables, porque su autor fué el primero en ocuparse de resolver la cuestión del enfriamiento del motor, tan interesante hoy aún.

En 1810, Niepce, uno de los inventores de la fotografía, construyó una máquina de explosión en la que el combustible era el polvo de licopodio, que deflagra como un gas cuando está en suspensión en el aire, dejando un residuo insignificante. La idea no prosperó, por el elevado precio de la materia necesaria.

También es digna de recuerdo la patente de H. Hazard, que en 1826 imaginó mezclar, para formar el gas detonante, partes proporcionales de un gas y de un hidrocarburo.

Los años transcurrieron sin dar solución definitiva al problema. Wellman Wright encontró en 1833 la idea de inflamar la mezcla por medio de un mechero de gas, siendo de este modo el precursor de Lenoir, que en 1860 inventó el motor de gas, con cuya aparición el asunto entró en nueva fase.

El vehículo automóvil existía ya, accionados por dos clases de motor, máquina de vapor y motor de gas. La primera triunfaba sobre el camino de hierro; el segundo se recomendaba por su limpieza, sencillez y manejo menos peligroso. Los constructores de máquinas de vapor se multiplicaban; Lenoir construyó un carruaje con motor de gas, con el que realizó la travesía del bosque de Vincennes, alcanzando una media de ocho kilómetros por hora. En Francia, donde se cultivaba realmente la industria del automóvil, la opinión se dividía entre «vaporistas» y «explosivos», y seguramente se hubieran alcanzado más rápidos resultados, á no ser por la guerra de 1870, que paralizó las investigaciones, reanudadas dos años después de la guerra por el famoso Bollée.

Amadeo Bollée llegó á París, haciendo el viaje desde su tierra, Maus, en un coche de vapor, «el Obediente», que presentó á la Academia de Ciencias. En 1876, asociado á Dalifol, construyó un tranvía de vapor, de 50 plazas, para la Compañía General de Omnibus. Dos años más tarde, en 1878, presentó en la Exposición Universal otro coche, «la

Mancelle», con el que llegó á realizar una velocidad de 28 kilómetros por hora. Los adelantos del automóvil eran cada vez más rápidos, y cada nuevo paso decidía un nuevo triunfo del motor á explosión, relegando á término secundario el motor de vapor, á pesar de los brillantes trabajos del conde de Dion y de Serpollet, que parecieron un día inclinar la balanza y dar la supremacía á la máquina de vapor como propulsor de automóvil.

Una anécdota muy corriente dice que el conde de Dion, al regalar al hijo de un amigo una minúscula locomotora de vapor, concibió gran entusiasmo por la idea que representaba el juguete y fundó la casa que aun lleva su nombre. No sabemos si es cierto, pero sí podemos asegurar que los trabajos del conde de Dion han tenido felicísimos resultados.

La razón social De Dion, Bouton y Trépardoux resolvió primeramente una cuestión interesantísima. Uno de los principales defectos de la máquina de vapor era que la caldera no suministraba casi nunca el vapor suficiente y necesario al consumo de los cilindros; De Dion creó el generador de gran superficie de caldeo, y lanzó primeramente, fundado en este procedimiento, un triciclo de vapor, con rueda motriz trasera, que por su relativa ligereza constituía ya una novedad. En 1885 lanza un modelo cuyas líneas, desdibujadas, hacen presentir la moderna motocicleta, que apareció seis años más tarde; en 1893 construyó su primer tractor, destinado al arrastre de grandes pesos.

Otro inventor, Serpollet, realizó en 1877 una idea que revolucionó la construcción de las máquinas de vapor. Este se producía por ebullición del agua dentro de un recipiente, no obteniéndose en cantidad suficiente y presentando las manipulaciones serios peligros; Serpollet imaginó producirlo dentro de un serpentín de pared muy resistente y diámetro muy pequeño, en el que el agua se inyectaba, por medio de una bomba, en pequeñas cantidades, las necesarias solamente. Los riesgos de explosión se reducían considerablemente, alcanzándose la presión necesaria en muy corto espacio de tiempo.

Las ideas de De Dion y Serpollet triunfaron algunos años; pero los partidarios del sistema contrario trabajaban sin dar su brazo á torcer. Y, contradicción notable, si á los franceses, de espíritu latino, debemos los progresos del automóvil movido por máquina de vapor, á los alemanes, de espíritu sajón, debemos el triunfo del automóvil movido por motor de gas.

En 1889, en la Exposición Universal, la casa Panhard y Levassor presentó una canoa automóvil con motor á gas, sistema Daimler. Al año siguiente aplicaba el tipo de motor al accionamiento de un coche, y principiaba una nueva época en la industria del automóvil.

Dos tipos de motores de gas aparecieron casi al mismo tiempo, y los dos procedían de Alemania. Uno era de Daimler, de Cannstadt; otro de Benz, de Mannheim, y con ellos empezó la victoria, hoy definitiva, del motor de explosión.

Las diferencias entre ambos eran completas.

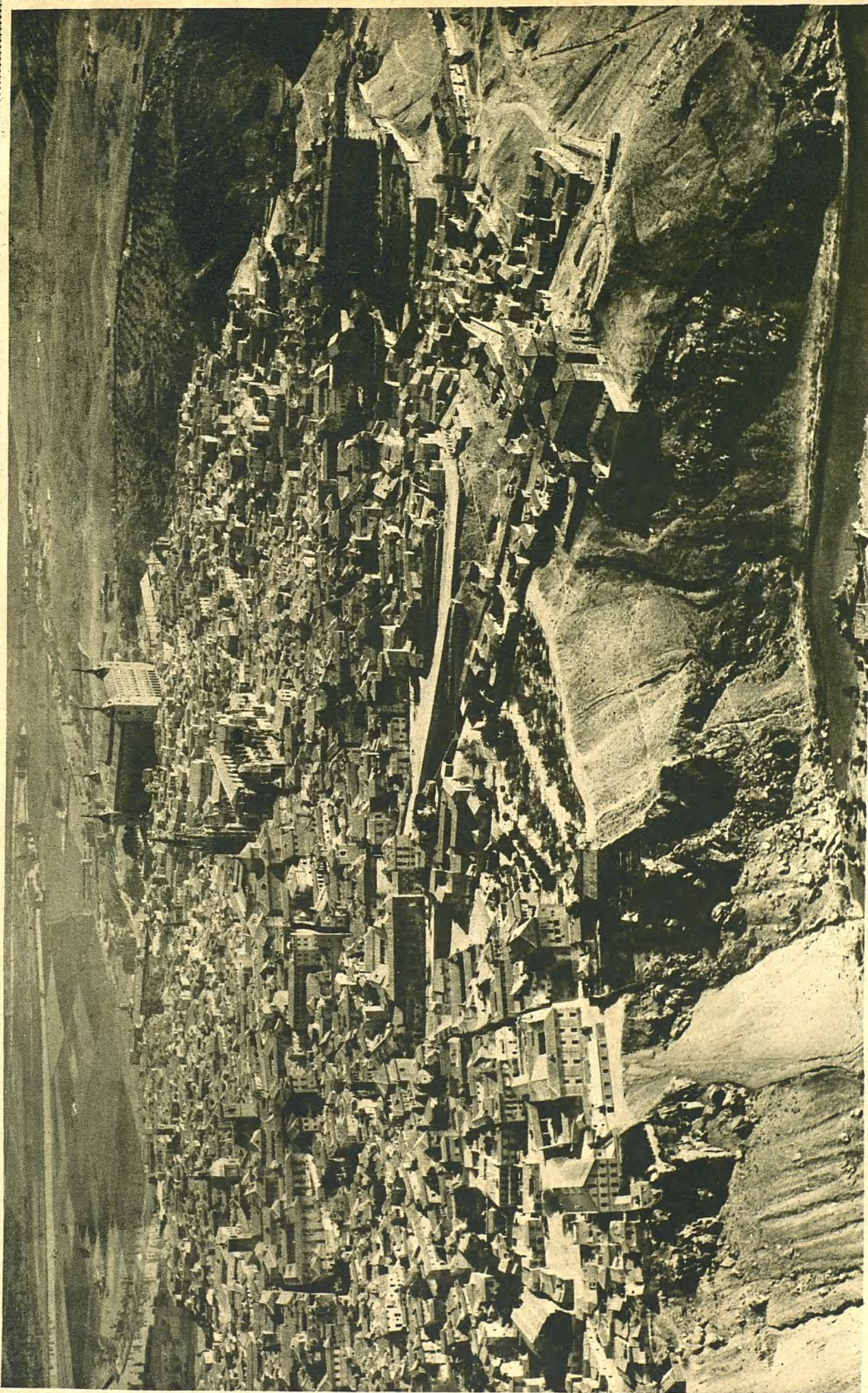
El motor de vapor tenía una cualidad característica: la flexibilidad. Podía marchar á diferentes velocidades, á gusto del conductor; en caso preciso podía suministrar un esfuerzo extraordinario; su potencia podía duplicarse si llegaba la ocasión; era como un caballo de raza, al que se podía exigir un trabajo anormal en determinados momentos. En cambio, su manejo no estaba al alcance de todo el mundo; flexible y dócil, era muy tentador, y las imprudencias que se cometían se pagaban con la inutilización de la máquina y, algunas veces, con la vida del conductor. Por otra parte, la necesidad de agua, imperiosa, y cuyo aprovisionamiento no era siempre fácil, disminuían el rendimiento. Los primeros automóviles de vapor funcionaban admirablemente un par de horas; después flojeaban notablemente.

El automóvil con motor á explosión era una antítesis de su rival. Una cualidad predominaba en él: la regularidad. Puesto en marcha, si el combustible circulaba normalmente, el funcionamiento no se interrumpía. Las locuras eran imposibles; los riesgos, nulos; el aprovisionamiento, fácil. Sólo se necesitaba una cosa: combustible, petróleo, y éste era artículo que se hallaba en todas partes, para ser utilizado inmediatamente. Además, nada impedía llevar en el coche provisión bastante para recorrer doscientos kilómetros.

Claro es que, en cambio, ofrecía inconvenientes su rudeza, que amonaron los adelantos de la suspensión; y su ninguna ductilidad, que no se remedió sino con el uso de los mecanismos de cambio de velocidad.

Ambos sistemas ofrecían, pues, inconvenientes y ventajas, grandes todos; pero hasta 1895 no se decidió la cuestión, con motivo de la carrera París-Burdeos, ganada por un coche con motor de explosión, sistema Panhard-Levassor, marca que entonces empezaba á conocerse, y que después ha sido una de las más universalmente conocidas.

MODESTO CURIOSO



**TOLEDO, LA IMPERIAL
CIUDAD, OFRECE UN NO-
VÍSIMO GOLPE DE VISTA
AL PASAJERO DEL AVIÓN**

La antiquísima ciudad imperial, la que fué corte de los visigodos y posteriormente de España hasta el año 1560, nos brinda hoy la sugestiva belleza de su apañado caserío, en el que, al fondo, se destaca el soberbio edificio de nuestra legendaria Academia de Infantería. Monumentos y tesoros arqueológicos y artísticos, como los célebres cuadros del Greco, famosa Catedral, arzobispado primado de España y fábrica de armas blancas, la Imperial Toledo, con sus callejas morunas, con su típico Zocodover, y con sus rincones misteriosos, llenos de embrujamiento y de reminiscencias ancestrales, constituye hoy el relicario venerando de nuestra España de ayer, de la España de tradiciones caballerescas, de conquistadores y de aventureros... Y el piloto, al cruzar su cielo en una tarde serena y apacible, ve reflejarse la silueta de su aparato volador en las tranquilas aguas del río Tago, cuya corriente fertiliza la dilatada campiña que rodea amorosamente la antiquísima ciudad toledana

Fot. obtenida por el teniente coronel Borbón, de la base militar de Getafe

COSAS DEL PROFESIONALISMO

LOS GRANDES SUELDOS DE LOS JUGADORES DEL DEPORTE NACIONAL DE NORTEAMÉRICA

Hoy, que tanto se habla en España del profesionalismo en fútbol y del ensobrecimiento nunca ahito de los ases del balón redondo, conviene dar á conocer á nuestro público cómo las gastan por ahí fuera ciertas gentes, que viven y hasta medran poderosamente á costa del deporte.

Vamos á hablar ahora de los jugadores profesionales de *baseball*, deporte que exclusivamente se practica en los Estados Unidos y en Cuba; pero que con estar circunscrito solamente á estas dos naciones, proporciona, sin embargo, suficientes rendimientos económicos para sostener magníficamente pagados á una pléyade numerosa de grandes campeones.

Antes, los equipos profesionales de *baseball*, cuando se desplazaban para efectuar sus torneos de una ciudad á otra, eludían los hoteles de primera categoría, alojándose en posadas de íntima clase, lejos del trato y de las consideraciones de la buena sociedad.

Ahora, en cambio, de muy pocos años á esta parte, el tipo de profesional de *baseball* ha cambiado radicalmente. Esta tramutación se debe á la considerable subida de emolumentos que reciben los jugadores, con lo que se ha hecho posible la incorporación á los equipos de *baseball* de muchos estudiantes de liceos, laboratorios y universidades.

Sobre todo, en las ciudades del sur, donde la generosidad de los municipios y de las entidades bancarias, comerciales y manufactureras ofrecen cantidades de suma importancia para el sostenimiento del deporte nacional, los equipos de la primera liga acuden á los más suntuosos hoteles, donde son tratados con el mismo respeto que los más altos próceres del dólar y de la sangre.

Bastantes de los profesionales de *baseball* de Norteamérica son hoy en día personas de reconocida cultura; como pianistas, literatos, cantantes, ingenieros, pintores, abogados y no pocos negociantes, dedicándose unos y otros, entre temporada y temporada de juego, á sus respectivas ocupaciones.

Hasta hace ocho ó diez años, un sueldo anual de cinco mil dólares se consideraba como algo extraordinariamente fabuloso, y que sólo podían devesgar los equipiers privilegiados cuyo renombre era conseguido tras de diez ó doce años de luchas victoriosas.

El más formidable campeón de *baseball*, Babe Ruth, del New York American, percibe un sueldo anual de 55.000 dólares, y esto sólo como subsidio por parte del club, que con sus lecciones particulares de *baseball* y lo que cobra á innumerables comerciantes por permitirles que usen su nombre y su retrato en las etiquetas de los artículos de venta, son otros cincuenta y tantos mil dólares más que se embolsa en los doce meses del año.

Como se ve, el afortunado Babe Ruth no puede quejarse de su suerte como deportista, puesto que le proporciona una renta muy saneada de cien mil duros anuales, más bien más que menos. Una renta que para sí la quisieran algunos de nuestros ases deportivos.

Roger Hornsby, del Saint Louis National, comisionista á la vez del Banco Federal, obtiene en la actualidad 50.000 dólares de Enero á Enero.

Frank Frisch, del New York National, 25.000; Tis Speaker, manager del Cleveland Club, 20.000; Stanley Harris, del Washington Club, 18.000, y Ty Cobb, del Detroit American, 15.000.

Son muchos los jugadores que devengan anualmente de 8 á 10.000 dólares, pudiéndose calcular un promedio por jugador de 5.000, pues hay innumerables, el ejército de innominados, que sólo cobran 2.500.

Pero además existe otra ganga profesional que es de evidente importancia: la de que, al desplazarse los equipos, todos los gastos, por pequeños que sean, corren á cuenta del que les contrata.

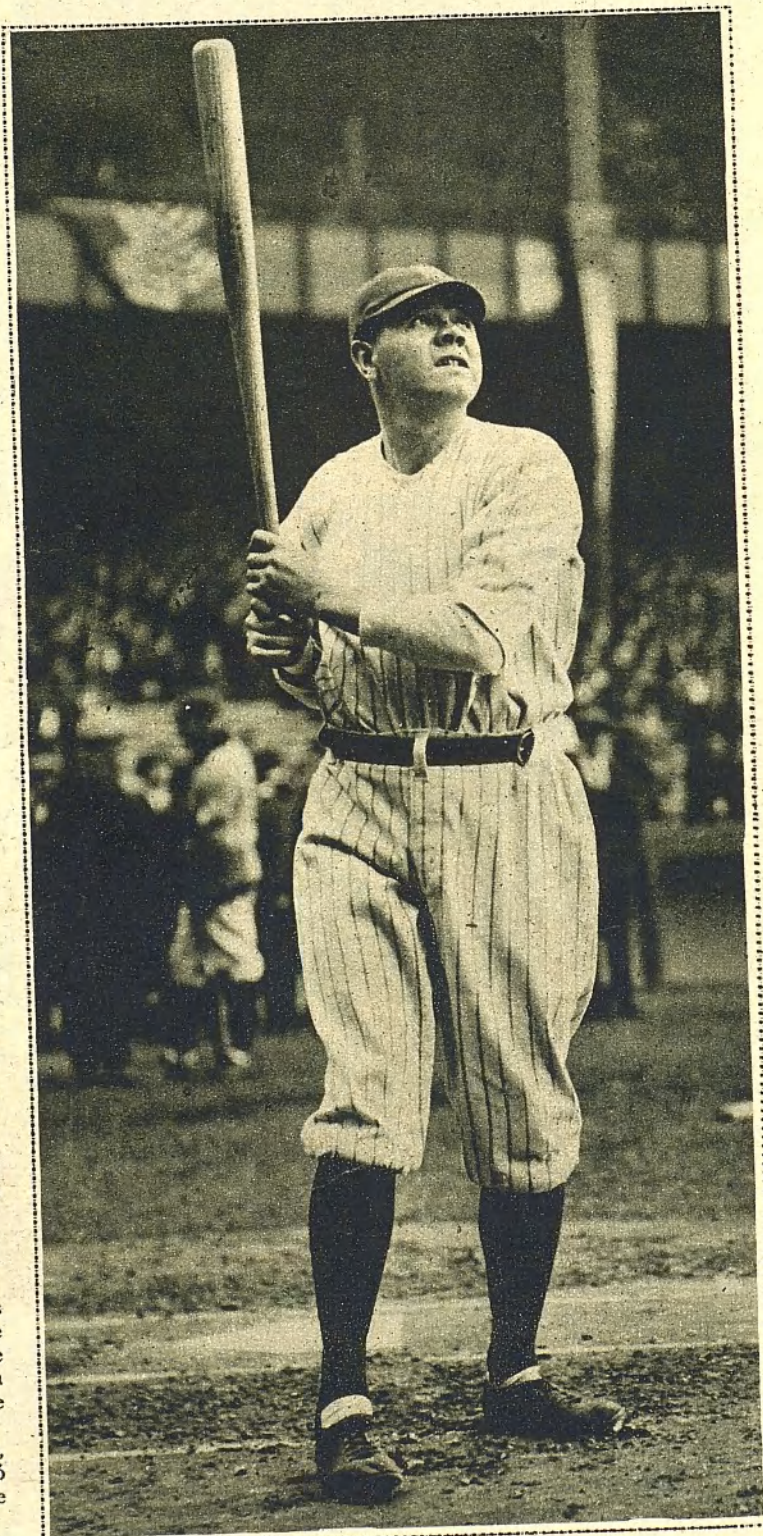
Ya los lectores, como es de suponer, habrán pensado que hombres así, que al par que un oficio ó profesión lucrativa ejercen un deporte que rinde tales emolumentos, cuando les llegue la hora de retirarse de la vida activa, lo harán con la firme seguridad de concluir su existencia tranquilamente, sin las preocupaciones que trae la falta de numerario.

Pues no, señor; porque á todos ellos, los ases y los que no son ases, les gusta en grado superlativo dedicarse á los naipes por garitos más ó menos inmundos, perdiendo en pocas horas lo conseguido en un año de reñidos combates.

Como se ve, aunque nuestro profesionalismo camina á paso de gigante, aún queda mucho por andar para que nuestras primeras figuras,

ya que no la turba de innominados, vivan en la opulencia de los equipiers del deporte nacional de Norteamérica.

FERNANDO LOPEZ MARTIN



Babe Ruth, el jugador de *base-ball* más caro de los Estados Unidos.—FOT. VIDAL



Informaciones gráficas de *Live Libre*



BIBLIOTECA
MUNICIPAL
MADRID



Las sorpresas en los partidos de los profesionales ingleses

Los matches del campeonato de la Liga inglesa son de una irregularidad perfecta. Cuando el Newcastle United, el fuerte equipo vencedor de la Copa, se mostraba, entrenado hábilmente, fortísimo rival, he aquí que el Birmingham le sorprende en una tarde afortunada y logra vencerle por 3 goals á 1. Nuestra fotografía representa un momento decisivo de la partida: el portero del Birmingham, Tremilling, despeja con el puño la pelota que Cowan, el delantero contrario, quería llevar al goal

FOT. AGENCIA GRÁFICA

DEPORTISMO INTERNACIONAL

Barcelona-París.—Las grandes pruebas de hidroaviación. Doolittle gana la Copa Schneider á 374 kilómetros por hora, y obtiene, con 394,320 kilómetros, el record mundial de velocidad.—Harry Wills y Floyd Johnson, ó el boxeo convencional. El calendario automovilista francés para el año entrante.—No hay pacto entre Fiat y Ford.—Noticias de todas partes

BARCELONA-PARÍS

En el Estadio de Colombes, la batalla francoespañola se planteó con los siguientes equipos:

París: Chayrigues (Red Star); Langenove (Red Star), Pollitz (U. S. Suisse); Kenner (C. A. Vitry), Moulene (C. A. Paris), Dauphin (Stade Français); Dufour (Club Français), Darques (Club Français), Bolomey (U. S. Suisse), Cordon (Red Star), Gourdon (Stade Français).

Barcelona: Zamora (Español); Sapriza (Español), Montane (Sabadell); Trabal (Español), Gularons (Sans), Tena (Sabadell); Piera (F. C. Barcelona), Samitier (F. C. Barcelona), Cross (Europa), Martínez (Sans), Sagi (F. C. Barcelona).

La partida comenzó con un ataque español. Samitier y Piera enviaron á Martínez, que se dispuso al shoot; pero fué detenido por el pito del árbitro hallándose fuera de juego. Acometieron entonces los parisenses. Gourdon intentó pasar al centro sin resultado, y Moulene fracasó igualmente en un shoot.

Samitier emprendió una serie de dribblings á todo meter, siendo contenido muy difícilmente por Langenove, y acabando la cosa en un corner. París atacó por segunda vez; pero Bolomey estropeó la maniobra con un shoot demasiado débil. Trató de remediar la jugada Dufour, y

Zamora paró el balón sin dificultad. Bolomey recogió la pelota y amenazó con un goal fulminante; mas Zamora cayó con un plongeón entre las piernas del adversario y se apoderó de la pelota. Corner para los parisenses; pero Dufour shotó mal. Entonces el juego entró en el campo francés, invadido por los españoles. Cross y Piera hicieron prodigios de fintas y de dribblings. Replicaron Darques y Dufour con un ataque á fondo, y Bolomey pudo shotar á seis metros de la puerta española. A pesar de ello, el balón no pasó de las manos de Zamora.

Siguió una serie de pases entre Samitier y Piera. Samitier percibió un estrecho camino hacia la meta francesa por entre la cortina de jugadores adversos, y sin vacilar lanzó el balón á una distancia de treinta metros, entrando la pelota por el ángulo izquierdo en las redes, á pesar de un plongeón defensivo de Chayrigues.

Barcelona, 1; París, 0.

El tanto enardeció á los de Barcelona, que asaltaron sin tregua la portería de Chayrigues. Piera remató una maniobra colectiva con un magnífico centro recogido por Cross de un cabezazo, y el balón llegó de nuevo á las redes del París.

Barcelona, 2; París, 0.

Trataron los parisenses de reaccionar. Gourdon y Dufour lucharon desesperadamente, y aprovechando un momento de distracción de la



El equipo de la Liga de París, vencido por 2 á 3 goals



El once de la Federación Catalana, vencedor por 3 á 2 goals



Un plongeón de Zamora, que saca de los pies de Langenove la pelota preparada para el disparo

defensa española, Moulene logró un shoot que pasó rozando la jamba de la puerta de Zamora. Bolomey volvió á recoger el balón á pocos metros de la portería española, y otra vez amenazó con uno de sus shoots instantáneos. Zamora repitió la maniobra con un plongeón hacia las piernas del adversario, agarrándose á una de ellas. Pero Darques intervino y metió, al cabo, el balón en las redes españolas.

Barcelona, 2; París, 1.

Los españoles protestaron, alegando que al caer Zamora y sujetar las piernas de Bolomey, el árbitro silbó un penalty, y que Darques marcó el tanto sin atender á la indicación del árbitro.

Después del descanso, el juego adquirió rapidez de vértigo; Martínez shotó á seis metros de Chayrigues, y logró un goal. Poco después Darques recogió un envío de Dufour y metió el balón en las redes de Zamora.

Barcelona, 3; París, 2.

El último tiempo fué de acometividad francesa y de desconcierto de la defensa española, hasta tal punto que Zamora, asaltado sin tregua por los shoots durísimos de Cordon y Dufour y por las cargas de Bolomey, tuvo que luchar heroicamente

para evitar que París igualara al cabo. Y Barcelona ganó por 3 á 2.

LAS GRANDES PRUEBAS DE HIDROAVIACIÓN. DOOLITTLE GANA LA COPA SCHNEIDER Á 374 KILÓMETROS POR HORA, Y OBTIENE, CON 394,320 KILÓMETROS, EL RECORD MUNDIAL DE VELOCIDAD

La copa Schneider, prueba internacional de velocidad para hidroaviones, sobre recorrido de 350 kilómetros, ha sido ganada en Baltimore por el teniente Doolittle, de la Marina americana. Doolittle obtuvo la media horaria de 232,573 millas, ó sean 374,210 kilómetros. La velocidad inmediata fué lograda por el capitán inglés Broad, á la media de 320,460 kilómetros. Se clasificó tercero el teniente italiano Brigandi, á 271,100 kilómetros.

Esta es la segunda victoria lograda por los americanos en esa misma prueba. La primera la obtuvieron en 1923, en Cowes, correspondiendo al teniente Rittenhouse, á la media horaria de 285,500 kilómetros.

Con esta hazaña, el teniente Doolittle ha establecido la máxima velocidad alcanzada hasta ahora por un hidroavión; record que estaba anteriormente en poder del capitán inglés Biard, con 364,924 kilómetros. Biard no pudo tomar parte en la prueba que acaba de efectuarse, por haber quedado destruido su aparato en la prueba preliminar de navegabilidad realizada en Baltimore.

El nuevo record mundial de velocidad establecido por Doolittle es de 394,320 kilómetros; velocidad lograda por el ganador de la copa Schneider en vuelo rectilíneo.

HARRY WILLS Y FLOYD JOHNSON, Ó EL BOXEO CONVENCIONAL

El anunciado match de boxeo Harry Wills-Floyd Johnson ha tenido lugar en Newark (Nueva Jersey). El challenger negro de Jack Dempsey tenía que habérselas con el coloso blanco Floyd Johnson, y se esperaba, desde luego, la victoria del púgil de color. Pero no se preveía ni remotamente que el match durara apenas un minuto. Con un crochet del derecho, á la mandíbula, Wills, al comenzar el primer round, envió á Floyd Johnson al suelo por más tiempo del de la cuenta.

Dada la complexión de Johnson, más fuerte aún que Jess Willard, es opinión unánime que la caída por k. o. del coloso blanco no fué sincera.

La Comisión de Boxeo de Nueva York ha retirado á Johnson la licencia, por incapacidad pugilística. Contra Wills no se ha tomado acuerdo alguno por no haber motivo concreto.

EL CALENDARIO AUTOMOVILISTA FRANCÉS PARA EL AÑO ENTRANTE

La Comisión Deportiva del Automobile-Club de Francia ha fijado las fechas de los grandes concursos de 1926. Y son:



Los capitanes de los bandos parisién y catalán, Chayrigues y Samitier, cambiándose los clásicos banderines antes de comenzar el match



Zamora, en la parada más escalofriante del match parisino-catalán. El shot, disparado á seis metros por Bolomey, es detenido con la seguridad habitual por nuestro guardameta.—FOTS. MEURISSE Y FERMA

16 á 28 de Febrero, París-Niza.
16 de Mayo, Carrera del Limonest.
12 y 13 de Junio, Grand Prix de las 22 horas del Mans.
27 de Junio, Grand Prix del A. C. F. de velocidad, en Miramas.
2 y 4 de Julio, París-La Baule (señoras).
18 de Julio, Carrera de Lafrey.
8 de Agosto, Carrera de Mont Ventoux.
29 de Julio, Copa Boillot, en Boulogne-Sur-Mer.
3 de Octubre, Carrera de la cuesta de Gaillon.
En la próxima crónica daremos el calendario internaciona

NO HAY PACTO ENTRE FIAT Y FORD

Precisamente en esta sección publicábamos la pasada semana la noticia de un pacto entre las casas Fiat y Ford, de que venía ocupándose la prensa extranjera.

La representación en Madrid de la gran marca italiana nos ruega que rectifiquemos la noticia, puesto que se trata de una afirmación absolutamente falsa y desprovista de todo fundamento.

NOTICIAS DE TODAS PARTES

Ethel Mc. Gary y Agnes Geraghty, ambas de la W. S. A. de New York, tienen á su haber la primera 14 records de natación libre y la segunda 11 records de brazada. Por su parte, miss Subil Bauer, del I. A. C. de Chicago, posee siete records de natación de espaldas. Los otros dos records pertenecen á miss Gertrudis Ederlé y á miss Adelaida Lambert, respectivamente. Ninguna de estas atletas pasa de los diez y ocho años.

—Al término de su combate instantáneo contra Floyd Johnson, el negro Harry Wills ha sido silbado por los diez mil espectadores del match, convencidos todos de que el combate había carecido de sinceridad.

—Para la primavera próxima se ha convenido un encuentro entre Pablo Berlenbach y Gene Tunney.

—El campeonato de las 100 yardas en terreno llano ha sido ganado en 10 segundos y 2/5 por un norteamericano: Robert Sams.

—El Golf Club de Chantilly organiza un handicap internacional que se jugará durante el actual mes de Noviembre.

—El equipo de futbol Huddersfield Town, que había logrado la victoria en veintisiete matches, ha sido vencido por Newcastle United, en Leedswood, por 1 á 0.

—Los próximos salones del automóvil, organizados en los Estados Unidos, tendrán lugar en New-York del 9 al 16 de Enero, y en Chicago del 30 de Enero al 6 de Febrero.

—Anuncian desde Londres que un equipo de futbol representativo de Inglaterra, jugará en el Canadá desde comienzos de Mayo hasta fines de Julio próximos.

—En Melbourne, el campeón ciclista de Australia ha batido el record del mundo de las 100 millas (160 kil.) sin entrenadores.

—En los primeros días de 1926 Luis Firpo luchará con el gigante portugués Camarao, más alto y más fuerte que el propio Jess Willard.

—En tennis, las jugadoras americanas han derrotado á las australianas por 6 á 1.

—Los equipos de futbol de Inglaterra y de Irlanda han jugado en Belfast ante 50.000 espectadores. El match resultó nulo por no haber marcado goal ninguno de los equipos adversos. La taquilla recogió más de 6.000 libras esterlinas.

—Comunican desde Nueva York que una carrera automóvil de 250 millas (402,335 kilómetros) ha sido ganada por Mac Donough, sobre coche Miller, en 1 h. 29 m. 2 s., á la velocidad media horaria de 268 kilómetros por hora.

—Ante 16.000 espectadores, el equipo alemán de futbol derrotó al equipo suizo en Basilea, por 4 á 0.

MAX BLAY

EL DEPORTE POPULAR EN LEVANTE

Los matches del campeonato regional, el domingo último, en Valencia

APASIONADA y entusiasta, la afición levantina ha hecho en pocos años el milagro de crear una colección de fuertes equipos, alrededor de los cuales hay una pasión que se refleja en entradas numerosísimas que llenan los terrenos de juego.

Durante la jornada última, el match más interesante fué el que oponía el once del Valencia, leader del campeonato, al grupo del España, el notable grupo que derrotó al Natación de Alicante en el propio terreno de los alicantinos.

La superioridad de los valencionalistas fué rotunda, y no obstante la heroica defensa de los contrarios, cuyo trío defensivo fué lo mejor del grupo, el Valencia marcó hasta seis tantos por cero, lo que dice bien elocuentemente cuánta fué su ventaja en juego, llevada prácticamente al marcador.

Otro match importante fué el celebrado en el campo de Algirós, donde el Levante logró vencer al club de Sagunto por 3 tantos a 1.



Del partido Levante-Athletic de Sagunto. El delantero Urrutia pretende rematar un centro de Juanito, que el portero saguntino bloca con seguridad



El bravo defensa del España, Redondo, de un salto extraordinario, seguro y preciso, alcanza la pelota con un cabezazo, y despeja la situación peligrosa de un corner ante su puerta

Está fuera de duda que el Valencia, en pleno juego, se muestra siempre muy superior á los demás rivales; pero no se vislumbra, en cambio, quién será el segundón codiciado de esa lista interminable de equipos del grupo A, que tiene el concurso valenciano más pródigamente que ningún otro.



El segundo goal del Valencia contra el España. El tiro cruzado de Montes, que cae al suelo después del esfuerzo, entra en la red pasando cerca del poste, á pesar de la estirada del portero.—FOTS. VIDAL



FUTBOL EN MADRID

El Racing Club venció al Unión Sportíng por cinco goals á uno

PARTIDO de futbol nada más que por lo que anunciaban los carteles.

En cuanto á lo acaecido sobre el terreno, y aparte la superioridad del Racing que fué causa de la diferencia arriba escrita, preferible es no insistir en lo que hicieron árbitro, jugadores y hasta cierto sector del público.

Esperemos que sigan siendo la excepción en el calendario regional, las jornadas como esta última entre unionistas y racingistas.

Zubeldia, el guardameta del Racing Club, acosado por los delanteros unionistas, despeja la situación rechazando la pelota con los puños



Una escena lamentable al final del partido, con intervención de la autoridad y de parte del público

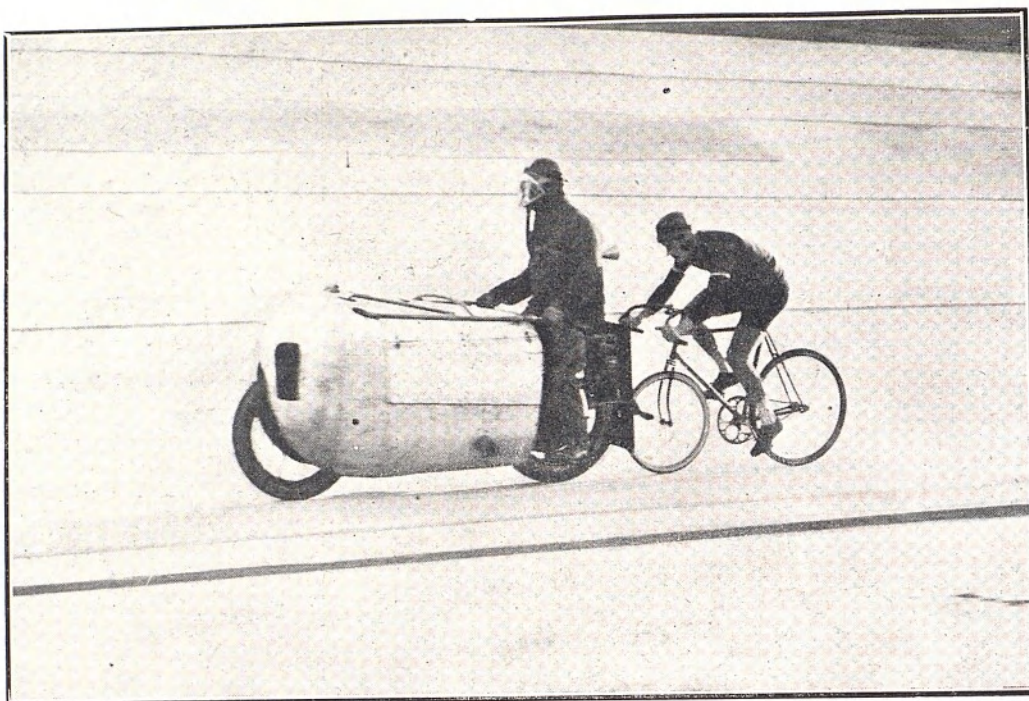


Un goal que el portero del Unión Sportíng Club no puede detener á pesar de su plongeón. Los charcos ante la puerta dan aproximada idea del estado del terreno sobre el que se jugó el último match de campeonato central

FOIS. DÍAZ CASARIEGO

CICLISMO INTERNACIONAL

LOS NUEVOS RECORDS DE BRUNIER EN LA PISTA DE MONTHLERY, TRAS MOTO, DE LOS CINCO Á LOS CIEN KILÓMETROS



El corredor ciclista Brunier tras la moto del entrenador Lauthier, durante la prueba en la pista de Monthlery para batir los records de velocidad de 10 á 100 kilómetros



Lauthier, el entrenador motorista de Brunier, provisto de la máscara acústica que permite al motorista y al corredor conversar durante la prueba

EN un día bastante agradable, sobre la pista del autódromo de Monthlery, ha realizado la semana última Juan Brunier una tentativa de los 120 á la hora, y en poco ha estado que transformase su ensayo en una de las más rotundas victorias sobre la tabla de los records.

Brunier, con su *racemaker* de siempre; Lauthier pilotando la moto-bólido, tomó la salida á las 15 horas 12 minutos, cronometrado por Bazin. Muy poco viento, bastante fresco y el cemento seco; así comenzó con una marcha media aproximada de 120 por hora.



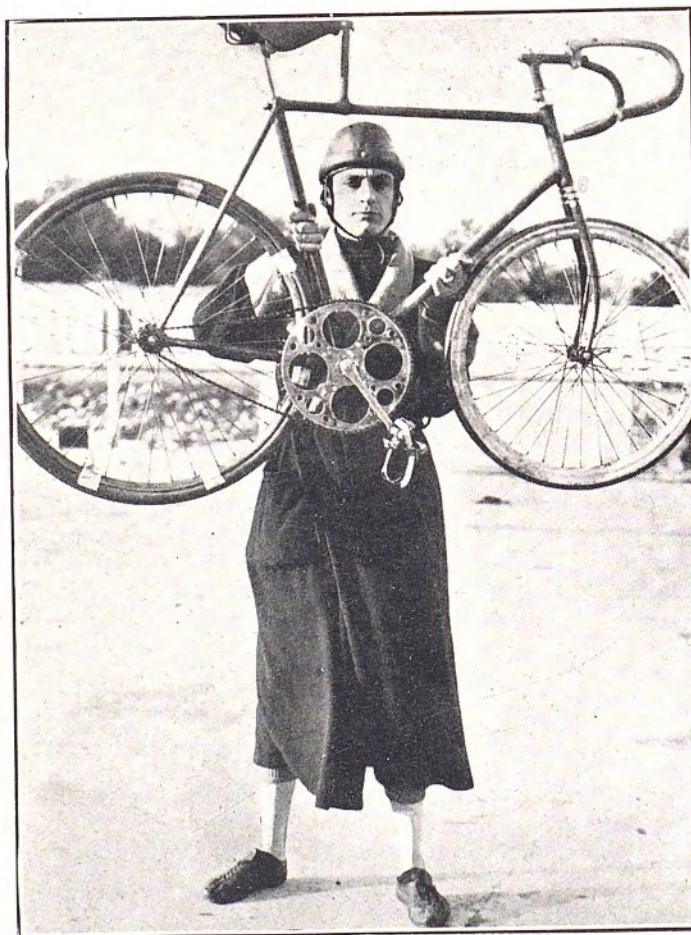
Al terminar, la moto aflojó por causa de un *sicleur* obstruido, y este fué el motivo de que Brunier no realizase su proyecto. A pesar de todo, su tentativa habrá sido provechosa, puesto que ha batido todos los records de 15 á 100 kilómetros.

He aquí los tiempos registrados:
 5 kilómetros, 3 m. 14 s. 1/5; 10, 5 50 2/5; 15, 8 20 2/5; 20, 10 50; 25, 13 20; 30, 15 49 2/5; 35, 18 19 1/5; 40, 20 48 3/5; 45, 23 18 2/5; 50, 25 48; 55, 28 18 3/5; 60, 30 50 2/5; 65, 33 21 4/5; 70, 35 52 3/5; 75, 38 24 4/5; 80, 40 59 3/5; 85, 43 34 3/5; 90, 46 11 2/5; 95, 48 48 3/5; 100, 51 30 3/5; 105, 55 1 3/5.

La tentativa tuvo su fin un poco antes del 106 kilómetro. Antes sucesivos ratés habían ya comprometido la estabilidad del esfuerzo.

Hay que esperar el curso de una próxima tentativa, en la que si la moto de Lauthier conserva hasta el final sus posibilidades, Brunier alcanzará al fin el éxito deseado.

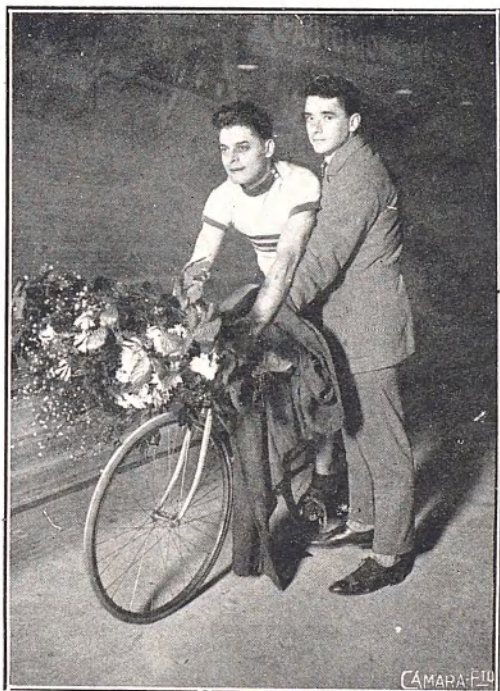
La moto de Lauthier es un bólido con carrocería, dos ruedas y un motor 4 cilindros 1. 500 cmc., desarrollando 35 C. V.



Brunier mostrando al fotógrafo, después de terminada su hazaña, la bicicleta con la que ha echado por tierra una colección de records

EL CICLO EN ESPAÑA
Y FRANCIA

EL CAMPEONATO
DEL CLUB DEPORTIVO
DE EIBAR Y EL
OMNIUM CICLISTA EN
EL VELÓDROMO DE
INVIERNO, DE PARÍS



ELORRIO.—Los corredores ciclistas saliendo en pelotón hacia Durango para disputar el campeonato del Club Deportivo de Eibar

El Club Deportivo eibarrés, que labora constantemente por la intensificación de los deportes, celebró la semana última su campeonato social, que constituyó un éxito franco, por todos motivos digno del esfuerzo de la entidad organizadora.

Muy numeroso el lote de los participantes, durante la carrera fueron escasos los abandonos, batiéndose duramente el cobre por los primeros puestos, que fueron objeto de lucha empeñadísima, circunstancia que dió su más alto interés a la prueba.

Resultó vencedor Eugenio Guriabal, quien después de hacer un brillante recorrido logró despegarse del pelotón de cabeza, entrando en la meta solo, distanciado de sus rivales.



En la reunión internacional de gala celebrada en el Velódromo de Invierno, en París, se disputó la prueba Omnium para jóvenes routiers, en tres mangas, de la forma siguiente:

Primera: En velocidad, sobre seis vueltas de pista.

Segunda: En persecución a la americana, limitada a cinco kilómetros.

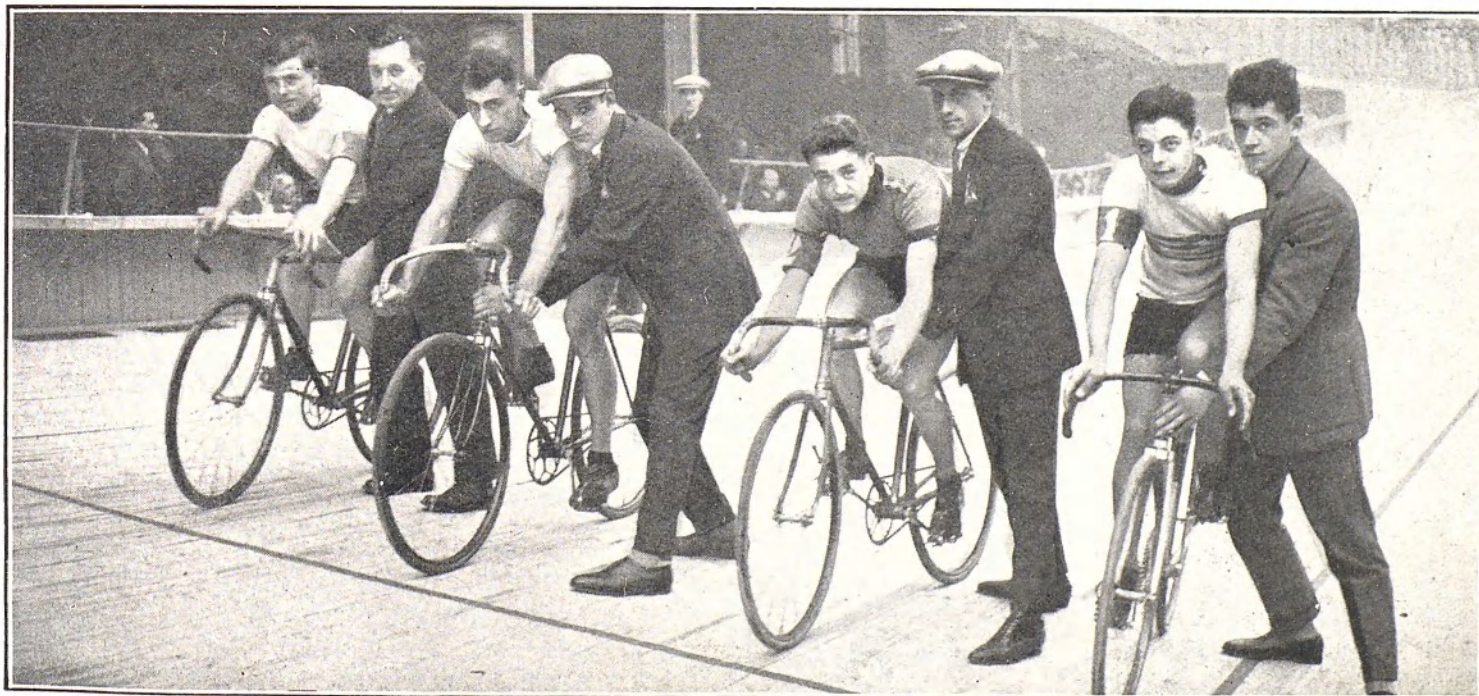
Tercera: Sobre veinte vueltas a la pista, con clasificación cada dos vueltas.

El resultado de las tres mangas fué el siguiente:

1.º Blanc Garin, 4 puntos. 2.º Hamel, 6 puntos. 3.º Vugé, 9 puntos.

El vencedor fué aplaudidísimo y obsequiado con un soberbio ramo de flores.

El corredor Blanc Garin, vencedor de la prueba Omnium para jóvenes routiers celebrada en la pista del velódromo de invierno



Momento de la salida para el Omnium de los jóvenes routiers Vugé, Hamel, Gobellot y Blanc Garin, este último vencedor de la prueba
FOTS. OJANGUREN Y FERMA

ACTUALIDAD DEPORTIVA CATALANA

EL MATCH FINAL DE LA COPA CATALUÑA Y EL COMBATE DE BOXEO MOLINAT-ALÍS

Muy igualados han sido los resultados de los partidos de la copa Cataluña que se jugaron el domingo en Barcelona. Ello es prueba de la semejanza de los grupos de primera categoría que se disputan el torneo, ninguno de los cuales ha conseguido destacarse netamente del resto de sus rivales.

El mismo *leader*, el Real Club Deportivo Español, ha sufrido el domingo el primer contratiempo contra su más directo rival, la Unión Sportiva de Sans, empatando a un goal, mostrándose el equipo sansense como el que más aspiraciones puede contar para la conquista del trofeo, por su excelente labor de conjunto y enormes entusiasmos.

El partido jugado en el campo del Europa fué sumamente competido, y por ser el de mayor interés de la jornada, la afición lo llenó completamente. El primer goal lo consiguió el Español de un chut de Mauri en la primera parte, empatando el Sans en la segunda por mediación de un propio jugador del Español, en mala interpretación con Zamora, de resultados de consecutivos ataques que el Sans dirigió contra la meta realista.

En el campo del Gracia, el Europa obtuvo una nueva derrota, que le infligió el animoso equipo del Tarrasa, por 5 goals á 4, presentándose ambos equipos incompletos.

El Martinenc venció al Sabadell por 2 a 1; conseguido el goal de la victoria cuando sólo faltaban tres minutos para terminar el encuentro.

También el campeonato de Cataluña del grupo B se hace sumamente competido, por lo igualados que se hallan en la puntuación los equipos. El Badalona venció al Iluro, de Mataró, por 1 á 0; el Júpiter al Athletic, de Sabadell, por 2 á 1; el Manresa á la U. S. Sandres, por 4 á 3, y el Lérida y el Reus empataron á un goal.

MASFERRER ALFONSO

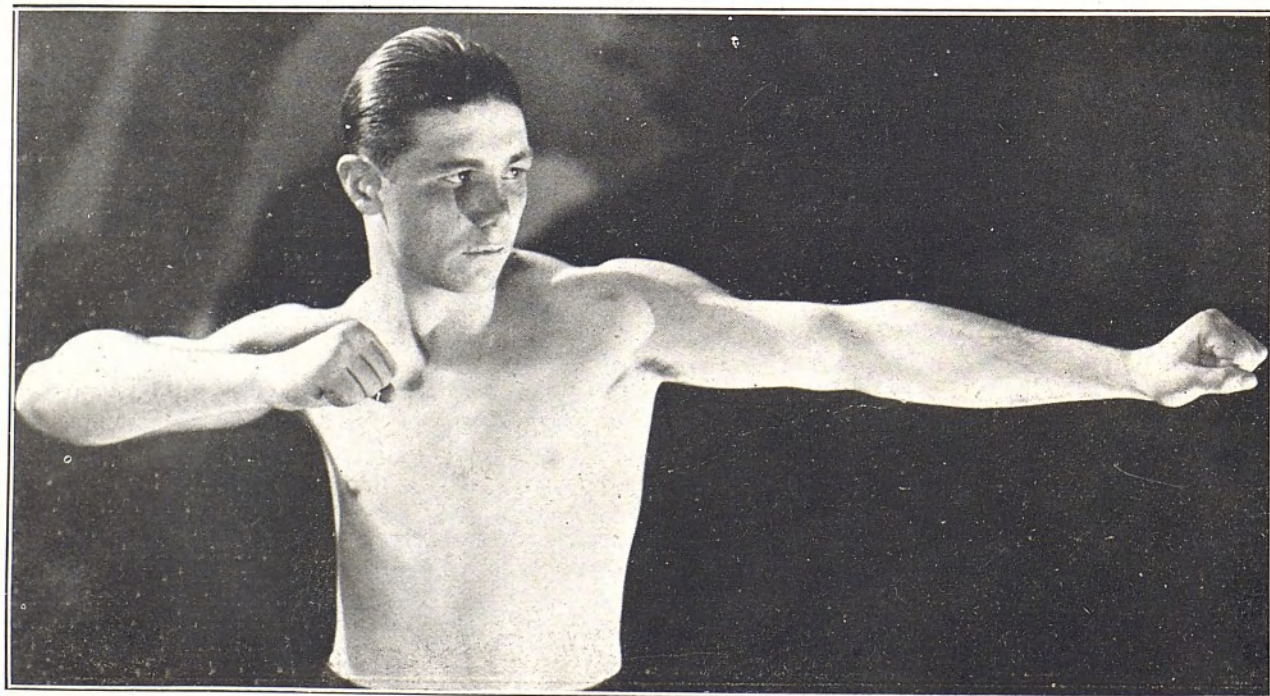
Zamora, preparado para rechazar un peligroso balón que le envían por alto los delanteros de Unión de Sans



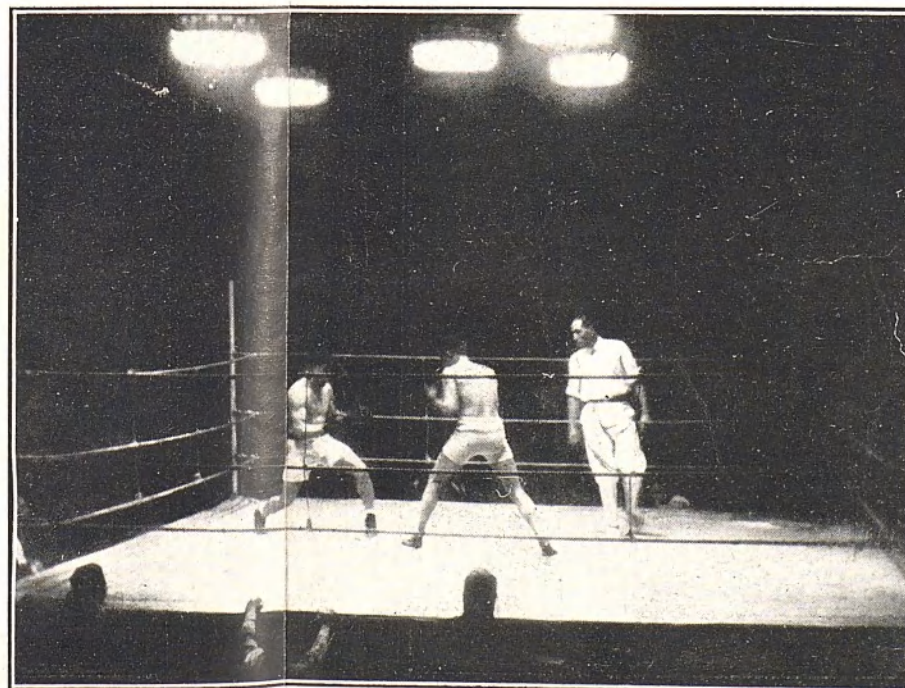
Mientras el defensa españolista, causante del goal, se lleva, desesperado, las manos á la cabeza, Zamora, que no podía prever tan desafortunado lance, tuerce una mueca de indignación contra sus defensores (?)

Sigue sin aparecer, en el firmamento pugilístico nacional, la estrella que en la categoría de los pesos medios permita concebir esperanzas fundadas de un rendimiento semejante al que dan Paulino y Ruiz en sus respectivas clasificaciones. Ni Tomás Thomas, vencido por Ricardo Alís, ni éste que, sin embargo, será siempre uno de nuestros mejores estilistas, llegarán á ocu-

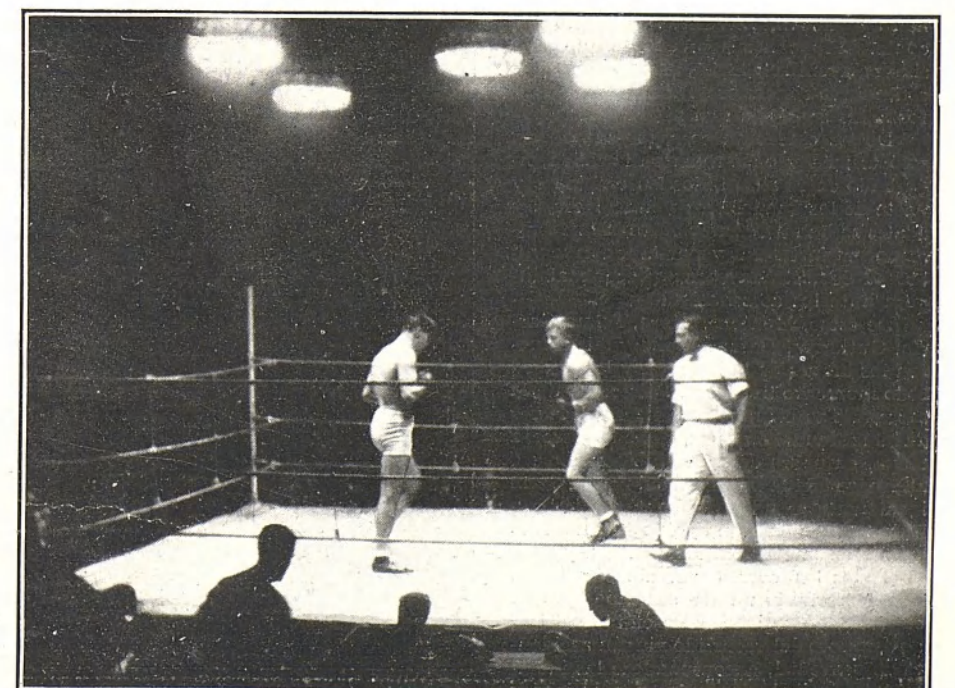
par altos puestos en el escalafón internacional del boxeo. Ahora que, después de un largo eclipse, se señalaba una favorabilísima reacción en Alís, de nuevo plenamente en forma subrayada con su triunfo frente á Thomas, al que despojó del campeonato de España, su combate con Molinat, el campeón francés de los pesos medios, ha venido á echar por tierra todas las esperanzas.



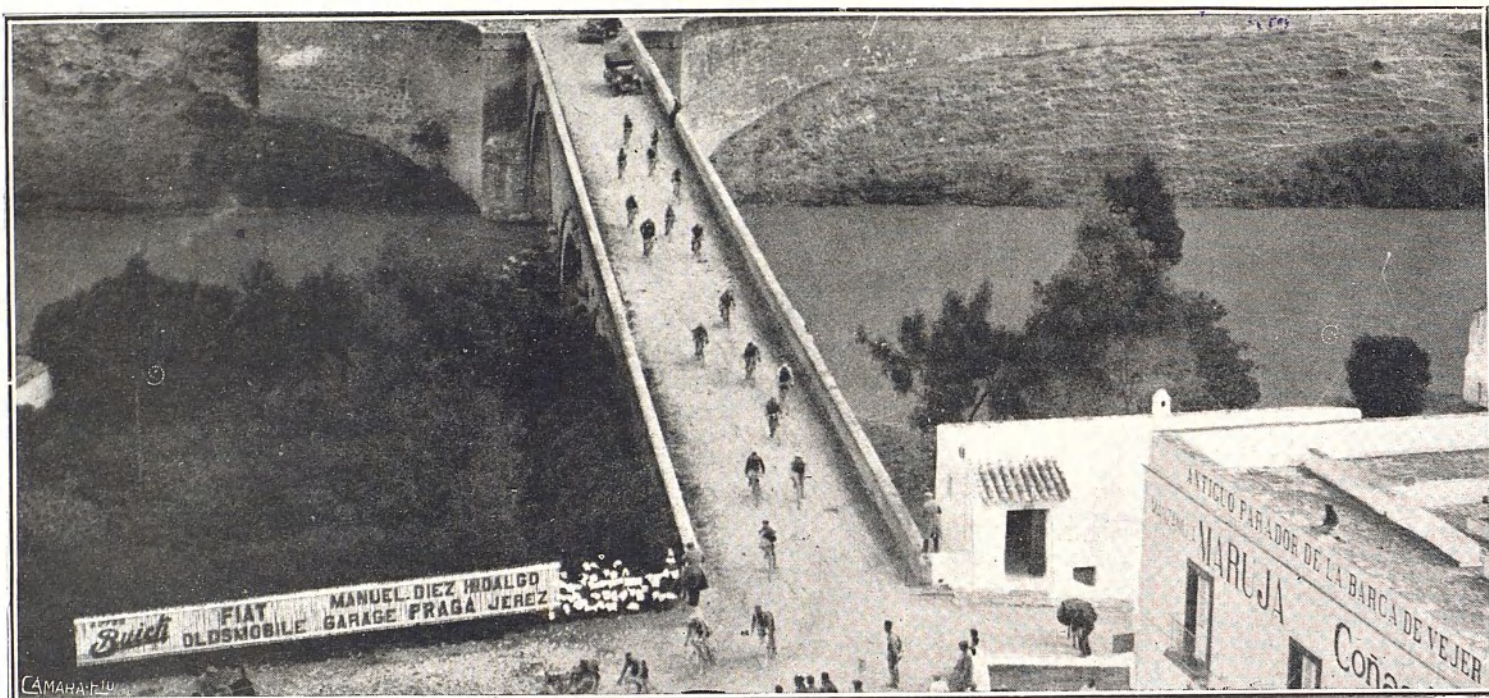
Bernabé Molinat, campeón francés de los pesos medios, challenger al campeonato de Europa, vencedor de Ricardo Alís, campeón de España



Un momento del combate entre los púgiles Sáez y Rabasce, durante el match que recientemente celebraron en la ciudad condal



Molinat y Alís, en el primer round del combate, del que resultó duramente castigado el español, se observan expectantes antes de atacar á fondo.—FOTS. SPORT Y ORTIZ



Aspecto del puente de Vejer, á vista de pájaro, durante el paso de los corredores de la vuelta andaluza, seguidos de los automóviles del jurado y los ménagers de los ciclistas

DESPUÉS DE LA PRIMERA VUELTA CICLISTA MERIDIONAL COMENTARIOS Á LA ÚLTIMA MANIFESTACIÓN CICLISTA NACIONAL POR LAS CARRETERAS DE ANDALUCÍA, QUE HA DEMOSTRADO EL ALTO ESPÍRITU DEPORTIVO DE LA REGIÓN

BIEN merece algunas consideraciones generales la primera vuelta ciclista realizada en la región andaluza, porque ella ha puesto de manifiesto la fuerte afición á este deporte que existe por aquellas tierras.

Y como al éxito logrado han contribuido por igual todas las poblaciones elegidas como punto de llegada y salida de los corredores, esto demuestra el alto concepto que de los deportes tienen aquellas autoridades, que no sólo han contribuido con sus premios á que haya sido más reñida la lucha, sino también han estimulado con su presencia para que estos actos se repitan en años sucesivos.

De los cincuenta corredores inscritos, sólo treinta y ocho tomaron la salida, figurando entre ellos todos los catalanes y parte de los madrileños y andaluces, los cuales se han destacado en toda la carrera por su fortaleza y por la enorme voluntad demostrada para no hacer mala figura ante los ases nacionales.

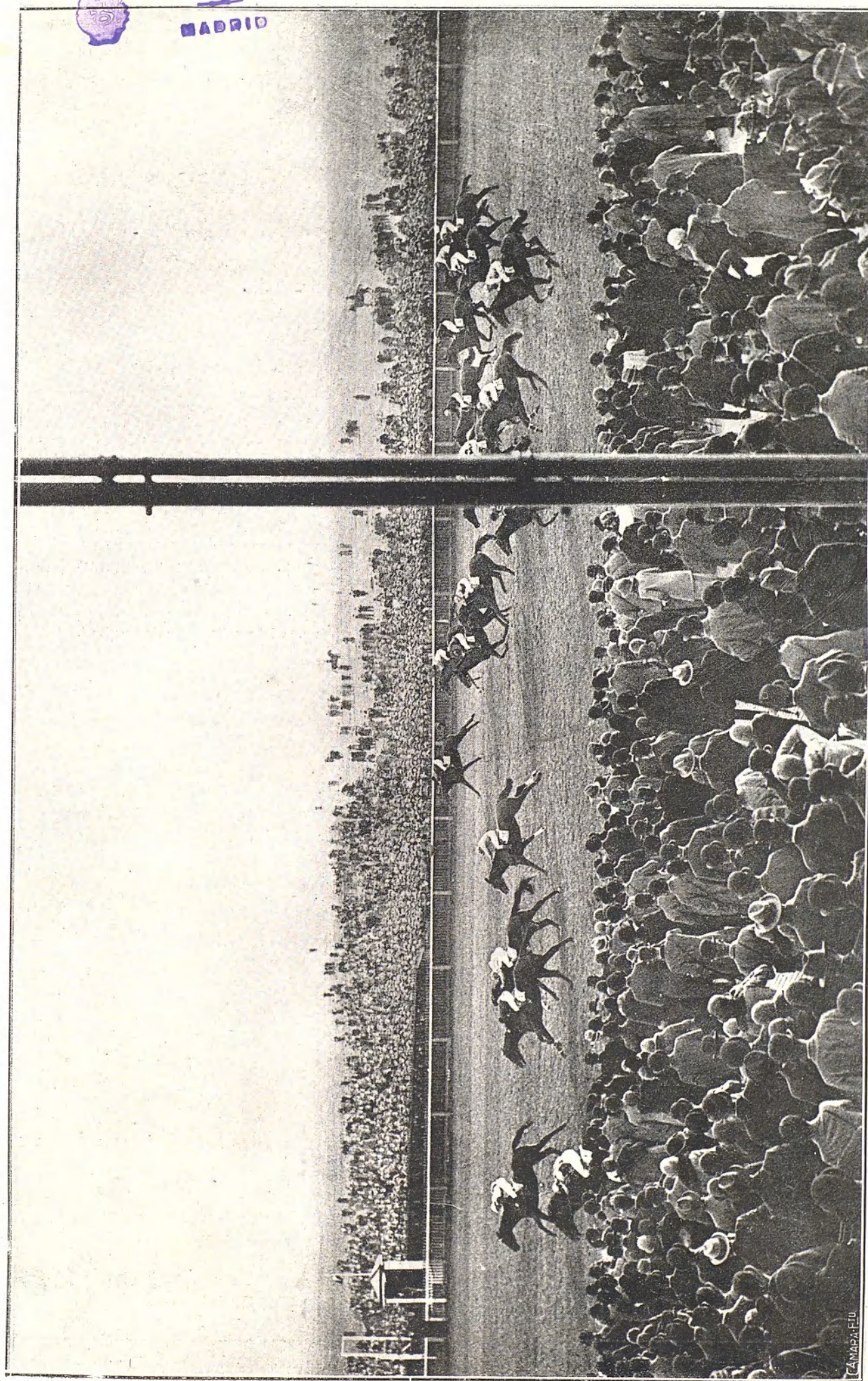
De éstos, Montero, Otero, Telmo García, Gutiérrez, Barruetabeña y Miner fueron los héroes de la jornada, y los que en todo momento llevaon la dirección de la carrera. También merece citarse al *routier* andaluz Manuel Sánchez, que en la tercera etapa, en unión de su compañero Lucas, alternaron en la dirección del grupo, como igualmente se ha hecho notar el balear Guinart, que ha conseguido un honroso puesto en la clasificación general.

Todos los corredores, sin excepción, han demostrado un entusiasmo digno de encomio, no registrándose en todo el largo trayecto del recorrido ningún accidente de gravedad, exceptuándose las inevitables pinchaduras de los neumáticos y alguna que otra caída sin consecuencias de mayor cuantía.

Entre éstas, merece citarse el encontronazo que sufrió Otero en la última y quinta etapa con el caballo de un guardia civil, que derribó, como es consiguiente, al ciclista, el cual entró en la meta desmontado, por lo que perdió algunos segundos.



Un momento interesante de la segunda etapa de la carrera. El pelotón de los corredores al salir de Córdoba para Málaga



**LA DOBLE VICTORIA
HÍPICA DEL REY NORTE-
AMERICANO DEL ACEITE
EN EL HIPÓDROMO IN-
GLÉS DE NEWMARKET**

El monarca oleaginoso norteamericano Mr. A. K. Macomber, del que ya dimos noticia al hablar del reciente triunfo de su caballo «Forsetti» en el Cesa-rewth de Newmarket, acaba de «doblar» su victoria con otro éxito importantísimo, precisamente en otro gran premio de la más alta significación. También en la pista de Newmarket, pero ahora en el Cambridgeshire (otro premio y trofeo de renombre hipico mundial), el caballo «Masked Mawel», de Macomber, ha entrado el primero en la meta, montado por el jockey Mac Lachlan. El rey del aceite está haciendo en Europa una magnífica campaña con su cuadra, y en un cálculo muy por bajo puede suponerse que las dos recientes victorias le han dado siquiera cincuenta mil libras esterlinas. La fotografía que aquí publicamos, el momento de la llegada a la meta de los participantes en el Cambridgeshire, muestra en cabeza a «Masked Mawel», el vencedor, seguido de «Pons Asinorum», segundo, y «Blue Pete», tercero. Hagamos notar, finalmente, que la cátedra estuvo tan desorientada que las apuestas del ganador se pagaron 500 a 1. ¡Así se hacen los magnates del aceite!

FOT. AGENCIA GRÁFICA

FUTBOL NACIONAL LOS PARTIDOS AMIS- TOSOS DE LA CAPITAL ANDALUZA Y LOS PRESTIGIOS DE LA DE- PORTIVA TUDELANA

EN la capital andaluza, el Sevilla F. C., grupo notabilísimo, invencible campeón de la región Sur, bien conocido de muchos públicos españoles por esa táctica peculiar que le dió victorias y fama, ha contendido con la Real Sociedad de San Sebastián en dos encuentros amistosos, que los aficionados sevillanos han saboreado con especial interés.

Los donostiarras han hecho dos exhibiciones muy notables, sobre todo teniendo en cuenta que se movían en campo contrario, y que aunque el público se ha producido muy correctamente, el Sevilla sobre su terreno es peligrosísimo enemigo. Los resultados, empate á tres y dos goals, respectivamente, son, pues, favorabilísimos «scores».

Entre las sociedades futbolísticas regionales más destacadas, la Deportiva Tudelana ocupa en Navarra uno de los lugares más señalados.

Su campaña futbolística de la temporada anterior fué brillante, y en la actual se presenta notablemente mejorado el equipo, por lo que los

triunfos merecidos se repiten en casi todos los partidos en que toma parte.

Publicamos en esta plana una fotografía de la Deportiva Tudelana, obtenida antes de comenzar á jugar uno de los últimos matches en que actuó el brillante grupo navarro.



SEVILLA.—Un momento durante el segundo match entre el Sevilla y la Real Sociedad de San Sebastián, que terminó con un empate á dos goals



El notable equipo de la Sociedad Deportiva Tudelana, que está sosteniendo los grandes triunfos adquiridos en la región navarra

FOTS. SERRANO Y ZARAGÜETA



LOS GRANDES MATCHES DE LOS PROFESIONALES DEL FUTBOL BRITÁNICO

MIENTRAS en Francia el balón oval tiene todas las preferencias populares, en Inglaterra el juego del estérco, practicado por los profesionales, sigue siendo el espectáculo deportivo predilecto de la gran masa de espectadores, conscientes de que sus hombres son los artistas más extraordinarios del mundo en fútbol. El campeonato de la Liga es el acontecimiento anual que durante las jornadas semanales enfrenta a los poderosos grupos entrenadísimo. Reproducidos en esta plana una escena del último match entre Sunderland, el leader de la clasificación, y Bolton, uno de los grupos que opusieron más tenaz resistencia al presunto campeón, en la que Halliday, el defensa, saca valientemente de los pies de Pym la pelota que éste llevaba para a shotar

CAMARA-FIU



Grupo de tiradores é invitados que acudieron á la sala de armas del maestro Afrodísio Aparicio, que conmemoró en brillante fiesta los diez años de trabajo (tercera serie), rodeado de los actuales brillantes discípulos y los antiguos alumnos

DOS FIESTAS DEPORTIVAS MADRILEÑAS EN LA SALA DE ARMAS DEL MAESTRO APARICIO Y EN LA QUINTA COMISIÓN DE LA CRUZ ROJA



El doctor Morales Lahoz repartiendo los premios que él había ofrecido á los muchachos de la Cruz Roja que ganaron la prueba atlética organizada entre los elementos del benemérito cuerpo

FOTS. DÍAZ CASARIEGO

Á PROPÓSITO DE UNA INFORMACIÓN DE «AIRE LIBRE»

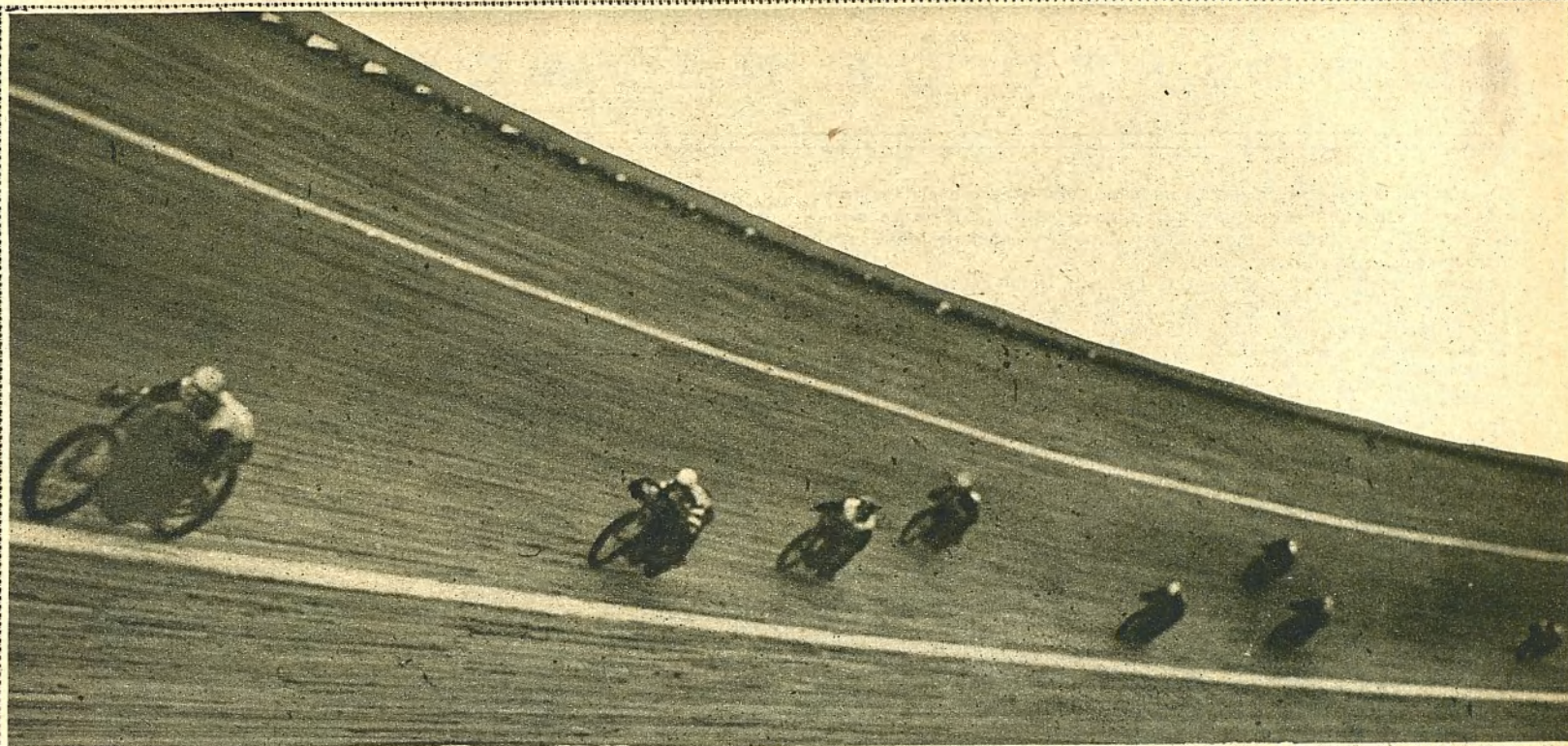
NUESTROS lectores recordarán la *interview* que nuestro compañero José Lorenzo publicó en el número anterior de AIRE LIBRE, con referencia á una conversación sostenida con el secretario del Colegio Nacional de Arbitros, Pablo Hernández Coronado, secretario al propio tiempo del Real Madrid.

El interesado nos ruega la aclaración que sigue:

«Don Pablo H. Coronado, del cual publicamos una *interview* en nuestro número de fecha 3 del actual, se acerca á nosotros para manifestarnos que habiéndose dado á algunos de sus conceptos y apreciaciones puramente personales un carácter de generalidad que no existe en su ánimo, ni cree que puede deducirse de la transcripción hecha por la brillante pluma del Sr. Lorenzo, le interesa hacer constar que es el primero en reconocer que hay excepciones, como ya apunta en su clasificación, de elementos perfectamente desinteresados, de cuya existencia no puede dudar, porque se honra con la amistad de muchos de ellos.»

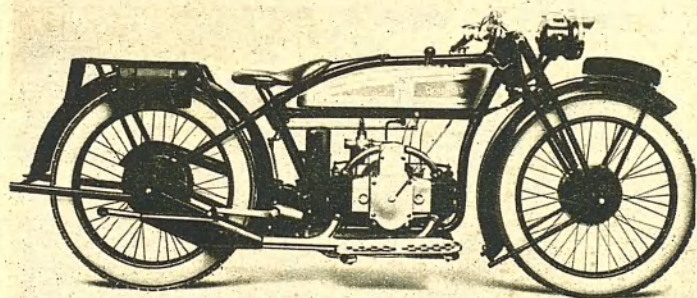
Queda complacido nuestro amigo en su deseo, que ratifica los conceptos de la información de AIRE LIBRE.

LAS CARRERAS DE MOTOCICLETAS EN PISTA EN LOS ESTADOS UNIDOS



Un instante durante la clásica carrera de las cincuenta millas en el autódromo de Washington, celebrada recientemente. En primer término, a la izquierda, Joe Petralli, el vencedor de la prueba FOT. ORTIZ

PUBLICIDAD RECOMENDADA DE «AIRE LIBRE»



He aquí un nombre de absoluto crédito
Una máquina de garantía completa

MOTOCICLETAS INGLESAS

DOUGLAS

REPRESENTANTE GENERAL PARA ESPAÑA

S. SÁNCHEZ QUIÑONES

Proveedor de la Aeronáutica Militar

M A D R I D

Teléfono núm. 13.427. — Alberto Aguilera, 14



El mejor
parche para
cubiertas
y cámaras
de aire.

Arregla permanentemente las cubiertas y las cámaras de aire de los neumáticos sin necesidad de vulcanizarlas.

Por un coste mínimo puede usted obtener 1.000 a 5.000 kilómetros más de servicio de las cubiertas, y una reparación absoluta de las cámaras.

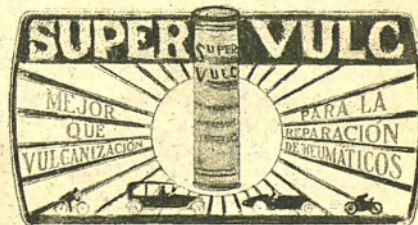
Pulimento ALLKLEAN (Pronúnciese OLCLIN)

para automóviles y muebles. Muy bueno para el «Duco» y todos los nuevos acabados de lacas.

Si no conoce usted el nuevo producto ALLKLEAN (Olclin), ensáyelo hoy mismo en la carrocería de su coche y en los muebles de su casa, que quedarán limpios y brillantes como salidos de fábrica.

Este líquido difiere de otros productos similares en que en su composición no entra sustancia alguna grasa, por lo que no recoge el polvo.

De venta en los buenos garages y tiendas de accesorios.



DE VENTA EN LOS
PRINCIPALES GARAGES Y
TIENDAS DE ACCESORIOS

DE LA SIERRA VECINA

EL PUERTO DE NAVACERRADA

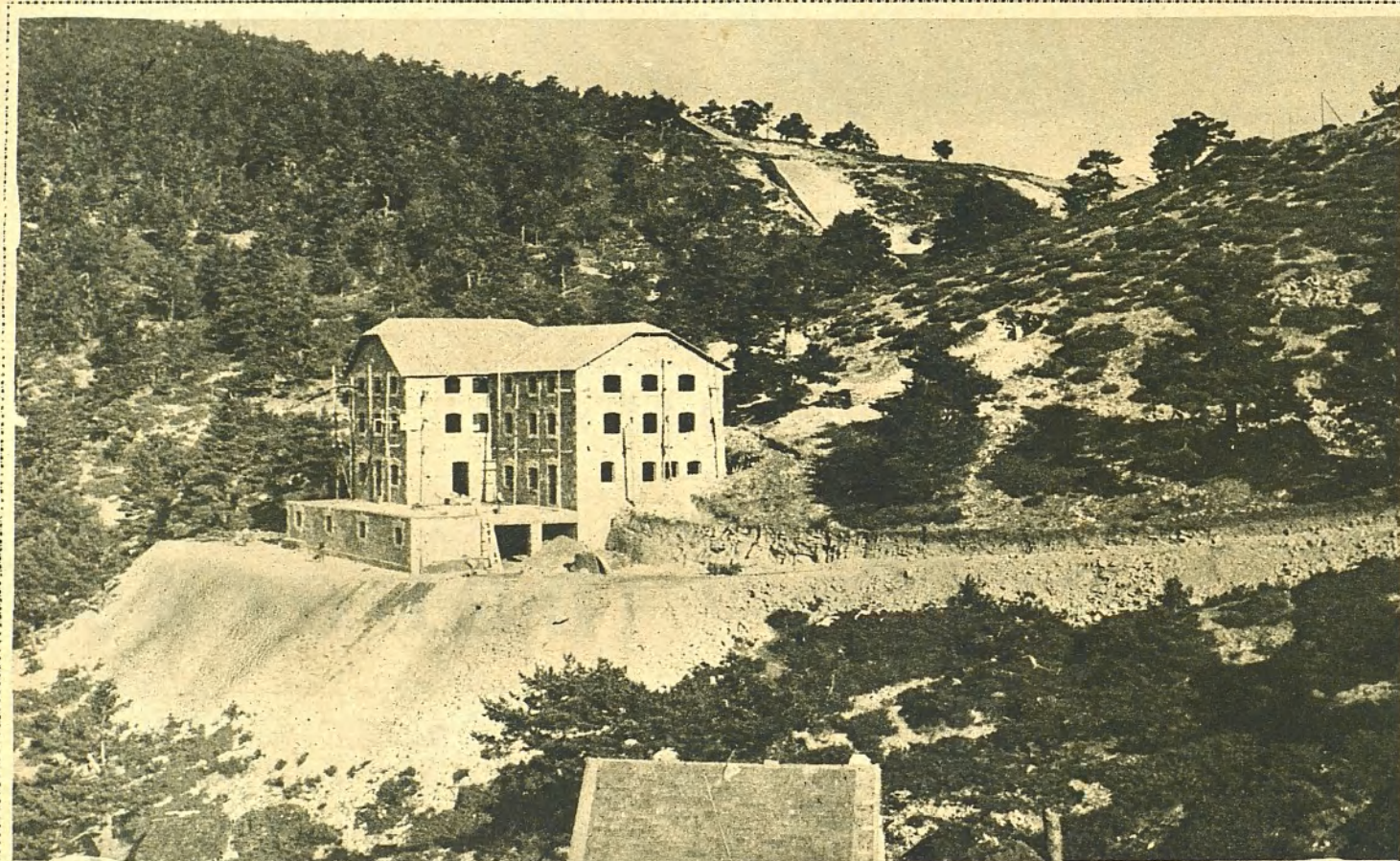
DICEN los corresponsales que la impresión dominante entre los millares de espectadores que han presenciado los partidos internacionales de fútbol, tan brillantemente ganados por los españoles en Viena y en Budapest, era la de sorpresa.

Naturalmente. El concepto, tan simplista como pintoresco, que el vulgo europeo tenía de España (sol, rejas, naranjos, curas, ojos negros, celos trágicos, indolencia, sobre todo mucha indolencia) no permitía suponer ese formidable desarrollo de un deporte tan reñido con la indolencia.

A mí no me choca nada esa sorpresa, que no es sino ignorancia, porque, en otro aspecto, también la he palpado yo.

Pero si el alpinismo no podrá nunca alcanzar la multiplicación y el desarrollo que el fútbol, porque aquél cuesta dinero y éste es hoy el espectáculo público que más lo produce, también es cierto que el lento desarrollo de nuestro alpinismo, y aun el del mero excursionismo de montaña, tienen por causa las dificultades que le ponen aún los mismos que parece que debían lucrarse algo con él.

Concretándonos al Guadarrama, es cierto que, orográficamente, esta montaña es poco más que un cerrete en comparación con los Alpes; pero, en cambio, y a pesar de estar á cuarenta ó cincuenta kilómetros de la capital del Reino, todo son dificultades y carestías para el que pretende recorrerlo. Aunque los ferrocarriles que le ponen en comunica-



El nuevo chalet del Club Alpino en las proximidades del Puerto de Navacerrada. Estado de las obras al final del pasado mes de Octubre

Cuando en recientes viajes he recorrido algunas montañas italianas, suizas y alemanas, pernoctando en algunos refugios alpinos de aquellos países, y he mostrado á los alpinistas de allí fotografías de las montañas españolas, más de uno me han preguntado con extrañeza: «Pero ¿hay tanta nieve en España?» A algunos les sonaba un poco el nombre de Pirineos; de los demás macizos montañosos de la Península no tenían la menor idea, y si la fotografía era de patinadores ó saltadores con skis, la sorpresa era doble.

Es explicable esa ignorancia por nuestro alejamiento y por el papel secundario que España desempeña en los problemas mundiales que preocupan á la actual generación. Por eso debemos agradecer á los futbolistas ese par de fuertes aldabonazos que acaban de dar sobre la atención centroeuropea, gracias á los cuales se ha enterado el vulgo de esos países de que una de las manifestaciones del vigor juvenil que más estiman ellos ha alcanzado entre nosotros un desarrollo sorprendente.

Y quizá esto les haga considerarnos más detenidamente y enterarse de que en España hay, por ser país tan variado, además de todo lo que ellos suponían, otras muchas cosas más.

Por ejemplo: muchas montañas, algunas con bastante nieve todo el invierno y primavera, y, por tanto, muchas oportunidades para ejercitarnos en otro deporte practicado con gran entusiasmo en aquellos países: el alpinismo.

ción con la Corte no se hicieron para él, sino porque forzosamente tenían que atravesarlo, y buscaron, por tanto, los puntos más bajos, y aunque el desarrollo del excursionismo y del alpinismo entre nosotros es posterior á la construcción de dichos ferrocarriles, siempre me había chocado que las Empresas no dieran facilidades para un tráfico que surgía en las proximidades de sus líneas; pero lo verdaderamente asombroso, y esta noticia sí que causaría sorpresa en los países del gran alpinismo, es que sean las mismas Compañías las que pongan de propósito las dificultades.

Leo en el último número de *Alpina* (revista órgano del C. A. E.) que en una reciente entrevista celebrada por uno de nuestros más antiguos socios con el Pleno del Consejo del Norte (1), á quien une una gran amistad, y en ocasión de solicitar algunas mejoras materiales y económicas del mismo, al objeto de fomentar el turismo hacia la Sierra, pudo recabar las noticias siguientes, que con sumo gusto (2) facilitamos á nuestros lectores: «Es imposible pensar en la rebaja de tarifas...; la ambición constante de las Compañías es elevarlas, y sólo podrá pensarse en una rebaja cuando se consiga la electrificación (3). Por otra parte,

(1) La referencia no puede ser más autorizada, ¡el Consejo en Pleno!

(2) Pues sí que es un gusto.

(3) Un día de estos.

actualmente son un conflicto para el Norte las aglomeraciones excesivas, precisamente por falta de material; y como la Compañía ve sus coches llenos (1) con los precios actuales, excusa en pensar en rebajarlos, ya que esto originaría dificultades por la dicha falta de material. Los excesos y destrozos causados en un convoy, hace ya tiempo, por los alpinistas (2) han determinado en el Consejo cierta *hostilidad hacia todo el servicio que se relaciona con el excursionismo.*

De modo que ya lo saben los excursionistas de condición modesta (lo somos la mayoría). No sólo no hay que pensar en rebajas ni mejoras del servicio, sino que constituimos una seria dificultad, un conflicto, para la pobre Compañía. Hay que resignarse al viaje caro y á la insuficiencia del material, y hay que agradecer todavía que nos quieran llevar amontonados en las plataformas y pasillos de los coches. Los padres de familia y los muchísimos posibles excursionistas aun más modestos que los que podemos soportar los dos ó tres duros por persona que cuesta cada excursión, han de consolarse contemplando el Guadarrama desde la Moncloa.

Pero ¿cuándo entrará en las berroqueñas cabezas de los gerentes del tráfico en España la idea de que el transporte (sobre todo el que comunica las grandes poblaciones con sus alrededores), más que como negocio en sí, hay que enfocarlo como fermento, como agente fomentador de los múltiples negocios que se desarrollan en la urbanización y por el colonismo, y principalmente el de la valorización de terrenos?

Por no haber visto así el problema, ni los ferrocarriles, ni los tranvías, ni el Metro, ni los autobuses, ganan lo que debían ganar, ni hay en Madrid urbanización del extrarradio y colonización de los alrededores. Y eso que la fuerza expansiva de Madrid se lo está metiendo por los ojos. Aun sin tranvías surgen barriadas en la periferia del apretado y macizo caserío de la Corte; junto á las estaciones de la línea del Norte, y á pesar de las escasas, caras é incómodas comunicaciones, se han formado colonias, y en cuanto se ha construido un tranvía de montaña, está surgiendo en su extremo un nuevo núcleo de población. ¡Lo que podría ser todo eso si se encauzara bien y se lo protegiera!

Ha bastado, como digo, que se construya un tranvía en la Sierra, aunque es caro y poco práctico, para que, donde hace cuatro años no había nada y era el final lejano para la mayoría de los excursionistas, esté formándose ya una importantísima colonia y sea el punto de partida para el excursionismo por el Guadarrama. Me refiero al puerto de Navacerrada. Además del hotel inaugurado hace dos años, hay actualmente en construcción seis ó siete casas alpinas, alguna de cierta importancia, una capilla, y pronto empezarán otras obras; y en el centro del núcleo, un poco más arriba del hotel, se destaca, esbelta y muy bien emplazada, la mayor construcción por ahora de dicha colonia, el nuevo *chalet* del Club Alpino, que se lleva con gran rapidez, pues se puso la primera piedra á fines de Junio, y véase en la adjunta fotografía cómo estaba el día 4 de Octubre.

Dentro de media docena de años habrá allí un nuevo pueblo, una entidad de población que habrá que añadir al Nomenclator de la provin-

(1) Los pocos que tiene, según ella.

(2) Aunque voy mucho á la Sierra, no recuerdo qué escándalo fué ese; pero seguramente sería por salir el tren á su hora y llevar plaza para todos los viajeros con billete.



Una casita alpina de la nueva colonia del Puerto de Navacerrada

cia de Madrid, y cuando lo vean en las listas los que tienen la misión oficial de gestionar el fomento de la provincia, se sorprenderán de que sin su gestión haya nacido y crecido aquello.

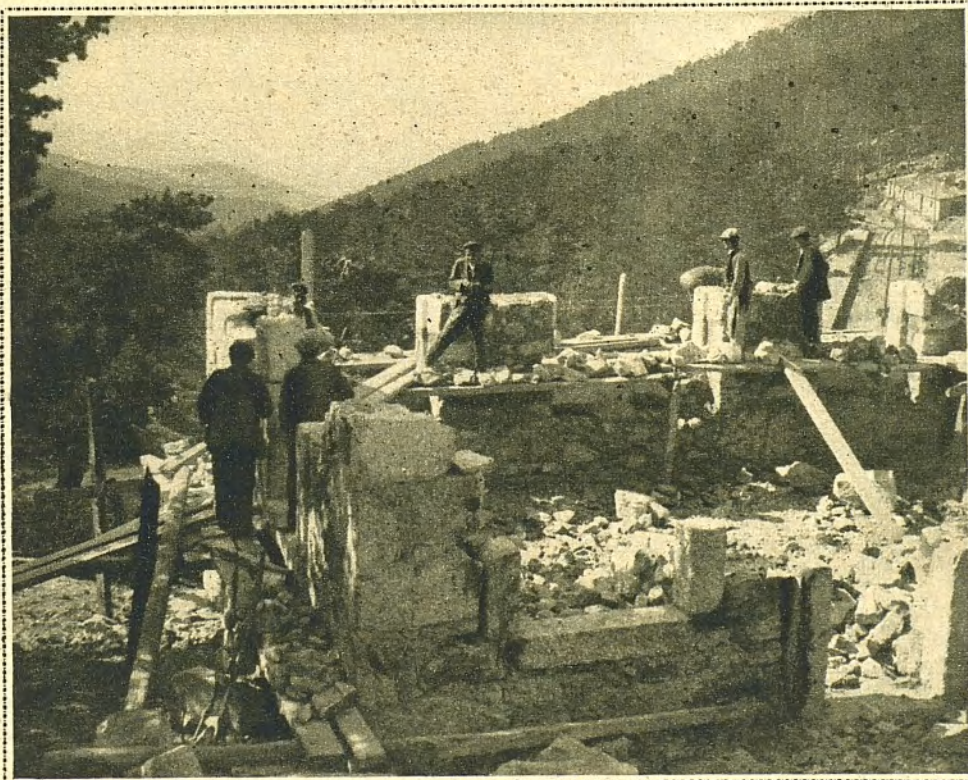
Ha sido la iniciativa privada y el furor montañista de unos cuantos entusiastas lo que ha puesto aquellos primeros jalones de la futura colonia alta del Guadarrama, y es lástima que el poco capital con que se inició no permitiera planear la comunicación directa é independiente con Madrid, no el tranvía á la estación de Cercedilla, que es caro y no resuelve nada.

Esa vía Madrid-Navacerrada es el ideal que hay que vulgarizar para que los que tienen medios económicos lo realicen. Una vía que, partiendo de la parte alta de Madrid, fuera al principio una ciudad lineal radial (no de circunvalación, como la otra); luego, más lejos, creadora de colonias á 20 ó 30 kilómetros de Madrid; y finalmente, arriba, en el puerto, el cauce por donde desembocara en la tierra el excursionismo montañero y el alpinismo de los madrileños. Todos los terrenos que esa vía habría de atravesar no valen hoy casi nada; luego serían solicitadísimos.

Si esa comunicación habría de ser por tranvía ó para tracción automóvil, es cosa que no haría variar mucho el trazado (1). En un editorial de *El Sol* se expusieron hace pocos días, acertadamente, pero yo creo que con exageración, pues no sólo hay que contar con el tráfico existente, sino con el que seguramente surgiría, los inconvenientes económicos del negocio-tranvía; pero en el mismo artículo se caía en el error de creer que los gastos de construcción, conservación, régimen, vigilancia y servicios de una autoestrada (carretera exclusivamente para automóviles) no son mucho mayores que los de una carretera ordinaria. Y lo son, efectivamente.

Y como la divulgación de los problemas contribuye á su análisis y probable solución, quede aquí este nuevo empujoncillo al de la vía directa de Madrid al Guadarrama, á ver si alguna vez logramos ponerlo ante los ojos de quien pueda acometer su realización.

PEÑALBA



Otra de las obras en construcción del futuro pueblo

(1) Sobre ésto, véanse unos artículos en los números de *El Sol* de 22 de Febrero y 30 de Mayo de 1925.

EL DEPORTE DE MODA EN LOS CINÓDROMOS EXTRANJEROS, SU MA- JESTAD EL GALGO ES LA ACTUALIDAD MÁS PALPITANTE

ESPECTÁCULO emocionante y lleno de luz, de color y de múltiples alicientes, son las carreras de galgos que ahora hacen furor en América.

Realmente, ver á los lebreles correr con vertiginosa velocidad tras la liebre mecánica; contemplar los finales emocionantes de los galgos en desenfrenada carrera; la grata sensación de haber logrado que el perro de nuestras simpatías conquiste el primer lugar en la competición; la desilusión del fracaso sufrido por la derrota de nuestro favorito, son alicientes que sólo tienen las carreras de galgos.

Este nuevo deporte triunfa rápidamente, porque es bello, es emocionante, es atractivo, y porque sugiere las más dulces y gratas sensaciones.

Y para ello, en las grandes poblaciones se levantan soberbios cinódromos; y así como los más distinguidos gentlemens tuvieron hasta aquí, como un blasón más de su nobleza, el poseer magníficas cuadras de caballos, ahora constituye lo más *chic* la implantación cuidadosa de

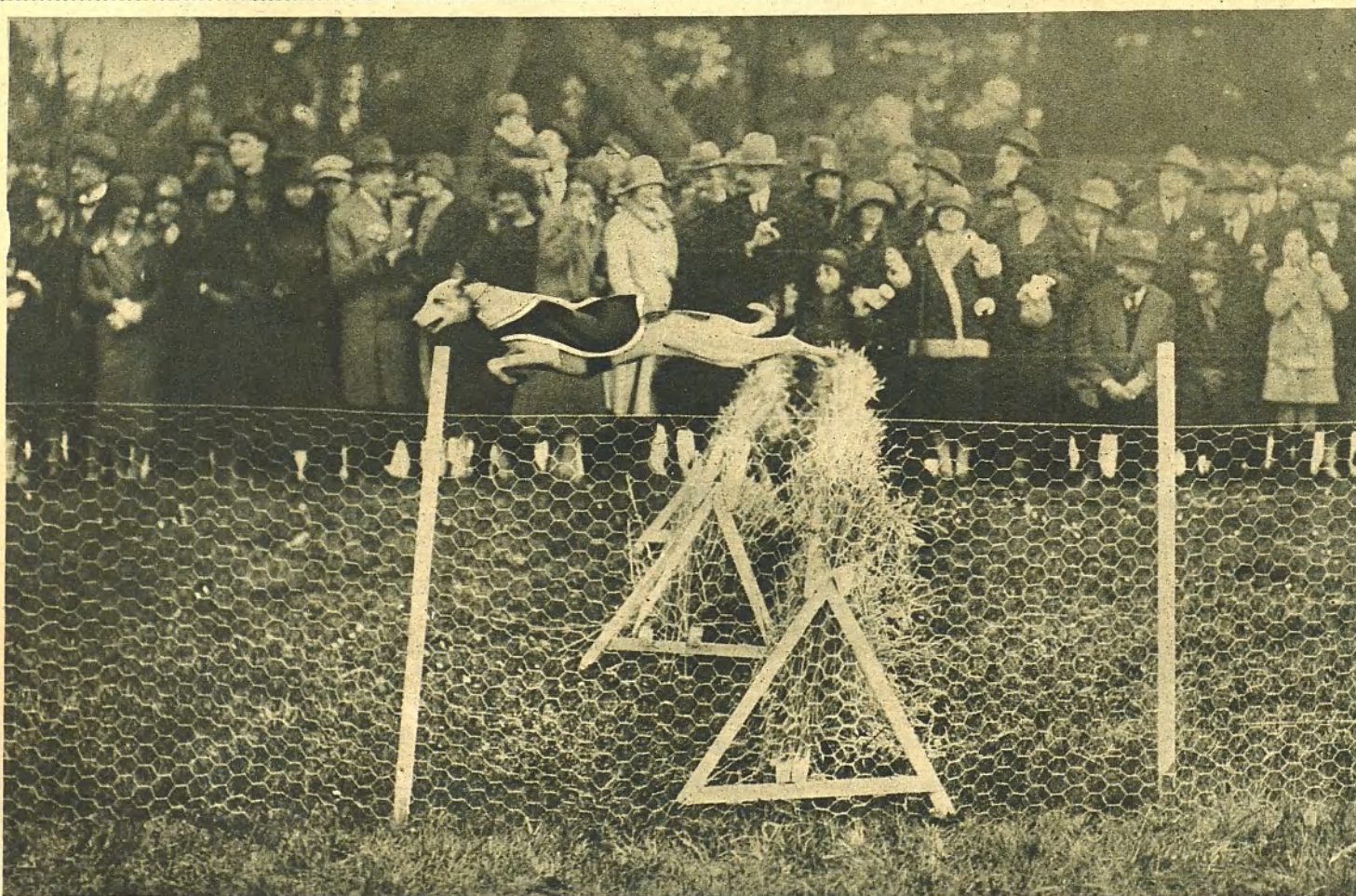


Ante el nuevo deporte de las carreras de galgos, que en América han tomado gran incremento, los franceses entrenan á los animales para tomar parte en los próximos concursos

cuadras de galgos, esmeradamente seleccionados, hasta conseguir un refinamiento perfecto de los bichos que han de participar en las carreras donde se rendirá culto á Su Majestad el Galgo.

Tanto en la parte deportiva como en la social, consideramos el nuevo deporte lebel como un espectáculo de alto interés, sólo comparable con el que nos ofrecen las carreras de caballos, con la ventaja sobre éstas de su menor coste para su sostenimiento y desarrollo.

Las carreras de galgos, tal como se han implantado en el Extranjero, son la máxima expresión del encantamiento fascinante que puede



Un difícil salto de obstáculo, realizado por el noble animal con una limpieza y una seguridad verdaderamente admirables

exigir el espíritu más refinado de una sociedad como la actual, siempre dispuesta á recoger y dar realce á todo cuanto signifique exquisitez y buen gusto.

País los Estados Unidos en que todos los deportes cuentan con una incontable cantidad de adeptos, los concursos caninos que frecuentemente se organizan, tienen siempre descontado el éxito de interés y de público.

Las damas de la alta sociedad, ataviadas con los vistosos y sugestivos *tailleurs* de la temporada, alegran el amplio cinódromo con la nota femenina y espiritual de sus delicadas y gráciles siluetas, llevando á todos los sitios la magia de sus encantos y el recreo de sus sonrisas.

Los dueños de los perros circulan de acá para allá con estoica despreocupación, despertando la curiosidad de las damas y la envidia de los amateurs, que admiran en ellos la paciencia y la tenacidad que emplean para adiestrar á los nobles animales.

Estos, con ese admirable instinto que caracteriza á la raza canina, arrollan, en su desenfadada carrera, cuantos obstáculos se les oponen á su paso, con objeto de ser los primeros en llegar á la meta codiciada con tanto ahinco.

Y cuando se da salida á los galgos concursantes, y éstos, en abigarrado pelotón, parten veloces, enhiestas sus orejas, materialmente tendidos sus cuerpos, hinchadas sus fosas nasales, las conversaciones, los flirteos cesan como por encanto, y todas las miradas siguen ansiosas los incidentes de aquella desenfadada pugna.

En tanto, las apuestas se cruzan vertiginosas, y un murmullo ensordecedor circula por la muchedumbre cuando los perros favoritos van ganando terreno.

Todos los semblantes reflejan, como en un kaleidoscopio, las impresiones que van recibiendo ante las incidencias que se desarrollan en el largo cinódromo.

Al fin, un ¡ah! estentóreo, un clamor inmenso de aquellas gargantas anuncia que el vencedor ha llegado á la meta.

Y cuando el afortunado propietario del lebel vencedor atraviesa el cinódromo seguido del fiel y esforzado animal—los héroes de la jornada—, un aplauso cerrado, unánime, se escucha durante un buen rato, y todas las manos pretenden acariciar la sudosa piel del invencible Su Majestad el Galgo.

Por todos conceptos resulta brillante este nuevo espectáculo deportivo, donde el galgo, con su fina silueta, representa el símbolo de la velocidad y presta al cuadro la más intensa nota emotiva.

Tan grande ha sido el entusiasmo que ha despertado este deporte en las principales familias de la *high life* americana, que muchas de ellas han preparado ya sus cuadras de lebles para tomar parte en las grandes competiciones que se preparan.

En algunas poblaciones, estas carreras se verifican de noche, en cinódromos perfectamente preparados *ad hoc*, y el éxito ha sido rotundo, definitivo.

En España, donde de tarde en tarde se celebran raquílicas Exposiciones caninas, á las que asisten escaso número de ejemplares, puede y debe intentarse la aclimatación de este nuevo deporte, el que, por su menor coste—en relación con el deporte hípico—, es más asequible para todas las fortunas.

Además, las carreras de galgos tienen la ventaja de que pueden celebrarse en todo tiempo: en el verano, en las primeras horas de la noche, y durante el invierno, en las horas y en los días en que el sol nos calienta con sus rayos.

Y como es espectáculo que se presta admirablemente á la intervención femenina, y la mayoría de las cuadras de galgos americanos pertenecen á damas de la aristocracia, esperamos que en España no tardará en ser un hecho la implantación de este deporte, ya que elementos sobrados hay para ello; sólo falta afición, y ésta, dado nuestro temperamento á todo lo que signifique lucha y emoción, pronto puede arraigar en nuestras costumbres.

También se nos ocurre que aquí en España, y con objeto de que no resten concurrencia á las carreras de caballos, éstas de galgos pueden celebrarse á continuación de aquéllas, durante la temporada en que los hipódromos permanecen solitarios y los cracks descansan en sus cuadras respectivas.

Asimismo se nos ocurre que en tanto se construyen pistas adecuadas para las carreras de galgos, éstas podrían verificarse, con un fácil arreglo para su adaptación, en nuestros hipódromos, que, aun cuando escasos, son los suficientes para intentar esta aventura, en la seguridad de que la afición se desarrollaría rápidamente, y ello obligaría á construir cinódromos especiales.

En la capital de nuestra antigua perla antillana, en la Habana, este deporte ha adquirido gran incremento, y muy á menudo se celebran importantes competiciones en el magnífico cinódromo recientemente construido á la entrada del aristocrático barrio del Vedado.

También en París se ha hecho algo en este sentido, y las damas de la alta sociedad, con un entusiasmo digno de imitación, adiestran á los animales en las carreras de distancia y de obstáculos, con vistas á la próxima inauguración del templo dedicado al dios Galgo y al dios Velocidad.

Las fotografías que acompañan á esta información, recogidas en el Jardín de aclimatación parisino, demuestran prácticamente el interés que en los franceses ha despertado este nuevo deporte.

José RECIO DIAZ

La mujer ¿debe cultivar el deporte?

(CONCLUSIÓN)

DIRÁ el lector, después de haber leído mi artículo precedente propósito del mismo tema: «Y usted, ¿qué piensa?»

—Hombre, le diré...

Mi opinión es la menos interesante. Importa lo que los demás manifiesten; pero la mía...

Esta encuesta tiene por objeto divulgar diversas opiniones de los más famosos profesionales del deporte. (¿No les suena á ustedes raramente eso del «profesionalismo del deporte»? Por eso yo me he resuelto á escribir sendas misivas á casi todos los que en el mundo deportivo son «alguien». Unos me contestaron y otros no; la mayoría ni recibiría mis cartas por defectuosidad en la dirección. Yo qué sé, por ejemplo, dónde vive Dempsey, ni siquiera Firpo, el argentino, y eso que Narcisín, el famoso actorcito de trece años, que es su amigo, me ha dicho sus señas siete ú ocho veces. Pero, caramba, yo tengo otras cosas de qué ocuparme.

He recibido, empero, muchas respuestas, algunas no precisamente de los ases; sin embargo, intentaré transcribir las que halle á mano, procurando reconstruir los párrafos más importantes. No respondo tampoco de que ciertas opiniones sean precisamente de quien las firma; que me perdone *Juan Deportista*; mas si él encuentra poco adecuada la opinión de miss Wills, verbigracia, la cambia por la de Paulino Uzcudun, y asunto terminado. Después de todo, para lo que le va á importar á nadie...

+

«Yo soy débil en eso del sexo contrario. A mí me dicen que la mujer va á substituir al hombre en todas las profesiones, y no me importa... á condición de que para el amor siga «siendo la misma». No soy sospechoso de lo contrario. Hay quien pone su mano derecha, y yo he puesto las narices... ¡Vivan las mujeres!..., y que pidan lo que quieran, como he oído que dicen en Londres.

J. Dempsey

(Estados Unidos. Campeón de boxeo.)

«El hombre es un ser estúpido, inútil; pero vanidoso, egoísta y perturbador. Las mujeres tenemos más razón, pues por algo somos más.

El deporte debe ser exclusivo de la mujer, porque, considerado industrialmente, como espectáculo, la mujer es una muestra delicada y grata, mientras el hombre más perfecto siempre tiene algo de Adán.

Miss Wills

(Norteamérica. Campeón de tennis.)

«A mí me da igual, pues; siempre que la mujer deportiva que te salga no te pertenesca á la familia.

Paulino Uzcudun

(España. Campeón de boxeo.)

«El hombre es el ser más perfecto y mejor constituido para el cultivo del deporte.

La mujer es débil, y sólo debe dedicarse á faenas caseras elementales.

Kada

(Checoslovaquia. Campeón de fútbol.)

«Considerándolo arte, gracia helénica, que es la suprema palabra del Arte; agilidad, encanto, ausencia de peso y de fuerza, el sujeto deportista por antonomasia es la mujer. Por eso sólo el tennis le debe ser aplaudido. Los demás «llamados» deportes, abuso de la superioridad, violencia y estuerzo físico, que se queden para el hombre. Para ciertos hombres, claro. Yo prefiero los poetas...

Mlle. Lenglen

(Francia. Campeón de tennis.)

«Amos, hombre. La mujer *pa* el cine y *pa* el chotis y *pa* una tarde en las Ventas. Eso del deporte *pa* uno que lo *tié* que sudar. Ha *estao* usted bueno. ¡Que le den á *usté* un vermú!...

A. Ruiz

(España. Ex campeón de boxeo, peso pluma.)

«Me da igual.

Firpo

(Argentina. Campeón de boxeo.)

+

No transcribo la respuesta de Carpentier, porque viene en verso endecasílabo, y en ella habla de Grecia, para aconsonantarla con Lutecia; de la mujer helena, para decir que no le gustan muy llenas, y acabar diciendo que Fémia es el mayor acierto de Dios y que lo debe hacer todo...

Lo peor es que nos habla de Nerón, de Napoleón, de las Termópilas y de las mujeres del Trianón, y yo he optado, naturalmente, por la omisión, que también es consonante.

Por lo que dicen los demás,

EDUARDO M. DEL PORTILLO

EL DEPORTE EN BROMA

LA ANTIGÜEDAD DEL FUTBOL

SEÑORAS, señoritas, señores, señoritos y coro general: permitidme que esta mañana, ó esta tarde, ó esta noche (eso depende de la hora en que estéis leyendo AIRE LIBRE), diserte ó, para decirlo llamamente, exponga cuatro ligeras vaciedades acerca del noble y sudoroso deporte del futbol á través de las edades, y digo ligeras, porque tratándose de un deporte como éste, en el que la ligereza ha de ser lo primero, no es cosa de ponerse pesado, como si la disertación fuese sobre el levantamiento de un rulo de piedra, en cuyo caso ya estaría justificada la pesadez.

Decíamos, es decir, decía yo, que la conferencia de esta mañana, de esta tarde, etc., es acerca del futbol á través de las edades, y no es cosa, ante todo, de confundirse. No se trata de las edades de los jugadores, ni mucho menos, ¡claro está!, de las que puedan ostentar los espectadores; son las edades del mundo, de la Historia, de la vida, desde que nuestro respetabilísimo padre don Adán chutó por primera vez con una manzana, hasta el partido jugado el domingo último. ¡Ah, señores, cuántas mudanzas ha sufrido el futbol desde entonces acá! Como he manifestado antes—y no cabe duda de que he sido yo, porque ningún otro orador ha ocupado esta tribuna—, Adán fué el primer hombre á quien se le ocurrió la idea de darle una patada á una cosa redonda. Primero pensó darle esa patada á Eva, una tarde de pelotera, por si ella había tonteado ó no con un mono muy mono que habitaba cerca; pero se contuvo papá, y el puntapié fué reservado para que sirviera de deporte, y no como término á una discusión conyugal. ¡Cuántas patadas se han dado desde entonces! Los romanos, que si no eran tan caprichosos como sus señoras, también tenían lo suyo, practicaron este deporte alternando con otros tan sencillos como la lucha de fieras, lucha de hombres y lucha de fieras y de hombres; algo así como mitad y mitad, según se pide de café con leche cuando va á servir de desayuno. ¡No era menudo el desayuno que se servía allí! Algo más extensivos en sus deportes fueron los griegos, que no se limitaron al futbol, sino que ampliaron sus gustos admitiendo otros juegos olímpicos, en algunos de los cuales los jugadores se hinchaban á hacer trampas. Eso de llamar griego al que es fullero en el juego es cosa que ha quedado.



En la Edad Media se olvidaron un tanto los deportes, y la gente se entregó á la confección de objetos de lana. Esa media es de lana, según todos los datos, ¿eh? ¿Quién ha ladrado? Me extrañaría mucho que el respetable público que me está oyendo hiciera determinadas manifestaciones, como si asistiese al estreno de una obra literaria. ¡Esto es mucho más serio!

Perdonadme, señores, esta ligera manifestación, y vuelvo á coger el hilo, es decir, la lana. En la Edad Media el deporte fué el *bilboquet*, inocentísimo juego que consistía en coger una cosa redonda con un agujero—¿á qué vienen esas risas?—; sí, señores, una pelota de madera, que se tiraba á lo alto y que había que coger con un palito en punta. Las damas y los caballeros se entretenían en eso, y al parecer eran felices, aunque yo creo que las primeras debían tener otros deportes, porque yo he oído hablar después de los juegos de las damas, cosa que también les habrá ocurrido á ustedes seguramente. Pasó el tiempo y el futbol permaneció olvidado, hasta que en época reciente adquirió el fomento que todos conocéis, y no sólo fué fomento, sino instrucción pública también, ó sea que pasó al dominio de la multitud, que se exhibió al aire libre—lea usted este periódico todas las semanas—y adquirió el desarrollo que tanto nos enorgullece actualmente. Sí, señores; nos hallamos en una época en que todo son manifestaciones futbolísticas, comenzando por el amor, ya que con el corazón, sea de hembra ó de macho, ó, para decirlo más finamente, de mujer ó de hombre, se juega como si fuera un balón. Ustedes perdonen; pero creo que esto me ha salido un poquito cursi. Así es la vida! Hay quien está tres meses

organizando una *toilette* con la que cree que va á dar el golpe, y cuando se le pone le resulta más cursi que una corbata blanca. Yo, al terminar esta conferencia, he dado esa nota, que por lo visto se nota.

El futbol, señoras y señores, es, como he demostrado, antiquísimo, y aún se asegura que lo es mucho más, porque existe desde que el mundo comenzó á dar volteretas por los espacios, ya que este cochino mundo—y perdonad la expresión—no es más que una inmensa pelota con la que se está jugando un partido desde hace muchos siglos, no se sabe por quién.

El día en que el portero—creo que San Pedro—logre hacerse con el balón, se acabará el partido; pero, mientras tanto, ¡rueda la bola! He dicho.

PEPE DE-PORTES

DIBUJOS DE ROBLADANO



POLYTECHNIKUM INTERNATIONAL Y POPULAR INSTITUTO POLITÉCNICO DE SEVILLA (fusionados)

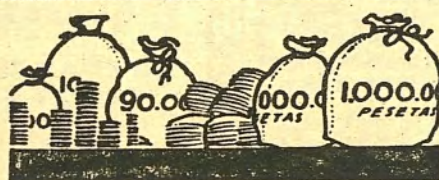


ENSEÑANZA POR CORRESPONDENCIA

PRECIOS DE LOS CURSOS PROFESIONALES

	Ptas.		Ptas.		Ptas.
Aritmética general.....	125	Aparatos de calefacción y cocina.....	45	Director de Empresas.....	175
Bases de la Contabilidad.....	30	Técnica de la Dinamo.....	120	Montador Electricista.....	200
Contabilidad por partida doble.....	30	Química.....	135	Perito Electromecánico.....	225
Contabilidad de fábricas industriales..	75	Industrial de lechería.....	100	Perito Constructor.....	225
Contabilidad para los talleres.....	30	Perito Contable.....	100	Intendente comercial.....	250
Organización del trabajo y de los obre- ros en las fábricas.....	45	Perito horticultor.....	125	Perito Agricultor.....	225
Fundamentos de Electrotecnia.....	75	Capataz Agrícola.....	125	Ingeniero Comercial.....	200
Acumuladores eléctricos.....	75	Celador Electricista.....	150	Ingeniero Agrícola.....	300
		Agente Comercial.....	150	Ingeniero Electromecánico.....	300

NOTA.—Los pagos se verifican á 5 y 10 pesetas mensuales, según el importe de los cursos. Para informes completos pídase el folleto, que se envía gratis, al Apartado 167.—Sevilla



¡INDUSTRIALES! ¡COMERCIANTES!

El éxito de
vuestros
negocios
depende
de una publi-
cidad bien
dirigida.

CONSULTAD GRATIS A PUBLICITAS

MADRID
GRAN VÍA, 13
SECCIÓN TÉCNICA



BARCELONA
RONDASAN PEDRO, 11
SECCIÓN TÉCNICA



ALFONSO

FOTÓGRAFO

FUENCARRAL, 6
MADRID

TINTAS
LITOGRAFICAS Y TIPOGRAFICAS
Pedro Closas

ARTICULOS PARA LAS
ARTES GRAFICAS

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

LA ESFERA GRAN REVISTA DE LUJO.
IMPRESIÓN ESMERADA.
UNA PESETA EL EJEMPLAR

Lea el MUNDO GRÁFICO

Revista ilustrada

30 ctms. ejemplar

en toda España

Rogamos á nuestros corresponsales, subs-
criptores, y á todas aquellas personas que
se dirijan á nosotros para asuntos admi-
nistrativos, extien-
dan la dirección en
el sobre en la si-
guiente forma:

Prensa Gráfica
Apartado 571
MADRID

*Se ha puesto á la venta
el número de Noviembre
de la Revista de Modas*

ELEGANCIAS

*Se vende en toda España
al precio de 3 pesetas
ejemplar*

LOS MÉTODOS DE FABRICACIÓN SEGUIDOS POR
STUDEBAKER

son en extremo costosos, y solamente asequibles por marcas de gran precio. Pero STUDEBAKER tiene por norma, producir coches de alta categoría al coste puramente intrínseco

SE VENDEN

los clichés usados en esta revista. Pedidos: Hermosilla, 57

LE AGRADARÁ LEER LOS VIERNES

NUEVO MUNDO

50 CÉNTIMOS

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

LA AMABA LOCAMENTE...

POR

CEFERINO R. AVECILLA

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

ROLDAN

Camisería Encajes
Ropa blanca
Equipos para novias
Bordados
Canastillas

FUENCARRAL, 85

Teléfono 35-00 M.

MADRID



HERNIAS
Irrigadores científicos.
J. Campos
único MÉDICO
ORTOPÉDICO
de MADRID
Augusto Figueroa 8

D I A Z

FOTOGRAFÍA
DE ARTE

Ampliaciones, reproducciones y todo cuanto se relaciona con el arte fotográfico.

Un retrato elegante y de buen gusto es el obsequio más estimado para los seres queridos.

FERNANDO VI, 5
MADRID



"Ma belle"
LAS MEJORES PIPAS

Anuncios "PUBLICITAS"

Bicicleta elástica "SINTESI"

DE FABRICACIÓN NACIONAL.
PIDA CATALOGO AL

APARTADO 2. EIBAR

añía

rid

illa

AN

cajes

ca

novias

s

s

L, 85

M.

Z

5



ESI"

AR



HELIOS

Artículos
de sport.

Pida esta marca

PRESUPUESTOS

PARA LA PRÓXIMA CAMPAÑA DE

I n v i e r n o

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.º

Apartado 911. -- Teléfono 61-46 M.

Estudio «HELIOS»

BARCELONA:

Ronda de San Pedro, 11, principal

Apartado 228. -- Teléfono 14-79 A.

Estudio «FAMA»