

# AIRE LIBRE



REVISTA  
ILUSTRADA  
DE DEPORTES

La escena pintoresca y maravillosa de los preliminares de una  
partida de caza, que parece arrancada de un lienzo clásico

Ayuntamiento de Madrid

PRECIO:  
50 cts.



# LAS REVISTAS PREFERIDAS

EN MODAS

ELEGANCIAS



EN LITERATURA  
ARTE, CIENCIA Y  
CRÓNICA SOCIAL

La Esfera



EN NOVELAS  
BREVES

La Novela Semanal



EN INFORMACION  
DE ACTUALIDAD

MUNDO GRAFICO



EN DEPORTES

AIRE LIBRE

REVISTA  
DE  
DEPORTES



Se admiten subscrip-  
ciones en todas las  
librerías del mundo



# AIRE LIBRE



REVISTA SEMANAL  
□ DEPORTIVA □



AÑO III □ NÚM. 91  
8 de Septiembre de 1925



**L**A fotografía que reproducimos en esta plana constituye el símbolo más perfecto del espíritu de la mujer de todos los tiempos. Esta hermosa girl americana, que en los Angeles ha conseguido el trofeo de una artística copa, como justo premio á unos brillantes ejercicios de nata-

**LAS NÁYADES MODERNAS  
Y EL ETERNO ENIGMA DE  
LA CURIOSIDAD FEMENINA**

ción realizados en las aguas de la cercana bahía, no puede resistir á la tentación de averiguar el contenido de la copa, y ansiosamente la registra con sus ojos curiosos y escrutadores.

¡El eterno enigma de la curiosidad femenina!

FOT. MARIN

Ayuntamiento de Madrid





## CRÓNICAS DE "AIRE LIBRE"



### AEROPUERTOS NACIONALES LAS GRANDES RUTAS DEL AIRE, EL TURISMO Y EL COMERCIO AÉREOS TENDRÁN, SI LA PROPUESTA DEL AYUNTAMIENTO

**A**LGUNA vez nuestros municipales (refiriéndose al Concejo madrileño) tienen iniciativas plausibles, dignas del mayor encomio.

Muy pocas sesiones ha, el concejal Sr. Bofarull presentó una proposición interesantísima, que justo es reconocer mereció generales aprobaciones:

«El desarrollo de la aviación y del tráfico aéreo requieren una organización terrestre mediante el establecimiento de aeropuertos, verdaderos muelles de atraque y estaciones de comunicación aérea, sin los cuales es inútil pensar en la instalación y explotación normal de líneas aéreas.

«En todos los países se presta atención singular, tanto por los Poderes públicos como por las Corporaciones municipales, á la aviación y á su base, los aeropuertos civiles; y en unos el Estado los organiza directamente, como los puertos marítimos; en otros los subvenciona, y en otros los propios Ayuntamientos construyen los aeródromos por su cuenta ó contribuyen á su instalación por cualquiera de las siguientes formas de protección:

«a) Subvenciones por una sola vez que alcancen á cubrir, en su totalidad ó en parte sólo, el importe de los gastos de primer establecimiento.

«b) Subvenciones á las líneas aéreas que se establezcan partiendo del aeródromo civil.

«c) Construcción de hangares ú otros elementos integrantes del aeropuerto.

«d) Urbanización de los terrenos para el aeropuerto y construcción de líneas de comunicación terrestre que conduzcan á aquél.

«Aunque reducida todavía la aviación civil é incipiente el tráfico aéreo en España, anuncia, sin embargo, el establecimiento de diversas líneas que, partiendo unas

### HACIA UNA HIGIENE DEPORTIVA

#### ¿QUÉ HACEMOS CON PEPITO?

**P**EPITO tiene diez años, es listo, pensativo, esmirriado. Le gusta leer con exceso. Cuanto dinero coge empléalo en periódicos, cuentos y aun libros superiores á su edad. En el colegio le tienen por su mejor alumno, aun cuando desigual. Materias hay hacia las que siente antipatía instintiva, y, frente á ellas, otras que le agradan como una golosina ó una caricia de la mamá. Sin embargo, ni los padres ni los abuelos están satisfechos. ¡Tiene tan mal color! ¡Se le marcan tanto los huesos! ¡Es tan hundido de pecho!

Consultan á un médico.

El galeno aconseja que se atienda á la educación física. El padre no comprende bien, y se entabla el diálogo que vamos á reproducir. El caso no tiene nada de infrecuente.

—Bien; entonces lo que haremos será obligarle á estudiar menos y á que se pase más tiempo que ahora con los amigos. Que vaya todos los días al Retiro ó la Moncloa.

—No, señor; eso no es educación física. La educación física requiere método, estudio del caso, individualización de las técnicas. Dejado á sí solo el desarrollo muscular, resultará arbitrario, desigual.

—Entonces le pondremos en casa unas anillas, unas pesas, unas poleas y una cuerda de nudos para trepar, y usted nos dice cuánto tiempo tiene que trabajar cada día.

—Amigo mío, eso constituiría un delito de lesa humanidad. La gimnasia con aparatos es totalmente recusable. Expone á la osificación precoz. Además, es preciso que se vea usted libre de un error fundamental. Educación física no quiere decir desarrollo muscular. Se puede tener la musculatura de Ochoa y estar mal educado físicamente. Los músculos no son sino uno de los elementos que hay que tener en cuenta. Es preciso conceder beligerancia, además de ellos, á los nervios, al corazón, á los riñones. ¿De qué le valieron al gran literato Prudencio Iglesias Hermida sus bíceps gigantes? Como su corazón era débil y deficiente su sistema vascular, en cuanto tuvo una pequeña fiebre, su aparente vigor vino á tierra, muriendo malogrado en plena juventud.

—¡Tiene usted razón! Será mejor que le haga socio del Tabernillas-Club. Tienen un gran campo. Formando parte de un equipo infantil puede jugar al balompié casi á diario. Así se le quitará un poco también la chifladura de los libros.

—De todas las soluciones que ha pensado usted, ésa es la peor. Los deportes no deben practicarse durante la infancia. Desde ningún aspecto. Deporte equivale á especialización. Es decir, desarrollo predominante de ciertos grupos musculares. Establece jerarquías, desigualdades. Por ello, higiénicamente no es tolerable el deporte múltiple—*el deporte único siempre es un disparate*—interin no se ha conseguido ese desarrollo igual, armónico, completo que constituye el ideal de la educación física.

—Había pensado en el balompié como antídoto al exceso de actividad intelectual por que ahora se apasiona.

—No sé cuál de las dos cosas sería peor. El deporte, pensando fundamentalmente en la exhibición pública, resulta en absoluto perjudicial para la psicología de los adolescentes. Otra cosa es el deporte por el deporte sin público, por placer puro del ejercicio grato; pero aun éste, que es el único que en ocasiones puede resultar recomendable, exige ciertas condiciones de edad, de método, de educación física, previa; prescindir de ellas adquiriría significado de verdadera insensatez.

—Entonces, ¿qué debo hacer?

—Encargar á un médico que determine el valor biométrico de Pepito; buscar á un profesor de educación física que se ponga de acuerdo con aquél, y á estos dos técnicos entregarles el problema de hacer de Pepito un hombre fuerte, endurecido y dueño de sus energías. Como dice el profesor Ledent, de igual modo que para aprender á tocar el piano se comienza por estudiar solfeo, no se puede hablar de deportes interin no se posee educación física. Bien entendido que la educación física no ha de conducirse de modo aislado, como cosa autónoma. Es preciso que se percatan los padres de que la educación intelectual, moral, física y sexual no son cosas aparte, sino aspectos parciales de un solo problema.

Aquí terminó el diálogo. El padre de Pepito pareció darse cuenta, ¡al fin!, de los horizontes de la cuestión, y cabe la esperanza de que el pobre niño sea puesto á salvo de los riesgos que á la mayoría de sus camaradas hace correr la desidia de padres intoxicados por el brebaje del prejuicio.

DOCTOR CÉSAR JUARROS

### AVIACIÓN COMERCIAL

#### MADRILEÑO PROSPERA, UNA MAGNÍFICA CENTRAL DE COMUNICACIONES CON EL AEROPUERTO DE LA CAPITAL DE ESPAÑA

de nuestra capital y otras pasando por ella, requieren la construcción del aeropuerto civil, sin el cual no podrían funcionar y ser utilizadas debidamente.

«Las líneas aéreas cuyos estudios hallanse ya realizados y se proyecta inaugurar en breve, son Barcelona, Zaragoza á Madrid y Madrid, Córdoba á Sevilla para enlazar con la ruta de Africa, ahora, y de América, más tarde, en el aeropuerto sevillano, y con la línea internacional Lyon, Ginebra á París y Londres y de Viena á Constantinopla por el aeropuerto de la ciudad condal. Los beneficios que al comercio y á la economía de Madrid y de España toda habría de reportar, induce á los concejales que suscriben á proponer al excelentísimo Ayuntamiento preste su ayuda á la comunicación aérea, de tan vital interés municipal y nacional, y contribuya en la forma que crea preferible al establecimiento del aeropuerto civil del centro de España.»

Ciertamente que la iniciativa del Sr. Bofarull no se refiere á ninguna empresa quimérica.

En un porvenir inmediato, mucho más de lo que las gentes retardatarias piensan, esas líneas que se indican en la moción y otras excéntricas, pero de un gran valor geográfico, funcionarán con la regularidad perfecta á que nos tienen acostumbrados las otras rutas de compañías extranjeras, alguna de las cuales, como la del litoral mediterráneo español, sirve á maravilla á los fines para que fué creada.

Que el Ayuntamiento de Madrid no dé por terminada su obra á este respecto con esa propuesta interesantísima, que es digna por todos conceptos de ser en el más breve plazo una brillante realidad.

J. D.



# L A S F I G U R A S D E L S I G L O

## A N T E E L D E P O R T E

### UNA CHARLA CON «ANDRENIO»

DON Eduardo Gómez de Baquero?...

—No está—replica rotundamente la muchacha que ha abierto la puerta.

No desmayo. Esta añagaza:

—Muy bien. ¿Quiere pasar esta tarjeta á su secretario y preguntarle cuándo puedo volver?

Vacila la fámula. Ante mi gesto, de retundidad, con el que trasluzco un firme propósito, vence su indecisión.

—Pues... espere un momento.

Esperé, y me pasaron al despacho del ilustre novelista, una habitación reducida, asaltada materialmente por pilastras de libros y revistas. El balcón se asoma á la calle de la Libertad, donde vive y labora este gran escritor.

Sin tiempo para escrutar en el lujoso y sencillo despacho, cohibe mi porte unas pisadas cercanas.

Es, en efecto, el nuevo—por derecho y de antaño, sin la concesión oficial—académico de la Real Academia Española.

Bajo, menudo de cuerpo, con un aguzar irónico en la mirada, de empaque señoril.

—Dígame—murmura, luego de ofrecerme una butaca á su lado, con sonreír pegadizo.

—Vengo á que charlemos de deportes. Con más fidelidad, de todo.

Y sin dejarle reponerse, como temido de una negativa:

—A propósito de la Academia...

—No; no hablemos de eso—me ataja blandamente—. Ni de mi acceso á la Academia ni del Diccionario, que aún no he abierto, y, naturalmente, no quiero formular juicios gratuitos.

—Entonces, concédame dónde empezó á escribir.

—En la *Revista de España*, con Albareda y León y Castillo. Luego estuve en *El Día*, y más tarde pasé á *La Epoca*, donde hacía crónicas políticas y crítica de teatros. También colaboré como crítico en los famosos *Lunes de El Imparcial*. Luego... ¿Está tan reciente mi labor actual?

—¿Cuántos libros lleva publicados?

—Catorce. Le citaré el título de algunos: *Letras é ideas* (crítica), *Aspectos* (diálogos filosóficos), *El renacimiento de la novela española en el siglo XIX*, *El valor de amar* (cuentos), *Soldados y paisajes de Italia*...

Se hace una larga pausa. Al fin, como el que acomete una osadía:

—De deportes...—balbuceo—, ¿quiere usted que hablemos de deportes?

El, con un gesto amable que parece una reverencia, concede:

—Dígame.

—Por ejemplo, ¿qué juicio le merece la capacidad femenina para los deportes?

—Dependerá de la naturaleza de éstos—sostiene como un principio, y conciso—Basta echar una ojeada á la naturaleza femenina para que la naturaleza conteste.

Y cierra sus labios herméticamente, como acechando otra pregunta.

—¿Unas palabras sobre el ejercicio físico en sí?...

—Los deportes...—y queda un momento dubitativo, como apresando las palabras que diseñarán la idea—, tomados como formas de dar algún aliciente de juego—de juego en sentido general, no de apuesta ni juego económico—al ejercicio físico, me parecen plausibles. Mirados así, bajo ese prisma, tienen, aparte de su indudable acción beneficiosa en la función orgánica, un marcado relieve estético, como lo tuvieron en Grecia. Pero—el hilo de su voz se apiana en sordina, y en la fina raya de sus labios se hace más sutil el sonreír característico—los deportes, convertidos en manía, en verdadera pasión, en preocupación absorbente, se me antojan un peligroso retorno á nuestros antepasados más rudos.

Vuelve á callar de nuevo, al acecho de otra pregunta.

—Para no distraerle más, don Eduardo: ¿ha practicado algún deporte?

—No he cultivado más que la esgrima, cuando tenía menos años, y no porque me atrajese la fama de espada-chín ó tuviese aficiones de duelista. El duelista, el profesional del sable ó la espada, me parece grotesco y odioso. El duelo suele servir á veces para dar un supuesto barniz

de caballerosidad á algunos granujas. La esgrima era, para mí, un ejercicio rápido, entretenido é intenso, propio para un hombre que tiene poco tiempo que perder. Por eso, aparte de buscar la ligereza y elasticidad de mis músculos, que la clase de mi trabajo les confinaba á vida sedentaria, yo practicaba la esgrima sin darle más importancia que si jugara al billar ó á los bolos. Es decir, sin mira de que me pudiese valer algún día para solventar una cuestión...



Eduardo Gómez de Baquero

FOT. ALFONSO

LORENZO RODERO

Ayuntamiento de Madrid



# EL CENTENARIO DE LA ESCUELA DE CABALLERÍA FRANCESA DE SAUMUR

## ALGUNOS DATOS PARA LA HISTORIA DE LA CENTENARIA ESCUELA MILITAR DE EQUITACIÓN DE SAUMUR, UNA DE LAS MÁS REPUTADAS DEL MUNDO

**L**a escuela de Saumur ha celebrado recientemente, con una brillante fiesta ecuestre, el centenario de su fundación.

La historia de esta institución es muy interesante, tanto que á menudo jugó un papel en la historia que nunca podrá ser olvidado.

Por una ordenanza de Carlos X quedó reorganizada en 1825 la Escuela Real de Caballería, pero pueden encontrarse sus orígenes mucho más antiguos en la Academia protestante de equitación, creada en Saumur por Duplessis-Mornay, gobernador de la ciudad en 1589. El establecimiento atrajo numerosísimos caballeros, no sólo franceses, sino también holandeses é ingleses, pero á la muerte de Henri IV, su protector, decayó rápidamente.

Hasta un siglo más tarde no se reanimó la villa de Saumur. Destinado allí el Real Cuerpo de Carabineros, la aparición de semejante guarnición escogida causó tanta sensación que en breve se acometió la construcción de dos magníficos edificios, por los años 1763 al 1769.

Consecuencia de una junta de generales, los carabineros tuvieron que

abandonar la ciudad, después de una gran fiesta ecuestre que fué un tierro no adiós á la ciudad, y Saumur quedó con una pequeña guarnición hasta 1814.



En el intervalo, Napoleón había creado en Saint-Germain una escuela especial para completar la educación de los oficiales de Caballería, de los que necesitaba en gran número para sus ejércitos. Muy pronto, designado Soult ministro de la Guerra, restableció la escuela de Saumur,



Vista general de la explanada de Saumur, durante un festival organizado por los alumnos de la escuela, ante las autoridades francesas y extranjeras reunidas en las tribunas



cuya dirección le fué confiada al teniente general de la Ferrière. Diez alumnos fueron detenidos en 1827 como cómplices de la conspiración del general Berton, y uno de ellos fué condenado á muerte y ejecutado, después de lo cual el Gobierno cerró la escuela.

De tal modo se hizo sentir la necesidad bien pronto, que la institución volvía á la vida en 1825, bajo el nombre de Escuela Real de Caballería, y el mariscal de campo Oudinot se encargó de la dirección.

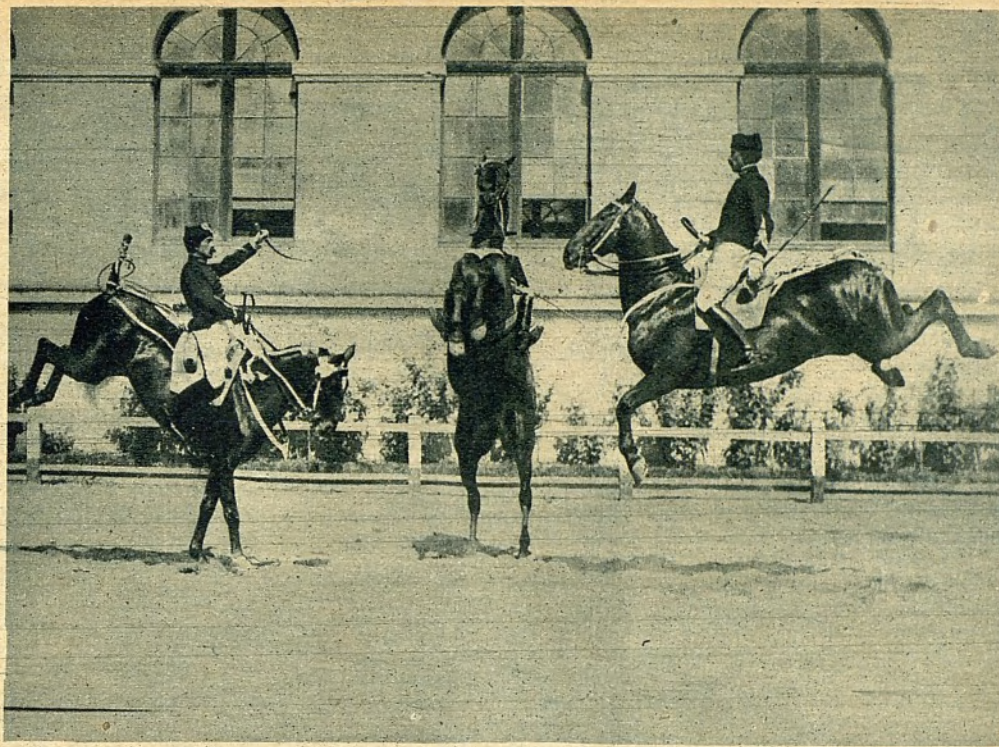
Rápidamente tomó auge notable, y á la institución teórica se añadía un curso de hipismo, que fué confiado á los Flandrin. En adelante fué cuando comenzó el desarrollo extraordinario de Saumur, para convertirse en la institución suprema de la caballería francesa.

Sin perder nada de sus tradiciones de elegancia y precisión, que fueron la gloria de las viejas armas francesas, la enseñanza en Saumur se orientó hacia un fin práctico con tendencia especialmente hacia la utilización del caballo para toda clase de servicios.

Uno de los directores de esta evolución fué el comandante d'Aure, nombrado jefe en 1847. Este jinete, de una gran reputación, aunque ducho en la equitación *de sala*, preconizó la equitación al aire libre. Dedicado á formar alumnos según sus teorías, aunque sin sacrificar nunca la *posse* más caballeresca, hizo pronto un núcleo de muchachos que le seguían ciegamente. Entre ellos hicieron furor las carreras de caza, los cross-countries y la lucha con los caballos más indomables, hasta hacerlos dóciles, y gracias á sus esfuerzos, en 1850, tomaron parte por vez primera alumnos de Saumur en las pruebas públicas de Angers, innovación que dió origen á toda suerte de críticas.

Desde 1855 la enseñanza ecuestre fué confiada exclusivamente á jefes militares, y entre estos, el teniente coronel Hotte dejó grato recuerdo. Bajo su dirección por vez primera fué á París, en 1866, el famoso *cua-dro negro* á ejecutar, en el recinto del Palacio de la Industria, ante el emperador y la emperatriz, las filigranas de sus proezas hípias. Los caballeros jinetes de Saumur obtuvieron un éxito rotundo, y su éxito llegó á todo el mundo, acompañado del nombre de la Escuela. Largo espacio de tiempo, grupos de oficiales extranjeros se sucedieron en la Escuela Real: los polacos, primero, en 1859; más tarde los suecos, seguidos de los daneses, belgas, rumanos, brasileños, etc.

Todas las escuelas extranjeras rindieron culto á la superioridad de



Los alumnos de Saumur haciendo ejercicios ecuestres de alta escuela, preparatorios de brillantes festivales

Saumur, y representaciones de armadas de casi todos los países fueron á Francia. Dato curioso, digno de ser recordado, es la visita de dos oficiales prusianos, en nombre y representación de su ejército, muy pocos días antes de estallar la guerra de 1870.

En 1872, apenas concluida la para los franceses desastrosa campaña franco-prusiana, la dirección de la Escuela fué confiada al general Thornton, al que se debió una innovación interesantísima: la introducción de los pura sangre ingleses en las cuadras, que debían crear una nueva fuente de estudios hípicos muy fructuosos.

Reconocida además la utilidad de agrupar ciertos servicios auxiliares, sucesivamente fueron creados, en 1845, una escuela de veterinaria; en 1854, otra escuela de veterinaria, y en 1789 una de telegrafía. Finalmente, Saumur, transformado, era en conjunto, en la fecha última, un establecimiento modelo, en el cual se inspiraban los ejércitos europeos.

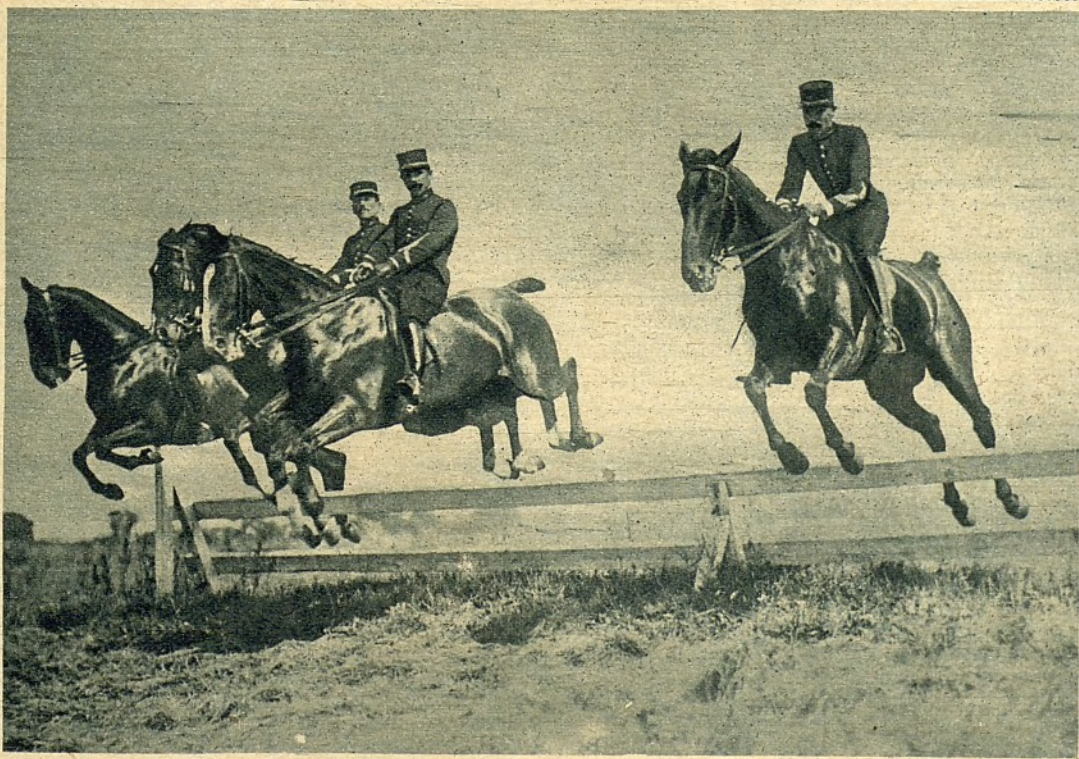
Cuando estalló la guerra de 1914, la potencia del armamento moderno no permitió á los jefes de la Caballería renovar los éxitos de los Murat y Lasalle. A pesar de ello, los escuadrones franceses se mostraron superiores á los alemanes, que nunca jugaron en la gran guerra un papel muy eficaz.

Después de la catástrofe europea, en 1919, la vieja escuela ha vuelto á abrir sus puertas bajo la dirección del general Thureau, el cual admitió desde el principio á alumnos oficiales de la reserva, al lado de los camaradas en activo, en todas las pruebas.

Las duras enseñanzas de la guerra han obligado á reducir el número de caballeros montados; pero el prestigio de Saumur continúa siendo cada vez más firme, y en el año actual, Estados Unidos, Inglaterra, Suecia, Japón, China, Persia, Uruguay, Perú, Austria, España, Dinamarca, Checoslovaquia, Polonia, Finlandia, Siria, Rumania y Grecia, tienen representantes de sus ejércitos en la vieja institución francesa.

Indudablemente, son las gloriosas tradiciones, que no las verdaderas prácticas enseñanzas, las que sostienen aún fuerte y vivo el prestigio de Saumur, la centenaria escuela francesa de Caballería.

ALVARO REAL



Salto de obstáculo de conjunto por un grupo de jefes de la escuela de Saumur, durante una de las fiestas del centenario

FOTS. MARÍN



## UNA VIEJA FRACASADA TENTATIVA DE CRUZAR EL CANAL DE LA MANCHA

# La peligrosa excursión de un periodista aeronauta

SIEMPRE será digna de encomio la actitud del hombre que, embarcando sobre un aparato que presenta mayores ó menores garantías de seguridad, se lanza intrépido á surcar los aires; y para estos hombres, y hasta que la navegación aérea ofrezca una plena y absoluta seguridad, todas nuestras alabanzas serán escasas. Pero hay que tener en cuenta que los aeronautas lo son, generalmente, de afición y por profesión; por lo que podemos considerar de una manera general que, al exponer su vida, corren lo que pudiéramos llamar el «riesgo profesional», por lo que accidentes y caídas, con frecuencia mortales, constituyen los «gajes del oficio». Bien entendido que esto no disminuye en nada su mérito.

Pero si admiramos plenamente al que se expone á un peligro ya conocido y frecuentemente afrontado por él, aun debemos saludar más reverentemente á los que, sin hacer de ello profesión y sin poseer los conocimientos necesarios, se lanzan al espacio para cumplir un deber moral ó realizar una misión á ellos encomendada, y arriesgan su vida sin la esperanza de una gloria ó una recompensa que generalmente son premio de los Blériot, los Farman, los Guynemer y los Arrachard.

Y nuestra admiración sube justamente de punto cuando el novato aeronauta es sencillamente un periodista, que surca el espacio para complacer á los lectores de su periódico y aumentar los prestigios de éste.

Al obrar así, el modesto reportero se convierte en héroe, tan grande como el mayor, y justo es que le consagremos una vez un recuerdo, dando á conocer al lector una excursión aérea efectuada por un periodista, que no tenía práctica de los viajes aéreos ni conocimientos especiales bastantes, y que, sin embargo, estuvo á punto de perecer por obedecer á sus directores y dar pasto á la curiosidad de los lectores de su periódico.

El *Evening-News*, diario político de Londres, sostenía una sección de meteorología, cuyo redactor tenía por misión comentar, completar, rectificar y hacer inteligibles para el público lector las notas diarias facilitadas por el Observatorio Central inglés, que, como las notas oficiales análogas que los Observatorios de todos los países publican, eran generalmente de redacción sibilina y de interpretación poco fácil, ya que los sabios oficiales suelen hablar por paráfrasis, sin olvidar que, dada su calidad de sabios encargados de real orden, cuando afirman un día que la máxima temperatura registrada el anterior ha sido de 33 grados, favorecen la alienación mental del lector que está seguro de haber visto subir la columna de mercurio hasta los 40.

Hechos por el estilo, repetidos á diario, explican perfectamente la decisión del *Evening News* de sostener un redactor encargado de armonizar la disparidad de criterios del Observatorio y de sus lectores; y tuvo, como lógica consecuencia, la de que el susodicho redactor hiciese también observaciones por cuenta propia, que, naturalmente, se encontraban en manifiesto desacuerdo con las del establecimiento oficial.

En España nos hubiéramos quizá limitado á sonreírnos, y habríamos esperado que el curso del tiempo hubiera dado la razón á quien la tuviera. En Inglaterra la gente es muy seria, y la dirección del periódico creyó que era de su obligación poner el asunto en claro, no reparando en pelillos ni gastos, y organizó una ascensión aerostática. Se trataba de una cuestión de dirección de vientos, y proyectaron lanzar un globo que, partiendo de los alrededores de Londres, atravesara el Canal de la Mancha y aterrizara en las proximidades de París.

Buscado el globo y contratado un piloto aeronauta, dióse á aquel el nombre mismo del periódico, y se preparó la excursión. El redactor acompañaba al piloto, y sabía que para mantenerse en buena dirección les era preciso pasar por encima de Worthing, puerto situado á 80 kilómetros de Londres, y jalón, por llamarlo así, del itinerario hacia París. Sabía, por lo tanto, que si al llegar á la costa se habían desviado y dejado á Worthing, bien por la derecha, bien por la izquierda, debían suspender el viaje y aterrizar inmediatamente.

Preparóse todo para partir el 12 de Noviembre de 1898, á mediodía. Pero surgió un contratiempo: el globo, mal amarrado, se escapó durante el hinchamiento y tropezó con la verja de un parque, sufriendo ligeras averías, que hubieron de repararse allí mismo. De todo esto resultó un retraso de cerca de dos horas, y cuando el globo se elevó, el viento había refrescado, anunciando borrasca, y cambiando de dirección. Cuando llegaron cerca de la costa, los excursionistas se apercebieron de que el globo caminaba, no en la dirección de Worthing, sino en la de Brighton; algo más al norte, aunque no tan lejos de la primera que no fuese visto por los vigías allí apostados por la dirección del periódico, que inmediatamente informaron á Londres del fracaso de la tentativa.

El piloto, fiel á su consigna, se decidió á tomar tierra. Pero los pocos momentos perdidos habían permitido al globo franquear el cordón litoral, y la situación era muy comprometida. Las olas batían furiosas los acantilados de la costa, inundándolos de espuma; el viento era muy fuerte, y el espectáculo del mar embravecido, de gran belleza y majestuoso aspecto, no era el más grato para los atrevidos excursionistas. La situación era bastante crítica.

En tales momentos debía patentizarse claramente la serenidad y valor del piloto; fueron, sin embargo, los escogidos por el desgraciado para perder completamente la cabeza. En vez de tirar de la cuerda de desgarre, para vaciar el globo rápidamente y tratar de saltar al suelo al llegar á tierra, no se le ocurrió mejor idea que la de deslizarse por la cuerda-freno, de más de cien metros de longitud. El periodista, Mr. Daly, ajeno por completo á toda cuestión aerostática, dió, naturalmente, su conformidad á tan absurdo proyecto, y los dos hombres empezaron á descender, uno tras otro, á lo largo del cable.

Tan pronto el piloto llegó al suelo, sucedió lo que era lógico y él debió haber previsto. Deslastrado súbitamente el globo del peso de un hombre, de un impulso vigoroso fué lanzado al espacio, arrastrando á Mr. Daly, colgado del extremo de la cuerda.

Por fortuna para éste, era hombre de gran serenidad, y que se hizo cargo de la situación rapidísimamente. Comprendió que intentar reintegrarse á la barquilla del globo, utilizando la cuerda de que colgaba, era hazaña imposible para quien no fuese un consumado acróbata. Por otra parte, tampoco podía esperar que sus fuerzas le permitiesen permanecer colgado durante las horas que tardase en terminar la borrasca. Y reflexionando todo esto en brevísimos segundos, tomó la mejor de las resoluciones: soltarse, sin otra esperanza que la de no sacar roto sino un brazo ó pierna. Y como lo pensó lo hizo. Se encontraba entonces á unos quince metros del suelo, ó, por lo menos, tal fué la que calculó el piloto, que presenció la caída.

Quedó éste horrorizado al oír caer á su pasajero, sin que viera dónde había caído; tal era la obscuridad que reinaba. Afortunadamente, acertó á pasar un ciclista por las cercanías, y acudiendo á las llamadas del piloto, ambos hombres se pusieron á buscar el cuerpo de Mr. Daly, encontrándolo después de trabajosa rebusca.

Yacía el desgraciado periodista boca arriba, y no movía pie ni mano. Dábanle ya por muerto sus encontradores, cuando les pareció advertir que el inanimado cuerpo conservaba calor, y, reanimadas sus esperanzas, pidieron prestada una carretilla á un labrador, y en ella transportaron el cuerpo de Mr. Daly hasta la casa del médico más próximo. Este reconoció el cuerpo que le llevaban, y declaró que no había sino un fuerte desvanecimiento y una conmoción general; pero que él esperaba que se salvaría el herido.

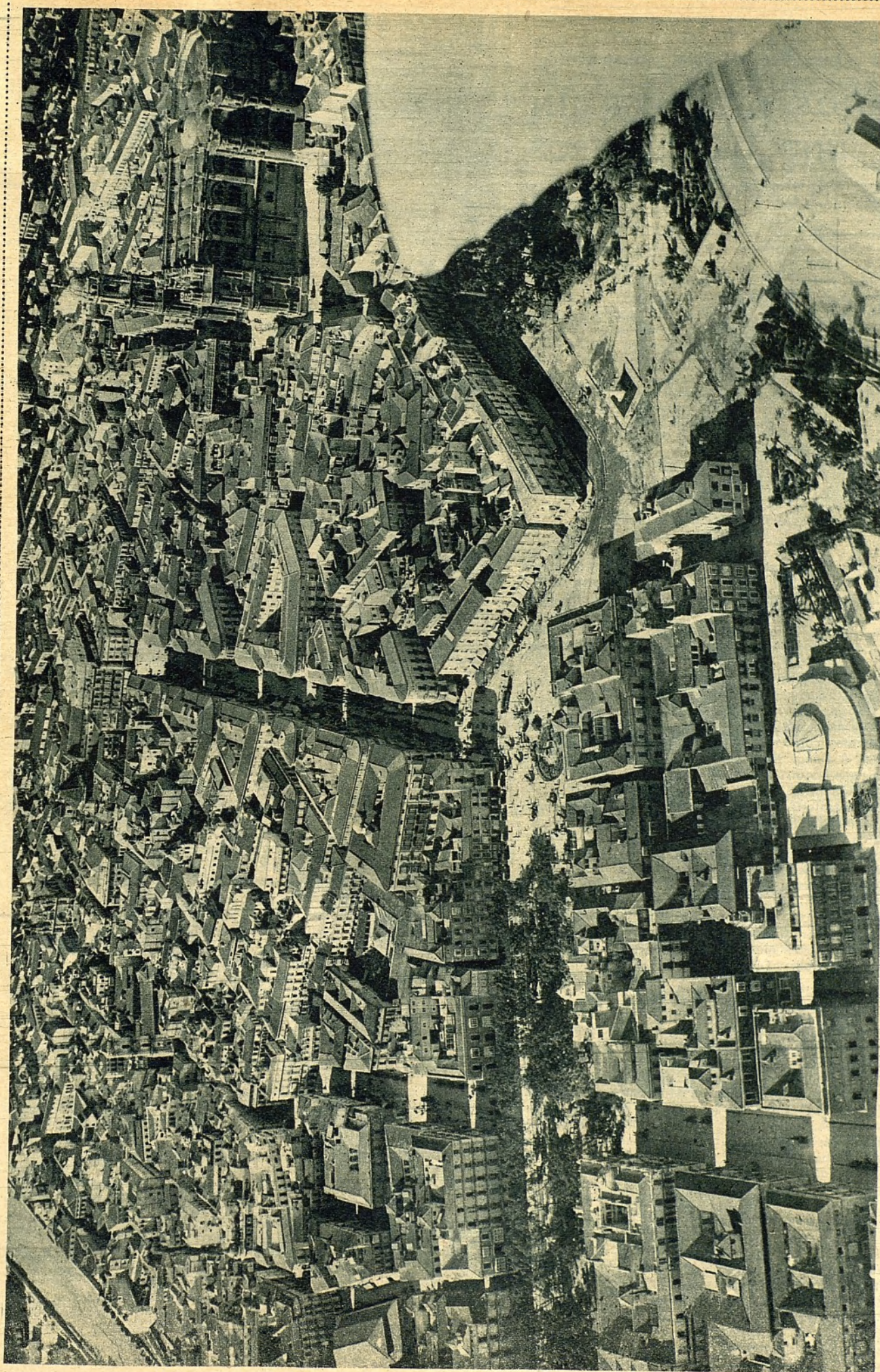
Es curioso conocer el motivo por el que Mr. Daly escapó á la muerte. Le habían regalado sus amigos, antes de salir de Londres, un paletó neumático, de dos telas cauchutadas, entre las que se podía inyectar aire á voluntad, hasta cierto límite, sirviendo así á su portador, en caso de caída al mar, de salvavidas que le permitiría flotar hasta ser apercebido por un barco y salvado. Y tan convencido estaba Mr. Daly de que el final de su excursión había de ser un remojón en el mar, que partió con el gabán-salvavidas puesto é inflado. Y este gabán, obrando á modo de amortiguador, quitó rudeza á su choque contra el suelo y le salvó la existencia.

En cuanto al globo, deslastrado de sus pasajeros, elevóse inmediatamente á considerable altura, perdiendo gas por el tubo interior. Agotada la fuerza viva de este primer impulso, el globo descendió nuevamente hasta el mar, la barquilla se sumergió y así permaneció diez días. En la noche del 22 de Noviembre, una tormenta formidable recorrió el Canal de la Mancha, rompió las amarras que aun ligaban la barquilla al globo, y arrastrando á éste, nuevamente aligerado, lo remontó á las nubes. Pero, vacío completamente, al salir del radio de acción de la tormenta, cayó al suelo definitivamente, y en la mañana del día 23 fué recogido por unos labradores de Thubœuf, en la provincia francesa de Mayena. El alcalde avisó á un periodista local, y éste telegrafió al director del diario inglés, que envió á recogerlo.

Así terminó la arriesgada excursión de un periodista.

MODESTO CURIOSO





**LA PERLA DEL MEDITERRÁNEO,  
MÁLAGA LA BELLA, DESCUBRE  
EL SECRETO DE SUS MORUNAS  
CALLES A LOS OJOS AVIZORES  
DE LA FOTOGRAFÍA AÉREA**

**P**ARA describir con exactitud las impresiones que en nuestra retina van dejando las perspectivas que desde el avión, en pleno vuelo, nos ofrece la población malacitana, se necesitaría la soberana paleta de un Murillo ó la imaginación portentosa de un Víctor Hugo, porque es tal la trans-  
parencia del ambiente en aquel cielo tan azul—de un azul intraducible—con la onda tibia de su brisa susurrante en estas tardes vernales, que se  
piensa en todas las cosas buenas, sublimes, dulces, puras... Málaga se nos ofrece atraente y sugestiva, por su clima templado, sano y agradable;  
por su cielo diáfano y esplendoroso; por las exhalaciones balsámicas de sus playas, de sus jardines y de sus huertas... Málaga, vista desde el avión,  
es la tierra del sol, de la luz y de la alegría; de las flores y de las esquisitas frutas; de las añoranzas y ensueños; de la inspiración y del arte...

FOT. GASPAR



## Una encuesta de «Aire Libre» sobre profesionalismo

# LO QUE NOS DICE FERMÍN SÁNCHEZ, UNO DE NUESTROS ÁRBITROS INTERNACIONALES

AIRE LIBRE desea reflejar en sus columnas las opiniones de elementos destacados en el fútbol nacional sobre la palpitante cuestión del profesionalismo que se abordará en la asamblea extraordinaria de Mayo. Quiere ser el vehículo de las ideas que sobre este extremo posean algunas personas que no tendrán puesto en esa reunión, pero cuya historia y merecimientos en el deporte les haga merecedores de ser escuchados. En resumen, queremos reunir una serie de opiniones que suponemos serán de interés para contribuir desde nuestro lugar al debate que se entable, y si ello es posible para ayudar a iluminar a los doctores que pretenden sanar el cuerpo moralmente maltrecho de nuestro fútbol.

FERMÍN Sánchez nos miró con asombro.

—Pero, hombre, no quiere usted nada. ¿Y quién soy yo para opinar sobre esas cosas?

Naturalmente que hice el elogio entusiasta que él se merece como compañero, como árbitro, como aficionado y como persona.

Sin saber qué decirme, azorado en su modestia por el chaparrón de mis palabras, se dedicó a sorber el *cok-tail* que nos había traído el camarero, y que sabía a demonios.

Yo le dejé tranquilizarse, y al rato, implacablemente, apresté mis cuartillas y mi lápiz.

—No hay disculpa, Fermín. Tengo que aprovechar esta escapatoria a Santander y el tren sale dentro de muy pocas horas. Hágase usted cargo.

Se resignó el hombre, y con un tono resplandeciente de sinceridad me dijo:

—Mire usted: yo soy un enemigo jurado del profesionalismo en deporte, y lo prueba el que quizá sea el único árbitro español *amateur*. Lo que devengan mis arbitrajes, como no puedo eludir su cobro, lo invierto en fines deportivos. Así, el dinero que me entregaron en la pasada temporada me ha servido para adquirir en Francia una pértiga, que he regalado a la Atlética Santanderina...

Como yo anoto estas manifestaciones, Fermín se apresura a rogarme:

—Pero eso no vaya usted a decirlo, porque a nadie le importa...

(Perdón por dejarlo aquí escrito, Fermín, pese a su petición. Yo creo que es muy interesante su ejemplo y que no debe permanecer oculto.)

—Creo firmemente que debe abordarse la cuestión de ese profesionalismo marrón—continúa—que está destrozando el fútbol, que ha llegado ya a todas las regiones...

—¿A Santander también?

—Lo mismo que a las otras. Ahora que aquí es un profesionalismo vergonzante y barato, de ayudas modestas, de pequeñas concesiones; pero al fin y al cabo tan perjudicial y funesto como en el resto de España.

—Es cierto.

—La mescolanza actual de *amateurs*—porque aún quedan algunos—y profesionales mejor ó peor disimulados, ha relajado aquella disciplina que solamente se tenía por amor al deporte y al club. Hoy, el que cobra tiene imposiciones intolerables, y el que no cobra se pone muchas veces tan inaguantable como el asalariado. Las directivas no se dan lugar a templar gaitas y el jugador hace lo que le da la realísima gana. De otro lado, este público advenedizo de ahora que sólo acude a los partidos por lo que de espectáculo tienen, que tiraniza también, que exige porque paga, demasiado muchas veces. Luego, los campos de juego que tienen suntuosidades de estadios olímpicos y que exigen cuantiosos gastos para mantenerlos. En fin, que sobre el deporte futbolista caen todos estos males, cada vez más aumentados, y la situación de las Sociedades es en general angustiosa.

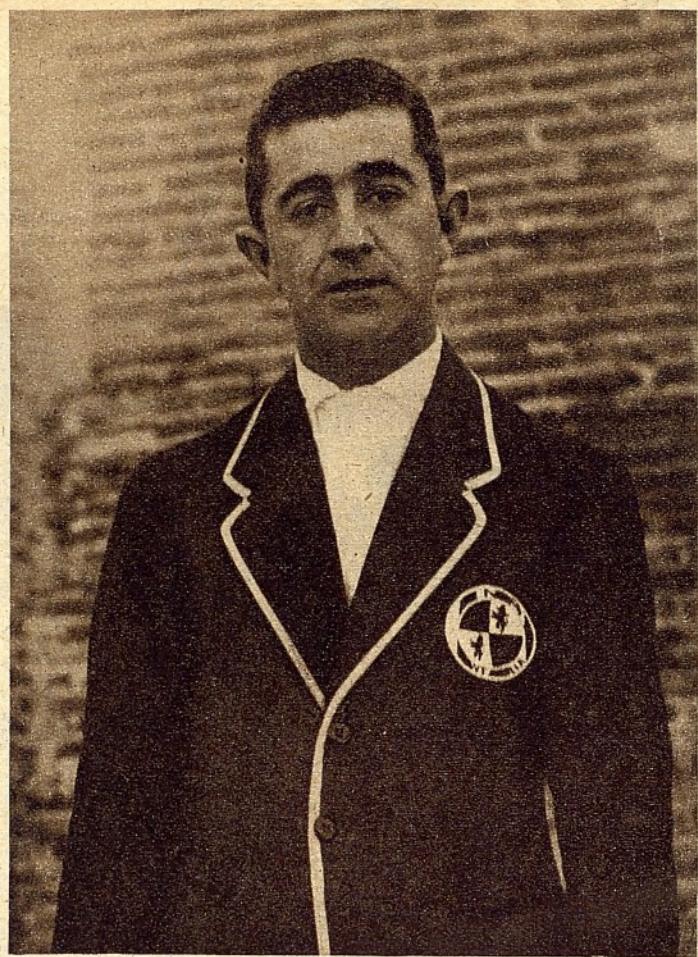
—¿Luego usted cree que estas entidades deportivas debieran convertirse en empresas?

Duda unos momentos.

—No sé, realmente, aunque en el fondo no van siendo ya otra cosa. Se busca el equipo fuerte para ganar muchos partidos, para atraer mejor al público y arbitrar mucho dinero que es necesario para terreno, para burocracia, para jugadores. Es como un círculo vicioso del que no puede salirse.

—¿Entonces usted piensa que debe hacerse ya la separación del profesional y del *amateur*, constituir dos ligas ó entidades diferentes y que cada cual juegue su campeonato, como en Inglaterra?

—Este sería tal vez el ideal; pero es prematuro. En España no dis-



Fermín Sánchez (Pepe Montaña), árbitro internacional y periodista prestigioso, una de las autoridades del deporte español

ponemos aún de cantidad de jugadores de clase suficientes para que los campeonatos de *amateurs* y de profesionales tuvieran interés; de hacerse la separación, quedarían los equipos actuales desmembrados, no habría lucha. Por otra parte, no nos conviene hacer una declaración oficial de profesionalismo con miras a nuestros partidos internacionales. Mientras el criterio de la F. I. F. A. es francamente profesional, el del Comité Olímpico es *amateur*. Hay que esperar a que se pongan de acuerdo, porque si no haríamos el tonto. Adhiriéndonos al profesionalismo no podríamos acudir a las olimpiadas, porque nuestro equipo nacional se quedaría sin sus puntales: Zamora, Samitier, Piera, etc. En una palabra: oficialmente no nos conviene de ninguna manera declararnos profesionales hasta tanto no ver si la F. I. F. A. y el Comité Olímpico se ponen de acuerdo y nos marcan la ruta las restantes naciones acogidas a estos organismos y que las ocurre lo mismo que a nosotros.

—Entonces será mejor dejar las cosas como están.

—Nunca. Así vamos a la catástrofe. Cada día surge un nuevo lío, y la guerra de clubs por conseguir determinado jugador ó para lograr un equipo más potente, es verdaderamente increíble.

—En Galicia creo que hay unos jaleos tremendos, según dicen por ahí. Parece que hay interés en no dejar vivir al Deportivo de Coruña. Se dicen cosas fantásticas: que si Pasarín sigue jugando por el Celta, es porque las razones dadas por este club han pesado más que las que le ofrecía el Deportivo...

—Sí, sí; yo también he oído horrores. Hasta creo que se han falsificado actas cuando se ha creído preciso... No se puede seguir de este modo de ninguna manera.

—Entonces, Fermín, díganos en síntesis cuál es su criterio sobre este punto.

—Internacionalmente, de expectativa hasta no ver qué pauta siguen los demás. Ahora, para nuestra organización interior hay que afrontar el problema. A mi juicio la fórmula se halla en las mociones de Cabot y Mateos presentadas en la última asamblea, porque si bien parecen antagónicas, en el fondo coinciden. Una labor de acoplamiento de ambas nos dará, a mi juicio, la orientación clara y definida que debemos seguir. No rechacemos al jugador profesional, porque sería absurdo; pero defínámonle entre nosotros, que sepamos a qué atenernos. Y cuando los organismos internacionales se pongan de acuerdo, estudiemos entonces lo que más nos conviene.

No nos dijo más Fermín Sánchez, el deportista *amateur* y excelentísimo camarada, cuya honradez y ciencia tanto prestigio le han conquistado en la España futbolística.

José LORENZO





## Informaciones gráficas de Cite Libre

CARRERAS DE CABALLOS  
EN LASARTE Y REGATAS  
DE TRAINERAS HAN SIDO  
LOS ACONTECIMIENTOS  
DEPORTIVOS DE  
SAN SEBASTIÁN



«Mussolini», el crack del barón de Velasco, vencedor de la primera reunión hipica del hipódromo de Lasarte



La tripulación de Orio, vencedora en la gran regata de traineras de San Sebastián



Los remeros de San Sebastián clasificados en segundo lugar, en plena regata, haciendo esfuerzos desesperados por alcanzar a los de Orio

**H**A sido el último un domingo de plenitud deportiva en Guipúzcoa. Grandes partidos de fútbol en Amute y Atocha; inauguración de la temporada de carreras de caballos en Lasarte; regatas de traineras en la bahía...

Las fotografías que ilustran esta plana se refieren en primer término al éxito de «Mussolini», el hermoso producto de la cuadra del barón de Velasco, que ha triunfado en la pista donostiarra en la primera carrera en que ha tomado parte.

Tema deportivo vibrante, de gran público, son las anuales clásicas regatas de traineras, los partidarios de cuyas tripulaciones se cruzan siempre importantes apuestas. Esta temporada, los remeros de Orio, mejor preparados que sus rivales, conquistaron una victoria brillantísima.

FOTS. MARÍN





Aspecto de la meta de salida, ante las tribunas oficiales, en el instante de dar la salida á los cochecitos inscritos para el Gran Premio de autociclos de Boulogne

## LAS GRANDES PRUEBAS INTERNACIONALES DEL MOTOR EN EL MEETING AUTOMOVILISTA DE BOULOGNE SE HAN ALCANZADO VELOCIDADES NOTABLES, Y SE HA BATIDO EL RECORD DE LA COPA BOILLOT

La manifestación automovilista de Boulogne, que todos los años organiza el Automóvil Club del norte de Francia con el título de copa Jorge Boillot, para perpetuar la memoria de aquel intrépido piloto que murió heroicamente durante la gran guerra, ha sido este año un verdadero acontecimiento.

La copa Boillot ofrece la particularidad atrevida de organizar una prueba que pone en línea coches de todas las cilindradas para disputarse un único primer gran premio en la reunión última del meeting.

Carlos Faroux, el director de *La Vie Automobile*, es el crítico inteli-

gente, comisionado para establecer el handicap de cada uno de los participantes, lo cual no es, ciertamente, tarea fácil; pero también hay que tener presente que para él son más tarde los elogios más sinceros cuando el éxito corona su labor.

La fórmula del handicap está así determinada: hay 16 minutos de ventaja de los 750 y los 1.100; 13 minutos entre los 1.100 y los 1.500; 13 minutos entre los 1.500 y los dos litros; 13 minutos entre los dos litros y los 3 litros, y todos deben recorrer exactamente 500 kilómetros.

La primera jornada, carrera de cuatro kilómetros, de 1.000 metros y de 500 metros en cuesta y de 600 metros con salida y llegada parados, tuvo escaso éxito, al que contribuyó el mal tiempo especialmente.

La segunda jornada del meeting de Boulogne-sur-Mer comprendía el Gran Premio para *voiturettes* y el Gran Premio para coches ligeros.

El Gran Premio de *voiturettes* y coches ligeros estaba reservado á dos categorías, cuyos pesos máximos son, respectivamente, de 500 kilogramos y de 650 c. c., y se disputó sobre 12 vueltas al circuito de Boulogne, de un desarrollo de 37,375 kilómetros, lo que equivale á un total de 448,500 kilómetros.

Ambas pruebas se corrían conjuntamente, estableciéndose dos clasificaciones independientes.

Los resultados oficiales de estas pruebas son los que siguen:

Gran Premio de *voiturettes* de 500 kilogramos, que cubre los 448,500 kilómetros (12 vueltas).

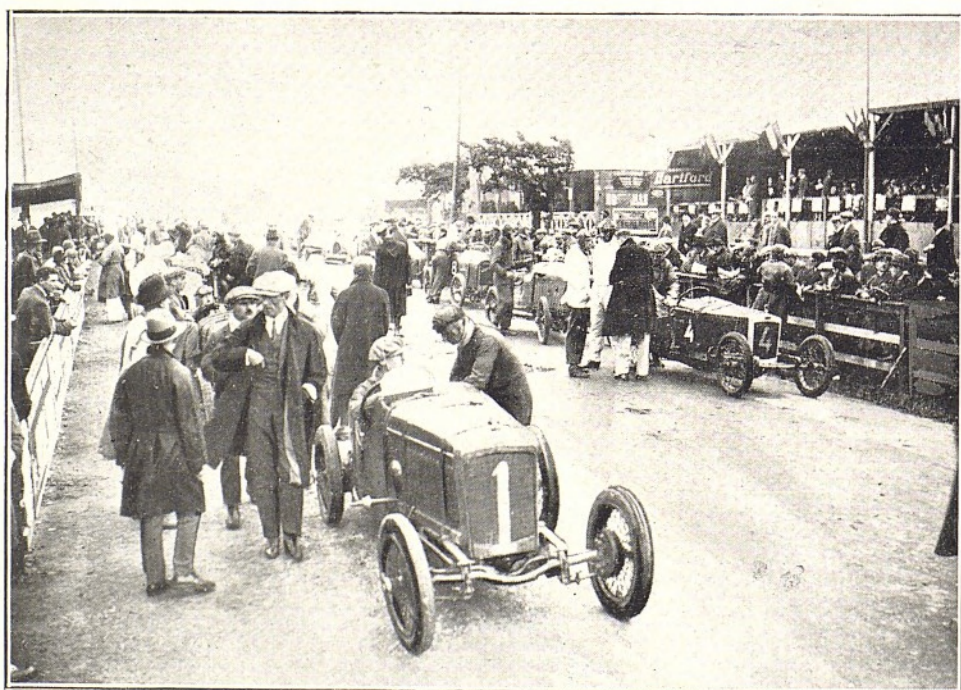
1, Marshall, en 4 h. 20 m. 5 s. 4/5, á 103,500 kilómetros por hora; 2, Senechal, en 4 h. 55 m. 10 s. 2/5; 3, Pisart, en 4 h. 57 m. 15 s.; 4, Ivanowsky, en 5 h. 11 m. 55 s.

Gran Premio de coches ligeros de 650 kilogramos, que cubre los 448,500 kilómetros.

1, Gallop, en 4 h. 22 m. 43 s., á 102,500 kilómetros por hora; 2, Morgan, en 4 h. 40 m. 4 s.; 3, Ringwood, en 4 h. 58 m. 24 s.; 4, Marechal, en 5 h. 6 m. 13 s.; 5, Frazer-Nash, en 5 h. 30 m. 23 s.; 6, Bucciali, en 5 h. 37 m. 50 s.

La copa Boillot, el plato más intenso de Boulogne, fué además este año el que constituyó el éxito más positivo.

La clasificación general establecida fué:

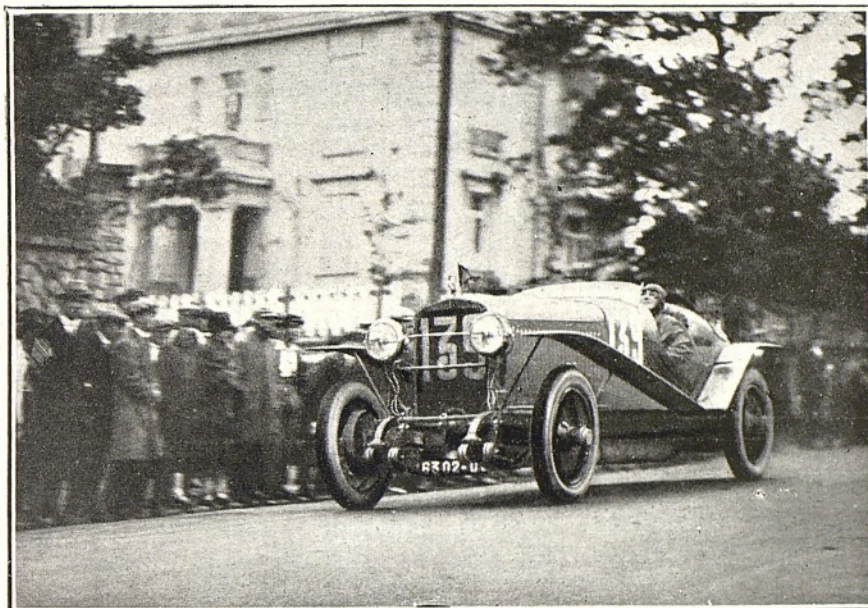


En el aprovisionamiento, los cochecitos regostándose. En primer tiempo, el autociclo vencedor de la categoría de 750 c. c.





El corredor Gallop, que ganó el Gran Premio de autociclos, al terminar la prueba



Robert Masse, pilotando uno de los bólidos con el que ganó la carrera de 500 metros en cuesta en 51 segundos 3 quintos

1, Lagache, en 5 h. 22 m. 50 s. 1/5; 2, Laly, en 5 h. 49 m. 25 s.; 3, Harvey, en 5 h. 55 m. 37 s. 4, Manso de Zúñiga, en 6 h. 12 m. 53 s.

Esta clasificación es dando como empleado en la carrera el tiempo transcurrido desde la salida del primer coche hasta el momento en que cada corredor salió realmente. Los tiempos reales, salvo para la última categoría, son: 1, Laly, en 523,250 kilómetros, en 4 h. 54 m. 26 s., á 106 kilómetros por hora; 2, Lagache, en 5 h. 6 minutos 51 s., á 102 kilómetros por hora. 3, Charlier, en 5 h. 7 m. 35 s.; 4, Manso de Zúñiga, en 5 h. 12 m. 15 s.

En el orden y con las diferencias de tiempo fijadas se dió la salida á los 22 participantes.

Los primeros en pasar son los Austin, salidos en primer lugar, pero á escasa distancia sigue ya Senechal, habiendo recuperado gran parte de su ventaja. A Senechal le siguen á escasa distancia sus compañeros de equipo Lagache y Leonard.

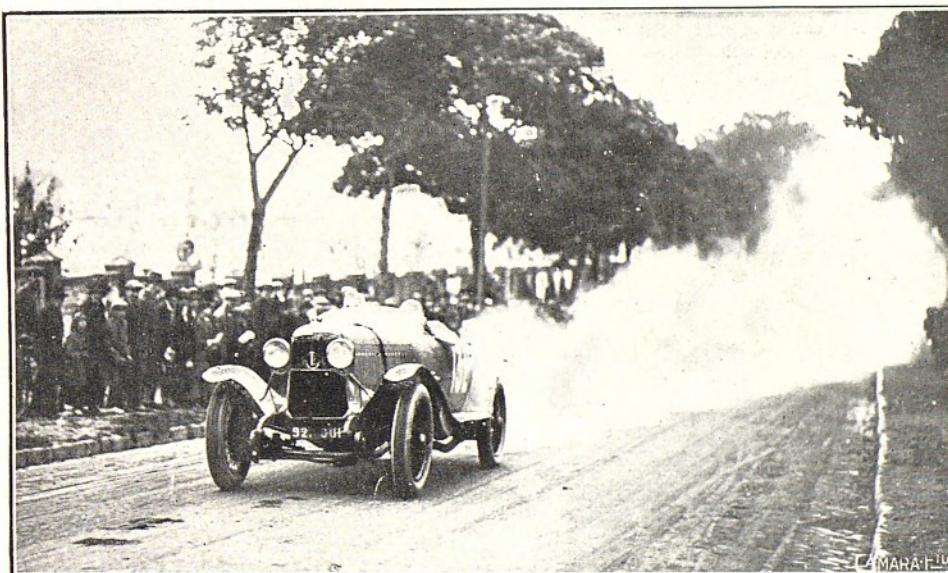
En la quinta vuelta, los coches pequeños han sido ya rezagados y han perdido la ventaja de salida. En las categorías de mayor cilindrada se hace interesante la lucha, pues aunque los dos litros llevan la cabeza, Duray, con su seis litros, acelera constantemente y logra vueltas á velocidades de 104 y 105 kilómetros por hora. También los otros cuatro litros, llevados por Pisard y Manso de Zúñiga, procuran alcanzar á sus «hermanos pequeños», y Rigal y Laly aceleran asimismo la marcha. Después de la sexta vuelta, la clasificación es: 1, Lagache; 2, Senechal; 3, Harvey; 4, Wharte; 5, Mathis; etc. El record de la vuelta lo bate Duray, cuyo promedio general es de 113 kilómetros por hora.

El inglés Bruce abandona, y en la vuelta 11 quedan aún 13 coches en carrera, y el orden de paso no ha variado, por lo que se adivina ya la victoria absoluta de Lagache, que termina la vuelta 12 y con ella la carrera, entre grandes aclamaciones. Para el segundo puesto, la lucha en los últimos momentos es emocionante entre Harvey y Laly, logrando al fin este último pasar al inglés y adjudicarse el segundo puesto.

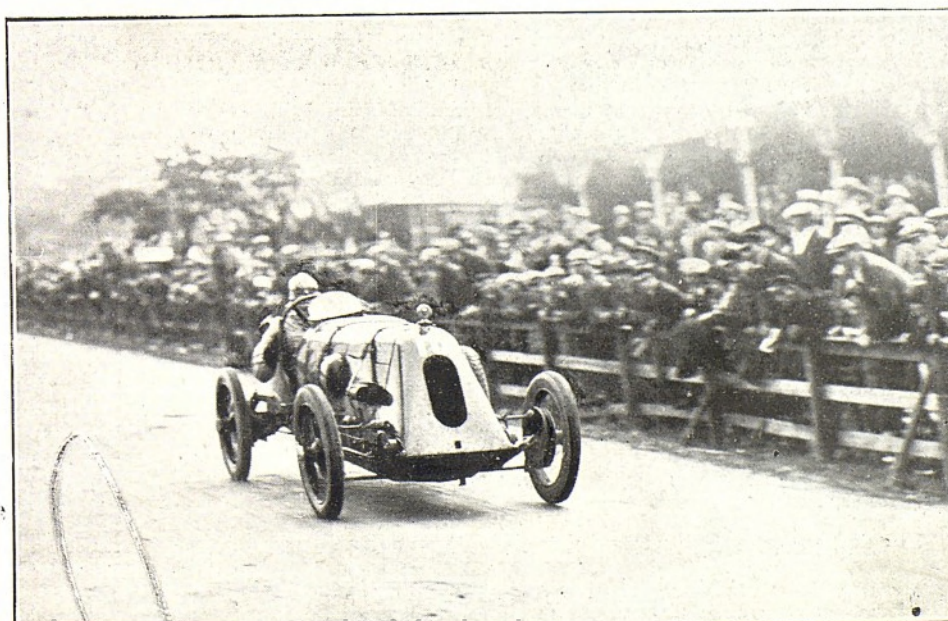
En la vuelta 12, Duray, que durante toda la carrera es el que ha mantenido mayor velocidad, tiene que detenerse, perdiendo un cuarto puesto, que tenía seguro, y que pasa á adjudicarse nuestro valiente compatriota Manso de Zúñiga, que ha hecho una magnífica carrera, acreditándose de notable piloto frente á los ases. Se registran mientras tanto otros abandonos, y, por fin, Charley se clasificó quinto, seguido de Rigal y Duray.

El piloto inglés Thomas sobre su coche especial, con el que efectuó un brillante recorrido

FOTS. FERMA



En plena recta. Uno de los coche de fuerza lanzado á toda velocidad antes de llegar ante las tribunas y el Jurado



Ayuntamiento de Madrid



# DEPORTISMO INTERNACIONAL

La travesía del Atlántico en un vuelo.—Nuevo record mundial de aviación.—El meeting de Boulogne.—La travesía del Paso de Calais.—Las grandes pruebas de atletismo.—La pérdida del "Shenandoah".—Noticias de todas partes

## LA TRAVESÍA DEL ATLÁNTICO EN UN VUELO

Los aviadores franceses Coli y Tarascón, de cuyo próximo intento habíamos en crónica anterior, siguen preparando su heroica locura: la travesía del Atlántico en un solo vuelo París-New-York.

En el mismo aparato Potez que han de utilizar para el raid, Coli y Tarascón se han trasladado á Burdeos, donde están llevando á cabo las pruebas de entrenamiento y las de resistencia del avión, con carga máxima.

En los círculos deportivos y técnicos se considera como *prácticamente imposible* la empresa que estos aviadores, mutilados de la gran guerra, tuerto el uno y cojo el otro, se disponen á acometer.

Se trata, en efecto, de un vuelo de 5.500 kilómetros, *sin escala*, sobre el itinerario Francia-Irlanda-Terranova-Estados Unidos... Y por ahora no existen aviones capaces de tal esfuerzo, del mismo modo que hace seis años no existían aún los aparatos que han permitido las proezas recientes de Pelletier D'Oisy, de Arrachart y Lemaître, y las que Pinedo y los aviadores japoneses del raid Tokio-París están realizando en estos días.

El record de distancia en circuito cerrado es actualmente de 4.300 kilómetros, á la media insignificante de cien kilómetros por hora; y es sabido que para volar sobre el Océano, y con viento á veces contrario, se necesita un avión cuya velocidad normal no sea inferior á 150 kilómetros por hora.

En vuelo libre, y sin escala, las posibilidades de la aviación alcanzan, á la hora presente, á 3.500 kilómetros, ó sea la distancia que media entre Irlanda y Terranova. Entre esa cifra máxima y la que representa el vuelo que intentarán, sin escala también, Tarascón y Coli, hay 2.000 kilómetros de diferencia ¡nada menos!...

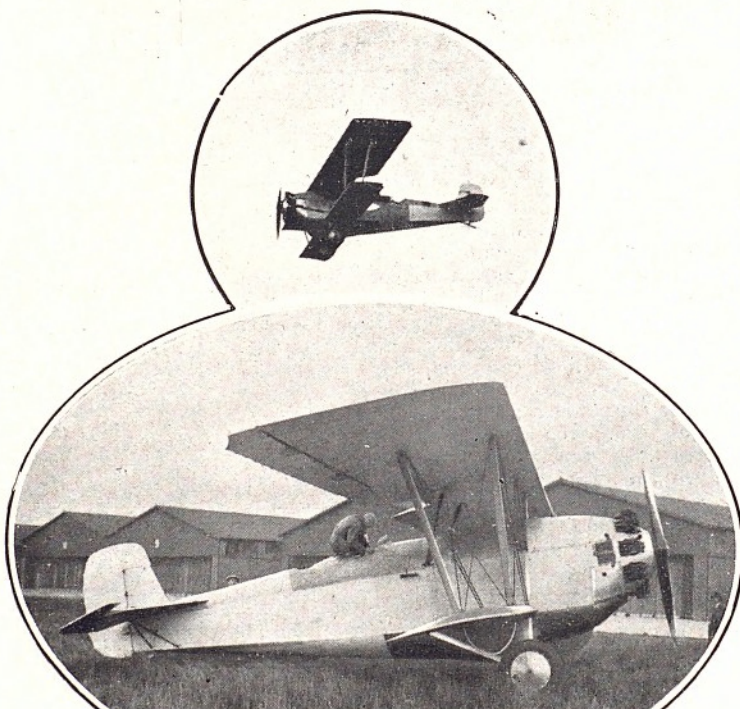
Por otra parte, el itinerario de Irlanda y Terranova elegido por los aviadores franceses para ajustarse á las condiciones del premio de 25.000 dólares á que aspiran, es precisamente la ruta de los vientos contrarios. El doctor Eckener, al conducir desde Friedrichshafen hasta Lakehurst el zeppelin entregado por Alemania á los Estados Unidos, utilizó la ruta de los vientos favorables, por Lisboa, las Azores y las Bermudas. Los aviadores Alcock y Brown, que en 1919 lograron el raid Terranova-Irlanda, buscaron también el itinerario de los vientos favorables, y ese itinerario es el de todas las líneas de navegación aérea que se proyectan para el servicio regular entre Europa y América, por el circuito Lisboa-Azores-Bermudas-New-York-Terranova Brest.

El avión de Coli y Tarascón no llevará ruedas de aterrizaje, ni flotadores para posarse en el mar. En caso de accidente, sobre el Océano, los aviadores vaciarán por medio de bombas los depósitos de esencia, para convertirlos en flotadores, y desprenderán, á fuerza de lima y de sierra de acero los elementos pesados, comenzando por el motor. De este modo flotarán hasta la llegada del socorro eventual. Pero el estado del mar, ¿permitirá todos esos trabajos? Y la caída posible, ¿será tan blanda y feliz que no comprometa la suerte de los aviadores?

Coli y Tarascón se juegan la vida para ganar veinticinco mil dólares. Pero deportivamente la experiencia aun en el caso improbable de resultar feliz, no probará nada. El avión trasatlántico del tipo metálico del P. N. bimotor americano, ó de los aparatos que actualmente se ensayan y perfeccionan en Inglaterra y en Italia, no está ultimado todavía. Quizá dentro de uno ó dos años exista ese aparato en Europa y en América, y tal vez allá por 1930 el viaje aéreo trasatlántico sea cosa normal. Pero ahora, y con un avión como el que utilizarán Tarascón y Coli, París-New-York no es más que una aventura cuya temeridad sólo puede servir para ganar 25.000 dólares, sin relación ninguna con los progresos de la aviación.

UN NUEVO RECORD MUNDIAL DE AVIACIÓN. LOS 1.000 KILÓMETROS EN 4 HORAS, 1 MINUTO Y 10 SEGUNDOS

El aviador francés Fernand Lasne, á bordo de un avión de guerra, con motor de 450 caballos, ha logrado batir el record del mundo de velocidad sobre mil kilómetros, volando en un circuito de cien kilómetros establecido en torno del aeródromo de Etampes.



Los aviadores Tarascón (á la izquierda) y Coli, que intentarán el vuelo París-New-York sin escala. Arriba, el avión «Potez», que será utilizado para el raid



## NOTICIAS DE TODAS PARTES



El conductor inglés Marshall, que ha ganado el Gran Premio para coches ligeros en el meeting automovilista de Boulogne

El tiempo de Lasne es de 4 h. 1 m. 10 s., lo que supone una velocidad media horaria de 250 kilómetros.

El record precedente, establecido por otro aviador francés, Doret, no había excedido, como velocidad media horaria a 223 kilómetros.

Lasne intentará en breve batir igualmente el record de los 2.000 kilómetros que en la actualidad pertenece al americano Harris, con la media horaria de 183 kilómetros 830.

#### EL INGLÉS MARSHALL GANA EL GRAND PRIX DE BOULOGNE PARA AUTOMÓVILES LIGEROS

El concurso de Boulogne, para cochecitos automóviles y coches ligeros, ha sido ganado por Marshall, sobre Bugatti, con 35 minutos de ventaja sobre los demás concurrentes. En segundo lugar, y para la categoría de coches ligeros, se clasificó Gallop, sobre Frazer-hash, con 18 minutos de ventaja sobre el resto de los corredores.

#### LA TRAVESÍA DEL PASO DE CALAIS Á NADO

A los fracasos apuntados ya este año, en la famosa prueba Calais-Douvres, ó Douvres-Calais, á nado, hay que añadir: el de miss Gleitz, dactilógrafa de Londres, que, partiendo de Folkestone, logró nadar diez millas; pero no pudo vencer la corriente cerca de la costa francesa; el del doctor Brewhter, vencido por el Canal en condiciones semejantes, y el del japonés Setsu Mishimuru, que intentó el trayecto Gris-Nez-Douvres.

Próximamente renoverán sus tentativas miss Ederlé, miss Harrison y madame Sién, nadando juntas, y también se anuncia el intento de travesía por otra nadadora, miss Mary Victoria, de Blackpool.

#### LAS GRANDES PRUEBAS DE ATLETISMO. LOS ALEMANES DERROTAN Á LOS SUIZOS, Y LOS SUECOS Á LOS FRANCESES

En el meeting de Basilea, disputado por los equipos alemán y suizo, han vencido:

En los 200 metros, Koernig; en los 800, Peltzer; en los 100, Koernig; en los 400, Imbach; en el salto de altura, Stauber; en el disco, Holmeister; en la jabalina, Lüdecke; en los pesos, Schroeder; en los 1.500 metros, Bocher; en los 110 con vallas, Trossbach; y en los relevos, los equipos alemanes. Las victorias de Imbach y de Stauber han sido las únicas que pudo adjudicarse Suiza.

En Estocolmo, los atletas de Suecia batieron á los de Francia por 105 puntos contra 74.

#### LA PÉRDIDA DEL «SHENANDOAH»

El zeppelin famoso de la travesía del Atlántico, incorporado á la escuadra americana del aire con el nombre de *Shenandoah*, ha sido destruido por el huracán, pereciendo parte de la tripulación.

Esta nueva tragedia de la aeronáutica viene á confirmar la opinión dominante, contraria al empleo de los dirigibles.

El boxeador Francis Charles ha desafiado al campeón español Paulino Uzcúndun. Este último acepta el reto, y el match tendrá lugar después del combate de Paulino contra Phil Scott.

—Phil Scott, campeón de boxeo de Inglaterra para todas las categorías, ha vencido por k. o., en dos minutos, á Jack Stanley. Este combate es el primero de los tres firmados por Phil Scott para la semana que transcurre.

—Durante el meeting de atletismo celebrado en Basilea, los alemanes han vencido fácilmente á los suizos, ganando todas las pruebas con las solas excepciones de la carrera de 400 metros y del salto de altura.

—Los grandes premios del Motorcycle Club de Francia, que habían de correrse el día 6 del mes actual, han sido aplazados hasta Octubre, y formarán parte de la semana automovilista organizada en Montlhéry, del 7 al 14 del mes próximo, y en la que se disputará también el Gran Premio Automóvil de la Villa de París.

—En Douvres se han celebrado fiestas en conmemoración de la primera travesía del Paso de Calais á nado; hazaña llevada á cabo por el capitán Webb el 25 de Agosto de 1875, hace ahora medio siglo.

—Susana Lenglen jugará en el torneo internacional de tennis anunciado en Biarritz para mediados de Septiembre.

—El periódico romano *Epoca* organiza una carrera automovilista que tendrá lugar el 28 de Noviembre próximo y será patrocinada por el rey de Italia.

—Roald Amundsen, acompañado por su segundo, Larsen, ha ido á Italia para encargar la construcción del nuevo acroplano con que intentará, por segunda vez, la expedición al Polo Norte.

—John Lewis, el árbitro que acompañó al equipo inglés de futbol en su excursión por Australia, vuelve muy descontento. Aparte de haber jugado demasiados matches, en terrenos impropios para el futbol, los ingleses han tenido que habérselas con verdaderos profesionales. El señor Lewis asegura que los futbolistas australianos cobran diez chelines por día que dedican al deporte, en concepto de indemnización, y cinco libras esterlinas por cada partido que juegan, á título de honorarios. En tales condiciones, el *amateurisme* de los citados futbolistas aparece como muy dudoso.

—El Sporting Club de Francia organiza, del 8 al 19 del mes corriente, una gran prueba internacional de natación. Esta prueba, que se disputará en el itinerario La Baule-Les Evens, sobre un recorrido de 8 kilómetros 700, está reservada para los *amateurs* y dotada con 7.000 francos de premios.

—En las pruebas para los campeonatos de tennis de América toman parte todos los campeones que con motivo de la Copa Davis se hallan actualmente en los Estados Unidos. Una de las sorpresas de tales pruebas ha sido la derrota del equipo francés de dobles, Borotra-Lacoste y Brugnon-Decugis, vencidos por los americanos Lewis White-Thalheimer y Tilden-Weiner.

—Para el 4 de Octubre organiza el diario parisiense *Le Journal* una gran reunión de atletismo en el Estadio Olímpico de Colombes. Se asegura que Nurmi, Martin, Ioff y Houben figurarán entre los atletas inscritos.

MAX BLAY



El aviador francés Fernand Lasne, que ha batido el record de velocidad sobre mil kilómetros, en 4 h., 1 m., 10 s., á velocidad media horaria de 250 kilómetros.—FOTS. LINARES



## PERFILES DEL CICLISMO VASCO

## Ricardo Montero, campeón de España

Fué en la primera etapa de la II Vuelta al País Vasco. Nuestro *auto* se adelantó hacia el alto de Lizárraga para que pudiéramos contemplar á gusto la escalada de los *tours*. Varios periodistas extranjeros habían tenido la misma idea.

—Ahora verá usted—me dijeron—la clase de los nuestros.

—Ahora verán ustedes—contesté—quién es Montero.

—¿Montegó?

—Sí, Montegó. El que lleva el *maillot* de los colores españoles.

—¡Oh!—exclamaron, escépticos.

El pelotón de corredores iniciaba el ascenso por el terrible zigzag que culebrea hasta la cima. Empezaba á disgregarse. Los rezagados aumentaban... Hacia la mitad de la cuesta no quedaban sino cinco hombres formando el primer «paquete». Bottecchia demarcó enérgicamente y se separó de todos. De todos, menos de uno. Montero salió pegado á la rueda del italiano.

Bottecchia y Montero se lanzaron hacia el alto, donde estábamos nosotros.

Les vimos llegar. «Tavio» quería «sacudirse» al español. Miraba hacia atrás con un gesto de asombro. Pegado á su sillín iba siempre Montero.

Al fin éste, á unos metros de la misma cima, hizo un terrible esfuerzo, apoyó bien las piernas sobre los pedales, desbordó á Bottecchia y coronó el alto con media rueda de ventaja sobre el vencedor de la Vuelta á Francia. ¡Inaudito!

Los periodistas extranjeros me miraron asombrados.

—Ese es Montegó—les dije—. ¡Otro albañil!

Montero, en efecto, es albañil, como Bottecchia. Y he aquí algo de su vida. Me la contó en San Sebastián, cuando descansábamos de la segunda etapa de la Vuelta al País Vasco.

—Nunca creí que tuviera usted tantas simpatías en Bayona é Irún. Esta segunda etapa ha sido su apoteosis.

—Sin embargo, yo no soy de aquí. Yo nací en Gemuño, provincia de Avila.

—¿Hace mucho tiempo?

—Poco todavía. El 9 de Junio de 1902. A los doce años nos fuimos toda la familia á trabajar á Tarnos, en las landas francesas. ¡Una familia de emigrados, como verá usted muchas á diario en la frontera! En mi pueblo, comer era un problema de solución casi imposible. Y nos marchamos. Mis padres y sus cinco hijos; el mayor soy yo. Vivimos en Tarnos unos cuatro años, y luego nos trasladamos á Boucau, cerca de Bayona, donde aún seguimos trabajando unidos.

—¿Ha sido usted siempre albañil?

—No. Primero me dediqué á fundidor. La albañilería la aprendí luego. Me ha ido bien con los ladrillos y el cemento, y sigo aferrado á ellos.

—¿Aprendió usted á andar en bicicleta en Avila?

—No. Cuando yo vivía en Avila no había visto nunca una bicicleta «al natural». Fué en Francia donde me aficioné á la *bécane*. Tuve que comprarme una para ir de mi casa al lugar donde trabajo: cuatro kilómetros de distancia. En ese recorrido hice mis primeros ensayos ciclistas, apostando un aperitivo con mis compañeros de facia cuando íbamos á la «obra» ó volvíamos de ella.

—¿Ganaba usted siempre?

—¡Siempre! Mis compañeros me empujaban hacia las carreras en serio, y un día me «tiré al ruedo». Era una prueba de 50 kilómetros que organizó en Bayona el ex corredor español Juan Goñi. La gané. ¡Qué emoción! Me dieron 50 francos, un freno y un par de tubulares.



El campeón felicitado efusivamente al terminar la última carrera, en Guipúzcoa, cuando ganó el campeonato nacional recientemente.

—¿Cuándo ocurrió eso? Es necesario anotar la fecha de su debut.

—No recuerdo la fecha. Fué en Junio de 1924. Después corrí en casi todas las pruebas que se organizaban en Bayona y alrededores. Me había hecho cartel entre los franceses.

Montero nos cuenta luego su iniciación en España, donde practicó en varias carreras, representando al Real Unión, de Irún. En la I Vuelta al País Vasco comenzó á destacarse como *grimpeur* formidable. Su escalada á Sollube, junto á los Pelissier, á Lacquehay, á Collé, Bruneri, Fontán, etc., se recordará siempre.

Pero en el año actual es donde Montero se ha confectionado su espléndida aureola.

Empezó ganando el campeonato de San Sebastián. Unos días después vencía en una prueba celebrada en Hendaya, á pesar de habersele roto una rueda. El 29 de Marzo se adjudicó el primer puesto en una carrera que se organizó en Biarritz.

Montero empieza á contarme sus hazañas. No hay espacio para describirlas. En quince meses que lleva practicando el ciclismo ha obtenido 16 grandes victorias, contra rivales de clase muchas veces.

—¿Qué triunfos le han halagado más?

—El campeonato de España, que acabo de ganar, y mi victoria entre los nacionales de la II Vuelta al País Vasco.

—¿Piensa usted ganar esta prueba también?

—Sí, señor.

Tenga en cuenta el lector que cuando se celebraba esta conversación le faltaba aún á Montero la tercera etapa de la gran prueba internacional. Montero pensaba ganarla, y la ganó.

A continuación nos habla el campeón de su hermano.

—También quiere ser corredor, y lo será. Aun no tiene sino diez y siete años, y ya ha ganado alguna prueba. Si yo estoy encantado con mi título de campeón de España, Luciano Montero (mi hermano se llama Luciano) no está menos orgulloso y satisfecho con el suyo...

—¿Ya ha ganado un título?

—¡Es campeón del Bidasoa! Fué una prueba de 50 kilómetros que organizó el Real Unión de Irún el 24 de Marzo del año actual. No crea usted que fué una broma. Mi hermano sacó una media horaria de 29 kilómetros.

—Ahora una pregunta.

—¿Otra?

—Otra. ¿Cuánto gana usted?

—No sé. Es difícil... Le diré que en la II Vuelta al País Vasco, que dura cuatro días, he ganado más que durante un año trabajando de albañil.

—En lo que va de temporada, es decir, desde Enero de 1925, ¿habrá usted ganado 20.000 pesetas?

—¡No! Menos...

—¿Diez mil?

—Más...

—¿Unas 15.000?

Montero no nos contesta. Se limita á sonreír.

No cabe duda. Montero es hoy nuestro mejor ciclista. Lo ha demostrado venciendo amplia, netamente, á los más calificados *routiers* de España. Si al comienzo de su carrera destacó su clase excepcional de *grimpeur*, hoy en día ha adquirido la audacia en los descensos, cuya falta era uno de los defectos que se le reprochaban en sus primeras actuaciones; y es veloz en el llano, como lo ha demostrado venciendo al *sprint* en algunas ocasiones, contra rivales considerados como de excepcional rapidez...

De esta forma consiguió su título de campeón de España de 1925. Les arrebató la victoria á Janer y á Telmo García en la misma cinta.

Como *grimpeur* es un caso excepcional. Puede codearse con los mejores escaladores del mundo.

Este es Montero.

El que se está cubriendo de gloria. El que está llenando de laureles al Real Unión de Irún y á Guipúzcoa entera...

... Y un poco también, señores, á Gemuño, provincia de Avila.



ACTUALIDAD DEPORTIVA  
NACIONAL EN  
PONTEVEDRA Y SANTA  
CRUZ DE TENERIFE

## FUTBOL Y NATACIÓN

No ha comenzado la temporada futbolística y ya se abren nuevos terrenos de juego, que serán en lo futuro estadios donde la raza se fortifique y mejore.

El nuevo campo de Arcade (Pontevedra) es uno de los más bonitos de la Península, y prueba de ello es la fotografía que publicamos.

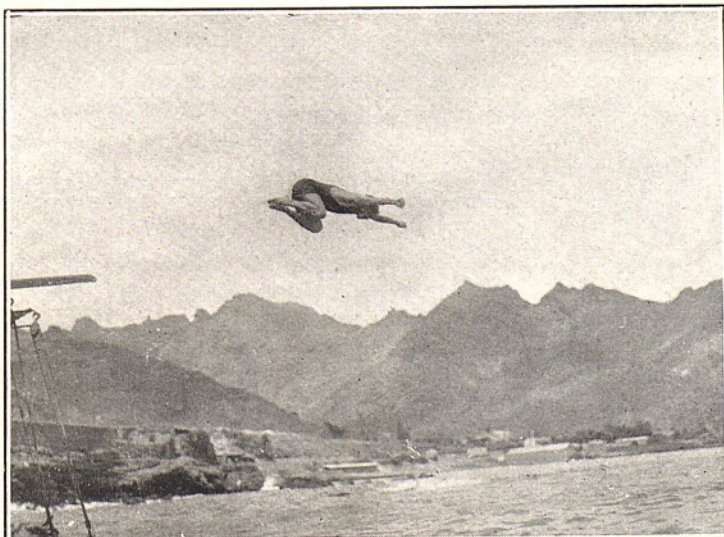
El club de Arcade es una entidad modesta que ha logrado á costa de grandes esfuerzos abrir un campo de juego, y que cuenta con un equipo que hará muy buen papel entre los de su categoría.

En el partido celebrado con el Club Bosco para la inauguración del terreno, vencieron los de Arcade, que demostraron su excelente clase, así como un concienzudo entrenamiento.

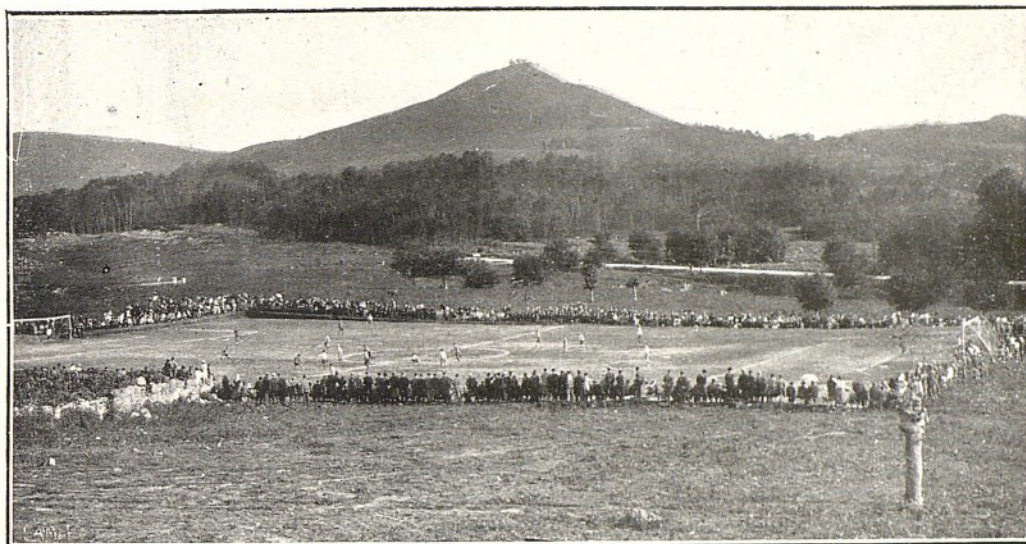


Organizado por el Real Club Náutico de Santa Cruz de Tenerife se ha celebrado un concurso de saltos, en el que han participado los mejores nadadores de la capital.

En nuestra fotografía aparecen el vencedor Fernando Lecuona y el clasificado en el tercer lugar.



SANTA CRUZ DE TENERIFE.—El nadador Juan López Maryalt en un buen salto



PONTEVEDRA.—Aspecto del pintoresco terreno del pueblo de Arcade, durante el día del partido inaugural



Los clubs Arcade F. C. y Deportivo Bosco, que contendieron en el primer match jugado en el nuevo campo de deportes, cambiándose flores y gallardetes antes de comenzar

Fuera de concurso, el nadador José A. Arosa dió un magnífico salto de 9 metros 80 centímetros de altura con estilo perfecto.

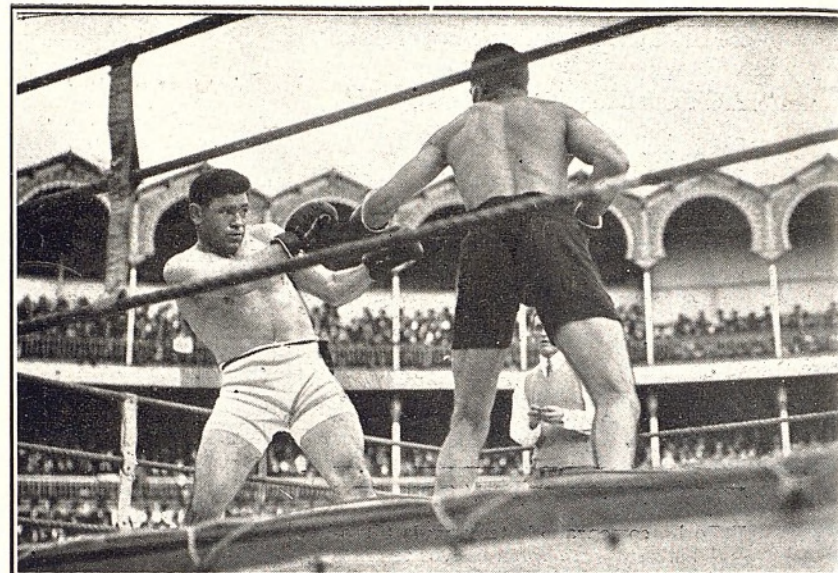


Fernando Lecuona, vencedor del concurso, dando un salto con admirable estilo.—FOTS. BENITEZ Y PACHECO

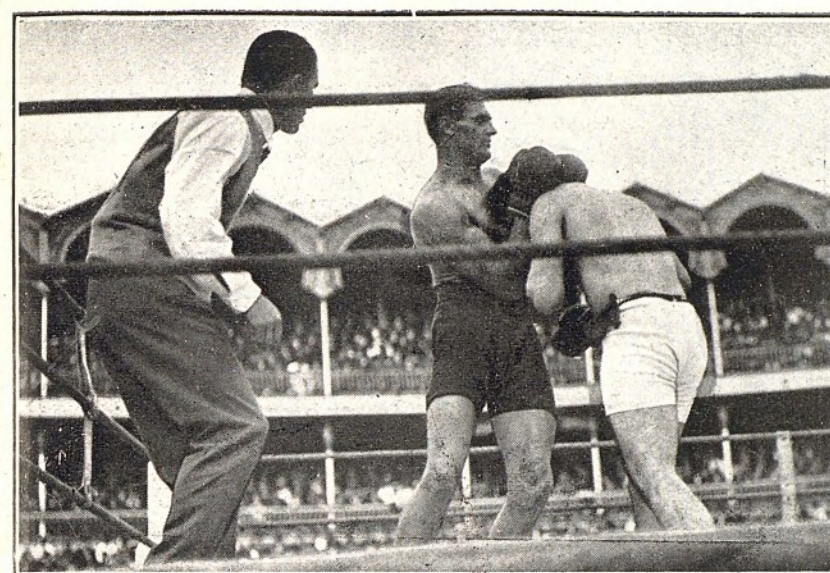




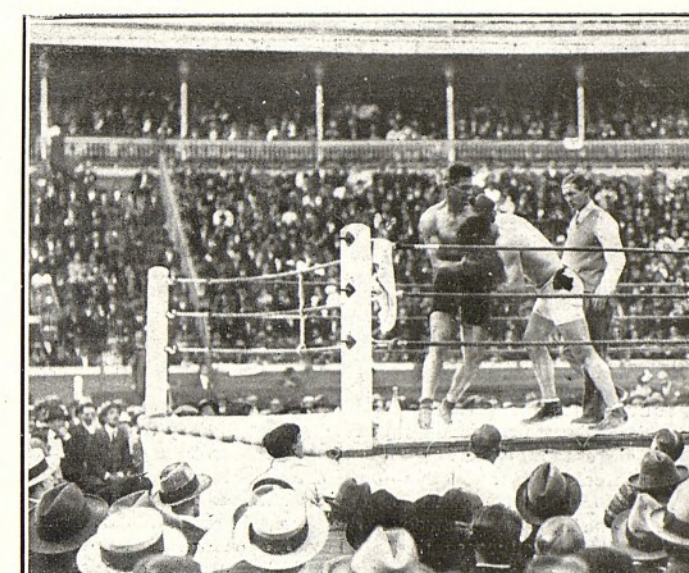
Sahola, la esperanza vasca, aconsejado por Descamps en un entreacto



Paulino, á distancia, se ve dominado por la izquierda de Scot

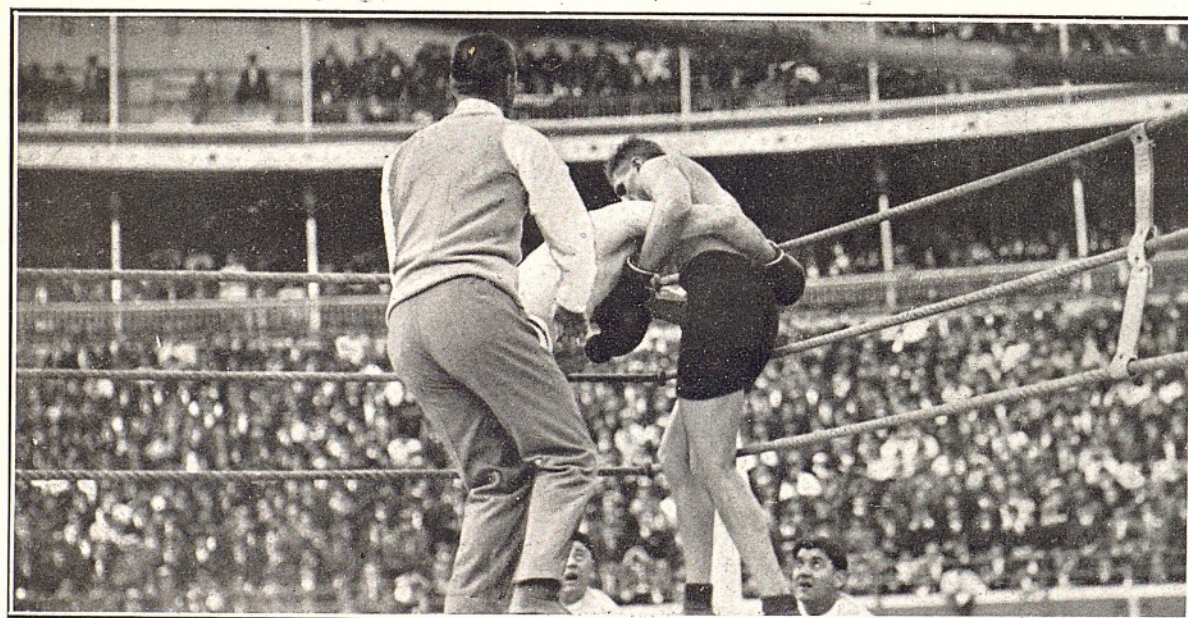


En el cuerpo, á cuerpo Paulino trabaja constantemente el estómago de Phil



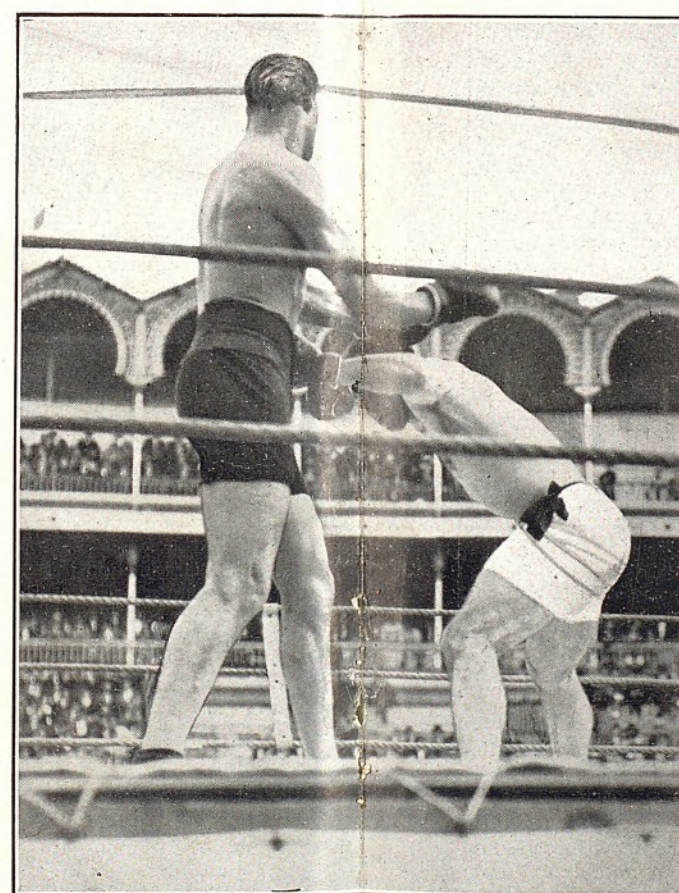
El inglés comienza á desfallecer ante los golpes certeros que recibe del vasco

## LAS GRANDES REUNIONES PUGILISTAS NACIONALES



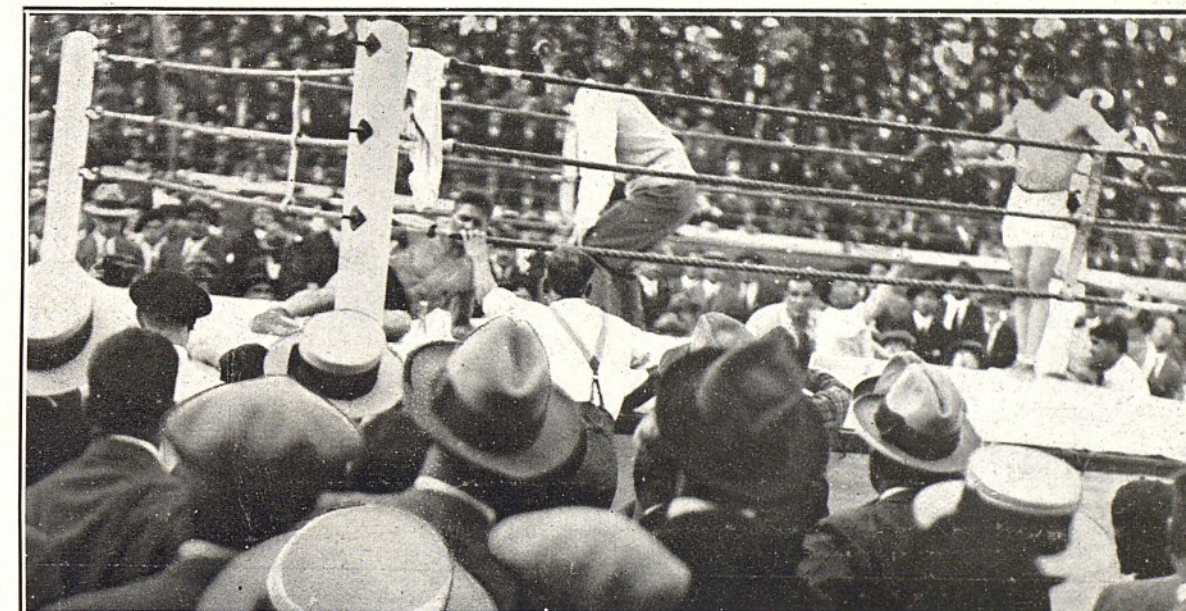
Carpentier, el ex campeón galo, tiene que trabajar constantemente para separar á los boxeadores que se abrazan

A ún contando con ases de calidad, la reunión internacional de Bilbao era Paulino. Pues bien, Paulino ha defraudado á sus paisanos que no han visto por parte alguna el puño del «cloroformizador», quien desde su elevación á púgil científico ha perdido en brío y coraje lo que sin duda ha ganado en destreza y arte de golpear. El inglés gigantesco Scot, ha sido frente á él el hombre más difícil de batir que ha hallado en el camino. Dotado de agilidad extraordinaria, este sujeto, de una envergadura formidable, tuvo con su izquierda á distancia á Paulino todo el tiempo que duraron los dos primeros asaltos, en los cuales la desventaja del campeón fué manifiesta. Sólo cuando Descamps indicó al vasco que había llegado la hora de combatir de cerca, cambió la fisonomía del match. El trabajo de estómago de Uzcudum produjo sus efectos, y aun sosteniéndose fir-



La única forma que tuvo Uzcudum de llegar al estómago de Scot: guardia baja y golpes cortos

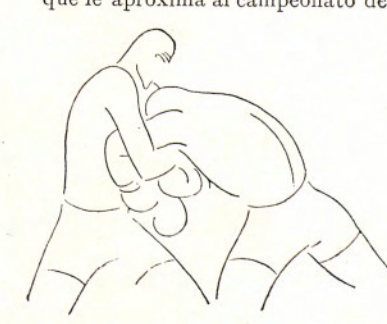
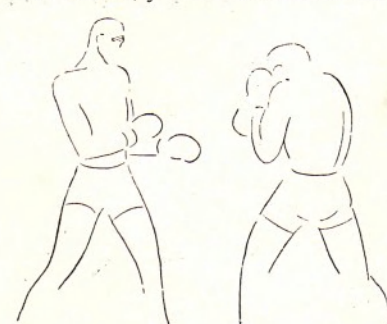
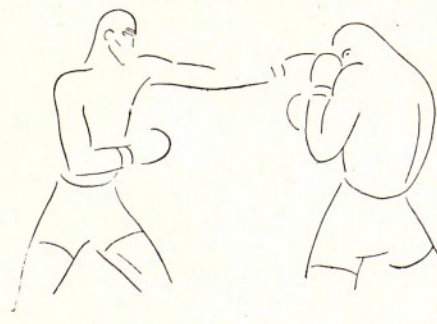
## PAULINO UZCUDUM HA VENCIDO AL INGLÉS SCOT POR K. O.



El knock-out de Scot. Mientras Carpentier cuenta, Paulino contempla el caído, que se duele de un golpe bajo con la cabeza

me, viéronse pronto los resultados de la táctica en la cara de Scot. Los largos brazos del británico tenfan difícil empleo, y aunque nada interesante como espectáculo, el match marcó la ventaja de Uzcudum, que al llegar al sexto round vió caer repentinamente al adversario, mientras Carpentier, el árbitro, le contaba hasta diez. Para los jueces, el inglés Dartnell y el español Casanovas, había habido golpe bajo con la cabeza; para Carpentier, tercer juez cuyos fallos eran definitivos, el golpe era regular y el fallo por k. o. no tenía discusión. En nosotros, testigos presenciales del match, la duda subsiste, si bien de cualquier modo no hubo justificación para que Scot abandonara como si el golpe fuera irremediable. Sea como fuere, he aquí una nueva victoria de Uzcudum, que es un pellaño más que le aproxima al campeonato de Europa, que detenta Spalla.—J. D.

DIBUJOS DE RIVERO GIL Y FOTS. AMADO Y ALONSO



El lápiz de Rivero Gil, el brillante dibujante montañés, ha acertado plenamente á sintetizar el match Paulino-Scot en estos apuntes. La izquierda formidable del inglés tuvo á raya á Uzcudum en tanto que éste boxeo á distancia durante los dos primeros rounds. El dibujo del centro es, sin duda, el acierto mayor de Rivero Gil. Esas cuatro

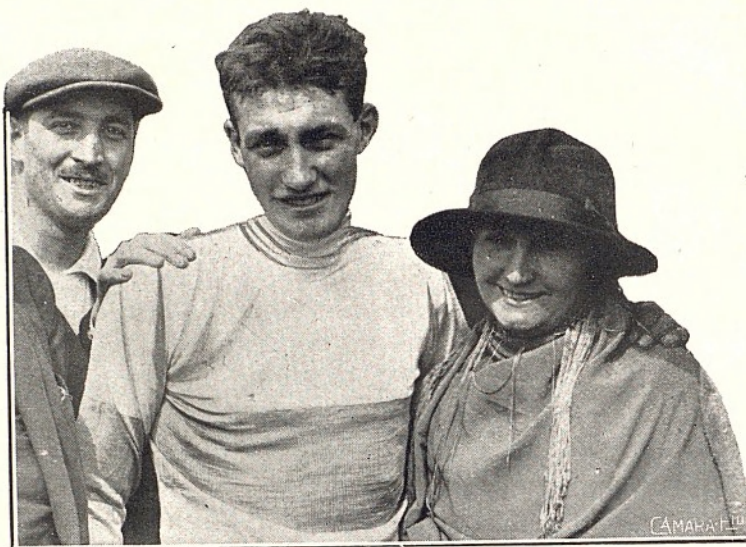
líneas retratan fielmente á Paulino desde el momento en que el vasco busca el cuerpo á cuerpo para, «trabajando el estómago», forzar la marcha del combate en busca del k. o. Los apuntes últimos recuerdan los instantes en que el match cambió de fisonomía. Iniciado el combate á la mínima distancia, la ventaja pasó á ser del de Regil, acen-

tuándose tanto más cuanto más baja era su guardia. Así, por el dibujo último, el lector podrá darse cuenta del momento decisivo del combate: aquel en que, libre Paulino de las ligaduras de los brazos de Scot, puede golpearle en los flancos hasta el segundo mismo en que tocado el inglés en sitio sensible, cae al suelo por el tiempo de la cuenta

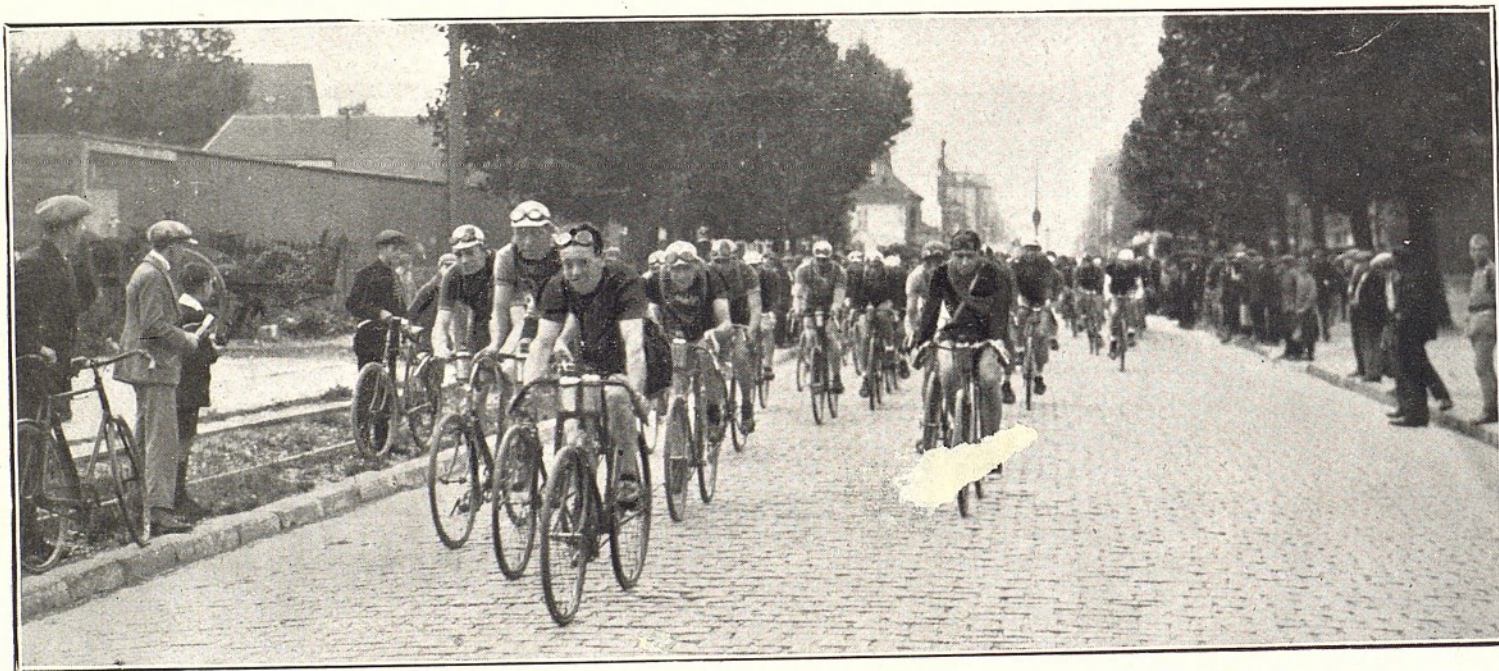


## LAS GRANDES PRUEBAS EXTRANJERAS LA VICTORIA DE LEDUCQ EN EL CAMPEONATO DE FRANCIA Y LA CARRERA PARÍS-ARRAS

**N**UEVAMENTE André Leducq ha ganado el título de campeón nacional de ciclismo francés, en dura lucha con treinta y tres competidores. La carrera de los aficionados franceses fué pródiga en incidentes del mayor interés, y el nuevo triunfo del campeón fué producto del esfuerzo continuado y del entrenamiento constante. Sin embargo, el rival más fuerte de la prueba, Wambet, su constante perseguidor, abandonó a la mitad, y desde entonces Leducq se limitó a llevar la cabeza del pelotón, despegándose con un fuerte sprint a la vista de la meta. La clasificación fué: 1.º, André Leducq, que hizo los 100 kilómetros en 3 h., 1 m. 56 s.; 2.º, Brossy, a un largo, y a continuación, Labordes, Geoges, Mercier, Sadi



Leducq, el joven campeón ciclista amateur de Francia, abrazado por su esposa al llegar a la meta vencedor



Los corredores que han disputado la prueba París-Arras, saliendo en pelotón de la capital de la República para el recorrido de la prueba



Ayuntamiento de Madrid

Leport, Roussel, Vottier, Mervielle, Miscopin, Thomas, Lebreton y Lenvir.

La tercera carrera, organizada por «L'Echo des Sports» sobre el recorrido de París a Arras, fué un notable éxito de concurrencia ciclista, puesto que salieron más de cuarenta corredores de todas categorías.

El triunfo de Carlos Pelissier, el más joven de los hermanos, fué rotundo, y el duelo con Moulon fué la nota más importante de la carrera, hasta que éste tuvo que abandonar la lucha después de una caída.

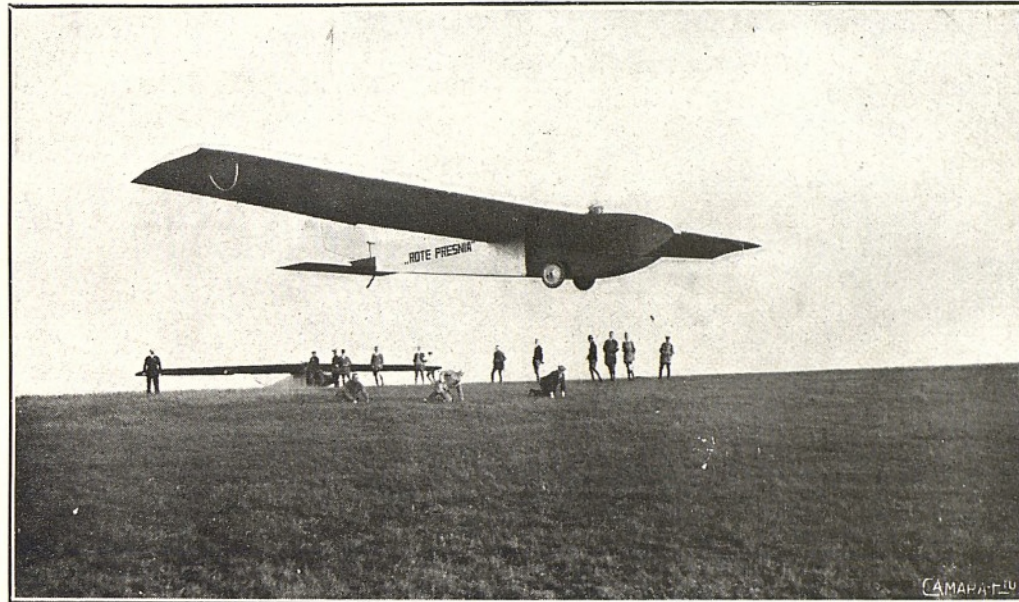
La clasificación de la prueba, que terminó con una brillante llegada, fué la siguiente: 1.º, C. Pelissier, en 5 h., 52 m. 20 s.; 2.º, Florent Vandenberghe; 3.º, Decleriq; 4.º, Tailleux; 5.º, Wanters; 6.º, Verchaete; 7.º, Vuylsteckbre; 8.º, Marcillac; 9.º, Roger, y 10, Van Bruaene.

El pelotón de cabeza de los amateurs que se han disputado el campeonato de Francia, escaiendo la cuesta de Tournauds



AVIACIÓN INTERNACIONAL

# LA CONQUISTA DEL AIRE POR LOS AVIONES SIN MOTOR



El avión sin motor, al desplegarse de tierra, avanza rápido y seguro por los aires, conducido eficazmente por el impasible piloto

Los alemanes no cesan en su empeño por la conquista del aire con aeroplanos sin motor.

Y para ello, con bastante frecuencia organizan importantes concursos, á los que acuden los hombres de ciencia con los aparatos más modernos y con todos los adelantos que la experiencia les va enseñando.

Hasta hace poco, el problema de los sin motor parecía de muy difícil realización, por las múltiples dificultades que siempre se han presentado; pero ahora, y debido á las cláusulas impuestas á la nación germana por el célebre y discutido Tratado de Versalles, la inventiva de los alemanes, agudizada por la necesidad, parece que va allanando todas



Cuando ha efectuado su arriesgado vuelo, con éxito innegable, se dispone á aterrizar, para lo cual arroja los cables que á prevención lleva...



aquellas dificultades, venciendo todos los obstáculos, salvando todos los inconvenientes, y esperamos que no han de tardar los días en que veamos cruzar la atmósfera, victoriosos y pujantes, los nuevos aparatos sin motor.

Los alemanes seguramente no ignoran las palabras proféticas de uno de los más destacados jefes de la armada aérea norteamericana, el cual ha dicho no ha mucho que nos hallamos en el umbral de una nueva era, la del aire, y empieza á imponerse á todos la realidad de que una nación que á este respecto no adquiera plena intensidad moral y material, resultará tristemente destinada á inevitable vasallaje en el porvenir.

Y ante este dilema que nos presenta el aviador norteamericano, la nación alemana, pletórica de facultades imaginativas, con plena conciencia de sus derechos y de sus deberes en el porvenir, no descansa en sus experiencias para conseguir el primer puesto entre las naciones que marchan á la cabeza en el dominio de la atmósfera por los pájaros mecánicos.

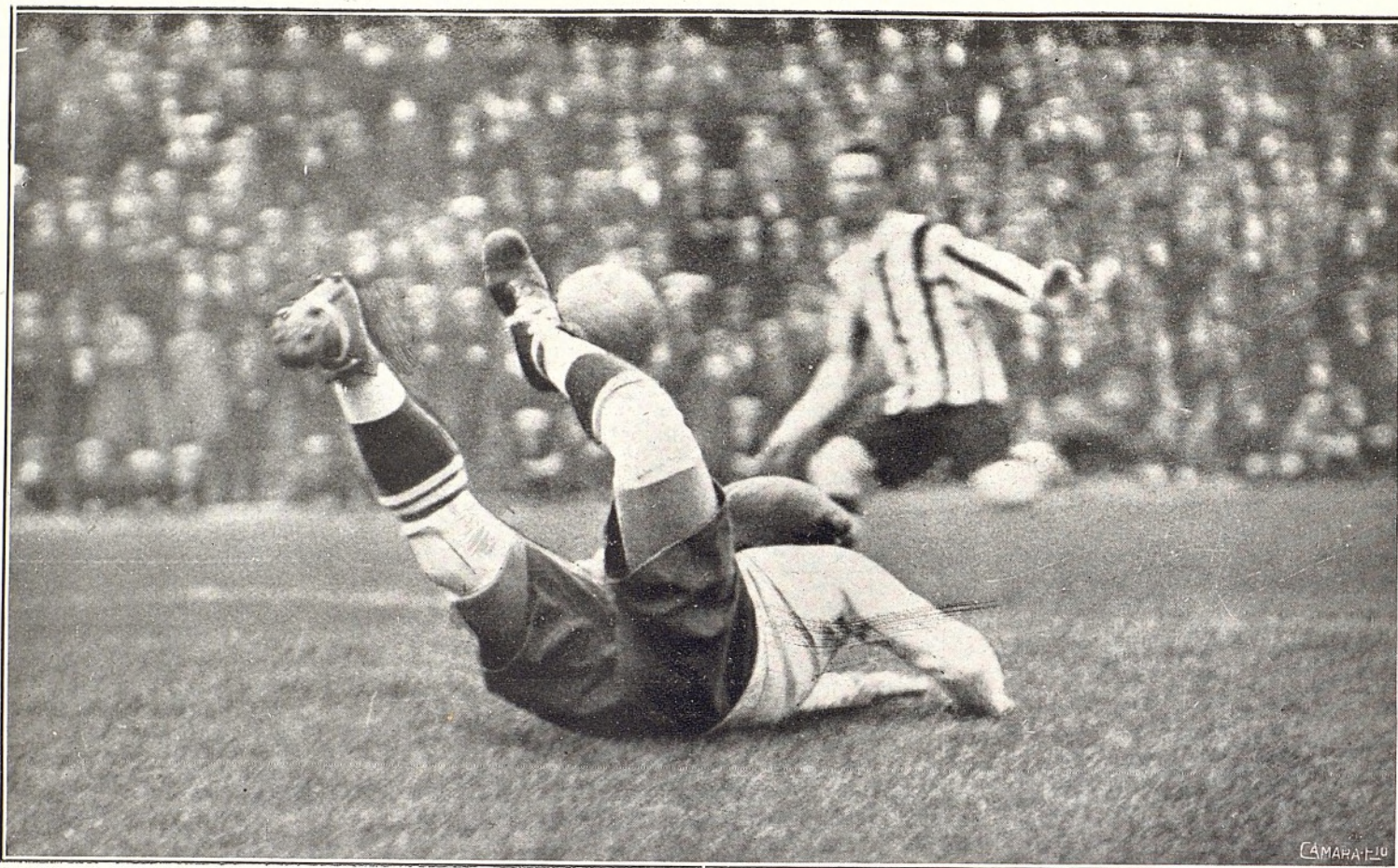
Las tres fotografías que insertamos en esta plana señalan los momentos más interesantes de un concurso de aviones sin motor celebrado en el Bajo Rhin, el antiguo departamento francés cedido á Prusia en el año 1871.

... los cuales conducen el aparato hasta el hangar acogedor, donde al fin abate sus alas el nuevo pájaro mecánico

FOTS. AGENCIA GRÁFICA

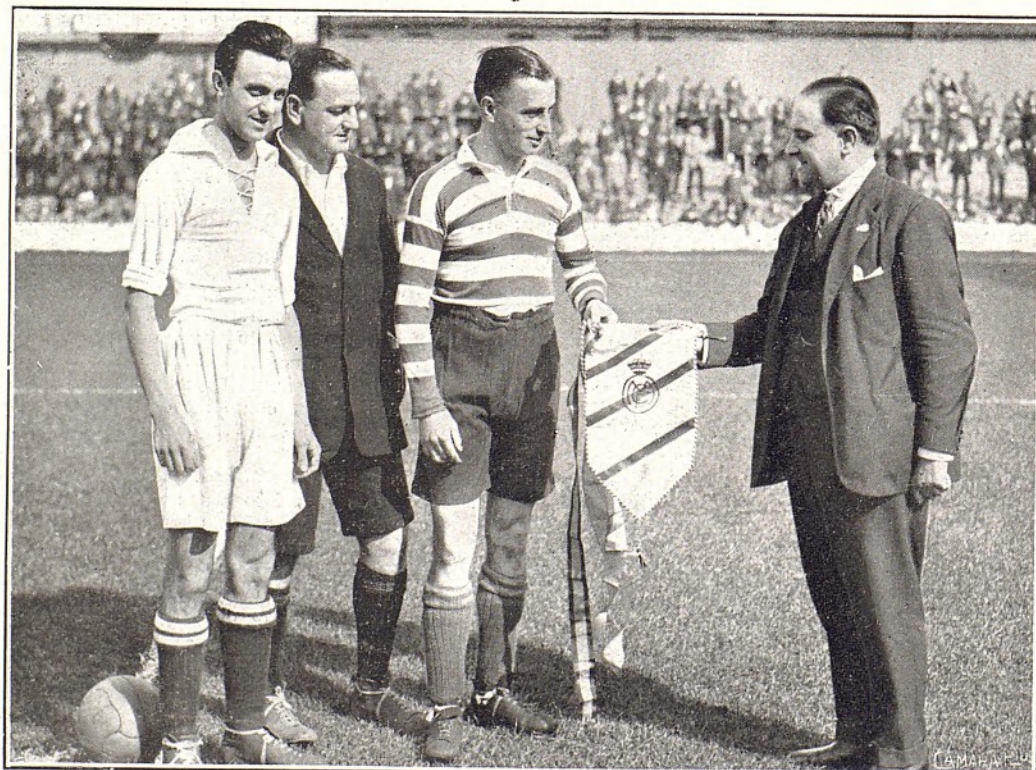
Ayuntamiento de Madrid





Durante el primer match que los madrileños jugaron en Inglaterra, pese á la deferencia que hizo el Newcastle venciendo por 6 á 1, Martínez tuvo frecuentes ocasiones de mostrar su decisión peculiar

## LOS FUTBOLISTAS ESPAÑOLES EN INGLATERRA EN LOS CAMPOS BRITÁNICOS, EL EQUIPO DEL REAL MADRID CON SUS REFUERZOS HA SIDO BATIDO COPIOSAMENTE POR LOS PROFESIONALES



El representante del Madrid entregando al capitán del Tottenham la bandera del club, como recuerdo del match jugado en Londres. A la izquierda, el capitán del Madrid, Félix Pérez, y el árbitro

No ha resultado brillante, por cierto, hasta la fecha siquiera, la excursión que emprendieron los futbolistas del Real Madrid, reforzado su primer equipo por varios jugadores gallegos y vascos de valía.

La primera jornada contra el Newcastle United, el grupo que sucumbiera en Madrid hace un año, fué la más desfavorable para los nuestros. El resultado de 6-1 justifica plenamente esa superioridad indudable de los profesionales, que en sus terrenos son grupos invencibles, de la más alta calidad.

Nuevamente, en Birmingham los exchampeones cortesanos fueron derrotados, aunque esta vez el score se mostrara más favorable.



Finalmente, en Londres, en White Star Line, donde tiene su amplio terreno de juego el Tottenham Hotspur, sucumbieron los blancos por una diferencia más normal. El resultado de 4 á 2 dice ya en favor del grupo blanco que su esfuerzo fué reñido, y, á juzgar por los detalles que el telégrafo comunicó, algunas indecisio-





El guardameta madrileño salvando un difícil shot cruzado del delantero centro del Tottenham, mientras los defensas Quesada y Escobal vigilan sus movimientos

nes de Martínez, que en este día no se mantuvo a la altura de su fama, fuera la causa de dos de los tantos que llegaron a la red.

El balance de la breve excursión a Inglaterra no puede ser más desfavorable.

Si al menos los españoles han sabido apropiarse algo de la técnica británica, especialmente en estos instantes en que la modificación del offside ha producido cierta indecisión hasta en los equipos más caracterizados, habrá que dar por bien empleado el viaje.

Cuanto a los beneficios que para la cohesión del equipo represente la aventura, tampoco es de esperar que sean extraordinarios, ya que la precisión de alinear un equipo heterogéneo ha hecho que un día y otro salga el once recompuesto para soportar dignamente las acometidas de los *pross*.

Las fotografías que ilustran estas planas son el reflejo más fiel de estas batallas futbolísticas que ha batido el Real Madrid en los terrenos ingleses, y precisamente ante los onces de más justa fama entre los profesionales de Albión.



A poco de comenzar el match entre el Madrid y el Tottenham, el delantero londinense Townley, después de salvar las defensas, esquivo al portero Martínez logrando el primer goal de la jornada.—FOTS. AGENCIA GRÁFICA



# LAS PRUEBAS EXTRANIERAS DE NATACIÓN

## La clásica travesía de París á nado

**C**ERCA de doscientos nadadores para disputarse la prueba clásica de la travesía de París á nado!

La grandiosa manifestación de los nadadores franceses fué presenciada por una muchedumbre imponente desde todos los puntos estratégicos del largo recorrido.

La clasificación queda establecida en la siguiente forma:

Campeonato de fondo (señoritas):

1, Ernestina Lebrun, 1 h. 41 m. o s. 4/5; 2, Ledoux, 1 h. 47 m. s. 1/5; 3, Prévost-Gardelle, 1 h. 51 m. o s. 4/5; 4, Hansen; 5, Vaseux; 6, Girard; 7, Béchereau; 8, Gaudin; 9, Mignoton; 10, Poulthier; 11, Pollet; 12, Lus-

sus.

Clasificación por equipos: vencedor, el equipo de «moscas» parisinas.

A notar, como detalle de interés, que las doce nadadoras que salieron lezaron á la meta, clasificándose.



Campeonato de fondo (caballeros):

1, J. Rebeyrol, 1 h. 31 m.; 2, Pérol, 1 h. 34 m. 2 s.; 3, Vos, 1 h. 35 minutos 1/5; 4, Middleton, 1 h. 36 m.; 5, Anglessy, 1 h. 37 m. 3/5; 6, Lacabanne, 1 h. 38 m. 2/5; 7, Lefebvre, 1 h. 39 m. 2/5; 8, Nivet, 1 h. 39 minutos 3/5; 9, Canque, 1 h. 40 m. 1/5; 10, Lalanne, 1 h. 41 m.; 11, Eizaguirre; 12, Marty; 13, Chazeaud; 14, Veuillet; 15, Dewald; 16, Oreille; 17, Welker; 18, Zwiller; 19, Klein; 20, Pouech; 21, Augagneur; 22, Poirier; 23, Savonne; 24, Constant; 25, Gastaud.

Del lote de 178 nadadores que partieron de la meta, 113 llegaron á clasificarse.



Vista general, desde el puente Nacional, de las orillas del Sena y las proximidades de la meta de llegada, donde terminaron la prueba los participantes en la travesía del río parisino á nado

FOTS. FERMA



Ernestina Lebrun, la gentil nadadora, vencedora de la categoría femenina de nadadores

Ayuntamiento de Madrid





EL CUÁDRUPLE SALTO MORTAL  
LA PROEZA DEL  
NADADOR TOM  
HIRSCHFIELD EN LA  
PISCINA DEL CLUB DE RYE

**D**URANTE el concurso de saltos que organizado por el Club Náutico de Rye, se celebró en aquella ciudad norteamericana, los nadadores más caracterizados de la Unión participaron en las pruebas, realizando singulares proezas.

Destacó entre todos el olímpico Tom Hirschfield, que ya durante las grandes pruebas en la piscina de Tourelles, con ocasión de las fiestas acuáticas universales, llamó poderosamente la atención por las facultades excepcionales de que hizo gala.

La reunión de Rye ha sido ahora el concurso de amateurs que ha congregado los mejores saltadores de la República unida, y durante ella,

Hirschfield ha confirmado aquella clase que le hizo destacar en Francia como en tantas otras competiciones celebradas en su país.

La hazaña que ahora ha realizado ha sido magnífica. Después de vencer en distintas pruebas, diferenciándose netamente del resto de los concursantes, subió a la plataforma anunciando un nuevo esfuerzo. Una vez arriba, tomó vigoroso impulso y dió cuatro vueltas completas en el aire hasta llegar al agua, saliendo á poco como si el esfuerzo hubiera sido fácil. Tom Hirschfield fué felicítadísimo por organizadores y nadadores, que le llevaron en triunfo después de proclamarle campeón indiscutible.

FOT. ORTÍZ



# ACTUALIDAD FUTBOLÍSTICA EN PROVINCIAS EN BARCELONA Y VALENCIA SE CELEBRAN IMPORTANTES PARTIDOS DE FUTBOL PARA INAUGURACIÓN DE LA TEMPORADA

EN la Ciudad Condal, el Europa, Club de los grandes arrestos, inauguró oficialmente la temporada, jugando contra un once de la Real Sociedad Gimnástica Española con algún refuerzo del Racing.

Fué la defensa lo mejor del equipo madrileño, y á su actuación brillante se debe, antes que todo, el resultado de 1 á 0 á favor de los catalanes, que bien puede juzgarse satisfactorio para los blanqui-negros.

Los del Europa, desentrenados tras el período de inactividad, fallaron en la homogeneidad, que era su característica, y así el partido no resultó interesante. Fué su mejor jugador el ex racinguista Serra, cuya actuación confirmó la fama que le había precedido.



BARCELONA.—El once «combinado» de la Gimnástica que ha jugado contra el Europa en Las Corts, perdiendo por 1 á 0

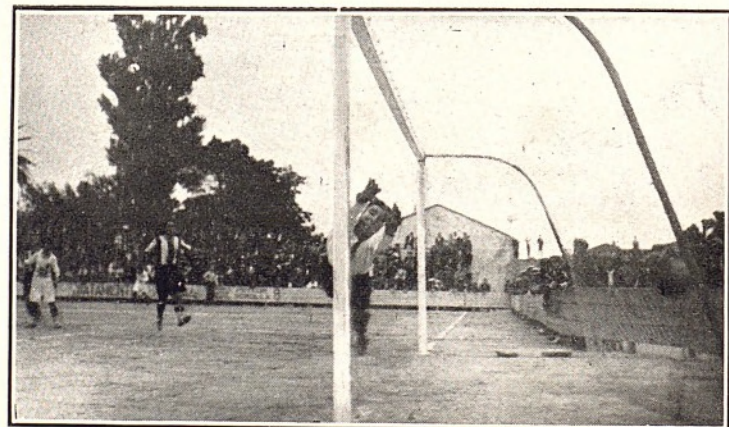
El tanto de la victoria fué obra de Cella, durante el segundo tiempo. También en la ciudad del Turia inauguróse la temporada con un partido Valencia-Levante, en el campo de éste último. Los campeones dominaron durante la primera parte, que concluyó con 3 á 1; pero en el segundo tiempo los levantinos se emplearon con decisión. lograron terminar derrotando al Valencia por 4 á 3.



BARCELONA.—Un momento del partido de promoción entre el Manresa y el Portbou, en el que venció el primero por 4 goals á 0  
FOTS, GASPAR Y VIDAL



Ante la red gimnástica, el corner tirado por los europeos da ocasión al grupo madrileño para mostrar su bravura en la defensa del marco



VALENCIA.—Arriba: el primer goal de la temporada es incrustado en la puerta de Boro por el shot de Ródenas.—Abajo: la salida del portero levantino corta un goal que Cubells se disponía á rematar rápidamente



# LA CONQUISTA DEL AIRE

## ¿AEROPLANO, DIRIGIBLE?

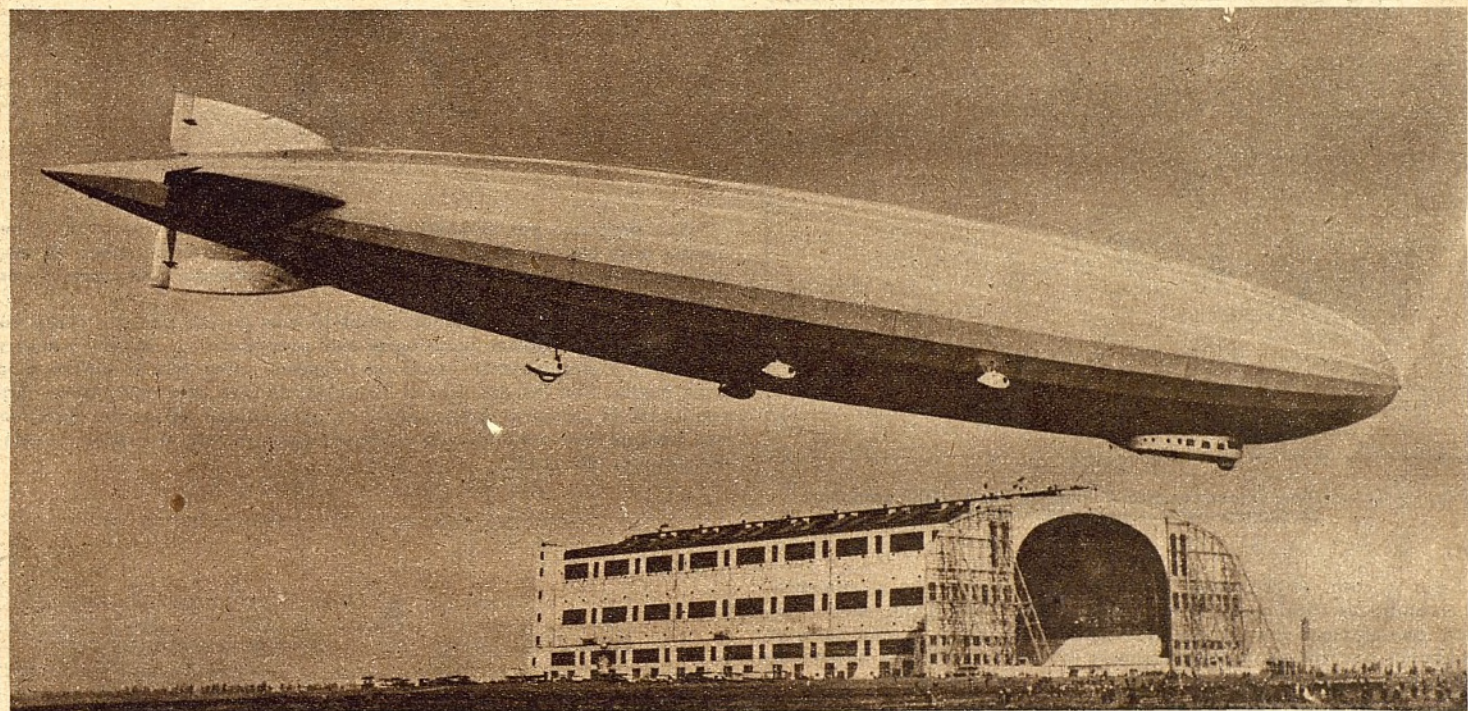
*Nous établirons quand nous le voudrons une ligne postale très rapide entre la Belgique et le Congo. C'est uniquement une question d'organisation.*

THIEFFRY.

COMENTÁBAMOS días atrás, en estas mismas columnas, el raid Bruselas-Kinshasa, que Thieffry, Roger y De Bruycker llevaron a efecto en el avión *Princesse Marie-José*.

cas, que es ahora y ha de ser siempre el peligro más frecuente que surge en las rutas aéreas.

En la mayoría de los raids se han empleado aviones ó hidros, y las principales líneas regulares son servidas por aeroplanos, y con gran éxito. Aparte de que resultan más ventajosos para las empresas, por su menor gasto, no ya en cuanto á la construcción, sino en cuanto á su conservación y mantenimiento se refiere. Grasas, aceites, gasolina, personal, hangares, es, sobre otras consideraciones puramente técnicas que están ya suficientemente discutidas, lo que más se debe tener en cuenta para afrontar el establecimiento de comunicaciones regulares, cuya po-



El zeppelin «Z. R. 33» evolucionando alrededor de su gigantesco hangar de Lakehurst, en Norteamérica, poco antes de ser dadas las órdenes para desmontarle y repararle. —FOT. AGENCIA GRÁFICA

El vuelo era largo y penoso, pues, aparte de la enorme extensión aérea á recorrer—8.124 kilómetros—, tenía la dificultad del clima, y el peligro de un terreno inhóspito y en su mayor parte desconocido.

La tentativa era temeraria, pero práctica, por las enseñanzas y resultados que pudieran desprenderse de tal viaje. Thieffry eligió para su hazaña un avión Handley-Page trimotor, de los destinados á la línea Stanley-Pool-Katanga, que había que transportar, y de paso observar las condiciones de clima y terreno, por si pudiera establecerse una línea regular de unión entre la metrópoli y las colonias.

El *María José* llegó, como es sabido, á buen puerto. Y en cuanto á la línea Bélgica-Congo, con el material que poseen los belgas, puede realizarse seguidamente, según confesión de uno de sus ases: *C'est avant tout une question d'organisation*, ha añadido Thieffry.

¡Cuestión de organización! Es el problema que ahora se presenta, vencido el primordial, con los aparatos potentes y veloces de hoy. Ya no existe dificultad para las grandes rutas aéreas. El raid del mayor Zanni, el de los aviadores japoneses, el famoso de Sacadura Cabral y éste de Thieffry, plenamente logrado, han dado cima á todo obstáculo que parecía insuperable, y abren la esperanza á grandes rutas aéreas regulares y ventajosas, en avión precisamente.

Es ya cuestión de organización únicamente. Puestos de socorro, campos de aterrizaje, puntos de referencia, sitios de aprovisionamiento y material.

Y aquí surge de nuevo la controversia.

¿Aeroplano, dirigible?

Indudablemente que cada cual tiene sus ventajas é inconvenientes. Un dirigible puede cubrir mayores distancias, ciertamente; pero tiene grandes dificultades para vencer las diferentes condiciones atmosféricas,

sibilidad y utilidad están ya indiscutiblemente reconocidas y son hacederas, desde luego.

Las líneas regulares en Africa parecen estar indicadas únicamente para realizarse en avión. Así lo reconocen los técnicos y lo muestran los hechos.

Al mismo tiempo está demostrado que la vía aérea ha dejado al margen el sueño de los ferrocarriles transafricanos; verdadera utopía que no podrá realizarse, ni tendría la eficacia de este otro medio de transporte moderno, el propicio para las grandes é inextricables extensiones y para las distancias enormes.

De este raid podemos sacar ventajas y excelentes enseñanzas; pues no hay duda que la vía aérea es, en plazo breve, la que ha de resolver problemas difíciles de transporte y comunicación; y que, lo mismo en la paz que en la guerra, la aviación desempeña un papel trascendental, por lo que debe ser lo que más cuidados requiera y más atenciones exige.

¿Por qué no se protege más y mejor la aviación? ¿Por qué no una ley al uso como ferrocarriles estratégicos? Vencidas las dificultades técnicas, para el establecimiento de las líneas aéreas sólo existe el problema, como dice Thieffry, *de organización*.

Y después, resolver con arreglo á las posibilidades económicas de cada país y cada ruta, el medio de transporte aéreo. ¿Dirigible, aeroplano?

En estas cuestiones del aire, al revés que en la tierra, lo barato no suele ser lo más caro. Al contrario. Lo más y mejor... Ahora, lo importante es hacerlo. Reconozcamos, empero, que para nosotros las líneas regulares son algo más que una cuestión de organización...

E. ESTEVEZ-ORTEGA



# CÓMO SE JUGARÁ AL FUTBOL LA TEMPORADA PRÓXIMA

## Efectos de la modificación en la regla del offside

Todos los aficionados al balón redondo conocen, con más ó menos exactitud, la modificación de la regla del offside, decretada ya por el supremo organismo internacional, y que comenzará á ponerse en práctica esta temporada; esa regla origen de conflictos de orden público, de violentos «ejercicios vocales» en las masas, de demostraciones «ecuestres» en algunos campos de juego; escollo de árbitros, pesadilla para los jugadores, molestia para el público (especialmente si es partidista), ¿modifica solamente el futbol en esta fase? Ya no es necesario que el futbolista, al jugar el balón, tenga ante sí, para ser válida la jugada, por lo menos tres equipistas enemigos. Bastará ahora con dos.

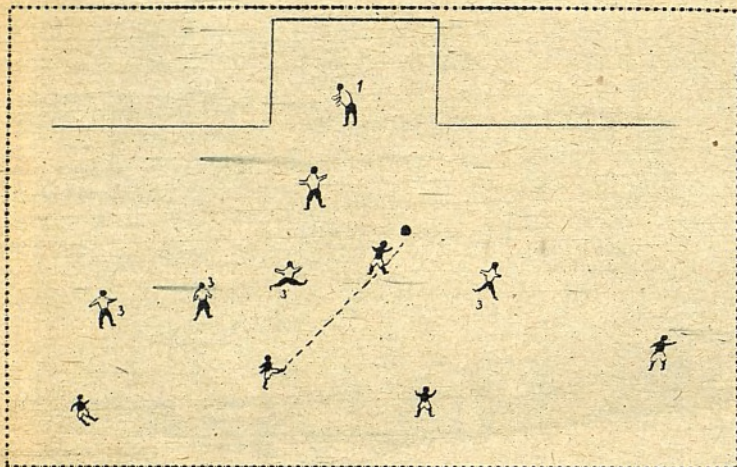


Fig. 1.ª—La novísima colocación para el «ningún back». (1) Guardameta. (2) Zaguero único. (3) Los cuatro medios

Aquí tenemos el problema, el «terrible» problema que se presenta. Debe cambiarse totalmente el «sistema» actual; mejor dicho, la «rutina» actual que emplean los equipos en el campo de juego. ¿Cómo hacerlo? Los grupos que juegan al futbol con la inteligencia además de con los pies, andan preocupados ante el cambio que sufre el «sistema» que le es propio y provocado por la modificación. Y muchos de estos grupos —me consta—no resuelven el problema, esperando que «la práctica» diga lo que debe hacerse.

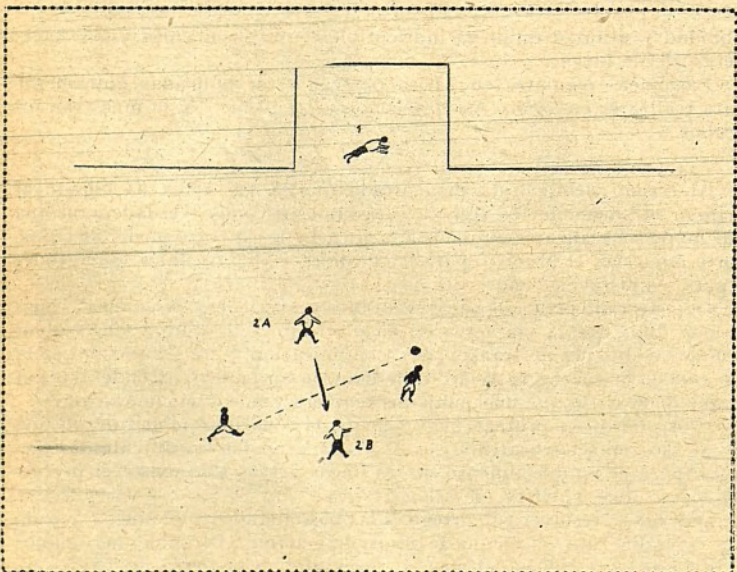


Fig. 2.ª—Cómo se consigue el offside forzado... á pesar de la modificación de la regla: (1) Guardameta. (2 A) y (2 B) Zaguero adelantándose en la jugada detallada en la figura primera

Nosotros hemos realizado un «profundo» examen sobre el papel de las consecuencias que traerá consigo el nuevo sistema: cambio completo en la articulación de los zagueros y de la línea de medios, y de estas dos líneas entre sí; cambio completo en la actuación del guardameta, en su relación con la pareja de backs.

Nuevos factores van á ser esenciales para jugar al futbol «debidamente» y esto ya se ha dicho—; uno de ellos, la exaltación de la velocidad y la rapidez, puesto que dará el nuevo sistema más amplio campo para el rápido desplazamiento del jugador y de la jugada.



Una pregunta nos hemos hecho: ¿Cómo se situarán los backs y los medios para compensar la falta (?) del one back? A mi entender, de manera muy sencilla: procurando que el one back subsista, convirtiéndole en ningún back.

Después de nuestro examen detenido, nos parece que dos serán las fórmulas que se empleen para lograr este propósito. Un zaguero y cuatro medios..., ó simplemente jugar sin defensas, integrándose ambos á la línea media. Son las dos únicas fórmulas, aunque sólo nos parece dará resultados la primera. Ambas son una exageración de los dos sistemas que siempre han predominado en la colocación sobre el field de conocidos grandes equipos.

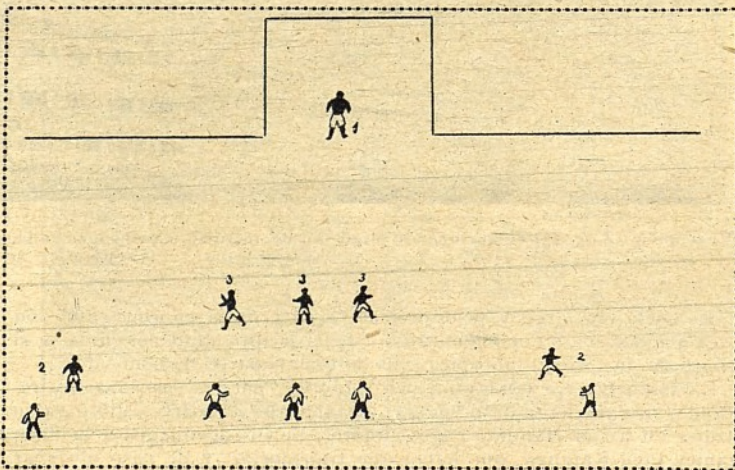


Fig. 3.ª—Sistema de cinco medios y «ningún back». (1) Guardameta. (2) Zagueros. (3) Medios

El primer sistema—cuatro medios y un zaguero—lo detallamos en nuestro dibujo número 1; no es más que la agudización de uno de los sistemas ya empleados; precisamente la fórmula llamada del one back. Si antes se adelantaba mucho uno de los dos zagueros, ahora se adelantará muchísimo más, exagerando la nota. De esta manera vendrá á ser un cuarto medio, y el zaguero que quede atrás podrá entonces valerse de su astucia... y de su velocidad para colocar al jugador enemigo en falta. Subsistirá, pues, el «un zaguero...», y será más difícil, mucho más difícil, desbordar la línea media. Esto traerá aparejado también un cambio de valores futbolísticos, pues triunfarán los más ágiles, los más hábiles y los más impetuosos, sobre los más científicos y ponderados, tanto en los zagueros y medios como en los delanteros. El zaguero que pueda ejecutar el ningún back—tal como queremos demostrar en el dibujo número 2—será un alto valor en el futbol.

El segundo sistema, que tendrá asimismo muchos partidarios, es el



de colocar simplemente cinco medios y dejar el campo (¡ahora va de veras!) sin absolutamente ningún back, como indicamos en nuestro dibujo número 3. Realmente, esto será una agudización de otra táctica ya conocida. Los dos zagueros, preferiblemente, marcarán los dos exteriores; pero muchos dedicarán su preferencia á los interiores, según sea la mayor ó menor rapidez de los backs, ó sea, en este caso, colocándose como cuarto y quinto medio.

No serán, pues, en realidad, sistemas nuevos, casi imposibles de encontrar en una cosa tan manoseada como ha sido el futbol, en cuya sencillísima reglamentación se han enfrascado muchas «lumbres» para conocerlo y discutirlo. Lo que vemos nosotros es únicamente la agudización, la exageración de lo que ya existía. Para colocar en offside, antes se adelantaba un back. Ahora se adelantarán los dos...

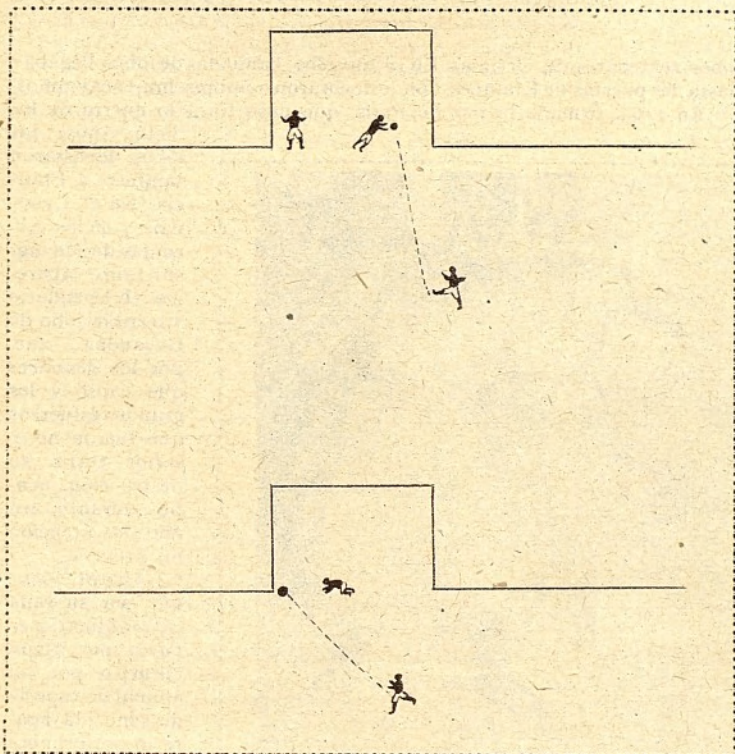


Fig. 4.ª.—El free-kick actual y el free-kick modificado  
DIBUJOS DEL AUTOR

Más interesante para nosotros es la real evolución que sufrirá el futbol con el aumento de «velocidad» exigida á los jugadores, y con la disminución de juego científico que se observará. Aumentarán las proezas «individuales»; disminuirán las de conjunto. Una observación hizo Zamora, ya conocida por lo tanto; pero que no pasaremos por alto. El free-kick será hoy de muchísimo peligro, en razón de que el guardameta—por la nueva ley del offside—no contará con ninguna ayuda: tal como lo detallamos en el dibujo número 4.



En la próxima temporada, los «grupos» ó equipos cuyos jugadores tengan del futbol una concepción «inteligente», y además sean jugadores hábiles, rápidos, veloces y valientes, nos obsequiarán con grandes y magníficos partidos; pero los que no conozcan las «sutilezas» del futbol de alta escuela, nos harán padecer, con la modificación, partidos malos, terriblemente malos.

No hay, pues, repetimos, nada nuevo, á pesar de lo mucho que se habla de los efectos que la nueva regla modificada ha de producir.

Los que puedan adaptarse á este «cambio de velocidades» seguirán figurando en primera línea. Los equipos de «pequeño desarrollo» se quedarán en la estacada...

Pero esa cantidad enorme de goals que, según dicen, se han de marcar, á nuestro juicio no existirán.

Los partidos, un poco más «vivos», sí; pero nada más. Nada extraordinario que haga vacilar las viejas «normas» futbolísticas, á pesar de la importante modificación en el reglamento.

J. CORBINOS

Un «caso» curioso en Galicia

## LA VALÍA DEL FUTBOL CORUÑÉS

LA Coruña es una capital bellísima. Esta afirmación, claro está que no es ningún descubrimiento. Sin embargo, sentimos la necesidad de decírselo al lector, porque así satisfacemos un deseo: pregonar la grátísima impresión que recibimos á la llegada.

Deportivamente, la ciudad herculina ha progresado en pocos años lo bastante para ser el más terrible rival de los vigueses. No hace todavía mucho tiempo, cuando existían aquí dos clubs, la importancia de la Coruña reducíase á ser comparada de las potentes sociedades viguesas Vigo y Fortuna. Hoy, con sólo un club, el Deportivo, la valía, la clase de su futbol ha dado un paso de gigante.

Estudiando las causas de este progreso, hay que hallarlas en tres importantes factores: primero, en la fusión Vigo-Fortuna; segundo, en la orientación dada al Deportivo por el compañero Thedy; y tercero, en la alineación en sus filas de equipiers como Otero, Ramón González, Chiarroni y próximamente Isidro.



Isidro, el guardameta que fué del Celta de Vigo, nuevo «caso» del futbol gallego

Asistimos á los encuentros entre uruguayos y coruñeses. El primero de los dos—que fué un empate—mostrónos un equipo deportivista verdaderamente notable. Llamó nuestra atención, en primer lugar, la espléndida forma del back olímpico Otero. No sospechábamos, ni remotamente, hallarle tan ágil, tan rápido, tan seguro. Al imponderable juego de cabeza que posee este equipier, unió, en este partido, un toque por bajo, á colocar, de verdadero maestro. Martínez, el madrileñista, y él fueron los verdaderos colosos, y así lo reconoció el propio Scarone.

En los medios, tan sólo una figura, Chiarroni, llenó nuestra atención. Es una pena que no tenga, elemento como éste, compañeros que le alivien el excesivo trabajo que soporta durante los noventa minutos de un match. No hay, realmente, derecho, y el mejor centro medio terminaría por hastiarse y fracasar.

En el ataque sobresale, claro está, Ramón González. Este presunto internacional no ha tenido suerte, porque, en justicia sea dicho, es el único interderecho—fuera Sesúmaga—que merece integrar el quinteto nacional. En el centro, el ex irundarra Vázquez, si no conduce la línea, dála, en cambio, un empuje temible. También, entre los delanteros, Pereiro es un notabilísimo equipier. Dícenme que Leonardo de Paz (que no he visto jugar) es un formidable exterior derecho.

Pero el Real Deportivo no ha completado hasta el momento actual su equipo. Fáltale Isidro Rodríguez, el famoso portero exviguista. Pasando por detalles de ínfima importancia, el caso de este equipier no tiene razón de ser.

No quiso pertenecer al Celta, de Vigo, y dejó una temporada oficial sin jugar, para luego acogerse al artículo 32 del vigente Reglamento, que le autoriza al cambio de club sin necesidad del permiso del equipo de procedencia. En igual caso estuvieron Chiarroni, Otero y Ramón González.

Las cosas son de una claridad meridiana. Ahora bien: resulta que al Celta no le agrada perder á Isidro, y como quiera que tiene lo que vulgarmente se dice, la sartén por el mango, sale alegando que Isidro le ha desobedecido, y que, por lo tanto, el artículo 32, que le ampara, no tiene efectos.

Y la Federación Gallega, coincidiendo al igual que su club favorito, no autoriza la alineación de Isidro, y tiene la pretensión de anularlo por *in secula seculorum*.

¿Es que puede hacerse tal desaguisado? ¿En dónde está esa desobediencia? ¿Está acaso en que el Celta quiere que le siga perteneciendo, y el jugador no quiere?

En fin, de todos modos, es preciso que la Nacional no se encoja de hombros. No puede tolerarse, por caprichos, por rivalidades de clubs, la anulación de un jugador que no cometió en absoluto ningún delito, sino hacer uso de los pocos derechos que los Estatutos le conceden, y ser dueño de su voluntad.

Y conste que á nosotros nadie nos pidió campañas. Durante nuestra estancia en esta ciudad hemos sido espectadores. De incógnito—perdónenos la presunción—nos hemos enterado de estas cosas, y motu proprio nos hemos comprometido á pergeñar estas cuartillas.

La Coruña, Agosto 1925.

JUAN DEL VALLE



# LA CAZA DEL LOBO.—EN LAS ESTEPAS DE RUSIA.—EL MONSTRUO DE GEVAUDAN.—EL ATAQUE Á LOS REDILES

LA caza del lobo ofrece sumo interés. No es un mero pasatiempo, es una necesidad. Es el combate contra un terrible enemigo que causa destrozos en los ganados, en los campos y produce millares de víctimas humanas. En el

año 1812—refiere el cazador Viardot en su libro *Recuerdos de caza*—un destacamento de 80 soldados cambiaba de guarnición en el centro de Rusia. Durante la noche fueron atacados por los lobos, y, tras un combate horrible, fueron los pobres soldados muertos y devorados. Entre los restos informes, desgarrados y fusiles rotos, yacían más de trescientos lobos, muertos á balazos y á la bayoneta. Hoy se levanta una sencilla piedra tumular en el sitio donde ocurrió aquella gran catástrofe.

La Historia registra horribles cacerías de los lobos. En el siglo x, durante y después de la invasión de los normandos, Francia entera fué devastada por los lobos.

Durante las guerras del siglo xv, en que los Armagnac, los Burguñones y los ingleses rivalizaban en sembrar ruinas y sangre en Francia, los lobos llegaron á penetrar en los pueblos, devorando mujeres y niños, desenterrando los muertos de los cementerios.

Las crónicas refieren que en Septiembre de 1434, casi á las puertas de París, catorce personas fueron devoradas por los lobos. Uno de los animales más feroces de la banda hizo tantos estragos, que sus proezas eran comentadas por el pueblo con la curiosidad y terror que inspiran las aventuras de los célebres bandoleros. Apellidaban á aquel lobo *Courtault*, porque en una refriega había quedado sin rabo. Fué, al fin, muerto el lobo en la vigilia de San Martín y paseado en triunfo por París.

El 12 de Agosto de 1595 un lobo atravesó á nado el Sena, y en la plaza de la Greve devoró á un niño.

Las terribles guerras de la *Liga* y de la *Fronza* proporcionaron á los

lobos centenares de víctimas. En el año 1861, bandadas de lobos llegaban hasta las puertas de Etampes, donde devoraron hombres, mujeres y niños.

En 1763, firmada la paz de París, que puso fin á la guerra de los

Siete Años, los lobos devastaron también á Francia. En el Lyonnais y en las cercanías de Meung-sur-Loire apareció el legendario y terrible lobo de Gevaudán, que, por los desastres que causó y los grandes esfuerzos que fueron necesarios para su destrucción, ocupó durante un año la atención de Francia.

Aquel lobo, que por su talla extraordinaria se tuvo por algún tiempo por un animal de especie desconocida, apareció por primera vez en el bosque de Mercoire, cerca del villorrio de Langogne, en el Gevaudán. Durante muchos meses causó pavor y espanto, pues eran diarias sus fechorías, devorando mujeres y niños.

Toda la población de los campos, guiada por los gentiles-hombres del país y auxiliada por un destacamento de dragones, persiguió sin éxito al animal.

En balde el obispo de Meude ordenó rogativas públicas é hizo exponer el Santísimo Sacramento en su catedral, como en las épocas

de las grandes calamidades; en vano los estados de Languedoc votaron, á favor de vencedor del monstruo, una recompensa de 240 libras, prometiendo después el Rey, de su bolsillo particular, 6.000 libras. El cultivo de los campos fué abandonado; los aldeanos sólo se atrevían á salir en gran número y acompañados; las ferias y mercados estaban desiertos, y los rebaños morían de hambre en los corrales.

Después de dar cincuenta batidas generales infructuosas, en que tomaron parte los habitantes de veinte, treinta y hasta cien parroquias, corrió la voz de que aquél era un animal invulnerable.

El rey confió entonces la misión de matar al lobo de Gevaudán á



...Cuando de repente vió venir hacia él al gran lobo, que presentaba el costado derecho y volvía la cabeza para mirarle



uno de sus mejores oficiales de venería, á M. Antoine, caballero de San Luis, portacabuz de S. M. y lugarteniente de sus cacerías.

Este intrépido venador partió el 8 de Junio de 1765, junto con un formidable tren de caza, llevando consigo á los guardias escogidos de los bosques de Saint-Germain y Versailles.

Durante dos semanas, el célebre lobo pudo escapar de la batida. En aquella expedición se mataron gran número de lobos, cómplices, sin duda, de las fechorías de que se acusaba á la fiera de Gevaudán.

En fin, el 20 de Septiembre, el caballero Antoine, habiendo sabido que el lobo vagaba por los alrededores de la abadía real de Chazes, envió ojeadores y perros para cortarle la retirada.

Organizose una seria batida, en que los guardias del Rey y cuarenta tiradores de Langeac registraron el bosque. Antoine se hallaba en un desfiladero cuando de repente vió venir hacia él al gran lobo, que presentaba el costado derecho y volvía la cabeza para mirarle. Antoine disparó, y el animal cayó herido; pero no tardó en levantarse, dirigiéndose furioso contra el cazador, que lanzó grandes gritos pidiendo socorro. Un guardián del duque de Orleans acudió á tiempo, disparándole un tiro que dejó muerto al lobo.

Aquel monstruo, que había matado 83 personas, medía 34 pulgadas de altura, 5 pies y 9 pulgadas de longitud y 3 pies y medio de circunferencia, y pesaba 175 libras.

El lobo pertenece á la familia canina y al orden de los carnívoros. Se encuentra tanto en el antiguo como en el nuevo Continente, y soporta así los fríos rigurosos de Laponia y Siberia como los sofocantes calores de Africa. Refractario á la civilización, se puede decir de él que se desarrolla en razón inversa al grado de cultura de cada país.

En Inglaterra y Alemania no se conocían más lobos que los ejemplares existentes en los jardines zoológicos. Sin embargo, la Lorena no escasea de estas alimañas.

En cambio, en Austria, Francia, Suiza é Italia existen una cantidad considerable de lobos; y en donde son un azote para los pueblos es en Rusia, Polonia, Transilvania, Hungría, España y Turquía.

El lobo es del tamaño del mastín, y se parece á éste por el color de su pelo. El hocico es negro ó castaño oscuro en el lobo; la nariz, negra; la frente, gris obscura; la cabeza y cuello, pardos. El lomo, paletillas y caderas son de diversos matices de pardo amarillento. El rabo, color negruzco, con la punta blanca. El pecho y garganta, gris claro.

El hocico del lobo es bastante prolongado; los ojos, brillantes, y las orejas, cortas y derechas.

La boca del lobo está muy bien armada; sobre todo, los dientes caninos son fortísimos.

Más alto del tercio anterior que del posterior, su configuración le impide hacer *carrera larga*; su paso favorito es el trote, y á este *aire* puede recorrer grandes distancias con una nunca vista velocidad. La mayor fuerza del lobo está en los músculos del cuello.

La hembra es algo menor que el macho.

Los caracteres distintivos del lobo son astucia, maldad y tenacidad. Está dotado de una vista y oído excelentes, y con dientes inmejorables.

Caza generalmente de noche. Cuando sale produce un sonido que no se puede llamar ladrido; es más bien un aullido entrecortado en tono alto, muy desagradable.

El lobo vive hasta veinte y veinticinco años; está expuesto á pocas enfermedades, pero fácilmente á la hidrofobia.

El *celo*, que empieza en los países del Norte hacia fines de Enero y primeros de Febrero, y en el Mediodía á fines de Diciembre, es de corta duración (de doce á quince días).

A las doce semanas la loba pare de cuatro á nueve lobeznos, que, como los perros, permanecen ciegos por espacio de quince días, y amantados por su madre durante seis semanas, después de cuyo tiempo salen á cazar con ella, quedando bajo su vigilancia hasta el próximo *celo*.

El lobo ataca á todos los seres, incluso al hombre, forzado por el hambre ó herido.

Al obscurecer sale de su cubil, y si cerca de su jurisdicción no tiene ganados ó caza, recorre al trote muchas leguas en busca de alimentos, y no para hasta encontrarlos; pero antes de amanecer está ya de vuelta en sus lares. Si la caza es fácil, sale solo, y pronto satisface sus necesidades. Pero si el país es de poca caza y, en cambio, abunda en ganados, el lobo no se atreve á cazar solo, y se pone á aullar en la raya del monte á llamar á otros lobos, con el fin de que le ayuden en su empresa. Reunidos y acordado el paraje donde se debe llevar á efecto la matanza, el más corredor sale á campo raso á llamar la atención de los perros del ganado, para lo cual se coloca en sitio en que el viento le favorezca y los perros le sientan. Si esto no surte el efecto apetecido, aulla; entonces es seguro que tanto los mastines como los pastores le sienten, y salen en su persecución. Mientras ésta se verifica, los demás lobos se arrojan sobre los rediles y producen tal confusión, que las ovejas se esparcen por el campo, y este momento es el más favorable para que los lobos consigan su objeto.

Los daños que el lobo ocasiona y el valor de su piel hace que el hombre se dedique á su caza con empeño, empleando unas veces la fuerza y otras la astucia. Como se tiene que combatir á un animal muy desconfiado y de sentidos muy finos, toda prudencia es poca, y muchas veces no se obtiene el resultado apetecido.

Por la transcripción,

FERNANDO LOPEZ MARTIN

## UN GRAN FUTBOLISTA QUE DESAPARECE FÉLIX SESÚMAGA

CERCA de sus familiares, en el pueblo vasco de Lejona, dejó de existir hace pocos días Félix Sesúмага, el que fué internacional olímpico extraordinario, el «mozo rubio» que tanto impresionó á los espectadores de la inmortal Olimpiada de Amberes en 1920.

Sesúмага comenzó á jugar en el Arenas. Jugó contra el Madrid la segunda final del año 1917, cuando el club cortesano alcanzó el título de campeón de España.

Más tarde se reveló como formidable chutador en la reñidísima final jugada en Madrid entre el Arenas y el Barcelona. Después de terminar el tiempo reglamentario empatados á 2, el Arenas venció en las prolongaciones por 5 á 2, gracias á la magnífica labor realizada por Sesúмага, que fué el autor de los tres tantos decisivos.

Pasó á jugar á Sama, donde permaneció dos temporadas. Con el Barcelona actuó otra temporada, quedando también campeón de España con el equipo azul grana. Jugando con el Athletic de Bilbao conquista en 1923 una vez más el título de campeón de España venciendo al Europa por el único tanto de la tarde, marcado por Travieso.

Quebrantada su salud, veíase obligado á retirarse de la vida activa del futbol. Después de permanecer una temporada en un sanatorio cercano á Madrid, pasó á ocupar el cargo de entrenador en el Racing madrileño, donde actuó eficazmente la temporada anterior; pero, últimamente, una recaída le obligó á retirar todas sus actividades del futbol para atender al restablecimiento de su salud.

El mal era ya demasiado hondo y la enfermedad había de tal forma minado aquella existencia, que la vida se le escapó el día 24 de Agosto próximo pasado.

Cordial y afable, Félix Sesúмага era todo un buen muchacho.

Con Patricio y Pichichi, el otro interior notabilísimo, también muerto prematuramente, formó aquel trío de ataque excepcional que causó tanta impresión en Amberes; llegando á constituir por su juego la verdadera revelación de los primeros Juegos olímpicos de la Paz.

Del juego de Sesúмага, lo que más destacaba era su shot formidable. Disparador fácil, no tenía necesidad de detener en su trayectoria la pelota para empalar el tiro, que por su violencia, tanto como por la colocación, resultaba indefendible. Había que añadir en él una

movilidad extraordinaria que le hacía muy peligroso. Representante de esa furia española que es decisión y empuje, y no la brutal violencia que determinados vencidos se han empeñado en hacernos ver, el *pequeño rubio* fué uno de los actores que colaboraron más eficazmente á los ruidosos triunfos españoles de 1920.

Sesúмага, por otra parte, era, fuera del terreno de juego, un camarada cordial, un jugador jamás envanecido de su popularidad y un chico afable, para el cual el futbol representaba todos los entusiasmos, todas las ilusiones de su vida.

¡Descanse en paz el infortunado jugador!

Félix Sesúмага, en tenue de entrenamiento, en el Racing Club de Madrid, con un directivo y Ricardo Alvarez, el delantero roji-negro

FOT. RUIZ





# EL TRAJE DE UN POLLO «BIEN»

TAN pronto como Isidoro Patatín tuvo resuelto el veraneo, y con la seguridad de que su cuerpecito airoso se pasearía por la Concha de San Sebastián, pensó que le iría muy bien á su fama de hombre á la moda y ligeramente deportivo, el hacerse náutico ó, como si dijéramos, hombre al agua, aunque de ésta sólo tuviera ligeras nociones. El sabía que con el líquido elemento pueden hacerse varias cosas; como son lavarse, beberla, poner el puchero y recibirlo sobre la cabeza cuando Dios es servido enviarla desde el cielo. De lo demás no tenía más que la ilusión de hacerse acuático tan pronto llegase á la playa.

Isidoro era un maniquí perfecto, que había acomodado su guardarropa á las necesidades de la vida y del momento, sin que jamás sufriera la menor equivocación en la vestimenta que le era preciso adoptar para todos los actos de la vida de sociedad. Tenía un pantalón á rayas para asistir á bodas y bautizos que era un encanto; de un chaquet ala de pichón, tirando ya á gallo, no podían hacerse más que alabanzas; y así todo por el estilo. Romanones ha dicho que cada circunstancia de la vida tiene su momento adecuado; Patatín pudo decir que cada momento tiene su traje especial. Y hubo que verle cómo se presentó en la pla-

ya, después de adoptar su resolución náutica. Ni un viejo lobo de mar y avezado á luchar con el líquido elemento hubiera tenido mayor acierto en la elección del traje.

Cuando sus amigos le vieron, no pudieron menos de lanzar sobre él, como lluvia de confetis, todo el repertorio de las alabanzas.

—Chico, precioso. Verdaderamente honras al sastre.

—Gracias. Voy sencillito, pero adecuado.

—¿Te propones embarcar?

—Naturalmente.

—¿Quizá para dar la vuelta al mundo?

—No tanto. Balandrearé por la bahía nada más.

—Tú ya habrás regateado alguna vez, ¿verdad?

—No; he pagado siempre lo que me pidieron.

—Conste que te felicitamos sinceramente.

Como en el fondo Isidoro era más sencillo que el lazo de su corbata, aquellas felicitaciones llenaban por completo su vanidad de pollo *bien* que tiene ropa y que sabe ponerse á tono con las circunstancias. Ahora, que, sin sospecharlo, había contraído un compromiso que ya no podía

eludir: tenía que embarcarse, aunque el mar se pusiera tonto y no dejase un solo día de presentar sus olas totalmente encrespadas. Era ya una deuda que tenía con sus amistades, que no cesaban de preguntarle, precisamente, cuándo comenzaba sus proezas marítimas.

No es que Patatín tuviese miedo. Eso no; porque su fama de emprendedor y arrojado la tenía, no ya sentada, sino tumbada á la larga; y ahí estaban para demostrarlo las infinitas novias, con infinitas aspirantas á suegra, que había tenido; de eso no había que hablar. Lo que sucedía era sencillísimo: era que no encontraba nunca ocasión propicia para comenzar lo que pudiera llamarse la vida de á bordo. Unas veces porque tenía que concurrir á una merienda; otras porque estaba comprometido para un cotillón; algunas porque el almuerzo no le había sentado del todo bien, y varias porque parecía que el mar estaba ligeramente enfadado y no era cosa de irritarle más; lo cierto era que, no obstante su precioso traje de marino, Patatín no abandonaba la tierra ni aunque le enseñasen una credencial de ministro plenipotenciario desde la bahía.

Pero no hubo más remedio, porque el verano avanzaba, y si aquel pollo *bien* no se decidía á meterse en el agua, el ridículo le iba á acompañar ya toda su vida, como si hubieran formado pareja juntos. Se decidió, vaya si se decidió, después de haberlo comunicado solemnemente á todos sus parientes, amigos y testamentarios. Al siguiente día, él, Isidoro Patatín, acompañado de un solo marinero, se lanzaría en un balandro á merced del oleaje.

Así fué, verificándose el embarque ante la expectación de cuantos fueron á presenciar tan solemne momento. Ni Cristóbal Colón embarcando para las Indias, que luego le resultaron que no eran las Indias, tuvo una despedida tan entusiasta. Un golpe de viento, otro, y allí va nuestro hombre al balanceo cariñoso de las olas.

No habían pasado tres minutos cuando vióse al balandro regresar á toda prisa al muelle. ¿Qué habría pasado? Acudieron todos al encuentro, y al tocar tierra el barquito, vióse que en el fondo del mismo se movía un bulto.

—¿Qué es eso? ¿Han cogido acaso algún tiburón?

—Eso?—replicó el marinero—. Es el señorito.

Efectivamente: allí se hallaba tumbado el arriesgado joven, que no cesaba de decir con voz lastimera:

—Pronto, un traje; pronto, otro vestido.

Lleváronsele lo más pronto que pudieron, y Patatín se le colcó allí mismo, cogiendo el de balandrista que se había quitado, y diciendo: «Anda, hijo, que no me vuelves á dar otro disgusto», hizo un lío con la ropa y la tiró al mar, al tiempo que lanzaba un suspiro de satisfacción. Patatín ha continuado su veraneo; pero siempre vestido de americana y sin el menor atributo náutico. No quiere que el traje vuelva á obligarle á meterse en el agua.

DIBUJO DE SANCHÁ

PEPE DE-PORTES





# Sección *Agfa* fotográfica

## Instantáneas deportivas interesantes

son las fotografías que debe usted hacer, si quiere aumentar los motivos de satisfacción y conservar recuerdos emocionantes, con lo cual obtendrá además un material instructivo de primera clase para los deportistas metódicos y aplicados. Pero para ello no puede usarse más que material negativo de superior calidad. Los



## Rollfilms y Filmpacks Agfa

son sumamente sensibles, fáciles de manipular, pueden cargarse á la luz del día y permiten tener el aparato SIEMPRE dispuesto para el uso.



Pida usted el COMPENDIO de Fotografía A. 3, que contiene muchas nociones prácticas y sólo cuesta UNA peseta. De venta en las tiendas de artículos fotográficos. Para más detalles, dirijase á la dirección abajo indicada:

COMPRA-VENTA  
AGFA-FOTO, S. A.

Rambla de Cataluña, 135.—BARCELONA



Solicítense catálogos, que se remitirán gratis, mencionando esta Revista

# LA ESFERA

GRAN REVISTA DE LUJO.  
IMPRESIÓN ESMERADA.

PORTADA Y DIBUJOS EN TRÍCOLOR

SE PUBLICA TODOS LOS SÁBADOS

UNA PESETA EL EJEMPLAR

# DIAZ

## FOTOGRAFÍA DE ARTE

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

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

FERNANDO VI, 5  
MADRID



EN VENTA  
**CASA SCHILLING**

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

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



COMPRE EL NÚMERO CORRESPON-  
DIENTE AL PRESENTE MES.  
DE VENTA EN TODAS LAS LIBRE-  
RÍAS, QUIOSCOS Y PUESTOS DE  
PERIÓDICOS

3 PESETAS EJEMPLAR



LOS MÉTODOS DE FABRICACIÓN SEGUIDOS POR  
**STUDEBAKER**

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

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**

LEA USTED

**LA NOVELA SEMANAL**

REVISTA LITERARIA

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

Precio del número: 30 CÉNTIMOS

LEA USTED ESTA SEMANA

**EL MITO DE ORFEO**

POR

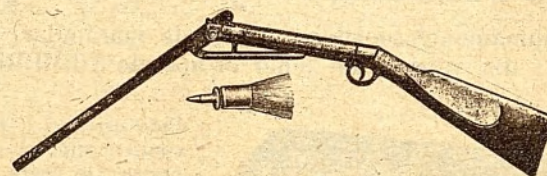
**ANTONIO DE HOYOS Y VINENT**

LE AGRADARÁ LEER LOS VIERNES  
**NUEVO MUNDO**  
50 CÉNTIMOS

SE VENDEN  
los clichés usados en esta  
Revista. Pedidos: Herma-  
nitas, 57

**ALFONSO**  
FOTÓGRAFO  
FUENCARRAL, 6  
MADRID

RECOMENDAMOS á sociedades deportivas y recreativas que carezcan en su domicilio de una escopeta de aire comprimido, no dejen de adquirir para el buen distraimiento y sport de sus socios



De venta en todas las Armerías  
Fabricantes de escopetas plegables INDIAN y aire comprimido.  
**J. É Y. BASCARAN EIBAR (España)**

**LIQUIDO**

5 máquinas de escribir,  
Underwood, completas.

Hortaleza, 46. — Morell

**REPRESENTANTES  
IMPORTADORES  
COMERCIANTES:**

**ROLDAN**  
Camisería Encajes  
Ropa blanca  
Equipos para novias  
Bordados  
Canastillas  
FUENCARRAL, 85  
Teléfono 25-26 M.  
MADRID

TINTAS  
LITOGRAFICAS Y TIPOGRAFICA de  
**Pedro Closas**

ARTICULOS PARA LAS  
ARTES GRAFICAS  
Fábrica: Carretas, 66 al 70  
Despacho, Unión 21, Barcelona

¿Queréis ampliar vuestros negocios y estar siempre al corriente de las últimas creaciones de la industria norteamericana? Pidan hoy mismo un ejemplar de muestra de la hermosa Revista

**"El Exportador Americano"**

á los agentes en España.

**"PUBLICITAS"**

MADRID Gran Vía, 13 Apartado 911  
BARCELONA R. San Pedro, 11, prol. Apartado 228





HELLOS

Artículos  
de sport.  
Pida esta marca

Anuncios PUBLICITAS

Ayuntamiento de Madrid





**FAMA**

Servicios Técnicos de Publicidad  
de la Agencia

**"PUBLICITAS"**

Ronda de San Pedro 11. pral. Barcelona

Señor anunciante:

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

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

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

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

De usted afectísimos atentos S. S.

q. e. s. m.

**"FAMA"**

Servicios Técnicos de "Publicitas"

*J. M. Ferrás Marín*  
Director Técnico