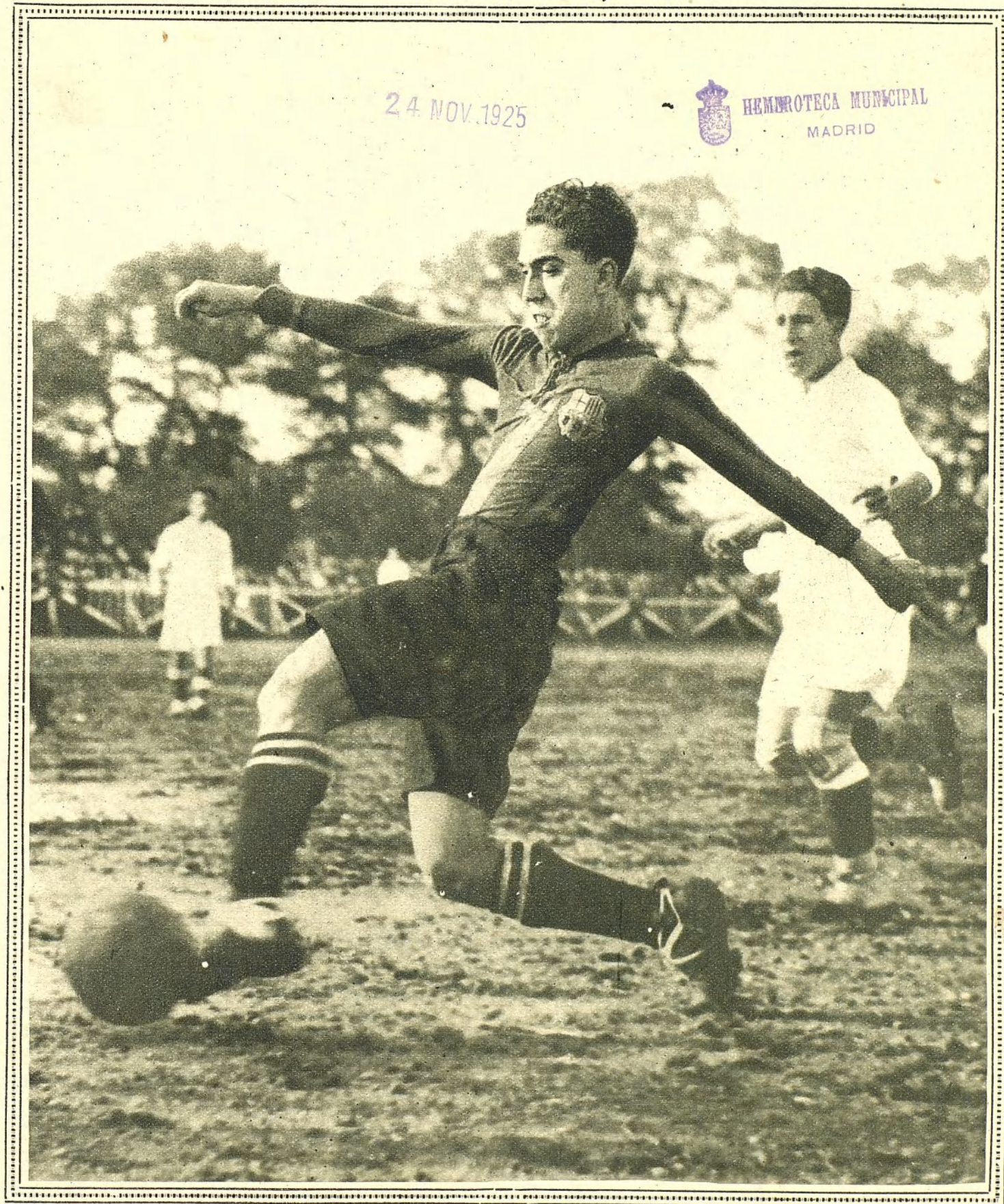


AIRÉ LIBRE



24 NOV. 1925



HEMEROTECA MUNICIPAL
MADRID

REVISTA
ILUSTRADA
DE DEPORTES

Paulino Alcántara, el notabilísimo jugador del F. C. Barcelona, varias veces seleccionado para el equipo nacional, en una actitud peculiar, preparando el shot fortísimo que va á perforar las redes

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 INFORMACION
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. 102
24 de Noviembre de 1925



REPRESENTANDO á otros tantos clubs femeninos deportivos de Filadelfia, estas cinco girls han conseguido el título de campeonas en atletismo, después de variados y arriesgadísimos ejercicios gimnásticos, ejecutados en el grandioso estadio del Atlantic, de la hermosa ciudad que atraviesa el Delaware, y donde se proclamó la independencia de la Unión.

La mujer americana, que marcha á la cabeza

LOS CAMPEONATOS FEMENINOS ATLÉTICOS EN NORTEAMÉRICA

en las conquistas de todos los deportes de la época, se distingue muy especialmente en estos concursos de atletismo, porque su educación física, libre de prejuicios y de gazmoñerías, le concede el privilegio de estar continuamente en contacto con el sol y con el aire, que prestan á sus músculos la dureza del acero y á sus cuerpos la agilidad y soltura de los organismos sanos y pletóricos de vida.

FOT. MARÍN



CRÓNICAS DE "AIRE LIBRE"



VALOR PEDAGÓGICO DE LOS DEPORTES

Qué papel pueden desempeñar los deportes en relación con la escuela?

Aunque ello sea insistir en lo mil veces dicho, preciso es puntualizar lo que los deportes son en nuestro tiempo, y lo que ellos pueden significar en relación con la cultura física infantil.

Y en este sentido social, científica y pedagógicamente considerados, vienen á ser el complemento ideal para una educación física completa.

Decimos el complemento ideal, porque ellos poseen la virtud de desarrollar factores morales de iniciativa, lucha, disciplina, compañerismo y defensa, que en ninguna forma puede desenvolver la cultura física pura, con su espíritu frío, racional y reglado, que si físicamente obra resultados maravillosos, para el organismo es más bien, moralmente, de efectos tónicos, en su ambiente pacífico.

El maestro, impuesto en su misión y amante de ella, puede encontrar en los deportes una serie de poderosos recursos educativos para la formación del temperamento y del carácter; pues siente lo espiritual y lo corpóreo; existe el terreno de lo psicofísico, que tanto apasiona á la pedagogía moderna y á los psiquiatras. Se verá, analizando el valor educativo de los deportes, cómo éstos ofrecen cualidades de máxima eficacia para el desarrollo de estos valores, y cómo no sólo vienen á ser el complemento de la educación física, sino también de la espiritual y moral; y ello en tiempos en que la pedagogía no se contenta con formar espíritus y organismos, sino también caracteres.

Por tanto, en las escuelas no debe ponerse reparo á las prácticas deportivas, sino establecerlas con sentido pedagógico y con vistas al beneficio que deben reportar á la educación integral, si bien huelga indicar—pues ya lo hemos dicho—que como complemento á la cultura física ya recibida.

Es decir, que lo primero debe ser la cultura física en sus ciclos progresivos; pues así como á nadie se le ocurriría el imponer la geometría á los que están aprendiendo la cartilla, menos pretendemos esta iniciación para los primeros años escolares; sino que, bien al contrario, debe reservarse únicamente para los que, ya vigorizados por la cultura física reglada, están en condiciones de comenzar á practicar los deportes discretos y progresivamente; y ello no sólo por los beneficios psicofísicos antedichos, sino porque, adquirida esta afición cuando los niños van á dejar de asistir á la escuela, altamente interesa, social y patrióticamente, el que pueda seguir cultivándola el individuo por haber contraído el hábito del ejercicio.

Por tanto, si en el plan oficial quiere llegarse á los beneficios máximos, no sólo debe haber interés por que los niños del último curso practiquen los deportes, sino que deben instituirse campeonatos escolares de atletismo y fútbol principalmente, y de modo que en cada escuela haya sus pequeños campeones respectivos.

¿Es esto pretender lo que á muchos parecerá acaso un crimen de lesa infancia?

En ninguna de las formas, ya que no hay que confundir el uso con el abuso, ni las «batutas con las Batuecas»; pues ya hemos indicado que, sobre todo, debe presidir el más rígido espíritu pedagógico.

Y como dentro de éste es «uso» discreto y racional, y no «abuso», el cultivo del fútbol en campos reducidos, balón de mínimo peso y tiempos de quince minutos; y asimismo lo es la iniciación en el atletismo, con aparatos y pruebas rigurosamente escolares, en lo que toca al esfuerzo de los pequeños organismos, seguros estamos de que ni el más riguroso congreso pedagógico, por muy apegado á los antiguos moldes que fuera, podría encontrar perjuicio alguno, y si posibles beneficios, en la incorporación á la educación moderna de estos poderosos elementos de valor integral y desarrollo de los caracteres.

Si, por otro lado, se observa cómo los chiquillos, que antes invadían las calzadas, acuden los domingos á las afueras de las poblaciones, instalando campos deportivos allí donde encuentran un espacio libre, cual si con los colores de sus camisetas quisieran poner cerco á la urbe, que les niega terreno para moverse y respirar, acabará de comprenderse la trascendencia social que ofrecen y el carácter eminentemente preventivo que presentan para la popularización de sanas costumbres, que por todos los conceptos interesa fomentar, y principalmente á la escuela y al Estado.

FÉLIX TEJEDOR

HACIA UNA HIGIENE DEPORTIVA EL CÓDIGO ESTÉTICO DE LAS MUJERES

La belleza femenina tiene misiones de ornato público que la mujer suele dar al olvido. Conoce la coquetería, el amor, el goce perverso de encender deseos que no ha de calmar; pero ignora la satisfacción de darse, desinteresada y estéticamente, en espectáculo.

Por ello, las Evas actuales descuidan su hermosura, atendiendo, más que á ella, á los mecanismos de la seducción. Se preocupan más de resultar tentadoras que de parecer bellas, con belleza serena y casta. Efecto de tan extraña polarización es que se inquieten por la moda y permanezcan alejadas del cultivo de su organismo.

No poca culpa es de los hombres, que suelen conceder mayor beligerancia á la media que á la pantorrilla, al zapato que al pie.

Así es pan de cada día hallar muchachas que practican deportes en total desacuerdo con sus características orgánicas y nunca intentaron educarse físicamente.

Ningún ejemplo mejor que el de los senos. De todas las regiones de la anatomía femenina es, sin duda, la más abandonada, la más huérfana de cuidados.

¿Cuáles son las razones de que los senos pierdan su hermosura?

Georges Hébert—*Muscle et beauté plastique*. París, 1919—registra y comenta nueve causas.

1.^a *Falta de ejercicio físico*.—Los hábitos sedentarios hace blanda, sin apresto, á la carne. Los senos no podían constituir, y de hecho no la constituyen, una excepción á esta ley general.

2.^a *Mal estado general*.—La salud delicada, el temperamento enfermo, la debilidad, la anemia, son poderosos motivos de teura de los senos.

3.^a *Una mala actitud habitual*.—La conservación permanente de una buena actitud es decisiva, desde el punto de vista que nos ocupa. Se debe estar siempre con el pecho prominente inclinado hacia atrás, formando próximamente un ángulo de 45 grados. Descansando el seno sobre una base oblicua, parte del peso del seno es soportada por esta base.

En cambio, en las actitudes incorrectas se producen las condiciones opuestas. El peso del órgano ejerce una tracción superior á la normal; el músculo pectoral se relaja. El pecho cae.

4.^a *Músculos pectorales desarrollados insuficientemente*.

5.^a *Carencia de tonicidad y elasticidad de la piel*.—Una piel laxa, no elástica, se deja alargar, distender fácilmente, y con gran dificultad vuelve á recobrar la forma primitiva.

6.^a *Uso de corsé alto ó de sostén*.—Nada tan antiestético, tan perjudicial á la estética de la mujer como el empleo de prendas que substituyan ó ayuden la misión de los ligamentos que sostienen los senos. La inacción los hace perder su resistencia. Es un hecho cuya comprobación puede hacerse en las más diversas esferas. Quien se acostumbra á que le hagan las cosas, llegará un momento en que, aun cuando quiera, no podrá hacérselas por sí mismo.

7.^a *Desarrollo excesivo desde el nacimiento*.—Constituye un defecto, un modo de ser, imposible de remediar, salvo si es debido á un exceso de grasa.

8.^a *La edad*.—Aun siendo causa inevitable, es un hecho fuera de discusión que los efectos de la edad se muestran mucho más atenuados en las personas que hacen ejercicio físico *sensato*.

9.^a *La invasión grasosa*.—El origen más común. La falta de buen ejercicio físico y la alimentación exagerada ó irracional rellena de grasa los huecos todos del organismo. El vientre y los senos son los lugares preferidos.

Pueril y absurda vanidad la de las adolescentes dotadas de unos senos desproporcionados. Se trata de una invasión precoz por la grasa que ha de traer, también precozmente, la flacidez.

En síntesis, la educación física, *no el deporte*, es lo que puede conservar la belleza de los senos. Las nuevas generaciones femeninas se inclinan hacia el deporte como reacción contra las ilógicas costumbres sedentarias de los tiempos pasados; pero no conceden la merecida y conveniente trascendencia á la educación física.

Y á todos debe preocupar que el error cese. El espectáculo desinteresado de la belleza femenina posee un poder aplacador idealista que sería suicida desperdiciar.

DOCTOR CÉSAR JUARROS

LAS FIGURAS DEL SIGLO ANTE EL DEPORTE CARLOS ARNICHES, EL ILUSTRE DRAMATURGO, ES UN ENTUSIASTA DEL DEPORTE

UN tramoyista, digo, una muchacha juncal, pizpireta y risueña, grácil como dicho de sainete madrileño, descorre el telón, digo—quise decir, de no trastrabarse la pluma, que «me va» muy ancha, como camisa de once en vara y media, regalo de un monografiado, que sin duda fué su intención trasfundirme con el presente su reconocida habilidad en las cuartillas—, digo—es de repetir para salvar el largo paréntesis—las vidrieras rodadizas que guardan el gabinete donde labora el popular comediógrafo.

Un diván de espaldas á la mesita de trabajo; á su vera un sillón, en que me encuadro. Tiene la saleta algo de lujo voncinglero, que no insulta en gracia al arte de quien compuso la *mise en scène*.

Muchas cartulinas en rededor, como friso amical ó cingulo de admiradores. De arriba abajo, la de Don Alfonso XIII, á cuyo pie campea una cariñosa dedicatoria, hasta la del más humilde prestigio farandulico.

Y sobreviene el glorioso fomentador de la noble farándula, con la autorizada opinión de críticos y la intuitiva de la que se reparte anónima por las butacas, el primero...

Alto y fuerte, de al parecer afectada seriedad, pero de simpático y abierto decir en linde oratorio. Porte elegante, vivo ademán y mirada penetrante, que se enciende tras los cristales como dos puntos grises en lo hondo del pensamiento.

—¿Empezamos—planteo con mis primeras palabras—por el tema deportivo, ó prefiere que curiosée primero en su arte?

—Hablemos primero de cosas de *sport*—cancela, y tiene un gesto expectante.

—¿Cómo se despertó en usted la afición al deporte?

—Verá: yo andaba muy mal de los nervios, reaccionaba á todo de un modo irritante, me había huido el sueño; friolento, asustadizo; en fin, una neurastenia que me hacía muy poco agradable la vida. Fué como una rebelión inesperada que tuve para la enfermedad. Unos calzoncillos como *culotte* de mujer contra el frío y los peles que agarrotaban mis piernas; viajes, duchas, aire libre... En pocos meses fui otro. Empecé á concurrir á la sala de Lanchos; inicié los ratos gimnásticos que tengo todas las mañanas con el nuevo día; me convencí, en suma, de los incalculables beneficios que aporta al organismo el deporte.

Y tras corto silencio, objeta:

—Se dice que el deporte origina estos y aquellos estragos. Pero ya son muchos y excesivos, hiperbólicos, por mejor decir, los encargados de señalarlos y los daños que pretenden acarrea. El comer, función tan esencial y sin la cual no puede subsistir el individuo, también hace daño y origina innumerables enfermedades. Por eso me parece pueril y risible ese afán de tantos señores encargados de desprestigiar el deporte con sus llamados consejos. La fruta es sana ó nociva. ¿Buena? Pues á comerla sin remilgos ni aspavientos, á dentelladas, á bocado libre...

—Una pregunta adecuada á su autoridad deportiva. Usted, como ex vicepresidente y ex tesorero de la Nacional, tendrá formado un juicio claro del amateurismo y profesionalismo—asevero.

—Efectivamente. Sí, quizá equivocada, tengo mi opinión—. Y como si enunciara un teorema:—Yo creo que aquí, en España, no existe en absoluto el profesionalismo.

Pausa, y la demostración:

—Que un muchacho prefiera jugar en determinado club que le proporciona un destino ó le ayuda á descubrir su porvenir, no equivale á ser profesional. Y esto es todo lo que hay, aparte de casos señalados, *equippers* de origen humilde que tarifican un tanto sus habilidades con el balón; pero que por otro lado buscan su sustento en profesiones y empleos ajenos al deporte.

—Una profecía: ¿qué equipo cree usted más apto para conseguir el campeonato de la temporada presente?

—La Real Sociedad de Irún ó el Barcelona.

—Un defecto, ó muchos si los hay, de nuestros futbolistas?

—El afán á destacarse; el individualismo. Algo que va en nuestro carácter, en lo que llamaríamos la *majeza* española. Ella nos quita, contra momentos de alucinante vistosidad, de presenciar mejores partidos de los que vemos. Algo de culpa, en otro aspecto—tiene como una queja—incumbe al comportamiento antideportivo y nada caballeroso de una gran parte del público en el campo. El público paga, pero los jugadores nada perciben, y ese sacrificio por amor al deporte, que casi siempre va contra sus propios intereses, les proporciona denuestos y agravios, cuando no agresiones. Y blanco de esa actitud injustificada...

Guarda silencio. Con un profundo pesar en su mirada:

—Usted sabe á qué Club me refiero. No hará falta que estampe el nombre. En la conciencia de muchos está el mal que hacen...

Seguidamente:

—¿Practican sus hijos el deporte? ¿Están afiliados á un club determinado?

—Todos los deportes. Y pertenecen al Athletic madrileño, el «club caballero», sin que á mi vista desmerezca ninguno.

—Hacia un tema ya señalado. Por su asiduidad á la sala de Lanchos, sospecho que alguna vez habrá llegado al terreno del honor.

—No lo crea. Me batí en una ocasión con un filipino. Un disturbio de mi mocedad. Entonces no había pasado jamás por una sala de armas. Y luego, cuando aprendí á tener una espada en la mano, recapacité

sobre la trascendencia del duelo...

—¿Le cree usted necesario?

—¡Oh, no! Creo que el honor es algo tan íntimo y delicado que no se debe confiar á la punta de un sable.

—¿Una anécdota que tenga ambiente deportivo?

—Le recordaré una que habla de mi impericia para el volante. Conducía mi automóvil por una carretera anchurosa y olvidada de otros vehículos. Pues con todo, yo sólo ó únicamente mi coche en la amplia pista, no supe descaminar la dirección á tiempo... El caso es, sin que aún pueda explicarme la causa, porque peores obstáculos conseguí zanjar en otras ocasiones, que me eché sobre un montón de grava, y no maté por un milagro á dos camineros que la estaban reduciendo... Desde entonces, tal miedo he tomado á conducir, que no me atrevería ni en el páramo más desierto. Otra cosa anecdótica, que revela mi osadía juvenil, está relacionada con el manejo de la bicicleta. Paseaba una tarde por el Retiro con mi paisano el gran Ruperto Chapí. Ninguno de los dos habíamos montado jamás en bicicleta, y acaso por lo mismo nos acometió el deseo imperioso de alquilar sendas máquinas. Así hicimos. Animados uno con otro, salimos pedaleando por el paseo de coches á la calle de Alcalá. El remate de la excursión fué nuestra irrupción en las mesas de esa chocolatería que aún existe en la plaza de la Independencia. Con mi tumultuosa «entrada» perdí una sortija, algo de mi físico y del de mi acerado clavileño, y no sé qué más...

—¿Y Chapí?

—Se había bajado metros antes de su bicicleta, estoy cierto que para verme hacer aquella «entrada» tan fantástica...

Un lapso para la risa subsiguiente, y, hacia el fin de la interviú, propongo:

—¿Quiere hacerme una cuartilla con una definición del deporte?

Marcha al punto á su mesa. Primero tiene una mirada de interrogación al techo de la estancia. Sonríe después, y, sin romper el gesto, su mano camina con agilidad firme en el ampo de la cuartilla.

La trae hacia mí, y lee en voz alta:

«Pretendía hacer del *sport* una definición humorística, pero no me atrevo porque he visto siempre que los tontos son los únicos que toman á broma el *sport*.»

—Justo—comento.

—Vamos, con brevedad, á cumplir con la segunda parte de la charla—digo, rompiendo la pausa que nos envolvía—. Detalles biográficos.

—De Alicante. Cincuenta y ocho años.

—¿Qué obras le han producido más dinero?

—*El puñao de rosas*, *El pobre Valbuena*, *El santo de la Isidra*... De comedias, *Es mi hombre*; la que se representa actualmente en la Comedia, con Paso y Estremera, *Qué hombre tan simpático*...

—¿En preparación?

—*La Cruz de Pepita*, para la Balcena; un sainete, todavía sin título, para Apolo, y *El hombre que hizo el bien*, destinado á Lara.

—¿El ciclo de sus días?

—Madrugo; un poco de gimnasia; trabajo de nueve á dos; por las tardes á los ensayos, generalmente; antes de cenar, un poco de trabajo administrativo, y por la noche, algún estreno, alguna sección de *cine*... Y si puedo distraer un par de días á mis ocupaciones, me escapo á la finca que tengo cerca de Madrid.

—¿Cuántos días le distrae un acto de comedia?

—Aproximadamente, quince.

—¿Ha ganado mucho dinero?

—¡Oh!—exclama—. Suscita eso tantas cosas...

—No importa—insisto—; contra la envidia de tantos, cumpla con mi curiosidad.

—Pues... cerca de tres millones. Dos y medio para ser exacto.

—¿El ideal de su vida?

—Afianzar mi posición y dejar á todos un recuerdo grato de mis pasos por el mundo.

Otra vez volvimos al tema del deporte, «fuente y escuela de salud y energía», en cuyo seno los hombres hallarán lo que debe constituir el ideal de una vida cumplida, lograda—con frase textual—, una agerasia perfecta...—LORENZO RODERO



Don Carlos Arniches



El alpinista, encaramado en el solitario picacho, ve avanzar la noche y las nieblas por el valle sombrío

MONTAÑERAS LA SEÑAL DE SOCORRO

Un excursionista del Guadarrama, asiduo gustador de los encantos de la montaña, y cuyo nombre no es preciso mencionar, sufrió hace pocos días un serio percance por las proximidades de los Siete Picos. Recorriendo aquellas intrincadas y hermosas cumbres, resbaló un momento junto á una de las estrechas grietas, y al caer se fracturó completamente los huesos de una de las piernas. Por fortuna, fué á mediodía de un hermoso domingo de otoño; se celebraba también por aquel paraje un concurso de marcha por montaña, por lo cual estaban muy concurridas aquellas cumbres, y ello hizo que aunque en el momento de la caída iba solo el desgraciado excursionista, pronto fueron oídas por alguien sus voces pidiendo auxilio; fué recogido y cuidadosamente transportado en una caballería á Cercedilla, desde donde en un auto vino á Madrid y ya convalece felizmente, próximo á la completa curación.

Pero si aquel día todas las circunstancias fueron favorables para el pronto auxilio del accidentado, imagine el lector la angustiosa situación del caído viendo llegar la noche sin poderse mover y perdiéndose sus voces en el negro silencio de la soledad.

Para evitar que se produzcan percances parecidos, sólo puede recomendarse la prudencia y el conocimiento de los peligros de la montaña. En sucesivos artículos diremos algo de éstos y de la manera de prevenirlos ó remediarlos. Hoy, solo, y en consideración al creciente entusiasmo que en la juventud madrileña despierta el excursionismo por la Sierra, diremos que la montaña es hermosa, atractiva, encantadora; pero que hay que tomarla en serio, porque entre sus intrincadas grandezas y entre sus elevadas solemnes soledades, fuente de puras é intensas emociones, guarda peligros y asechanzas no sólo para el incauto neófito que sin medir bien sus fuerzas se lanza, inconsciente, á empresas superiores á éstas, sino hasta para el experto y vigoroso alpinista que muchas veces ha escalado la cumbre brava y ha puesto el pie triunfador sobre el último picacho, pero que un día, cuando menos lo espera, ve, aterrado, cómo el monstruo silencioso sacude huraño la blanca melena de sus nieves ó cómo deja caer el zarpazo de algún peñasco desprendido ó cómo le confunde y le desorienta con sus laberintos ó sus nieblas, y el amo del mundo siente que se lo traga la montaña, sumiendo en la nada todos sus orgullos de hormiga victoriosa.

Afortunadamente, nuestro Guadarrama es sencillo y apacible. Apenas ha mostrado instintos sanguinarios. Se deja escalar y acariciar por todas partes, y salvo algún percance como el relatado al principio de estas líneas ó algún que otro accidente invernal como el de dos obreros que parecieron congelados cuando se construía la carretera del Puerto de los Cotos, no se registran en él grandes desgracias. Pero no obstante, y por

la anteriormente citada extensión de la afición al alpinismo, conviene advertir de los posibles peligros, ya que tan repetidamente y con tanto fervor hemos hecho el elogio de aquellos parajes con la satisfacción de haber incitado á muchos á recorrerlos y á admirarlos.

Y por lo que pueda servir para facilitar el salvamento del excursionista accidentado, convendría que, como en otros países, las sociedades alpinistas adoptaran una señal de socorro sencilla, *igual para todos*, y cuyo uso indebido se castigara seriamente.

La adoptada hace tiempo en los Alpes, á propuesta del alpinista inglés Dent, consiste en lo siguiente:

a) El alpinista que se encuentre en situación de necesitar auxilio hará la señal convenida *seis veces* equiespaciadas en el transcurso de un minuto; dejará transcurrir una pausa de un minuto y repetirá otra vez la señal *seis veces* durante otro minuto, y así sucesivamente mientras pueda.

b) Toda persona que perciba la señal deberá esforzarse por prestar el auxilio que se demanda y contestará á la señal de llamada repitiéndola *tres veces* equiespaciadas en cada minuto, dejando entre cada grupo de *tres* señales un intervalo de un minuto.

Las señales pueden ser visuales ó auditivas.

Y entre las primeras:

a) Mover un paño, tela ó prenda de vestir, convenientemente atado al bastón ó al piolet, y cuyo color se destaque claramente del fondo; por ejemplo, una camisa ó paño blanco delante de rocas ó bosques de color oscuro; un paño oscuro ante rocas calcáreas, sobre la nieve ó cuando se proyecta sobre la atmósfera.

b) Mover una tabla, rama ó *ski* ó subir y bajar el cierre exterior de madera de la ventana del refugio.

c) Señales de humo cuando hay posibilidad de hacerlas intermitentes.

d) Por la noche, señales luminosas, siempre intermitentes en la forma antes dicha, con la linterna, el farol, con papel encendido ó ramas ó yerbas secas.

e) Utilizando como reflector el espejo de bolsillo, de día con el sol y de noche con la linterna. Téngase en cuenta que en este caso la señal sólo es visible desde el punto al que se dirige el rayo reflejado.

Como señales auditivas pueden servir:

Llamadas, gritos, silbidos, disparos ó golpes contra la puerta del refugio ó contra alguno de los utensilios metálicos del mismo. Para intensificar el sonido emitido se puede utilizar un portavoz hecho con papel, dirigiendo la llamada hacia el sitio por donde se presume que puede venir el socorro.



Una insignificante hormiga parece el excursionista ante la grandiosidad imponente de los parajes de la alta montaña

Si es posible, y tanto en la llamada como en la respuesta, deben alternarse las señales visuales con las auditivas, lo cual aumenta la probabilidad de que sean percibidas. Si el que llama percibe la respuesta, debe continuar haciendo señales, sobre todo si es de noche, para que el que acude no se despiste.

Si no se dispone de reloj para determinar el isocronismo de las señales y de los intervalos, puede hacerse lo siguiente: contar lentamente de uno a diez, hacer la señal, contar otros diez, repetir la señal, y así hasta seis veces para la llamada y tres para la respuesta. Hacer luego una pau-

sa sin señal mientras se cuentan de uno a sesenta y repetir luego como anteriormente.

Si la persona que percibe las señales no está en condiciones de acudir en auxilio del necesitado, debe por lo menos esforzarse por avisar a algún guarda, pastor, vigilante de refugios ó al pueblo próximo, después de haberse fijado bien en el punto de donde aquéllas partían. Piénsese siempre que un accidente insignificante, prontamente socorrido, puede ser de consecuencias graves si se demora el auxilio necesario.

PENALBA

Comentarios acerca del más viejo de los deportes

EL ARTE DE ANDAR

A quién podemos llamar un buen andarín? Al que tiene una marcha agradable y desahogada, sin fatigarse inútilmente; cuyos músculos, en perfecta armonía unos con otros, concurren á un esfuerzo general del organismo, sin defecto, pero sin exceso, cumpliendo cada cual la misión á él encomendada.

Para llegar á ser un buen andarín se necesita reunir ciertas condiciones, y sobre todo plegarse á la necesidad absoluta de un entrenamiento metódico y diario, cuyos puntos principales son:

1.º Acostumbrarse á «marcar» un paso apropiado á la estatura que se tiene y á la longitud de las piernas, á una zancada, digámoslo así, proporcional á los medios de que se dispone para darla, cadenciosa y rítmica.

2.º No acelerar nunca la marcha, ni al principio ni (si es posible) al final de la etapa; y en todo caso, y como tolerancia á esta regla, hacerlo al final y solamente durante el menor tiempo posible.

3.º Evitar la rigidez de los músculos en todos los miembros del cuerpo (el balanceo de brazos, que todos practicamos instintivamente al andar, demuestra prácticamente la razón de este consejo).

4.º Marchar progresivamente, no exigiendo al organismo esfuerzos inacostumbrados, sino escalonando la duración de las marchas.

Tras estos principios generales, muchos particulares pueden enunciarse que los completen y favorezcan su acción.

Como medida general, debemos advertir que el calzado, sea cualquiera la clase empleada por el andarín, debe ajustar su forma al pie, que debe llenarlo lo más exactamente posible. Para efectuar marchas con buen tiempo nada hay mejor que nuestra renombrada alpargata española, provista de un ligero talón de lona ó tela, bien atada y sujeta. Muchos creen que andar con alpargatas fatiga; es un error; durante la marcha la sangre tiende á descender; los pies se hinchan más ó menos si están muy comprimidos; sobrevienen las ampollas y... se termina la marcha. Podemos aconsejar por experiencia el sistema siguiente: calzar primeramente un par de calcetines gruesos de buena lana, encima un par de medias, también gruesas, de lana ó algodón, y por fin las alpargatas. No se notan las piedras de los caminos.

La cuestión de la vestimenta es tan importante como la del calzado. Conviene llevar ropa holgada sin demasía, que permita comodidad en los movimientos. Los que sudan fácilmente deben llevar ropa interior de franela. En verano, ó en marchas al sol, es de rigor un amplio pавero de paja, dentro del cual se coloca (no ría el lector de este detalle, que tiene su fundamento práctico) una ancha hoja de col. Al cuello debe llevarse siempre un pañuelo, flojo, de tela ligera, seda ó hilo.

Hablaremos ahora de los cuidados higiénicos que deben observarse. Las duchas deben tomarse solamente antes de la marcha, nunca durante ni después de ella. Tampoco se deben recibir las duchas sobre la cabeza, sino solamente sobre el torso. Son convenientes los baños en agua sulfurosa antes y después de la marcha. Durante ésta, jamás debe el andarín ceder al deseo de refrescarse los pies con agua. Igualmente reprochable es el uso de una grasa cualquiera; esto es: primeramente sucio y después tiene el inconveniente de que los poros de la piel se obstruyen y se producen ampollas. Basta lavarse con alcohol puro ligeramente aguado, lo que, al mismo tiempo que limpia y abre los poros, fortalece la piel y favorece la transpiración.

De cuando en cuando deberá el andarín cambiar por completo de calcetines, medias y alpargatas. En cuanto á masaje, una advertencia importante: no se debe frotar nunca de arriba abajo, sino hacerlo siempre de abajo arriba; friccionar con aceite alcanforado y con un trozo de franela ó un guante de crin. Una fricción de resultado excelente es la que se hace con la composición siguiente: alcoholato Fioravanti, 25 gramos; trementina, 15; alcohol alcanforado, 225.

Durante la marcha no debe nunca el corredor lavarse con agua fría; debe hacer sus abluciones con vinagre muy aguado.

Para combatir el sueño hay varios remedios prácticos: uno, que lo es mucho, consiste en respirar amoníaco. Un afamado andarín empleaba el medio siguiente: envolverse las muñecas en unas tiras de lienzo, que hacía empapar en agua sedativa. ¿De dónde había sacado este remedio? Lo ignoramos; pero el corredor mencionado aseguraba que era soberano.

Cuando se tienen ampollas lo mejor es abrirlas con una aguja desinfectada, limpiarlas con alcohol de noventa grados y espolvorearlas con polvos de talco, que también se echa en los calcetines.

Ocupémonos ahora de la alimentación.

Durante la marcha debe comerse poco: caldos, potajes, huevos crudos ó pasados por agua; masticarse carne poco pasada, sangrienta; nada de crustáceos y muy poco pan. El famoso andarín Gallot hacía lo siguiente: maceraba cuarenta gramos de buena nuez de kola pulverizada en medio litro de alcohol de noventa grados, dejaba reposar la mixtura cuatro días y entonces la pasaba por un papel filtro. Durante sus marchas tomaba de cuando en cuando una cucharadita de café de este preparado con un sorbito de vino, y aseguraba que no había mejor tónico ni estimulante contra la fatiga. El mismo andarín aconsejaba la masticación de hojas de coca.

Naturalmente, para un andarín no deben existir las bebidas alcohólicas ni las bebidas heladas, que se substituyen por un buen vino de Oporto ó té muy fuerte.

Los descansos durante las marchas son variables, no sujetos á reglas fijas, y dependen, lógicamente, de la intensidad de aquéllas.

Puede afirmarse que un hombre joven, sano y vigoroso, en plena posesión de sus facultades físicas, es apto para realizar marchas regulares de 50 á 70 kilómetros diarios, andando á razón de cinco kilómetros por hora. Los andarines profesionales han llegado á cubrir una media de siete kilómetros; pero no es fácil sostener esta velocidad de un modo continuo y el organismo acaba por resistirse y flaquear por completo, mientras que realizar de una manera normal una media horaria de cuatro á cinco kilómetros es esfuerzo que podemos decir está al alcance de todos. Basta un poco de fuerza de voluntad y de entrenamiento.

En la actualidad, el arte de andar está casi olvidado, pues no hay que confundir al andarín con el corredor. El segundo es un hombre entrenado para realizar el esfuerzo de recorrer una distancia máxima dada en el mínimo espacio de tiempo; el primero es el hombre acostumbrado á recorrer una distancia media en un lapso determinado de tiempo, y en el resultado de su marcha no influirán sino de manera accidental el tiempo y el terreno. Estos factores, que sobre el corredor ejercen influencia decisiva, no se reflejarán marcadamente sobre los resultados obtenidos por un andarín; disminuirán, sí, de momento, su labor de un día; pero no deslucirán su trabajo total; no todos los días llueve ó hace frío, y si hoy un terreno es malo, mañana cambia radicalmente. El corredor representa un producto escogido, seleccionado, como un caballo de carreras, capaz de desarrollar momentáneamente una energía muy superior á la suya media normal; el andarín no será capaz de tales esfuerzos extraordinarios; en cambio, su organismo rinde un trabajo continuo y normal, cuya expresión media crece lenta y paulatina, pero continuamente.

El arte de andar merece hoy el más profundo y olímpico de los olvidos. Pedir que en las escuelas y colegios se enseñe á andar á los chiquitines, es pedir lo excusado y clamar en desierto. Ahora, sin embargo, que las corrientes de la educación moderna conceden tan amplio lugar en ella á cuanto se relaciona con la cultura física de nuestros pequeñuelos, los hombres de mañana, no sería mucho pedir que á nuestros niños los enseñen á andar; enseñanza mucho más útil de lo que á primera vista pudiera creerse.

Y aún hay otra escuela, que bien organizada y dirigida, rendiría ópmos frutos en este sentido por la obligada disciplina que podría imponerse á los perezosos: el cuartel. No debemos olvidar que Napoleón decía:

«Mis victorias se deben á las piernas de mis soldados», frase con que hacía justicia á sus humildes «sorches». El cuartel debería ser escuela de «buen andar ó marchar», y los resultados serían altamente beneficiosos.

Y para terminar, citaremos unas frases de un escritor, amante apasionado de las excursiones á pie:

«Alguna fatiga causa el andar; pero nada supone este pequeño inconveniente al lado de las muchas ventajas de una excursión pedestre. Contemplamos á satisfacción los lugares por donde pasamos; ningún aspecto del paisaje se nos escapa y todos se recuerdan después con agrado, pues jamás se olvida el lugar en que hemos descansado ó tomado un descanso, ó hecho un ligero almuerzo. Recorriéndolos á pie nunca se olvidan los lugares por donde se pasó. ¿Quién puede decir tanto después de un viaje de centenares de kilómetros en tren? No es esto hablar mal del ferrocarril; pero jamás esta manera de viajar podrá compararse á la del buen andarín, que sin prisa y sin urgencia, bastón herrado en mano y morral á la espalda, sube y baja empinadas cuestas, anda y recorre los caminos sin obstáculo ni temor, y al anochecer, al calor de la fogarata de una posada, descansa de la jornada recorrida durante el día.»

Hoy llaman «cursi» al autor de las precedentes líneas; y, sin embargo, ¿qué razón tiene!

MODESTO CURIOSO



El andarín, bien preparado, escala cerros y trepa á las montañas



RÍO DE JANEIRO, LA BELLA CAPITAL DEL BRASIL, VISTA DESDE EL AVIÓN

FOT. AGENCIA GRÁFICA

OBSÉRVESE la maravillosa perspectiva que ofrece desde lo alto la capital brasileña. Reconozcamos, con los turistas é indígenas de allá, en primer término—ángulo derecho—, el Mercado; más allá, bajo la sombra posterior que tiende el avión, los pabellones del Hospital Misericórdia, uno de los mayores y mejor dotados del mundo. Por frente, mediando la gran avenida de Wilson, que une la barriada de lujo con el macizo de la población, la Exposición permanente.

Como á lo largo de la ciudad, la bahía se riza con claro y suave contorno, acariciando en primer término el suntuoso edificio del Hotel Gloria, para descorrerse hasta el llamado «pico de la bahía», entre la otra pequeña y las cumbres del fondo. Sin duda, este maravilloso panorama que nos proporciona el avión, es uno de los más interesantes obtenidos desde la llamada «región de vuelo»...

DEL RETABLO DEPORTIVO ASTUR MANOLO MEANA

¿POR QUÉ LA TRANSICIÓN INESPERADA?

Después de la tempestad, la calma. Después de un ciclo de triunfo, de ruido, hasta de estrépito (recuérdese la rivalidad, verdadero duelo, Sancho-Meana), un silencio absoluto. Hubo un día en que la figura del asturiano era la nota de máximo interés en nuestros campos de fútbol. Su nombre, ventado sin cesar por las trompetas de la Fama, sonaba con la obsesión de un reclamo. Así, en Sevilla, una tarde en que el formidable equipier no brillara con la intensidad con que se esperaba, un golfillo hubo de decir á otro mozalbete que le preguntara por Meana:

«—¡Eso é un anunsio!»

Pero el anuncio, de pronto, ha dejado de sonar y de interesarnos. Desapareció de los periódicos, de las revistas, de las octavillas, de los muros... La decoración ha cambiado en unos términos radicales, y, al presente, las sombras del olvido se densan sobre su nombre.

¿Por qué la metamorfosis? ¿Por qué la transición brusca, inesperada? ¿Es que ha sido Meana el resplandor de un fogonazo? ¿El relámpago de un cohete en la gaya verbena de nuestro fútbol?



Meana, el gran jugador, que aparece nuevamente en forma en los campos asturianos

Nada de eso. Algo de más consistencia y de más recio valor es la figura del admirable centro medio. Su fulguración no ha sido obra de pirotecnia; por ello el resplandor de su arte no puede tener la vida efímera que la bella luz de una estrella fugitiva...

Todo ha sido un alto en el camino. Un paréntesis lamentable que ocasionara una lesión sufrida el año pasado en un campo de Asturias y en una contienda de campeonato regional, y que tuvo este comentario pintorescamente ingenuo al consolar alguien á Meana, que se quejaba de su mala suerte:

«—¡Pues quién sino tú era el que nos estorbabas!»

Lo cierto es que el capitán del Sporting se ha visto alejado de los campos de fútbol y ha tenido que ponerse en manos de la cirugía. Al poco, el doctor Bastos hubo de extirparle un menisco, y, como él pronosticara, Manolo ha quedado «como nuevo». Pero entre la operación, la convalecencia y el período que pudiéramos llamar de reeducación, nuestro hombre ha permanecido una buena temporada oculto en el silencio.

Hoy ya le tenemos en activo. Desde que comenzara el campeonato asturiano, Meana no ha dejado de jugar ningún partido. Ahora, que en uno solo jugó de medio centro. Actualmente se alinea de interior izquierda, y aunque nosotros creemos que su puesto está en el centro de la línea eje, Meana, de delantero, destaca de una manera intensa é imprime con su juego macho una reciedumbre magnífica al ataque de su equipo.

Sin embargo, hay quien cree que el Meana de ahora es inferior al de antes, y que no podrá nunca llegar á ser lo que ha sido. Y se piensa así, porque se le ve no tan suelto y temerario, y mete el pie algo cohibido, indecisamente, con miedo.

Pero están en un error los que juzguen que Meana ha perdido facultades. Con el doctor Bastos, opinamos que la operación no tiene más

trascendencia que las puramente morales; porque ya es sabido que todas las operaciones dejan como huella un resabio de índole psicológico. Sin preocuparse, sin que el paciente esté bajo los efectos de una obsesión, se diría, por sus gestos tímidos de convaleciente, que todavía huele á iodoformo y siente el escalofrío del acero del cirujano. Pero esta impresión es cosa que pasa con el tiempo, que dura poco y se extingue totalmente.

Así, Meana, el primer día que saltó á la palestra, pegó á la pelota con miedo de quebrar la pierna, como si la pierna tuviera la delicadeza de un vidrio. Al segundo, nuestro hombre ya se permitió el lujo de dar un patadón de los que mandan la pelota por fuera de la valla. Y al tercero, como se cerciorara de que su pierna no era cosa tan frágil como pensara, su gesto de temor se trocó en otro de confianza y alegría, como diciendo:

«¡Caramba! ¡Esto está bien! Parece que no me ha pasado nada.»

Y así es, en efecto. No le ha pasado nada. Y con esa certidumbre, con esa convicción, aunque es verdad que en ocasiones se diría que se acuerda de la camilla repulsivamente fría y los señores del batín blanco y los guantes de goma, Manolo Meana, poco á poco, ha ido recobrando su perdida «forma», y ya, con el resabio de que hablamos casi extinguido, lo tenemos convertido de nuevo en el puntal más firme y más notable de su equipo.

Ahora, según nos dice, juega, por exigencias de las circunstancias, de delantero; pero no se olvida de entrenarse en su puesto de medio centro; y para los próximos partidos internacionales, ya reclamado su concurso, es seguro que de nuevo vuelva á entusiasmar á las multitudes con la maravilla de su arte formidable, bello y macizo; tan macizo, que alguien, muy acertadamente, hubo de ponerle el sobrenombre de «el tanque humano».

BALL

Gijón, 1925.

LO QUE ESCRIBEN LOS LECTORES EN TORNO AL LAWN TENNIS

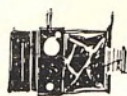
No me voy á meter en divagaciones sobre si este deporte es ó no superior á los demás, no es esa mi intención; voy á hablar solamente de la indiferencia que muestran los directivos de los clubs españoles; y especialmente de los clubs madrileños, en cuestiones de tennis y, sobre todo, en lo relativo á organizar pruebas ó campeonatos que dieran lugar y estimularan á los muchachos á aprender y entrenarse seriamente, lo que daría una renovación de los valores del tennis. En efecto; da pena ver la indiferencia que muestran los directivos de los clubs madrileños (y españoles en general) ante las cosas del tennis, y sólo les vemos ocuparse de asuntos futbolísticos, dejando completamente de lado deportes tan interesantes como el tennis. ¿Es porque solamente el fútbol les proporciona la fuente de ingresos apetecida? ¿Es porque no dan al tennis la importancia que merece? Yo, bien á mi pesar, me inclino á creer lo primero. Pues bien: si bien es verdad que el deporte de la raqueta es difícil que iguale en ingresos de taquilla al fútbol, también es verdad que no es comparable el coste de un court de tennis con un campo de fútbol; en cuanto al público de tennis, existe, y numeroso; pues aunque el tennis no está en España tan extendido como el fútbol, no por eso deja de tener numerosos adeptos que admiran en él su airoosidad, su fineza y también la falta absoluta (me refiero á España) de profesionales entre sus filas; cosa que consuela, y no poco, del mercantilismo actual en el deporte del balón redondo. Prueba que existen numerosos adeptos en Madrid, la tenemos en los campos del Athletic (única entidad deportiva madrileña que hoy día se interesa de verdad por el tennis, poseyendo varios courts y pagando á un entrenador), rebosantes los domingos de jugadores.

Por ahora, parece que nos tranquiliza el tener unos hermanos Alonso que defiendan nuestros colores brillantemente; pero llegará un día en que dichos jugadores se retirarán, y entonces, ¿qué haremos? Podemos esperar pacientemente la aparición de algún as, pero esto es muy problemático. ¿No sería, pues, mejor, ahora que tenemos todavía buenos jugadores, ir buscando, despacio y sin apasionamiento alguno, futuros y valiosos substitutos á los Alonso? Estos muchachos se hallarán, indudablemente, en cuanto la creación de verdaderas pruebas les dé ocasión de sobresalir; y una vez fijada la atención de los componentes en la materia sobre estos futuros campeones, merced á un entrenamiento severo, pero bien encaminado, quién sabe si llegarían á dar un serio disgusto á los colosos del otro lado del Atlántico.

Para obtener resultados tan halagüeños no hay sino que organizar campeonatos, separando los muchachos aún jóvenes de los ya hombres.

Y, concretándonos á nuestra región, los directivos del Madrid y del Athletic tienen la palabra.

JUAN NAVARRO DE PALENCIA



Informaciones gráficas de Cine Libre

EL PRIMER COMBATE DEL CAMPEÓN DE EUROPA DEL PESO PLUMA, ANTONIO RUIZ, CONTRA EL ORANÉS ASCENSIO

LA última victoria de Ruiz, el campeón de los plumas, no debe embriagarle de satisfacción. Ciertamente, él no es culpable de haber sufrido el golpe bajo que motivó la descalificación de Ascensio; mas es lo cierto que en los dos asaltos que el público presencié, la forma del reciente vencedor de Young Ciclone se manifestó más espléndida, si cabe, que en el combate en el que el oranés hizo su presentación en el Circo.

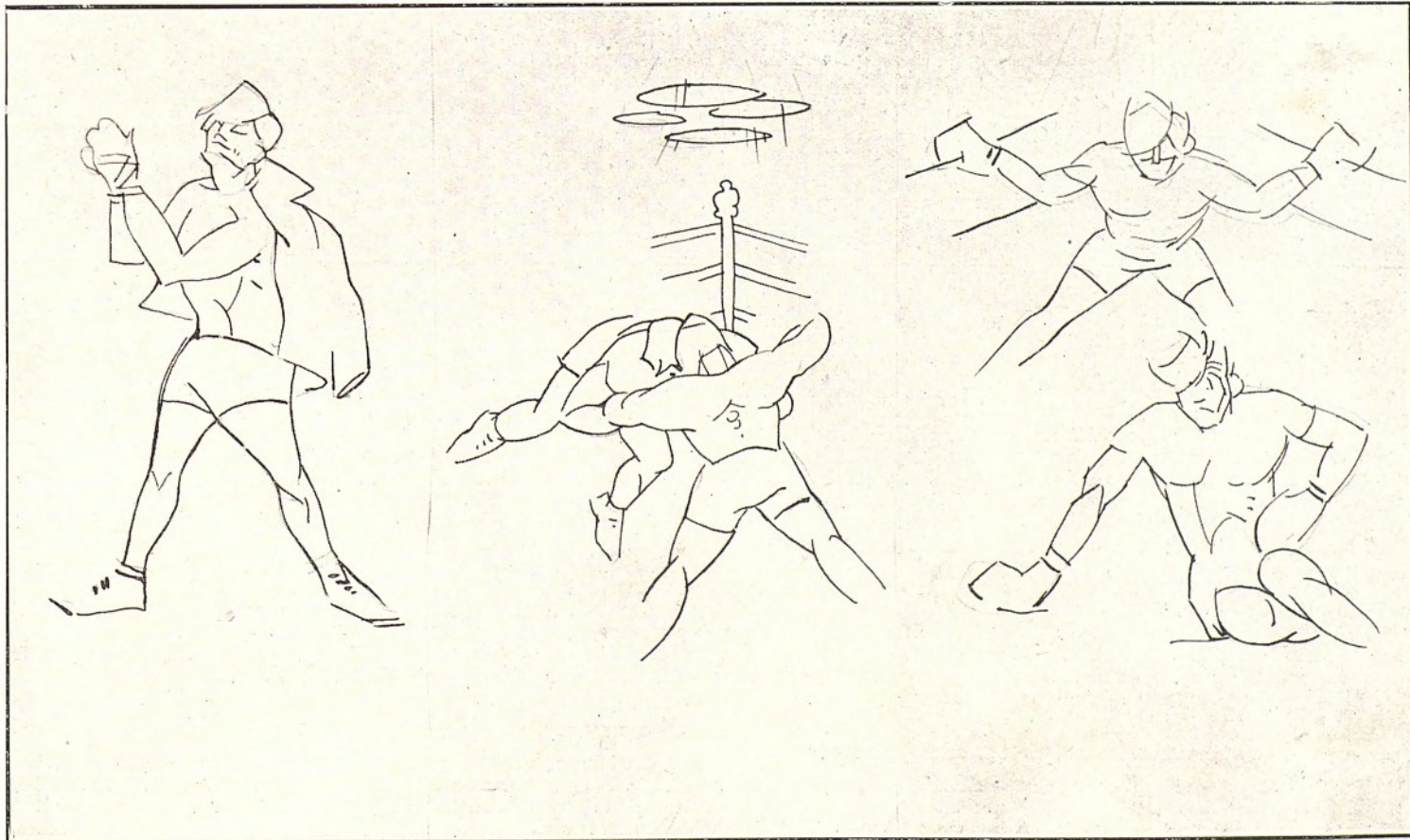
Ruiz, por el contrario, ignoramos si atendiendo indicaciones de su manager, se limitó a probar sus dotes de encajador, y sólo un breve plazo durante el segundo



round, alcanzó con varios directos a su rival, que aún sintiéndose tocado no dió señales de desfallecimiento.

¿Qué hubiera pasado si el combate no se interrumpe por el golpe bajo involuntario que diera Ascensio? No queremos hacer pronósticos, ni aventurarnos a afirmar que era exagerado el tren combativo que imponía el oranés. Cuando se empleaba con tanto brío, repetición del duelo en que venciera al campeón nacional, es que es hombre capaz de soportar así los doce rounds. Lo evidente es que al terminar el combate por descalificación de Ascensio, éste llevaba una pequeña ventaja en la puntuación, y el campeón de Europa no se había mostrado el duro pugilista que supo vencer a Hebrans.

Ruiz, el madrileño campeón de Europa de los pesos plumas, visto por Guasp



Tres momentos del combate Ruiz-Ascensio. A la izquierda, el formidable oranés saludando al público al subir al ring. En el centro, una fase del combate durante el primer round. A la derecha, Ascensio contemplando a Ruiz, caído, que se retuerce de dolor víctima de un golpe bajo.—DIBUJOS DE GUASP

DEPORTISMO INTERNACIONAL

EL AVIADOR FRANCÉS BOSSOUTROT ESTABLECE SIETE NUEVOS RECORDS DEL MUNDO. LOS JUEGOS DE LA INDEPENDENCIA, EN LOS ESTADOS UNIDOS.—EL INGENIERO ALEMÁN MAYKEMPER CREA EL «AEROMÓVIL».—UN COCHE FIAT, TIPO 501, ESTABLECE 38 NUEVOS RECORDS DEL MUNDO.—LOS JUEGOS OLÍMPICOS DE 1928.—EL AVIÓN MÁS PEQUEÑO DEL MUNDO. EL ORIGEN DEL SKI COMO DEPORTE.—NOTICIAS DE TODAS PARTES

EL AVIADOR FRANCÉS BOSSOUTROT ESTABLECE SIETE NUEVOS RECORDS DEL MUNDO

EL aviador francés Bossoutrot, con Farman de cuatro motores, de potencia total de 2.000 caballos, envergadura de 35 metros, superficie total de 266 metros cuadrados, peso propio de 13 toneladas y media, carga útil de 4.000 kilos, 1.400 litros de esencia y 150 litros de aceite, ha conseguido establecer siete nuevos records del mundo de elevación de carga, en el aeródromo del Bourget.

El avión despegó con toda facilidad, marchando contra el viento norte, y después de rodar apenas cien metros sobre terreno encharcado y desfavorable.

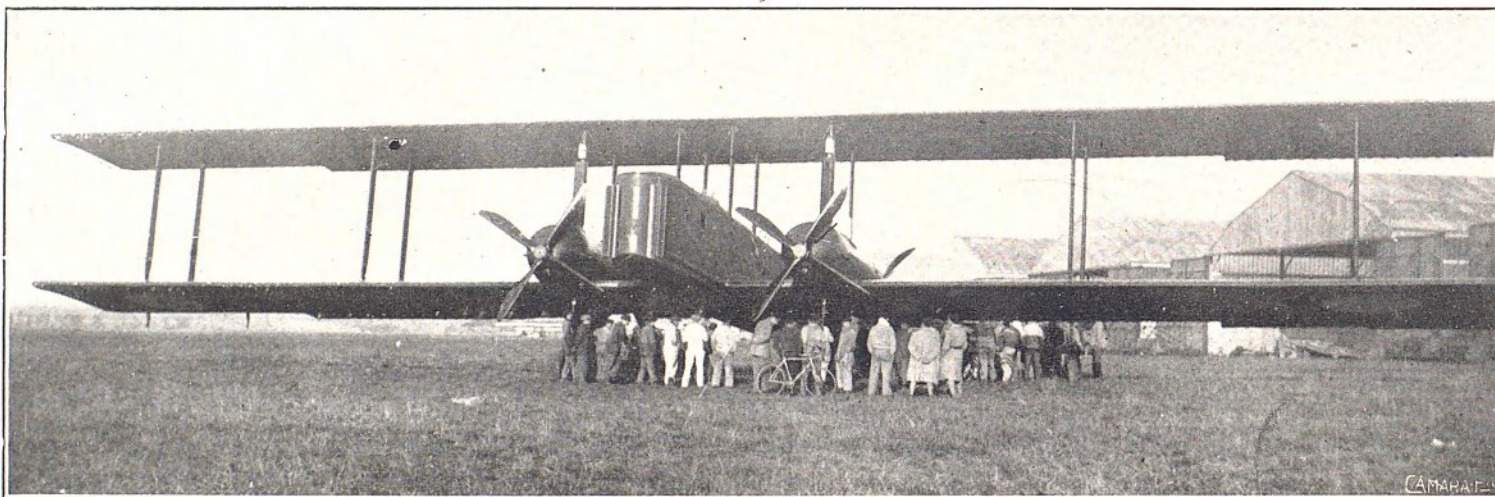
Bossoutrot permaneció en el aire durante 2 horas, 19 minutos y 16

Tiro con arco, Basse-ball, Billar, Boxeo, Lucha, Ciclismo y motociclismo, Juegos de la infancia, Juegos de bolas, Cricket, Canoë, Esgrima, Fútbol, Gimnasia, Equitación, Cross, Remo, Tiro con carabina y con revólver, Atletismo, Tennis, Natación.

EL INGENIERO ALEMÁN MAYKEMPER CREA EL «AEROMÓVIL»

El ingeniero alemán J. H. Maykemper ha construido un nuevo tipo de avión, que puede servir también de medio de transporte por carretera. Este aparato, que vuela y rueda, según convenga á su piloto, ha sido denominado «aeromóvil».

Las alas del avión se repliegan merced á un dispositivo especial, y el aparato queda convertido en un automóvil que circula por calles y cami-



El Farman de cuatro motores y de 2.000 caballos, con 266 metros cuadrados de superficie y de un peso de 13.200 kilos, con el que el aviador francés Bossoutrot ha batido nueve records del mundo, llevando 5.000 kilos de carga útil

segundos. Alcanzó, en hora y cuarto, 5.000 metros de altura, y batió los records siguientes:

Peso útil transportado, 1.000 kilos; duración, 2 h. 19 m. 16 s. El antiguo record, de Mac Ready, era de 2 h. 13 m. 49 s. (2 Octubre 1924).

Peso útil transportado, 2.000 kilos; duración, 2 h. 19 m. 16 s. El antiguo record, de Harris, fué de 1 h. 47 m. 10 s. (3 de Octubre de 1924). Altura, 5.000 metros. Antiguo record, 4.475 metros.

Peso útil transportado, 3.000 kilos; duración, 2 h. 19 m. 16 s. Altura, 5.000 metros. Antiguo record de duración, establecido por Harris, 1 h. 47 m. 10 s. (3 de Octubre de 1924). Antiguo record de altura, establecido por Bossoutrot, 1.942 metros.

Peso útil transportado, 4.000 kilos; duración, 2 h. 19 m. 16 s. Antiguo record de Harris, 1 h. 47 m. 10 s., del 3 de Octubre de 1924. Altura, 5.000 metros. Antiguo record de Harris, 1.363 metros, del 3 de Octubre de 1924.

LOS JUEGOS DE LA INDEPENDENCIA, EN LOS ESTADOS UNIDOS

El 4 de Julio de 1926 hará ciento cincuenta años que fué proclamada la independencia de los Estados Unidos.

Entre las manifestaciones á que dará lugar tal solemnidad, figurarán los Juegos atléticos y deportivos, patrocinados por el Comité Internacional Olímpico y por las Federaciones deportivas internacionales.

Todas las naciones serán invitadas á concurrir.

El programa comprenderá las pruebas siguientes: Automovilismo,

nos sin dificultad. Además, y dadas sus pequeñas dimensiones y la facultad de recoger las alas, el «aeromóvil» puede guardarse en cualquier garage.

Sus demás características son las siguientes:

Peso total, con el piloto y una cantidad de carburante que permita cinco horas de vuelo: 350 kilos, aproximadamente.

Dimensiones del aparato, utilizado como automóvil: 1,50 metros de ancho, 1,50 metros de alto y 6 metros de largo.

Los gastos de marcha, con aceite y esencia incluidos, no exceden de tres marcos oro por cada cien kilómetros.

El precio total del «aeromóvil» no es mayor que el de un automóvil pequeño.

Este invento del ingeniero Maykemper ha despertado enorme curiosidad en los círculos deportivos del mundo entero.

UN COCHE FIAT, TIPO 501, ESTABLECE 38 NUEVOS RECORDS DEL MUNDO

En Monza, un Fiat 501, conducido alternativamente por Silvani, Belgir, Botta y Mangiarotti, ha batido todos los records del mundo de duración de marcha hasta los seis días, totalizando, en 144 horas, 11.300 kilómetros. Terminados los seis días, Silvani prosiguió la carrera hasta los 11.500 kilómetros, cubriéndolos en 145 h., 34 m. 11 s.

La Fiat 501 es, pues, detentora de todos los records del mundo de las 1.500 millas hasta las 7.000, y de los 4.000 kilómetros hasta los 11.500. Estos records son treinta y ocho. Además se ha adjudicado, con esa prueba, 45 records internacionales de la categoría de 1.500 litros.

LOS JUEGOS OLÍMPICOS DE 1928

El Gobierno de Holanda ha autorizado al Comité Olímpico de las Indias Neerlandesas para que organice una lotería en beneficio del Comité Olímpico Holandés.

Se calcula que este comité percibirá 150.000 florines. Con esta suma, y otras aseguradas ya por suscripciones y donativos anteriores, queda descartada toda dificultad económica en la organización de los Juegos de la IX.^a Olimpiada, en 1928, en Amsterdam.

EL AVIÓN MÁS PEQUEÑO DEL MUNDO

Es el *Porri*, con motor Bristol Cherub, de 18 c. v.

Se trata de un biplano, cuyo plano superior no llega a la altura normal de los hombros de una persona.

Este avión diminuto ha ganado todas las pruebas de aparatos ligeros en el meeting de Mineola. Su velocidad media ha sido de 122,284 kilómetros por hora.

Se le considera como el avión tipo de turismo, aparato individual, rápido, que ocupa escaso lugar y que puede guarecerse fácilmente, al abrigo de la intemperie, bajo un pequeño cobertizo.

EL ORIGEN DEL SKI COMO DEPORTE

Después de nuevas investigaciones llevadas a cabo en Noruega, se ha llegado a establecer que el aldeano Sándre Nordheim, del Telemarker, puede ser considerado como el primer deportista del ski.

Era el ski, en dichas montañas del Telemarker, medio usual de comunicación desde hacía mucho tiempo. Pero sólo hacia el fin del siglo diez y siete se transformó, poco a poco, en deporte, y fué adquiriendo esa técnica merced a la cual se logran hoy velocidades enormes y saltos inverosímiles.

Nordheim fué quien enseñó la práctica deportiva del ski a los hermanos Hemmestveit, que figuran, en la historia del deporte, como los primeros *skieurs* que, hacia 1870, obtuvieron los primeros saltos notables é hicieron escuela.

Esa escuela había sido creada, en realidad, por Nordheim, que posteriormente, en 1880, marchó a América, donde murió.

Para honrar la memoria de Nordheim, los deportistas de Morgedal, pueblo donde el «padre del ski» nació, acaban de erigir un monumento de granito, de cuatro metros de altura, y cuyas piedras han sido trasladadas desde una distancia de tres kilómetros por los propios promotores del homenaje.

NOTICIAS DE TODAS PARTES

El célebre match de remo Oxford-Cambridge tendrá lugar el 27 de Marzo próximo, entre Putney y Mortlake.

—El esgrimidor italiano Greco ha desafiado a todos los especialistas del mundo, tanto de espada como de florete y de sable.

—La temporada de natación comienza en el hemisferio sud. La Federación chilena anuncia para el próximo Enero, en Valparaíso, un gran meeting internacional, en el que tomarán parte los mejores nadadores de la república Argentina, del Brasil, del Uruguay y de Chile. Este meeting tendrá carácter de primera reunión preparatoria de las pruebas olímpicas de Amsterdam, en las que los sudamericanos intervendrán con una brillante representación.

—Jack Dempsey, durante uno de sus matches de exhibición, en México, boxeo ante veinticinco mil espectadores.

—El famoso atleta completo Jim Thorpe, campeón de la India, y



Brissard, el vencedor de la carrera parisina de los triciclos de transporte
FOTS. LINARES

uno de los mejores jugadores de base-ball del mundo, ha renunciado al deporte por haber cumplido treinta y nueve años y no hallarse ya en la forma necesaria.

—El boxeador argentino Luis Firpo marchará en breve a los Estados Unidos, donde piensa reanudar la serie de matches para concurrir al campeonato del mundo de su categoría.

—El Salón Suizo del Automóvil tendrá lugar en Ginebra, en los últimos días de Abril ó primeros de Mayo próximos.

—Ha muerto en Sofía el presidente del Comité Olímpico búlgaro, Sr. T. Kitantcheff.

—El campeón del mundo Mickey Walker defenderá su título contra Sailor Friedman, en un combate de doce rounds que se celebrará en Newark el 25 del corriente.

—En Budapest tendrá lugar, durante la primavera próxima, un torneo de esgrima, en el que intervendrán cuatro de los mejores tiradores de sable del mundo: el húngaro Posta, campeón olímpico; el francés Roger Dacret, campeón de Francia; el campeón de Europa Garay, y el italiano Puliti.

—La temporada profesional de hockey sobre hielo se inaugurará en América el 15 de Diciembre próximo con un match entre Montreal y New-York, en Madison Square.

—En Ginebra ha comenzado la construcción de un Palacio de los Deportes, en el que habrá una pista ciclista y varios courts de tennis cubiertos.

—En Milán tendrán lugar los días 17, 18, 19 y 20 de Diciembre próximo los campeonatos de Europa de lucha grecorromana. A esos campeonatos concurrirán atletas de Italia, España, Yugoslavia, Austria, Hungría, Checoslovaquia y Francia.

—En Enero próximo se disputará el Campeonato de Europa de hockey sobre hielo, en Davos.

—Habiendo desistido Holanda de organizar los Juegos de Invierno de la IX.^a Olimpiada, estos Juegos tendrán lugar en Suiza durante la temporada de 1928.

—La nadadora alemana señorita Burns, de Hamburgo, ha reducido a 7 minutos, 9 segundos y 6/10 el record del mundo de los 400 metros de brazada.

—En Taipoku (Formosa), una japonesa, la señorita Kimre Hitomi, ha ganado un concurso de salto triple, marcando la distancia de 10,40 m., máxima obtenida hasta ahora. El record precedente le estableció la americana miss Stines con 10,38 m.

—El nuevo avión trimotor Fokker ha sido ensayado tanto en Holanda como en los Estados Unidos con resultados brillantísimos. Lleva dos motores laterales y uno central.

—Los dos grandes campeones franceses del volante, Divo y Benoist, se separarán de la casa Delage al terminar con este año sus contratos. Divo entrará en una casa inglesa, y Benoist irá a reforzar uno de los mejores equipos italianos.

—El sprinter alemán Houben irá a los Estados Unidos en los primeros días de Enero próximo. Su primera prueba tendrá lugar el 4 de Febrero en New-York.

—Los deportistas finlandeses cifran actualmente grandes esperanzas en el joven sprinter Helle, de diez y nueve años de edad, que rivalizó con Paddock durante la estancia del gran corredor americano en Europa.

—Hamilton Brice, la primera autoridad de tennis de Inglaterra, ha clasificado a las jugadoras de su país, con arreglo a los resultados de la temporada última, como sigue: 1, miss Mac Kane; 2, Mrs. Lambers-Chambers; 3, Mrs. M. Watson; 4, Mrs. B. C. Covell.

—El Comité Atlético femenino de los Estados Unidos ha prohibido a sus adherentes toda carrera de más de 200 metros, por considerar que esta distancia es la máxima que puede imponerse al esfuerzo de una mujer.

—El empresario americano Tex Rickardt ha ofrecido un contrato muy ventajoso, para exhibiciones en los Estados Unidos y en el Canadá, al patinador finlandés Thunberg, campeón olímpico de velocidad. Thunberg ha rechazado el ofrecimiento, y sólo tomará parte en algunas pruebas transatlánticas como *amateur*.

—La Federación Australiana de Atletismo ha invitado a los campeones americanos Scholz, Hussey, Osborne, Ritola y Hertranft a las grandes reuniones atléticas que tendrán lugar en Australia durante los meses de Diciembre y Enero próximos.

—El veterano campeón olímpico americano Jim Duncan, recordman del mundo de lanzamiento de disco, anuncia que vuelve a entrenarse para tomar parte en los Juegos Olímpicos de Amsterdam.

—La Federación Americana de boxeo ha establecido la clasificación de sus campeones del modo siguiente: pesos pesados, Dempsey; semipesados, Berlenbach; medios, Greb; semimedios, Walker; ligeros, Goodrich; plumas, Kaplan; gallos, Rosenberg; moscas, Labarla.

—En París se ha celebrado una curiosa carrera de triciclos de transporte de los grandes almacenes, llevados por sus habituales recauderos. Triunfó el joven Brissard.

—Para el maratón olímpico de 1928, los norteamericanos preparan al corredor Michelson, que ha triunfado de los mejores especialistas como Mar y Frank Zuna en las pruebas de entrenamiento.

—Un catalán residente en la República Argentina, Juan Scheck, se propone disputar a Paulino Uzcúndun el título de campeón de España de todas categorías. Pesa este nuevo challenger de Paulino, 121 kilos, y tiene una estatura de dos metros.

MAX BLAY



Los autociclos que disputaron la prueba organizada en el autódromo de Terramar el domingo último, preparados para tomar la salida

LA ACTUALIDAD CICLISTA Y MOTORISTA EN CATALUÑA LAS PRUEBAS DE AUTOCICLOS Y MOTOCICLETAS EN EL AUTÓ- DROMO DE TERRAMAR Y LA CARRERA CICLISTA COPA JANER

EN LA PISTA DE TERRAMAR

Se celebró el domingo la segunda reunión de carreras en el autódromo de Terramar (Sitges).

El día, espléndido, atrajo numerosa concurrencia, viéndose muy pobladas las tribunas, lo propio que los palcos.

El programa se desarrolló muy seguido, habiendo mejorado notablemente la organización con relación á la reunión de apertura.

Aunque el programa no ofrecía grandes alicientes, el público sacó muy buena impresión, ya que pudo comprender la buena voluntad puesta por los corredores al servicio de una idea, llamada, indudablemente, á prosperar. En las pruebas reservadas á motos hubo mayor abundancia de inscripciones y participantes que en la de coches.

Lucha hubo poca; cuando se produjo, el público demostró sus entusiasmos, siendo de creer que insensiblemente se vaya aclimatando á esta clase de manifestaciones, á las que sabemos que, de ahora en adelante, se ha de dar mayor variedad con la intervención de motoristas madrileños, estando en preparación el match Castilla-Cataluña y de conductores de algunos de los bólidos que han corrido en Montlhéry.

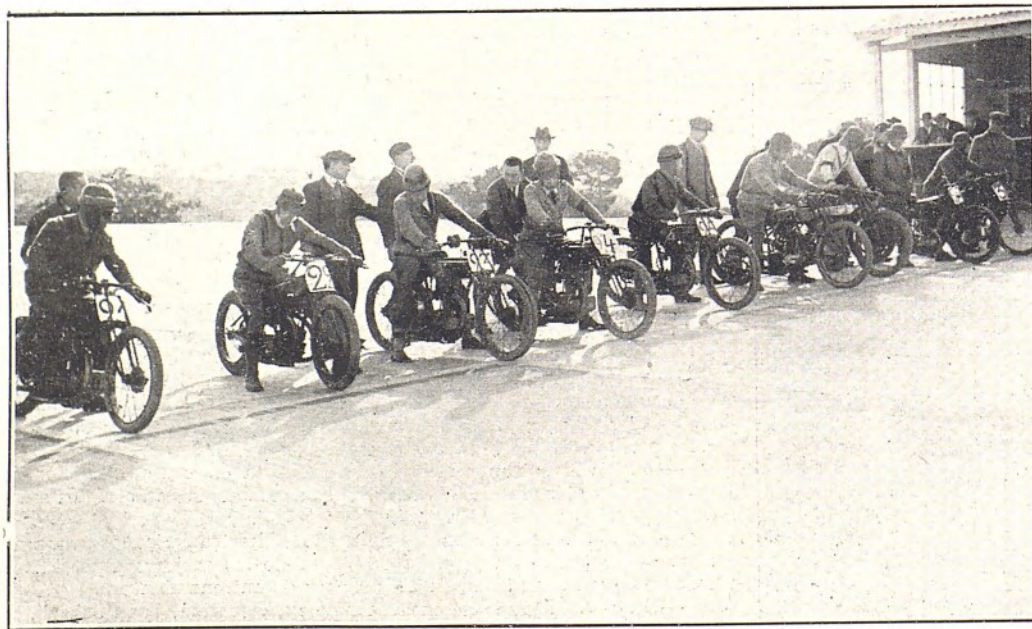
Los resultados de las pruebas han sido los siguientes:

Velomotores 150 c. c. Distancia, 10 kilómetros (cinco vueltas). Participantes, 8. Clasificación: 1, Simó, sobre Simó, 8 m. 41 s.; 2, Alegre, D. K. W., 8 minutos 57 s.; 3, López, D. K. W., 9 m. 9 s.

Motocicletas 175 c. c. Distancia, 10 kilómetros (cinco vueltas). Participantes, 3. Clasificación: 1, Sourdot, Monet Goyon, 6 m. 11 s.; 2, Mascarell, Monet Goyon, 6 m. 35 s.; 3, García, Jean Thomann, 7 m. 31 s.

El francés Jourdot ha impresionado al público con su bella performance.

Motos 350 c. c. Primera serie, 2 kilómetros. Salida motor parado. Participantes, 9. Clasificación: 1, Uetam, A. J. S.,



Los motoristas alineados esperando la orden del starter para lanzarse á rodar sobre la pista

1 m. 15 s.; 2, Anaut, A. J. S., 1 m. 16 s.; 3, Re-
los, A. J. S., 1 m. 16 s. 1/5; 4, Sánchez, Rudge,
1 m. 20 s.; 5, Viñals, B. S. A., 1 m. 31 s.; 6, Bell,
Zenith-Bell, 1 m. 37 s.; 7, Bala, Alfa, 1 m. 53 s.;
8, Spunt, A. J. S., 2 m. 55 s.

El corredor francés Sourdout abandona por
panne de neumático.

Segunda serie. Distancia, 20 kilómetros (diez
vueltas). Salida motor en marcha. Clasificación:
1, Sánchez, Rudge, 12 m. 3 s.; 2, Bell, Zenith-
Bell, 14 m. 26 s.; 3, Viñals, B. S. A., 14 m. 46 s.;
4, Sprint, A. J. S., 15 m. 6 s.

Clasificación por puntos: 1, Sánchez, 6 pun-
tos; 2, Bell, 10; 3, Viñals, 11; 4, Sprint, 16.

Motos 500 c. c. Primera serie, 2 kilómetros.
Salida motor parado. Tres participantes. Clasi-
ficación: 1, Ignacio Macaya, Norton, 1 m. 7 s.
4/10; 2, Sonny, Norton, 1 m. 10 s. 3/10; 3, Uetam,
A. J. S., 1 m. 13 s. 4/10.

Segunda serie. Distancia, 20 kilómetros (diez
vueltas). Salida motor en marcha. 1, Macaya,
Norton, 10 m. 22 s. 6/10; 2, Sonny, Norton,
12 m. 45 s. 2/10.

Clasificación por puntos: 1, Macaya, 3 pun-
tos; 2, Sonny, 6.

Autociclos 750 c. c. Distancia, 30 kilóme-
tros (quince vueltas). Participantes, 3. Clasi-
ficación: 1, J. M. Planas, Austin, 16 m. 23 s.; 2, Ar-
tagnan, Senechal, 17 m. 54 s.; 3, Subirana, Aus-
tin, 21 m. 6 s.

Autociclos 1.100 c. c. Distancia, 30 kilóme-
tros (quince vueltas). Participantes, 7. Clasi-
ficación: 1, Aramis, Austin, 15 m. 19 s.; 2, Balletbó, Senechal, 16 m. 34 s.;
3, Puntí, XX-Elizalde, 18 m. 7 s.; 4, Ally, Rally, 20 m. 1 s.; 5, Ram-
bla, Moryan, 20 m. 50 s.

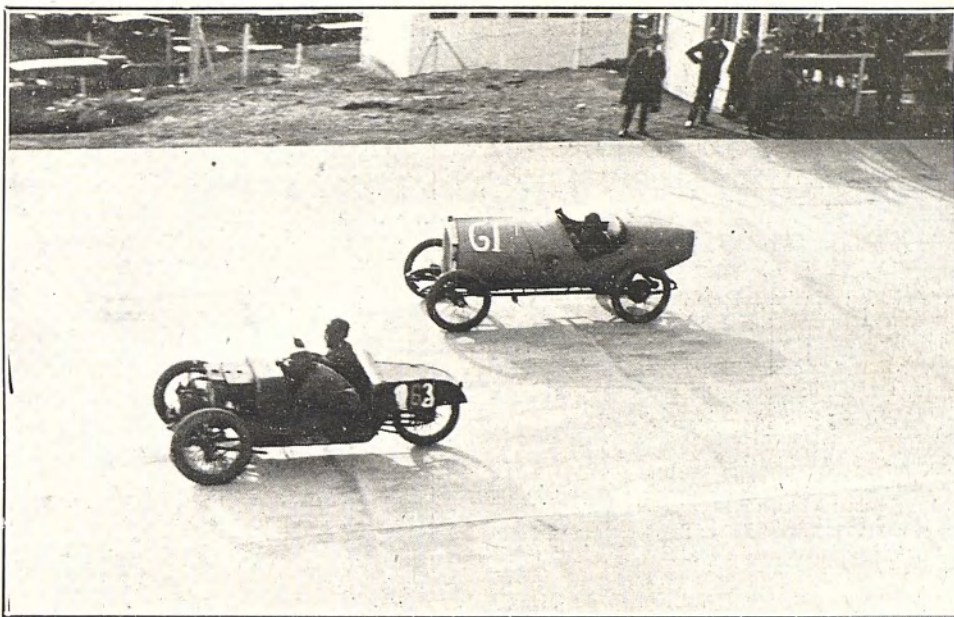
Coches, 1.500 c. c. Distancia, 30 kilómetros (quince vueltas). Parti-
cipantes, 3. Clasificación: 1, Salisache, Bugatti, 14 m. 27 s. 6/10; 2, M.
Bertrand, Bugatti, 14 m. 27 s. 8/10. La lucha que se entabló entre es-
tos dos corredores fué muy bonita. El corredor Vila se despistó en un
viraje, sufriendo lesiones que no se han apreciado como graves.

Coches de más de 1.500 c. c. Distancia, 30 kilómetros (quince vuel-
tas). Dos participantes. 1, M. Bertrand, Bugatti, 15 m. 7 s.; 2, García
Diatto, 17 m. 35 s.

Las carreras fueron presenciadas y presididas por el capitán gene-
ral de Cataluña, D. Emilio Barrera. Durante la sexta carrera, el avia-
dor Canuda efectuó varios vuelos sobre el autódromo, pasando á ras de
la torre, donde está colocado el alavoz.

LA COPA JANER

Organizada por el Sport Ciclista Catalán, merced al nuevo rasgo de



Un momento de la carrera de autociclos en el autódromo de Terramar. Los cochecitos luchando por pasarse sobre el peralte

Jaime Janer, el esforzado catalán, se efectuó el domingo en el circuito de
Llobregat, de 33 kilómetros de recorrido, una carrera ciclista de neófitos.

Sea porque se tratase de un lote de premios importante, sea por las
simpatías con que cuenta *le petit espagnol*—como dice Henri Desgran-
ges—, se inscribieron en la prueba 130 corredores neófitos; lo que de-
muestra la fiebre ciclista existente en Cataluña.

La carrera constituyó un éxito por todos conceptos. La salida y lle-
gada se efectuó en Sans, en la calle de Valladolid, frente al estableci-
miento de Jaime Janer. La carrera se llevó a un duro tren, llevando la
iniciativa Prats, Auger y Bruguera, uniéndose, muy avanzada la prue-
ba, Eugenio Sancho, que resultó vencedor, venciendo á los tres citados
en el sprint, empleando 1 hora y 2 segundos.

El vencedor, Eugenio Sancho, ha efectuado una brillante carrera,
porque si bien rezagado al principio, ha sabido unirse después al pelotón
de cabeza y vencer netamente en el sprint.

La figura de Sancho es verdaderamente atlética, de una muy hercú-
lea complexión, al igual que su hermano Agustín, que es el medio centro
internacional del F. C. Barcelona. —N. MASFERRER ALFONSO



Aspecto de la meta de salida en la calle de Valladolid, de la Ciudad Condal, momentos antes de la salida de los corredores que se disputaron la Copa Janer

FOTS. SPORT

LAS PRUEBAS INTERNACIONALES DEL MOTOR

LA COPA DEL ARMISTICIO,
LA CARRERA CLÁSICA
DE LAS RUTAS FRANCESAS
—TURISMO Y VELOCIDAD—,
FUÉ UN ÉXITO COMPLETO

La clásica prueba turista anual que conmemora esa fecha trascendente de la firma del armisticio, en las rutas francesas, se ha celebrado esta temporada con éxito cumplido.

Más de cien concursantes partieron, alborando el día, de Joinville-le-pont, y sólo 66 llegaron á Versailles, término virtual, con 165 kilómetros de malas carreteras, de la prueba; treinta y tantos hombres habían abandonado, obligados por la lluvia, la niebla, el viento...

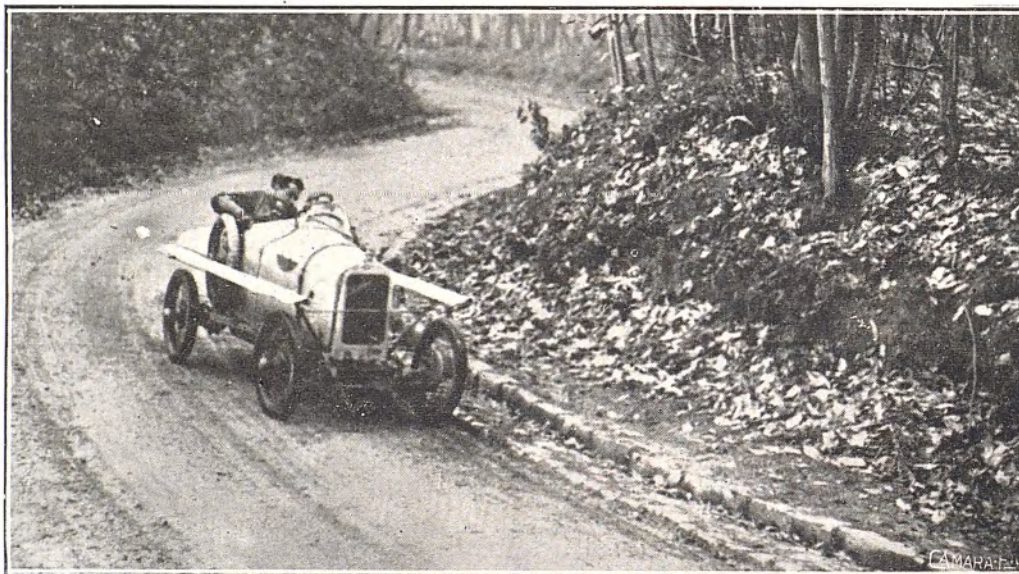
Entre todos los pilotos de dos, tres y cuatro ruedas, dos corredores destacaron especialmente en un recorrido por carretera, seguido de una carrera en cuesta, con salida y llegada parados, en circunstancias que los pilotos no debían conocer hasta el momento de intentar el esfuerzo.

Esos dos pilotos fueron Lemasson y Doré sobre una pequeña moto de 175 c. c. el primero, y Doré, al volante de un cochecito de 1.100 c. c., quienes salvaron las dificultades de un tiempo pésimo al comienzo, y más tarde escalaron la pendiente, dando á la llegada una impresión de seguridad abso-

Doré, piloto del cochecito de 1.100 c. c., tomando un difícil viraje apenas salido de otro, fué el corredor que hizo el mejor tiempo de la jornada del armisticio



Lemasson, sobre moto de 175 c. c., vencedor de la prueba, al llegar á la meta ha de detener la máquina precisamente sobre la cinta para ser cronometrado



luta, deteniéndose precisamente sobre la cinta al primer intento, y ganando con ello un buen número de segundos, que á todos los otros corredores, obligados á dar marcha atrás para encontrar la parada oficial, suponían la pérdida de tiempo más deplorable.

La prueba, en resumen, fué muy interesante desde su doble aspecto: velocidad por rutas en pésimo estado,

con tiempo brumoso y viento desapacible, para concluir con una carrera en cuesta, salida y llegada parados, en condiciones que los pilotos conocían en el momento de partir.

Hasta aquí, las condiciones generales de la prueba «Copa del Armisticio», cuyos resultados importan desde el punto de vista de la regularidad, y con la clasificación siguiente en cada categoría:

Velomotores 125 cmc.—1, Ronaud, 25 puntos de penalización.

Motos 175 cmc.—1, Lemasson, medalla de oro; 2, Meunier, medalla de vermeil; 3, Lascombes, medalla de plata; 4, Barthelémy; 5, Roudadoux; 6, Liadois; 7, Parizet; 8, Andrieux; 9, Poisson; 10, Bechelberger (amateur); 11, Patin; 12, Boulanger; 13, Evrard; 14, Couturier (amateur); 15, Maurer.

Motos 250 cmc.—1, Boudenet, medalla de vermeil; 2, Murvy (amateur), medalla de vermeil; 3, Andreino (amateur), medalla de plata; 4, Druz; 5, Boudrot.

Motos 350 cmc.—1, Jolly, medalla de vermeil; 2, Marc, medalla de vermeil; 3, Cabet, medalla de plata; 4, Boucheron (amateur), medalla de vermeil; 5, Orbach (amateur), medalla de plata; 6, Laumonier; 7, Goujon (amateur); 8, Riley (amateur).

Motos 500 cmc.—1, Leclère (amateur),



Lafont, que hizo el recorrido sin penalización en un coche de turismo de 1.100 c. c., subiendo la más dura pendiente del recorrido. A la derecha, el aficionado Javat

MEMOROTEG
MUNICIPAL
MADRID



Minot, el audaz sidecarista, vencedor de la prueba que terminó sin penalización, tomando el más duro viraje del recorrido



Chrétien, conductor victorioso de un autociclo de 1.100 c. c., virando con el auxilio del pasajero á pocos kilómetros de la meta

medalla de oro, y el mejor tiempo de motos de todas las categorías; 2, Bordart, medalla de vermeil; 3, Gregori, medalla de plata; 4, Mme. Dupré (amateur), medalla de plata; 5, Meuvent (amateur); 6, Jousier (amateur).

Motos 750 cmc.—1, Pinney, medalla de vermeil; 2, Fournier (amateur).

Sidecars 350 cmc.—1, Coulon (amateur), medalla de oro.

Sidecars 600 cmc.—1, Martiny, medalla de vermeil.

Sidecars 1.000 cmc.—1, Minot, medalla de oro.

Cyclecars 500 cmc.—1, Cohn (amateur), medalla de oro; 2, Boucly; 3, Stanton; 4, Treunet.

Cyclecars 750 cmc.—1, Tallet, medalla de oro.

Cyclecars 1.100 cmc.—1, Krebs, medalla de vermeil; 2, Jarrett-Knott (amateur), medalla de vermeil, sin penalización.

Coches de turismo 1.100 cmc.—1, Chrétien, medalla de oro; 2, Van Hoff, medalla de vermeil; 3, Lafont, medalla de plata.

Coches de sport 1.100 cmc.—1, Doré, medalla de oro; 2, Japy, medalla de vermeil; 3, Valette, medalla de plata; 4, Brondel; 5, Jeuffrain (amateur), medalla de oro.

Este es el resultado de la «Copa del Armisticio», la prueba de mayor interés turista entre todas las del pequeño motor en el país galo.



Aspecto general del parque cerrado de Versailles, alineados todos los coches después de hacer el recorrido de 165 kilómetros de la prueba del armisticio

FOTS. FERMA



El equipo de la Real Sociedad de San Sebastián, que ha ganado en el terreno de Atocha al Real Unión de Irún su segundo partido de campeonato por 5 goals á 1, con cuyo resultado puede considerarse probable campeón de Guipúzcoa



El delantero Urbina, con una entrada decidida, marca el cuarto goal del partido, sin que el portero irunés pueda impedirlo



LA ACTUALIDAD FUTBOLÍSTICA
EN GUIPÚZCOA Y CATALUÑA

EL PLEITO DE LOS ETERNOS
RIVALES DE SAN SEBASTIÁN
É IRÚN, SE RESOLVIÓ CON EL
TRIUNFO DE LOS DONOSTIA-
RRAS POR 5 Á 1. - RESULTADOS
DE LA COPA DE CATALUÑA



Matías logra adueñarse de la pelota que llevaba Alza, rompiendo así la combinación iniciada

VIRTUALMENTE está decidido el campeonato en Guipúzcoa. Frente al Irún, la Real ha tenido un día feliz y en el primer tiempo ha marcado tres tantos por cero. El primero obra de Campos y los dos restantes de Urbina. Durante la segunda parte, todavía aumentó el score donostiarra con dos goals de Urbina y Marculeta, mientras que René, tras laborioso esfuerzo, salva el honor con un sólo goal, terminando el match con la diferencia favorable á San Sebastián de 5 goals á 1.

El dominio donostiarra ha sido tenacísimo, y á su entusiasta ardor se debe el resultado. Hay que hacer constar, sin embargo, que Irún jugó con diez equipistas durante toda la segunda parte porque Azurza tuvo que retirarse lesionado.

El público, por su parte, se mostró correctísimo y justo

El grupo del Real Unión de Irún, que ha sufrido la segunda derrota del campeonato en el campo donostiarra

Ayuntamiento de Madrid



Urbina, el mejor atacante realista, aprovecha un centro templadísimo que la defensa no supo rechazar, para marcar un soberbio goal de cabeza

En Barcelona, la Copa de Cataluña ha despertado escaso interés en sus varios partidos. El Español presentó su equipo reserva frente al Tarrasa, y este grupo logró imponerse por cinco goals á uno. Por suerte, en París el once titular venció al Red Star por seis goals á uno. El Sabadell venció al Sans por cinco á uno, victoria que hay que juzgar añadiendo que al Sans le faltó su guardameta Pedret. El Europa, que iba de fracaso en otro, logra por fin desquitarse un poco venciendo al Gracia por tres á cero. Después de esta jornada queda el Tarrasa en primer lugar. Le sigue el Martínenc, Español, Sabadell, Sans, Europa y Gracia.



BARCELONA.—Dos momentos de apuro ante la meta del Tarrasa, cuyo equipo se defendió brillantemente del once españolista, logrando batirle por 5 goals á 1



El once del Sevilla F. C. que en esta temporada, como en las anteriores, está demostrando una gran superioridad sobre todos los equipos regionales



El equipo del Malagueño F. C., que ha actuado en Sevilla por vez primera, conteniendo con el Real Betis Balompié

DEPORTE ANDALUZ EL CAMPEONATO ANDALUZ DE FUTBOL Y LA CA- RRERA INFANTIL CICLISTA DE LA BÉ- TICA DEPORTIVA

TIENE el futbol andaluz una personalidad indudable que no por discutida es menos valiosa.

Año tras otro el Sevilla F. C. obtiene el título de campeón en reñida lucha, y sin que los rivales, aparte el Real Betis Balompié, le inquieten demasiado.

Durante la temporada actual, siguiendo la tradición, el once andaluz marcha a la cabeza de la clasificación, pero han aparecido algunos equipos que llegaron por sus trámites de victorias obligadas a la primera categoría, y entre ellos este Malagueño F. C., que ha jugado por vez primera en la capital sevillana, frente al Real Betis Balompié, causando una grata impresión entre el público y la crítica,



El más pequeño de los ciclistas, Pepito Caballero, que el domingo anterior corrió en Sevilla, en la prueba infantil

que ha creído reconocer en el grupo de Málaga un valor indudable susceptible de modificación rápida cuando alterne con grupos que le impongan una táctica, que vaya poco a poco mejorando la del Malagueño, como de otros grupos que inician su carrera deportiva.

Después de la vuelta ciclista á Andalucía, la afición al ciclo ha ganado rápidamente todos los sectores deportivos meridionales.

La Bética Deportiva, entusiasta entidad que vela por los prestigios del pedal, ha organizado el domingo anterior una interesante prueba ciclista infantil, en la que han participado sesenta y seis pequeños aficionados al deporte de la *becane*.

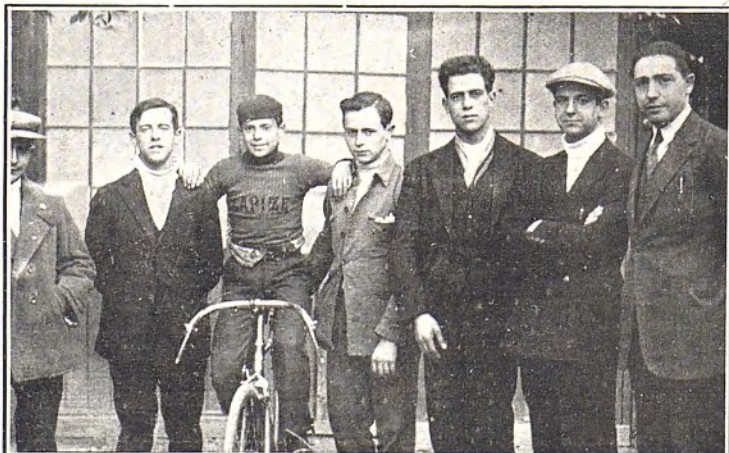
Gran número de espectadores presenciaron la prueba, que proporcionó ocasión de admirar una gran carrera, *en pequeño*, es decir, con despegues como los ases, duelos enconados y sprints finales interesantísimos, todo ello sobre un recorrido brevísimo para no fatigar demasiado á los diminutos *routiers*.

El más pequeño de los participantes fué Pepito Caballero, de siete años, que hizo un magnífico tiempo para su edad, y logró clasificarse el número 32 del lote.

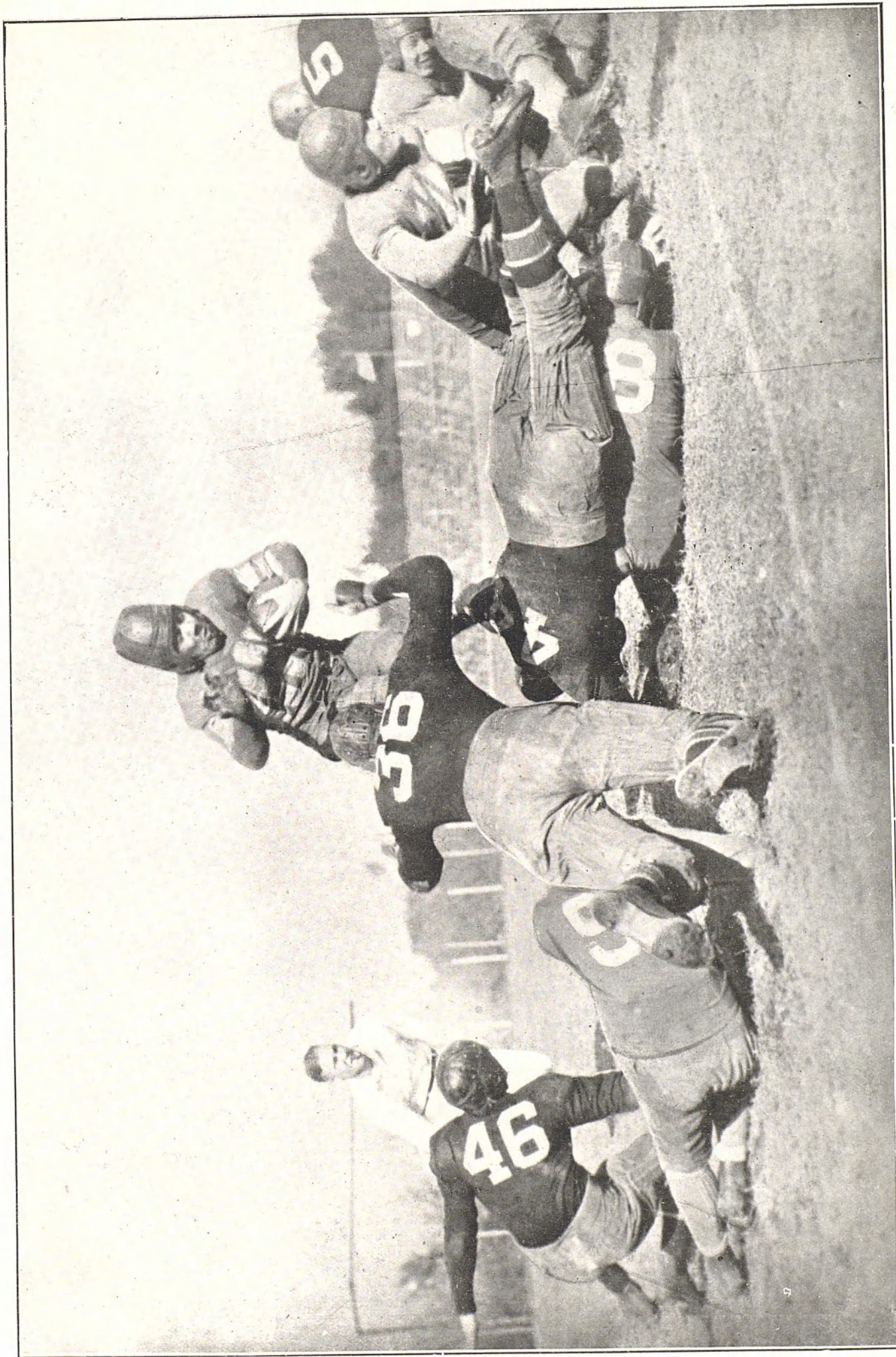
El vencedor, José Ruiz de Castro, fué el muchacho que hizo un notable alarde á lo gran *routier* y llegó á la meta en perfecta situación, demostrando una gran clase, que si insiste en el deporte puede dar ocasión á que aparezca un gran corredor en el firmamento nacional dentro de pocos años.



Los corredores que tomaron parte en la prueba infantil de la capital andaluza, por el paseo de las Delicias



El vencedor de la prueba, José Ruiz de Castro, rodeado de los directivos de la Bética Deportiva, organizadores de la prueba.—FORS. OLMEDO



UNA FASE MOVIDA Y VIOLENTA DURANTE UN PARTIDO DE FÚTBOL AMERICANO EN KANSAS CITY

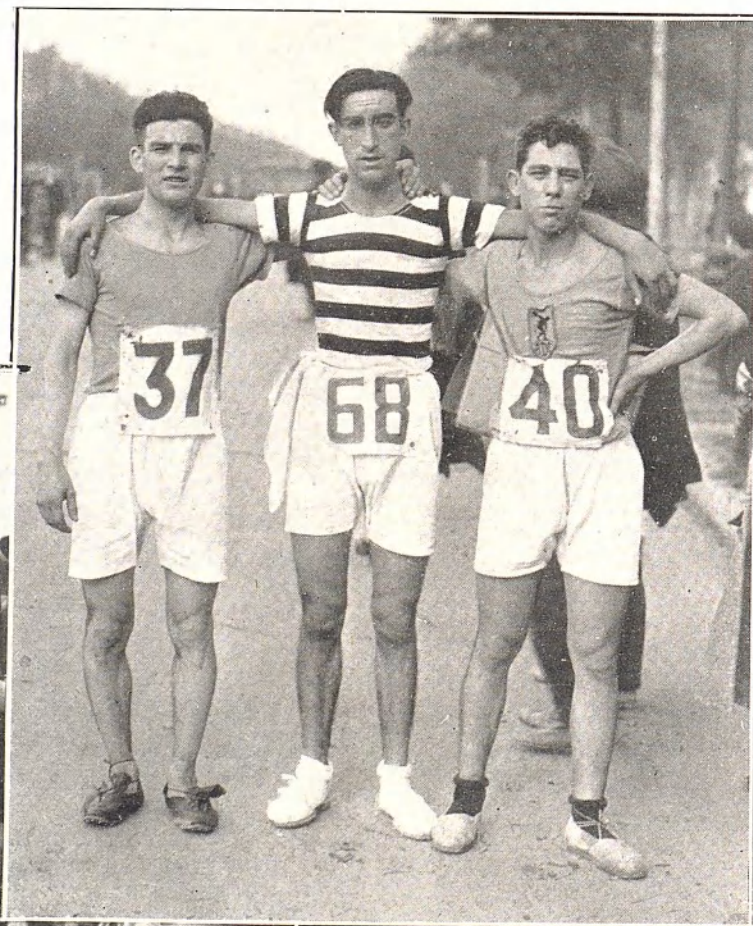
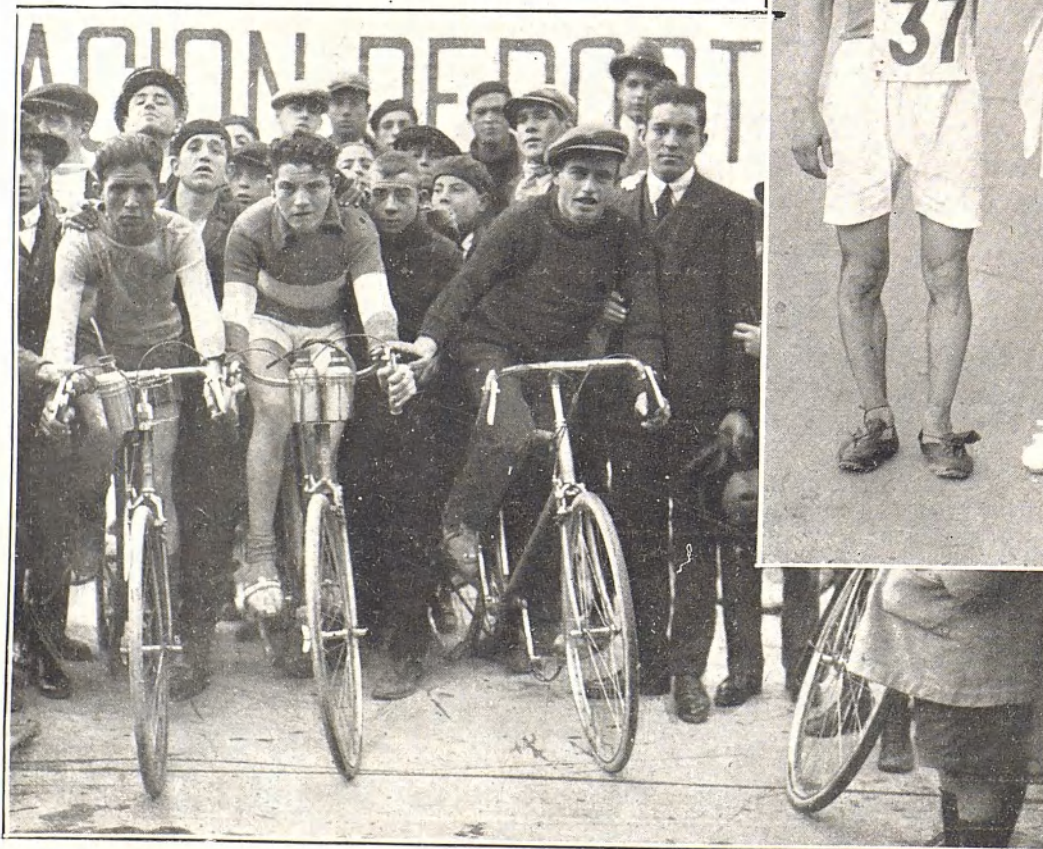
HEMOS publicado muchas instantáneas interesantísimas del fútbol que se juega en los Estados Unidos; pero ninguna tan emocionante como la que ilustra esta plana, y que refleja fielmente cómo se emplean estos sportsmen y cuánta es la violencia del juego por ellos modificado, adaptándole a la psicología especial de aquel pueblo. Es indudable que este deporte franquea los límites del ejercicio físico conveniente y aun tolerable, y que en la Península sería promotor de graves trastornos un match donde análogas licencias fueran toleradas a los jugadores. —FOR. VIDAL



Un pasaje de la carrera á través del campo organizada por la Sociedad Cultural Deportiva el domingo último

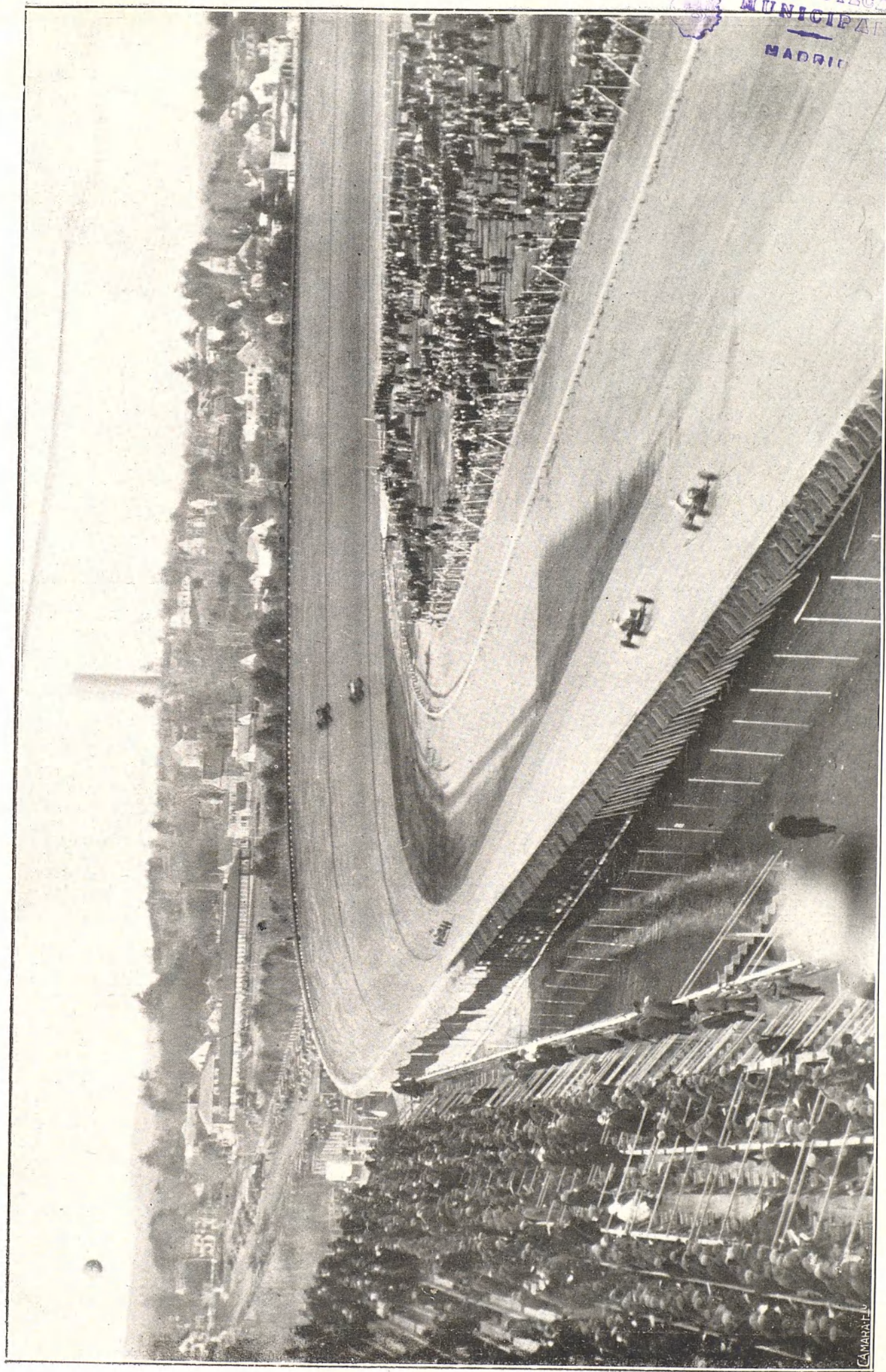
EL DEPORTE EN MADRID

La prueba á través del campo de la Cultural Deportiva, con distancia de 6,500 kilómetros, y la carrera ciclista organizada por la Unión Eléctrica Madrileña, constituyeron el domingo último dos notas deportivas interesantes, que presenciaron numerosos aficionados. De una y otra damos en esta plana unas notas gráficas, con los nombres de los vencedores.



Los crossmen vencedores de la prueba de la Sociedad Cultural Deportiva: José Reliegos, en 23 m. y 25 s.; Jerónimo Monge y Manuel Fernández, que consiguieron por este orden los primeros puestos

Los ciclistas vencedores de la carrera de la Unión Eléctrica Madrileña, del domingo último. De izquierda á derecha: Juan García, Manuel López y Pablo García
FOTS. DÍAZ CASARIEGO



La inauguración del autódromo norteamericano de Rockingham y la hazaña de Peter de Paolo, as de la velocidad

El piloto de Paolo, que no brillara en Europa con la vertiginosidad que era de esperar, habida cuenta de la fama que alcanzó en Norteamérica, ha conseguido un clamoroso triunfo en la última magnífica pista que han construido los entusiastas del motor en Rockingham, Estado de Nueva Hampshire.

El grabado ilustra al lector a propósito de lo que es la nueva pista de carreras norteamericana; pero, además, el fotógrafo ha sorprendido a de Paolo, que marcha en cabeza con su bólido, en el momento de alcanzar la meta de llegada. Peter de Paolo, en la carrera inaugural de las 250 millas, batió el record mundial de una hora, cubriendo en ese tiempo 128 millas. Más de 70.000 espectadores aplaudieron con entusiasmo al endiablado corredor, que de nuevo se ha acreditado en Norteamérica como el rey de la velocidad.

FOT. AGENCIA GRÁFICA.



El pelotón de corredores con triciclos de transporte, se disgrega á poco de salir de la meta



Un momento del match de futbol Stade Français contra el Olympique, que terminó con el triunfo de éste último

ACTUALIDAD EXTRANJERA

Ciclismo, rugby y futbol asociación

EN París, el domingo último, jugaron los dos clubs rivales que van en vanguardia de la clasificación en la capital. El Olympique ganó al Stade Français por dos á cero, en asociación; pero, en cambio, los rugbymen del Stade vencieron á los del Olympique por 17 puntos á 14.

Carrera originalísima ha sido la de los muchachos que conducen por la gran ciudad los encargos de los grandes almacenes en estos «triporteurs» que aparecen en la fotografía, y que fué ganada por el gran pedaleador Brissard.



Los quince de rugbymen de los clubs Stade Français y Olympique se disputan el balón oval con gran empeño



El once del Stade Français que jugó el domingo último contra el Olympique para la Copa de Francia



El grupo del Olympique que venció al Stade Français, colocándose en el mejor puesto de la clasificación para el torneo nacional

FOTS. FERMA

LOS DEPORTES Y LA REALEZA
EL REY CHRISTIAN DE
DINAMARCA, NOTABLE
TIRADOR, Y EL PRÍNCIPE
DE GALES, ENTUSIASTA
DE LA CINEGÉTICA



El príncipe de Gales durante una excursión cinegética
FOTS. AGENCIA GRÁFICA Y VIDAL



El rey Christian de Dinamarca tomando parte en la competición de tiro de la Armada, en Copenhague

EL rey Cristián de Dinamarca y el príncipe de Gales, los deportistas incansables, se nos ofrecen en estas fotografías dedicados á sus aficiones favoritas. Recientemente, y en un concurso de tiro celebrado en Copenhague, donde contendieron las más famosas escopetas de aquel país norteno, el rey Cristián, seguro, certero, dueño absoluto de su pulso y de sus nervios, consiguió destacar su personalidad como tirador experto, y clasificándose en primer lugar entre los numerosos concursantes que tomaron parte en la competición de tiro de la Armada.



El popularísimo príncipe de Gales, tan aficionado á toda clase de deportes, y muy entusiasta especialmente del arte de la caza, se nos ofrece en esta foto cabalgando sobre su caballo favorito, con el cual pasea frecuentemente por los bosques que rodean á la capital de Inglaterra.

Muy reciente su triunfal excursión por los países más remotos, es continuamente agasajado por sus futuros súbditos, que admiran en su príncipe las gallardías de su juventud y las fogosidades de su fuerte temperamento, amasado en las excelencias de una cultura física bien aprovechada.

Y tanto el rey de Dinamarca, en el otoño de su vida, como el príncipe de Gales, en los esplendores de su juventud, predicán con el ejemplo á sus pueblos los beneficios que reportan los ejercicios físicos ejecutados con método y á pleno aire, donde los pulmones se saturan y el organismo se fortalece.

FUTBOL MADRILEÑO

EL REAL MADRID BATE AL UNIÓN SPORTING CLUB POR 3 GOALS Á 0

Tuvo el partido del domingo un momento culminante: fué á los veinte minutos de juego de la segunda parte, cuando la salida de Martínez deshizo la jugada de los delanteros unionistas, que habían desbordado la defensa y avanzaban seguros sobre el goal. Aquella decisión rápida del mejor guardameta de la región, que es á un tiempo mismo uno de los más diestros de la Península, frustró el goal de la Unión, ese tanto codiciadísimo que hubiera sido para los rojos la señal del triunfo indudable. Si entonces la pelota llega á la red madrileña, los once jugadores unionistas, replegados ante la meta, habrían sido la barrera infranqueable que, como en el match de un año antes, hubieran provocado el fracaso ruidoso del Madrid.

Pero fué ese tanto evitado, motivo de la tardía reacción madrileña, que en adelante tuvo los veinte minutos de juego, que, presionando la



Ibáñez, el nuevo guardameta del Unión Sporting Club, en esta salida decidida muestra, sujetando la pelota con absoluta seguridad, su forma remarcable

puerta del Unión, dieron la ocasión, cuatro veces repetida, de marcar goal. De esas cuatro oportunidades, tres fueron aprovechadas por González, Félix Pérez y Moraleda, y aun éste desaprovechó la última, que fué, de todas, la de más bella preparación.

Mereció el triunfo el Madrid porque es superior al Unión, y fué para éste honrosa una derrota por 3 á 0 frente al equipo que aspira al campeonato. Los rojos hallaron, ¡al fin!, su portero, que no hará mal papel entre los demás que juegan en los equipos del grupo A de primera categoría regional.



El momento culminante del partido. Carrasco y Lozano, los delanteros unionistas, después de franquear la defensa madrileña, se acercan á la puerta, y Martínez hace una salida arriesgada entre los dos, que evita un goal seguro.—FOTS. DÍAZ CASARIEGO

ASPECTOS DEPORTIVOS DE LAS REGIONES VIZCAYA Y EL DEPORTE DEL REMO

Se ha dicho de España que vive de espaldas al mar. Puede aplicarse el reproche al deporte. En verdad, en sports del agua estamos á muy baja altura, y si de «avirón» se trata, apenas sabemos meter el remo... en el agua.

Se nos dirá que acaso no seamos adaptables á tales juegos. Somos un poco escépticos en cuanto á estos conceptos de la adaptabilidad fisiológica de las razas para uno ú otro deporte. A la vez, tenemos una suprema fe en la elasticidad de acoplamiento de nuestras condiciones físicas y morales á cualquier clase de juego. Si el deporte significa el triunfo del ardimiento, del espíritu de lucha, nosotros, los latinos, podemos ser los amos. Ahora bien, según Pierre de Coubertin en su *Essai de psychologie sportive*, los deportes pueden dividirse en dos grupos principales: sports de equilibrio y sports de combate. El remo cae dentro del primer grupo. Nos acusa la duda de que en tales deportes de equilibrio puedan tener mejor campo de acción otras razas de distintas características á la nuestra. No somos los españoles muy dados á las reglas. El ardimiento de nuestro genio, nuestra furia, «verdadero sprint deportivo», rompen con normas, con métodos, con matemáticas de preparación, é irrumpen irresistibles y arrolladores sobre todos los demás procedimientos. Pero en el remo el ardimiento tiene una parte muy reducida en la forja y preparación del triunfo. Como en ninguno de los deportes de equilibrio, aquí ha de triunfar el ritmo, la perfección. Son condiciones un poco incompatibles con nuestro carácter, donde domina la fuerza y el fuego al cálculo ritmado y armonioso del esfuerzo deportivo sajón, donde la improvisación y el ímpetu desbordan todo cálculo ó plan preconcebido.

Y el «avirón» es así; ya en 1858, Eugene Yung, uno de los mejores remeros de la época, decía: «Para remar bien no es suficiente aplicar toda la fuerza en el remo. Hace falta situar bien el cuerpo, preservarse de todo movimiento brusco, de toda contorsión. Inclinarsse erguido hacia delante, volver erguido hacia atrás. Conocer el justo medio con que debe erguirse en cada caso. Cómo hay que tomar el agua con la punta del remo, con qué igual rapidez deben sucederse las bogadas.

Lo que prueba de toda evidencia que el remo es un arte, es que la bogada más elegante es al mismo tiempo la más eficaz.»

Hasta ahora, Vizcaya, pese á sus indiscutibles éxitos en la diversidad de gamas del deporte, no había espigado en el remo. Guipúzcoa hizo una *ventree* feliz. Levante acciona en él con su acostumbrada eficacia, si bien tiende á desplazar su cetro y su supremacía hacia el Cantábrico. En ningún caso mejor que en el presente razonaríamos hasta la saciedad esta supremacía.

No nos extraña que entre nosotros no cunda el deporte náutico, porque existen rescoldos dolorosos de otros tiempos. La trainera, sus regatas, guardan en los pueblos pesqueros vascos recuerdos de miserias, de luchas, de *vendettas*, que venían á ser como liquidaciones entre pueblos y cofradías de fogosas disputas pseudo-deportivas en las grandes pruebas anuales de remo, á las que acudían los pueblos de la costa en masa, presentando cada uno su embarcación, con ella su orgullo, su dinero, su ajuar, dispuesto á jugarlo en una travesía á favor de su favorita.

Precisamente por este lado se ha querido buscar el renacimiento y algo así como la reencarnación del deporte del remo. Mas está tan prendida dentro de nuestras gentes de mar la idea del amor propio, que año tras año las regatas de traineras crean enormes y trascendentales luchas entre pueblos, semillero de líos, de discordias, donde lo que menos reluce es el deporte. Y sobre esto se quiso formar una Federación del Remo. Grupos muy nutridos entre los deportistas locales, periodistas, periódicos, en fin, muestran criterios contrarios basados en los recuerdos dolorosos de las luchas de otros tiempos, del grave daño que acarrearán las apuestas,

de la escasa «deportividad» del deporte de la trainera, de lo costoso de este deporte para las Cofradías de pescadores, que han de sufragar los gastos de entreno de las tripulaciones.

Estamos con Irigoyen cuando, con gesto valeroso cuan sincero, no teme arrostrar la impopularidad oponiéndose ó por lo menos no prestando su apoyo á la formación de esta Federación del remo, basada sobre la trainera. Sus razones son de peso. No es por ahí por donde vendrá la implantación del deporte del remo. Vendrá, en cambio, una desviación del deporte, con todas sus morbosas consecuencias.

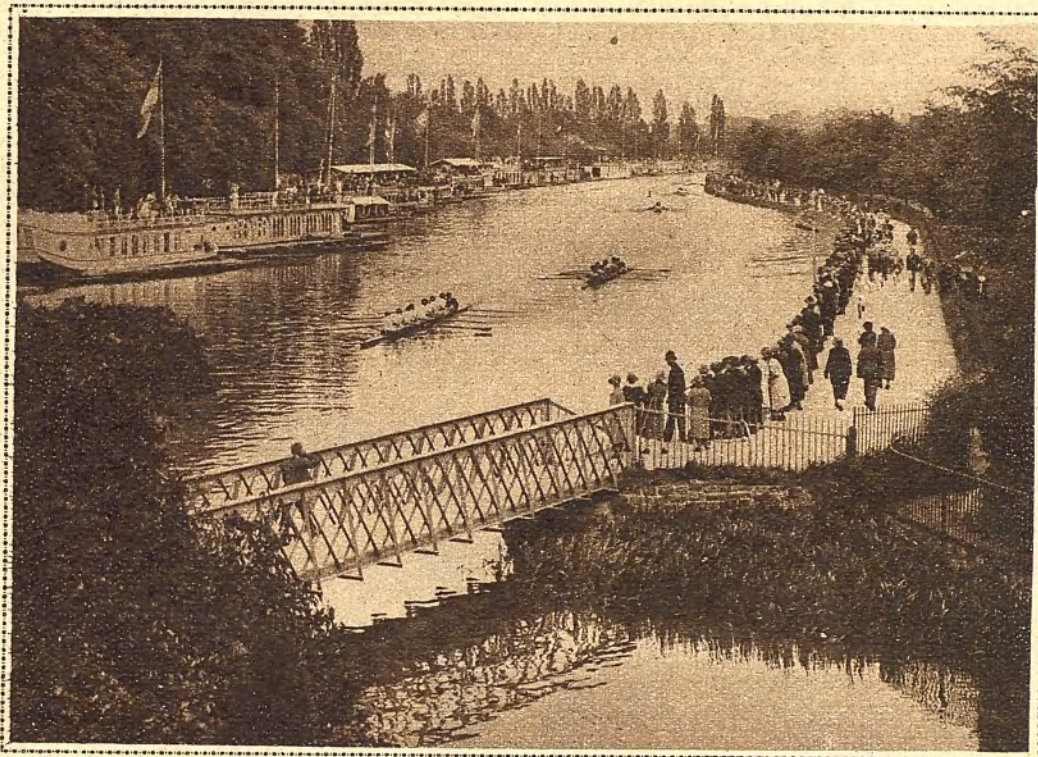
Y á eso queremos referirnos. El Club Deportivo, con su «base naval», hizo

renacer la esperanza de vivir el deporte en el mar. Ahora es el Athletic Club formando su «sección de remo», comprando yolas y bateles, preparando, en fin, una implantación de este deporte en toda regla, bajo la mirada experta de su actual presidente, Manu de la Sota, cantor de las bellezas del sport del remo, entusiasta de sus gestas, bajo el recuerdo imborrable de las justas sin par, tantas veces por él vistas en el estuario del Támesis entre los *outriggers* universitarios de Oxford y Cambridge.

No sabemos si el esfuerzo realizado encontrará su fruto en el ardimiento necesario entre los socios del Club. Y hemos dicho ardimiento adrede. El ritmo vendrá luego. Pero es con ese fuego inicial del amor á la novedad, con ese ardor con el que se irán templando los dolores de la formación de las primeras callosidades en las manos de los bogadores. Un poco de «humor» inglés en la preparación del remero, unas conferencias de tan alta calidad como todas las suyas, de Manu de la Sota, cantando las excelencias al deporte del remo... y tendremos un nuevo sport para el cual no hacen falta campos, ni tribunas, y donde el profesionalismo no cabe como en la trainera. No busquemos el renacimiento del deporte náutico en la costa, no hagamos renacer apagados odios de matrícula, resquemores atenuados á través de la sucesión de varias generaciones de «arrantzales». Puede bien nacer la «edad del remo», como nació la del fútbol y ahora priva la de la bicicleta, buscando los adeptos entre aquellos que del deporte pueden extraer su verdadero fruto moral y material, aquellos que viven sujetos al banco de la galera de la vida moderna. Los marinos harto remo tienen con su vida fatigosa. Harto mar ven día tras día en el continuo bucear de sus secretos y sus tesoros. ¡Para los de «tierra», el bogar!

PEDRO RICO

Bilbao, 1925.



Un aspecto de las riberas del Támesis en día de gran regata. ¿Cuándo, por la arteria bilbaina, discurrirán así las pequeñas naves remeras en noble competición?

T É C N I C A M O T O R I S T A

LA RESISTENCIA DE LA MOTOCICLETA

CUANDO la construcción de la motocicleta principió á tomar importancia, adquiriendo proporciones de una verdadera industria, los materiales con que se contaba entonces para ella eran los de fabricación establecida para otros ramos, sin que pudiera decirse, no obstante su buena calidad, que fueran de la uniformidad deseada.

Los productos de las fundiciones y altos hornos se ofrecían en el mercado para fines más ó menos determinados, teniendo que servirse de ellos el constructor de motocicletas corriendo gran riesgo.

Con el desarrollo tan rápido de lo que ya puede llamarse un ramo de la ingeniería—el de la motocicleta—se originó una demanda creciente de materiales adecuados y exclusivos para los vehículos de propulsión mecánica. Resultado de esto fué la producción de aceros, bronce y aluminios extraordinarios, hasta el punto de casi agotar la inventiva y recursos de los ingenieros, que con verdadero entusiasmo se habían dedicado á especializar en problemas de metalurgia, obteniendo substancias admirables. La competencia, responsable en tantas ocasiones de los adelantos más estupendos notados en el mundo, obligó, por decirlo así, á aquellos fabricantes de motocicletas que eran más emprendedores á investigar cuidadosamente acerca de ciertas imperfecciones de que adolecían las motos de su marca, y á estudiar medios para mejorar las partes del vehículo que, excelentes como eran, podían aún perfeccionarse. Estas investigaciones y estudios, así como los variados cuanto numerosos experimentos que exigieron, fueron hechos por personas de gran experiencia y facultades de observación perfectas, en dos clases de laboratorios, que pudiéramos llamar: de ensayos el uno, y de física el otro.

En el laboratorio de ensayos se ejecutan operaciones que tienen un doble objeto. En el primer término, su fin es constructivo; esto es, se trata de hallar por ellas el material más apropiado para cada servicio y uso; igualmente tienden á determinar el mejor tratamiento calorífico que deba adoptarse para los aceros, asunto de suma importancia en la metalurgia moderna. En segundo término, la fundición de este mismo laboratorio consiste en mantener una inspección rigurosa sobre todos los materiales usados en el taller, para asegurar de un modo satisfactorio resultados absolutamente uniformes.

Los procedimientos que se emplean en el laboratorio de física son también de naturaleza un poco prosaica. Ciertas piezas de tipo normal, exactamente iguales, pero diferentes en cuanto á su composición metálica ó temple, se sujetan en mordazas de gran potencia para ser sometidas á esfuerzos enormes. Bajo este esfuerzo se estiran ó desvían, y la relación entre esta desviación y la carga que se aplica se compara con los mismos datos relativos á otras piezas sometidas á las mismas condiciones. Aplicando y relevando alternativamente la carga, y aumentando ésta en una cantidad cada vez mayor, se llega á un punto en que, á consecuencia de estos esfuerzos, la pieza no vuelve á recobrar su forma original. La carga correspondiente á este límite, expresada en libras por pulgadas cuadradas de superficie, representa el límite de elasticidad del metal. Del mismo modo se halla la resistencia á la rotura que ofrece una expresión del último grado de resistencia del metal. También hay máquinas para comprobar la duración y la resistencia al choque. El scleroscope es un aparato pequeño y delicado que determina la dureza de los metales por medio del rebote de una bolita que cae de una altura determinada sobre la pieza de prueba. Hay, además, otros aparatos especiales para pruebas de varias clases.

Todavía queda otra fase del trabajo de experimentación, á la que se dedica mucho tiempo y dinero en el taller moderno, la cual es á la vez no productiva y de carácter muy científico. Esta es la prueba de los materiales, piezas y grupos componentes para determinar la posibilidad de utilizarlos bajo ciertas condiciones ó su duración.

Por estos medios se determinó en una ocasión, en el laboratorio de una fábrica, que alterando la posición del inductor magnético se podía aumentar la potencia del motor en cerca del ocho por ciento. Para hacer

pruebas de esta naturaleza se monta un motor en la cuna de un dinamómetro especial y se le hace funcionar durante largo período bajo condiciones establecidas de antemano. Se pesa con exactitud el combustible consumido durante estas pruebas, se mide su potencia y velocidad, y se toma nota de los ajustes del carburador, de la elevación de temperatura. Se hace uso con frecuencia de un manómetro para obtener un diagrama fotográfico de las presiones del cilindro en todos los puntos. Todos los datos así obtenidos se registran cuidadosamente para archivarlos.

Con los resultados de estas pruebas á la vista es posible descubrir causas de pérdidas de energía en el motor, que de otro modo permanecerían ocultas; determinar la posición mejor de los carburadores, aparatos de ignición y válvulas; comparar el funcionamiento de tipos rivales de aparatos puestos á la venta, y comprobar el trabajo del ingeniero y del proyectista respecto del valor de las mejoras que introducen.

En igual forma, ejes, ruedas, cuadro, horquilla y otras partes de la motocicleta son probadas con la mayor exactitud para verificar su calidad y valor al emplearse para usos distintos. Otra clase de ensayos es la que consiste en someter piezas sueltas ó grupos de ellas á esfuerzos tales como los que tengan que soportar al entrar en servicio, teniendo por objeto determinar su límite de resistencia.

Todo esto es, á pesar de su importancia, secundario al verdadero ensayo que sufre el motor en marcha sobre una carretera. Las dificultades que tiene que dominar y obstáculos que vencer superan á cuanto pueda concebir el mecánico, encargado de su prueba en el taller. Unas veces se lanza en motocicleta á toda velocidad por un camino pedregoso; otras se le hace subir pendientes durísimas. Nada parece detener al fabricante en su deseo de poner á prueba la resistencia y poder de la moto. Es una prueba rigurosa para el tejido metálico que viene á formar una motocicleta, con mecanismos complicados y de piezas delicadas; conjunto de maravillas mecánicas que la inventiva y la habilidad de muchos hombres han venido á producir en una forma casi perfecta.

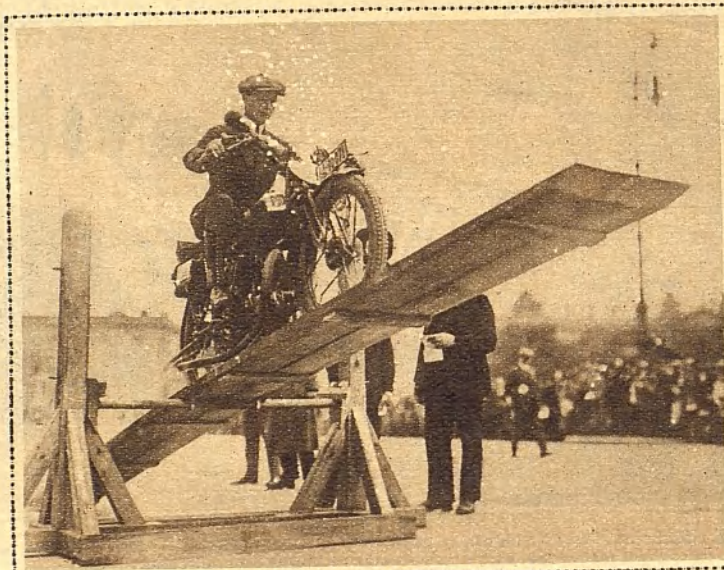
Sin embargo, el ensayo, en el sentido explorador que se comprende en la mecánica y aun en

la física y química, es y será siempre el factor esencial en la industria de motocicletas. El ingeniero tiene forzosamente que ensayar las ideas en forma concreta, antes de que puedan ensayarse ante el público. Precisa construir y reconstruir mucho de lo diseñado, teniendo que incluso fabricar las herramientas adecuadas, por no haberlas en el mercado, antes de que la producción de motocicletas pueda empezarse en gran escala y con la rapidez y economía necesaria, para que sea remunerativa. En el cuarto de modelos de toda fábrica de motos se corta y recorta á discreción, se ensaya y modifica, operaciones absolutamente necesarias y que no dejan de tener sus encantos, pero también sus desengaños, para el inventor ó mecánico. Es una tarea larga é ingrata esta de ir descubriendo defectos é imperfecciones en una obra suya antes de haberle dado forma y visto funcionar, lo que resultaría caro, pues que la adopción de un mecanismo ó variación en la forma de esta ó aquella pieza lleva en sí la adquisición de maquinaria y accesorios costosos; inversión totalmente perdida, si una vez puesta en práctica, la idea del inventor fracasa.

Esta fase de la industria de motocicletas es secreta y desconocida para el público, pues así lo exige la competencia tan activa que existe. Debido á ello, el dueño de una motocicleta, por lo general, sabe muy poco, y ni siquiera se imagina el trabajo y el capital que representa la construcción de su moto. Igualmente ignora el tiempo y energías empleados en pruebas, no sólo de mecanismos, sino también de materiales. El fabricante moderno prefiere prever que no lamentar, y, esforzándose en aventajar á sus rivales, estudia con el mayor esmero y analiza minuciosamente cuanto elemento requiere su producto, para ofrecerlo así al público con las mayores probabilidades de éxito.

J. R. SAN MIGUEL.

Santander, 1925



Con una motocicleta, moderna maravilla de mecánica, pueden acometerse todos los intentos.—FOT. MARÍN

PUBLICIDAD RECOMENDADA DE «AIRE LIBRE»

LOCKTITE



El mejor
parche para
cubiertas
y cámaras
de aire.

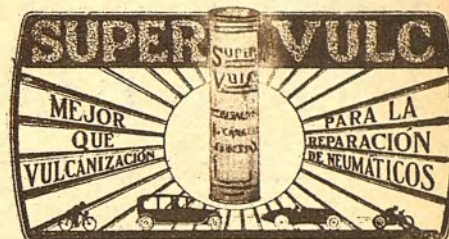
Arregla permanentemente las cubiertas y las cámaras de aire de los neumáticos sin necesidad de vulcanizarlas. Por un coste mínimo puede usted obtener 1.000 á 5.000 kilómetros más de servicio de las cubiertas, y una reparación absoluta de las cámaras.

Pulimento ALLKLEAN (Pronúciase OLCLIN)

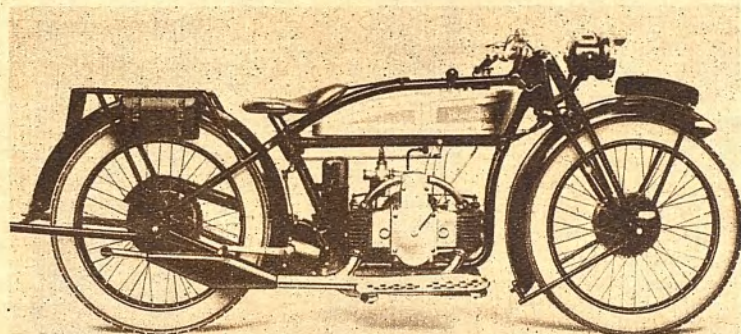
para automóviles y muebles. Muy bueno para el «Duco» y todos los nuevos acabados de lacas.

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



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

FUTBOL

EL REGLAMENTO DEL DEPORTE POPULAR COMENTADO POR EL
SELECCIONADOR DEL EQUIPO NACIONAL JOSÉ MARÍA MATEOS

El seleccionador español más caracterizado, periodista sobrio y veraz, hombre de una historia deportiva brillante, ha publicado recientemente un interesante librito con el reglamento del juego de Fútbol, comentado de una forma amena que invita á la lectura, aclarando todos los conceptos del extendido deporte.

José María Mateos, accediendo á nuestros requerimientos, ofrece á los lectores de AIRE LIBRE su interesantísima obra, que los aficionados apreciarán en todo su valor.

REGLA PRIMERA

Los partidos serán jugados por dos bandos, que no podrán estar formados por más de once jugadores cada uno. En partidos que no sean de campeonato, y previo acuerdo antes de empezar el partido, podrá permitirse la sustitución de los jugadores lesionados.

El campo de juego será rectangular y de las dimensiones siguientes:

Longitud máxima, 118 metros 872.

Idem mínima, 91 metros 44 centímetros.

Anchura máxima, 91 metros 44 centímetros.

Idem mínima, 45 metros 72.

En los partidos internacionales, la longitud será de 109 metros 728 á 100 metros 584, y la anchura de 73, 152 á 64, 008.

Los límites del terreno de juego se marcarán con líneas.

Las líneas largas, laterales, se llaman líneas de toque, y aquellas en que está la meta, líneas de goal. Las líneas de toque se trazarán formando un ángulo recto con las líneas de goal.

En el vértice de cada ángulo recto llamado *corner*, se colocará una bandera cuyo palo no será de menos de un metro 524 de altura.

El campo se dividirá en dos partes exactamente iguales por una línea paralela á las de los goals.

En el centro de esta línea se señalará un punto, trazando desde éste una circunferencia con un radio de 9 metros 144.

Los goals ó metas se componen de dos postes verticales unidos entre sí por una barra ó larguero.

Los postes estarán equidistantes de los *corners* de su línea. Tendrán 2 metros 438 de altura. La separación de los postes, entre sí, es de 7 metros 315.

En su parte superior va la barra ó larguero.

Estos tres palos no deberán tener una anchura superior á 0,127 metros.

El área de goal está formada por dos líneas perpendiculares á la de goal trazadas á 5 m. 486 de cada poste de la meta, y que tienen una longitud también de 5 m. 486. Los dos extremos están unidos por otra recta que es perpendicular á la línea de goal. El rectángulo así formado se llama área de goal.

A 16 m. 459 de cada poste de la meta se trazan otras líneas perpendiculares á la de goal. Tendrán una longitud también de 16 m. 459. Sus extremos se unen con otra recta. Este rectángulo es el área de *penalty*.

A 10 m. 972, enfrente del centro del goal, se hará una marca, y es de donde se tira el *penalty*.

La pelota será de forma esférica y su circunferencia no podrá ser superior á 0,711 metros ni inferior á 0,685.

La cubierta será de cuero y en su confección no ha de emplearse ningún material que pueda ser peligroso para los jugadores.

El peso de la pelota al comienzo del partido debe ser de 368 gramos á 425.

Decisiones oficiales.—Ni las líneas de toque ni las de goal podrán marcarse en forma de V por una azada.

Los banderines no deberán tener extremos puntiagudos.

DEL NÚMERO DE JUGADORES Y CUÁNDO DEBEN ESTAR EN EL CAMPO

P.—¿Pueden jugar en un equipo más ó menos de once jugadores?

R.—Sí pueden jugar menos, pero no pueden jugar más.

P.—La Federación Española, ¿tiene reglamentado algo sobre estos extremos?

R.—Sí. Los artículos 14, 15 y 16 hablan sobre ello.

P.—¿Y qué determinan?

R.—Para que pueda actuar un equipo en partidos de campeonato ó concurso, habrá de tener un mínimo de ocho jugadores.

(Continuará)

LA CONQUISTA DEL AIRE UN GLORIOSO ANIVERSARIO

ACABA de celebrar Alemania, con cierta y ponderada solemnidad, el aniversario de la ascensión del primer Zeppelin, acaecida hace precisamente cinco lustros.

Por muchas vicisitudes pasó su inventor, el conde Ferdinand von Zeppelin, fallecido en Marzo del 17, luego de haber podido satisfacer sus anhelos pretéritos, de ver cristalizada su idea—en la forma precisa, y aun mejorada—de sus dolorosos comienzos.

El conde de Zeppelin fué un vidente y un incansable optimista, lleno de fe ardorosa y de confianza inagotable.

«Quiero construir una aeronave capaz de viajar hasta sitios que no pueden ser alcanzados por mar ni por tierra. Mi globo dirigible debe poder viajar varios días sin renovar el gas ni las provisiones; su velocidad debe ser rápida y segura; sus movimientos de ascenso y de descenso deben ser fáciles.»

Estas palabras las pronunciara poco después de la guerra del 70, en la que tan activa parte tomó. No fueron bien celebradas estas sus manifestaciones rotundas, llenas de firmes convicciones. Se le motejó de visionario, y la masa general del país le hizo blanco de sus diatribas y de sus burlas.

Pero el general victorioso no se amilanó ante el cruel aticismo de que era objeto por parte de sus compatriotas, ni ante la poca ayuda oficial que se le prestara. Terne en su idea, firme en sus propósitos, convencido del acierto y de las ventajas de su invento, se dió á realizarlo con afanoso ardor juvenil.

Su fortuna personal, crecida; el caudal abundante de su familia fué invirtiéndolos en la construcción de aeróstatos, que iba sucesivamente perfeccionando.

A orillas del lago Constanza edificó el primer hangar, y en 1899 empezó á construir su dirigible. Un año después, el 2 de Julio, realizó el

primer experimento. Es sabido cómo aquellas primeras pruebas no dieron el resultado apetecido; y fuera por la rotura de una importante manivela, ó por defectos de construcción, es lo cierto que el aeróstató perdió el equilibrio y tuvo un serio percance, en el que se produjo averías de gran consideración.

Pero no por esto desmayó en sus propósitos, bien encaminados, el famoso inventor. El accidente sufrido le sirvió para estudiar y observar más las condiciones y características que debían tener sus dirigibles, y luego de introducir algunas modificaciones, hizo nuevamente otros experimentos. Fué el 17 de Octubre de 1900. Esta vez el éxito fué grande. El dirigible evolucionó perfectamente y estuvo volando dos horas aproximadamente.

A pesar del felicísimo resultado de aquella prueba, en la que de antemano pocos creían, el conde Zeppelin se vió solo y abandonado. Y ya se sabe que gracias á su amigo y protector el rey de Wurtemberg continuó sus experimentos, costosísimos, y fué perfeccionando sucesivamente sus aeronaves, hasta lograrse, al fin, recientemente, que sus palabras, que parecían utópicas un día, «... quiero construir una aeronave capaz de viajar hasta sitios que no pueden ser alcanzados por mar ni por tierra. Mi globo dirigible debe poder viajar varios días sin renovar el gas ni las provisiones...», fueran una consoladora realidad, que tantos horizontes abrió. Y lo fueron de un modo asombroso, tal vez como sólo él lo soñara, como lo pensara; pero sin que creyera posible tan amplia, tan pronta realización.

El raid del Z. R. 3 de Friedrichshafen á Lakehurst (Estados Unidos) no fué otra cosa que la vida de una quimera, surgida hace ya veinticinco años.

Hasta ese alarde, colmado el logro de un afán constante, ¡cuántos sinsabores y amarguras é inquietudes!...

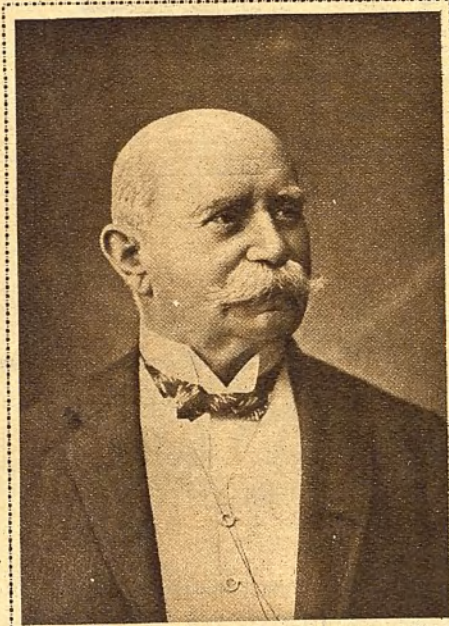
Su alma tenía el temple de sus aceros, y así supo y pudo resistir los embates de su vida de lucha y trabajo con un tesón inaudito.

Siempre con una idea fija, con la obsesión de aquellas sus palabras proféticas, que entonces tanta risa movieron: «Mi globo dirigible debe poder viajar varios días sin renovar el gas ni las provisiones...»

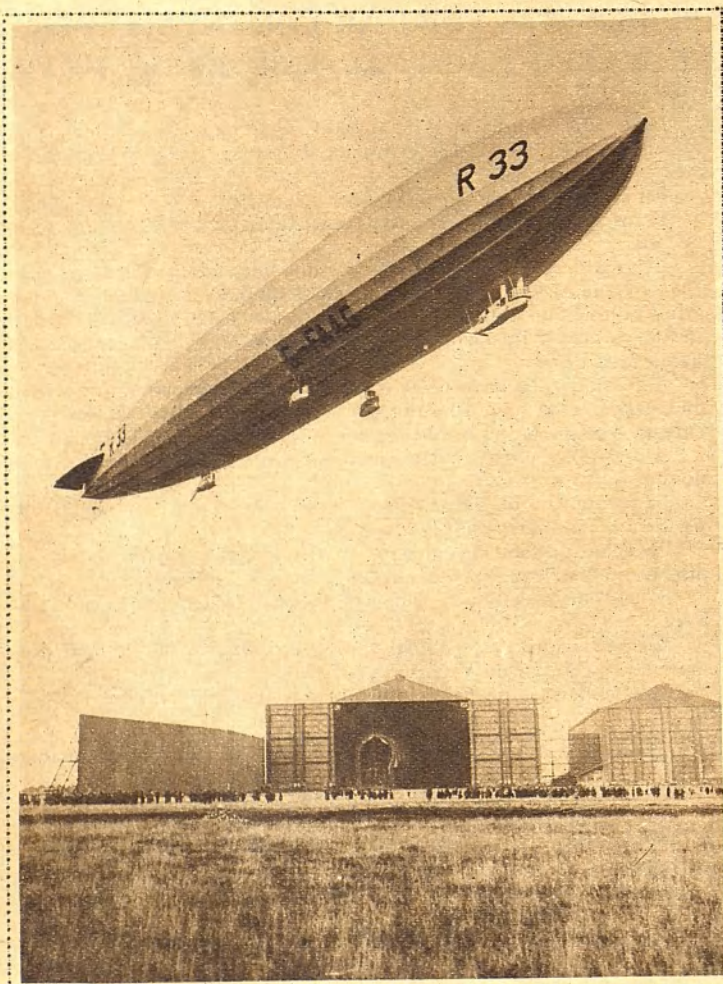
El conde de Zeppelin no logró ver del todo cómo al fin realizábanse sus sueños. Pero poco á poco asistió á pruebas que cada vez tenían más éxito, y fué comprobando que sus desvelos y sus cuidados iban dando óptimos frutos, que hacían presumibles y seguramente hacederos otros más positivos resultados.

Y si ciertamente no presenció aquel raid famoso del L. 59 sobre el Sahara, y el del R. 3 sobre el Atlántico, tuvo la satisfacción de ver cómo se iban encaminando é intensificándose vías de comunicación aérea, regular y largas; y cómo en la vida mercantil y en la paz, los aeróstatos, tal vez ideados con fines bélicos, adquirían gran preponderancia, y cómo los pueblos y los Estados tornaban la mueca cruel de su escepticismo irónico en gestos de asombro, de admiración y de deseo...

Al celebrar hoy Alemania entera el aniversario del vuelo del primer Zeppelin, no sólo festeja uno de los primeros jalones de la conquista del aire, plenamente lograda ya, sino que repara las injusticias pretéritas cometidas con el glorioso inventor en sus primeros difíciles comienzos, al par que glorifica en el conde Zeppelin al patriota bueno y al sabio de consciente tesón, firme é indomeñable. Y esto, que es bastante, es, sobre todo, un consuelo, por su preciso aspecto reparador...



El conde de Zeppelin, inventor de las aeronaves que llevan su nombre



El dirigible inglés «R. 33», construido con arreglo á las patentes de Zeppelin

E. ESTEVEZ-ORTEGA

«AIRE LIBRE» EN CUBA EL TRIUNFO DE LOS ESPAÑOLES EN EL EXTRANJERO

No hace mucho publicó AIRE LIBRE una sabrosísima crónica procedente de Cuba, en la que se reconocía con satisfacción el creciente entusiasmo por los deportes de la época que se registra en nuestros compatriotas residentes en aquella hermosa perla antillana, los cuales, haciendo honor á su Patria y con una loable alteza de miras, saben destacarse, además, en todas las manifestaciones de la cultura moderna.

Son muchos los españoles que allí han logrado los esplendores de la celebridad; pero uno de los que más rápidamente ha conseguido atraer la atención de todos los elementos de valía de nuestra antigua colonia, es el meritísimo ingeniero D. Fernando López Sáinz, inventor de una boya-salvavidas, llamada á operar una verdadera revolución en esta clase de aparatos.

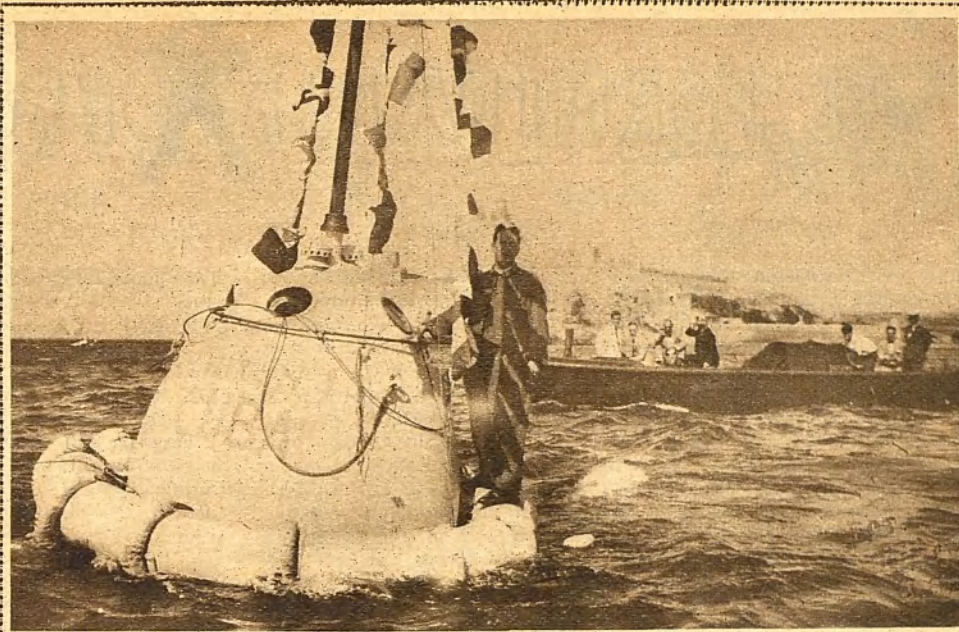
Y como nuestra misión es coadyuvar con voces de aliento á la propagación de estos inventos nuestros, para que sirvan de estímulo á otros muchos que poseen aptitudes creadoras, con suma complacencia recogemos hoy las manifestaciones de entusiasmo prodigadas en la capital de la isla cubana á nuestro digno compatriota el señor López Sáinz.

En el número 82 de esta revista registramos el curioso invento del físico alemán Herr Anton Flettner, el cual había conseguido la construcción de un ingeniosísimo sistema para hacer funcionar un barco de vela sin el tradicional aparejo, y como comentario adecuado decíamos que el físico alemán era digno de nuestra admiración, porque nos había asombrado con un invento que puede redundar en beneficio de la Humanidad.

Y relacionando ambos inventos, el del español y el del alemán, la boya-salvavidas del Sr. López Sáinz puede muy bien parangonarse con el rotatorio de Flettner, porque si éste proporciona á la navegación á vela una disminución considerable de tiempo en la travesía, el aparato de nuestro compatriota está llamado á disputar, á arrancar de los enfurecidos elementos las vidas de nuestros semejantes.

Y con ese espíritu inquieto y aventurero de los españoles de todos los tiempos, allá va por el mundo el Sr. López Sáinz ofreciendo las creaciones de su inteligencia.

Ultimamente, frente á ese célebre y legendario Morro de La Habana, que tantas páginas de heroísmo registra en la lúgubre historia de nuestros desaciertos coloniales; dando vista á ese malecón histórico, siempre azotado con furia por las revueltas olas de aquel mar rugiente, el señor



Escortado por la canoa del capitán del Puerto de la Habana, el Sr. López Sáinz realiza las pruebas de su admirable boya-salvavidas, desde cuyo interior siguen las experiencias varios periodistas cubanos

López Sáinz ha recibido la consagración definitiva de sus nobles afanes, sancionados por 200.000 espectadores, que, asombrados, le aclamaron entusiastamente.

Como bien elocuentemente lo indican las fotos que acompañan á esta crónica, las pruebas de la boya-salvavidas de este ingeniero español se han celebrado con un éxito completamente satisfactorio, ante la presencia del hijo del presidente de aquella República, de las altas autoridades de la Marina cubana y patrocinadas por el cónsul español; todos los cuales testimoniaron efusivamente su entusiasmo al Sr. López Sáinz, que con una modestia que le honra declinaba todos aquellos honores en holocausto á su lejana España.

Un periódico cubano, *El País*, al dar cuenta de aquel importante acto, inserta estas palabras, que constituyen una noble ejecutoria para el Sr. López Sáinz:

«El aparato de radio enreda sus hilos en la antena, que sirve al mismo tiempo de asta de banderas y aparato respiratorio. Es hueco, y por él se cuecen los vientos. Vibrante y ungida, la antena habrá de lanzar sus ondas sobre los escupitajos del mar, á pesar de las cóleras de la espuma y de las montañas embravecidas de agua. Sereno, casi hermoso en su apostura de gladiador, López Sáinz iba paseando su mirada sobre el golfo, en una segura fuerza vencedora. Los que íbamos dentro de la boya alzábamos la vista sobre una escotilla diminuta, y alcanzábamos á verle con una posesión de triunfo en el gesto y una autoridad rotunda en la voz. Es el hombre que ha vencido á uno de los más temibles de los dioses de la mitología griega, cuyos forjadores no soñaron con que, muchos siglos después, un señor López Sáinz inventaría la manera de salvar á las gentes de la cólera de los elementos.»

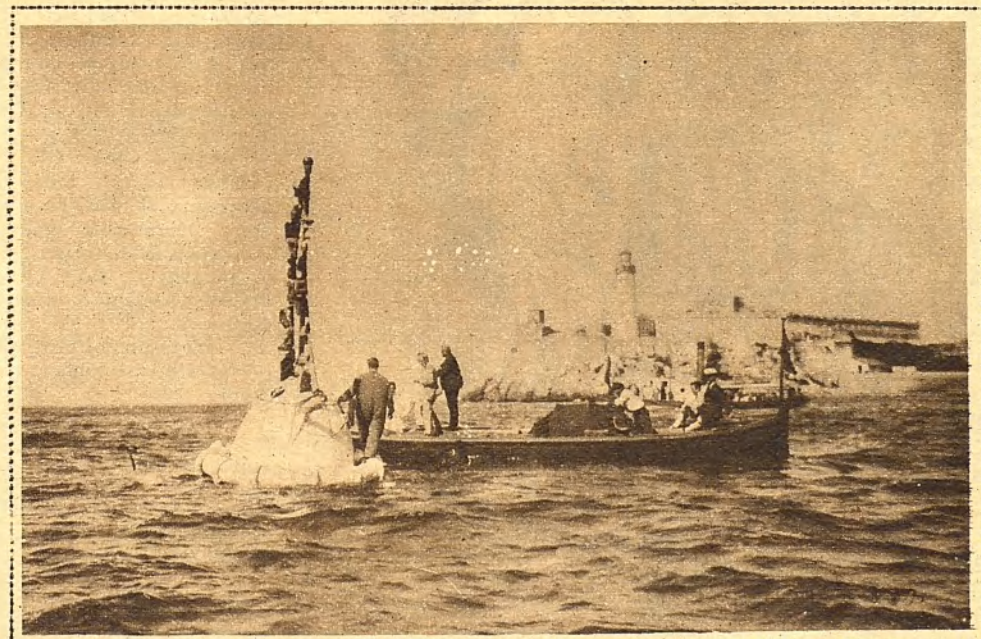
Hombres como el Sr. López Sáinz honran á una nación, y España puede sentirse orgullosa de contarle entre sus hijos más ilustres, porque sabe colocar muy alto el símbolo de su Patria.

Recientemente, hemos leído que un español había sido premiado en Berlín por sus concienzudos estudios sobre aviación, presentando, ante un tribunal competentísimo, un aparato que justamente llamó la atención de los técnicos por los conocimientos tan profundos que de la mecánica aérea demostraba el alumno español.

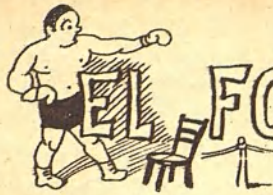
Don Juan de la Cierva y Codorníu, con su aparato helicóptero, también ha logrado un soberano triunfo en Inglaterra, demostrando las excelencias de su autogiro ante las personalidades más salientes de la aeronáutica inglesa, quienes no se han recatado en asegurar que el aparato inventado por este español está llamado á causar una radicalísima transformación en los vuelos mecánicos del porvenir.

Y al recoger ahora este éxito de otro español meritísimo, como es el Sr. López Sáinz, nos sentimos plenos de optimismo, y confiados en que nuestra raza—la de los grandes destinos—ha de ir poco á poco recuperando su pasada grandeza, cuyos resplandores irradiaron, durante tantos siglos, por todos los ámbitos de la Tierra.

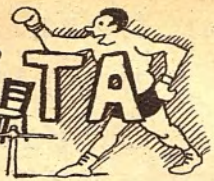
JOSÉ RECIO DIAZ



Frente al histórico Morro de la capital cubana, el Sr. López Sáinz, á bordo de su aparato, es felicitado por el hijo del Presidente de la República cubana, por el Jefe de Estado Mayor de la Marina de Guerra y por el capitán de aquel puerto



EL FORMIDABLE DEPORTISTA



TENÍAMOS establecida nuestra *peña* en un escondido café de barrio, frecuentado tan sólo por alguna que otra pareja de enamorados desvaída en los rincones más oscuros; en uno de esos cafés en que las hipótesis que se hagan para suponer el medio por el cual viven resultan absurdas al advertir la soledad que en ellos reina, el aire macilento, espectral de los camareros y la vejez y mal estado de los muebles. Mas, para nosotros, todas estas deficiencias tenían un valor grande, ya que, gracias á ellas, nos era posible convertir el café de barrio en lugar propicio á nuestras discusiones estruendosas y nuestras bromas.

Un día—no recuerdo quién lo presentó—conocimos á Teófilo. Teófilo era un hombre alto, corpulento, de ademanes desenvueltos y de rostro expresivo. Se hizo asiduo concurrente á nuestra tertulia, y pronto advertimos que teníamos en él un delicioso camarada, siempre dispuesto á la broma y nunca molesto porque de las nuestras le hiciéramos víctima. Teófilo, como único defecto, tenía el de ser orgulloso. Pero era su orgullo tan pintoresco como grande; un orgullo imposible de ser tomado en serio por nadie. Teófilo resultaba, gracias á este defecto, un fanfarrón graciosísimo.

Aquel hombre, á juzgar por sus palabras, era el mejor escritor, el más estupendo dibujante, el más ágil gimnasta, el más arriesgado cazador de animales salvajes, el más intrépido alpinista... No existía arte ni habilidad que él no conociera y que no dominara por completo.

Al principio de tratarle, la serenidad y confianza que ponía en sus afirmaciones nos hizo crédulos. Pero el abuso que de sus baladronadas hacía nos mostró bien pronto su defecto, y ya nadie se preocupó de aquel grande hombre, que gozaba la admirable condición de realizar todo y realizarlo perfectamente, con superioridad á los demás mortales.

—Anoche estuve en el circo. Hay un artista que monta á caballo de un salto, atadas las manos y los ojos vendados. Luego...

Teófilo interrumpía: —¡Bah! Eso no tiene importancia. Yo sí que monto bien á caballo. Me comprometo á subir en uno con las manos atadas, con los ojos vendados, y no de un salto, sino de dos... Ustedes no me conocen á mí.

No le conocíamos, y él parecía que estaba dispuesto á continuar desconocido, ya que no mostraba ninguna de sus maravillosas aptitudes.

—Por supuesto—acostumbraba á terminar sus discursos—, yo domino todos los deportes: natación, lucha greco-romana, carreras pedestres, lanzamiento de disco, boxeo, saltos de altura, alpinismo...

Teófilo era una especie de enciclopedia sin encuadernar y con tacones de goma.

Una tarde, otro contertulio, Andrés Heras, boxeador de oficio y

bruto de nacimiento, nos contó cómo, en el último *match*, había logrado vencer á su adversario.

Teófilo, que escuchaba atento, cuando finalizó el relato, dijo:

—Eso, querido amigo, no tiene importancia. Yo boxeo mucho mejor. Ustedes no me conocen á mí.

—¿Qué boxea usted mejor que yo? Sería preciso verlo.

—Cuando usted quiera.

Hay que añadir á la cuenta de nuestras culpas la que en aquella tarde cometimos todos los asistentes á la reunión. Aun sabiendo la superioridad técnica y física de Andrés Heras, nada hicimos para evitar el encuentro, y sí, por el contrario, alentamos á Teófilo, complacidos de antemano con el espectáculo de su derrota.

Allí mismo, en un claro que dejaban las mesas y aprovechando que nadie ajeno á nuestra tertulia había en el café, se celebró el encuentro. Hubo necesidad de advertir á los camareros que era tan sólo una demostración, un *corato* de boxeo, para que consintieran en ello.

Se pusieron ambos contendientes frente á frente, sin guantes que amortiguasen los golpes.

Advertí yo:

—¿Estamos?... ¡Ya!

El hecho se realizó con una rapidez increíble. Andrés Heras, no obstante su promesa de no atacar duramente, propinó á Teófilo

tres *swing* seguidos, tan terriblemente certeros, que dieron con el infeliz contendiente en tierra.

Llenos de inquietud, quizá temiendo por su vida, levantamos á Teófilo y le sentamos en una silla. Andrés Heras, arrepentido de su brutalidad, nos suplicaba: —¡Agua! ¡Dadle agua!... Rociadle con agua para que vuelva en sí.

El rostro ensangrentado del herido causaba espanto. Le faltaban tres dientes, tenía una ceja partida y la nariz, negra de tan amoratada, dejaba manar sangre en abundancia. Tardó algunos minutos, que á nosotros se nos hacían eternidades, en recobrar el conocimiento.

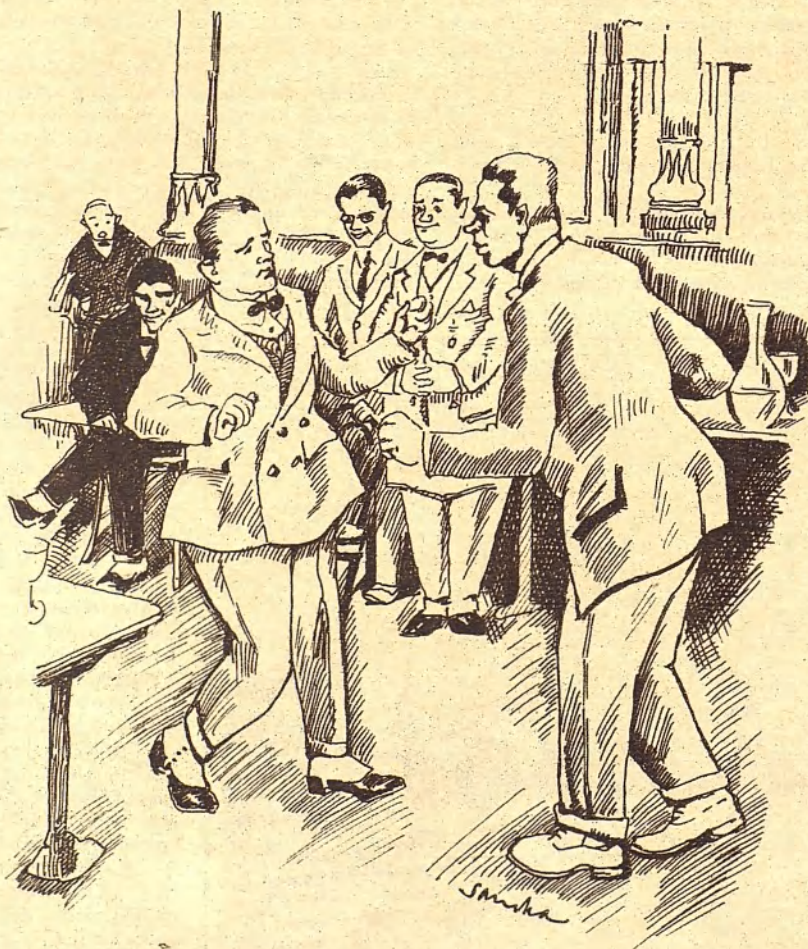
Una vez vuelto á la realidad, nos miró á todos con ojos asombrados, y lentamente, con voz apagadísima, pero en la que aun latía el orgullo de siempre, nos dijo:

—¿Se convencen? ¡Ustedes no me conocen á mí!

Gran verdad decía; gran verdad era aquella, quizá la única verdad de su vida: con aquel rostro tan destigurado, tan trágicamente deshecho, era punto menos que imposible reconocerle...

J. SANTUGINI
PARADA

DIBUJOS DE SANCHÁ



—¿Estamos?... ¡Ya!

CUANDO USTED HAYA INSPECCIONADO CADA
UNO DE LOS QUINCE NUEVOS MODELOS

STUDEBAKER

SE CONVENCERÁ QUE SON LOS COCHES MÁS
DISCUTIDOS EN EL MUNDO AUTOMOVILÍSTICO

Representación general para España
Stevenson, Romagosa y Compañía
VALENCIA, 295. BARCELONA

Agencia Región Centro:
J. A. de Landaluce.—Madrid

Distribuidor Región Sur:
Vicente de la Aceña.—Sevilla



HERNIAS
Bragueros cien-
tíficamente.
J. Campos
único MÉDICO
ORTOPÉDICO
de MADRID
Augusto Figueroa 8

ROLDAN

Camisería Encajes
Ropa blanca
Equipos para novias
Bordados
Canastillas

FUENCARRAL, 85
Teléfono M-M M.
MADRID

SE VENDEN
los clichés usados en esta
Revista. Pedidos: Hermo-
silla, 57

LE AGRADARÁ LEER LOS VIERNES
NUEVO MUNDO
50 CÉNTIMOS

Bicicleta elástica "SINTESI"

DE FABRICACIÓN NACIONAL.
PIDA CATALOGO AL

APARTADO 2. EIBAR



PUBLICITAS

MADRID
GRAN VIA. 13
SECCIÓN TÉCNICA

HELIOS

BARCELONA
RONDASAN PEDRO, 11
SECCIÓN TÉCNICA

FAJMA

ALFONSO

FOTÓGRAFO

FUENCARRAL, 6
MADRID

SANATORIO EDUCATIVO

PARA NIÑOS Y NIÑAS MENTALMENTE RETRASADOS
Tratamiento psiquiátrico pedagógico individualizado
y permanente, por personal especialista interno
CARRETERA DE CHAMARTÍN, 43. Teléfono S. 430



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
IDEAL Y TERCA
POR
JACINTO GRAU


LA ESFERA

GRAN REVISTA DE LUJO.
IMPRESIÓN ESMERADA.
PORTADA Y DIBUJOS EN TRICOLOR

SE PUBLICA TODOS LOS SÁBADOS
UNA PESETA EL EJEMPLAR



PARA ADELGAZAR
EL MEJOR REMEDIO
DELGADOSE
PESQUI

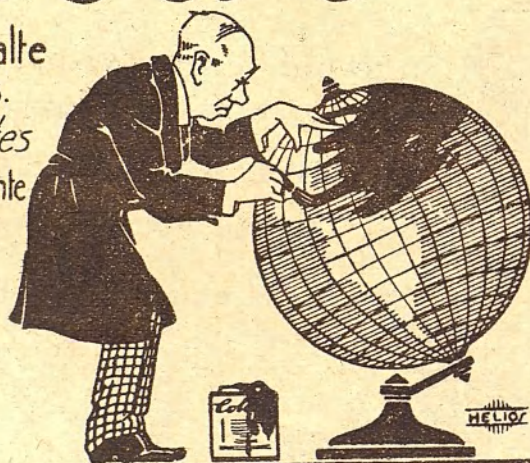


No perjudica a la salud. Sin yodo, ni derivados del yodo, ni thyroïdina.
Composición nueva, desaparición de la gordura superflua.

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

Colour

Pintura de esmalte
para interiores.
44 tonos diferentes
Seca instantaneamente



Anuncios PUBLICITAS

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 esti-
mado para los seres queridos.

FERNANDO VI, 5
MADRID

"GEORGIA"
Es un engrase
de alta calidad
Dpto. de España
S.A.E. Georgia-Oil, Málaga

TINTAS
LITOGRAFICAS Y TIPOGRAFICA de
Pedro Closas
ARTICULOS PARA LAS
ARTES GRAFICAS
Fábrica: Carretas, 66 a l 70
Despacho, Unión 21, Barcelona



Anuncios PUBLICITAS

100

POR
ESOS MUNDOS

MAGAZINE PARA TODOS

PAGINAS

PUBLICACIONES

DESDE

1º

DE ENERO

50

CENTIMOS

PRENSA GRAFICA

Argentea

Orfebrería
Platería



Objetos
de arte
finamente
cincelados



PRESUPUESTOS

PARA SU PRÓXIMA
TEMPORADA

Estudios y planes de publicidad

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

ESTÉ USTED SEGURO

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

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

Le ofrecemos nuestra experiencia de muchos años.

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

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

“PUBLICITAS”

AGENCIA INTERNACIONAL DE ANUNCIOS

MADRID:

Avenida Conde Peñalver, 13, entl.º

Apartado 911. — Teléfono 61-46 M.

Estudio «HELIOS»

BARCELONA:

Ronda de San Pedro, 11, principal

Apartado 228. — Teléfono 14-79 A.

Estudio «FAMA»