

AIRÉ LIBRE



HEMEROTECA MUNICIPAL
MADRID

22 DIC. 1925



REVISTA
ILUSTRADA
DE DEPORTES

Momento de la llegada á la meta de la vencedora en la carrera
de cien metros entre alumnas de una institución femenina
norteamericana

Ayuntamiento de Madrid

PRECIO:
50 cts.

LAS REVISTAS PREFERIDAS

EN MODAS

ELEGANCIAS



EN LITERATURA,
ARTE, CIENCIA Y
CRÓNICA SOCIAL

La Esfera



EN NOVELAS
BREVES

La Novela Semanal



EN INFORMACIÓN
DE ACTUALIDAD

MUNDO GRAFICO



EN DEPORTES

AIRE LIBRE



Se admiten subscrip-
ciones en todas las
librerías del mundo

AIRE LIBRE

HEMEROTECA
MUNICIPAL
MADRID



REVISTA SEMANAL
□ DEPORTIVA □



AÑO III □ NÚM. 106
22 de Diciembre de 1925



**LAS GIRLS INTRÉPIDAS
QUE NO INTERRUMPEN
SUS SESIONES DE NATACIÓN
NINGÚN DÍA DEL AÑO**

ESTAS cuatro preciosas nadadoras, que no interrumpen un solo día del año su relación con las ondas, tienen fervidos admiradores, que no se atreverían jamás á imitarlas, pero que se acercan á la playa cuanto pueden para presenciar los ágiles movimientos de las náyades divinas.

Sobre una roca cubierta de hielo, donde las girls se detienen á reposar brevemente antes de concluir sus ejercicios cotidianos, el buen humor proverbial les ha movido á colocar ese letrero que nuestros lectores ven y que dice: Peligro. Cuidado con las pulmonías.

FOT. MARÍN



CRÓNICAS DE "AIRE LIBRE"



HACIA UNA HIGIENE DEPORTIVA Belleza y estatura

UNA lectora de AIRE LIBRE, si la grafología no miente, inteligente y bella, me pregunta si existe algún procedimiento, gimnástico o deportivo, que permita aumentar á su estatura á quien cumplió los veinticinco años.

Dolorosamente, no cabe dar una contestación satisfactoria. A esa edad tuvo ya lugar la ósificación total ó casi totalmente.

¿Qué pretendía mi gentil comunicante? ¿Mejorar su estética? Para ello no necesita pedir á la gimnasia ó al deporte lo que ni aquélla ni éste pueden conceder. Ni la belleza ni la gracia dependen de la estatura. Cada estatura tiene su encanto.

En las mujeres menudas el encanto es la gracia, y la gracia problema de ritmo.

He aquí el terreno donde cabe triunfar.

El deporte permite mantener á la mujer dentro de los límites de flexibilidad que la gracia requiere. Nada importan unos centímetros de diferencia en la talla, si la que los posee anda á zancadas, bruscamente, como montada sobre muelles.

En general, las mujeres bajas protestan contra su condición, aguijoneadas por la moda. Hay modas que son fatales á las madrileñas pizpiretas, repiqueteadoras en el andar. Pero es que la moda, erigida sobre cimientos inestables siempre, llega en ocasiones á ser enemiga mortal, encarnizada, de la hermosura femenina.

Las de poca estatura, como las altas, tienen su perspectiva estética. Sólo precisa para que resalte que la con constitución anatómica de Maja de Goya no pretenda equipararse á la que nació dotada de las proporciones de la Eva de Durero.

Cada tipo de mujer posee suficiente caudal de motivos para hacer grato el espectáculo de su persona. Para lograrlo es suficiente con que en vez de acatar á la moda, la subordine á la conveniencia de su hermosura.

Las muchachas pequeñas son siempre propicias á un delicioso ambiente de infantilidad. Su amor invita á la alegría, al gesto bohemio, á la travesura. ¿Por qué truncar este vivero de dulces emociones obstinándose en imitar á las jóvenes rubescas, patinadas de sensualidad cálida, ó á las rubias altas y delgadas, flor de románticos ensueños, huérfanos de viabilidad?

No es mostrarse fiel á lo que la propia anatomía exige, situarse en la cuneta de los caminos por donde ruedan las engalanadas carrozas de la ilusión.

Hay hombres que prefieren las Evas de Durero, hombres hay cuyas simpatías todas están por las majas de Goya.

¿Que cómo se desenvuelve, conserva y acrecienta la gracia?

El patín, la danza clásica y la gimnasia rítmica constituyen la clave.

El patín es en el actual estado de desarrollo del deporte el medio más asequible. Sin pecar de sobradamente pesimista, pudiera asegurarse que el único.

Que nosotros sepamos, no existe en Madrid, ni en provincia alguna, academia de danza, donde se enseñe ésta, sin propósito de exhibición, buscando sólo crear una armonía muscular, una aptitud para exteriorizar muscularmente el ritmo psicológico.

De la gimnasia rítmica es preferible no hablar. Existe en nuestro país una lamentable confusión entre gimnasia á un tiempo y gimnasia rítmica, que ha de costar largos años y tenaces prédicas desvanecer.

Nada más diferente y complejo que el ritmo individual, nada más sencillo de lograr y cómodo de imponer que la ejecución simultánea y uniforme de un movimiento.

No se preocupe, pues, mi gentil lectora, de intentar aumentar su talla en uno ó dos centímetros. Con ellos y sin ellos resultará igualmente encantadora, si acierta con el ritmo apropiado á su calidad muscular.

Para hallarlo y robustecerlo, en el patín, la danza clásica y la gimnasia rítmica hallará valiosos auxiliares.

¡Insustituibles!

DR. CESAR JUARROS

CRITICA DEL EJERCICIO

¿El deporte es un medio ó un fin?

DESDE que los intelectuales se incorporaron á la corriente de adeptos del deporte, cosa de moda en el mundo en los años que corren, los que en este modo de ser hemos vivido siempre, nos encontramos llenos de perplejidades.

Nunca creímos que en eso de «dar patadas», en lo otro de «dar puñetazos» y en lo de más allá de «rodar un velocípedo», pudieran encerrarse tantas consideraciones.

La verdad que la incorporación del intelectual al deporte significa una serie de preocupaciones morales, de las cuales, hasta ahora, nunca nos dimos cuenta.

Y hemos de estudiarlas, porque de tal forma se van encadenando estas derivaciones filosóficas del sport, que de ellas se desprenden no pocas consideraciones, integradoras en el futuro de un estado de opinión que pudiéramos llamar «psicología del sport».

Estos días precisamente hemos ojeado con curiosidad los términos de una polémica francesa sobre un aspecto, metafísico pudiera decirse, del sport. ¿Es un medio el deporte ó es un fin? Sobre esta interrogante polemizaban.

Dos hombres de letras dirimen la cuestión. Monsieur Mazeran cree que el sport es un fin. Y toma, para aprobar su tesis, el ejemplo de un *prof*, cuyo fin deportivo—dice—es ganar su vida. Deriva su estudio y toma al deportista en el momento de la prueba. El no piensa—añade—en los beneficios del sport. Piensa en el triunfo, en vencer, en llegar...

Su contrincante, M. Pasquine, un filósofo, rebate esta concepción. Pulveriza la argumentación de su contrario y reduce la suya á una fórmula simplista:

$$\text{Sport} = \text{Ejercicio} + \text{Resultado.}$$

El sport, en suma, supone estos dos factores:

1.º Un ejercicio físico, corrientemente, especializado.

2.º El resultado de este ejercicio medido en centímetros, en fracciones de segundo, en puntos. El primero de estos factores queda subordinado al segundo; es decir, que el ejercicio físico es el medio del sport y que el resultado es el fin. Ampliar un record en un centímetro ó reducirlo en 1/10 de segundo es convertirse en el *as* de la especialidad. Marcar más puntos que el adversario es convertirse en el campeón de la región ó de la nación. Convertirse en *as*, en campeón, he aquí el último fin del sportman.

¡Calma, señores! Los dos tienen razón. El primero razona embebido en el espíritu del ambiente. El segundo argumenta ungido con la fragancia íntima de las doctrinas de los puritanos, de aquellos apóstoles que buscan en el sport algo más que la diversión, algo más que esa saturación de vanidades, algo más por encima de los títulos de campeón, de los aplausos de la multitud, de los elogios de la prensa uncida al carro de ese mercado de ditirambos de los cronistas deportivos.

Es disculpable la ceguera de M. Mazeran. Entre los alicionados de aqueñe el Pirineo hay muchos Mazeranes. Lo hemos dicho muchas veces. No existe un concepto moral del deporte, ni una base rotunda en su parte material, desviada, como va el ejercicio físico, de su verdadero fin hacia especulaciones comerciales, ya sea el impulso del empresario de espectáculos, ya sea del periodista buscando un negocio con su diario, ya sea del vendedor de útiles de sport, en toda la gama de accesorios, desde el jersey del goalpeker hasta la bicicleta del «chirindulari».

Porque lo lamentable del caso es la seguridad con que unos y otros fundamentan el sport en una necesaria lucha personal. Y no hay tal. El concepto de lucha, para sanear el deporte, debe impersonalizarse. Lucha sí, mas contra el reloj, ó contra el metro.

De esta serie de emulaciones que la lucha crea, nace ese concepto del deporte en el cual se obceca la juventud, entregándose á él con toda la pasión que lo *snoob* produce, y más cuando se mezclan, como en este caso sucede, esa serie de circunstancias morbosas: público, afición, galardones, prensa...

Monsieur Mazeran, viviendo en este ambiente, tiene razón cuando dice que el deporte es un fin. Pero es una razón desgraciada. Ese fin es el anatema contra la actual concepción del deporte, lastrado con todas las lacras de las pasiones.

Para nosotros, la verdad es la de M. Pasquine cuando dice: «El sport no es más que un medio, y no puede ser otra cosa. Tratémosle solamente como tal, y sepamos usarlo para acrecer nuestro vigor, en lugar de abusar de él, para satisfacer nuestra ansia de glorias, honores y elogios.»—PEDRO RICO

LAS FIGURAS DEL SIGLO ANTE EL DEPORTE

Una entrevista con Don Antonio Zozaya, el fácil maestro de la crónica breve

HALLABA dificultad en la rebusca.

Los nombres que me saltaban no resistían una leve disección, y esta galería de «Figuras del siglo» necesitaba inmediatamente de un hombre, de un prestigio consagrado.

Del breve cambio de impresiones en la redacción, surgió la idea-chispa, y el preguntón inveterado se fué, cabe la rúa, donde el tedioso chocolate de la lluvia menuda y perseverante rimaba con aquel día gris, triston, propio de landa bretona, en que el ambiente, todo fluo, pesa sobre nuestro espíritu con pesadez infinita, angustiosa...

Una de las facultades más naturales y universales del hombre, es la de recoger en sí, por la imaginación y el pensamiento, y fuera de sí, por el arte y la palabra, el universo material y el universo moral, en cuyo seno ha sido colocado contra su voluntad.

Y como el hombre es el espejo reflexivo de la naturaleza, la nuestra reflejaba, en aquel ambiente gris y monótono, al deambular en busca de nuestra «Figura del siglo», el pesimismo aplastante del momento y la hora...

Un despacho de exiguas proporciones, como rincón propicio al estudio y la meditación. Muchos libros, del suelo al techo, adosados á los muros como vigas de erudición.

Cojo un libro al azar—*Alma de mujeres*—, y de la mesa el cigarrillo, que sin duda me había de ofrecer su autor momentos después. Y... momentos después, don Antonio no quería, «por ningún concepto», ser *figura del siglo*.

—Entonces—opuse—, titularé la sección «Los grandes escritores ante el deporte». ¿Le parece á usted?

—Hay que suprimir eso de grandes—objetó con una sonrisa.

—Se suprimirá, descuide, don Antonio; pero yo no me voy de aquí sin que tengamos una charla sobre deportes. Déjese molestar dos minutos. ¿Es usted partidario de los deportes?

—Entusiasta. Veo en ellos una forma necesaria al desarrollo orgánico y un motivo de alegría ó, de otra forma, un apoyo para ahincarnos en esa salud relativa que preside la existencia humana. Veo la necesidad del ejercicio cotidiano adecuado á cada organismo. Y en un sentido moderado, sin llegar al abuso, que es la fatiga, lo nocivo del deporte.

Y tras una pausa:

—Otra cosa nociva, atacando al sentido moral de los sports, es su parte brusca; más claro, y perdone la frase, la brutalidad que por algunos campea. El boxeo, por ejemplo, no creo deba ser considerado como deporte, en la estricta y noble acepción de la palabra. Su acción vigorizante es de momento, de años, seguidos de otros calamitosos. Un caso, Carpentier. El deporte, la práctica de aquellos ejercicios físicos más adecuados al individuo, debe ser un caudal que aproveche para toda la vida, no un tesoro que nos depare bienestar durante un breve lapso.

—¿Y qué deporte cree más adecuado á la consistencia de la salud?

—El campo; las excursiones al aire libre; la pelota á mano...

—¿Hizo usted deportes en su juventud?

—Esgrima. No fui un mal esgrimidor, aunque sea inmodestia.

—¿Partidario del duelo?

—Eso es una cuestión muy delicada. Soy y no soy partidario del duelo. Aténgase, para deducir, á este criterio: el hombre no debe solventar sus cuestiones, sus diferencias, á puñetazos.

—¿Qué otros juegos practicó usted?

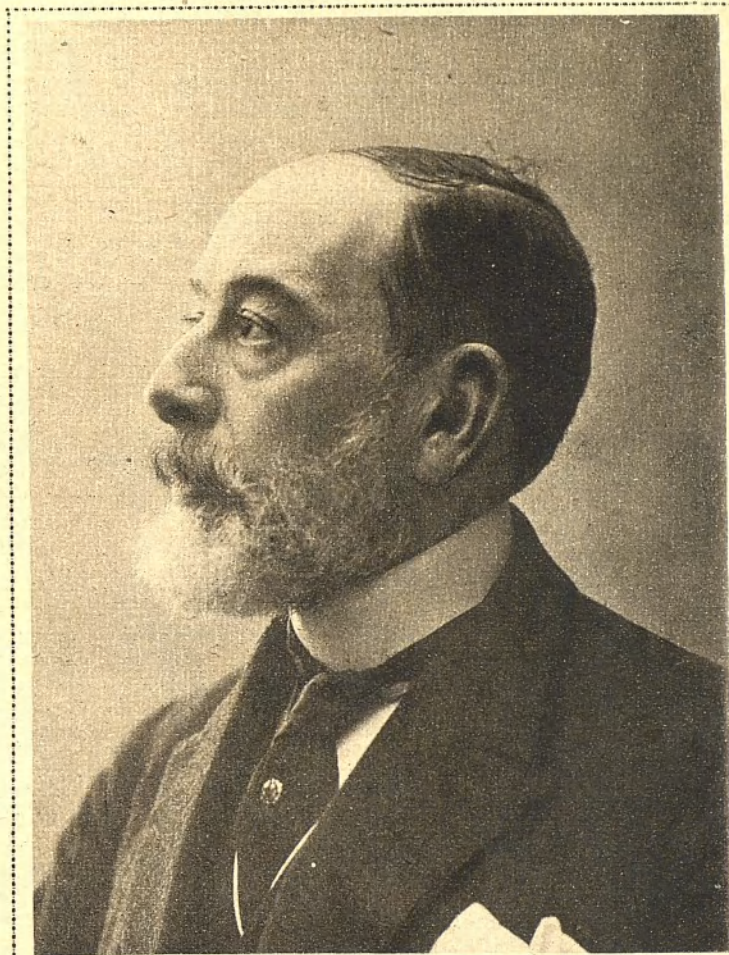
—Los métodos gimnásticos usuales en mi época. Mi padre tenía dos fincas, y en ninguna faltaba la sala de gimnasio. Fui también muy aficionado á los patines.

—¿No ha concurrido á partidos de fútbol?

—En ocasiones, pero sin gran entusiasmo. Más aficionado era en aquellos tiempos del Madrid, casi á la iniciación del deporte; ¡aquellos tiempos de grandes jugadores!... Cuando Alcalde era el Zamora de estos días. Y reconozco actuales jugadores de valía—Martínez, Barroso, Mondjardín... para citar sólo á la región central—, pero exentos de verdadera asociación; en suma, *equipers*, valores aislados, no equipos.

—¿Me concede algunas palabras sobre la mujer en el deporte?

—La mujer, ni es superior ni es inferior al hombre. Es distinta. Es igual que cada individuo, necesita, en relación á su fisiologismo, un deporte adecuado, con más motivo y más especialmente la mujer. Hay deportes, como el tennis, que encajan, á mi juicio, con la naturaleza femenina. Hay otros, en cambio inútil señalar, que riman mal con las



Antonio Zozaya, el brillante cronista

futuras madres. Esta, su esencial misión, no se debe perder nunca de vista.

—Hacia otros temas. ¿Cuántos libros lleva publicados?

—Veintitrés.

—¿Y artículos?

—Tantos como días llevo en mi afán de escritor.

—¿Qué tiempo le roba un artículo?

—Sentado ante las cuartillas, la materialidad de escribirle, y el resto del día preocupado en su elección y preparación.

—¿Le proporciona mucho la pluma?

—Lo necesario para vivir. Pero yo soy partidario de que no se debía remunerar á los escritores. Hacer de la pluma una profesión de vocación. Vería usted cómo enmudecían muchos...

Y corté á tajo aquí la interviú.

—Hablemos de otras cosas...

Otras cosas, á cuales más interesantes y amenas, como de labios de un maestro que fué mostrando en la crónica cotidiana su alma de bondad.

LORENZO RODERO

En el próximo número publicaremos una interesantísima información á propósito del titulado pleito gallego, que en contestación á las manifestaciones del señor Fernández Saz, de Coruña, hemos recibido de los directores del Club Celta de Vigo.

APUNTES PARA LA HISTORIA DEL AUTOMÓVIL

Las primeras carreras automovilistas (1894-1896)

CONTRA lo que generalmente pueda creerse, las grandes pruebas automovilistas tienen una historia muy corta; apenas treinta años. Estos hace que se celebró la primera gran prueba europea en carretera, aunque ya en el anterior, 1894, había tenido lugar una especie de *ensayo general con todo*, valga la frase, con la carrera París-Rouen, organizada por el diario *Le Petit Journal*. Pero ésta no había revestido caracteres de verdadero concurso automovilista, por las raras condiciones del concurso; baste decir que la cláusula principal del reglamento decía que la velocidad sería tomada en cuenta por el Jurado, no como factor esencial, sino como secundario; y, en cambio, se tomarían en consideración, principalmente, la ductilidad y la resistencia.

Nada de particular tuvo, por lo tanto, el hecho, insólito en una carrera, de que no fuese proclamado vencedor el que llegó primero (que fué el coche de vapor del conde de Dion), y se adjudicase la victoria a quien no entró sino tercero: el automóvil de petróleo, con motor Daimler, de Levassor y Peugeot. Empezaba ya a triunfar el motor á explosión, aún de uso corriente en nuestros días.

La carrera París-Rouen no había demostrado ningún adelanto definitivo en la historia del automóvil; pero tuvo, sin embargo, consecuencias importantísimas; entre ellas, la de llamar la atención del público sobre el nuevo agente de transporte. Seis meses después, en Diciembre, quedaban admitidos los autos en el *Salón del Ciclo*, alcanzando un éxito de curiosidad, que relegó á segundo término al obtenido por la bicicleta, elemento base de aquella exposición.

Y del entusiasmo provocado por aquella reunión surgió la idea de celebrar una verdadera prueba automovilista sobre carretera, y en la que la velocidad recobrara sus legítimos derechos; y la elección de ruta fué rápida, decidiéndose que fuera el circuito París-Burdeos-París. Una dificultad se presentaba: la necesidad de dinero; y fué salvada abriendo una suscripción pública, reuniéndose en pocos días 100.000 francos, suficientes para cubrir los gastos de organización y reservar importantes premios á los vencedores. Quedaba la designación de fecha, y ésta fué fijada para el 10 de Junio.

Tenían, pues, los constructores un plazo de cinco meses para perfeccionar sus aparatos, idear mejoras y ponerlas en práctica. Todos pusieron manos á la obra con entusiasmo.

El conde de Dion, Serpollet, Bollée y demás partidarios del motor de vapor, estaban decididos á tomar su revancha; los Levassor, Peugeot, Panhard lo estaban, por su parte, á no perder la ventaja adquirida y á consolidar su triunfo. Otros constructores, no afiliados á «vaporistas» ni «explosivos», preparábanse igualmente á tomar parte en la prueba; y se hablaba mucho del automóvil eléctrico (novedad inusitada en aquellos tiempos) del fabricante M. Jeantaud, en el que su propietario tenía puestas fundadísimas esperanzas.

La carrera prometía, en fin, tener carácter de verdadero acontecimiento.

Rápidos transcurrieron los meses, y llegó el principio del mes de Junio. Para satisfacer y corresponder á la curiosidad del público, que con su pecunia había contribuido generosamente, los organizadores decidieron exponer durante tres días, del 6 al 9, los coches que habían de tomar parte en la carrera.

Los curiosos, que innumerables acudieron, jamás olvidarán la emoción de aquellos días, el ambiente de nerviosidad y de fiebre en que vivieron fabricantes y mecánicos, que miraban y remiraban todos los detalles de sus respectivos coches, tratando de adivinar las posibles debilidades de uno ó varios de los órganos de su máquina, é ideando por adelantado remedios adecuados á tales faltas; revisando tuercas y apretando tornillos que no lo necesitaban.

Era evidente que del resultado de aquella carrera dependía el impulso ó el estancamiento de la industria del automóvil, y la adopción definitiva ó su abandono (por el momento) del nuevo agente como medio de transporte rápido y seguro. Se trataba de un recorrido superior al millar de kilómetros, esfuerzo formidable no exigido hasta entonces á vehículo alguno terrestre, de un *tirón*, digámoslo así, y el éxito ó el fracaso de la intentona serían obligadamente sonadísimos.

Los constructores habían tomado cuantas medidas previsoras creyeron necesarias para su triunfo; uno de ellos, Jeantaud, el del coche eléctrico, hizo instalar á lo largo del camino, sin reparar en gastos, puestos de aprovisionamiento en que su vehículo pudiera repostarse de todo lo necesario, sobre todo de acumuladores, lo que le supuso el desembolso de una más que razonable cantidad.

Por fin llegó el tan esperado día, que, felizmente, amaneció y se conservó espléndido. Una multitud enorme se congregó á lo largo de la avenida de la Grande-Armée hasta el Arco de Triunfo, donde se reunieron los corredores.

A las nueve de la mañana empezaron las salidas, siendo los primeros los coches de vapor: uno del conde de Dion, dos de Serpollet y, por fin, la vetusta *Mancelle*, de Amadeo Bollée, que no quiso dejar de concurrir, aun sin esperanza de victoria.

Si buena era la representación «vaporista», no era inferior la representación «explosiva», que comprendía nada menos que diez coches.

Partió el primero Levassor, sobre un coche de dos plazas, cuyo motor, completamente nuevo, era objeto de la curiosidad más aguda, por su forma novísima, y por sus componentes, que, aseguraban muchos, eran «misteriosos».

Seguían tres coches Peugeot, conducidos por buenos mecánicos, bien abastecidos de cestos con provisiones, con pertrechos para hombres y máquina. A continuación salieron los coches, con motor á explosión también, de Roger, Teuting y Lepape.

Por último, tres coches más de distintas marcas, y el de Jeantaud eléctrico.

Los primeros kilómetros fueron recorridos alegremente: los motores funcionaban bien y los conductores pensaban confiadamente en el triunfo. En Versailles, la esposa de Levassor, que acompañaba á su marido, se despidió de él, dejándole continuar solo su ruta.

Pronto empezaron los «parones» de los coches de vapor, que uno tras otro, y en muy breve espacio, quedaron inmovilizados en la carretera. Sólo el viejo ómnibus de Bollée, «la Mancelle», sostuvo el buen nombre de los «vaporistas», haciendo todo el camino lento, pero seguramente, acompañado en su pausada marcha por el coche eléctrico de Jeantaud, que no respondió á las esperanzas de su constructor. Los dos vehículos volvieron juntos al punto de partida.

Doce horas después se recibió un adelanto de noticias por telégrafo: el coche de Levassor llevaba hora y media de adelanto á sus contrincantes; doce horas más tarde había llegado á Burdeos, virado y emprendido el viaje de vuelta, cruzando á sus contrincantes, que llegaban con cuatro horas de retraso.

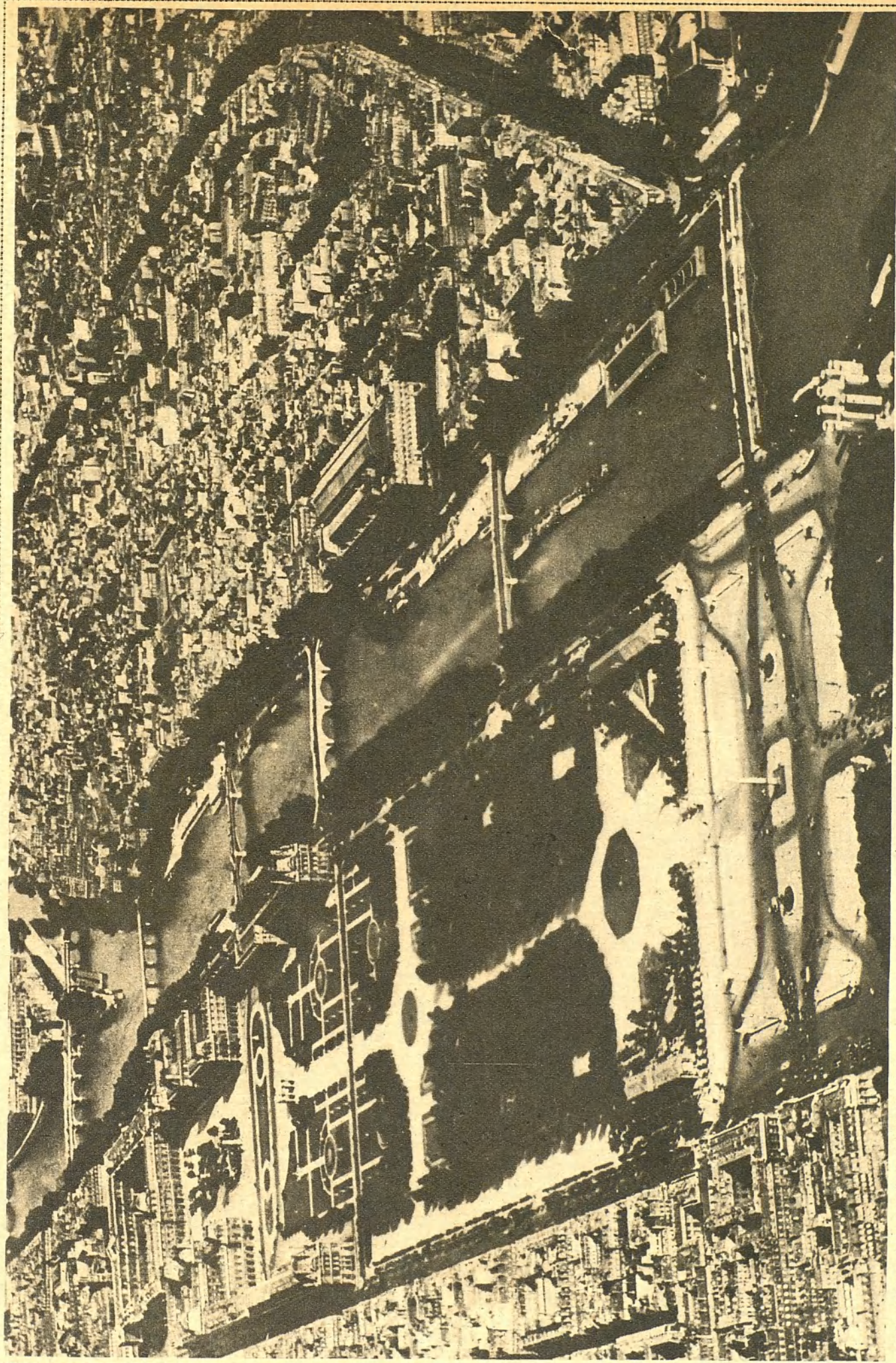
Venticuatro horas después, el 12 de Junio, á las diez de la mañana, Levassor llegaba al punto de partida. Había tardado 48 horas y 47 minutos justos en recorrer 1.200 kilómetros. El triunfo del motor á explosión era definitivo; tanto, que los más acérrimos partidarios del motor de vapor cambiaron la casaca, sin rebozo ninguno, y pocos meses después orientaban sus esfuerzos hacia motor de petróleo; los mismos conde de Dion y León Bollée (hijo del constructor de la *Mancelle*), reconociendo la razón de la derrota de su ideal, lo abandonaron completamente.

La primera consecuencia de la carrera París-Burdeos fué la creación del Automóvil-Club de Francia, bajo la presidencia del conde de Dion.

La segunda, la aparición de los motociclos, fué indirecta, y se dedujo, naturalmente, de la carrera París-Marsella, celebrada en el siguiente año, 1896, con un tiempo verdaderamente infernal, en el mes de Septiembre. Tormentas, lluvias torrenciales, huracanes violentos fueron los enemigos de los corredores desde los primeros momentos de la lucha. León Bollée, que resistió varias horas, haciendo una media de 50 kilómetros por hora, verdadero record en aquellos tiempos, quedó por fin en plena carretera, vencido por el barro, el agua y la obscuridad. Concurrente hubo, como Chasscloup-Labat, que tenía que detenerse para separar del camino los troncos de árboles derribados por la tempestad.

Durante tan dura prueba, los triciclos de petróleo, hermanos pequeños del automóvil, habían acompañado á los coches grandes, haciendo la ruta con ellos y demostrando igual utilidad para largos trayectos, salva la diferencia de capacidad en viajeros, puesto que los triciclos eran unipersonales. Su éxito, al recorrer los 1.711 kilómetros de París-Marsella en las mismas 67 horas que el vencedor de la carrera, fué grande y merecido, y su fabricación recibió gran impulso, tal que en muy breve plazo dió lugar á la aparición del motociclo, del que se derivó nuestra moderna motocicleta.

MODESTO CURIOSO



**DESDE EL CIELO DE PARÍS,
UNO DE LOS SECTORES MÁS
BELLOS DE LA GRAN CAPITAL**

PANORAMA maravilloso de la ciudad luz es este trozo arrancado por el fotógrafo del avión cruzando el cielo de París. En primer término destaca la armónica disposición de la plaza de la Concordia, tras de la que se extienden los viejos jardines de las Tullerías. El curso del Sena, orlado de puentes, se bifurca al cabo de este grabado para envolver la encantadora isla de la Cité, albergue de aristócratas, refugio de millonarios. El conjunto de nuestra fotografía descubre un sector amplio de la villa riante, que es del viejo mundo una de sus ciudades más espléndidas.

JACK DEMPSEY Y LOS PRESIDENTES NORTEAMERICANOS

Jack Dempsey, el famoso boxeador norteamericano, ha tenido en distintas ocasiones motivos para tratar y conocer de cerca a los primeros magistrados de la República norteamericana. Jack Dempsey ingenuamente cuenta sus impresiones... No se espere del rudo púgil comentarios profundos, ni ácidas observaciones, ni desdenes para la labor política de los Presidentes norteamericanos, con los que el famoso boxeador ha tenido algún trato.

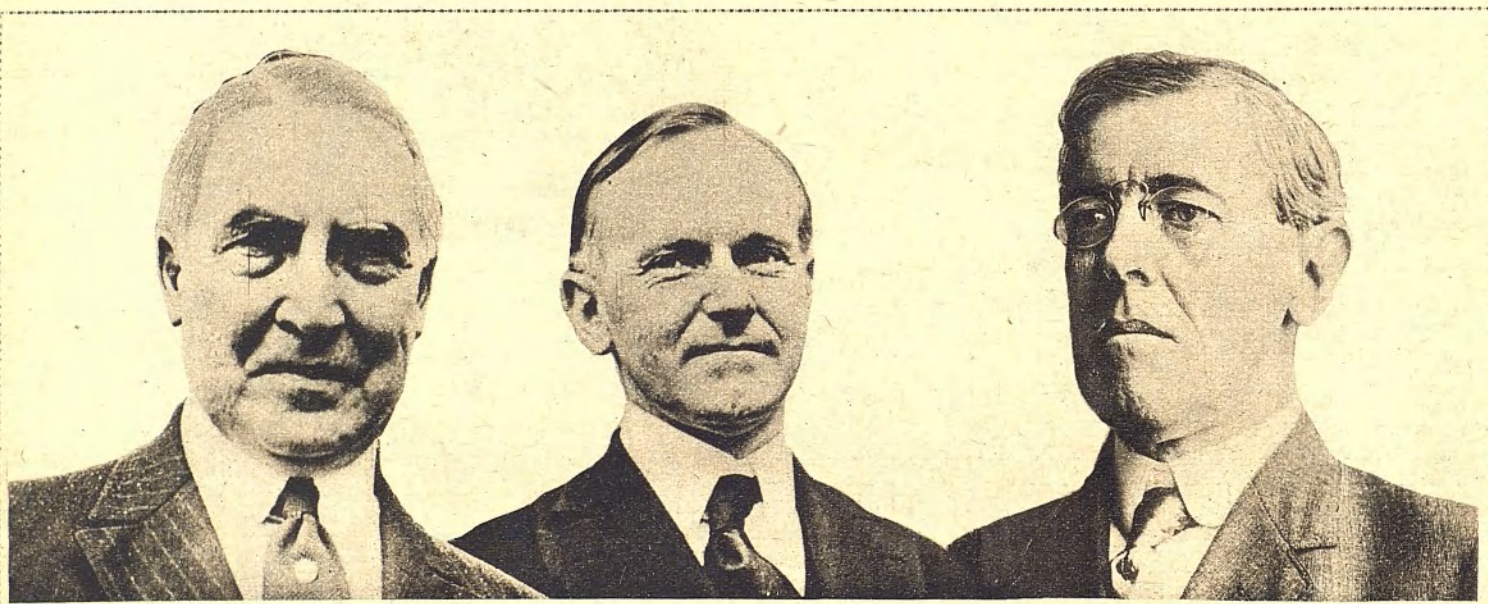
Dempsey comenta la impresión personal que las personas de Woodrow Wilson, Harding y Coolidge le han causado. Es interesante la manera de ver que tiene Dempsey y lo que le sugieren esas figuras de talla y fama universales. Acaso, al enfrentarse con ellos, más de un reporter avisado se acoquinara por la fama y aureola que les rodean y se le ocurran menos ideas. Dempsey cuenta a W. A. Seabroock, llanamente, lo que ha visto y ha observado:

—A Woodrow Wilson le vi en Long Branch, Nueva Jersey, en circunstancia de hallarse enfermo y poco después de que él bajara de la Presidencia. Me dijo algunas cosas que me parecieron raras, y que desde luego he recordado con frecuencia... Estaba sentado al sol, con los

como cualquiera; son iguales a las demás personas... y su descanso tiene más importancia que él...

El actual Presidente de Norteamérica, Mr. Coolidge, inquietó mucho a Dempsey antes de conocerle. El mismo confiesa sus temores:

—Yo había visto en los diarios y revistas muchos retratos de Coolidge. El debiera meter en la cárcel a los fotógrafos... Me daba en los retratos la sensación de un hombre astuto, taimado y áspero... Pues bien: cuando me encontré con el Presidente tuve algo así como una sacudida, porque lo encontré distinto de lo que esperaba. Antes yo pensé: «He aquí un hombre con quien no haría un negocio de caballos porque me *tusaría*. No me estafaría; pero sí llevaría yo la peor parte en la transacción...» Tiene cierto parecido con lo que de él dan los retratos, y, sin embargo, éstos no ofrecen ni con mucho una impresión de su personalidad. Esa sonrisa que en las fotografías parece tan amarga, ofrece a lo vivo una impresión de bondad y de franqueza que parece surgir de sus ojos... Y luego que lo vi y conversé con él, no sentí ya temores para el caso de que tuviéramos que realizar un comercio de caballos, salvo que llevase el propósito oculto de *tusarlo*, y en ese caso sí que me habría sentido atemorizado.



Los presidentes que impresionaron al campeón del mundo de boxeo. A los lados: Harding y Wilson, ya fallecidos. En el centro, Coolidge, actual primer magistrado de Norteamérica

pies y las piernas envueltas en gruesa manta. «¿De modo que es usted el campeón del mundo?—me preguntó—. Ese es un gran título, y usted debe sentirse orgulloso de él.» Luego, Wilson repitió dos ó tres veces, lentamente: «Campeón del mundo, campeón del mundo...» Yo creía que no me iba a decir más. Estaba cohibido ante él, y me siguió diciendo: «Eso es lo que yo quería ser, pero no para mí. El mundo necesita un campeón; pero no es siempre amable para aquellos que tratan de llenar esa necesidad...»

Y Dempsey, como comentario final de aquella entrevista, exclamó, dirigiéndose a su interlocutor, el ágil y ameno Seabroock:

—¿Usted recuerda que una vez me preguntó que si no fuese Jack Dempsey quién quisiera ser de todas las personas que he conocido?... Pues le diré ahora que de todas las personas que he tratado, una hay que yo *no* hubiera querido ser. Y es Woodrow Wilson. No es porque no haya sido un grande hombre y un hombre bueno. Creo que era todo eso. Pero era el hombre más triste y el menos feliz de cuantos he visto en el mundo... ¡Y tan enfermo!...

El Presidente Harding le ha merecido otro comentario. El ex presidente, fuerte, animoso, pletórico de salud, le parecía mejor.

—Para alejar de su mente todas las preocupaciones y la inquietud de los negocios (si tal puede decirse de un Presidente), jugaba al *golf*, y bien—dice Dempsey—; pero yo lograba superarlo en los dribes. El tenía un excelente pulso para las aproximaciones a corta distancia y en el *green*; en el único partido que jugamos me venció. Tuve después el compromiso de volver a jugar con él otro partido; pero no pudo ser. No acudí a la cita... La noche anterior me acosté muy tarde. Al retirarme a descansar, expliqué detalladamente a mi criado, Jeny, por qué tenía que levantarme temprano al día siguiente, y prometió llamarme con tiempo, y el estúpido me dejó dormir. Cuando le refí por su conducta, me dijo muy serio: «Para mí, los Presidentes no tienen importancia. Son hombres

zados. El se mostraría leal y honesto; pero uno no podría engañarlo, y cuando a él le diera por proceder con ruindad, podría hacerlo en forma asombrosa...

—Me lo presentaron en Casa Blanca—agregó Dempsey.

Y después de un fuerte apretón de manos, exclamó:

«Mister Dempsey: es usted un digno campeón y es usted un hombre más popular que yo...» Le respondí que me resultaba difícil advertir cómo podía haber un hombre más popular que el Presidente de los Estados Unidos, y sonrió... Luego conversamos por breves momentos de boxeo. Slomp le dijo que yo podía dejar *knocked-out* a un hombre con un punch de dos pulgadas; eso es lo que afirmaron; entonces es cuando fui a un laboratorio científico y apliqué en una máquina un golpe en cuyo impulso mi puño recorría apenas un espacio de dos pulgadas, y cuyos efectos de impacto quedaban registrados en un disco... Pero dudo que tuviera la misma eficacia en el *ring*, y Mr. Coolidge me dijo sonriendo: «Pues, hombre, cuando vaya a darme un golpe, ahórreme esas dos pulgadas...»

No dejan de ser curiosas las apreciaciones del famoso boxeador sobre los mencionados ilustres hombres públicos.

Tal vez no agradarán mucho a los partidarios de estos políticos, ni sirvan a los adversarios para enconados ataques contra ellos.

Pero tienen una graciosa frescura, y son de una sencilla visión ejemplar... Y sobre todo, ¿quién desmiente a Dempsey? ¿Quién se atreve con él?...

Yo creo que nadie... Y esto para un *reporter* es muy importante. Por esta vez, Dempsey nos hace una pequeña competencia... No llega al *Caballero Audaz* con mucho; pero tienen sus juicios un certero instinto, muy periodístico, y sabe decir, sobre todo, cosas de palpitante y amplia y perdurable actualidad...

E. ESTEVEZ ORTEGA



HIPISMO INTERNACIONAL

NIEVE EN LOS HIPÓDROMOS



Llegada á la meta de los caballos al trote, sobre el hipódromo berlinés cubierto de nieve



HIPÓDROMOS vestidos de blanco. Nieve que cubre las pistas que ocultan el verdor propicio á la fiesta hípica, y sin embargo, afición suficiente y entusiasmo sobrado para que las carreras no se interrumpán, para que los programas de las reuniones previstas se lleven á cabo sin interrupción.

Nos habla la información gráfica de esta plana, que se refiere á las últimas grandes pruebas de caballos al trote en el hipódromo berlinés de Mariendorf, de una afición que saltando por cima de todas las inclemencias atmosféricas, salva con su asistencia el deporte espectacular, por unos días antes que perjudicado, como vestido de gala en su raro aspecto de blancura infinita.

El ágil corcel preparado para la salida, difícilmente contenido por su jockey, que le sujeta hasta la señal del starter



Sobre la pista extensa, tapizada de blanco por la sábana nívea, los caballos trotan ágilmente, sin interrumpir la fiesta sportiva ni una sola jornada.—FOTS. AGENCIA GRÁFICA



Aspecto general del XIX Salón Internacional del Automóvil Belga, que se ha inaugurado recientemente en Bruselas

LAS GRANDES MANIFESTACIONES INTERNACIONALES DEL MOTOR

EL XIX SALÓN BELGA DEL AUTOMÓVIL

(De nuestro enviado especial Sr. Escudero)

El Salón Belga, que se inauguró el día 5 por el ministro de Industria y Trabajo Mr. Wauters, constituye este año la más bella manifestación de la industria automovilística, y prueba palpablemente la importancia que ésta tiene en el país flamenco y el desarrollo que ha experimentado, así como el grado de perfección á que han llegado los fabricantes nacionales, que presentan intachables modelos, en los que dan idea no sólo de la inventiva é ingenio de sus técnicos especialistas, sino además de la pulcritud del trabajo de sus obreros.

No cabe duda que la industria automóvil de un pueblo expresa su grado de evolución, ya que el automóvil es hoy el artefacto mecánico cuya técnica no se detiene y busca constantemente mayor perfeccionamiento, y Bélgica demuestra hoy que su producción puede colocarse en calidad y precio á la cabeza del mundo.

La importancia del Salón Belga aumenta cada año, como lo prueban las cifras siguientes: en 1892, en que se celebró el primer Salón-Exposición, el número de expositores fué de 50, cuyos stands cubrían una superficie de 300 metros cuadrados, y este año el número de los primeros es de 750, y sus instalaciones ocupan una extensión de 37.500 metros cuadrados.

Puede estar satisfecho de su obra el presidente de la Cámara Sindical de Constructores Belgas y el comisario general del Salón, comandante Brassine.

Están representadas en este certamen 14 marcas de coches belgas, 39 marcas francesas, 10 italianas, 25 americanas, 2 austriacas. Nuestra industria nacional sólo de nombre se halla presente, pues el coche que presenta, si bien lleva el nombre de una marca nacional, está construido en su fábrica francesa.

El coche más barato que se presenta en este Salón es belga, y el más caro pertenece á la industria italiana.

Se exponen varios coches de carrera; entre ellos el campeón del mundo, que el desgraciado Ascari conducía, el de la Fábrica Nacional, vencedor en Spa, y el seis ruedas, con el que el capitán francés y Mme. De lingette hicieron la travesía de Africa.

Aun cuando he de ocuparme con la detención que merecen algunas de las marcas expuestas, lo que precisa un estudio más detenido de cada una, en esta primera crónica daré una idea general del aspecto técnico que marcan los nuevos modelos de 1926.

LOS MOTORES

La característica primordial de los motores modernos es el aumento progresivo del régimen de velocidad.

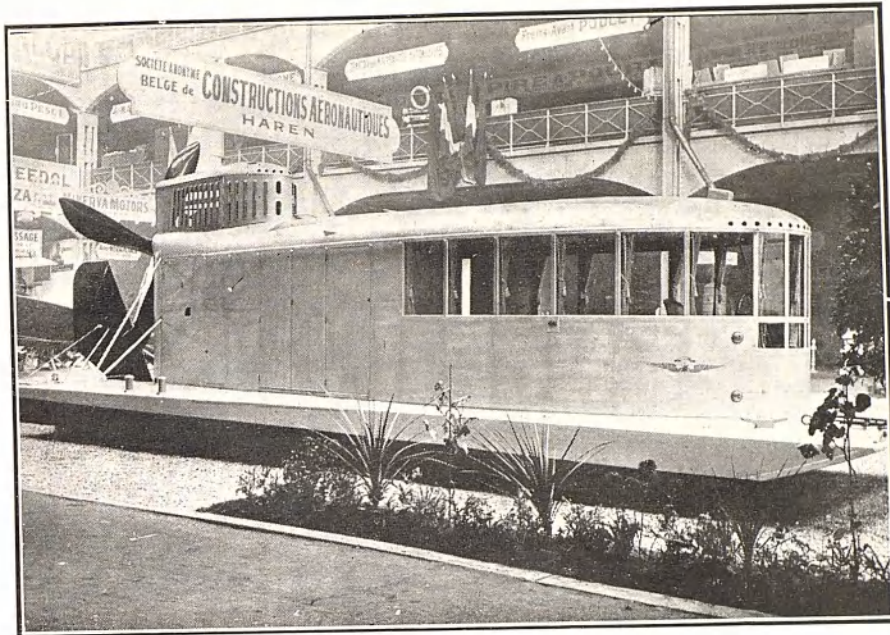
Los buenos motores modernos están en el límite de las 3.000 revoluciones, llegando los llamados *poussés* de la construcción en serie á 3.500 y 4.000.

Estos regímenes elevados han traído consigo la necesidad de reducir más y más el tamaño de los pistones y el peso de todas las piezas sometidas.

das á esas velocidades de trabajo, lo que obliga de una parte á reducir la cubicación unitaria de los cilindros, y no pudiendo depasar la relación entre el diámetro de éstos y el recorrido de los pistones de 1,5 á 1, de ahí que el *alesage* generalmente varíe entre 50 y 80 mm., multiplicándose el número de cilindros para conseguir cilindradas mayores; y así se observa que en cilindradas de 2 litros ya se utilizan los 6 cilindros, y á partir de los 4 se establecen 8 cilindros. La gran parte de los constructores emplean el dispositivo en línea, especialmente los europeos, y puede decirse que el emplazamiento en V está reducido en este Salón á dos marcas, que por cierto pertenecen á la industria americana. Como materiales de construcción se emplean generalmente las aleaciones ligeras de aluminio al cobre y al silicio, la alpaxa y el electrón para los pistones, y en las bielas muchos usan con magníficos resultados el auraluminio.

Es muy numeroso el empleo de masas de compensación en los cigüeñales.

Las ventajas que ha aportado la tendencia al aumento de régimen, ayudadas por el perfeccionamiento de los aparatos carburadores, para el mejor aprovechamiento de la masa gaseosa de alimentación, son bien palpables con sólo observar el aumento de potencia de los motores modernos sobre los anteriores á igualdad de cilindrada. De los motores que vimos en 1922 y 23, cuya potencia específica era de 20 caballos por litro, pasamos progresivamente á los actuales, en los que ésta llega á los



El hidrodeslizador, expuesto en el Salón Belga, uno de los modelos más interesantes de la Exposición

30 caballos y más en algunos de los motores que acabo de ver.

La cilindrada media de los coches actuales se ha reducido alrededor de los 1.500 centímetros cúbicos, con la que se consiguen de 35 á 45 caballos; por eso vemos que el motor de 4 cilindros domina en número muy ampliamente á los 6 y muchísimo más á los 8 cilindros.

Por lo que respecta á los procedimientos empleados en los dispositivos de distribución, se ven cuatro tipos fundamentales: árbol de levas en el carter y válvulas laterales; el mismo emplazamiento para el árbol y las válvulas en cabeza; árbol superior y válvulas arriba, y, por último, los llamados sin válvulas, que utilizan bien camisas cilíndricas ó bien correderas dispuestas por varios procedimientos.

Hay en el salón, entre los coches de cilindrada reducida, uno sólo que emplea el turbo-compresor; es un 1.100 centímetros de fabricación francesa que consigue una velocidad garantizada de 160 kilómetros por hora; y, por cierto, tiene una buena agencia establecida en Madrid. Averigüen los aficionados cuál es, y á prepararse para las carreras que están anunciadas para el año próximo.

En mecanismos de cambio de velocidades, las novedades son un cambio progresivo y automático y otro que suprime el diferencial, y además un novísimo procedimiento de cambio sin engranajes, que se debe á la inventiva de un ingeniero ruso, y que creo hará una revolución. De todos ellos ya daremos cuenta detallada á los lectores de AIRE LIBRE.



Vista general del salón destinado á los coches pesado y camiones, aspecto uno de los más importantes del Salón de Bruselas
FOTS. FERMA

FUTBOL INTERREGIONAL LA SELECCIÓN GUIPUZCOANA VENCE Á LA VIZCAÍNA, EN BILBAO, POR 2 GOALS Á 0

El clásico partido interregional entre las selecciones de Vizcaya y Guipúzcoa tuvo el domingo último su reedición sobre el césped de San Mamés, la pradera histórica bilbaína.

Los capitanes de Vizcaya y Guipúzcoa, Carmelo y Petit, con el árbitro Murguía, sorteando la elección del terreno



Galatas, de la selección guipuzcoana, después de burlar á un defensa, se dispone á disparar un formidable shot

Las bajas forzosas con que tuvo que presentarse el once vasco, le handicaparon de tal suerte que la superioridad guipuzcoana se reflejó en el justo resultado de dos goals á cero, favorable á éste último bando.

Transcurrió el match movido é interesante, y fué la partida tan justa en su score, como noble y disputada durante el transcurso de la hora y media.

El guardameta de la selección guipuzcoana logra quitar la pelota de los pies del delantero, que iba á tirar á goal

FOTS. ESPIGA

Actualidad deportiva levantina

LOS ÚLTIMOS PARTIDOS DE LA COPA CATALUÑA Y LOS DEL CAMPEONATO VALENCIANO

EN la ciudad condal se celebró el match de desempate de la Copa de Cataluña entre los equipos Deportivo Español y Martinenc, igualados en puntuación para el segundo puesto.

Resultó reñidísimo el encuentro, y aunque á ratos igualado, la ventaja que supone Zamora en la meta anuló gran número de los ataques del



Del partido Europa-Sabadell: una jugada disputada ante la meta europea, cerca de la que los delanteros sabadellenses llevan la pelota



VALENCIA.—Alanga, el portero del Castellón, desvía á corner un fuerte shot, haciendo una formidable estirada



VALENCIA.—Ferrer, del Levante F. C., tras de burlar una entrada de Percal, despeja de fuerte bolea



Martinenc. El resultado fué favorable á los azules, que se apuntaron la victoria por 4 goals á 2, pasando á ocupar el segundo puesto de la Copa de Cataluña el Real Club Deportivo Español.

En la ciudad del Turia continuaron los matches del campeonato regional, jugando el Gimnástico contra el Castellón y el Levante contra el España. Fué aquél el más reñido y de su resultado se deduce un pequeño tropiezo para el Gimnástico, uno de los líderes del torneo. El empate á cero beneficia al Valencia, que se distancia en un punto de su eterno rival.

Todos los encuentros despertaron gran entusiasmo, y los campos, llenos de público, prueban cómo la afición crece de día en otro.

Ante la puerta del Martinenc, durante el partido contra el Español, se produce una melée que finalmente corta el árbitro.—FOTS. GASPAR Y SPORT

DEPORTISMO INTERNACIONAL

De Pinedo, al pasar por París, hace unas declaraciones muy interesantes.—El caso del estudiante americano Red Grange, as del futbol profesional en los Estados Unidos.—Ha comenzado la temporada de los deportes de nieve.—«¿100 yardas en 9 segundos; por qué no?», dice Paddock.—La desaparición del célebre explorador Mac Govern.—El nuevo Madison Square Garden.—Con, de, en... sobre Paulino.—Walter Spence, esperanza olímpica norteamericana para 1928.

Noticias de todas partes

DE PINEDO, AL PASAR POR PARÍS, HACE UNAS DECLARACIONES MUY INTERESANTES

HE aquí algunas de las interesantísimas declaraciones hechas por el aviador italiano marqués de Pinedo á un redactor de *L'Intransigeant*, durante las breves horas que el célebre recordman de Roma-Melbourne-Tokio-Roma pasó en París, al ir camino de Londres.

«He logrado mi propósito, porque mi viaje estaba bien preparado, nada más. Esta verdad, tan sencilla y tan clara, no les cupo en la cabeza á los japoneses, que observaban mi aparato con inquieta curiosidad, convencidos de que tenían ante sus ojos una máquina nueva y misteriosa.

En realidad, el hidroavión que me ha servido para el raid no era sino un aparato de serie, provisto de casco marino, y que sólo me fué entregado dos semanas antes de la fecha de mi partida. En esos quince días le ensayé, y me aseguré de su buen funcionamiento.

Ha resistido porque evité su desgaste cuanto fué posible. Para casi todo el recorrido utilicé tan sólo 350 caballos de los 450 del motor, y mis alturas de vuelo variaron entre 500 y 1.000 metros.»

De Pinedo hizo resaltar la valiosa cooperación del mecánico Campanelli, sin cuyo auxilio no hubiera podido realizarse el viaje. También declaró el aviador que á bordo del hidroavión llevaba un palo y una vela que, en caso de paralización del motor, hubieran servido para navegar por mar, sin necesidad de desmontar los planos.

En cuanto á sus proyectos, De Pinedo niega que por el momento prepare raid alguno, y asegura que necesita todo su tiempo para escribir el relato de su viaje.

EL CASO DEL ESTUDIANTE AMERICANO RED GRANGE, «AS» DEL FUTBOL PROFESIONAL EN LOS ESTADOS UNIDOS

Red Grange era, hace poco tiempo, un muchacho pobre y fuerte, que para vivir y costearse sus estudios en la Universidad del Illinois tenía que trabajar, durante una parte de la jornada, en el duro oficio de repartidor de hielo.

Red Grange, después de recorrer las tiendas, distribuyendo barras de nieve, y después de asistir á sus clases y estudiar sus lecciones, hallaba aún tiempo de cultivar su deporte favorito, el futbol. ¡Y junto al futbol americano del Norte, el europeo no es sino un juego de niños!

Red Grange llegó á ser jugador tan notable que entró á formar parte de un equipo profesional. Poco después fué contratado para completar el equipo de los «osos» de Chicago, en vísperas de un match sensacional contra los «Gigantes» de New-York. Tuvo Grange la suerte de que su intervención, afortunadísima, decidiera de la victoria en favor del equipo que le había contratado, y recibió por este servicio la bonita suma de 30.000 dólares.

Desde tal momento, el antiguo repartidor de hielo comenzó á ganar de treinta á cuarenta mil dólares por jugada, y en dos semanas se encontró con una fortuna de setenta y cinco mil dólares. Una compañía de cinematógrafo acaba de pagarle 300.000 dólares por un contrato para impresionar películas, y Red Grange es hoy dueño de medio millón de dólares, por lo menos.

Felicitado personalmente por el presidente Coolidge, el *Galloping Ghost* ó «Fantasma Galopante», como le llaman sus compatriotas, es hoy la figura deportiva más popular de los Estados Unidos.

Pero Grange abusa de su celebridad y de sus fuerzas. En la semana pasada jugó el domingo en Filadelfia, el lunes en New-York, el martes en Boston... y así sucesivamente.

Es raro el día en que el «Fantasma Galopante» puede descansar, y ya sus energías comienzan á decaer. Ultimamente los «osos» de Chicago fueron derrotados por el equipo de «Providence Steam Rollers», ante cuarenta mil espectadores, y Grange fué silbado por el público, que tomó por mala fe lo que no era sino consecuencia de la extenuación del atleta.

HA COMENZADO LA TEMPORADA DE LOS DEPORTES DE NIEVE

En todas las regiones propicias para los deportes de nieve ha comenzado ya, anticipándose este año, la temporada de grandes pruebas.

En Suecia, en Noruega y en Finlandia los fervientes del ski se entrenan con entusiasmo para disputar el maratón llamado de Gustavo-Adolfo de Vasa, cuyo recorrido es de 90 kilómetros.

En Rusia, y en el campo de pruebas del Instituto Aero-Hidrodinámico de Moscou, han sido ensayados en excelentes condiciones los nuevos trineos con motor aéreo, lográndose velocidades superiores á 110 kilómetros por hora.

En Inglaterra se organizan grandes concursos de patinaje. El más reciente, que se disputó sobre el hielo del estanque de Cornhill, en el Lincolnshire, fué ganado por el labrador Walther Pridgean, que recorrió la milla (1 609 metros) en 3 minutos 58 segundos.

«¿100 YARDAS EN 9 SEGUNDOS; POR QUÉ NO?», DICE PADDOCK

Un periodista norteamericano ha preguntado á Charlie Paddock:

—¿Cree usted que alguien llegue á correr las cien yardas en 9 segundos?

—Sí... Lo creo...—respondió Paddock, y añadió:

—El corredor que logre ese tiempo que ahora nos parece inverosímil, pero que algún día será posible, tendrá que desplegar la velocidad máxima desde el instante de la arrancada, y habrá de mantenerla hasta el fin. Yo no he llegado á ese grado de perfección. Necesito por lo menos 30 yardas para entrar por completo en acción. Por eso, al llegar á la meta, doy fin á la carrera con ese salto que me permite recuperar una parte del tiempo perdido. En cambio, mi compañero Murchison, que arranca á gran velocidad y logra unos magníficos comienzos de carrera, llega al final de la prueba en condiciones deplorables. Esa es la razón de que yo haya podido correr las cien yardas en 9 segundos 3/5, en tanto que Murchison no pasó jamás de los 9 4/5

LA DESAPARICIÓN DEL CÉLEBRE EXPLORADOR MAC GOVERN

De todos los deportes, quizá sea la exploración el más completo y más útil. Por eso causa inquietud grande en todos los centros deportivos del mundo la desaparición del célebre explorador inglés William Mac Govern.

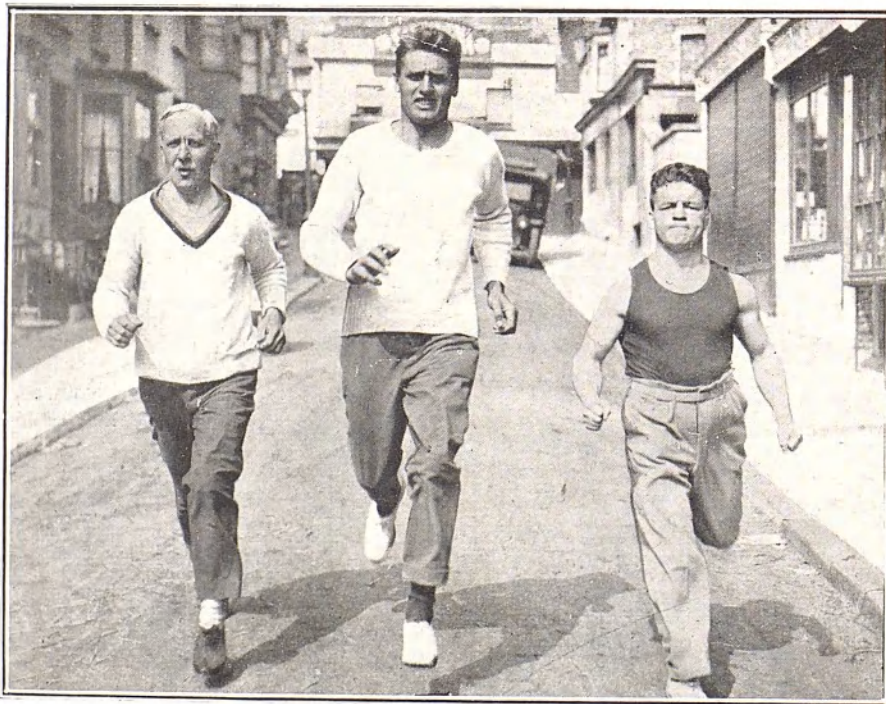
Se habló de Mac Govern mucho hace tres años, cuando el intrépido viajero exploró las regiones desconocidas del Tibet y penetró disfrazado en la ciudad sagrada de Lhasa, cuyo acceso está prohibido á los extranjeros.

Descubierto, en aquella ocasión, Mac Govern salvó la vida gracias á la intervención del Dalai Lama en su favor.

El verano último, el explorador salió de Inglaterra con propósito de explorar el alto Amazonas, llegando hasta sus orígenes.

Pocas semanas después de comenzada la expedición, Mac Govern fué abandonado por su escolta indígena, que no quiso proseguir el viaje por miedo á los canibales.

El explorador continuó solo, y desde entonces no ha vuelto á saberse nada de él.



Phil Scott, el retador de Carpentier y de Uzcúdn, haciendo «footing» por las calles de Brighton, acompañado de sus sparring-partners, para mejorar la forma ante los próximos combates que le esperan



George Cook, el australiano dos veces vencedor de Paulino, que ha afirmado su convicción de derrotarle nuevamente si se organiza el decisivo encuentro

EL NUEVO MADISON SQUARE GARDEN

Acaba de ser inaugurado el nuevo Madison Square Garden, de Nueva York, con el encuentro entre los equipos americano y canadiense de hockey.

El antiguo Madison podía contener, tan sólo, 8 000 espectadores. El nuevo, en cambio, es capaz para 20 000 personas.

El gran establecimiento deportivo ha costado cinco millones y medio de dólares. Su director general es el famoso *promoter* Tex Rickard.

CON, DE, EN, SOBRE... PAULINO

La *cuadra* de Descamps, Carpentier, Paulino, Molinat y Fritch, ha desistido, por el momento, de su viaje a Norteamérica.

Las razones, muchos miles de *razones*; á lo que parece, han sido soberbios contratos para todos los *poulains*, que boxearán por ahora en Europa.

De los combates más importantes en proyecto, destacan el que servirá para reaparecer á Carpentier con un hombre todavía no designado; los de Paulino frente á Phil Scott, el inglés que derrotó el vasco en Bilbao, y que ofrece mil libras como apuesta, independientemente de la bolsa, por la revancha, y contra Kook, el australiano que batió dos veces por puntos al de Régil, y que sigue asegurando que repetirá la fácil empresa cuantas veces se lo proponga.

Algunos de estos combates se celebrarán seguramente en España.

WALTER SPENCE, ESPERANZA OLÍMPICA NORTEAMERICANA PARA 1928

El nadador Walter Spence, de quien ya hemos hablado en estas crónicas, sigue asombrando á los deportivos de los Estados Unidos con sus proezas.

A sus recientes records, acaba de sumar el de Nueva York, de las 50 yardas, en natación libre, en un tiempo de 23 segundos $\frac{4}{5}$.

Los norteamericanos esperan que Spence sustituya á Weissmuller y á Norman Rose, y lucha por la victoria de su país en los Juegos Olímpicos de 1928.

NOTICIAS DE TODAS PARTES

La Deutscher Lufthart Verband anuncia, para 1926, la organización de un gran concurso de hidroaviones con premios por valor de 250,000 marcos oro. Esta manifestación tendrá lugar en Warnemunde, sobre el mar del Norte.

—La Unión Norteamericana de patinaje sobre hielo acaba de homologar el record de 440 yardas en 36 segundos y $\frac{4}{5}$, establecido por Carlos Gorman, y el record femenino de igual distancia, en 45 segundos $\frac{4}{5}$, establecido por miss Young.

—El Club de Patinaje de Viena anuncia la celebración de carreras internacionales de velocidad, el 17 de Enero próximo, y un meeting de figuras—patinadores, patinadoras y parejas—el 7 de Febrero.

—Comunican de América que W. Laufer, de Cincinnati, ha nadado, de espaldas, 150 yardas en 1 minuto 43 segundos $\frac{3}{5}$. De homologarse tal tiempo, Laufer quedaría en posesión del record del mundo, establecido anteriormente por W. Kealona en 1 minuto 44 segundos $\frac{4}{5}$, en fecha 21 de Diciembre pasado.

MAX BLAY



El estudiante de Illinois, Red Grange, llamado el «fantasma galopante»—llevando el balón en las manos—, durante un partido contra los «Gigantes» de Nueva York, en el que merced á su decisiva actuación los «Osos» resultaron vencedores

FOTS. AGENCIA GRÁFICA Y ORTIZ

LOS GRANDES PARTIDOS DEL CAMPEONATO CENTRAL

EL REAL MADRID BATE DECISIVAMENTE AL RACING CLUB POR CINCO GOALS Á UNO

ESTÁ rota de un modo definitivo la tradición de los empates Madrid-Racing, y queda alejada esa duda que algunos aficionados pudieron alentar respecto del equipo blanco. El Madrid es Monjardín, y la adición del ex internacional a la línea delantera blanca suma un cincuenta por ciento de eficacia al conjunto excelente.

Hasta la fecha, el bando madrileño había producido irregularmente. La falta de dirección se traducía en esas actuaciones mediocres que tan pronto eran difíciles victorias como fracasos merecidos.

Y al reaparecer Monjardín, cambia esencialmente la forma del grupo que hace una brillantísima exhibición y domina netamente al bando contrario, con el que más fuertemente sostenía la rivalidad, que se deshace al conjuro de esa iniciativa decisiva que en cuarenta y cinco minutos pulveriza la defensa rojinegra.

No; no se trata de un fracaso del Racing. Es sencillamente que el Madrid, con Monjardín, se eleva de tono sobre todos los otros equipos regionales, y da al once con su presencia y valía toda la moral que se había ausentado del bando de los ex merengues.

Dos palabras más á propósito de la figura-eje del equipo: Monjardín no es el mismo jugador que cuando actuara en el grupo nacional. Ha ganado en casi todos los aspectos. Su actitud ahora es la del hombre-iniciativa, que no se entrega jamás á actitudes de violencia, que lleva la dirección del juego, consciente de que él atrae á su alrededor el mayor número de rivales y decidido á aprovecharse de la circunstancia en todo momento para facilitar la ofensiva de los compañeros de ataque que actúan con mayor libertad de acción.

En otra época hubiéramos presenciado estridencias, entradas penales, ademanes... Monjardín, en fin, de aquellos tiempos de la final de Atocha. Este otro es más ponderado, más reflexivo; por él han pasado varios años, cuya huella se nota perfectamente en el caballero-jugador. Con él en el ataque, y con el bando sin omisiones forzadas, el Madrid debe llegar nuevamente á la final; y luego, ganarla.



Martínez, el guardameta madrileño, en una de sus intervenciones rápidas y seguras que salvan el marco, alejando la pelota á despecho de la decisión del delantero centro atacante, que no puede concluir la peligrosa jugada ante la eficaz actuación del portero

Del partido poco puede recordarse que no sea para comentar la superioridad incontrastable del grupo blanco, que á los dos minutos de comenzado el juego se apuntaba el primer goal, y que más tarde, y á pesar del empate por un penalty, obtenía considerable ventaja, empleándose con una regularidad brillante y eficaz que no daba tregua de reposo á la pareja de defensas contraria.

Dícese que cuando un equipo juega bien, el otro ha de hacerlo mal; y no es éste el caso del último match de campeonato. Si el Racing perdió, no fué por falta de aptitudes, sino más bien porque del choque de los dos bandos la superioridad manifiesta de los blancos fué tan abrumadora, que flaquearon todas las líneas rojinegras, y la derrota fué en razón de esa diferencia.

JUAN DEPORTISTA

El once del Real Madrid.—De izquierda á derecha: F. Pérez, Del Campo, Moraleda, Helguera, Monjardín, Mejías, Escobal, Quesada, Muñagorri, Ilera y Martínez

Durante el segundo tiempo, el free-kick dentro del área del Racing que originó el quinto goal del Madrid
FOTS. DÍAZ CASARIEGO





Aspecto de la meta de salida para el Gran Premio Motociclista de Alemania, preparadas para la carrera las máquinas de pequeña cilindrada ante la gran Tribuna oficial

LAS GRANDES PRUEBAS MOTORISTAS INTERNACIONALES SOBRE EL CLÁSICO CIRCUITO GERMANO DEL AVUS SE HA CORRIDO EL GRAN PREMIO MOTOCICLISTA DE ALEMANIA

TIENEN los germanos, en esa magnífica pista del Avus, la carretera ideal para hacer las experiencias de sus máquinas.

El motorismo cuenta con una legión de aficionados en Alemania porque las pruebas en carretera son frecuentes, de una parte, y con ello se siente satisfecho el elemento deportivo. Por otro lado, las carreteras, bien cuidadas, permiten utilizar el caballo mecánico como medio de locomoción práctico y cómodo para todos aquellos que pueden dejar la *becane*.

El circuito del Avus es sin duda una de las pistas mejor preparadas del continente.

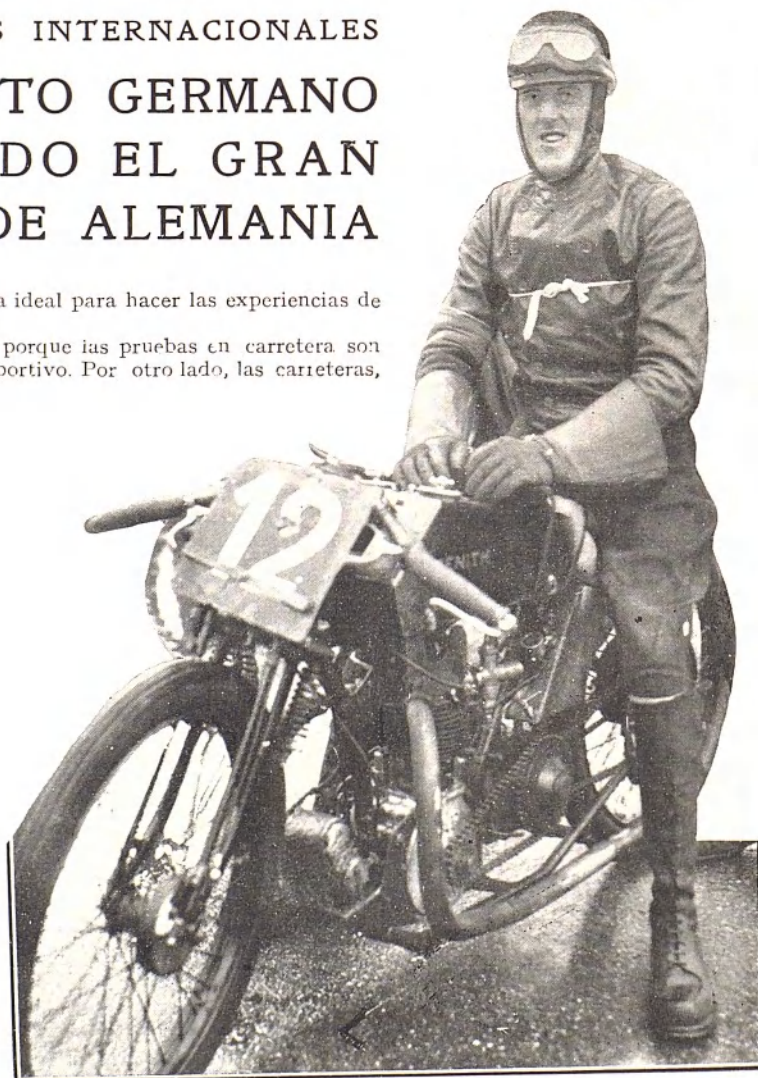
Haya ó no carreras en perspectiva, siempre hay devotos de la velocidad que acuden á la cinta bien pavimentada para hacer sus experiencias, para probar el rendimiento de los motores.

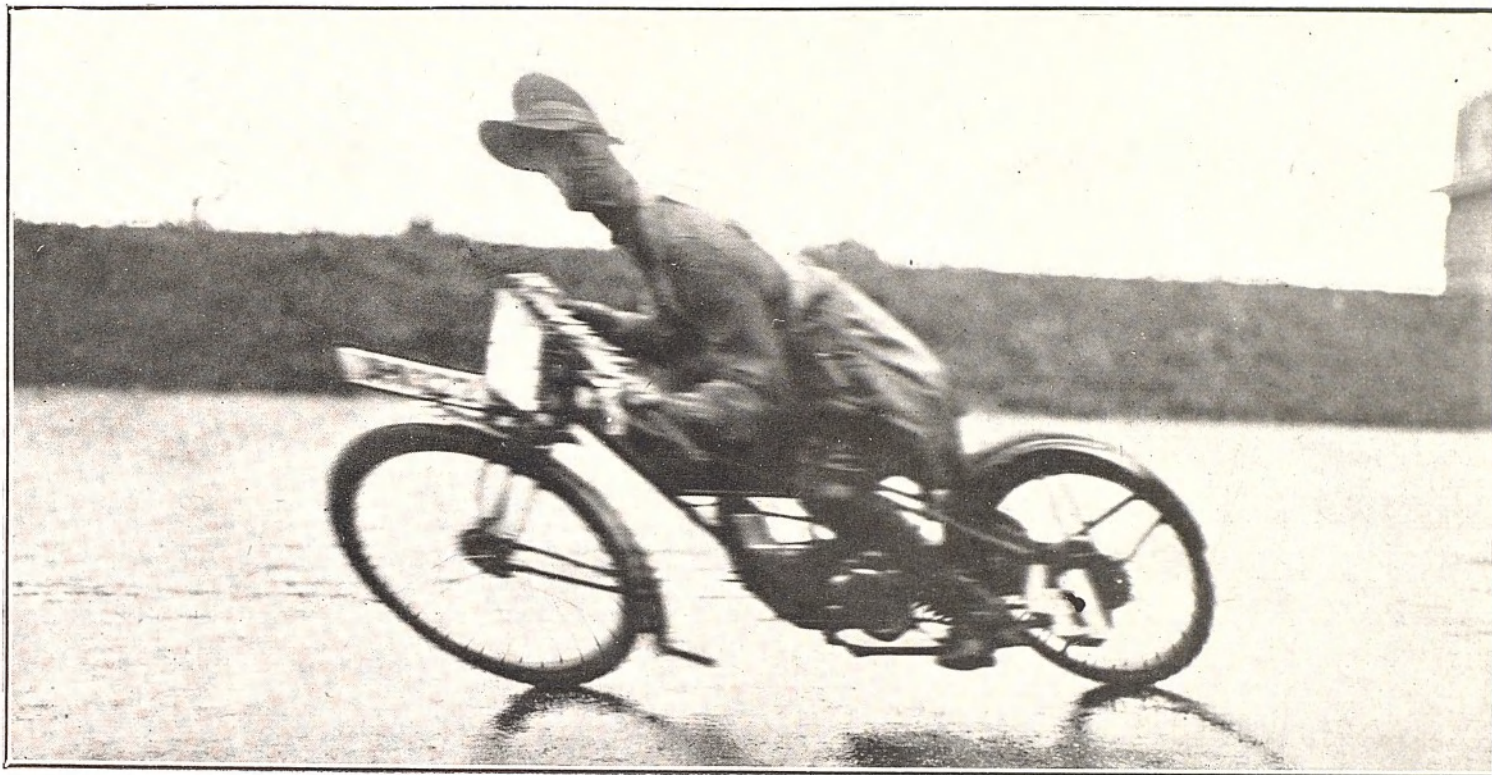
Algo parecido debería estudiarse para nuestros aficionados al volante y á la lucha contra el cronómetro: una carretera, un lugar apropiado y exclusivamente destinado á automovilistas y motoristas que resultara á un tiempo banco de prueba esencialmente práctico y pista clásica donde se celebraran las grandes pruebas. Tal debe ser la tendencia de nuestros organizadores, y á ese fin deben encaminar sus esfuerzos antes que al vano intento de preparar largos circuitos de carreteras generales que jamás podrán estar á punto. Con ello seguiríamos el ejemplo de las grandes potencias deportivas que así garantizan la permanencia de una carretera especial para corredores y amateurs.

Sobre el circuito del Avus tienen lugar frecuentemente grandes pruebas.

La más importante entre las del pequeño motor es el Gran Premio motociclista de Alemania, que esta temporada, como siempre, revistió caracteres excepcionales, tanto por el número de participantes como por la competencia industrial. Numerosas marcas extranjeras, confiadas á pilotos no alemanes, fueron á disputar los magníficos premios á la República que preside Hindenburg.

El piloto inglés C. F. Ashby, que venció en la categoría de máquinas hasta 250 centímetros cúbicos, haciendo un promedio de 97 kilómetros 700 por hora





Una fotografía interesantísima. Cómo vió el objetivo fotográfico al corredor germano Fernigkei, vencedor de la categoría de máquinas de 750 centímetros cúbicos, á su paso por la recta más prolongada del circuito, corriendo á 95 kilómetros por hora

En la categoría pequeña, una de las secciones donde la lucha fué más enconada, el inglés Ashby obtuvo un triunfo decisivo haciendo una velocidad media de 07 kilómetros y distanciándose de los seguidores notablemente. Con las motos de fuerza libre fué un alemán, Obiges Bild, el que logró el primer puesto, aunque esta victoria le fué duramente

disputada por varios compañeros y algún extranjero, que hasta el último instante *galoparon* muy cerca del vencedor.

El espectáculo del Gran Premio de Alemania fué deportivamente de gran teatralidad por las magníficas instalaciones con que cuenta el circuito germano del Avus.

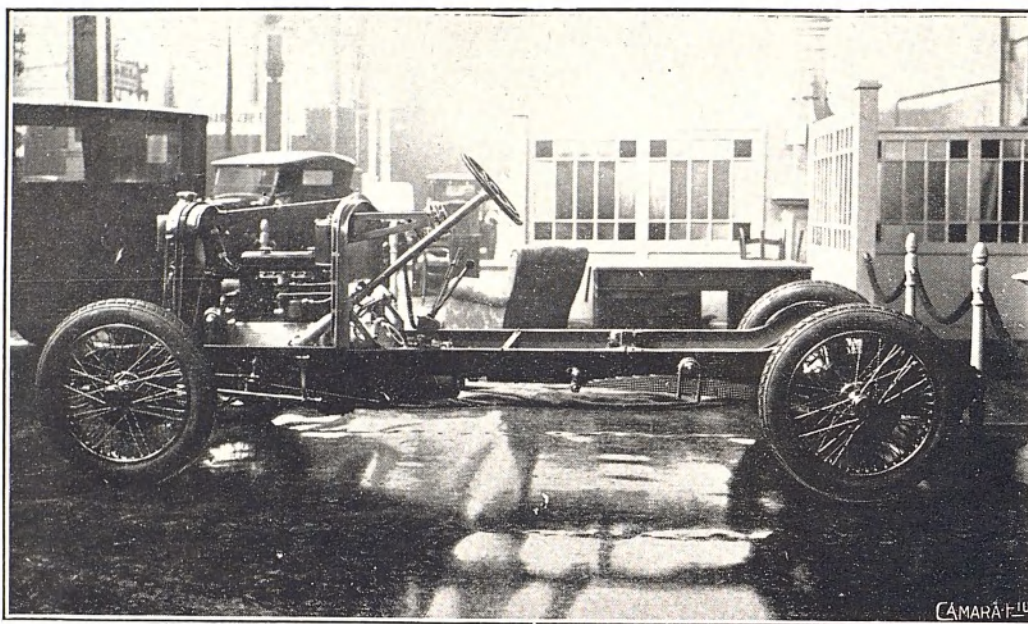


Antes de la salida para la carrera de las motocicletas de fuerza libre. Los Jurados vigilando la posición de las máquinas alineadas por orden de inscripción, que deberán salir en grupo á la señal del starter

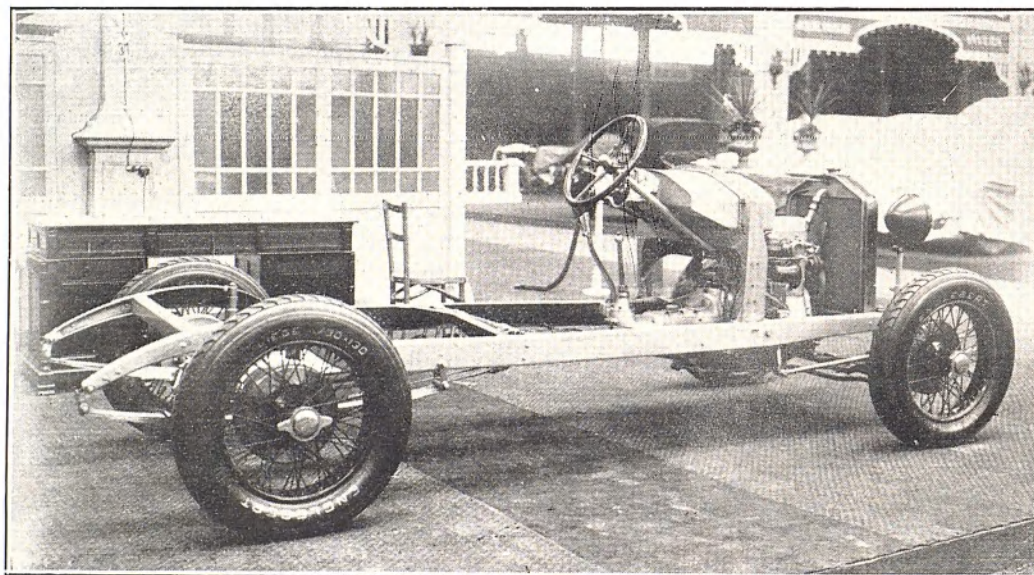
FOTS. ORTIZ

Ayuntamiento de Madrid

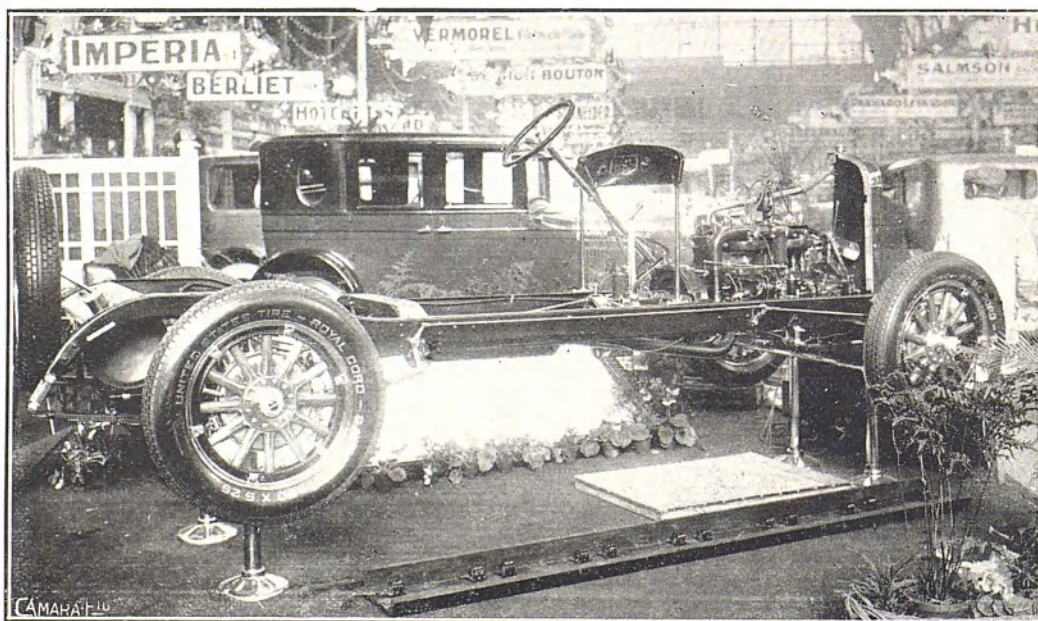
ALGUNAS IMPRESIONES TÉCNICAS ACERCA DEL SALÓN BELGA DEL AUTOMÓVIL, LA MANIFESTACIÓN INDUSTRIAL MÁS IMPORTANTE DEL CONTINENTE EN 1925



Atraen las miradas de los técnicos los numerosos chasis que se exhiben en este salón....



desde las líneas fuertes y bien modeladas de los coches europeos....



hasta este tipo de aspecto ágil y ligero, que sintetiza la producción americana

La falta de ese otro salón automóvil de París, que reúne todos los años lo más selecto de la producción mundial, ha orientado a los millares de compradores y a los técnicos que impulsan las ventajas de la producción, hacia el Palacio de la Industria de Bruselas.

Más de la mitad de los expositores habituales de Francia han ido a hacer acto de presencia en Bélgica, y por ello y por la facilidad de comunicaciones, este salón ha sido una verdadera sucursal del Gran Palais parisino.

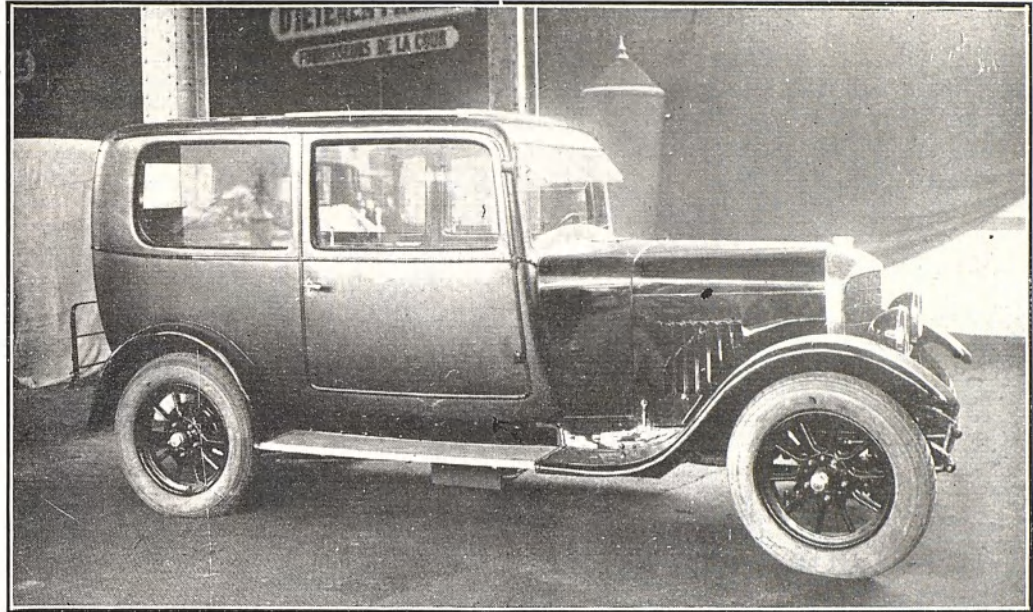
Las tendencias generales siguen siendo las ya acusadas antes de esta manifestación actual. Aumentan las cilindradas de los motores, que en todos los tipos europeos y americanos no tienen revolucionarias modificaciones. El tipo medio que hoy día se construye sobrepasa los dos litros, y tras la inspección detenida del salón se obtiene la consecuencia de que no está lejos la hora en que el dos-tres litros será con seis cilindros el coche corriente.

Como dato curioso puede apuntarse el de que la caja de velocidades inicia una vigorosa ofensiva, a pesar del aumento

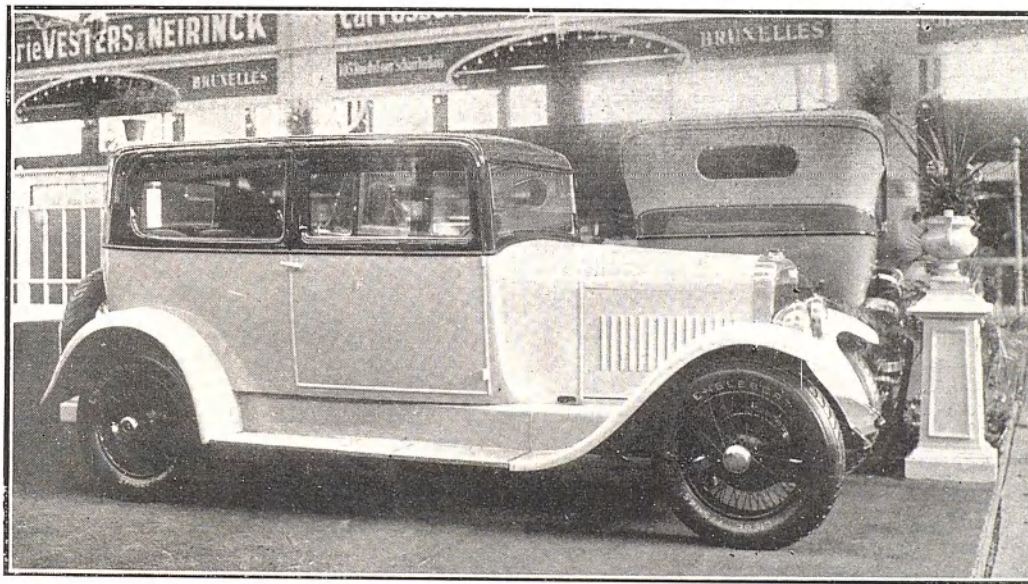
de los motores, resultado de las mayores cilindradas.

A este respecto la producción norteamericana se inhibe casi en absoluto, y de ello es testigo el salón. Las causas son bien elementales: los Estados Unidos tienen una moneda privilegiada, carreteras maravillosas, esencia, repuestos, garage, gomas y todos los útiles del automovilista á precios los más bajos del mundo. El comprador no siente, pues, la necesidad del coche de dos plazas á título de economía, ya que por tan bajo precio tendrá siempre que lo quiera las marcas fabricadas en grandes series, que le ofrecen además la ventaja de mayores comodidades, más números de plazas, más fuerza, etc.

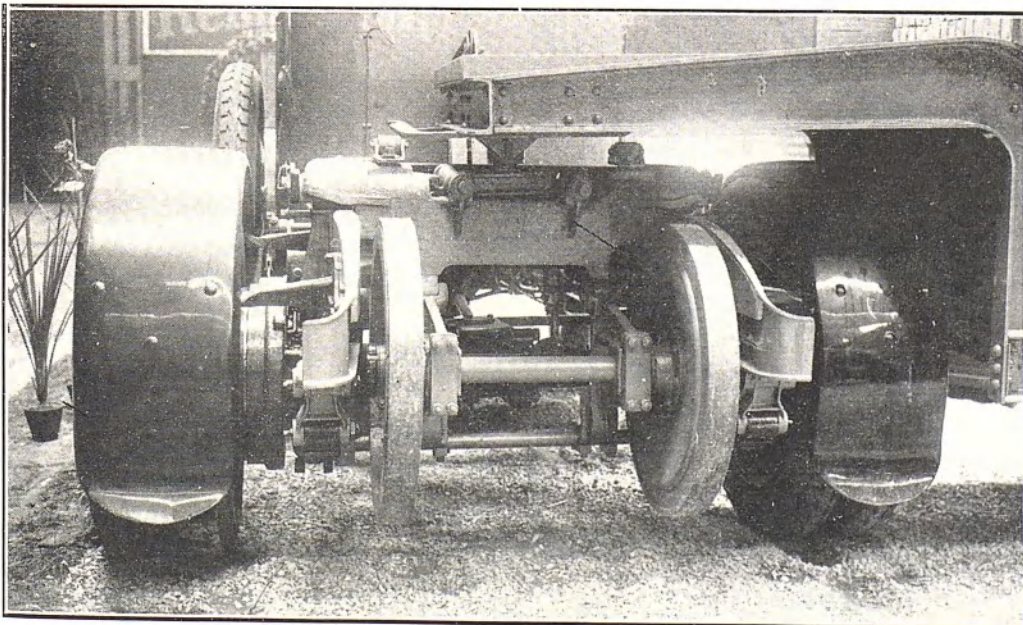
¿Por qué habría de construirse ese cochecito que en realidad sólo tendría por objeto satisfacer una necesidad del mercado europeo? Los americanos son harto perspicaces para no darse cuenta de que en el viejo mundo se han anticipado ya otros productores acreditados contra los que la lucha sería difícilísima. Prefieren, pues, luchar con sus mismas armas y hacer su negocio con el mismo tipo de coches que dan extraordinario rendimiento,



El aspecto de las carrocerías, singularmente de las conducciones interiores, prueba cuál es la fórmula universalmente aceptada....



que varía tan sólo para dar al coche un acabado perfecto, un conjunto lujoso, según la procedencia de la construcción.



He aquí un auto-tractor poderosísimo, que ha llamado la atención en el salón de los «poids-tourds»

perfectamente garantizado en el país de origen, en la patria del dólar.

Volviendo al salón belga y sus características, se observa en los coches de lujo la instalación de servo-frenos y refrigeradores de aceite que se generalizan y progresan notablemente.

Por lo que respecta á las condiciones de suspensión, pocas sorpresas se hacen notar con relación á certámenes pasados. Un coche inglés de gran mérito, que durante tres años persiguió las ventajas de su nuevo procedimiento de suspensión, lleva ahora al salón los resultados de sus esfuerzos que en la práctica parece llamado á dar los mejores resultados. El procedimiento, sin embargo, no es imitado por otras firmas, aun siendo interesantísima la mejora.

Las gruesas gomas son ya la dotación universal, sean cualquiera los coches y la procedencia de su construcción, lo cual quiere decir que el balón es una conquista definitiva del neumático con vistas al confort y aún á la misma velocidad, como lo demuestran recientes demostraciones en pista sobre las que en su día escribiremo más ampliamente.



Aspecto de la meta de salida pocos instantes después de lanzarse á la carrera los crossmen que participaron en la challenge Arnaud, celebrada el domingo último en París

LAS MANIFESTACIONES ATLÉTICAS EN EL EXTRANJERO

La challenge Arnaud y el primer cross-country femenino de la temporada

EL premio ofrecido por el que fué gran campeón de atletismo, Henry Arnaud, se celebró en la capital parisina el último domingo en los terrenos de Saint-Cloud. No obstante la dificultad para la carrera por el mal estado del piso á causa de las recientes lluvias, participaron numerosos corredores. Sourdin, el notable atleta del Stade Français, se clasificó en primer lugar, seguido de Lafoud, Moret, Connau, Bouton, Jolly, Muzart, Barbou, etc.

La prueba primera de la temporada, organizada por la Federación femenina francesa de atletismo, hizo disputar en los bosques de Saint-Cloud la más interesante carrera del curso actual. Esta carrera á través

del campo ha despertado siempre un interés excepcional entre las sportwomen de Francia, y en la ocasión recientísima alineó más de

doscientas muchachas, perfectamente entrenadas, deseosas de triunfar. Los resultados de la carrera fueron los siguientes: 1.ª, señorita Perrier; 2.ª, Dupuy; 3.ª, Boudier; 4.ª, Roy; 5.ª, Landré; 6.ª, Poisson; 7.ª, Lamasson; 8.ª, Moyse; 9.ª, Nicolás, y 10.ª, Meyer.

La carrera, muy animada, puso de relieve las dotes de preparación de las deportistas galas, que hicieron un magnífico esfuerzopersonal en la prueba á través del campo.



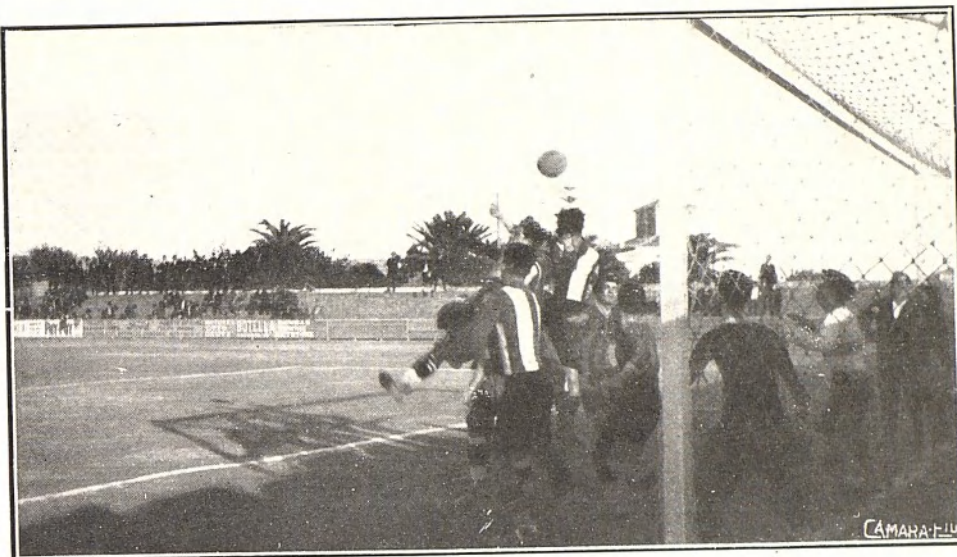
Las muchachas que corrieron la prueba de la Federación femenina de atletismo, subiendo una pequeña loma en los bosques de Saint-Cloud
FOTS. FERMA



El vencedor de la challenge Arnaud, Henry Sourdin, que hizo un brillante recorrido

MISCELÁNEA FUTBOLÍSTICA

LOS CAMPEONATOS REGIONALES EN ALICANTE, SEVILLA Y VIGO



ALICANTE.—Un momento del juego ante la puerta del Stadium de Valencia, durante el match de campeonato que este equipo jugó contra el Club Natación de Alicante



SEVILLA.—El once del Real Betis Balompié, que está haciendo esta temporada una brillante campaña futbolística, hallándose a la cabeza de la clasificación



VIGO.—El Club Celta, campeón galaico, que en el último match de campeonato venció al Unión por 5 goals á 0, mostrándose en magnífica forma

Pasó por una grave crisis el Club de Natación alicantino, de la que poco á poco va restableciéndose. La temporada en que ganó el título regional, en vez de oírse como acicate para la afición, puso de manifiesto la trama íntima del club, que salió fuertemente quebrantado de la penosa exhibición que los jugadores hicieron de sus defectos.

Lentamente, en méritos de una inquebrantable voluntad, el once alicantino acertó á dominar la situación, y por último, durante la tem-

porada actual, sigue una marcha regular, durante la cual sus derrotas son raras, y ello cuando los rivales de calidad se emplean á fondo. Últimamente, contra el Stadium de Valencia, el once de los nadadores obtuvo un brillante éxito que le sitúa en magnífica posición del torneo.

—Está rota la tradición deportiva de Andalucía, creemos nosotros que en beneficio del fútbol.

No es ya el Sevilla el equipo sin contrario que gana los campeonatos apenas sin esfuerzo. Esta temporada, el Real Betis Balompié se halla en mejor forma que nunca. El once sin notabilidades presenta una homogeneidad particular que le hace especialmente peligroso, y hasta la fecha cuenta por victorias todos los partidos, excepto el jugado frente al Sevilla, que terminó con un empate. Es indudable que las dos primeras figuras del torneo andaluz serán con toda justicia estos equipos que tanto destacan del resto de los grupos.



VIGO.—El portero del Unión saca una pelota peligrosa, que el delantero céltico, Chicha, intentaba rematar rápidamente
FOTS. BOSCH, OLMEDO Y PACHECO

A pesar de las dificultades del campeonato galaico, sigue siendo el Celta, el club que ostenta el título regional, el once que mejor conjunto presenta. Algunas de sus actuaciones mediocres sólo comprueban la irregularidad de su manera de producirse, ya que en definitiva parece superar á todos los rivales. La gran incógnita á resolver parece la de los matches Coruña-Vigo, que, más apasionantes que nunca, deben celebrarse en el más breve plazo.



Momento de disparar Paulino Uzcúndun el pistoletazo de salida en el cross internacional del Club Sartako, celebrado en el campo de Atocha, en San Sebastián

ATLETISMO NACIONAL

El cross internacional del Sartako y la prueba de la Deportiva Ferroviaria

La actualidad atlética registra como suceso el más importante de la semana la prueba a través del campo que todas las temporadas organiza en San Sebastián, con carácter internacional, el Club Sartako.

En la última ocasión, el esfuerzo organizador se ha visto coronado del más brillante éxito, y la carrera, con la cooperación de varios ases franceses del pedestrismo, ha sido un espectáculo bello y sugerente.

El ya famoso pugilista Paulino Uzcúndun actuó de starter, siguiendo la costumbre francesa de asociar los nombres de las estrellas del ring a las manifestaciones deportivas populares. El *aizkolari* dió con entereza las voces preparatorias, y á su punto disparó el pistoletazo de salida que lanzó á los corredores fuera del campo de Atocha.



Los vencedores de la carrera internacional: Campo, primer español, á la izquierda, y Dolqués, francés, vencedor absoluto, acompañados de Paulino que actuó de starter



En la prueba, fuertemente disputada, se reveló, como era de esperar, la gran clase de los franceses, cuyos ases Dolqués y Thierry ocuparon los dos primeros lugares de la clasificación general.

Por los españoles, Campo, el notable corredor, fué el primero clasificado del lote, haciendo un magnífico tiempo y ganándose una ovación ensordecedora al pisar la meta de llegada.

—En la Corte, la Agrupación Deportiva Ferroviaria organizó una interesante prueba que fué propicia ocasión para que Reliegos demostrara una jornada más su superioridad entre el conjunto de los corredores regionales.

Los participantes en la carrera de la Agrupación Deportiva Ferroviaria Madrileña, agrupados en la meta antes de la salida

FOTS. CARTE Y DÍAZ CASARIEGO

CONOCIMIENTOS PRÁCTICOS PARA LOS AUTOMOVILISTAS

RECHINAMIENTOS Y CRUJIDOS.—BATEA PARA RECOGER EL ACEITE.—GUANTES LUMINOSOS.—EL CUIDADO DEL AUTOMÓVIL EN EL INVIERNO.—EL AUTOMÓVIL Y EL FERROCARRIL.—EL AUTOMÓVIL DE DOS RUEDAS

Los rechinnamientos y crujidos tienen por causas el descuido y falta de lubricación, y son debidos á frotamientos entre superficies no lubricadas.

Así, cuando una carrocería se ha dejado permanecer floja por mucho tiempo, empieza á rechinar por varios lugares; también las puertas producen ruidos en las bisagras y cerraduras; los elásticos lo producen en el perno de sostenimiento, y, en general, estos ruidos provienen también por una pequeña falta de ajustaje de alguna tuerca ó perno, y que á la larga ha degenerado en un fuerte ruido persistente.

Para evitar estos inconvenientes se necesita lubricar bien las partes en dificultad; pero nunca se usará aceite mineral, pues éste corre y absorbe el polvo con mucha facilidad, sino que se debe usar aceite de linaza con grafito, el cual se pondrá en los sitios que rechinan.

Debe emplearse el aceite de linaza, y no el mineral, porque tiene menos tendencia á correr que éste, y como se vuelve gomoso al poco tiempo, es mucho más eficaz para retener el grafito en el punto necesario por un tiempo mucho mayor.

Algunas veces será necesario quitar la guarnición que cubre algunas piezas; pero este trabajo es compensado luego por la comodidad que se experimenta al andar.

En general, los sitios que más rechinan son los guardabarros y estribos, debido á la oxidación.

Cuando esto sucede se quitarán los guardabarros y se les colocará una guarnición de fieltro algo grueso ó una tira de cuero, y luego se lubricará bien, como anteriormente se explica.

Un fabricante americano, dedicado á la producción de mecanismos y herramientas para la reparación y conservación de automóviles, ha lanzado al mercado una batea portátil para recoger el aceite que cae al saltar el cárter del automóvil.

La batea está montada sobre ruedas, por lo que es muy fácil colocarla debajo del vehículo ó retirarla á conveniencia.

También la pieza inferior del cárter cabe en la batea, permitiéndola sacarla sin ensuciar las manos y los vestidos de los mecánicos, y puede limpiarse con gran comodidad en esta forma.

Puede usarse asimismo para sacar y limpiar las ruedas dentadas, ejes, cojinetes, etc. Y cuando no se usa para estos trabajos, puede destinarse al transporte de piezas pequeñas de una sección á otra del taller.

El mango está unido á la batea por medio de un pasador que permite juego en todas las direcciones, pudiendo, por lo tanto, desviarse á un lado para que no estorbe.

El fondo de la batea está cubierto con una pieza de roble de 25 milímetros de espesor, y las dimensiones son: longitud, 915 milímetros; anchura, 610; profundidad, 51.

Un ingeniero inventor acaba de lanzar al mercado unos guantes especiales para automovilistas.

Estos guantes van provistos en el dorso de la mano de una piedra encarnada cortada en diamante, como la que se colocaba en la parte trasera de las bicicletas, y que brillaba con gran intensidad á la luz de un faro eléctrico.

Con este guante, y según el inventor, el automovilista que marche por carretera en noche oscura y que quiera detener la marcha ó parar del todo, puede alargar la mano fuera del coche; y los conductores que le sigan comprenderán fácilmente sus intenciones al ver la luz roja que surge del dorso del guante luminoso.

Caso de que se reconozca la utilidad de este invento, es indiscutible que disminuirán considerablemente los accidentes nocturnos automovilistas en las carreteras.

Próxima la larga temporada del invierno, época en que los autos están expuestos á sufrir más, debido á que el frío tiende siempre á congelar el agua del radiador y camisas, es oportuno recordar á los automovilistas algunas indicaciones, destinadas á evitar el mal funcionamiento de sus coches, á causa de las bajas temperaturas.

Es conveniente, por ejemplo, que, al dejar el automóvil durante la noche á la intemperie, se eche en el radiador y camisa una solución anti-congelante, á base de glicerina, alcohol, etc.

Esto se hace siempre que no se quiera vaciar el radiador y camisas,

y luego hacer marchar lentamente algunos minutos, á fin de que no queden restos en alguna parte del motor.

Se hará lo propio con los depósitos de nafta y aceite, porque las capas superiores de aquél son las que sufren más y pierden algo de sus propiedades volátiles, dificultando el arranque.

Antes de ponerse en marcha por la mañana, conviene calentar el agua y el aceite hasta el punto casi de ebullición, hacer pasar nafta al carburador, y verter, si es posible, en cada cilindro una cucharadita de éter sulfúrico.

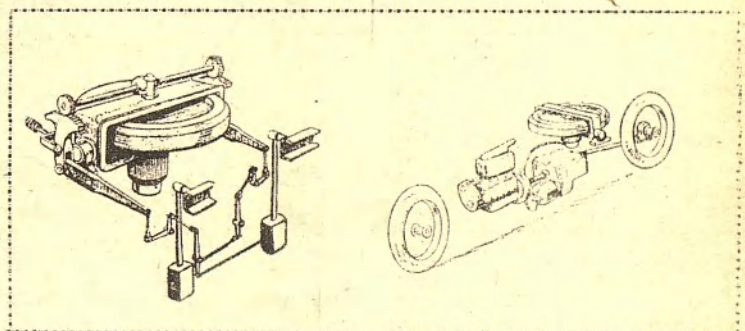
Conviene poner en marcha el motor por medio de la manija, y no el arranque eléctrico, porque estando frío el motor puede trabajar más y perjudicar las placas del acumulador.

Una vez en marcha, déjese trabajar lentamente algunos minutos, con lo que se ahorra en la economía del combustible y en el buen funcionamiento del motor.

En una experiencia realizada por la Empresa del ferrocarril Lehigh Valley, cuyas líneas se hallan en la región del este de los Estados Unidos, ha quedado evidenciado que el transporte automotriz es más económico que el del ferrocarril.

Un camión, en comparación con otro servicio similar ferroviario, produjo un ahorro de 3.916 dólares en un mes, transportando idéntica cantidad de mercancías.

La misma Empresa hizo otra experiencia con transporte de pasaje por medio de autobuses, llegando á la conclusión de que le producía



El estabilizador giroscópico y con mando de contrapeso del automóvil de dos ruedas. A la derecha, esquema de la disposición de este automóvil

mayores ganancias que el mismo servicio en las líneas férreas, por lo que ha resuelto utilizar equipos completos de automóviles en otros diferentes sectores de la red.

La novedad en el campo técnico constituye en estos días el anuncio de haberse resuelto la construcción de un automóvil de dos ruedas, estabilizado con el sistema giroscópico.

Un inventor ruso es el que ha promovido la discusión entablada en torno á esta innovación, que ya antes de la guerra había estado sobre el tapete de los gabinetes técnicos.

Se trata de conseguir el equilibrio lateral del vehículo, independientemente del movimiento y el asiento del viajero, aun cuando la máquina esté detenida.

A tal efecto, según su inventor, dice haber destinado parte de la fuerza motriz á tener en rapidísima rotación un volante horizontal, que sirve así de estabilizador.

Indudablemente, este invento adolece aún de serias deficiencias, según la opinión de técnicos que han observado su funcionamiento, porque resulta peligroso en sus virajes, y aún en su velocidad no puede alcanzar gran kilometraje, debido á que su fuerza motriz debe emplearse para distintas operaciones del vehículo, además del principal, que es la fuerza de penetración.

Por eso, el invento del doctor Schilovsky no representa hasta ahora más que una verdadera novedad en el terreno técnico, por lo que no constituye una alarma para los constructores del vehículo de cuatro ruedas.

ZADI JERICO

CÁNDIDO MARTÍNEZ, EL TRIUNFADOR GUARDAMETA DEL REAL MADRID F. C.

Al Club Galayos.

LOVERAS, el competente y desigual juez balompédico, había hecho sonar el pito en dos sonidos distanciados, como final del encuentro, en uno de los matches de campeonato más sensacionales, por la latente rivalidad entre los clubs madrileños Athletic y Real Madrid, que desde fecha inmemorial se disputan encarnizadamente la supremacía del fútbol cortesano.

La fortuna, inquieta y veleidosa, favoreció a los equipiers del blanco maillot. Pero, en justicia, el triunfo de aquella jornada pertenecía, por derecho propio, á su guardameta, al inmenso Martínez, que en esa tarde, una de las más felices de su vida, supo constantemente superarse; y la labor desarrollada fué tan concluyente y genial, que al mismo tiempo que reforzaba la moral de sus compañeros, desorientando á los atléticos, arrancaba ovaciones delirantes del gentío, que se entregaba subyugado ante tanta maestría.

Empezaba el desfile. Las discusiones á



voz en grito. Los hurras estentóreos que atronaban el espacio. El imperativo pedir paso de los *clarons*, así como el hiriente tormento del vocerío de los vendedores ambulantes que acampaban ante las puertas de los fields, eran impotentes para acallar un nombre que iba de boca en boca. Reverenciado con las máximas explosiones de jubilosa admiración con que premia el populacho á sus ídolos más en auge.

Iba declinando la tarde. El Guadarrama, allá en la lejanía, hacía resaltar más los tonos violeta de sus picachos, que se difumaban, confundiendo en el horizonte con los postreros rayos del disco solar y el añil celeste.

El españolísimo apellido Martínez ponía una llamita de ilusión en las pupilas brillantes de las nenas aficionadas al viril deporte británico, y un anhelo melancólico de envidia en ellos.

Caminábamos hacia el centro con una obsesión que se convertía en idea fija: la de entrevistarnos con el goalkeeper madridista; conocerle en la intimidad, obteniendo del mismo unas confesiones que los infinitos lectores de AIRE LIBRE habían de saborear cumplidamente.

Cándido Martínez trabaja... en la Constructora Naval, mañana y tarde. Estos datos defraudarán bastante á esa cohorte de niñas de la «crema»... y de gánapiros «bien». Quienes, seguramente, dudarán del perfecto equilibrio cerebral de nuestro confesado, con unos juicios críticos parecidos á los que transcribo. ¿Pero, hombre, primera figura en



Martínez, el portero conocidísimo, suplente del internacional Zamora y uno de los valores más positivos del fútbol céntrico

el deporte y vivir de su esfuerzo? ¡Ese chico no está bien de la *tête*!...

¿Hace bien? ¿Hace mal? Creemos firmemente en lo primero. La independencia de vida no se paga con nada.

Anunciaron nuestro seudónimo, y el mágico nombre de AIRE LIBRE, ante quien nadie se resiste, surtió su efecto.

Martínez accede á todo, y nos invita á acompañarle á un famoso bar, dispuesto á responder á cuanto de él inquiramos.

Entre saludos, sonrisas, apretones de manos y calurosos elogios, que trata de rehuir modestamente, ocupamos una mesita en un rincón del café.

Ríe Martínez ante nuestra primera pregunta, y empieza á hablar el confesado. ¡Atención..., pues!

—Nací en Oviedo. Asturiano de cuna y madrileño por temperamento, ya que en Madrid me crié.

Empecé á jugar desde muy chico en las Escuelas Pías de San Fernando. Y mi primer club fué el Patronato de Vallehermoso; en



él debuté de portero con tanta fortuna, que me metieron hasta once goals el día de mi debut, en encuentro de campeonato contra la Primitiva Amistad.

Ante el recuerdo de los años difíciles del aprendizaje, Martínez evoca con fruición desde la cuna ya los sin sabores pasados.

—A continuación, y en segunda categoría, defendí los colores de la Primitiva Amistad.

Mi ingreso en el Real Madrid lo hice de esta curiosa forma. Una tarde, en match Unión-Madrid, fui al campo de este último con la ilusión de jugar en las filas del Club de Pardiñas. Me vió Sicilia. Me hizo ir á la caseta, y allí, animándome todos sus compañeros de once, lograron hacerme defender su Sociedad como goalkeeper.

Más tarde quisieron firmase la ficha. Me opuse, pues no encontrándome en forma ni con méritos suficientes para el primer team, prefería acogerme á las filas del reserva. Entré en éste y firmé la ficha.

A continuación, en match de prueba contra el Sporting de Gijón, les convencí, y definitivamente quedé en el primer equipo. Al domingo siguiente, en partido de campeonato Athletic-Madrid, á poco de dar comienzo, Olaso franqueó mi meta. Pero perdieron los blanquirrojos por 2 á 1.

Siempre ansié ocupar el puesto de canchero. Estimulado por un compañero del Patronato, que blocaba en el marco muy bien, no tuve otro remedio que apretar de firme para conseguirlo.

Mis padres no aprobaban mis aficiones futbolísticas; pero yo, á las salidas del cole-

gio, lograba burlarles, encaminándome al Retiro, en cuyo campo chutaba de firme.

La ilusión cumbre de mi vida en la niñez era llegar á ser suplente del equipo nacional, cosa que jamás soñé alcanzar. Parecíame imposible.

En mi formación técnica, el jugador que ha influido poderosamente ha sido Pascual, antiguo equipier del Racing.

Las tardes más completas de mi vida las he tenido actuando contra el Athletic de Bilbao, y defendiendo los colores del Deportivo Coruñés ante los campeones olímpicos del Uruguay.

Pienso seguir en activo hasta que mi club tenga otro goalkeeper.

Trabajando mañana y tarde es imposible asistir á los entrenamientos; así que cuando dispongo de unas horas las aprovecho para saltar á la comba, correr, jugar al tennis. No se puede aprovechar mejor el tiempo, ¿verdad? Lo demás lo hace la voluntad.

Creo equivocada la preponderancia que concedemos á los preparadores extranjeros que regentan nuestros clubs. En España los hay mejores y más sabiamente capacitados. Hay que tener en cuenta la diversidad de táctica que impera en cada uno de ellos.

Emparejar el método inglés, todo lentitud y coordinación, con la vivacidad, ardor, acometividad é improvisación españolas, es algo difícil. ¿No le parece?

Soy supersticioso á ratos. En los torneos de importancia salto al field en una tensión de ánimo que los minutos se me hacen insufribles. Cualquier vacilación mía supone el tanto en contra. Imagínese la responsabilidad en que incurso y lo razonado de mi fastidio.

Los onces más completos de España son, á mi parecer, el Arenas, de Guecho; Deportivo Español, de Barcelona, y el Real Madrid.

Mi vida es metódica en todo tiempo, antes y después de los matches. —¿Quiere darme una impresión de la *tournee* que el Madrid llevó á cabo por Europa?

—Se juega mucho en Inglaterra. De todas formas, si subsiste el primer equipo que se trató de llevar, es muy probable hubiese ganado únicamente el New-Castle. O sea llevando á Gamborena, Errazquin y René. Un empate con el Birmingham y Tottenham era lo justo. En Dinamarca perdimos el primer encuentro, y empatamos á 3 con un team que, en realidad, era el once nacional.

Me encantaría ver el equipo inglés contendiendo con el nacional hispano.

Del Campo, en contra de lo que se comentó en aquella ocasión, puedo asegurarle jugó con mucha valentía.



Una actitud de Martínez: el guardameta blanco, en rápido movimiento, se inclina para detener un shot cruzado á escasa altura, que va intencionadamente dirigido cerca del poste



—¿...?

—No soy partidario de la forma en que hoy se selecciona el once nacional. Lo acertado sería formarlo definitivamente y entrenarle con otro equipo constituido á base de los suplentes. Contando de antemano con que los clubs se sacrifiquen y dejen á sus titulares asistir á los entrenamientos, tenemos la fórmula infalible que ha de proporcionar resonantes y copiosísimas victorias á los colores de la Nación.

En las últimas participaciones internacionales se salió al césped sin un solo partido de preparación.

Lloveras, Ezcurdia, Balaguer y Hernández Coronado son los más autorizados para hacer sonar el silbo en la Península.

Creo poder asegurar que entre los chavales tengo mis más fervorosos partidarios, y esa espontánea como sincera verdad en las innúmeras adulaciones que me tributan constituyen mi mayor orgullo de deportista.

Lo que me interesa más de esta vida es trabajar... para vivir...

Esta frase, que encierra un poema, la ha dejado oír Martínez con una firmeza de carácter tan grande, que nuestra admiración sube de punto. ¡He aquí todo un hombre, sin peligro de que claudique ante los mercederos del balompié!

—¿Cree usted ver en el Madrid el futuro campeón de la región Centro?

—Sí, señor; sin duda alguna.

—¿Una anécdota?

—Verá: en Sevilla... (¿...?) hay un tipo muy original... Se trata de un sargento, aficionado acérrimo del balompié, cuya costumbre es situarse detrás de la portería. Una tarde jugué allí, y á poco de comenzar el encuentro logré interceptar un balón difícilísimo, y tanto le entusiasmó la parada, que aquel bárbaro la subrayó con una interjección demasiado gráfica, violenta y algo fisiológica.

Menos mal que estaba avisado...; si no, le pongo las estrellas encima...

Reímos el sucedido, y el internacional guardameta del mallot azul eléctrico se despidió de nosotros.

He aquí una figura interesante del deporte, que fuera de su ambiente no decepciona un momento á los que buceamos en la vida de ídolos, incapaces siempre de sostenerse en la intimidad á la misma altura de su encumbramiento.



La esquivia clásica ante el delantero que llevaba la pelota. Aquí el jugador es el Atlético Triana, quien con sus registros malabariatos logró forzar el peso hasta la cancela de la puerta, donde Martínez impidió el paso de la pelota

FOTO: GIL CASARIEGO

JUAN DE GREDOS

PUBLICIDAD RECOMENDADA DE «AIRE LIBRE»



El mejor
parche para
cubiertas
y cámaras
de aire.

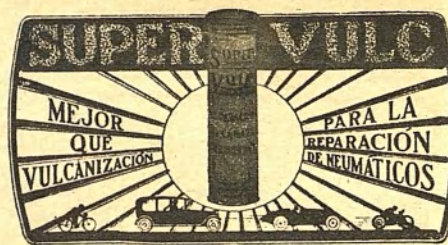
Arregla permanentemente las cubiertas y las cámaras de aire de los neumáticos sin necesidad de vulcanizarlas. Por un coste mínimo puede usted obtener 1.000 á 5.000 kilómetros más de servicio de las cubiertas, y una reparación absoluta de las cámaras.

Pulimento ALLKLEAN (Pronúciense OLCLIN)

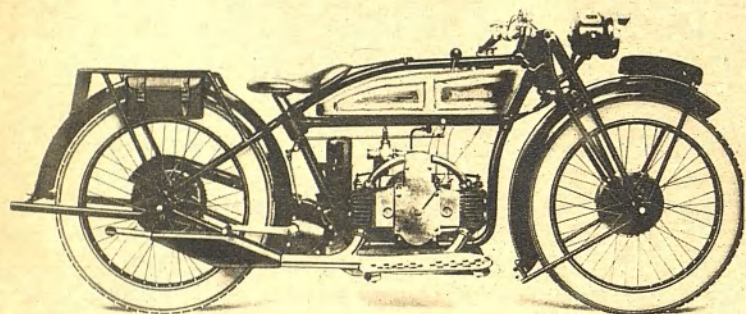
para automóviles y muebles. Muy bueno para el «Duco» y todos los nuevos acabados de laca.

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

DE LA ELECCIÓN DE CAMPO

P.—Al procederse al sorteo, antes de empezar el partido, ¿el capitán favorecido con la suerte ha de escoger campo necesariamente?

R.—No. Puede escoger campo ó quedarse con la salida. En este caso el otro capitán es quien ha de escoger campo.

P.—Si opta por quedarse con la salida, ¿también la tendrá en el segundo tiempo?

R.—No. En el segundo tiempo siempre corresponderá la salida al bando contrario del que salió en el primer tiempo.

EL COMIENZO DEL PARTIDO

P.—¿Cuándo se considerará que ha empezado el partido?

R.—Cuando empujado el balón por el jugador encargado de efectuar la salida haya dado la pelota una vuelta sobre sí misma ó haya recorrido un espacio de terreno equivalente.

P.—¿Qué requisitos ha de reunir la salida?

R.—Los jugadores de ambos equipos deberán estar en su propio terreno de juego, sin poder traspasar la línea central del campo hasta que el balón haya sido jugado en la forma dicha en la anterior respuesta. Además, los jugadores del bando opuesto al que tenga la salida, hasta que el balón haya sido jugado, deberán estar á 9 m. 144 del balón, esto es, fuera del círculo central del campo.

El balón necesariamente habrá de ser empujado, por quien efectúa el saque, hacia adelante, esto es, en dirección al goal contrario.

P.—¿Qué debe hacer el árbitro si se falta á cualquiera de estos requisitos?

R.—Ordenar que se repita la salida. Esta, imprescindiblemente, habrá de hacerse bien y no podrá ser sustituida por ningún castigo. Al jugador que reincida en faltar á esta regla podrá amonestar el árbitro, y si aprecia en su conducta una mala fe reprensible, podrá incluso expulsarlo del campo, pero sin imponer otra sanción.

P.—¿Rige esta Regla de la salida en algún otro momento?

R.—Exactísimamente igual al empezar cualquier tiempo y al reanudarse el juego después de cada goal.

P.—Y si, efectuando el saque, directamente entrase el balón en el goal contrario, esto es, antes de que nadie más que quien efectuó la salida tocara á la pelota, ¿será goal?

R.—No, señor; será saque de goal.

P.—Y si, en iguales condiciones, hecho desde luego el saque hacia adelante, por efecto del viento, volviese hacia el goal propio y entrase en él?

R.—Sería corner.

REGLA III

Debe sólo cambiarse de campo á mitad del partido.

El descanso concedido á la mitad del partido no debe exceder de cinco minutos; pero el árbitro puede prolongarlo.

Cuando se ha marcado goal, corresponde la nueva salida al bando contrario, y después del descanso corresponde al bando contrario al que lo efectuó al comenzar el partido y siempre con arreglo á lo dispuesto en la Regla II.

Decisiones oficiales.—A mitad del partido tienen derecho los jugadores á un descanso de cinco minutos.

Los árbitros deben observar la disposición de que el descanso no sea mayor de cinco minutos, excepto cuando se haya solicitado su consentimiento que lo otorgará en circunstancias excepcionales.

EL MEDIO TIEMPO

P.—¿Cuándo debe cambiarse de campo?

R.—Únicamente á mitad de tiempo.

P.—¿Es obligatorio que el descanso de medio tiempo sea de cinco minutos?

R.—No; pero el árbitro debe procurar que no se pase de él, y los jugadores tienen derecho á exigir que no sea menor de cinco minutos. El descanso, pues, debe ser de cinco minutos.

P.—Es decir, que si á los jugadores les es indiferente y el árbitro lo desea, ¿puede ser el descanso menor de cinco minutos?

R.—Sí.

P.—Y puede suprimirse el descanso, continuándose el partido sin cambiarse de campo?

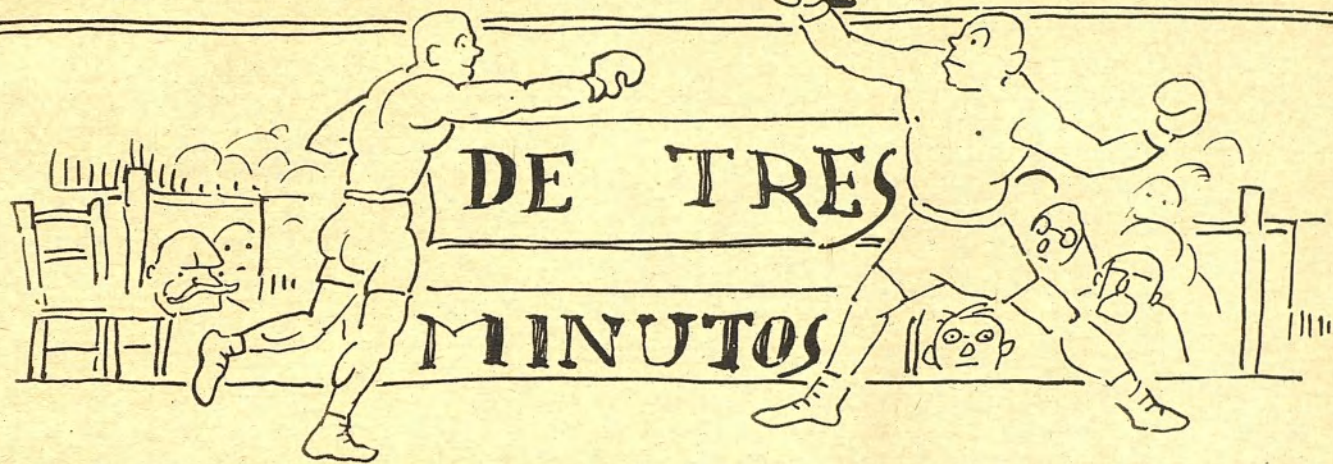
R.—No. El cambio de campo es obligatorio á mitad de partido.

P.—Y si se ponen de acuerdo los dos capitanes?

R.—Aunque se pongan de acuerdo. El árbitro no puede consentirlo.

(Continuad)

A DIEZ ROUNDS



I

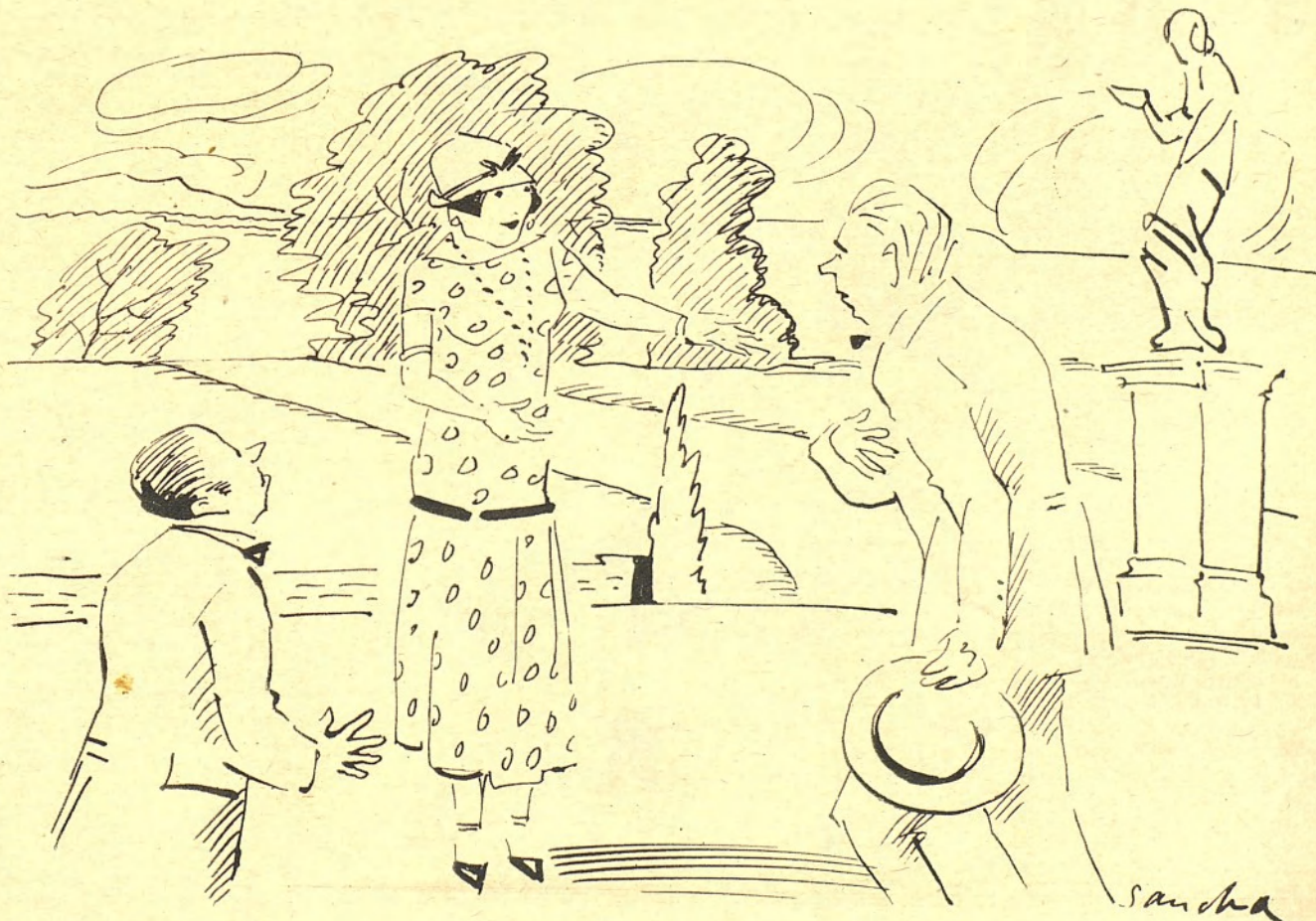
POR Dios, Luis! Es demasiada coincidencia... Esas mismas palabras, ú otras muy parecidas, acabo de oírlas de Juanito Rames aun no hace un cuarto de hora. ¿Se trata de una apuesta?

Y, sin esperar á que el cuitado tratara de responderla, le volvió la espalda y se dejó invitar por Antonio Vildez á hacer un paseito «á noventa nada más», á lomos de su cuarenta Renault.

Luis se quedó un rato inmovilizado por el ridículo, sin saber qué partido tomar. Al fin se decidió por darle un formidable puntapié á su perro, que no pudo explicarse aquella salida de tono, y echar á andar camino de la playa. Al poco rato, su cuerpo, maculado y charolado por el sol y el agua, evolucionaba furiosamente en un *crawl* vertiginoso. Se alejaba á gran velocidad de la orilla. *Teddy*, el lobo fiel, le siguió un tre-

cho; luego, convencido de que se fatigaría en vano, se reintegró á la playa y empezó á revolcarse gozosamente sobre la arena.

Luis no sabía adónde iba; todo su organismo era una máquina que batía desesperadamente el agua, venciendo á las olas. Su cabeza aparecía de trecho en trecho para sorber ansiosamente el aire; luego volvía á sumergirse, mientras los brazos volteaban rápidos y los pies se sacudían en un ritmo rápido, vertiginoso. Al fin, la hélice humana disminuyó su velocidad. Luis se quedó tumbado de espaldas, flotando sobre las ondas; el sol le cegaba; de vez en vez un buche de agua salada le llenaba la boca. Sin embargo, abandonado á la laxitud de su musculatura, experimentaba una sensación de bienestar. Meditó entonces. Acababa de hacer una «plancha»; una «plancha» más terrible que esta plancha natatoria que le hacía flotar ahora como un tonel. Se acababa de «declarar» á Julia con una formalidad de la que ahora se avergonzaba un poco. Creyó



que había elegido el mejor momento para ello: el veraneo, las horas de convivencia en la playa, en las excursiones, en los bailes del casino, durante las cuales algunas discretas insinuaciones habían dejado allanado el terreno. No había sido una cosa impremeditada. Y he aquí que cuando creía llegado el instante propicio, en esta mañana de azul y de sol, un poco temblón, un poco emocionado, aborda a Julia, la larga el «disco», tan viejo, tan consabido, pero tan nuevo siempre y tan inevitable... y resulta que Juanito Ramales le ha ganado por la mano y se lo «ha colocado» unos minutos antes.

«¿Habrá pata? No, pues el tal Juanito se acuerda de mí. Pero la culpa mayor es de ella. Razón tienen mis hermanas al considerarla como una coquetuela. Debí advertirme... Pero ¿advertirme de qué y por qué, si yo no la había dicho nada hasta ahora? Pero ¡qué pedazo de idiota eres, Luisito!»

Y, como queriéndose castigar por su poco talento, se dió un chapuzón morrocotudo y reanudó su *crawl* enfurecido.

A través de la espuma, una idea le entró en la cabeza; una idea tan magnífica, que lo dejó parado y lo volvió a la «plancha» meditativo y reposado.

«Y ella ¿qué le habrá respondido? Porque ¿quién me dice a mí que le haya hecho caso y que yo...?»

Había que poner aquello en claro. No había que dar por perdida la batalla al primer revés. Calma, calma. Todavía quedaban muchos días de veraneo, y ¿quién sabía para quién había de ser el triunfo? Era estúpido tomar las cosas con aquella rabiosa precipitación. ¡Tranquilidad! Y se volvió a la orilla en la placida vieja braza, como un sedero...

II

¿Cómo había concebido Julia aquella idea diabólica? ¿La había inspirado realmente un sentimiento caritativo, como ella afirmaba, ó un inconfesable afán morboso y plebeyo de contemplar cómo dos hombres «se pegaban» por ella?

Quizá ni aun en ese «fondo insobornable» que es nuestra íntima conciencia podría encontrarse Julia la verdadera justificación de su genial salida.

Juanito Ramales y Luis Fresneda se habían visto después de la «sensacional» escena de la playa. Breves explicaciones les bastaron para convenirse de su mutua buena fe. Abrigaban, desde hacía tiempo, los mismos sentimientos respecto a la muchacha; por idénticos miramientos se lo habían ocultado, á pesar de ser buenos amigos, el uno al otro. Lo sucedido había sido un accidente puramente casual. Ahora, lo caballeroso era hacérselo saber á Julia, para que no creyera en una malévolatrama. Y al mismo tiempo, ¡qué demencia!, se trataba de salir de dudas. Porque la muchacha no había contestado ni á uno ni á otro, ni aun con el socorrido «lo pensaré».

«No puedo contestaros, chicos—rió Julia, á pesar de la «seriedad» del momento—. Me parecís tan bien el uno como el otro. Me sois, y os lo habré demostrado seguramente muchas veces (ao sé si á eso lo llaman los amigos y las feas coqueterías), igualmente simpáticos. Admitiría un *flirt* con cualquiera de los dos, porque con los dos á un tiempo no ibais, á querer. Pero, la verdad, no sé por cuál decirme...

Y después de una pausa, en que tres ceños se fruncían pensativos:

—Se me ocurre una idea. Ahora se va á disputar el torneo de *boxe* amateur, que organiza el Casino á beneficio del Ropero económico. Inscribiros los dos, que tenéis scar-

tel, lo que será un magnífico atractivo del programa... El que venza será el preferido. Y vo estaré muy contenta por haber contribuido de esta manera á engrosar los productos destinados á un fin tan piadoso.

Los rivales aceptaron en el acto. Allí mismo se firmó, con un *shake-hand* muy sportivo y al mismo tiempo muy siglo XVIII, el sensacional encuentro. No hubiera tenido más solemnidad la conclusión de un match para el campeonato del mundo.



III

En el centro de la sala de fiestas se había erigido el improvisado ring. Era la tarde de las finales del torneo. El público de veraneantes llenaba el salón, donde, á pesar de estar abiertos los grandes ventanales sobre el mar, apenas se podía respirar. Olía á perfumes mareadores y á eufro-

ción. El público, sobreexcitado, esperaba con ansiedad el último encuentro, la final de la categoría de welters, que habían de disputarse Luis Fresneda y Juanito Ramales.

Por deseo expreso de los contendientes, se habían concertado condiciones de dureza digna de profesionales agueridos: diez rounds de tres minutos y guantes de seis onzas.

El speaker hizo la presentación protocolaria de los boxeadores, que fueron saludados con un clamoreo de entusiasmo. Y aparecieron sus cuerpos desnudos, atléticos, satinados de sol y de mar.

Quando el gongó sonó por última vez anunciando el final del combate, los dos rivales se abrazaron estrechamente en una espontánea y tácita demanda de recíproco perdón. Sus rostros presentaban tumefacciones espantosas; sangraban por boca y nariz, y tenían partidas las arcadas ciliarias.

Mareados de fatiga, bañados en sudor, con el pelo pegado á la frente, sonriendo automáticamente, se abrazaban.

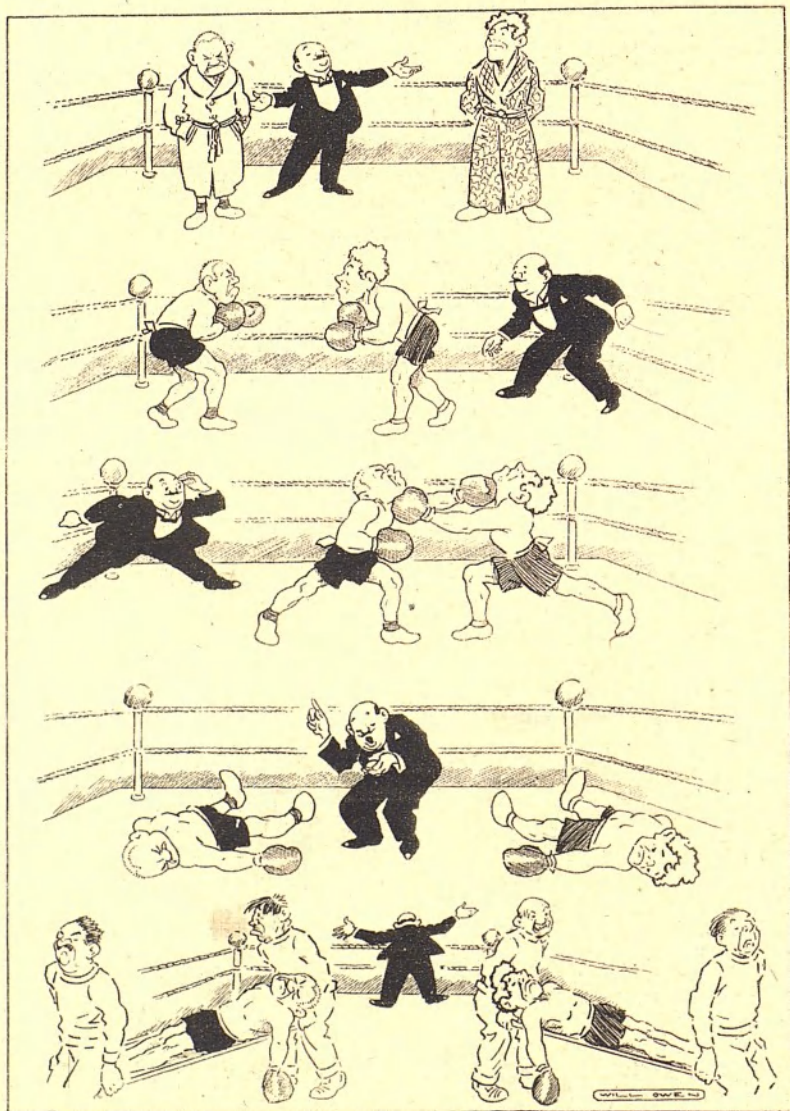
El público, que había seguido horrorizado las incidencias del descomunal combate, aplaudía con frenesí á los muchachos, que con tanto pundonor y coraje se habían batido.

Costó gran trabajo al speaker dominar la tempestad del bullicio para anunciar el resultado.

Al fin consiguió un remanso de silencio, se caló los lentes, requirió las hojas de punteo de los jueces y exclamó con voz tonante:

—¡Match nulo!

COSAS DEL BOXEO: UN MATCH NULO



Un knock-out absoluto

ANGELO

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 Landaluze.—Madrid

Distribuidor Región Sur:
Vicente de la Aceña.—Sevilla



PUBLICITAS

MADRID
GRAN VÍA. 13
SECCIÓN TÉCNICA



BARCELONA
RONDASAN PEDRO. 11
SECCIÓN TÉCNICA



Bicicleta elástica "SINTESI"

DE FABRICACIÓN NACIONAL.
PIDA CATALOGO AL

APARTADO 2. EIBAR

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

VALET

La Máquina de Afeitar
que afila sus propias
hojas ahorrando un
continuo gasto
por hojas
nuevas.



Precio de venta
desde Ptas. 6'75
hasta Ptas. 60

VENTAJAS PRINCIPALES:

- 1º Dispositivo suavizador que permite dar a la hoja en 10 segundos un filo finísimo sin tener que retirar la hoja de la máquina y sin necesitar ningún aparato afilador especial y costoso.
- 2º Merced a la calidad del acero las hojas pueden servir para 50 afeitados y más ahorrando un continuo gasto por hojas nuevas.
- 3º La limpieza es sumamente sencilla, no siendo necesario retirar la hoja ni desmontar o desmontar pieza alguna.

Agencia General
HASSINGER, S. A.
Balmes, 75 Barcelona

AutoStrop



COMPRE EL NÚMERO
CORRESPONDIENTE AL
PRESENTE MES

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

3 PESETAS
EJEMPLAR



Solicítense catálogos, que se remitirán gratis, mencionando esta Revista



ROLDAN

Camisería Encajes
Ropa blanca
Equipos para novias
Bordados
Canastillas

FUENCARRAL, 85

Teléfono 25-96 M.

MADRID

ALFONSO

FOTÓGRAFO

FUENCARRAL, 6

MADRID

100

**POR
ESOS MUNDOS**

MAGAZINE PARA TODOS

PAGINAS

PUBLICACIONES

DESDE

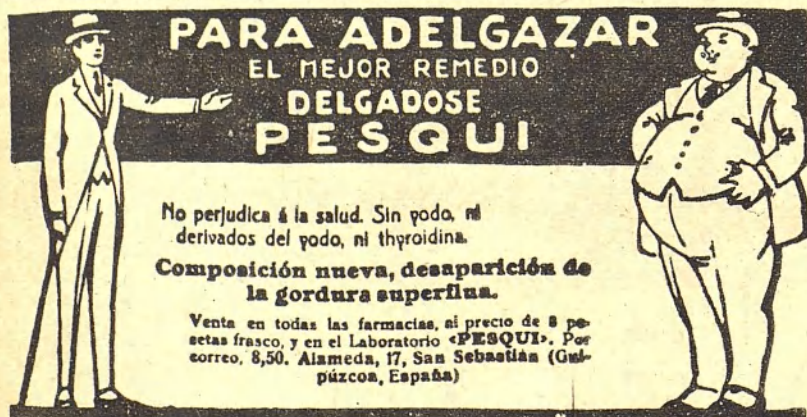
1º

DE ENERO

50

CENTIMOS

PRENSA GRAFICA



LE AGRADARÁ LEER LOS VIERNES
NUEVO MUNDO
50 CÉNTIMOS

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

"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 al 70
Despacho, Unión 21, Barcelona

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

Prensa Gráfica
Apartado 571
MADRID



HEMEROTECA
MUNICIPAL
MADRID

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»