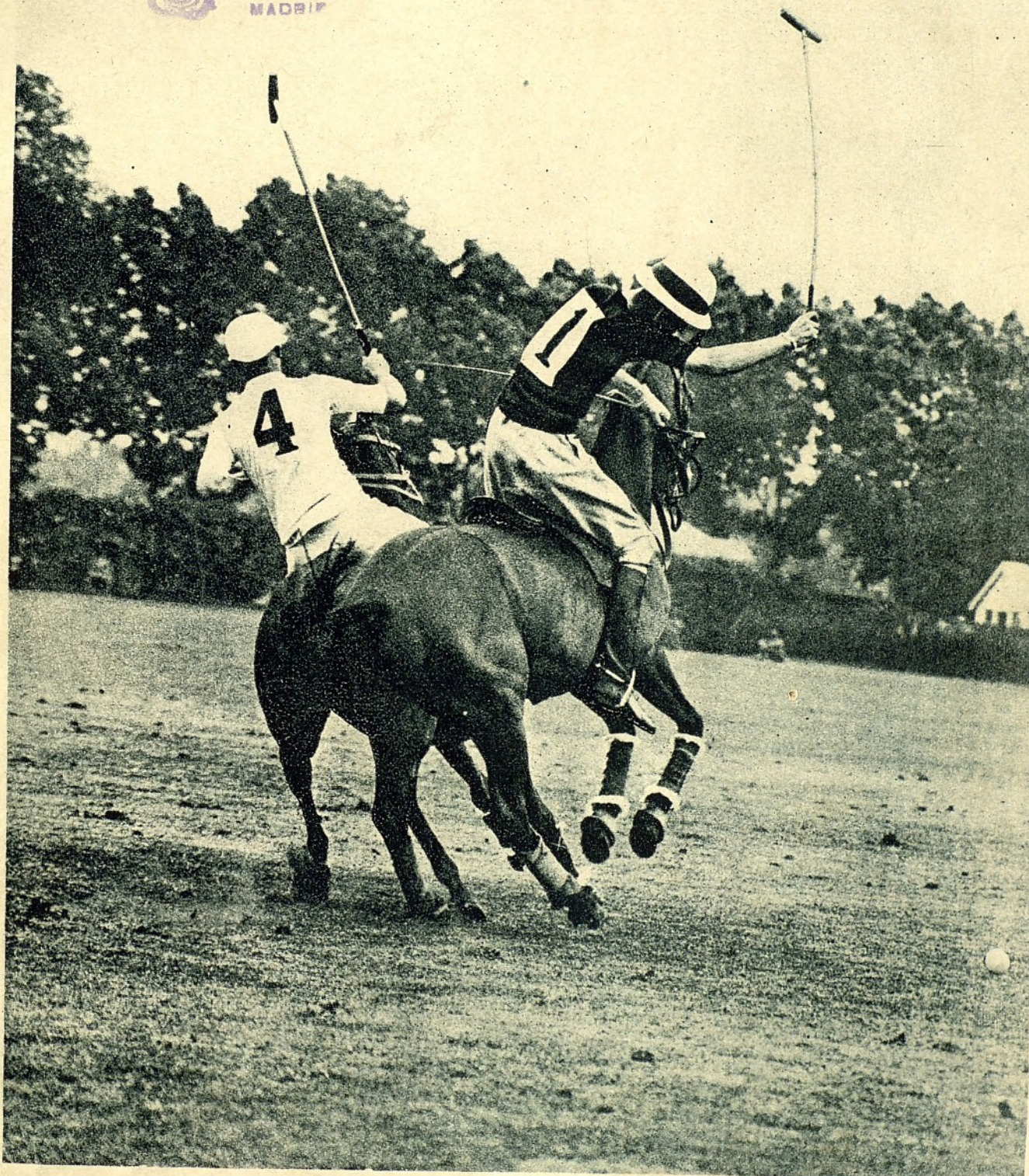


AIRE LIBRE

HEMEROTECA
MUNICIPAL
MADRID

28 JUL 1925



REVISTA
ILUSTRADA
DE DEPORTES

UNA REÑIDA JUGADA DE POLO PARA DISPUTAR
LA POSESION DE LA BOLA

Ayuntamiento de Madrid

PRECIO:
50 cts.

LAS REVISTAS PREFERIDAS

EN MODAS

ELEGANCIAS



EN LITERATURA,
ARTE, CIENCIA Y
CRÓNICA SOCIAL

La Esfera



EN NOVELAS
BREVES

La Novela Semanal



EN INFORMACIÓN
DE ACTUALIDAD

MUNDO GRAFICO



EN DEPORTES

AIRE LIBRE

REVISTA
DE
DEPORTES



Se admiten subscrip-
ciones en todas las
librerías del mundo

AIRE LIBRE

HEMEROTECA
MUNICIPAL
MADRID



REVISTA SEMANAL
□ DEPORTIVA □



AÑO III □ NÚM. 85
28 de Julio de 1925



SON actualmente las playas escenarios de gestos y actitudes de las bellas que, libres de prejuicios, hacen agradable el ejercicio, toman más tarde su baño tonificador, y luego gustan del té sobre la arena fina que la mar acaricia suavemente. Entre los sencillos deportes más en boga esta temporada en las playas norteamericanas, este del basket-

**EL DEPORTE
FEMENINO EN LA
TEMPORADA
ACTUAL POR LAS
PLAYAS DE MODA**

ball es seguramente el preferido. Lánzanse el balón las *girls* decididas, recógenlo ágilmente las otras jugadoras, y cuando la carrera y el esfuerzo han cansado los músculos, la blandura del mar acoge á las sportwomen, que en las olas crespas y espumosas hallan el marco que encuadra divinamente sus bellezas.

FOT. ORTIZ

Ayuntamiento de Madrid

ESTADÍSTICAS CURIOSAS.—UN AUTOMÓVIL ANFIBIO.—LOS MÁS FANTÁSTICOS RECORDS.—EL CÉLEBRE GRAN PREMIO DE INDIANÓPOLIS

HE aquí una interesante estadística que evidencia claramente el progreso que viene alcanzando el automovilismo en la República Argentina, por donde circulan actualmente unos 118.000 coches.

En el año 1900 se importaron 9 automóviles; 1901, 16; 1902, 28; 1903, 62; 1904, 129; 1905, 377; 1906, 712; 1907, 610; 1908, 495; 1909, 831; 1910, 1.581; 1911, 2.461; 1912, 4.281; 1913, 5.115; 1914, 2.185; 1915, 1.847; 1916, 5.929; 1917, 11.031; 1918, 5.926; 1919, 4.594; 1920, 13.938; 1921, 9.743; 1922, 15.979.

Durante el año 1923, hasta donde alcanza esta estadística, se importaron, en total, 30.070 unidades, de las cuales 730 llegaron procedentes de Europa, y 29.370 de Norteamérica.

En estas cantidades están incluidos los camiones, chasis, etc.

Y en España ¿qué entidad, si es que existe, es la encargada de la confección de esta clase de estadísticas?

En números anteriores publicamos la de los Estados Unidos; hoy lo hacemos de la Argentina, y tenemos en cartera la de otros países; pero quisiéramos también publicar la de España. Nos parece muy lógico.

Ahora que los más destacados ases del volante se disputan el primer puesto en el record de la velocidad, superando los 240 kilómetros por hora, merece recordar algo del pasado del automovilismo mundial.

Entre las pruebas de más resonancia que se corrieron en 1908, se registra el match Fiat-Napier, que se efectuó en el autódromo de Brooklands, con la asistencia de muchos miles de aficionados.



Dario Resta, uno de los pilotos más excepcionales, muerto a causa de un accidente en la pista de Brooklands

La lucha, cerrada en todo momento, llegó a emocionar al público; y el record que se estableció fué de 197 kilómetros y 300 metros por hora por la Fiat, y 196 kilómetros y 250 metros por la Napier.

Las máquinas que se construían en aquel entonces eran de muchas cilindradas, con motores de 90-100 HP. de fuerza.

Las altas revoluciones y baja cilindrada aun no habían abierto el camino a la ingeniería mecánica. Sin embargo, se habían tocado casi los 200 kilómetros por hora, lo que era un gran record, que todos los automovilistas recordarán con entusiasmo.

Un ingeniero italiano, Angel Fusetti, ha construido un automóvil que puede, á voluntad, correr en tierra firme ó navegar en el agua.

La transformación de este original vehículo anfíbio se hace automática y rápidamente, sin que el conductor tenga necesidad de bajar á tierra, y ni aun de detenerse ni parar el motor.

Para lograr esta facilidad, el inventor ha suprimido los ejes, substituyéndolos por una disposición especial, en virtud de la cual tan pronto como el vehículo entra en el río ó en el mar, el motor levanta las cuatro ruedas, que van á colocarse á cada lado del vehículo y por encima de la superficie líquida.

Además hay una hélice que desempeña el oficio de timón; protegida

por una cubierta, de donde sale en el momento conveniente, sirve no sólo para la dirección, sino también como órgano de propulsión, y entra de nuevo en su cubierta en las paradas.

El hidroautomóvil Fusetti efectuó sus experiencias, con pleno éxito, en las cercanías de Milán, en presencia del rey de Italia, y actualmente su constructor se ocupa en estudiar otros modelos, basados en el mismo principio, que respondan á las necesidades del turismo y del comercio.



Tommy Milton, uno de los drivers famosos que en el autódromo de Indianópolis fué víctima de accidente fatal

En los puertos, particularmente, los hidrocamiones prestarían importantes servicios; una vez cargados en la fábrica ó almacén, podrían dirigirse al muelle, y de allí irían á conducir las mercaderías á bordo de los buques, saliendo luego vacíos del agua para un nuevo viaje, economizando así tiempo y dinero.

Finalmente, donde escasean los puentes también están llamados á prestar grandes servicios estos hidroautomóviles.

Entre los últimos acontecimientos más importantes del mundo automovilista, es de anotar, seguramente con relieves propios, el magistral esfuerzo realizado por Francis Dávison y tres acompañantes, salvando, en el transcurso de dos meses, la distancia de San Pedro (Brasil) á Buenos Aires.

Las narraciones hechas por los audaces viajeros, así como los interesantes documentos gráficos que han conseguido, dan una idea, aunque no muy precisa, pero sí aproximada, de las peripecias atravesadas, salvando selvas impenetrables, donde el hombre aun no había hollado sobre una máquina...

Es, sin duda, este esfuerzo una prueba llamada á tener resonancia en el ambiente automovilista mundial, y las observaciones recogidas por los viajeros permitirán pensar, en un futuro, quizá no lejano, en la posibilidad de nuevas rutas de transporte entre aquellos países, contribuyendo así al intercambio más fácil y rápido entre los grandes Estados de América.

En Buenos Aires trabajan, aproximadamente, 18.000 chauffeurs, entre los de automóviles particulares, taxímetros, autobuses y camiones.

Las instituciones que estos obreros han organizado son cuatro, á saber: Centro Protección Chauffeurs, fundada el 30 de Mayo de 1906, que cuenta actualmente con 7.223 socios activos; Unión Chauffeurs, con 3.000 socios; Propietarios de Automóviles con Taxímetro, 1.200 socios; Cooperativa de Propietarios de Automóviles con Taxímetro, que cuenta unos 1.400 socios.



Joe Boyer, el último gran conductor que perdió la vida al volante en Indianópolis

Además existen otras Cooperativas formadas por chauffeurs, en las que se admiten socios de todas las profesiones.

La prueba automovilista que más llama la atención del mundo deportivo es, indiscutiblemente, la que se disputa todos los años en Indianópolis, la célebre capital del Estado de Indiana, en Norteamérica.

Los organizadores de aquella carrera trabajan todo el año para conseguir que no decaiga el éxito del Gran Premio de Indianópolis, y en verdad que hasta ahora van consiguiendo sus propósitos.

En velocidad, puede decirse que, exceptuando el nuevo autódromo de París, la pista de Indianópolis y la de Brooklands son las mejores del mundo para establecer y batir los más fantásticos records.

Volviendo sobre el Gran Premio de Indianópolis, el cual suelen presenciarse cien mil personas, recordaremos que en 1911 se fijó la distancia de la carrera en 804 kilómetros (500 millas), y que se batió el primer record sensacional recorriendo la distancia a un promedio de 120 kilómetros por hora; el americano Harroun ganó la carrera en 6 horas, 42 minutos y 8 segundos.

Y los records debían batirse después sin descanso. En 1912, Dawson bate el tiempo de Harroun, y marca 126 kilómetros por hora, de promedio, ganando la carrera en 6 h. 21 m.

En 1913 llega el francés Gouxje, y asombra a todo el mundo, triunfando magistralmente con un promedio de 128 kilómetros por hora.

Por primera vez, los europeos corrían en Indianópolis, y los empresarios del autódromo habían hecho una tal propaganda que los resultados prácticos dieron centenares de miles de dólares de beneficio.

El ejemplo del francés Gouxje debía producir efecto en el viejo mundo, puesto que al año siguiente, otro francés, Thomas, se presentaba en el Gran Premio de Indianópolis y ganaba, marcando un promedio de 132 kilómetros por hora.

Se había, pues, iniciado una época de triunfos para los europeos; y los americanos, por cierto, no veían con mucho agrado la repetición de estos triunfos.

Pero no les quedaba más que aceptar el hecho, y más porque en aquel entonces el viejo mundo había aceptado con entusiasmo aquel duelo automovilista y producía performances y hombres de positivo valor.

En 1915 es el italiano Ralf de Palma quien gana el Gran Premio, a un promedio de 144 kilómetros por hora, marcando un tiempo record de 5 h. 33 m.

Y siguen los triunfos europeos de hombres y de máquinas, porque en 1916 el italiano Resta gana la carrera a 135 kilómetros de promedio, y en 1917 es Wilcoux quien triunfa a 139 kilómetros por hora.

La serie de estos triunfos europeos se interrumpe en 1920 con el exploit del francoamericano Gastón Chevrolet, quien llega primero, en 5 h. 40 m., a 152 kilómetros por hora.

El año después es un joven de una nueva generación quien gana. Se trata de Milton, quien con Frontenac marca 144 kilómetros de promedio; y en 1922 es otro joven, Murphy, quien se afirma primero, con 151 kilómetros por hora.

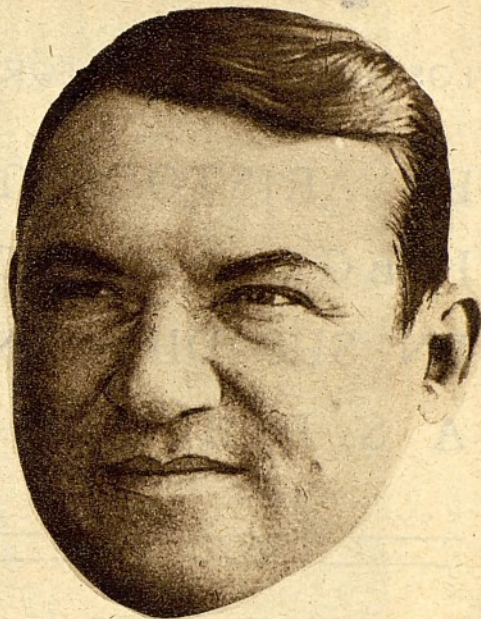
Después gana otra vez Murphy, y le sigue Boyer, llevando el promedio a 156 kilómetros por hora.

Indianópolis ha hecho ya, entre los ganadores de su Gran Premio, muchas víctimas: De Palma, Resta, Wilcoux, Chevrolet, Murphy, Milton y Boyer han pagado con su vida el triunfo del automovilismo.

Los nombres más famosos, como se ve, han desaparecido, víctimas de los records de la velocidad; pero Indianópolis sigue siendo la tentación de todos los ases del volante, que quieren contrastar sus prestigios en aquella célebre pista.

José RECIO DIAZ

Ayuntamiento de Madrid



Ascari, el piloto italiano que ha ganado recientemente el Gran Premio de Europa

EL ÚLTIMO TRIUNFO AUTOMOVILISTA DE ASCARI EN EL GRAN PREMIO DE EUROPA

La Prensa diaria publicó a su tiempo los detalles relacionados con el Gran Premio de Europa, corrido en Bélgica sobre el circuito de Spa, y el gran triunfo de Ascari.

Convertida la gran lucha en el duelo de las marcas francesa e italiana, Ascari resistió heroicamente en la brecha, mejorando constantemente su tiempo.

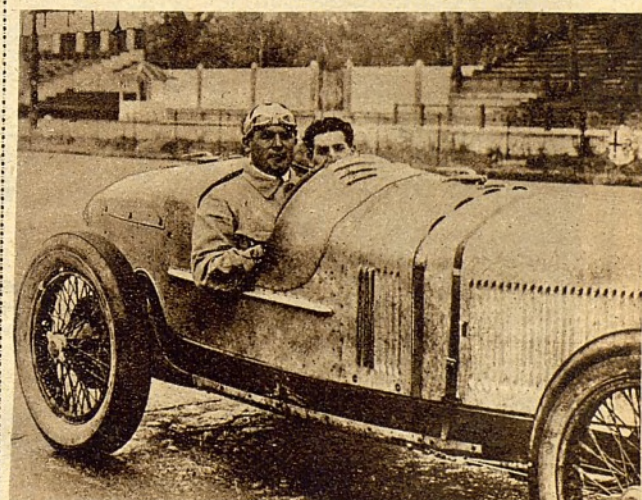
De los siete alineados en el instante de partir, a la tercera vuelta ya Benoist abandonó, y con él fué uno de los más temibles rivales.

Más tarde, Thomas, el extraordinario piloto, dejó también la lucha, y entonces, redoblado el esfuerzo de Ascari, al que la suerte parecía querer mimar, evitando todo accidente, logró batir el record de la vuelta más rápida al circuito, salvando el recorrido a la velocidad media de 129 kilómetros 500 metros por hora!

Difícilmente podía, pues, temer a su rival, si la guigne no venía en el último instante a echar por tierra el brillante esfuerzo.

Felizmente para el prodigioso Ascari, en las últimas vueltas el coche le respondió dócilmente, y al concluir los 804 kilómetros 400 metros del recorrido en 6 horas 43 minutos, podía ser saludado como el nuevo campeón continental.

Su hazaña era, además, algo extraordinario, porque Ascari había ganado el campeonato de Europa a la velocidad media de 120 por hora, que es correr...



Ascari y su piloto a bordo del «bólide» en que ganó el Gran Premio, momentos antes de comenzar la carrera

LOS DEPORTES PINTORESCOS

EL ARISTOCRÁTICO JUEGO DEL GOLF, EN SUS DIFERENTES A S P E C T O S

INDISCUTIBLEMENTE, Norteamérica es el país de las más originales innovaciones, y todos los días tenemos que registrar alguna novedad introducida en los deportes.

Esta que hoy se nos presenta en las fotografías que ilustran esta página, aun cuando carente de finalidad práctica, sí tiene el mérito de la originalidad y de lo pintoresco; cualidades ambas que, sabiamente aunadas en un conjunto



Sammy Before, campeón infantil de golf, en West Virginia, ejecuta su juego predilecto, montado á horcajadas en los hombros de un aficionado, con una caña que, por sus largas proporciones, hace aún más reducida su infantil estatura



La pelota, en su rodar inconsciente, se ha precipitado en las tranquilas aguas del lago, y este original pescador procura extraerla con el bichero largo y puntiagudo

armónico, sirven para recreo del espíritu y de sano estimulante para las facultades físicas.

Sammy Before, campeón infantil de golf en West Virginia, no conforme ya con los medios corrientes en ese aristocrático juego, ha ideado esa nueva forma que nos presenta en la foto, provisto para ello de una raqueta de tan largas proporciones, que hace resaltar aun más la pequenez de su estatura.

Y la pelota, en sus diferentes evoluciones, en su rodar vertiginoso, tal vez sintiéndose atraída—al fin mujer y coqueta—por los nenúfares del lago, se ha precipitado en aquellas tranquilas aguas, para ser extraída por Edward Jones, que en esta nueva y original pesca demuestra su larga práctica y su paciencia ilimitada.

Norteamérica, esa nación joven y fuerte, rica y entusiasta, con plétora de vida y de facultades, comprende que la moderna educación física requiere una nueva y atractiva forma de interpretar los deportes, que lo hagan agradables y prácticos, que instruyan y recreen el espíritu, que desarrollen los músculos é ilustren la inteligencia; y para llegar á estos resultados trata de moldear una generación de hombres viriles y robustos, sin descuidar por ello el cultivo de la hidalguía y de la caballerosidad.

Por esto aplaudimos sin reservas todas estas innovaciones que nos vienen de los Estados Unidos, porque retratan fielmente el carácter impulsivo y creador de sus juventudes, que siempre buscando el más allá, no cesan de buscar nuevas expansiones para su legítimo afán de recreo y de ejercicios saludables para el organismo.



**GRANADA, LA MORA, VISTA
DESDE EL PÁJARO HUMANO
Á MIL METROS DE ALTURA**

Vistas desde la altura, las ciudades parecen como uniformadas, muy semejantes unas á otras. Las agrupaciones de casas, las cintas blancas de las calles, las manchas verdes de los jardines, parecen las mismas en una y otra ciudad. Los cientos ó los miles de metros á que se ven las poblaciones, hacen perder á éstas su personalidad, al empuñecerlas tanto... Ved, como ejemplo, en esta fotografía, á Granada. ¿Quién reconocería la ciudad de la Alhambra en esas casas apiñadas? Y, sin embargo, es la misma, es la inmortal ciudad cuya estética inspiró á Canivet un admirable libro, y cuya belleza romántica inspiró á Zorrilla infinidad de estrofas. En la parte de ciudad que recoge la foto, se ven la Gran Vía y el Albaicín

FOT. PESA

LA GIMNASIA EN LOS PARQUES PÚBLICOS

DE Buenos Aires nos llega un admirable ejemplo, que no debiera caernos en saco roto. Nuestras autoridades concejiles podrían apuntarse un éxito si imitaran el ejemplo americano que vamos á referir. Contrastando con el aspecto de nuestros jardines, descuidados de arbolado, llenos de alambres erizados de pinchos, y con multitud de aguas estancadas, la Intendencia Municipal de Buenos Aires ha establecido —á título de ensayo— en todos los parques municipales cursos públicos y gratuitos de gimnasia. Apenas establecidos, están obteniendo un gran éxito, pues son muchas las personas que asisten á estas lecciones y muy considerable el número de niños que en ellos toman parte.

De este modo, los parques públicos ascienden de categoría, y no son únicamente lugares de mayor ó menor romanticismo, buenos modelos para que los literatos les utilicen para sus libros, sino que al elemento estético se une el práctico. El jardín debe ser, ante todo, un lugar de

también que dotarles de cuanto constituya vigorización física. A tal efecto, lo realizado en los jardines de Buenos Aires creemos que es convenientísimo. Hacer un elogio de la gimnasia nos parece como tratar de descubrir el Mediterráneo. En el ánimo de todo el mundo están las ventajas que producen una buena gimnasia, practicada con sujeción á determinados movimientos y sin exceso. Profesores de gimnasia, dirigiendo clases al aire libre, sería utilísimo en los parques, y además colaborador eficaz de esa estética, que parece ser la única preocupación que preside los jardines.

Nuestros gimnasios adolecen de un inconveniente gravísimo: el practicarse en lugares cerrados. La mayoría están instalados en salas cuya ventilación es deficiente, y hasta la luz del sol se recata de visitarlos. Algunos—ocurre en casi todos los casinos—están relegados á los sótanos. En esas estancias húmedas y sombrías se colocan las poleas, las



Un grupo de niñas practicando ejercicios de lanzamiento de balones en un parque público bonaerense

tonificación para los pulmones, tan castigados dentro del polígono de las ciudades, en donde el aire se encuentra cargado, en donde los horizontes están cerradísimo con altas y cercanas casas y el humo de las fábricas pone un denso toldo. El jardín y los grandes parques son los ventiladores de la ciudad; en ellos, todos esos seres cuya situación económica no les permite realizar frecuentes excursiones ni viajes, encuentran la confortación para el organismo.

Pero para ello es preciso que los parques públicos se hallen atendidos con las debidas precauciones necesarias para la salubridad. Dejarlos en manos de jardineros, cuya única misión se reduce á engalanarlos con simétricos y recortados macizos, con algún que otro quiosco japonés ó montaña rusa, no es suficiente. Es preciso que rija una presidencia médica. Es como si en una casa de baños sólo se preocupara la dirección de la hermosura de las pilas, de la limpieza de los espejos, del funcionamiento de los grifos. Además de todo eso, hay que purificar el ambiente, desinfectar los cuartos de baños y preocuparse, en fin, de todo aquello que se relacione directamente con el fin primordial del establecimiento.

La mayoría de nuestros parques carecen de esta garantía higiénica. No suelen tener evacuatorios, pero sí tapias. El sentido estético les llena de cuestas, con lo cual los paseos resultan fatigosos. El agua de los estanques tienen ese tinte verdoso que invita á echar á correr. Los empleados de la limpieza amontonan la basura en los andenes de los paseos. Los mosquitos invaden el parque. En resumen, que cuanto se refiere á salubridad está descuidadísimo.

El remediarlo creemos que no sea empresa difícil. Y, en cambio, sí muy meritoria. Pero no sólo, claro es, debe la tutela de los ayuntamientos velar por el estado higiénico de los parques públicos, sino que hay

paralelas, las cuerdas y las anillas, siendo, más que clases de higiene, fomento de ejercicios de circo.

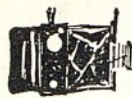
Trasladarlos de esos lugares á los parques públicos habría de ser una gran cosa, y pronto se apreciarían beneficiosos resultados.

Y en cuanto á la exornación, á ese sentido estético, ¿qué atributo más bello que el simpático espectáculo de presenciar grupos de niños y de personas mayores ejecutando, entre las frondas, armónicos movimientos, de clásico ritmo? ¡Bello espectáculo, en el que la gracia y la elasticidad recordarian lejanas épocas, cuyo espíritu nos quedó legado en la estatuaría griega, en esas admirables estatuas fieles reveladoras de cuerpos pléticos de desarrollo!

La voluntad individual, tan poco dada, por otra parte, á sujetarse á imperativos que obligan á acudir á determinadas salas gimnásticas y en determinadas horas, se sometería de mejor grado á esta enseñanza revestida de recreo. Muchas personas que ahora para nada se acuerdan de la gimnasia, acuciadas por el ejemplo, la practicarían. Y para los niños tendrían los parques un nuevo y prodigioso hechizo, que al par que les beneficiaría, les divertiría mucho más que saltar por los bancos, trepar á los árboles y matar pájaros.

Todo esto que apuntamos son los comentarios de un profano. Nos limitamos á ser resonadores de la admirable disposición argentina, y lo trasladamos, para que ellos lo estudien y lo prepongan, á las personas capacitadas, á los médicos, en especialidad al ilustre doctor nuestro admirado y querido amigo César Juarros, cuya inteligencia tanto está laborando por la reglamentación y purificación del deporte.

José CASTELLON



*Informaciones gráficas de
Cive Libre*

EL GRAN PREMIO DEL AUTOMÓVIL CLUB DE FRANCIA



Benoît, el Rey de la Velocidad, en el autódromo de Linas-Monthlery

LA gran semana de automovilismo francesa ha culminado con el premio de la vertiginosidad, donde los bólidos se han lanzado á fantásticas velocidades ante la emoción de la muchedumbre que había acudido, numerosísima, por fin, á la llamada de los organizadores de los grandes premios del A. C. F. El triunfo final, la decisiva victoria que otorga esa soberanía que nosotros concedemos de rey de la vertiginosidad, fué ganado por Benoît, que hizo una velocidad de mas de 112 kilómetros á la hora.

FOT. GASPAR



Aspecto general de la meta de salida, momentos antes de partir los pilotos que se disputaron el Gran Premio de motocicletas, en la pista del autódromo de Linas-Monthlery

LAS PRUEBAS INTERNACIONALES DEL AUTÓDROMO DE LINAS-MONTHLERY

Con los grandes premios del Automóvil Club de Francia y la Unión Motociclista Francesa, se ha inaugurado la semana de carreras de la pista parisina

No se han puesto de acuerdo los organizadores de los grandes premios de motos y turismo del Automóvil Club de Francia á propósito del insuceso espectacular de las recientes pruebas con que se ha inaugurado oficialmente el autódromo y la pista de carreras aneja de Linas Monthlery.

Lo cierto es que si los éxitos deportivos han coronado una larga labor de esfuerzos, el gran público no se ha sentido atraído por los pro-

gramas que se referían al pequeño motor ni tampoco por lo que hace á los grandes coches de turismo.

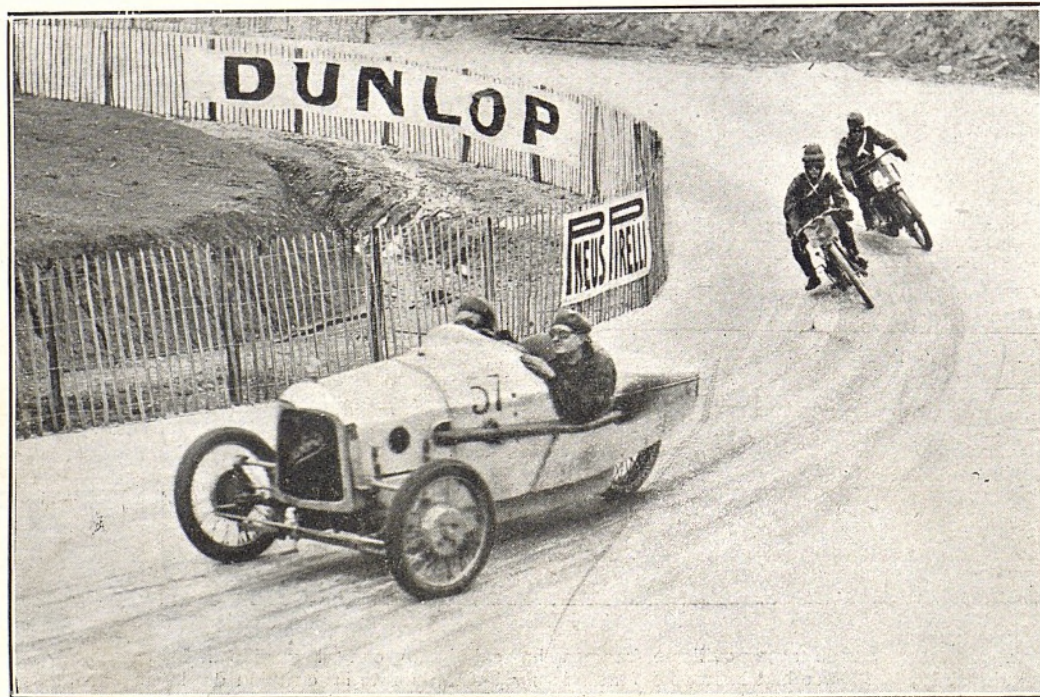
Son tantas y tan varias las razones que se aducen, que por fuerza se pierde entre ellas el que quiere llegar á averiguar la verdadera causa. A lo que parece, han sido los medios de acceso al autódromo caros, incómodos y relativamente largos desde París, los que en primer término han alegado los espectadores de Monthlery.

Posiblemente los precios exagerados influyeron indudablemente en la general ausencia, y hasta la falta de publicidad extraordinaria, sugestivo, al estilo moderno, coadyuvaron al desastre económico de que se lamentan los franceses, y que las fotografías proclaman de un modo harto elocuente.

Consecuencia de todo ello es que el Automóvil Club de Francia ha dado un mal paso del que sólo el Gran Premio de Velocidad (del que aún no tenemos noticia al escribir estas líneas) podría salvarle. Está fuera de toda duda que estas pruebas internacionales de significación mundial, dotadas de grandes premios, y con la exigencia de unos gastos de organización cuantiosísimos, no tienen bastante con el éxito deportivo por muy lisonjero que él sea, como en el caso presente. Hace falta indispensablemente la cooperación de grandes masas de público para que si no los programas del momento, se puedan salvar los venideros.

Y eso es lo que tememos nosotros en este caso de la gran semana automovilista francesa de Linas-Monthlery, que, pese á los resultados deportivos, esté comprometida ya la organización de grandes pruebas, cuyos *metteurs* habrán sentido un gran temor de ir en veces sucesivas á una verdadera bancarrota.

Con la apertura del autódromo para la gran semana automovilista, ha coinci-



Un momento de lucha entre un cyclecar y dos motoristas, en una de las curvas más pronunciadas de la pista aneja al autódromo

Ayuntamiento de Madrid



Los corredores de motos, momentos después de la salida, pasando en rapidísimo grupo por delante de las desiertas tribunas de Monthlery

dido la inauguración de la pista de carreras aneja al autódromo. Parte del viraje del Este y tiene una extensión de 12 kilómetros 500 metros.

Su recorrido sinuoso ofrece veinticinco virajes, de los cuales doce por lo menos pueden calificarse de extraordinariamente difíciles y seis de entre ellos, peligrosísimos.

Uno de los ángulos de esta pista tuerce precisamente delante de las tribunas, y el otro frente á ellas, en el lado opuesto.

El piso, en general, es magnífico, y no ofrece oscilaciones para los coches por el cuidado especial con que ha sido construido. De ello se han

dado cuenta todos los pilotos durante los entrenamientos y en plena carrera, afirmando más tarde que no hay en Europa una pista que mejore la excelente cinta de Linas-Monthlery.

Fáltanos espacio en, una revista esencialmente gráfica, para dar una detallada información á nuestros lectores de lo que han sido estas carreras desde el punto de vista deportivo, que es el que nos importa.

Nos limitaremos, por tanto, á puntualizar brevemente los resultados de cada categoría con algunos datos de importancia.

El Gran Premio de Motocicletas y Cyclecars, comprendí seis categorías: motos hasta 175 c. c.; motos hasta 250 c. c.; motos hasta 350 c. c.; motos hasta 500 c. c.; cyclecars hasta 500 c. c.; y cyclecars hasta 750 c. c.

Cada una de estas categorías tenía, respectivamente, un recorrido que hacer: motos hasta 175 c. c., veinte vueltas al autódromo, ó sea en total 250 kilómetros; motos de 250 c. c., 24 vueltas, ó sea 300 kilómetros; motos 350 c. c., 28 vueltas, 350 kilómetros; motos hasta 500 c. c., 32 vueltas, ó sea 400 kilómetros.

Los cyclecars de dos plazas hasta 500 c. c. tenían que dar 24 vueltas, ó sea 300 kilómetros, y los de hasta 750 c. c., 28 vueltas, con un recorrido de 350 kilómetros.

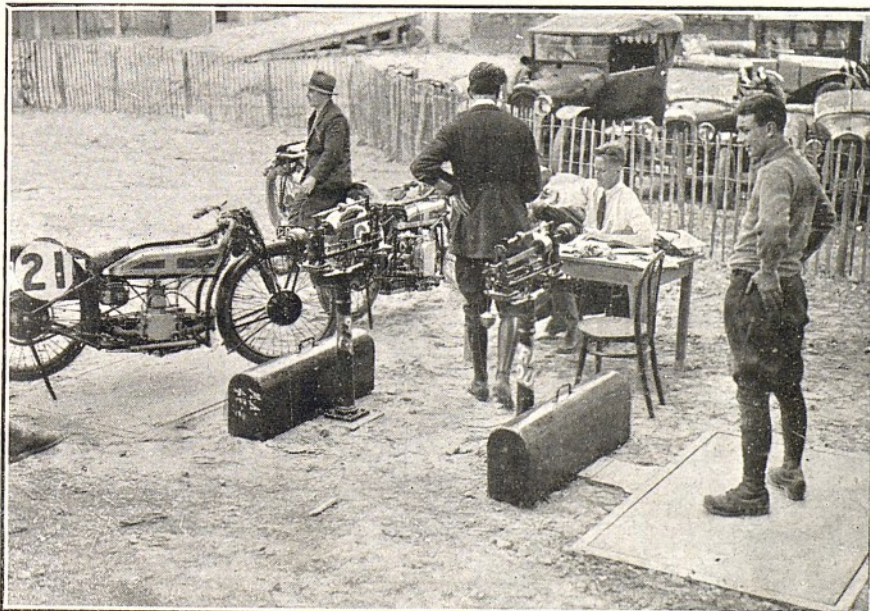
La clasificación oficial de las categorías dió los siguientes resultados:

MOTOS 175 CMC.

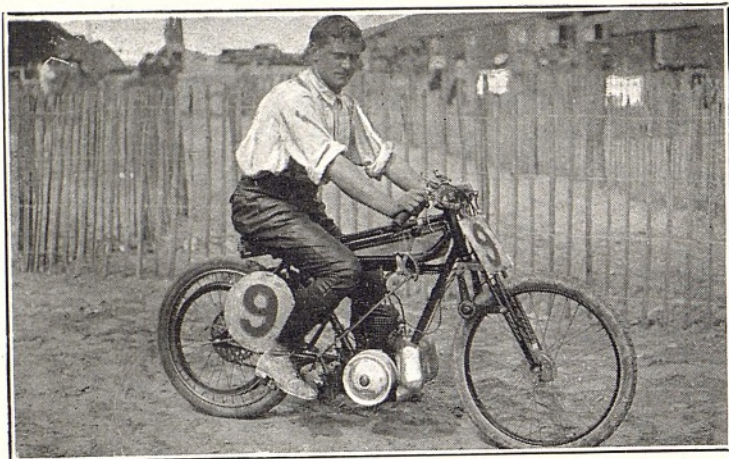
- 1, SOURDOT (Monet-Goyon).. 3 h. 16 m. 52 s.
(D.: 250 k.; m.: 76 k. 080)
- 2, DOTSON (Dot).. 3 h. 18 m. 14 s.
- 3, DRUZ (Dollar).. 3 h. 40 m. 17 s.
- 4, PERROTIN (Terrot). 3 h. 57 m. 46 s.
- 5, LAMBERT (Dollar). 4 h. 26 m. 5 s.

MOTOS 250 CMC.

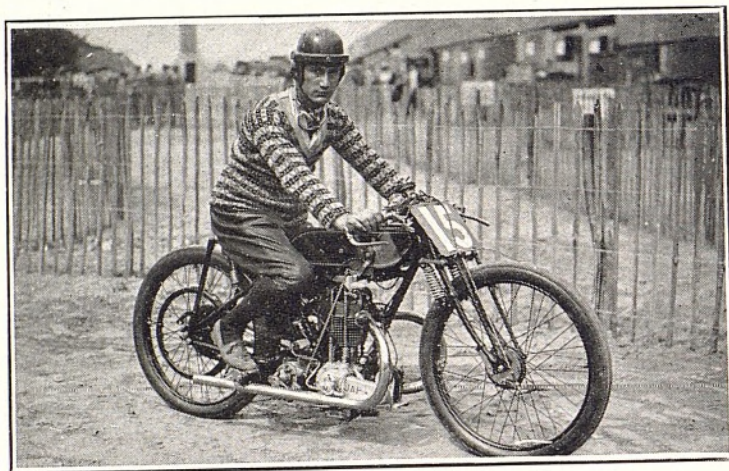
- 1, ROLLAND (Terrot). 3 h. 40 m. 4 s.
(D.: 300 k.; m.: 81 k. 780)
- 2, PIERRE (D. F. R.). 3 h. 40 m. 25 s. 3/5
- 3, CRACREE (New-Imperial)..... 3 h. 49 m. 35 s. 2/5
- 4, HARDING (Harding-Bradshaw)..... 4 h. 6 m. 30 s. 1/5
- 5, DURAND (Terrot). 4 h. 24 m. 53 s. 3/5



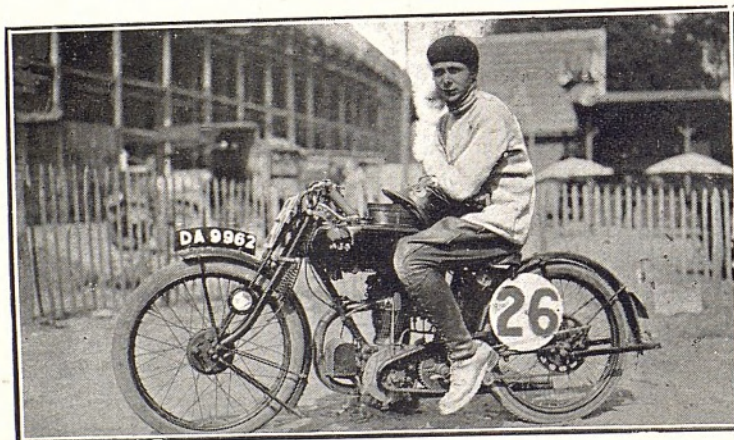
Aspecto del pesaje, por donde han de pasar motocicletas y coches antes de salir á la pista



Sourdout, el vencedor de las motos hasta 175 c. c.



Rolland, ganador de la clasificación hasta 250 c. c.



Stevens, el primero de las motocicletas hasta 350 c. c.



Simpson, vencedor de las motos de 500 c. c.

LOS CORREDORES TRIUNFANTES DEL GRAN PREMIO DE MOTOS Y AUTOCICLOS

MOTOS 350 CMC.

1, STEVENS (A. J. S.)	3 h. 47 m. 41 s. 4/5
(D.: 350 k.; m.: 92 k. 040)	
2, HOLLOWELL (A. J. S.)	3 h. 54 m. 51 s. 3/5
3, AUSTICE (Douglas)	4 h. 0 m. 34 s. 1/5
4, LONGMAN (A. J. S.)	4 h. 3 m. 22 s. 2/5
5, MARC (Alcyon)	4 h. 7 m. 30 s. 1/5
6, HATTON (Douglas)	4 h. 32 m. 54 s. 1/5

MOTOS 500 CMC.

1, SIMPSON (A. J. S.)	3 h. 56 m. 42 s. 3/5
(D.: 400 k.; m.: 101 k. 220)	
2, CRAIG (Norton)	4 h. 3 m. 26 s. 2/5
3, WALLEY (Douglas)	4 h. 26 m. 26 s. 3/5
4, KARNER (Sunbeam)	4 h. 27 m. 1 s. 4/5
5, GREMAUD (Peugeot)	4 h. 49 m. 27 s. 1/5

CYCLOCARS 500 CMC.

1, <i>ex oequo</i> : VIOLET (Sima-Violet) et DORE (Sima-Violet)	3 h. 55 m. 26 s. 3/5
(D.: 300 k.; m.: 76 k. 560)	

CYCLOCARS 750 CMC.

1, SANDFORD (Sandford)	4 h. 44 m. 9 s.
(D.: 350 k.; m. 73 k. 920)	

El tiempo espléndido hizo más lamentable la ausencia del gran público; pero el escaso que asistió pudo comprobar una organización perfecta..., menos por lo que respecta al *affichage*, que tuvo algunos reparos que pudieron conducir a error.

Espectáculo grandioso, impresionante, el de la salida en grupo de todos los participantes: cuarenta y cuatro motocicletas y cuatro ciclecars, partiendo ruidosos en el mismo instante (mediodía exacto) de delante de las tribunas donde se había reunido el escaso contingente de aficionados que acudieron al primer acto de la representación motorista y automovilista del autódromo de Linas-Monthlery.

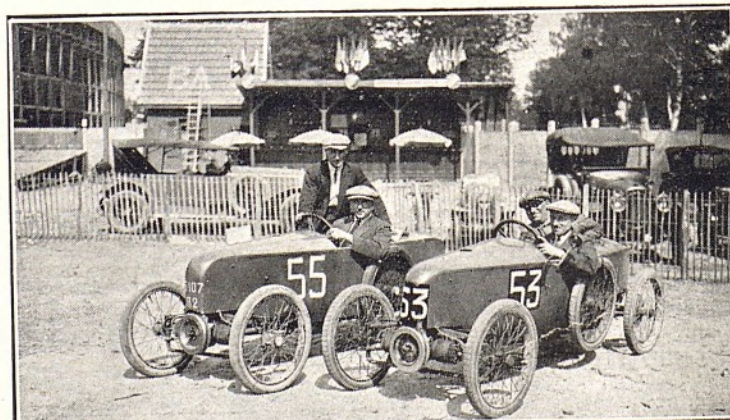
COMENTARIOS Á PROPOSITO DE LOS GRANDES PREMIOS DE MOTOS Y DE TURISMO

Al aparecer los grandes coches de turismo en la pista, á remolque de los autos-orugas, algunos espectadores, con la familiaridad que da el raro número, se han preguntado si iban á la meta ya heridos, cuando necesitaban esa lenta tracción.

Estos aficionados han recibido la lección de los perfectamente enterados, que les han impuesto de las condiciones reglamentarias del Gran Premio, entre las cuales esta de alinearse todos los de cada categoría con la cantidad exacta de esencia, es una de las más importantes, y por ello acuden á la pista sin usar de sus propios medios.

Mas, ¡ay!, que todas las precauciones son inútiles, porque, á pesar del encierro, cuando, alineados los coches, el juez da la señal de salida, hay uno que se queda *cojo*: una de las ruedas se le *aplastó*, y el piloto, que se iba á beber los vientos, tiene que sacar la bomba y, sin ayuda alguna, ponerse á hinchar.

Lo mismo que un *taxi* madrileño que se pinchara en la subida de la Cuesta con una carga de juerguistas...



Los vencedores de los ciclecars de la categoría de 500 c. c.

LOS PILOTOS VENCEDORES DEL GRAN PREMIO DE TURISMO

El altavoz, en el extremo de la tribuna, tiene sus bocinas dirigidas en todos sentidos, y sus gritos, cuando las carreras languidecen al llegar á la décima hora, parecen más bien la voz de centinela: ¡alerta!

Boillot, el piloto vencedor, dirige esta vez un coche que nuestros lectores verán fotografiado en estas planas.

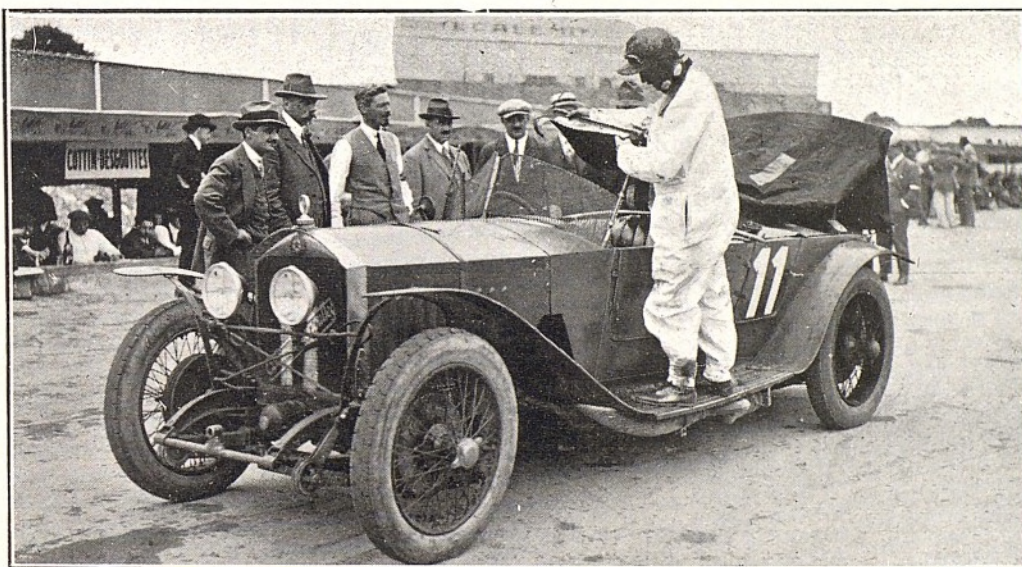
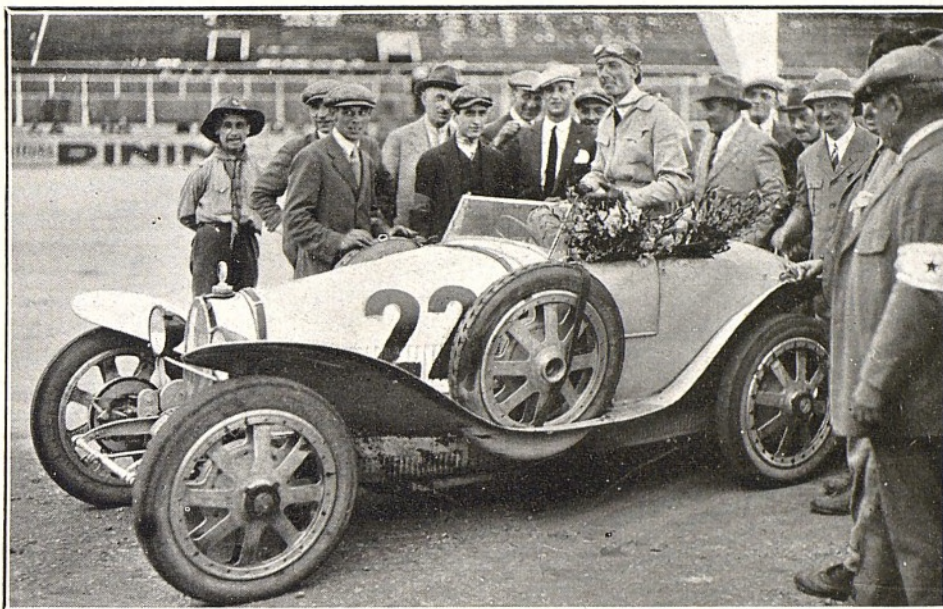
Algunos otros corredores han salido á la pista conduciendo autos de formas raras, de aspectos extraños...

Viéndoles rodar, es indispensable pensar en los submarinos, que hubieran venido á Monthlery para tomar parte en esta guerra contra el cronómetro, que, sin embargo, no ha pasado todavía de los 85 kilómetros por hora de velocidad media.

Ya sólo los bólidos pueden indemnizarnos de estas jornadas poco brillantes.

Constantini y Boillot, los héroes de las categorías respectivas, son abrazados, llevados en triunfo, vitoreados, cubiertos de flores...

A mí, el cortejo, cuando pasa cerca de mi lado, me recuerda un instante el de nuestros coletudos astros. Sólo que falta la puerta grande y hay un



Lacharnay, el vencedor de la categoría de tres litros, detenido en el aprovisionamiento un instante para demostrar al Jurado la practicabilidad de su capota

Al terminar la carrera, Constantini es felicitado calurosamente por su triunfo y recibe varios ramos de flores como homenaje

olor á carburante quemado que hace algunos instantes irrespirable la atmósfera y aleja toda sospecha de la estocada gloriosa.

Pasan los vencedores del Gran Premio de Turismo.

Los comentarios pretenden justificar las derrotas, los abandonos; como ensalzan los triunfos.

Nosotros seguimos esperando el

desquite, que sólo puede llegar con el día inmediato de los bólidos...

EL GRAN PREMIO DE VELOCIDAD

PARIS 26.—Se ha celebrado en Monthlery el Gran Premio de velocidad con asistencia de enorme público, presidido por el presidente de la República.

Ha vencido Benoit, que ha hecho la carrera á 112 kilómetros de media por hora, seguido de Wagner, Massetti, Constantini, Goux, los hermanos Vizcaya y Foresti.

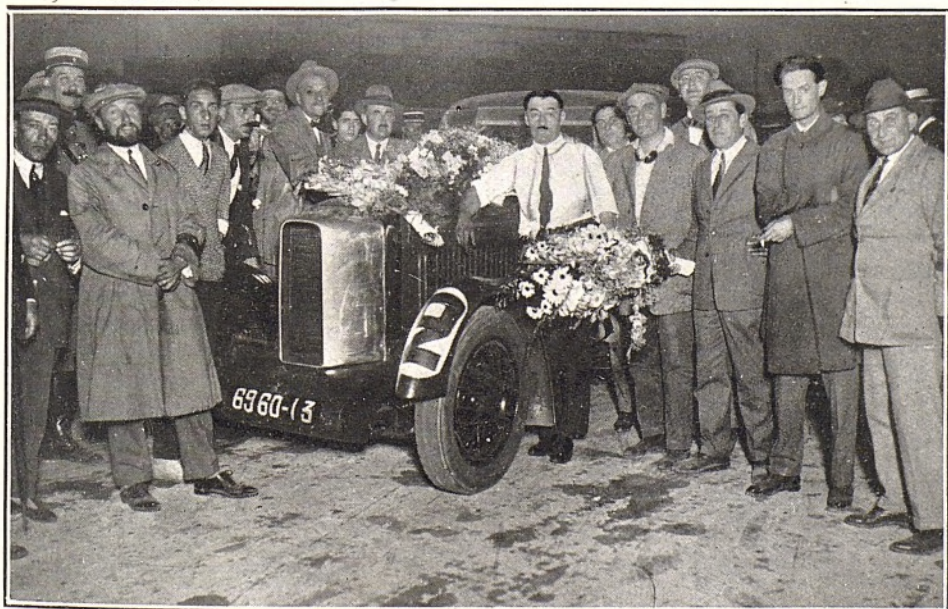
Marchando Ascari en cabeza, se le ha despedido el coche. Después de dar una tremenda voltereta, ha quedado aprisionado debajo, falleciendo poco después, á consecuencia de las graves heridas recibidas.

La marca italiana ha abandonado la carrera poco después en señal de duelo.

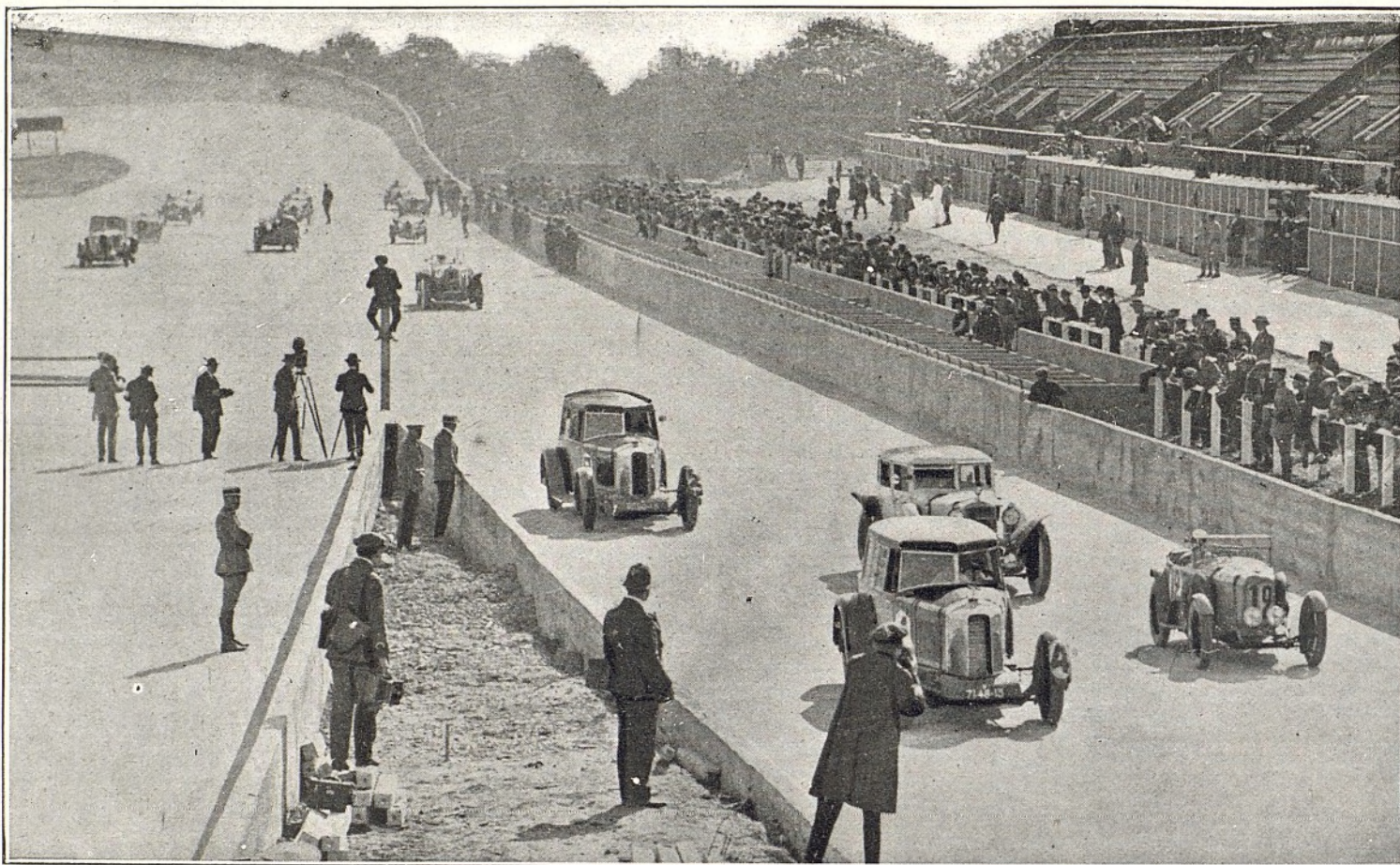
En nuestro próximo número hallarán los lectores una amplia y documentada información gráfica y literaria, con las incidencias del Gran Premio del Automóvil Club de Francia.

ALVARO REAL

Paris y Julio.



Boillot, el extraordinario vencedor de los coches de turismo de cinco litros, recibido en triunfo al concluir su jornada de 1.050 kilómetros á 80 kilómetros de media horaria



Aspecto de la meta de salida en el momento de partir los grandes coches para correr el Gran Premio de Turismo, en el autódromo de Linas Monthlery

RUDAS BATALLAS AUTOMOVILISTAS, NOTABLES "PERFORMANCES" Y LA CONTINUADA AUSENCIA DEL GRAN PÚBLICO, FUERON LA CARACTERÍSTICA DEL GRAN PREMIO DE TURISMO EN EL AUTÓDROMO DE MONTHLERY

La jornada del Gran Premio de turismo no contó con una mayor asistencia que la de motocicletas.

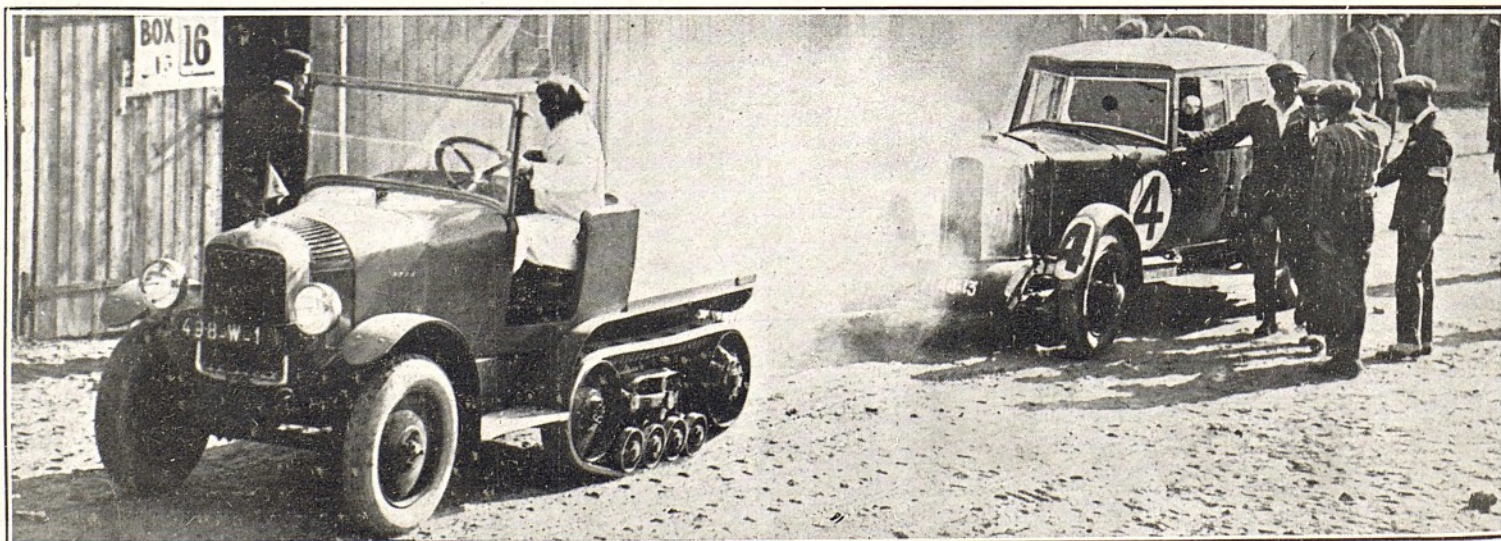
Fué deportivamente un éxito remarcable, y los escasos espectadores pudieron gozar de una lucha en determinados momentos emocionante.

Tres eran las categorías que aceptaban los organizadores, clasificadas hasta 1.500 c. c., debiendo dar 76 vueltas á la pista, ó sean 950 kilóme-

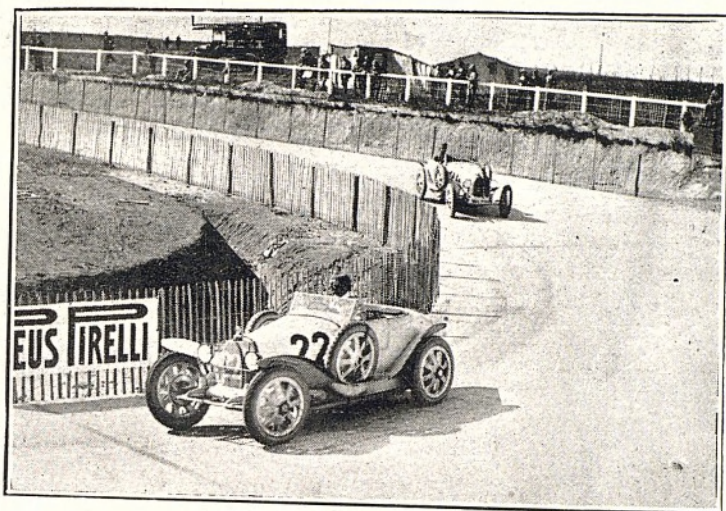
tros, para los cuales iban los coches autorizados para consumir hasta 114 litros de esencia (doce para cada cien).

La segunda categoría, 3 litros, hasta 1.500 c. c., debían dar 80 vueltas, ó sean 1.000 kilómetros, con cuatro pasajeros ó su equivalencia en peso, y 180 litros de esencia.

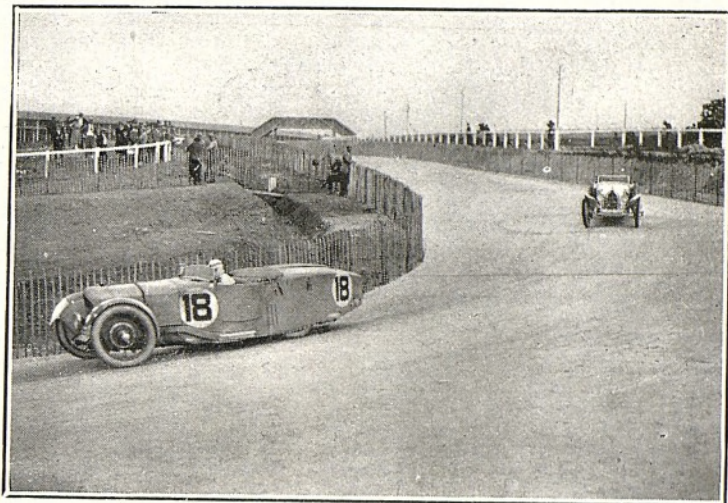
Por último, categoría de 3 á 5 litros, debiendo dar 84 vueltas



Los coches que, perfectamente aprovisionados, durmieron en los «boxes», son transportados hasta la meta á remolque de los pequeños autos-orugas



Del Gran Premio de Turismo. El extraño coche de Bocchi, seguido muy de cerca por P. de Vizcaya



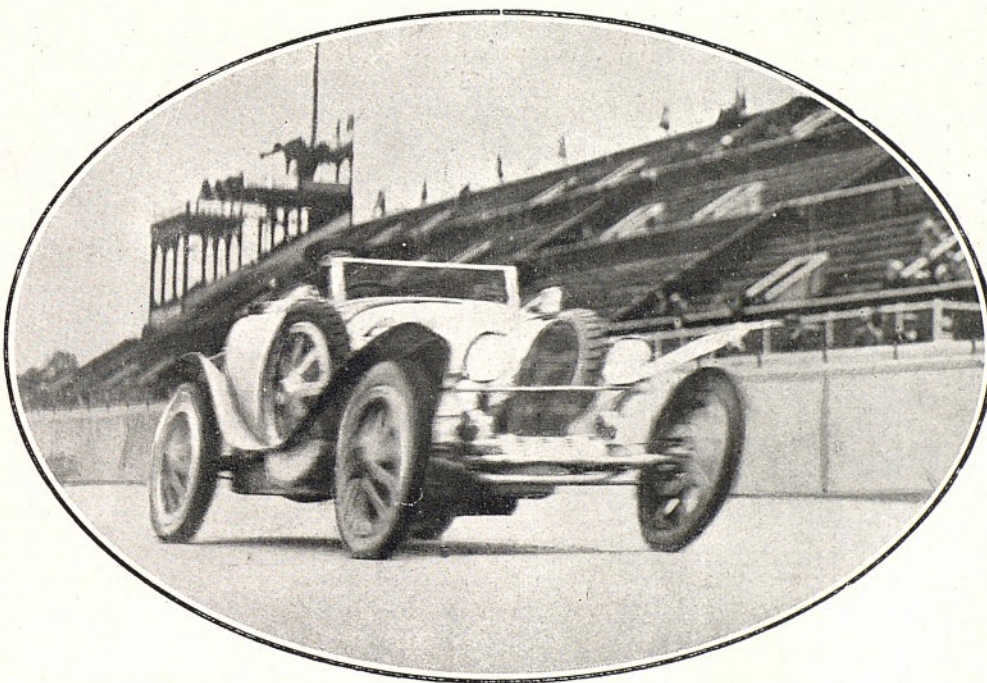
Constantini, el vencedor de la categoría de 1.500 c. c. turismo, perseguido por Foresti

con 1.050 kilómetros de recorrido, seis pasajeros ó su equivalencia, y 231 litros de esencia.

Muy disputadas las categorías primera y tercera, fué aquélla la que proporcionó los momentos de más intensa emoción.

Los resultados definitivos son muy interesantes y acusan un verdadero alarde para los coches de turismo ultra-rápidos, como para los pesados vehículos capaces hasta para seis pasajeros, completamente equipados de salvabarros, faros, etcétera, y que han hecho velocidades medias muy aceptables.

En la categoría hasta 1.500 c. c., hizo un magnífico recorrido el triunfador Constantini, quien invirtió en los 950 kilóme-



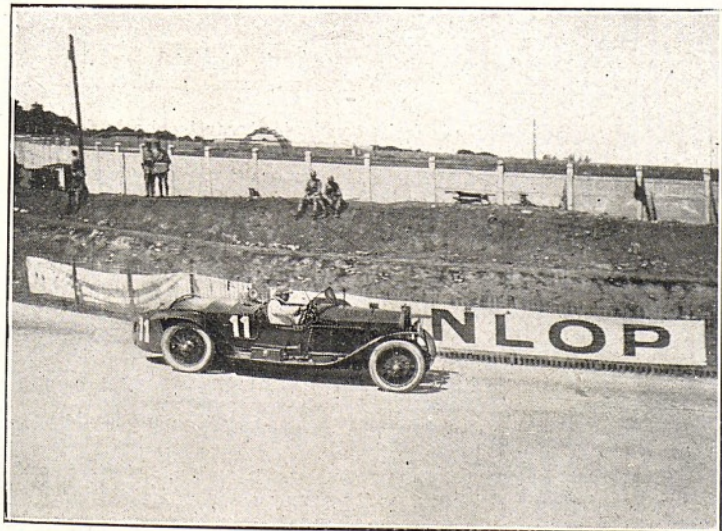
Constantini, el piloto vencedor, pasando ante las tribunas como una centella

tros, 11 h. 12 m. 7 segundos $\frac{2}{5}$, á una media de 84 kilómetros 780 metros.

Tras él fué segundo Pedro de Vizcaya, en 11 h. 21 m. 11 s. $\frac{1}{5}$; 3.º, Foresti; 4.º, Goux y 5.º, Le Du.

En la categoría de 3 litros, coches para cuatro pasajeros, venció Lacharnay, que hizo los 1.000 kilómetros en 11 horas 40 m. 40 s., á una media de 85 kilómetros 680 metros. Detrás, fueron segundo y tercero, Colás y Delaunay, respectivamente.

La categoría de los pesados, hasta 5 litros, dió ocasión á Boillot, el experto corredor, para un magnífico triunfo, salvando los 1.050 kilómetros en 12 h. 12 m. 39 s., á una media de 86 kilómetros 040 metros por hora.



Lacharnay, el triunfador de la categoría de los tres litros, lanzado en una recta



Boillot, el piloto francés vencedor de su categoría, en un viraje difícilísimo

Ayuntamiento de Madrid

FOTS. FERMA

DEPORTISMO INTERNACIONAL

El calvario ciclista de la vuelta á Francia termina, como en 1924, con la victoria de Bottecchia. Los campeonatos de Inglaterra, pequeños juegos olímpicos.—Paavo Nurmi decorado.—La travesía del Paso de Calais á nado. El fracaso de miss Harrisson y los preparativos de los demás concurrentes.—La Copa Davis.—El nuevo record de salto con pértiga.—Dice Tex Rickard...

EL CALVARIO CICLISTA DE LA VUELTA Á FRANCIA TERMINA, COMO EN 1924, CON LA VICTORIA DE BOTTECCHIA

EL calvario ciclista de la Vuelta á Francia ha terminado. Como en 1924, el vencedor ha sido Bottecchia, el albañil italiano que sólo corre para ganar dinero y para asegurarse, en su pueblo, la posesión de unas cuantas fincas y una vejez tranquila.

Bottecchia tuvo como rivales á Benoit y á Frantz. Los demás, incluso el obstinado Martin, ganador de tres etapas, no contaban. Benoit, que constituyó una amenaza seria durante la primera parte de la carrera, quedó eliminado, como ganador probable, en las etapas de los Pirineos. El duelo prosiguió, implacable, entre Bottecchia y Frantz. Ganó Bottecchia por una diferencia de poco más de una hora en el recorrido total, y Frantz sólo consiguió el cuarto lugar en la clasificación. Pero hubo un corredor, Lucien Buysse, clasificado segundo, que pudo ganar la carrera y vencer á Bottecchia. Hizo precisamente todo lo contrario. Ayudó al italiano, le alentó y le entrenó cuanto pudo sin faltar al reglamento. ¿Por qué?... Porque formando parte del equipo Automoto-Hutchinson á que pertenecía el leader, había recibido de la «casa» una orden y la cumplía...

¿Deporte?... ¡Nada de eso!... Comercio... Réclame... Publicidad. Esto es el famoso Tour de Francia, como eso vienen á ser todas las pruebas similares creadas para hacer ruido en torno á determinadas marcas, y para obtener en la Prensa universal una publicidad gratuita. Y es lamentable que al hacer crónica del deporte hablemos de semejantes acontecimientos que nada tienen que ver con él, y lo hacemos además de una manera ingenua, desinteresada y casi es cosa de añadir un poco estúpida...

LOS CAMPEONATOS DE INGLATERRA, PEQUEÑOS JUEGOS OLÍMPICOS

En la pista de Stamford Bridge, de Londres, han tenido lugar los campeonatos clásicos é internacionales organizados anualmente por la Asociación Atlética de Inglaterra. Inauguradas en 1866, estas pruebas, verdaderos Juegos Olímpicos en miniatura, cuentan ya con cincuenta y nueve años de existencia. En el transcurso de ese tiempo, y estando estos campeonatos abiertos á los competidores de todos los países del mundo, los ingleses vieron con frecuencia salir de Inglaterra sus títulos nacionales y oficiales, arrebatados por norteamericanos, suecos, franceses, finlandeses, húngaros, daneses, canadienses, australianos y africanos.

En las pruebas de este año los mejores hombres sobre la pista fueron el campeón olímpico Osborne, que marcó 1 metro 930 en el salto de altura; el corredor Murchison, que ganó las carreras de 100 y de 220 yardas, y Stallard y Griffiths, vencedor de las 440 yardas y de la media milla, respectivamente.

He aquí, por lo demás, los resultados técnicos:

100 yardas, Murchison (Estados Unidos), en 9 s. 9/10.

220 yardas, Murchison (E. U.), en 21 s. 3/5.

440 yardas, Stallard (Inglaterra), en 50 segundos.

880 yardas, Griffiths (Inglaterra), en 1 m. 57 s. 1/5.

1 milla, Macdonald (Inglaterra), en 4 m. 18 s.

2 millas steeple, Webster (Inglaterra), en 11 m. 1 s. 2/5.

2 millas, marcha, Goodwin (Inglaterra), en 14 m. 7 s. 2/5.

120 yardas con obstáculos, Gaby (Inglaterra), en 15 s. 1/5.

440 yardas con obstáculos, Riley (Estados Unidos), en 57 s. 4/5.

Salto de altura, Osborne (Estados Unidos) con 1 m. 93.

Salto de distancia, Honnet (Australia) con 7 m. 30.

Salto con pértiga, Jones (Estados Unidos) con 3 m. 50.

Martillo, Nokes (Inglaterra) con 46 m. 05.

Jabalina, Szepes (Hungria) con 53 m. 92.

En conjunto, y desde el punto de vista internacional, los campeonatos de Inglaterra no han ofrecido este año grandes sorpresas.

PAAVO NURMI DECORADO

El Presidente de la República Finlandesa, señor Relander, ha recibido oficialmente al celebre atleta Nurmi, y en nombre de su nación le ha impuesto la Cruz de Caballero de la Rosa Blanca, decoración la más preciada de Finlandia.

LA TRAVESÍA DEL PASO DE CALAIS Á NADO. EL FRACASO DE MISS HARRISSON Y LOS PREPARATIVOS DE LOS DEMÁS CONCURRENTES

Como todos los años en este tiempo, el Paso de Calais, la travesía de Francia á Inglaterra ó de Inglaterra á Francia, atrae á los grandes nadadores.

Cinco hombres lograron el difícil intento: Webb y Burgess, en primer término, y casi á medio siglo de distancia uno de otro en el tiempo; más tarde, en el verano de 1923, Sullivan nadó de Douvres á Calais en 27 horas y 23 minutos, sin poder mejorar los tiempos de Webb y de Burgess, que habían sido 22 horas 45 minutos y 23 horas 40 minutos, respectivamente.

En cambio, y en la semana que siguió á la proeza de Sullivan, el nadador Tiraboschi salvó el Canal, entre el Cabo Gris-Nez y Douvres, y en sentido inverso al de Sullivan, en 16 horas 25 minutos, tiempo record hasta ahora.

Un mes más tarde, el canadiense Toth, siguiendo exactamente la ruta y el horario de mareas de Tiraboschi, nadó la distancia en 16 horas 53 minutos.

Ninguna mujer hasta la fecha consiguió llevar á cabo la dura prueba. Por ello acaba de intentar, sin fortuna, miss Lilian Harrisson, y se preparan para realizarla miss Gertrude Ederlé, la famosa nadadora olímpica, y madame Jane Sion, que ha logrado en el entrenamiento nadar durante 14 horas.

Miss Harrisson, que tenía como entrenador y director al veterano Burgess, se echó al agua desde el extremo del cabo Gris-Nez á las cuatro y media de la mañana del 16 de Julio, y seguida por el remolcador «Alsace», del puerto de Boulogne, á bordo del cual iban Burgess y numerosos sportmen, nadó durante todo el día y llegó á una distancia de menos de 8 millas de la costa inglesa; pero en ese punto, y á las cuatro de la tarde, se desmayó, siendo recogida por Burgess, y recobrando el sentido á bordo del «Alsace».

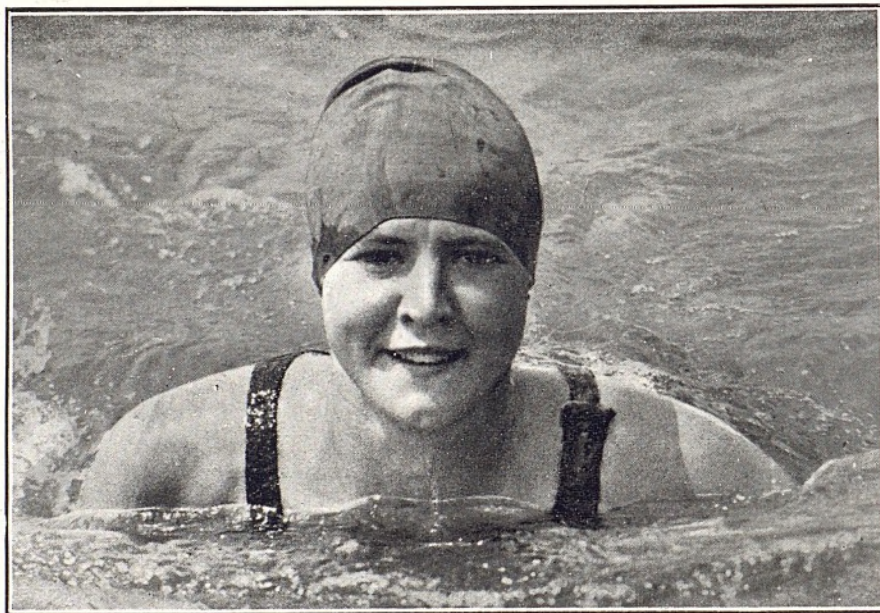
Miss Ederlé tiene esperanza de realizar la travesía y practica un entrenamiento riguroso.

Además de estas nadadoras, se proponen intentar la prueba un japonés, Setsu Nishimura, y el egipcio Helmy.

El japonés permanece en el agua durante casi todo el día, para habituarse á la temperatura del mar, y sigue un régimen alimenticio especial, compuesto exclusivamente de huevos y legumbres.

Cuando nada se alimenta sólo con huevos cocidos.

Miss Ederlé, por lo contrario, no come sino roastbeef, cordero, cerdo y legumbres, pan con manteca y bebe té.



La campeona olímpica de natación miss Ederlé, entrenándose en Inglaterra, antes de intentar la travesía del Canal de la Mancha



La salida del grupo de atletas que han participado en el meeting internacional de Stamford Bridge, para disputar la prueba de la milla...

Durante la travesía se alimentará con caldo caliente, té, cordero y pollo.

Con motivo de estas nuevas tentativas, se recuerda que Tiraboschi, después de su triunfo, atribuyó parte de él al gráfico de travesía que le trazó el piloto Lemaire, gran conocedor del Canal, de sus corrientes y de sus mareas. Lemaire, con su remolcador, guió a Tiraboschi de tal modo que el gran sportman argentino aseguró que con un auxilio semejante, cualquier nadador capaz de permanecer en el agua durante veinte horas podía ir, sin inconveniente, desde Francia hasta Inglaterra.

El intento de miss Ederlé despierta extraordinaria curiosidad, y se espera que la célebre olímpica sea la primera mujer que logre salvar á nado el Paso de Calais.

LA COPA DAVIS

En la final de las pruebas para la zona europea del gran concurso de tennis, Francia venció á Holanda, en Amsterdam. El equipo francés, formado por Lacoste, Borotra, Cochet y Brugnon, embarcará el 5 de Agosto en el Havre con rumbo á América. Allí, los españoles hermanos Alonso y Flaque han eliminado á sus contrincantes de Cuba y Méjico, y habrán de luchar ahora con los japoneses. El equipo vencedor de este último encuentro se enfrentará con el de Australia, y el nuevo vencedor jugará contra el equipo francés, para determinar cuál de los dos disputará á los jugadores norteamericanos la Copa Davis. Todo hace suponer que el penúltimo match de la copa le jueguen los equipos de Australia y Francia.



Ayuntamiento de Madrid
... y la llegada á la meta de Macdonald, el vencedor de la carrera

EL NUEVO RECORD DE SALTO CON PÉRTIGA

... Acaba de establecerle, en Burdeos, el atleta francés Dufaure, con un salto de 3 metros 77, batiendo así el precedente record de Gondu, establecido hace veinte años, nada menos.

DICE TEX RICKARD...

... Dice que al desembarcar Dempsey en Nueva York, el manager y el campeón hablaron muy en serio, y Tex Rickard obtuvo del gran Jack la firma para dos matches, con el título en juego: el primero de esos matches será el del campeón contra Tunney; el segundo será el tan anunciado y anhelado de Dempsey contra Wills.

Dempsey y Tunney combatirán este año en el Yankee Stadium de Nueva York. En cuanto al match Dempsey-Wills, sólo tendrá lugar en la primavera ó en el verano de 1926, y la bolsa ofrecida por Rickard será de un millón de dólares, de cuya suma cobrará Dempsey las tres cuartas partes, lo mismo si gana que si pierde el combate, quedando la cuarta parte restante como retribución de Wills.

Ultimamente, y al visitarnos acompañando á Paulino, Descamps nos habló de Dempsey, de lo que hubiera podido hacer y no hizo en Europa, y de la escasa importancia que el campeón concede al deporte y á todo lo que no sea un montón de dólares... Descamps tiene razón... Con Dempsey todo es cuestión de dinero, y todos los periódicos del mundo debieran cobrarle un dólar por cada vez que se imprime su nombre, ó no imprimirle jamás sin la tacha de un mercantilismo repugnante.

MAX BLAY



La carrera por la playa, á la caída de la tarde, debe hacerse sobre las puntas de los pies, el busto erguido, la cabeza alta....

AHORA que es tema de actualidad y nuestros gobiernos se ocupan del intercambio de colonias escolares, las fotografías que ilustran esta plana resultan de un gran interés.

En uno y otro grabado vemos cómo cuidan de los niños que forman parte de esas colonias, los maestros encargados de mejorar sus condiciones higié-

INFANCIA Y DEPORTES COLONIAS ESCOLARES

FOTS. ORTIZ

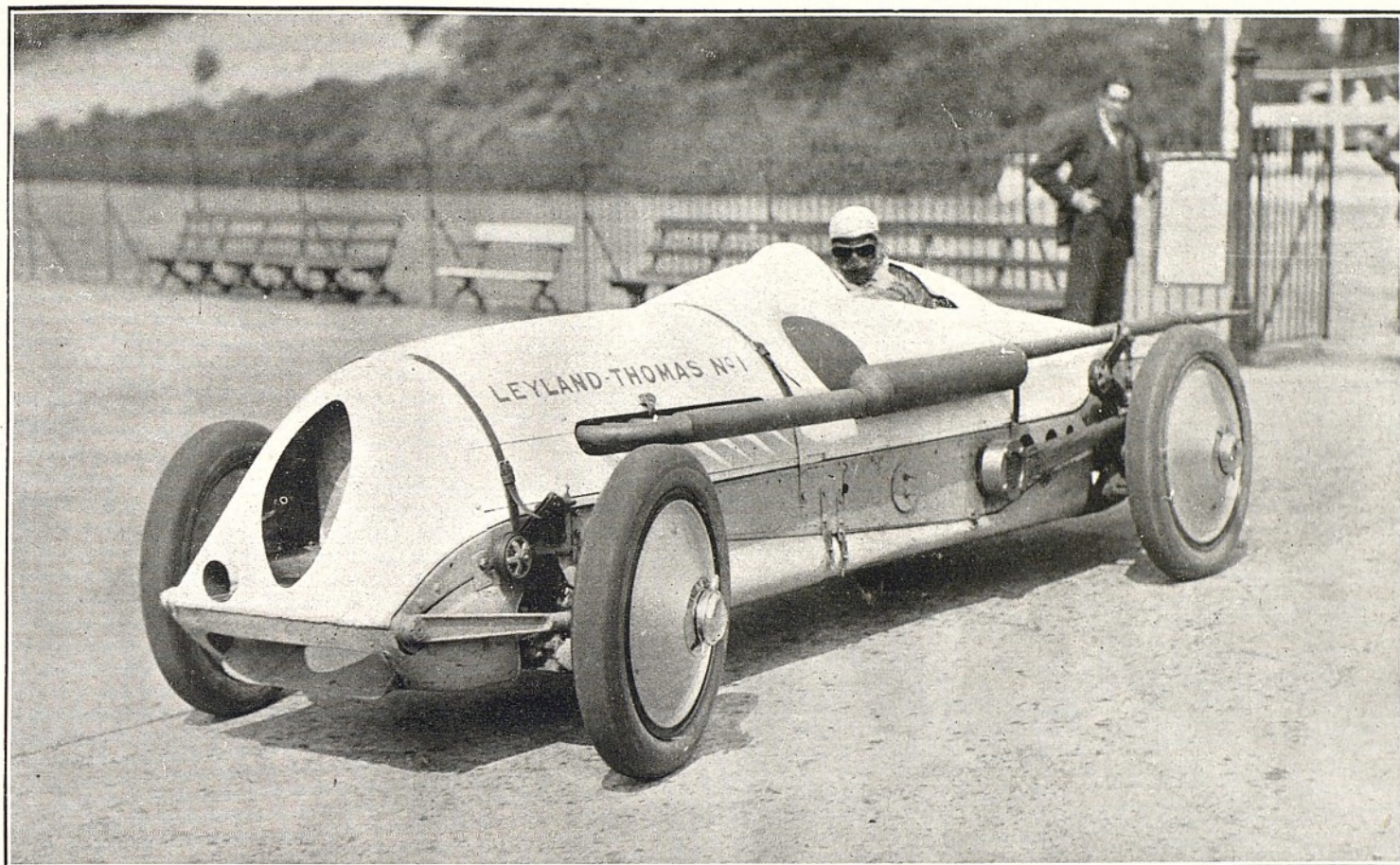
nicas, y cuán sencillos son los métodos que emplean, que tienden muy especialmente á reeducarlos sin caer en la fatiga ni siquiera producirles aburrimiento.

La generalización de la sana costumbre acusaría en un plazo de pocos años un mejoramiento trascendental de nuestra raza.



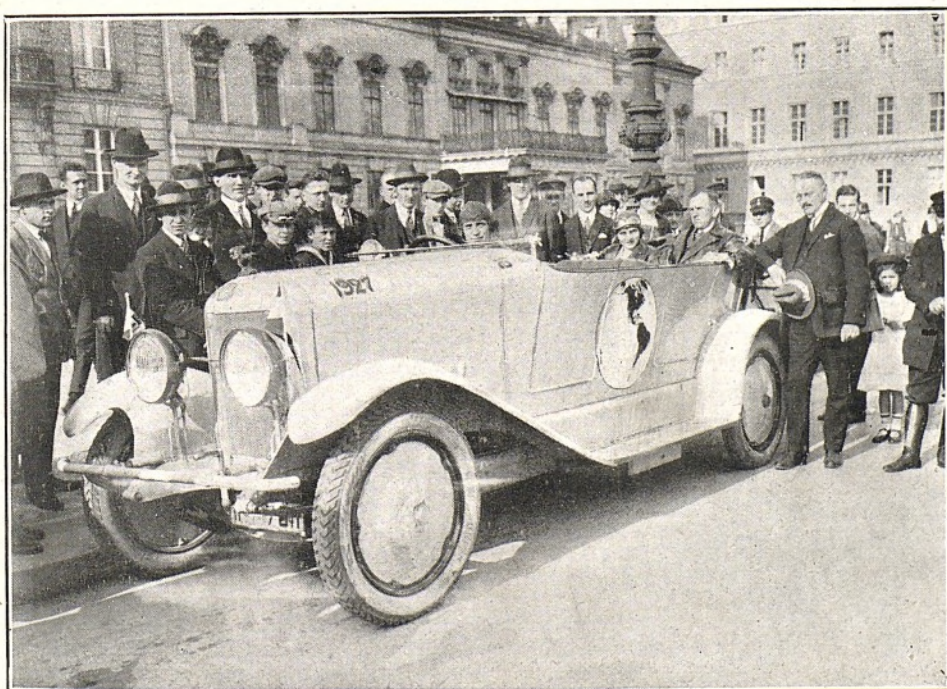
La hora del ejercicio. En una amplia plataforma sobre el mar, los pequeños hacen sencillos y breves movimientos de cultura física, que el maestro dirige con celo

Ayuntamiento de Madrid



El bólido de Parry-Thomas, con el cual venció en el duelo formidable frente a Eldridge en la pista de Brooklands, haciendo más de 140 kilómetros por hora

ACTUALIDAD AUTOMOVILISTA INTERNACIONAL EL FANTÁSTICO DUELO DE LOS VERTIGINOSOS BÓLIDOS EN BROOKLANDS Y LA VUELTA AL MUNDO EN AUTO



El coche del ingeniero germano Adolf Schütter, con el cual su autor piensa dar la vuelta al mundo en dos años

BASTA una inspección ligera de la fotografía del bólido de Thomas, para no sentir reparo alguno al calificarle de monstruo.

La máquina extraordinaria ha rodado recientemente en el autódromo de Brooklands, en duelo con otro bólido de Eldridge de 300 H. P.

La carrera despertó extraordinaria expectación, y el ocho cilindros en línea de nuestra fotografía, pilotado por Thomas, mantuvo constantemente la ventaja sobre Eldridge, que solo en un momento llegó a inquietar seriamente al vencedor.



Un nuevo explorador automovilista se ha lanzado con su máquina a dar la vuelta al mundo para optar a un importante premio en metálico.

El esfuerzo debe ser cumplido en el plazo máximo de dos años, y el ingeniero alemán que ha emprendido el viaje, mecánico expertísimo, cuenta con esta robusta máquina que reproducimos en el grabado, sobre la cual, y acompañado de su esposa y un ayudante, está seguro de conquistar el premio.

Nuestra fotografía está tomada en una plaza berlinesa, poco antes de emprender la larga ruta los decididos excursionistas del viaje alrededor del mundo en automóvil.

Ayuntamiento de Madrid

FOTS. ORTÍZ Y AGENCIA GRÁFICA

LA II VUELTA CICLISTA
AL PAÍS VASCODetalles de esta gran
prueba internacional

SEISCIENTOS kilómetros por las montañas y las costas del País Vasco. Esto es, según aparece al frente de su Reglamento, la gran prueba internacional que organiza el diario deportivo *Excelsior*. En realidad, no son 500 kilómetros, son 670.

La Vuelta al País Vasco, que se celebrará este año, por segunda vez, durante los días 6, 7 y 9 de Agosto próximo, es, sin duda alguna, la carrera más importante de España, y una de las de mayor resonancia en Europa. Se trata, en una palabra, de una carrera internacional en la que han de luchar las mejores marcas de ciclos de Francia—patria del *pur-sang* de acero—con sus cracks más calificados.

Bottecchia, los hermanos Pelissier, Frantz, Sellier, Mottiat, Vermandel, Alavoine, Piccin, Van de Castelle, Dejonghe, Hector Martín, Masson, etc., hasta cerca de veinticinco ases franceses, italianos y belgas, se disponen ya—terminada la Vuelta a Francia—á tomar el tren con rumbo á Bilbao, donde comenzará la II Vuelta al País Vasco.

Las tres etapas de la carrera han sido objeto de un estudio detenido y concienzudo. Se ha tenido en cuenta, en primer término, la deportividad de la prueba, trazando recorridos en los que la dureza no llegue á trasponer el límite que aconseja el deseo de no exigir á los corredores sino la voluntad, el brío y el entusiasmo que son imprescindibles en toda prueba de sport; en segundo término, se han combinado las carreteras de forma que la cinta blanca que contornea la carrera atravesase los lugares más pintorescos y típicos del país, cuyas bellezas desean los organizadores de la prueba propagar ardorosamente, creando un ambiente favorable á su frecuentación.

La finalidad de organizar una prueba esencialmente deportiva se ha logrado ya. El año último, uno de los participantes, Henri Pelissier, que no es precisamente un corredor á quien se contente con facilidad, exclamaba:

—Esta es la prueba ideal. Su tamaño es el necesario. No hace falta más ni menos para que una carrera tenga interés y pueda dar motivo á luchas brillantes entre los que participan en ella.

Las etapas son las siguientes:

Primera (6 de Agosto).—Bilbao (0 kilómetros), Sodupe (16), Oquendo (23), Llodio (32), Orduña (51), Alto de Unzá (58), Murguía (72), Vitoria (91), Salvatierra (116), Alsásua (136), Echarrri-Aranaz (144), Lizárraga (148), Alto de Lizárraga (157), Estella (182), Puente la Reina (202), Alto de Legarda (212), Pamplona (227).

Segunda (7 de Agosto).—Pamplona (0 kilómetros), Aoiz (28), Burguete (54), Roncesvalles (58), Alto de Ibañeta (64), Arnegui (82), Saint Jean Pied de Port (90), Larceveau (106), Alto de Osquich (119), Mauleón (130), St. Palais (153), Hasparren (183), Cambó (193), Bayona (213), Biarritz (222), Saint Jean de Luz (236), San Sebastián (270).

Tercera (9 de Agosto).—San Sebastián (0 kilómetros), Alto de Gaiñza-Iciar (46), Deva (52), Lekeitio (74), Alto Ereño (88), Arteaga (92), Guernica (98), Bermeo (114), Alto de Sollube (119), Munguía (131), Alto de Andracas (137), Plencia (144), Algorta (158), Bilbao (173).

Formando un recorrido total de 670 kilómetros.

Los corredores nacionales tienen una bella oportunidad para controlar entre sí sus fuerzas y, á la vez, compararlas á las de los más famosos corredores sobre ruta. Es innegable que en sport son imprescindibles las pruebas internacionales. Es necesario el contraste de valores. Los corredores españoles precisan saber lo que les separa del límite de esfuerzo posible sobre una bicicleta y qué recursos conducen á ese límite. Esto han de aprenderlo de los profesionales experimentados, y esos profesionales experimentados darán una lección de energía y de brío, y otra de sutilezas del *metier*, en la II Vuelta al País Vasco.

Cabe, pues, esperar una nutrida y selecta participación del ciclismo español en la prueba citada.

Los vascos, los catalanes, los madrileños, los asturianos y los montañeses, los andaluces y los valencianos, deben acudir á esta academia de ciclismo, que es la carrera que organiza *Excelsior*. En ella, al propio tiempo, se les da la ocasión de ventilar una cuestión de supremacía que aún no han aclarado el entusiasmo y el amor propio de las regiones que hoy practican intensamente el ciclismo en España.

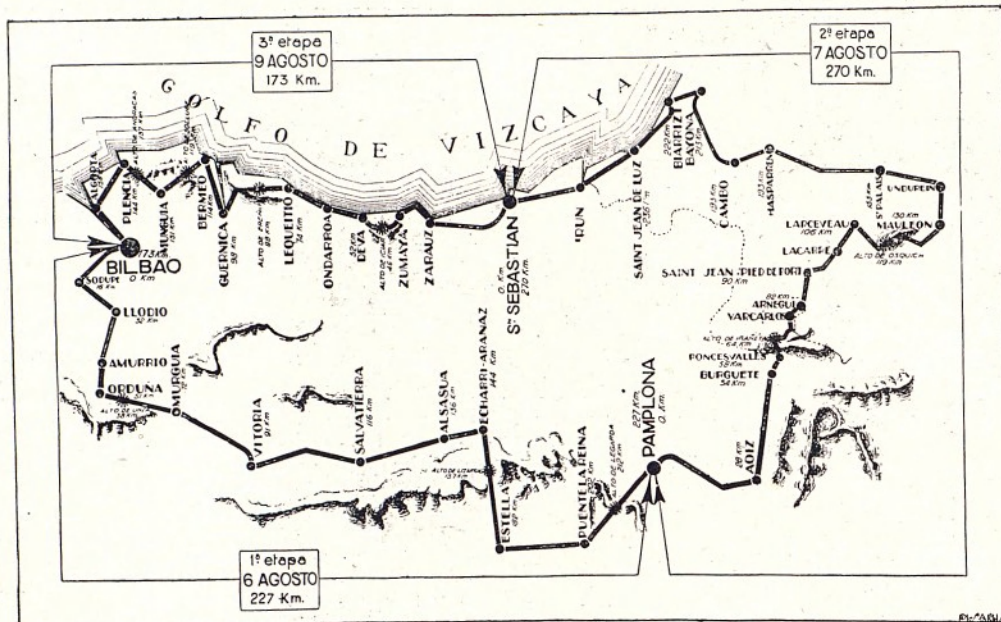


Gráfico de la II Vuelta ciclista al País Vasco

Como nota curiosa (siempre las cifras son interesantes y descriptivas) transcribimos á continuación los premios de que está dotada la carrera. Obsérvese que existe una clasificación especial reservada exclusivamente á nacionales. Los intereses de éstos, que, por otra parte, pueden aspirar á los premios de la clasificación internacional, están perfectamente protegidos.

CLASIFICACIÓN INTERNACIONAL

Primer premio	2.500 pesetas.
Segundo	1.000 —
Tercero	800 —
Cuarto	700 —
Quinto	600 —
Sexto	500 —
Séptimo	400 —
Octavo	300 —
TOTAL	6.800 pesetas.

PRIMAS POR CADA ETAPA

Primero	100 pesetas.
Segundo	75 —
Tercero	50 —
TOTAL	225 pesetas.

CLASIFICACIÓN NACIONAL

Primer premio	1.500 pesetas.
Segundo	1.000 —
Tercero	700 —
Cuarto	500 —
Quinto	250 —
Sexto	200 —
Séptimo	150 —
Octavo	100 —
Noveno	100 —
Décimo	100 —
Undécimo	100 —
Duodécimo	75 —
Décimotercero	75 —
Décimocuarto	75 —
Décimoquinto	75 —
TOTAL	5.000 pesetas.

PRIMAS POR CADA ETAPA

Primero	150 pesetas.
Segundo	100 —
Tercero	75 —
TOTAL	325 pesetas.

El presupuesto de la carrera pasa con mucho de las 35.000 pesetas.

Antonio de Guezala, el gran artista vasco, ha pintado un cartel lleno de audacia. La impresión de los corredores coronando el famoso *col* de Sollube está admirablemente reflejada en ese cartel, que á estas horas pone vibrantes notas de color en los hoteles, cafés, restaurantes, clubs y «chacolis» de todo el País Vasco.—J. MIQUELARENA

Bilbao, Julio 1925.

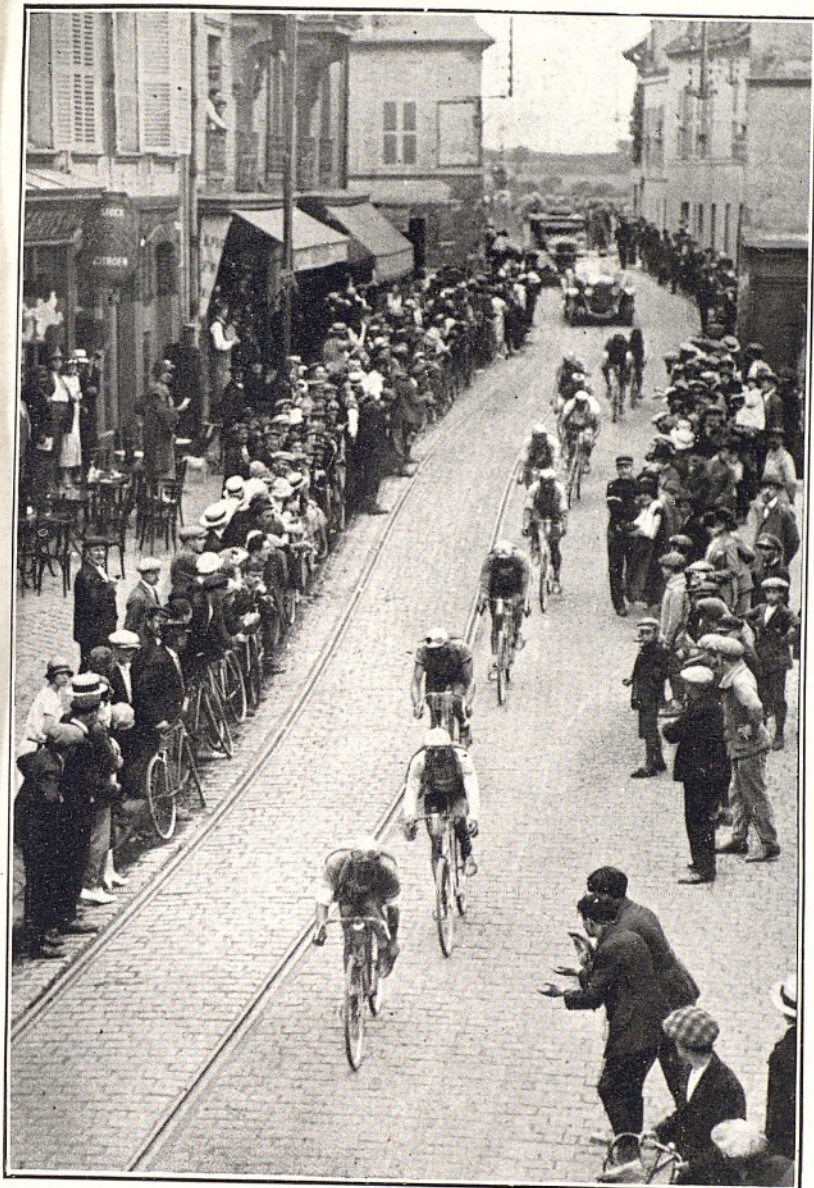
Ayuntamiento de Madrid

LAS GRANDES MANIFESTACIONES DEL CICLISMO INTERNACIONAL

APOTEOSIS DE LA VUELTA Á FRANCIA

ESA vuelta colosal que los ciclistas dan á la vecina República, salvando por todas las rutas importantes una distancia de cinco mil kilómetros, ha terminado este año de un modo apoteósico. En realidad, para buscar un éxito parecido de organización y espectáculo, tendríamos que remontarnos á los años que precedieron á la gran guerra, alguno de los cuales la «tour» gigantesca tuvo ídolos populares, especializados, que coronaron la prueba en la mejor forma. Esta vez, la Vuelta á Francia, que se ha beneficiado de una inscripción selecta y de una propaganda sin precedente, habrá proporcionado á su organizador, el diario parisino *L'Auto*, beneficios de todo orden que aún no es tiempo de evaluar, pero que cualquier día próximo nos contará ufano el primer diario sportivo del Continente...

Las últimas escenas del derby del ciclismo galo tienen en esta plana una exacta representación gráfica, que da á nuestros lectores idea de la apoteosis que ha cerrado el tremendo esfuerzo de los ases del ciclismo.



El pelotón de cabeza de los «tours» llegando á Passy, en los alrededores de París, al terminar la prueba de los cinco mil kilómetros



Los dos ases de la Vuelta á Francia, Bottecchia y Buysse, llegando á la pista del parque de los Príncipes, vencedores, al término de la carrera



El vencedor de la Tour, Octavio Bottecchia, después de llegar triunfante á la meta y recibir el homenaje de la muchedumbre

ATLETISMO INTERNACIONAL EL MEETING ATLÉTICO DE STAMFORD BRIDGE HA SIDO UNA REUNIÓN DE ASES EUROPEOS Y NORTE- AMERICANOS, DONDE NO SE HAN OBTENIDO MARCAS BRILLANTÍSIMAS

Más de doscientos atletas ha reunido este año la Amateur Athletic Association, con ocasión de sus campeonatos internacionales de atletismo.

Estas pruebas, abiertas a los amateurs de todo el mundo, se celebran en la pista de Stamford Bridge, y reúnen siempre los ases del atletismo internacional.

Las invitaciones cursadas este año por la Amateur Athletic Association produjeron esta vez un resultado cuantitativo y cualitativo inesperado, porque en los dos aspectos se batió el record. Cuanto al público, no hay que decir siquiera, tratándose de una afición como la británica, que el meeting de Stamford Bridge ha representado una modesta pero verdadera Olimpiada a la que han acudido valores de indiscutible fama, mundial: ingleses, americanos, suecos, canadienses, holandeses, húngaros, etc.

¿Españoles? Ignoramos si la Federación Atlética Nacional no fué invitada, ó bien si declinó el honor ante las dificultades que representaría el esfuerzo y el escaso rendimiento que nuestros directores probablemente esperarían de la competición internacional, a juzgar por las marcas españolas.

Si éste fué el motivo, le juzgamos muy equivocado. A Stamford Bridge han acudido muchos atletas a



El norteamericano H. M. Osborne, que se clasificó vencedor del meeting internacional, en el salto de altura, con un metro noventa y tres centímetros

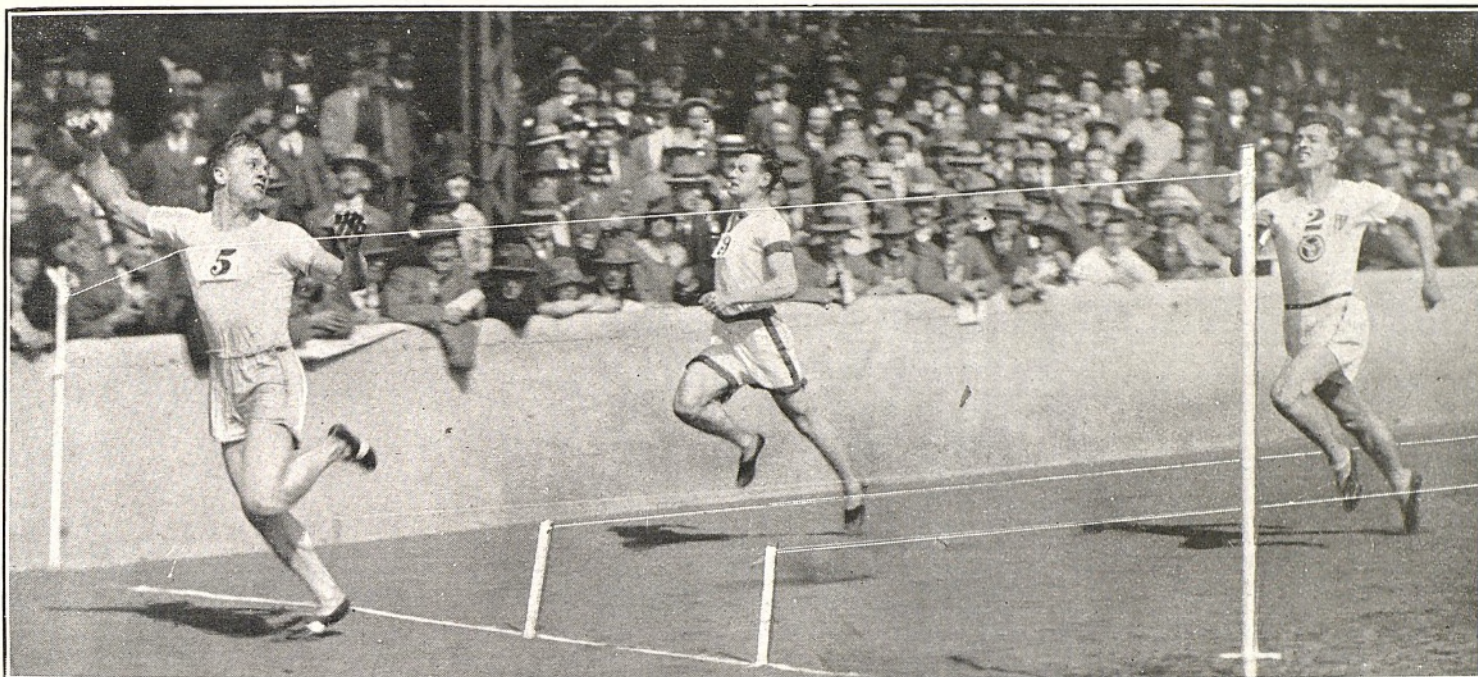


ganar, ciertamente; pero otros numerosísimos, entre los cuales se cuenta el grupo francés, han ido a aprender. Así, por lo menos, lo afirma la prensa de la república vecina, que al comentar los resultados del meeting internacional de la A. A. A., no se extraña del poco favorable resultado de sus atletas, y, por el contrario, se felicita de que en vísperas del match atlético Francia-Inglaterra, los hombres galos hayan tenido tan propicia oportunidad para asimilarse enseñanzas que inmediatamente se habrá de ver de qué les han valido.

Si fué el problema económico, eterno obstáculo, creemos que un grupo español poco numeroso, pero bien seleccionado, pudo arbitrar fondos para los desplazamientos; y así, ahora, frente a los modestos resultados de los campeonatos nacionales, tal vez podríamos sentirnos más satisfechos, porque algunas marcas tal vez habrían experimentado sensible mejora.

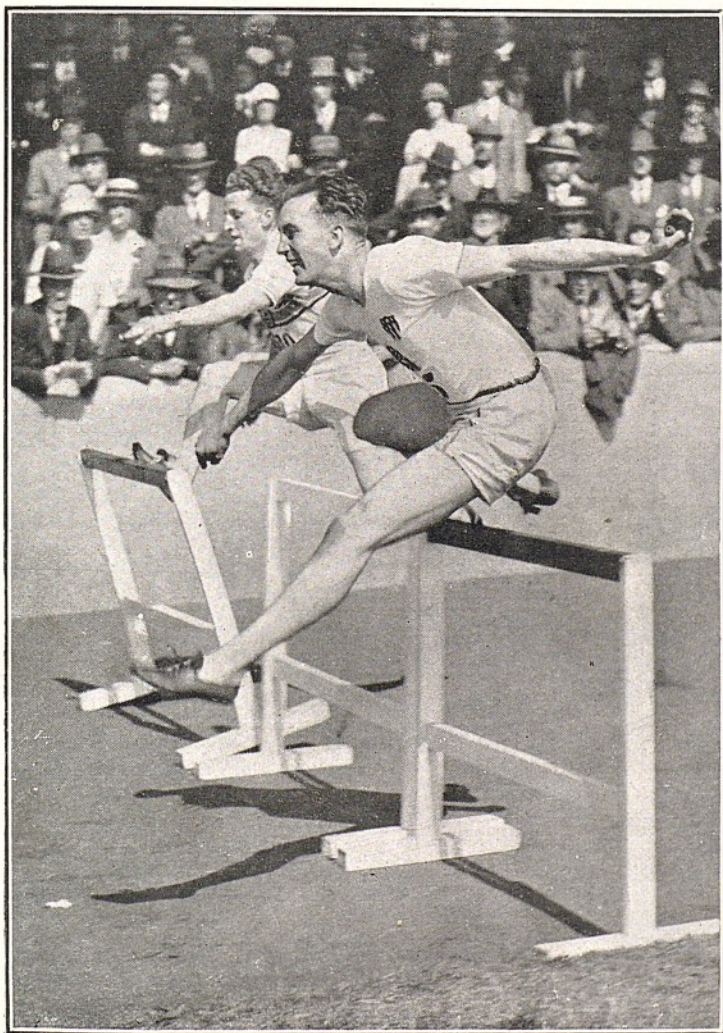
Un momento interesante de las dos millas con obstáculos. En primer término, a la derecha, el inglés Webster, que resultó vencedor en 11 minutos 1 segundo 2/5

Los resultados técnicos señalan el justificado título de espectadores que los franceses se han concedido a sí mismos.



El olímpico norteamericano Murchison en la bella llegada a la meta después de la carrera de las 220 yardas, en la que resultó vencedor en 21 s. $\frac{3}{5}$, batiendo al inglés Rinkel y al americano Evans

Por el contrario, los Estados Unidos, con dos ó tres hombres excepcionales, entre los cuales Murchison ha sido la gran figura del meeting, se han llevado la parte del león.



Riley, el norteamericano vencedor de las 440 yardas haies, en primer término de la fotografía, en reñida lucha con el británico Boardman, que se clasificó segundo

He aquí las cifras oficiales de las pruebas organizadas por la Amateur Athletic Association:

100 yardas.—1, Murchison (Estados Unidos), en 9 s. $\frac{9}{10}$; 2, Théard (C. A. S. G. París), á 45 centímetros; 3, Rangley (Inglaterra).

220 yardas.—1, Murchison (Estados Unidos), en 21 s. $\frac{3}{5}$; 2, Rinkel (Inglaterra); 3, Evans (Estados Unidos).

440 yardas.—1, Stallard (Inglaterra), en 50 s.; 2, Ushing (Inglaterra). 880 yardas.—1, Griffiths (Inglaterra), en 1 m. 57 s. $\frac{1}{5}$; 2, Nelson (Inglaterra), á 1 yarda; 3, Dodge (Estados Unidos).

Una milla.—1, Macdonald (Inglaterra), en 4 m. 18 s.; 2, Ellis (Inglaterra); 3, Downie (Inglaterra); 4, Wiriath (Olympique, París).

Dos millas steeple.—1, Webster (Inglaterra), en 11 m. 1 s. $\frac{2}{5}$; 2, Montague (Inglaterra), á 70 m.; 3, A. J. Smith (Inglaterra).

Dos millas marcha.—1, Goodwin (Inglaterra), en 14 m. 7 s. $\frac{2}{5}$; 2, Kowley; 3, Cater.

120 yardas haies.—1, Gaby (Inglaterra), en 15 s. $\frac{1}{5}$; 2, Riley (Estados Unidos).

440 yardas haies.—1, Riley (Estados Unidos), en 57 s. $\frac{4}{5}$; 2, Boardman (Inglaterra); 3, Blackett (Inglaterra).

Salto de altura.—1, Osborne (Estados Unidos), 1 m. 93; 2, Lewden (Francia), 1 m. 925; 3, Mittal (Inglaterra), 1 m. 803.

Salto de longitud.—1, Dr. Honnet (Australia), 7 m. 30; 2, Steyn (Africa del Sur), 7 m. 17; 3, Jones (Estados Unidos), 7 m. 15.

Salto con pértiga.—1, Jones (Estados Unidos); Greening (Inglaterra) y Kelley (Estados Unidos), todos con 3 m. 50.

Lanzamiento del martillo.—1, Nokes (Inglaterra), 46 m. 05.

Lanzamiento de la jabalina.—1, Szepes (Hungría), 53 m. 92; 2, Gruner (Polonia), 51 m. 09; 3, Szydlowski (Polonia), 49 m. 47.

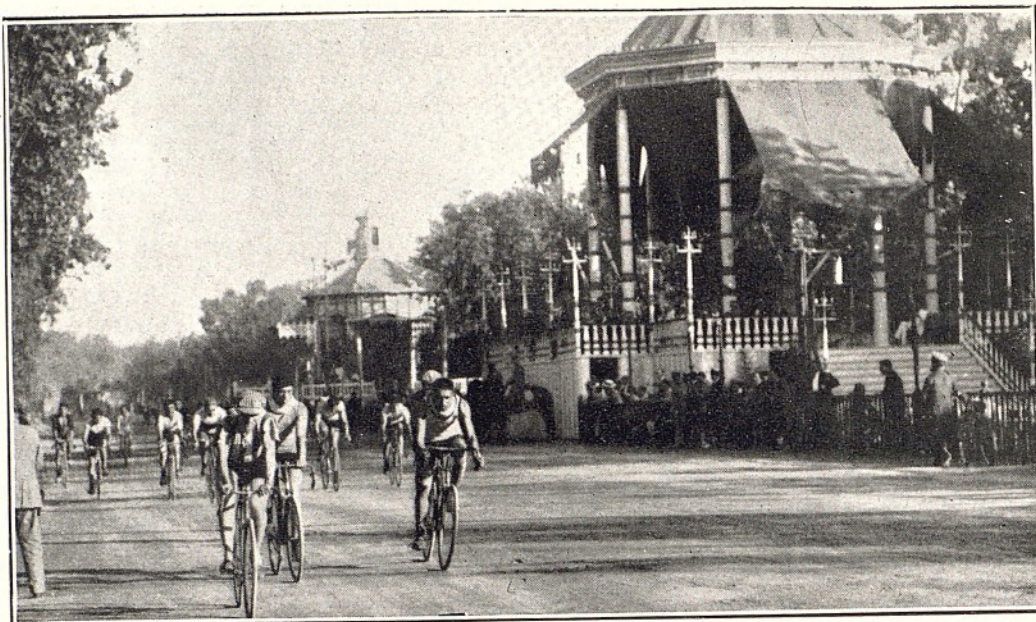
Una milla relevos.—1, Achilles Club, en 3 m. 35 s. $\frac{1}{5}$; 2, Surrey A. C., á 5 m.; 3, Herne Hill; 4, Blackheath.



Mientras Hungría y Polonia han obtenido un triunfo, que sus hombres se reparten en el lanzamiento de la jabalina, Australia logró un bello triunfo con el admirable salto de Honnet. El haitiano Theard, que corrió por el C. A. S. G. de París, fué la única figura francesa (?) que inquietó á Murchison; y, por último, alejados del éxito todos los galos restantes, americanos é ingleses se dividieron los triunfos, de los que, naturalmente, los indígenas hicieron el mayor acopio.

La lectura detenida de la clasificación permite comprobar que, aparte una ó dos marcas, los resultados técnicos de Stamford Bridge pueden, sencillamente, calificarse de vulgares.

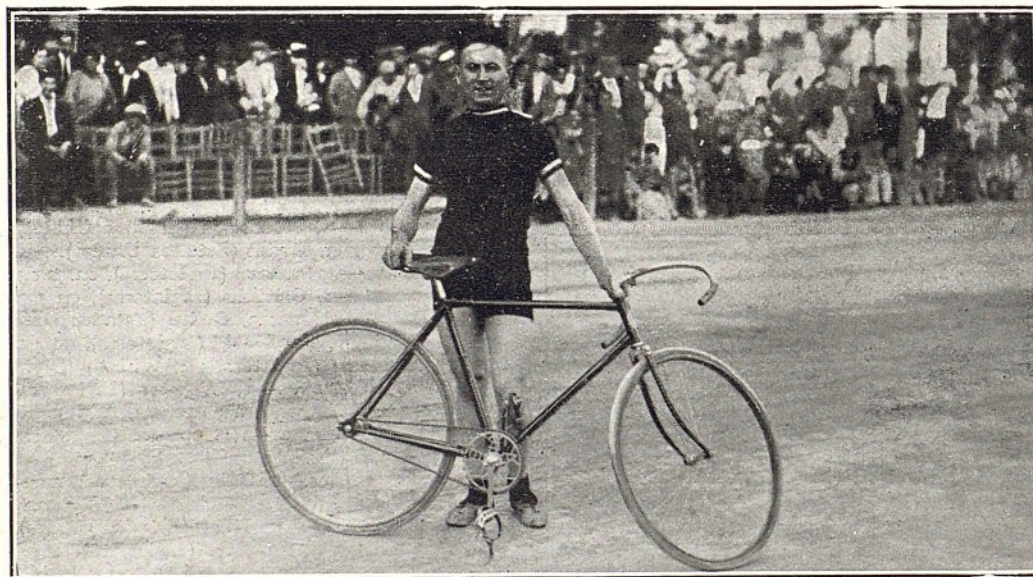
EL DEPORTE EN PROVINCIAS LAS GRANDES PRUEBAS CICLISTAS Y ATLÉTICAS EN LA CIUDAD DEL TURIA



Con ocasión de las grandes solemnidades de la feria valenciana, los deportistas de la ciudad del Turia han tenido unos días de plena actividad, á propósito de cuyas manifestaciones publicamos en esta plana varias notas gráficas.

Las pruebas atléticas revistieron notable importancia, aunque faltas del estímulo del gran público, por lo que no fueron los corredores todo lo celebrados que sus esfuerzos merecían.

Para la carrera ciclista, que tenía, además, honores de campeonato local, fueron mayores los entusiasmos.



Vicente Solves, vencedor del campeonato local, y que se ha revelado como una brillante esperanza del ciclismo nacional

VALENCIA.--Aspecto de la Alameda durante la carrera ciclista, en la que participaron los ases locales

Un público numerosísimo se situó á lo largo de la Alameda, donde estaba colocada la meta de llegada, y los aficionados siguieron constantemente á los routiers en su lucha por los primeros lugares de la clasificación.

No obstante la dura pelea, venció, con sobrados merecimientos, Vicente Solves, en quien la afición cree ver un futuro as, si de lleno se dedica al entrenamiento y á la actividad del deporte del pedal.

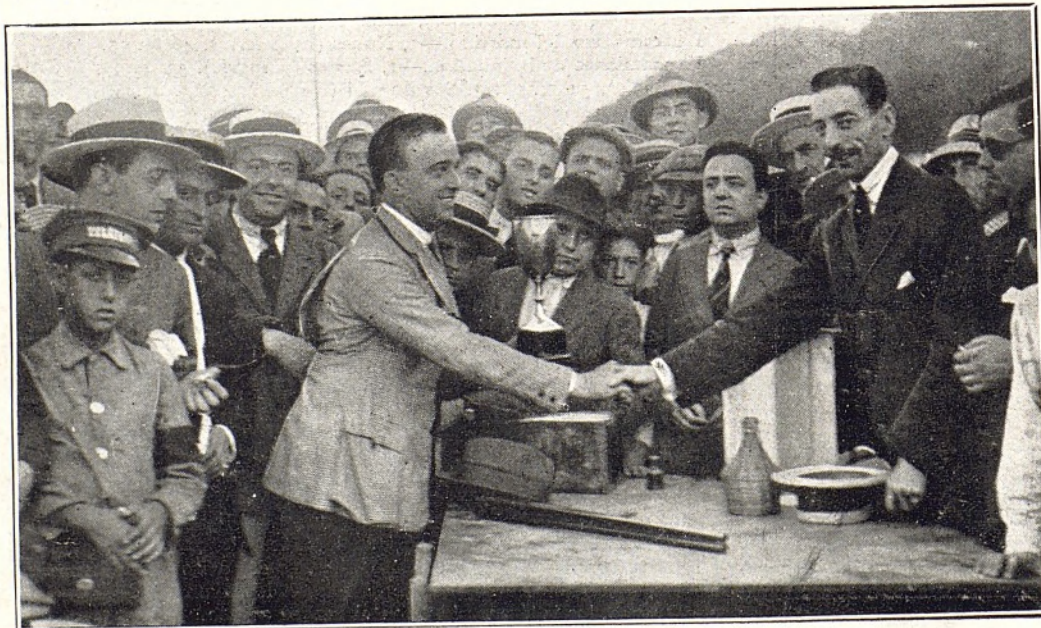
Tiene condiciones, y respecto de su forma, puede esperarse mucho con un trabajo continuado.

El concurso de tiro de pichón á brazo ha llevado numerosos especialistas a Valencia, que han disputado la hermosa copa de Su Majestad el Rey, dando lugar á una competición tan reñida como interesante. El vencedor, señor Aleixandre, que hizo una demostración de su destreza, fué felicísimo.

También los futbolistas valencianos han celebrado dos interesantísimos partidos con la selección italiana del Piamonte, que en realidad ha formado como un buen equipo nacional.

Los campeones regionales han alineado un equipo de grandes solemnidades, con el que probablemente jugarán el torneo próximo, y sus victorias evidencia la forma, cada día mejorada, del notable grupo levantino, que en la temporada venidera se presentará al torneo nacional como uno de los valores más positivos y como una de las esperanzas más fundadas de llegar felizmente al término del concurso.

De todos los acontecimientos deportivos, publicaremos varias interesantes notas gráficas en nuestro próximo número.



El ganador de la Copa de Tiro de pichón á brazo, donada por el Rey, D. Luis Aleixandre, recibiendo el trofeo del presidente del Jurado.—FOTS. VIDAL

Ayuntamiento de Madrid

JUAN BAUTISTA LLORÉNS, EL CICLISTA CAMPEÓN DE CAMPEONES

Aunque consideramos popularísima la personalidad del gran campeón nacional de fondo y velocidad, unas cuantas palabras sobre el mejor ciclista hispano no creemos sea cosa que desentone en los actuales momentos, máxime estando próximas las más grandes pruebas nacionales del deporte velocipedico.

Terminada la temporada futbolística, el ciclismo, la natación y el atletismo alcanzan su mayor esplendor. Hablar, pues, de un adalid del primero de estos deportes no deja de ser un tema de actualidad.

LA MODESTIA Y LA HUMILDAD, CUALIDADES PRIMORDIALES DEL CARÁCTER DE LLORÉNS

Saboreábamos una tarde, sentados en el domicilio social del Club Deportivo Castellón, una taza de ese líquido negruzco que algunos creen absorber como purísima esencia de rico moka, cuando una salva nutridísima de aplausos, espontánea, de todos los allí reunidos, saludó la entrada de un hombre de atlética constitución. De un hombre que, sonriente y azorado, no sabía cómo corresponder á tan afectuoso recibimiento.

Era el recién llegado Juan Bautista Lloréns, el gran deportista tan conocido y admirado que, tras haber conseguido el campeonato español de fondo por carretera en Bilbao, y el de velocidad en la pista de Badalona, rendía su visita á la entidad cuyos colores tan brillantemente defendiera.

Y este hombre, tan favorecido por la victoria, que absorbía en aquellos momentos la atención de todos los deportistas de la nación, sin alarde alguno de excesiva modestia, quitaba importancia á su gesta brillantísima, como si fuese, cosa vulgar, muy hacedera, reunir aquellos dos campeonatos.

En los momentos á que nos referimos, *Batistet* (así llaman cariñosamente en su tierra al gran campeón) patentizaba una vez más que la cualidad primordial de su carácter es la modestia. Esa modestia tan característica en los «hombres cumbres» españoles que, innata en ellos, adorna su valía haciéndoles más admirables á la pública opinión.

ESTILO PECULIAR É INCONFUNDIBLE

Lloréns es un gran artista, y su estilo, peculiar é inconfundible. *Routier* formidable, da la sensación, al verle pedalear raudo sobre su ciclo, de un ser incansable, que lo mismo puede hacer 300 que 3.000 kilómetros sucesivos. Y, sin embargo, no es en la carretera donde más bien actúa, pues su velocísimo y elegante correr, su *sprint* inigualable, requieren mejor la limpieza y diaphanidad del velódromo que la carretera sucia y accidentada.

Como decimos, el estilo de Lloréns es personalísimo y elegante. Impulsa á su bicicleta con suavidad, sin movimientos bruscos, haciendo el efecto que su ciclo avanza movido por alguna fuerza oculta ajena por completo á su naturaleza; y llegado el momento supremo, cuando faltan escasos metros para alcanzar la meta, su espalda se arquea ligeramente, el *sprint* sale impecable y se des-
pega del resto de los corredores, invariablemente, inevitablemente...

HISTORIAL BRILLANTÍSIMO

Desde su niñez—Lloréns tiene en la actualidad veintisiete años—, la afición predilecta del corredor villarrealense fué siempre el ciclismo. Tan es así, que cuando apenas contaba una década, ya debutaba como ciclista en Burriana (provincia de Castellón) en una carrera organizada con motivo de las fiestas de este pueblo. A partir de entonces, sus triunfos han sido sucesivos, pudiéndose contar casi por las diversas pruebas en que tomó parte.

Ha batido á campeones de la fama de Bellivier—francés—, Capel—marroquí—y Stefani y Bestteti—italianos—, siendo el único corredor español que ha logrado vencer al célebre danés Ellegard, siete veces campeón del mundo en pruebas de velocidad.

Ha corrido en Francia, Italia, Alemania, Suiza y Marruecos francés, dejando en todas partes admirablemente sentado el pabellón nacional y causando impresión, en verdad, halagüeñísima.

Ostenta actualmente los campeonatos de España de velocidad y fondo por carretera, siendo la obtención de este último un gran éxito del corredor villarrealense, por lograr en él batir el record de España de los 100 kilómetros, establecido por Janer. Record que actualmente detenta junto con el de las veinticuatro horas sobre pista y el de los 100 kilómetros tras moto.

Por último, ha vencido cuatro veces (tres en Sans y una en Badalona) en la prueba de las veinticuatro horas sobre pista, y ha sido campeón de España de medio fondo en 1923, y de velocidad desde 1921, hasta el presente año.

Como se ve, Lloréns ha batido lo mismo á corredores nacionales que á extranjeros. Corre con facilidad en pista y carretera, y actúa con idéntico éxito en pruebas de resistencia y en pruebas de velocidad. Estas cualidades excepcionales le han valido una bien cimentada fama, y hoy día se le considera en todo el mundo como una de las primeras figuras del ciclismo de la vieja Europa.

ACTUACIÓN DE LLORÉNS EN 1924

Una prueba demostrativa de la espléndida forma de Lloréns y de la energía desplegada durante el pasado año, es el siguiente resumen de su actuación:

En carretera.

Campeonato de Reus: 100 kilómetros.—Primero de la clasificación.

Campeonato de España: 100 kilómetros.—Primero de la clasificación.

Carrera de *El Mercantil Valenciano*: 150 kilómetros.—Tercero de la clasificación.

En pista.

Inauguración Velódromo de Sabadell..... } Premio de velocidad: primero clasificado.

..... } Premio de medio fondo: primero clasificado.

Carreras en el Velódromo de Vitoria.—Premio de velocidad: primero clasificado.

Campeonato de España de Velocidad (pista de Badalona).—Segundo clasificado.

Performance brillantísima que revela al ciclista completo. Tanto al routier formidable como al pistard excelente...

LA SUERTE DEL CAMPEÓN

Lloréns, aparte de todo, es un hombre de suerte. Cuantas ocasiones difíciles se le han presentado, ha sabido solventarlas sin el menor perjuicio, y lo que para otro hubiese sido una desgracia, para él se ha reducido á una anécdota más ó menos interesante que contar á los amigos del club. Y así, pudo ser él uno de los pocos viajeros que resultaron ilesos en una catástrofe ferroviaria ocurrida en Italia (en el trayecto Florencia-Milán), de la que resultaron destrozados todos los coches del convoy, aparte de innumerables personas heridas y muertas.

Asimismo, y aun habiendo perdido, por retraso del tren que le conducía, el barco que había de llevarle á Palma para disputar por primera vez el campeonato nacional de velocidad, tuvo la fortuna de poder tomarlo en alta mar, por la feliz ocurrencia de salir á su alcance en una canoa desde el puerto de Valencia. Y no fué baldío este brioso esfuerzo. Su entusiasmo tuvo por compensación la obtención de aquel famoso campeonato con el que inauguró su pista la sociedad Velo-Sport, de la capital de las Baleares.

NOTAS DE UNA ENTREVISTA

En reciente entrevista celebrada con Lloréns, nos manifestó lo siguiente:

—Parto para el Extranjero plenamente convencido de que haré un buen papel. Y en cuantas carreras tome parte, pondré á contribución todo mi entusiasmo y energías para vencer, pensando en la Patria lejana.

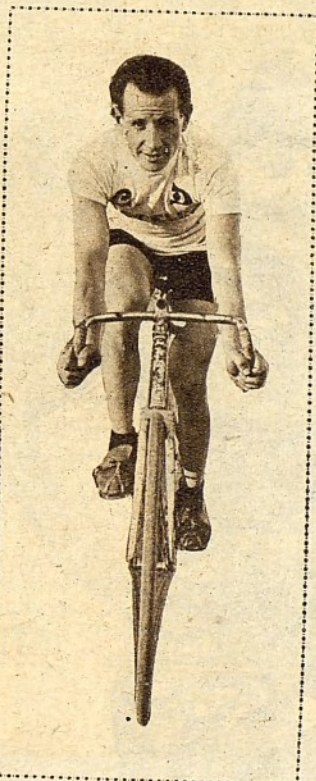
Francia será ahora teatro de mis actuaciones. En la temporada otoñal, Dinamarca, Alemania, Suiza, Bélgica, y quizá también Italia.

De las pruebas nacionales pendientes, en el momento sólo tengo intención de tomar parte en la II Vuelta al País Vasco, y en los campeonatos de fondo, medio fondo y velocidad. Pero, no obstante, ello no quiere decir dejaré de tomar parte en el resto de las que se celebren.

Mi aspiración suprema es entrenarme concienzudamente para las pruebas de pista, que al fin será á lo único que me dedicaré. Y dentro de esta especialidad, para las carreras de medio fondo tras entrenadores. Este es mi más ferviente deseo.

Y he aquí, lector carísimo, trazada á grandes rasgos la personalidad del mejor ciclista nacional; á no dudarlo, una de las primeras figuras del deporte velocipedico europeo.—WICEP

Castellón 1925



Juan Bautista Lloréns, campeón de España de velocidad y de fondo en carretera

LAS LILIALES ONDINAS DEL TÁMESIS APORTAN AL CULTO DEL DEPORTE EL GESTO DE SUS DANZAS CLÁSICAS

SUELE venir de muy lejos—como si de otro planeta, otros seres y otras costumbres se tratase—el ejemplo... Aquí, la mujer tiene para el agua concesiones de tocador, recatadas, egológicas. Si acaso, en la temporada estival, se arriesga á exhibir su

cuerpo en las playas de moda, arropado en *maillots* estrafalarios que recortan con borrosa silueta sus encantos...

Allí—los estadounidenses, Francia, Inglaterra...—, la mujer, aun preferencia la natación—sin el antifaz de un mal entendido pudor que ciñe á exiguos límites la libertad de nuestras deportistas. Por estimación de la propia salud—cuyo manantial nace en la mujer—, por culto á la belleza, por amor á una raza venidera barrida de lacras, debemos predicar porfiadamente con el gráfico ejemplo que ameniza estas deslabazadas líneas...

Y he aquí, sobre todos los deportes, el que más se ajusta al espíritu femenino. La danza al aire libre, sin artificios de *mise en scène*; el salto de bella acrobacia, sujeto á típicas normas derivadas de la Grecia inmortal... Esto es, el cuerpo tiene inquietudes de remontarse hacia lo inaccesible; supedita su deseo á la tensión de los nervios, que al fin, como una maravilla que explota en el asombro de un cerebro primitivo, concreta sin definida expresión un estado emocional... Así, la danza—sinónimo en sí de todo ejercicio que busca para cada músculo una sensación de independencia—nos trae con sus gestos imprecisos estados emocionales... hasta que, traduciendo una exaltación de los músculos, que en flexibilidad creciente llegan con leve esfuerzo á su máxima eficacia, sea como un gesto de ofrenda al culto de la destreza... Estas liliales mujeres de Albión, sin las pudibundeces de la fémina española—reminiscencias de la vida recatada y muelle de los harenes moriscos—, exhiben orgullosas las esplendideces de sus cuerpos de ondina como una ofrenda obligada á la Naturaleza creadora.

Los ojos, pasionales, brillantes ó melancólicos; los simbólicos ojos cantados por los poetas, ya no son lo más interesante que tiene la mujer: apenas si se les ve bajo el sombrero; diríase que el alma, que vive en los ojos, se oculta con tristeza infinita, y los ojos de estas *girls*, libres por completo, sin tapujos que les roben sus fulgores, se nos presentan en toda la luminosidad de su expresión y con toda la alegría de sus jóvenes poseedoras.

Los deportes al aire libre y la desaparición de la gazmoñería femenina, son los dos nuevos cultos que profesa la Humanidad civilizada de nuestros días.

Estas dos divinas manifestaciones de la moda no son extrañas entre sí; ocupando cada una de ellas, en la escala de las aspiraciones humanas de nuestro tiempo, el grado más elevado y culminante, pueden considerarse ligadas por misteriosas relaciones.

Por lo pronto, para el hombre verdaderamente moderno, la mujer no existe si no es á través de esa comprensión justa y racional de la castidad en las costumbres; y ella, por su parte, sólo ve al hombre bajo ese aspecto tan brillante y tan flamante ya en nuestro tiempo: el sport, es decir, el culto á la fuerza por el ejercicio continuo de la cultura física, que inculca en nuestros organismos la savia de una nueva vida plétórica de sangre pura y sin las lacras del sedentarismo.

En todo símbolo, dice Carlyle, hay misterio, y, sin embargo, hay revelación; y en el símbolo del día, que es la vida al aire libre, se nos ha revelado ciertamente el secreto para constituir una raza fuerte y vigorosa.

En una época de completa crisis espiritual, de ciego caminar hacia algo insospechado; en fin, en un momento materialista por indiferencia, no por pesimismo intelectual, resulta un símbolo el que la mujer, obligándonos á espiritualizar nuestros pensamientos, nos haga comprender que la exhibición de sus encantos es solamente la expresión más elocuente del culto á la vida en sus más puras manifestaciones.

La moda ha tenido siempre un valor simbólico; no



Dos lindas néyades, ante el objetivo, en los precursores momentos de lanzarse al blando lecho de la piscina...

Ayuntamiento de Madrid



He aquí el sonreír de fémina á lo largo de trece rostros..., como una esbozada risa que desatará la caricia del agua...

es hija, como dice Fendeldroch, del mero azar, sino que la mano que la crea está guiada por misteriosas operaciones del espíritu.

De esa labor recóndita, de esa relación infinitamente compleja de causa ó efecto, nace la armonía entre el fondo y la forma; una figura griega de la época clásica nos demuestra el esplendor de una raza aún no contaminada por la molice y por el desfallecimiento; como la pálida fisonomía de una de esas grandes flores humanas de la época del romanticismo nos sugiere lo eterno y extraterrenal.

Y del mismo modo que el tiempo agrega santidad á los símbolos, así acaba en su marcha por usarlos hasta arrebatarles su carácter sagrado, y por eso vemos que la mujer moderna que no se ejercita en algún deporte es, dentro de las posibilidades de su sexo, un ser inútil; su desgracia es sólo comparable á la del hombre extramoderno que no puede presentarse dominando algún sport.

Tal es la doctrina que sustentan las liliales *girls* de Inglaterra, como sus congéneres de los Estados Unidos.

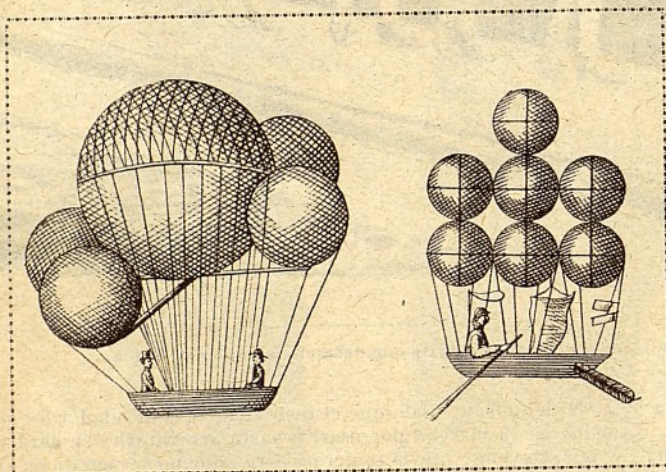


Alada, ingrátida—gentilica deidad venida del Olimpo ó bacante de fiestas paganas, de gesto heleno y perfil soberano, Eva deportista nos prende con el imán de sus clásicas danzas

LOS PRECURSORES DE LA AVIACIÓN CÓMO PENSARON ALGUNOS LOCOS, CUYAS MÁQUINAS FUERON VARIOS DÍAS MOTIVO DE LA PÚBLICA CURIOSIDAD DE NUESTROS ANTEPASADOS

En anterior artículo hemos presentado al lector algunos proyectos de barcos aéreos, completamente irrealizables, habiendo de interrumpir nuestra exposición por falta de espacio. Hoy vamos á terminarla, sin más comentarios, entrando enseguida en materia.

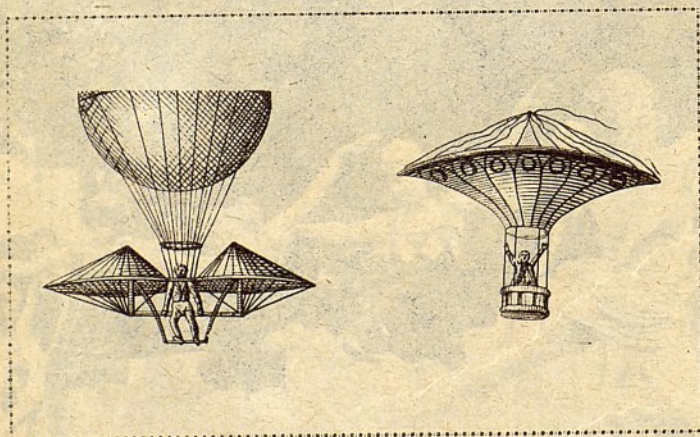
Empezaremos por un aparato que no presentaba ninguna ventaja sobre el globo sencillo, cuyos defectos, en cambio, se encontraban multiplicados (fig. 1.^a). Fué ideado por Dupuis-Delcourt, fundador de una



Figs. 1.^a y 2.^a—Los aparatos de Dupuis-Delcourt y Nieto Samaniego

de las primeras sociedades de aerostación, en 1824, y parece ser que efectuó algunas ascensiones, sin conseguir el objeto deseado, la dirección del conjunto. Posteriormente se han verificado ascensiones (1860-1865) con aparatos análogos; pero emprendidas con fin decorativo, nunca práctico.

Dupuis-Delcourt construyó igualmente un globo de cobre, en cuyo interior proyectaba hacer el vacío, y que, por consiguiente, ascendería



Figs. 3.^a y 4.^a—Los inventos del relojero vienés y del inglés Cocking

al convertirse en más ligero que el aire. La idea (emitida años antes por el jesuita Lana) no era del todo mala... como idea. En la práctica fué otra cosa: el globo de cobre no llegó á dejar el suelo. Dupuis-Delcourt olvidó la presión exterior del aire, que hubiera aplastado la vacía esfera, y tuvo que deshacer su máquina.

Juan H. Nieto Samaniego dedicó al duque Della Rocca, en 1794, su proyecto de máquina volante (fig. 2.^a). Multiplicando los globos, para disminuir la superficie de rozamiento, y utilizando remos, pensaba resolver el problema. No fué así, y su proyecto no llegó á ser realidad.

Un relojero vienés, residente en París, anunció que se elevaría en el Campo de Marte, sobre una máquina de su invención, á principios del

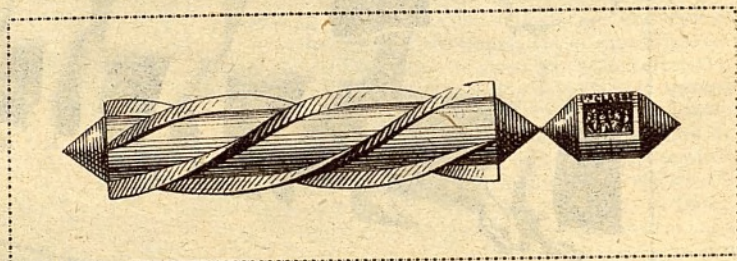


Fig. 5.^a—El artefacto de Lassée

pasado siglo. Intentó cumplir su palabra ante la multitud, congregada para presenciarlo; pero como no logró «despegar», el pueblo soberano interpretó aquello como una «tomadura de pelo» colectiva, destruyó la máquina (fig. 3.^a) y dió una paliza al desdichado artífice.

También el paracaídas ha servido de base para la elaboración de fantasías, como la del inglés Cocking (fig. 4.^a), que, llevado de su entusiasmo, experimentó en persona su invento. No respondió la máquina

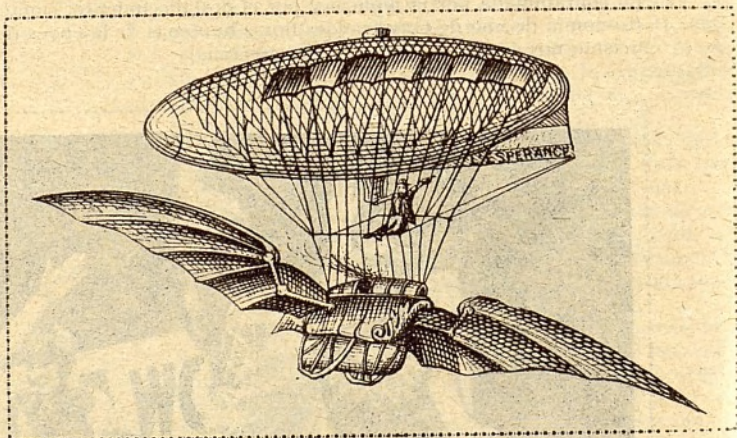


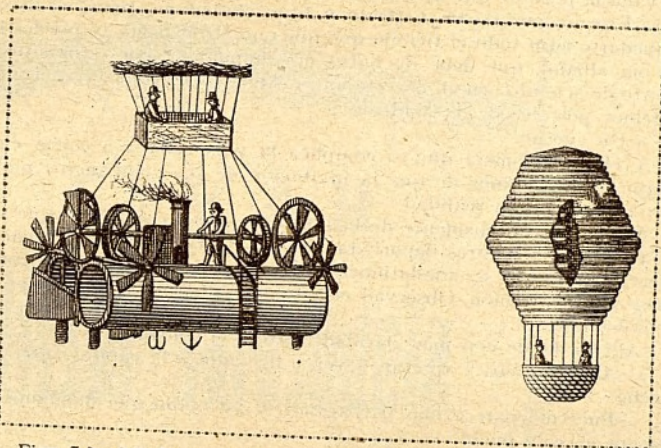
Fig. 6.^a—La genialidad de Pompeien, mecánico de Lyon

á los deseos de su constructor, y el desgraciado descendió con tal rapidez que murió al chocar con el suelo. Un tabernero recogió el cadáver, y lo expuso al público durante varios días.

El aparato ideado por Lassée en 1866 (fig. 5.^a) no llegó á construirse. Lassée debió ser imperialista, á juzgar por su idea. El gran cilindro debía servir de cámara á los pasajeros de segunda clase, que, sujetándose por las manos al eje central, colocarían los pies sobre travesaños fijados en la cara interna del tabique cilíndrico. Al ejecutar, á la voz de mando, el movimiento normal de marcha, harían girar el cilindro, cuya hélice exterior se «atornillaría» en el aire, obteniéndose de este modo el movimiento de traslación. Un cilindro más pequeño, situado en el extremo del eje, serviría de cámara de lujo, cuyos pasajeros podrían admirar cómodamente el paisaje. ¡Hay que suponer que los pasajeros motores no pagarían nada por su transporte!

Un proyecto que recuerda al célebre murciélago, de Ader, es el de Pompeien, mecánico de Lyon, concebido hacia 1875. Un pájaro artificial, completamente metálico (fig. 6.^a), debía arrastrar y dar dirección á un globo fusiforme, que á su vez le sostendría en el aire. Es otro de los proyectos que no han llegado á realizarse.

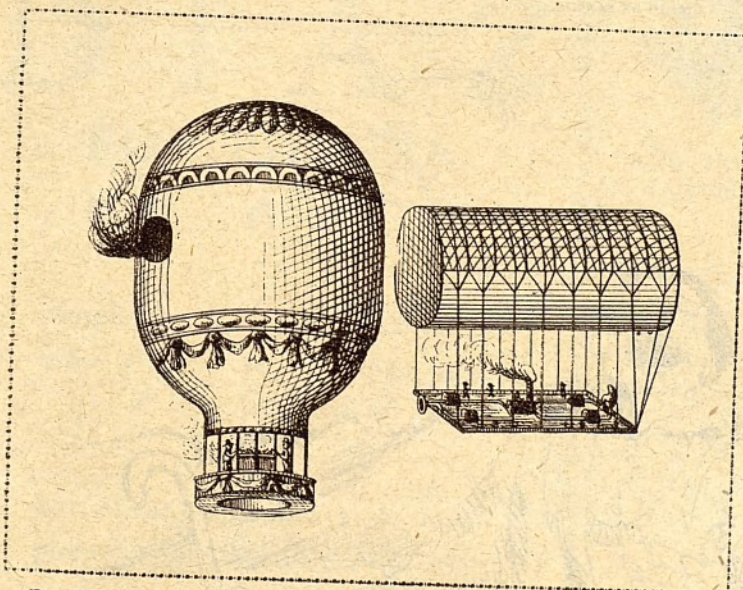
La complicada máquina que reproduce la figura 7.^a es el parto de la imaginación de un maestro carpintero, Augusto Bernard, habitante de Lille y especialista en la construcción de féretros, que lo hizo público en las proximidades de 1880. Su autor murió sin llevarlo á la práctica, y sin explicar cómo el complicado mecanismo había de arrastrar el globo,



Figs. 7.^a y 8.^a—La complicada máquina del carpintero Bernard y de un anónimo inventor

de cuya barquilla debía colgar aquel armatoste; ni tampoco las dimensiones (excepcionales para aquella época) que había de tener el globo capaz de sostener tan pesada máquina.

Las primitivas montgolfieras sirvieron también de motivo á ideas más ó menos extravagantes. Tal la de un anónimo inventor que proyectaba instalar un serpentín en el interior de una, con objeto de mantener constante la elevada temperatura del aire encerrado (fig. 8.^a).

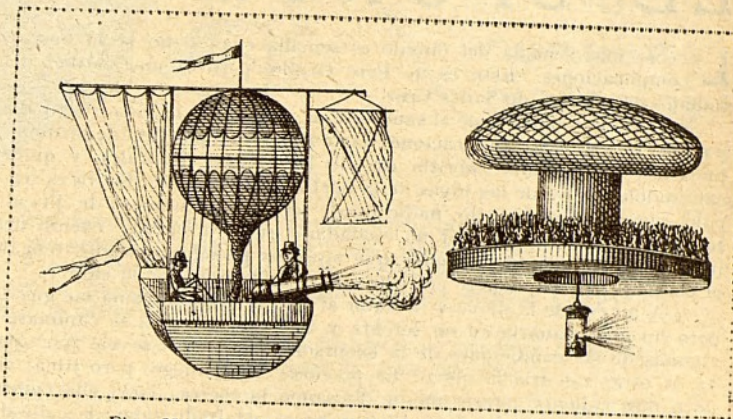


Figs. 9.^a y 10.^a—Los aerostatos de Miolau y Jeannitet y de un desconocido americano

Teóricamente, la idea no era mala del todo, aunque encontramos mucho más lógica la de Miolau y Jeannitet (fig. 9.^a), que pensaron aprovechar la reacción producida por la salida del aire caliente. Este aparato llegó á ensayarse, pero fracasó, y el público se llamó á engaño, y lo quemó en pleno jardín del Luxemburgo (17 Julio 1874).

La idea de utilizar la reacción del aire fué también aprovechada por un americano. Su aparato (fig. 10) debía aspirar el aire, comprimirlo, y dejarlo escapar por la popa de la barquilla. Tampoco llegó á ejecutarse este proyecto, ni el de un inglés que imaginó emplear piezas de artillería (fig. 11).

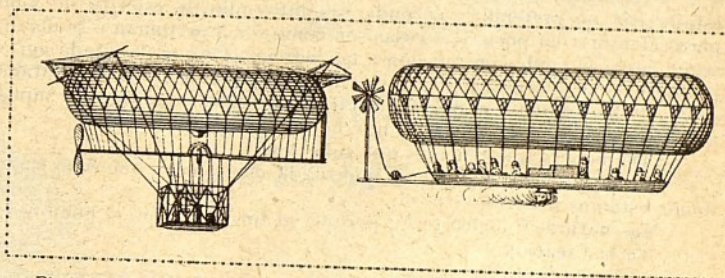
El globo reproducido en la figura 12 fué propuesto á Napoleón, cuando éste preparaba la invasión de Inglaterra, en el campo de Boulogne. El inventor aseguró que con una flotilla de aparatos construídos



Figs. 11 y 12.—Dos aparatos ideados con fines guerreros

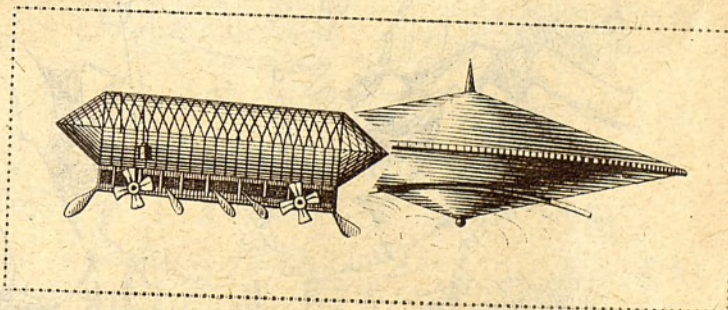
según su modelo podría transportarse el ejército al suelo inglés; pero el Emperador desdeñó la proposición, como había desdeñado la del glorioso Fulton. Ignoramos, por lo tanto, los detalles que daría el inventor, lo que nos impide enjuiciar de su idea.

La hélice, de invención relativamente moderna, no podía dejar de tentar las imaginaciones ardorosas de los inventores. Su aplicación ha dado lugar á muchos proyectos, no tan absurdos como los descritos, y que marcan una época de transición. Algunos son verdaderamente curiosos, por su semejanza con los modernos dirigibles.



Figs. 13 y 14.—El aparato de monseñor Cappe y el del mecánico Gower

Valen la pena de mencionarse los de monseñor Cappe, prelado católico de Inglaterra del siglo pasado (fig. 13); Gower, hábil mecánico electricista é inventor de un teléfono que gozó de cierta popularidad (fig. 14); Leunox, cuyo aparato (fig. 15), salvando el empleo de remos, tiene cierto viso de prescencia. El autor, coronel retirado y aficionado á la mecánica, hizo construir su máquina, y la ensayó el 14 de Agosto de 1837. Fué un completo fracaso, y la multitud de espectadores, encolerizada, destrozó totalmente el aparato, que corrió la misma suerte que los del relojero vienés y de Miolau y Jeannitet. La desilusión fué mortal para Leunox, que falleció poco después.



Figs. 15 y 16.—Los aparatos de Leunox y de Capazza

También es digno de recuerdo el globo metálico, lenticular, de Capazza (fig. 16), cuya idea llamó extraordinariamente la atención del mundo científico al final del siglo último.

Y aquí hacemos punto, pues aunque hay tela cortada, es de agradecer la escasez en las locuras; ya que la abundancia de las cosas, aunque sean buenas, hace que no se estimen, y la carestía, aun de las malas, se estima en algo; y en esto compartimos la opinión del Príncipe de los Ingenios españoles.

EL DEPORTE EN BROMA EL SPORTMAN QUE PROTESTA

LA cosa más sencilla del mundo es sencilla cuando no se la buscan complicaciones. Esto es de Pero Grullo; pero es una verdad del tamaño de la torre de Santa Cruz.

No todo el mundo tiene el sano tino de simplificar la vida, ¿verdad?; y de ahí que surjan complicaciones hasta para abrir una lata de sardinas, pues hay quien quiere abrirla usando los medios naturales, y quien cantándola el aria de las joyas de la ópera *Fausto*. Ir a la Sierra es sencillo; pues, a pesar de ello, nadie puede figurarse el número de dificultades que puede amontonar un ciudadano que, no dándose cuenta del lugar y del momento, pretende que aquellos picachos nevados tengan el confort que el gabinete con chimenea y alfombra de su casa.

—A mí eso de la nieve y de subir al alto del Guadarrama me gusta; pero mi gozo ganaría en un setenta y tres por ciento si se cambiaran algunas de las condiciones de la excursión. Vamos a ver: ¿por qué ha de estar tan fría la nieve? Es preciosa, no lo niego, pero tibia; un poco más caliente estaría mejor. Es como la Sierra. Toda ella cuesta arriba, y sin un trozo que esté liso y hasta asfaltado, como la calle de Sevilla. ¿A que en estas condiciones las excursiones serían de una agradabilidad definitiva? ¿Eh?

Así es la Humanidad, según hemos tenido el acierto de averiguar unos cuantos sabios y yo en un día de observación psicológica, y contra los que sostienen semejantes teorías no se puede luchar, de no hallarse dispuesto a apelar a los cogotazos como argumento supremo.

Uno de estos ciudadanos fué de los que les tocó en suerte a la agrupación titulada *Abajo los catarros*, y cuyo objeto era concurrir a la Sierra y allí abrir la boca durante tres cuartos de hora, con objeto de que los pulmones se fortaleciesen de tal modo que al regresar a la Corte pareciesen completamente de hierro.

Todos los socios de la agrupación aceptaban las cosas como venían, y si el tren se retrasaba no iban a insultar al maquinista, y si la nieve estaba fría no pretendían encender un infiernillo de espíritu de vino para calentarla un poco. Las cosas son como son y se toman o se dejan, según canta el cuplé con relación a las lentejas. Pero en la citada agrupación existía uno de los socios que no estaba conforme con la citada teoría de las lentejas, y quería, si tal era su gusto, que éstas le supieran a *foie-gras* y que rabiase el que no opinase como él.

—¿De manera que tenemos que subir ahí?

—Tú verás; como no quieras que sea la montaña la que baie hasta donde estamos nosotros.

—Más natural y lógico sería; porque, al fin y al cabo, el hombre es el rey de la Creación.

—Sí; pero en esto de la Naturaleza te fallan el rey, el tres y hasta el as del triunfo. Conque tú verás...

Claro está que el ciudadano protestante tenía que subir o hacer el ridículo; pero lo hacía buscándose complicaciones y disgustos.

—Bueno, ya estamos arriba. Ahora ¿qué hacemos?

—Bajar.

—Hijos míos, somos unos perfectos idiotas, porque para bajar ahora, no valía la pena de que hubiéramos subido.

—Eso no; porque tú, perfecto y libre ciudadano, tienes el derecho a quedarte aquí todo el tiempo que quieras. Mira: hasta te puedes buscar un albañil, que debe de haber en abundancia por estos sitios, y, puesto de acuerdo con él, hacerte una casita y quedarte a vivir. Te mandaremos postales desde Madrid.

—Un cuerno.

Y el excursionista que se complica la vida echaba a correr cuesta abajo, ante el temor de que la invitación de sus compañeros pudiera convertirse en una realidad.

Verdad que el disidente de la opinión general es un tipo que surge en todos los momentos deportistas. Siempre hay alguien que tiene una idea propia y que se enfada mucho si no se acepta y se respeta como si fuese la Constitución. Observad eso, sobre todo, en las excursiones automovilistas.

Allí es donde con más claridad aparece el contrariado.

—Ahora vamos a apretar, a ver si llegamos a la capital antes de la noche.

—Pues me parece una barbaridad, y yo opino que debíamos quedarnos en este pueblo.

—¿A vivir?

—A pasar la noche. No tenéis idea de lo que es el cuerpo humano.

—Hombre, sí, algunos hemos visto, sin contar con el propio, que se dibuja perfectamente en los espejos.

—Digo por dentro.

—A eso no; como no nos hemos dedicado a las autopsias...

Total: la protesta, la discusión, el entretenimiento para el vecindario, que se agolpa en torno del coche, y la sentencia de casi todos los excursionistas:

—Señor, ¿por qué no habremos sabido a tiempo que éste era un pelmazo, y le hubiéramos volcado en medio de la carretera?

PEPE DE-PORTES

DIBUJO DE SANCHÁ



Ayuntamiento de Madrid

DEBI
Curada en el
35 céntimos p
Giro postal 6

ESCOPETAS FINAS
DE
PRECISIÓN Y CAZA
PARA TIRO DE PICHÓN



E I B A R
Víctor Sarasqueta

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

D I A Z

FOTOGRAFÍA
DE ARTE

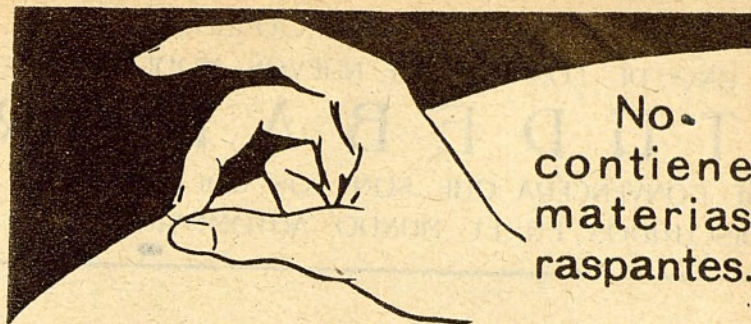
Ampliaciones, reproducciones y
todo cuanto se relaciona con
el arte fotográfico.

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

FERNANDO VI, 5
M A D R I D

DEBILIDAD SEXUAL

Curada en el acto por nuevo aparato. Escribid con sello de
35 céntimos para recibir folleto. Aparato completo, 25 pesetas.
Giro postal ó billete. W. HEILMANN. París, 205.—BARCELONA



No
contiene
materias
raspantes.

Restregando un poco del dentífrico entre las yemas de los dedos,
se comprueba su aspereza o suavidad. Pruebe usted. Los dentífri-
cos raspantes, arenosos al tacto, pueden blanquear los dientes,
pero lo consiguen rayando el esmalte de los dientes, y destruido
éste, la caries es inmediata.

La Crema dental científica Kolynos, no contiene materias
raspantes.—Consulte a su dentista.

Kolynos pule el esmalte sin arañarlo; destruye millones de gér-
menes y mantiene las encías en estado saludable. Kolynos es,
además, económico, pues un tubo dura dos meses, usándole tres
veces al día. Pida siempre Kolynos y fíjese si es el tubo amarillo
en caja amarilla.

Concesionario:

F. BONET

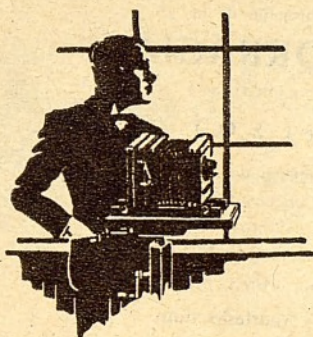
Apartado 501
Madrid

KOLYNOS
CREMA DENTAL



B-55

Sección *Agfa* fotográfica



*Las dificultades
de la luz en la galería*

son frecuentes en los días nublados de otoño é invierno. En tales circunstancias
el material de placas debe suplir todas las deficiencias para obtener negativos
bien detallados y con una graduación irreprochable. La

Placa Ultra-Special Agfa

es también, en semejantes casos, el material más apropiado para los fotógrafos
retratistas, porque posee elevada sensibilidad, perfecta graduación de tonalidades,
gran lentitud en el tiempo de exposición y excelente riqueza de matices. También
es muy buena para la luz artificial.

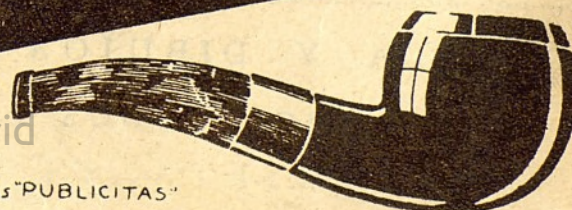
PIDA USTED EL PROSPECTO A, 3 GRATIS

COMPRA-VENTA

AGFA-FOTO S. A.
Rambla de Cataluña, 135
BARCELONA



"Ma belle"
LAS MEJORES PIPAS



HEILMANN

Anuncios "PUBLICITAS"

CUANDO USTED HAYA INSPECCIONADO CADA
 UNO DE LOS QUINCE NUEVOS MODELOS
STUDEBAKER
 SE CONVENCERÁ QUE SON LOS COCHES MÁS
 DISCUTIDOS EN EL MUNDO AUTOMOVILISTICO

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




EL CAMPEÓN DE
 LA VELOCIDAD...

en la curación de la
BLENORRAGIA
 (Vías urinarias)
 es el **SOY**

Un tubo de comprimidos, 2,50 ptas.
 en todas las buenas farmacias y
 en la de Gayoso,
 Arenal, núm. 2.—Madrid.
 Si no lo encuentra, pídale a
BES OY.—Apartado núm. 1
 CÓRDOBA


F. S



PARA ADELGAZAR
 EL MEJOR REMEDIO
DELGADOSE
PESQUI

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

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



LA ESFERA

GRAN REVISTA DE LUJO.
 IMPRESIÓN ESMERADA.

PORTADA Y DIBUJOS EN TRICOLOR

SE PUBLICA TODOS LOS SÁBADOS

UNA PESETA EL EJEMPLAR



HERNIAS
 Bragueros cien-
 tíficamente.
 J. Campos
 único MEDICO
 ORTOPEDICO
 de MADRID
 Augusto Figueras 8

ROLDAN

Camisería Encajes
 Ropa blanca
 Equipos para novias
 Bordados
 Canastillas
 FUENCARRAL, 85
 Teléfono 26-00 M.
 MADRID



COMPRE USTED EL NÚMERO
 CORRESPONDIENTE AL
 PRESENTE MES

DE VENTA EN TODAS LAS
 LIBRERÍAS, QUIOSCOS
 Y PUESTOS DE PERIÓDICOS

3 PESETAS EL EJEMPLAR

ALFONSO

FOTÓGRAFO

FUENCARRAL, 6
 MADRID



¿Por qué no vende usted en América?

Aquel mercado es propicio á comprar los artículos españoles. Consulte su caso á «PUBLICITAS», que le informará gratuitamente de lo más conveniente para una campaña de propaganda que garantice la fácil introducción de sus artículos en América.

Escriba usted á

“Publicitas”
Avenida Conde de Peñ 17er, 13
MADRID
Ronda de San Pedro, 11
BARCELONA



HELIOS

My Dear

Exquisitos cigarrillos

ANUNCIOS PUBLICITARIOS

Ayuntamiento de Madrid

4. AGO. 1923