

22. SET. 1925

# AIRE LIBRE



REVISTA  
ILUSTRADA  
DE DEPORTES

La curva aguda de la carretera en el recorrido de la prueba, sirve al motorista para contrastar la pericia y el valor.  
Ayuntamiento de Madrid  
Leed en este número amplia información de las carreras au-

PRECIO:  
50 cts.



# LAS REVISTAS PREFERIDAS

EN MODAS

ELEGANCIAS



EN LITERATURA,  
ARTE, CIENCIA Y  
CRÓNICA SOCIAL

La Esfera



EN NOVELAS  
BREVES

La Novela Semanal



EN INFORMACIÓN  
DE ACTUALIDAD

MUNDO GRAFICO



EN DEPORTES

AIRE LIBRE

REVISTA  
DE DEPORTES



Se admiten subscrip-  
ciones en todas las  
librerías del mundo



# AIRE LIBRE



REVISTA SEMANAL  
□ DEPORTIVA □



AÑO III □ NÚM. 93  
22 de Septiembre de 1925



**L**A mujer norteamericana, en un alarde de dominio absoluto de sus músculos, avanza rápidamente en la práctica de todos los deportes de la época. Y no contenta ya con imponer su hegemonía en el tennis y en el golf, se entrena con entusiasmo en los ejercicios atléticos, para los que demuestra condiciones excepcionales que muy pronto han de conducirla á la consecución de difíciles campeonatos

**FÉMINA ATLÉTICA,  
ÁGIL Y VALIENTE,  
EN UN BELLO SALTO  
DE OBSTÁCULO**

Ayuntamiento de Madrid

Abiertos los brazos, el cuerpo musculoso en una tensión suprema y con el gesto contraído por una mueca de ansia infinita... la fotografía de esta plana nos demuestra que miss Hazel Kirk, campeona atlética norteamericana, posee un estilo depurado y una técnica insuperable para el magnífico salto con obstáculo que con tanta limpidez ejecuta.

FOT. MARIN





## CRÓNICAS DE "AIRE LIBRE"



### NORMAS DE GOBIERNO EL DIRECTORIO Y LA EDUCACIÓN FÍSICA

**E**l Directorio ha comenzado a preocuparse—y esta vez parece que en serio—de las cuestiones de la cultura física en sus variadas manifestaciones: desde lo que debe ser en las escuelas y edad premilitar, hasta lo que puede hacerse en beneficio de las entidades deportivas.

Al frente de la Comisión interministerial, creada al efecto, está el general Villalba, iniciador en el Ejército de la cultura física moderna y creador de la Escuela Superior de Toledo, cuya corta pero brillante historia ha comenzado a ser tenida en cuenta por propios y extraños.

Por tanto, no creemos que la actual tentativa oficial quede reducida a una buena intención, de las que dicen que tienen empujando el Infierno, ni que el Directorio se quede en el camino en problema que tanto importa para la verdadera reconstitución de España.

Lo que sí creemos es que los que hemos batallado tantas veces porque el Estado comenzara a cumplir tal misión; es ahora cuando debemos redoblar el esfuerzo; tanto para que el Directorio no se detenga como para que el pueblo se interese por problemas que, como éste, es a él a quien más de lleno interesan.

¿Puede haber mayor problema para él que éste que se refiere a la salud y fortaleza de los ciudadanos, y no de los ricos, que disponen de sobra de elementos de toda índole, sino de los hijos del trabajo, que son los que más lo necesitan?

Si, por desgracia, no fuera como un atavismo general humano, el de conceder toda predilección al sonido contante del beneficio inmediato, tal vez que, entre todos los magnos problemas que han hecho necesario un Consejo Nacional de Economía, figuraría este de la regeneración de la raza, y cuyo interés para la alta economía y producción es básicamente fundamental y de mucho más apremio de lo que parece para la reconstitución del país.

No hace mucho, se ha tenido que rebajar en España el tipo de características del hombre útil para las armas. Como con escasa diferencia de años, es la segunda rebaja, pues ya hubo otra primera, y no es de presumir se hubiera tomado tal medida, si la talla, peso y cavidad torácica de los españoles no acusara un descenso agudo y alarmante, nadie podrá dudar de que este problema sale del terreno de los idealistas y de los especializados para

proclamarse fundamental y previo, y cual si, dirigiéndose a economistas y políticos, les dijera:

—Haced planes de reconstitución económica; buscad nuevas fórmulas que eleven la producción y moldear leyes de trabajo; que todo eso, como cuanto imaginéis para procurar una España fuerte y laboriosa, será inútil y caerá por tierra... mientras el esfuerzo físico del obrero siga en descenso; en tanto la falta de fortaleza orgánica multiplique las enfermedades y acorte los años de existencia, y el tipo medio del ciudadano sea inferior y no pueda competir, en capacidad de trabajo y vida útil de producción, frente al tipo medio de los demás pueblos.

¿No indica esta verdad nacional en qué clase de política debe fundamentarse ese porvenir de prosperidad?

Pues si reparamos que esta política, verdaderamente patriótica y económica, puede hacer descender nuestro coeficiente de mortalidad al tipo que presentan los pueblos más privilegiados por la salud; si consideramos—dada nuestra hermosa cifra de natalidad—que tal política puede llegar a salvar anualmente más vidas de españoles que las que nos han costado las acciones de guerra en Marruecos desde 1909, no dudáramos que, por mucho que produjeran los millones que se piden por el Consejo de Economía para las principales fuentes de riqueza, muchos millones más puede producir esta vigorización de la raza; pues si tal proporción de vidas llega a conseguirse—con el aumento de vigor racial que ello significaría—, serían esos miles de españoles salvados los que harían producir a nuestros campos y nuestras industrias en grado infinitamente mayor a lo que el Estado pueda invertir, por mucho que fuera.

Ahora que el Estado ha comenzado a comprender que la riqueza madre es el hombre, y que sin ciudadanos sanos y fuertes no puede haber cultura poderosa, economía floreciente ni futuro próspero, es cuando debemos hacer todos el máximo esfuerzo patriótico para que el Estado no se quede en el camino, ni se asuste ante los millones que precise el evitar a todo trance la quiebra nacional que significaría si dentro de otros tantos años hay necesidad de rebajar las características del hombre útil, ya que nada representaría la construcción de todas nuestras redes de comunicaciones y planes de riqueza llevados a efecto, si la España de mañana ha de ser una España de soldados pigmeos y de productores raquíticos de mínimo rendimiento.

FÉLIX TEJEDOR

### LA SELECCIÓN NACIONAL VA A ENTRAR EN ACCIÓN EN VIENA Y BUDAPEST

**E**l domingo próximo, en la capital vienesa jugará el primer partido de la temporada internacional la *furia española*.

Ni una línea más sin hacer la declaración expresa de que esta vez no creemos en la decantada furia.

Pese a los buenos deseos de los tres queridos colegas de lides periodísticas, Cabot, Mateos y Castro, investidos de la dignidad futbolística de seleccionadores nacionales, el grupo que ha embarcado con rumbo a la Europa Central, amén de no contar con las mejores individualidades, ha probado en los partidos de entrenamiento gozar de la más completa desorganización que nunca reinó en grupo representativo alguno.

A este respecto pensábamos que era muy difícil *mejorar* la deplorable actuación de nuestros nacionales en Valencia; pero, tras los *esfuerzos* que han tenido lugar en Bilbao durante los partidos de entrenamiento, caricatura de aquellos otros que antes titulábase posibles contra probables, podemos estar seguros de que si el ardor patriótico no se desata en un juego arrollador que, a falta de mejor táctica, se imponga cuando menos por la enérgica decisión de vencer, en Viena, como en Budapest ocho días más tarde, estaremos a merced de unos grupos que, el primero, desea ardientemente la revancha de la derrota sufrida en la ciudad condal por 2 a 1, y para lograrla se prepararon hasta aquí concienzudamente, mientras que el segundo espera con impaciencia esa fecha de Octubre, que debe servir para establecer las bases exactas de comparación entre las tácticas de dos países cuyas normas de juego son tan opuestas.

Tropiézase al presente con la desorientación que impuso la modificación del offside; reforma de la que nuestros equipos, ni aun aquellos que se han procurado las lecciones de los avezados *teams* extranjeros, tienen experiencia suficiente.

Se ha afirmado, con demasiada precipitación, que iban a producir

se determinadas consecuencias, y, entre ellas, señalábase de un modo especialísimo las ventajas para nuestros equipos que supieran practicar un juego rapidísimo de ataque por la facilidad indiscutible para *colarse* en adelante.

Frente a esa opinión, nosotros pensamos que en los países donde el juego lento, el pase corto y medido fué siempre la mejor táctica de ataque, están ahora de enhorabuena. Y los partidos de Viena y Budapest están tan próximos, que a ellos queremos remitirnos.

¿Quién duda que sin el riesgo al *fuera de juego* pertinaz, en que quedaban inmediatamente los extremos con el sistema derrocado, podrán los interiores insinuarse más fácilmente que nunca, apoyados en las alas, que podrán coadyuvar a un ataque tanto más cerrado y peligroso cuanto mayor sea el control de pelota en los que lo ejecuten?

¿Por qué había de haber salido perjudicada esa táctica y beneficiada la de los equipos de la arrancada rápida y los descensos impetuosos?

Como todas las teorías en fútbol, podría discutirse ampliamente respecto de una y otra opinión, si no fuera preferible dejar a los equipos que sean ellos quienes sobre el terreno diriman la polémica, que con sus pies quedará sancionada de un modo absoluto.

Por el pronto, la fase del problema que, tocándonos más de cerca, lleva envuelto, ¡ay!, un pedazo de nuestro amor propio deportivo, va a solucionarse en los lejanos campos de Viena y Budapest en circunstancias de desequilibrio. Habrá que confiar en que, por tanto, el esfuerzo sea el máximo, para que sólo así nuestros jugadores, persuadidos de la trascendencia nacional del honroso encargo que recibieron, sobrepasando el rendimiento normal que es dado pedirles, obtengan los triunfos que pueden esperarse.

¡La afición deportiva española sabrá agradecerse!

J. D.



# LAS FIGURAS DEL SIGLO ANTE EL DEPORTE

## UNA CHARLA INTERESANTE. RAFAEL CANSINOS ASSENS, MAESTRO DE CRÍTICA, CAMINANTE IMPENITENTE, DESCIFRADOR DE IDIOMAS

CANSINOS Assens—algo rítmicamente, sin pretensión definidora—es al vulgo—para los efectos de la popularidad—y á sus cofrades—para los de económica independencia—, lo que esos sabios de laboratorio anegados en sus investigaciones, á los que trafican del producto de sus afanes; efímeros conquistadores de glorias vanas, torreones indefensos á la requisa de siglos justicieros...

Yo le he visto caminar por las calles, solitario y melancólico, á paso lento y ceremonioso, como cargado con la cruz de un dolor escondido... Le he visto por callejas sombrías como inquiriendo en el misterio de las losas y en el techo del espacio; ó ambulando en los atardeceres por sus rúas favoritas—Atocha, San Bernardo, Fuencarral—, como poniendo una nota de serenidad y sosiego en la neurosis tonante de la ciudad...

Jamás me atreví á profanar sus paseos, y mi mirada le seguía hasta borrarse de las retinas. Una tarde, sin embargo, junto al Tribunal, fuíme hacia él como á la conquista de un trofeo.

A la siguiente me esperaba en su morada del antiguo barrio de la Morería. Historiadas pinturas por las paredes, y muchos libros en todos los idiomas y en todos los signos...

—¿Cuántos idiomas conoce usted?—inquiero como preámbulo del repetidas veces propuesto á la cátedra de lenguas orientales.

—¡Oh!—tiene con un gesto alegre y alejador—; pocas lenguas, incluyendo escondidos dialectos, se resisten á mi afán descifratorio...

—Fonéticamente—le interrumpo—, ¿cuántos idiomas domina?

—Siete ú ocho; los más generalizados.

—¿Qué tiempo tarda, por ejemplo, en traducir un libro de unas trescientas páginas?

—El tiempo material de volcarlas, á paso de lectura, á mi máquina de escribir.

—¿Escribe con facilidad?

—Sin torpeza—allana—; cuando el motivo que me lleva á las cuartillas han llenado el proceso necesario de gestación; y este proceso, en mí—aduce con un gesto doliente—suele ser muy laborioso.

—¿Quiere usted—pregunto tras breve pausa, hacia el tema que me trae á su presencia—exponerme en términos generales una idea del deporte?

Hay un momento que parece concentrarse en sí, y luego, como si dictara sus palabras, comienza en estos términos:

—Para mí representa, ante todo, el deporte la redención, mediante la energía y el movimiento, de los instintos lentos y morosos, en cuya lóbrega languidez florecen los pensamientos tristes y crueles, que una literatura sedentaria exalta como bellos.

Un silencio, en reposo mi *estilo*, acecha su parla calmosa.

Reanuda:

—El deporte, obligando al hombre á sacudir esa fatal inercia en que

la melancolía y el hastío acaban por adoptar una forma agresiva, desvía los instintos crueles y trágicos hacia una zona de actividad inocente y artística. En vez de las víctimas tradicionales, el pascual cordero ó la mujer, brinda al hombre una víctima incruenta, representada por el balón, la raqueta, el volante..., fundando sobre cada uno de estos símbolos redentores una como comunión universal en la alegría activa y clemente.

Un lapso para proseguir:

—Entre nosotros, los efectos benignos de esa religión de la energía

se han visto indiscutibles. —Y expone:—Basta asomarse al arrabal para comprobarlo. Los niños que antes apedreaban las urnas de los reverberos ó las verdes urnas primaverales de las acacias, y á veces hasta las imágenes sagradas de los Cristos y de las madonnas maternales, insultando así todo lo humano, ahora juegan al balón, y en esta víctima insensible desfogan sus atávicos instintos de hostilidad misteriosa á las formas vitales; y ese balón que recibe sus despiadados empujones ha hecho más en el sentido de amansarlos que todos los prestigios de una religión, fundada en la tragedia, y cuyos símbolos manan todos ellos sangre.

Derivada de la imagen, sobreviene esta pregunta:

—¿Me quiere conceder unas palabras relacionando el deporte con los toros?

Tras una pausa meditativa:

—Los españoles debemos esperar del deporte la redención de esas otras dos víctimas lamentables, el toro y el caballo, casi diariamente inmolados en los paganos circos, en esas tauricolias que agotan, sin sentido ritual ni un noble efecto trágico, toda la fuerza de emoción de nuestro pueblo, dejándole enervado y atónito, sin fuerzas para reaccionar ante la verdadera tragedia del destino. Acaso un día—tiene como una esperanza—la afición al deporte aparte á nuestro pueblo de esos histriónicos escenarios de los circos, donde vanamente se emociona ante un horror inútil y estéril, incapacitándole para sentir la verdadera grandeza trágica de la vida, todo el sagrado y salvador espanto de la íntima tragedia en que la única víctima debe ser el individuo, sacrificando lo que hay en él de bajo é impuro para adquirir esas alas de ángel que vencen el tiempo y el espacio, y que el deporte le brinda en una forma figurada.

El balcón del reducido despacho, asomado á la fronda que enmarca el andén del Viaducto, se va envolviendo lentamente en jirones de ocaso... Yerto y remoto, en la bóveda de brumas se enciende el primer punto lumínico... Y, hasta recortarnos en sombras, las palabras del maestro, generadas por otros temas, van llenando de inéditas visiones mi concepto de la vida...



Rafael Cansinos Assens  
FOT. CARTAGENA



PERFILES DEL DEPORTE  
CATALÁN DEL  
PEQUEÑO MOTOR

RICARDO ESCALER,  
EL DOMINADOR DE LA  
MOTO, EQUILIBRISTA  
SINGULAR Y HASTA  
PILOTO ESFORZADO  
DEL PESO-PESADO  
DEL AUTOMOVILISMO



Uno de los equilibrios de Escaler con el ciclo, que en otro tiempo le dieron popularidad por los circos



Ricardo Escaler, el hombre inquieto buscador de emociones deportivas

La rápida motocicleta Harley Davidson, conducida por la mano maestra de Ricardo Escaler, subía fantásticamente á gran velocidad, recortando ceñidísimos virajes y efectuando prodigiosos equilibrios, las pronunciadas cuestas que conducen á La Conreria.

Contemplaba su hazaña desde Tiana. Pronto llegó ante mí.

—Escaler!—grité fuertemente, y, advertido de mi presencia, frenó rápidamente, saltando ágilmente de su moto.

—Es usted prodigioso—le dije, apretando fuertemente su mano.

—Estoy tan acostumbrado á tratar con estos cacharros. Figúrese usted que yo he montado las primeras motos, y además, con anterioridad á ello, fui otro adorador de la bicicleta.

—Pues diga usted que nació ya entre ruedas.

—Casi, casi... Desde muy joven fui gran aficionado al ciclo, y aprendí á montar cuando tendría unos diez ú once años.

—¿Y quién guió sus primeros ensayos en la «béca»?

—Pues solo completamente; mis locos entusiasmos me hicieron perder el miedo, y mis ensayos los efectué con una bicicleta que me prestaba un joven con suma frecuencia. Con ella empecé yo mis entrenamientos de corredor. Soñaba ser sprinter.

—¿Y cuándo debutó como tal?

—Debuté en una carrera en pista, durante una verbena de San Pedro, y batí á un numeroso lote de corredores, y como premio obtuve una bicicleta.

—Buen debut.

—Verdaderamente; pues desde aquel día pude disfrutar de bicicleta propia, y con ella empecé á hacer las primeras barbaridades, descendiendo por el atajo de Vallvidriera, por las escaleras de la catedral, monumento á Prim, etc.

—Y así debió pasar de sprinter á equilibrista.

—Sí; fué mi jefe el Sr. Montpeo, quien me insinuó para que me dedicase á los equilibrios. Y así lo hice, no sin haberme ganado muchos trompazos; pero antes de lo que me figuraba ya debuté como tal en una sociedad recreativa, con tanto éxito, que por varias Empresas fui contratado, y el hecho de que no lo hice mal lo acredita el haberme sido renovados todos los contratos.

—¿Y corrió usted mucho?

—La mayor parte de los teatros y circos de España y Portugal, durante siete años y bajo el seudónimo de *Le Richard*.

—¿Y cómo es que después de tantos éxitos abandonó el equilibrismo?

—Lo abandoné con el firme deseo de vivir sossegado junto con mi familia. Pero en mí este sosiego no podía durar de ninguna manera, y he aquí cómo empecé mis éxitos como motorista.

—Que han sido muchos.



—Pero hubiera podido obtenerlos en mayor número si yo me hubiera entrenado, preparado para las pruebas, porque debo advertirle que me he presentado siempre á correr sin entrenamiento de ninguna clase.

—Así sus victorias han sido siempre mucho más meritorias. Pero dígame: ¿cuándo fué su primer triunfo como motorista?

—En la primera prueba que organizó Peña Rhin en Abril del año 1916, en el circuito Sitges-Villanueva-Sitges, que quedé vencedor en la categoría de sidecars y segundo en la clasificación general.

—Como neófito obtuvo usted un triunfo.

—Yo ya no era neófito; estaba cansado de disfrutar de las velocidades, y debido á mis cualidades, mis jefes me inscribieron en la prueba.

Escaler hace una pausa y nos dice:

—Por cierto que de aquella prueba guardo un mal recuerdo. Cuando llegado á la meta, muy emocionado por el triunfo, y estaba rodeado entre mis compañeros, uno de ellos, acercándose á mí, me comunicó la triste noticia de la muerte de mi jefe, D. Ricardo Llanas, acaecida en un accidente automovilista cuando se dirigía á presenciar las pruebas. Recibí tan fuerte impresión, que me dirigí rápido hacia el hospital, donde yacía el cadáver del infortunado Llanas.

Cuando me fueron entregadas las copas que obtuve como premio, las deposité alrededor del cadáver, y hoy todavía están sobre su tumba en el cementerio de Sitges.

—Es un rasgo que dice mucho en favor suyo.

Escaler guarda un silencio, y de repente continúa:

—Después vencí en los kilómetros lanzados del R. M. C. C., celebrados en Castelldefels y Reus, y en otras pruebas de menor importancia.

Y así como en la bicicleta había equilibrado tanto, llegué pronto á dominar la moto. Y un día en que la nieve caía copiosamente y el tiempo era infame, me encaminé con mi moto hacia Ribas, seguido de algunos compañeros. No fué sólo el entusiasmo que significaba ir á Ribas, sino que después tuve el humor de subir solo el collado de Tossas, y ascendiendo y descendiendo me entregué á efectuar pruebas á cual más difíciles sobre la nevada carretera. Mis compañeros se horrorizaban de mis barbaridades.

—Es que, verdaderamente, Escaler, había para ello...

Y con gran flema nos dice:

—Fué tan sólo para entrar en reacción. Del frío de aquel día me acordaré mientras viva.

—¿Y cuándo suplió usted el sidecar por la moto sola?

—Fué en el campeonato de España del año 1920, y cuando en la prueba de sidecars llevaba una excelente carrera, sufrí una aparatosa caída cuando me lanzaba á los 106 por hora. La caída fué impresionante; pero tuve la suerte de quedar completamente ileso. Por esto juré no correr más con sidecar.

Por la mañana, en la prueba de motos, tampoco me acompañó la suerte. Sin embargo, pude dar la vuelta más rápida, que efectué á un promedio de 98,600.

—Sus victorias con moto sola?

—En las tres cuestas á la Rabassada, y en una infinidad de pruebas de regularidad, entre las que destacan las de Barcelona-Madrid y Barcelona-Zaragoza. En las pruebas por equipos también he vencido durante varios años.

—¿Su última victoria en prueba de velocidad?

—La obtuve en un kilómetro lanzado organizado por el R. M. C. C., con motivo de una prueba de regularidad. Fuí el primer clasificado, y registré un promedio de 101 por hora.

—¿Cuál ha sido la carrera más dura de las que ha participado?

—La de Barcelona á Madrid, pero en un autocamión, en el concurso de esta clase de vehículos que organizó la Cámara del Automóvil de Cataluña. Fué una prueba muy dura. Yo conducía un Federal y me clasifiqué segundo.

—Es decir; así, usted ha obtenido éxitos con la rueda sola en los equilibrios en el circo, con la bicicleta, moto sola, con sidecar y en el pesado autocamión...

Escaler sonríe y nos mira avispadamente.

—Pero usted no sabe que tengo un hijo de cinco años que es verdaderamente un fenómeno en su minúscula bicicleta. Hace con ella lo que quiere.

—Pues vaya mi enhorabuena, Escaler, y de seguir sus huellas, le auguro un buen porvenir.

Y tras estas palabras, que fueron el broche final de nuestra conversación, nos despedimos de Ricardo Escaler, un deportista de toda la vida, simpático, noble y franco.

N. MASFERRER ALFONSO

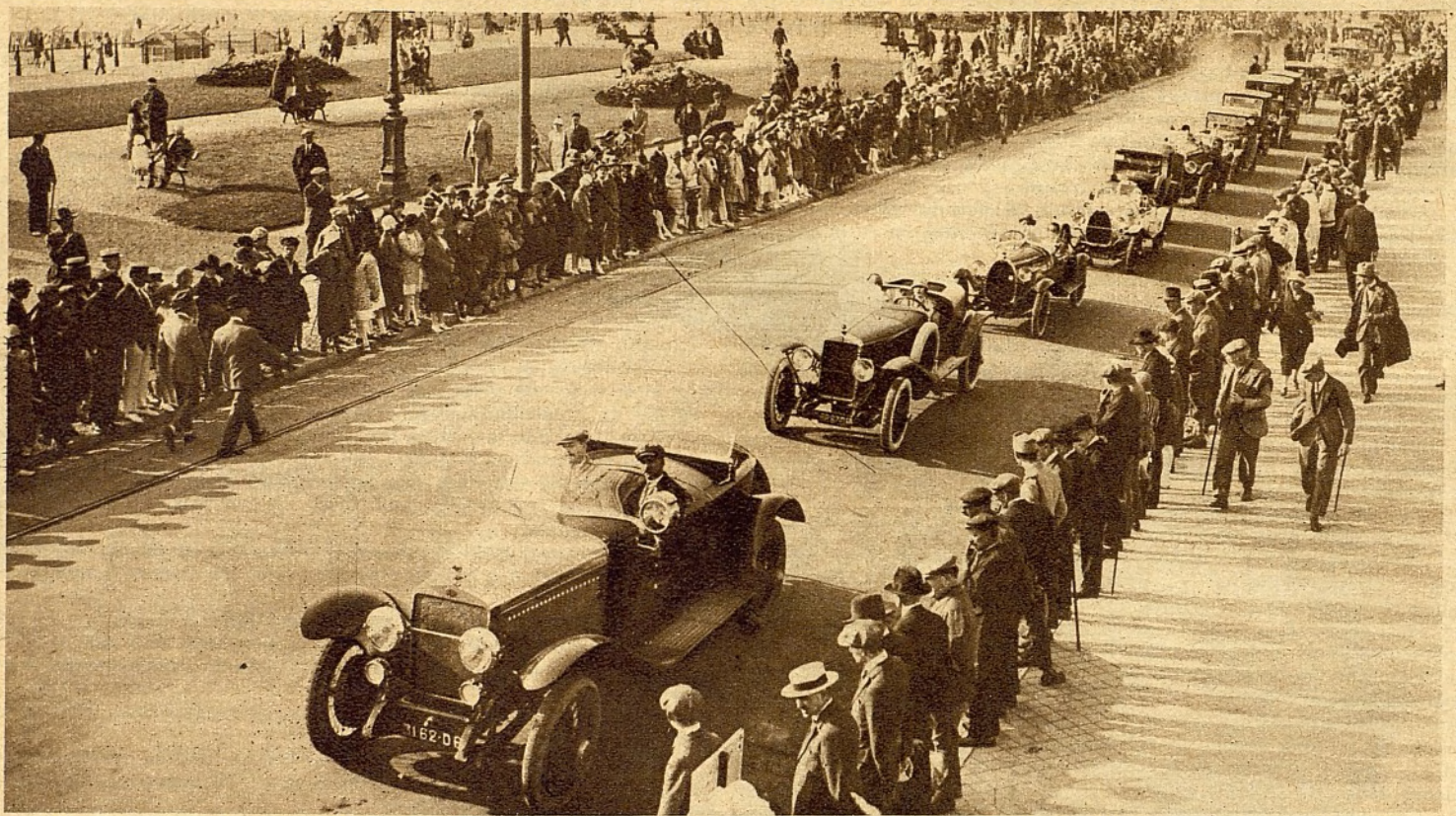


¡El vértigo de la velocidad! Escaler, motorista consumado, se lanza á la escalada de la cuesta de la Rabassada, caballero de su corcel de motor

FOTS. GASPAR

Ayuntamiento de Madrid





El desfile por el Boulevard Ste. Beuve de los concurrentes al concurso de elegancias celebrado en Boulogne sur-Mer

## EL DEPORTE AUTOMOVILISTA Y LA MUJER CONCURSOS DE ELEGANCIA EN LAS PLAYAS DE MODA



Frente al Gran Casino de la bella población francesa, la caravana automovilista acorta su marcha para posar ante el objetivo

LA bella población francesa Boulogne sur-Mer, perteneciente al departamento del Paso de Calais, se distingue por sus espléndidas y concurridas reuniones de verano, donde se dan cita las elegancias más destacadas de la alta sociedad parisina. Este verano, y como complemento a las variadas y sugestivas fiestas celebradas en honor de la colonia veraniega, se ha verificado un concurso de elegancias, al que ha concurrido lo más selecto de aquella aristocracia, que ha rivalizado en lujo y en belleza. Las téminas francesas, con su «savoir faire» peculiar é inimitable, han hecho un verdadero alarde de buen gusto y de riqueza, exhibiendo en sus gentiles cuerpos las últimas creaciones de los más celebrados modistos. Las joyas valiosas y los vestidos fantásticos, en noble competición, han hecho resaltar con todos sus esplendores los soberanos encantos de la mujer moderna, que satura su cuerpo con las brisas del mar y fortalece sus músculos con la práctica de los deportes.

Las dos fotografías que ofrecemos en esta página señalan el desfile de los automóviles que conducen a los concurrentes al «meeting», por las ruas principales de la hermosa población veraniega.





## ZARAGOZA, LA CÉSAR AUGUSTA DE LOS ROMANOS, Á VISTA DE PÁJARO

**C**UADRA gigante, ciudad inmortal, libro milenario grabado profundamente sobre la extensa llanura en que se asienta orgullosa, Zaragoza es el eco de otras edades y de otros siglos que reviven en la emoción del audaz piloto que la contempla maravillado desde las alturas. Y esta curiosa fotografía nos hace penetrar en sus silentes y tortuosas callejuelas, por donde hicieron sus triunfales entradas tantos y tantos victoriosos Infantes, y que en el recinto de la César Augusta de los romanos celebraron fastuosamente sus ruidosas victorias sobre la morisma. Admirablemente situada á la margen del famoso Ebro, Zaragoza la inmortal se destaca en el centro de una hermosa vega, fertilizada por los tres legendarios ríos: el Gállego, Jalón y Huerva. En la fotografía se distingue la Plaza de los Fueros y el Paseo de la Independencia, donde se admira la estatua del célebre Pignatelli, el Canónigo-Ingeniero autor del incomparable Canal Imperial de Aragón.

FOT. GASPAR

Ayuntamiento de Madrid



# La raza vasca y sus aptitudes para el Sport

Los fuertes remeros...

LENTAMENTE, por falta de sabios especialistas, pero relativamente con más rapidez que en la misma acción deportiva, avanzan los estudios que permiten deducir las reglas fisiológicas ordenadoras del ejercicio físico desde el punto de vista de la diversión, si bien tiene un nexo estrecho é inevitable con la acción corporal en el trabajo cotidiano.

Los etnógrafos y etnólogos no acudieron aún á espigar en el campo del sport, y, sin embargo, no hay duda encontrarían ancho radio de acción para sus estudios.

A medida que avanza la influencia del fisiólogo en el deporte; á través de la necesidad de su intervención, desprendida de los estudios modernos sobre vigilancia del deporte y de la educación física, se deducen postulados más complicados respecto á la profundidad de la influencia de las condiciones étnicas en la selección del deporte.

No es posible probarlo. Faltan experiencias, faltan estudios,

faltan estadísticas. Es fácil que se mezclen, hasta hermanar sus influencias, las condiciones etnográficas con las del ambiente, las raciales en el punto físico con las morales, por lo afectante á costumbres, vicios y degeneraciones de raza, á través de la modernidad de la diversión del empleo sibarítico y refinado de los momentos de ocio que los tiempos modernos comportan en una mayor profusión.

Mas nos resistimos á creer no juegue su papel la cuestión raza. Difícil sería, tomando como punto de partida los rasgos de las leyes de Mandel, color y forma del cabello, color del iris, forma de nariz, boca y frente, buscar una raza de atletas siempre victo-

tores. Empero, opinamos que en el vasco anida, si no una superioridad de raza, sí una disposición más adaptable para el sport, nacida acaso de una selección etnográfica, mejor dicho, de una pureza, libre de cruces, no exenta tampoco de una favorabilidad en las condiciones de clima y ambiente, más sana alimentación y menos desgaste por los vicios de la época.

En general, en todas las naciones y continentes, los pueblos más orientados al norte son siempre los usufructuadores de la superioridad genérica por lo que al sport se refiere.

Si el campeonato puede servir de comparación, pronto podemos probar nuestro aserto. Tomemos el futbol. Los vascos son, en un promedio de cuatro lustros, casi constantemente vencedores, aun contando con la epidemia de *amateur* de oropel. En el atletismo, entre vascos y guipuzcoanos han venido usufructuando una primacía constante. Nada diga-

mos de la pelota vasca. En el mismo ciclismo, donde el profesionalismo catalán es tan evidente, no reinan éstos como reyes absolutos. Vascos neófitos, pero de condiciones congénitas de admirable adaptación á este sport, que es para hombres fuertes, les han hecho sentir más de una vez el amargor de la derrota.

Indudablemente, aparte de una mayor fortaleza, existe en el hombre del norte un ardor pugilista que hace vibrar todo su ser, manteniendo siempre ardiente el culto por la fuerza y por la destreza que siempre sintió la raza, predisponiéndoles para la lucha, en cuyo ambiente se sienten siempre á gusto. Siglos enteros de tradición alientan en el vasco la tendencia á la pelea, á la lucha bélica. No es posible, porque la Historia no lo admite, que una raza tan dispuesta á la lucha, tan indómita, no encerrara en sí una reserva de potente energía, que había de conservarse latente, como en los grandes pueblos del Oriente continental, con un fervoroso cultivo de la fortaleza viril, sin llegar á la estilización griega, nacida de una superioridad intelectual que á través de los siglos transcurridos aún mantiene con fuego vivo su imperecedero clasicismo.

Nos hablan de esa reserva de energía, con razones convincentes, el amplio historial de nuestro *folklore*, con la gama variada de juegos y justas, donde siempre resplandece la acción del músculo, de la fuerza combinada con la agilidad y la destreza, en un desprecio casi olímpico á la arteria y la astucia, que habla del temple de los antiguos pueblos, forjados sobre el yunque de una raza inatacable y en perenne batallar en defensa de la independencia de su solar.

Los mismos bailes, mezcla de lucha y de juego, entre los que resplandece con un brillo autóctono insuperable la espatadanza, nos hablan de esta posibilidad. Refrendan nuestra opinión el recelo especial, por lo viril, de los juegos raciales, amorosamente conservados por la tradición, algunos de los cuales nada tienen que envidiar á los clásicos griegos, la barra, el hacha, los bolos, la pelota...

No quiero con estas líneas establecer líneas de castas ni despertar recelos. Es el amor á la tierra lo que en estas líneas deseo resplandezca. Y ojalá mi ejemplo sea imitado por castellanos, gallegos, aragoneses y catalanes.

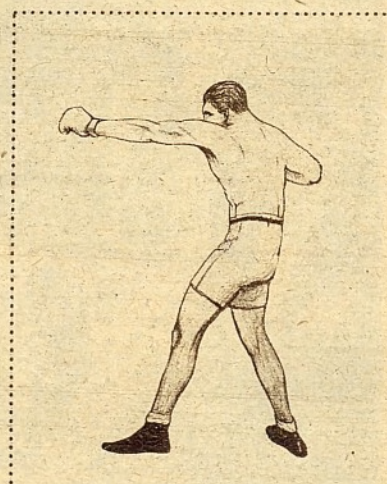
Que la historia del sport se esconde en la bruma de los tiempos y va sufriendo á través de ellos, cuando aun no se conocía esta palabra, transformaciones sin cuento, sin salirse nunca de lo que en él fué básico: el culto á la fuerza.

PEDRO RICO

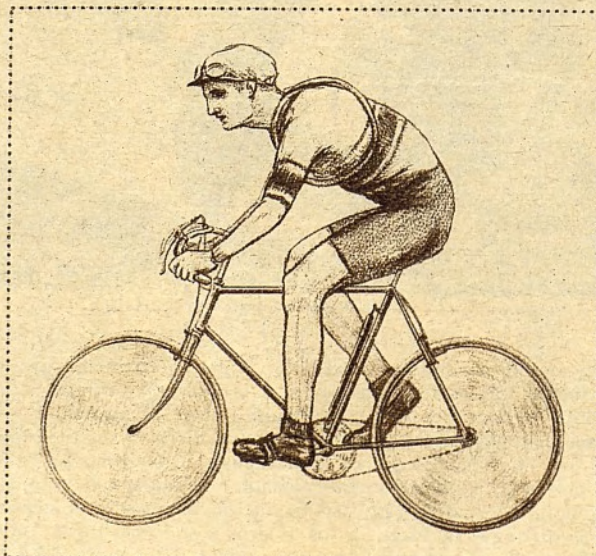
DIBUJOS DE SPTO



El pelotari esforzado...



El pugilista duro...



El ciclista tenaz...

Ayuntamiento de Madrid



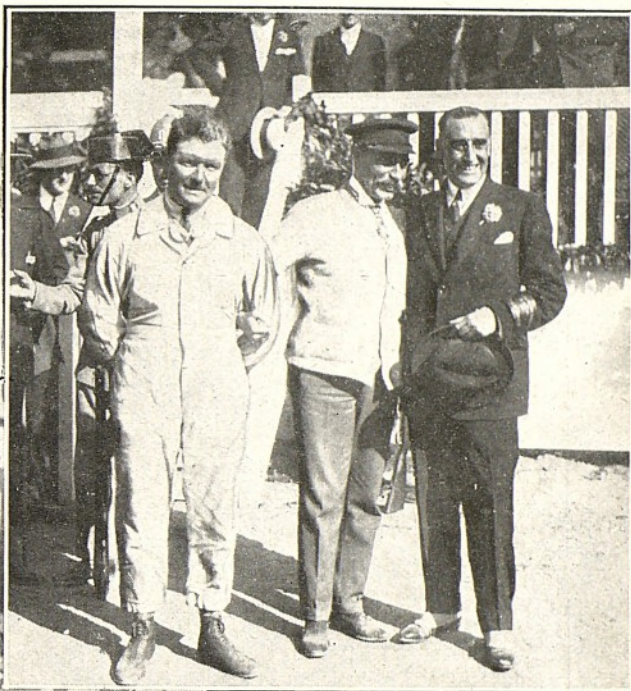


## Informaciones gráficas de *Live Libre*

### ALGUNAS FIGURAS SALIENTES DE LAS CARRERAS AUTOMOVILISTAS DE LA SEMANA DONOSTIARRA



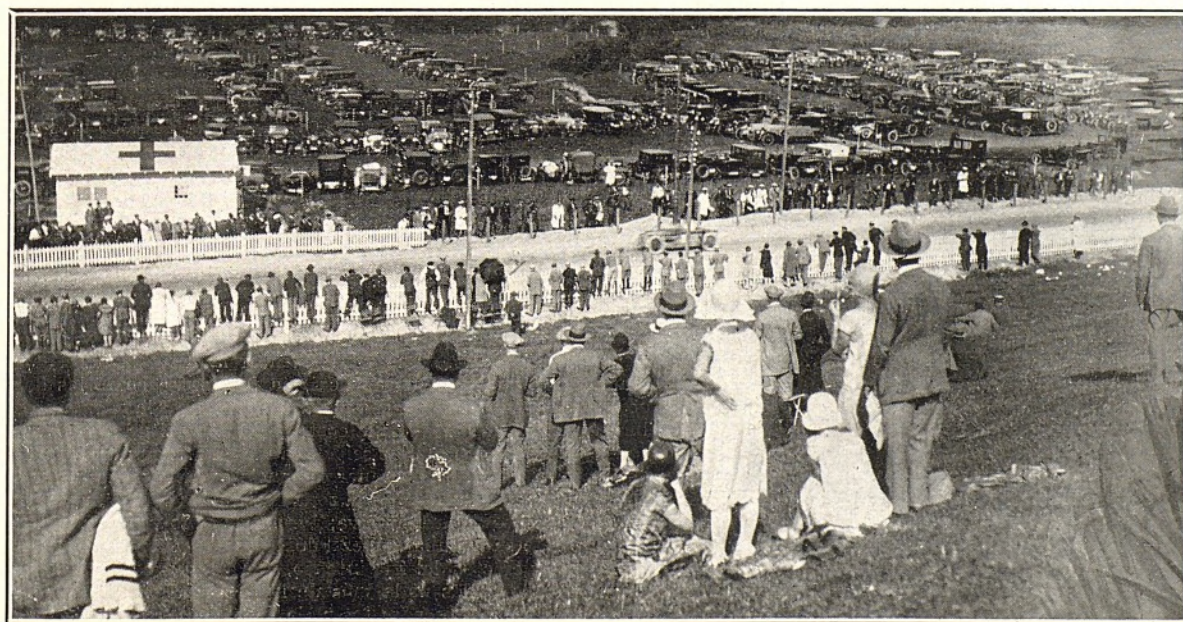
He aquí el bólido más extraordinario que ha hecho su aparición en San Sebastián. La tortuga de Eldridge, con la que, a pesar de su apariencia atemorizadora, sólo dió una vuelta al circuito



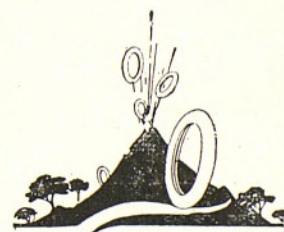
El vencedor del Gran Premio de velocidad, el corredor Divo, acompañado de Monsieur Louis Delege, y el presidente del Real Automóvil Club de Guipúzcoa, señor Regola

Con la feliz cooperación de un tiempo espléndido, las jornadas automovilistas de la semana donostiarra han revestido los caracteres de la gran solemnidad del motor que era de esperar.

Aunque la lucha de marcas no haya sido en el Gran Premio de velocidad—«clow» del meeting—la rivalidad vertiginosa, esos codo á codo emocionantes de esta clase de pruebas, la decisión de los partícipes ha elevado el tono de la carrera, y la noble emulación de Divo, Benoist y Constantini, han dado ocasión á los promedios asombrosos que parecen inigualables.

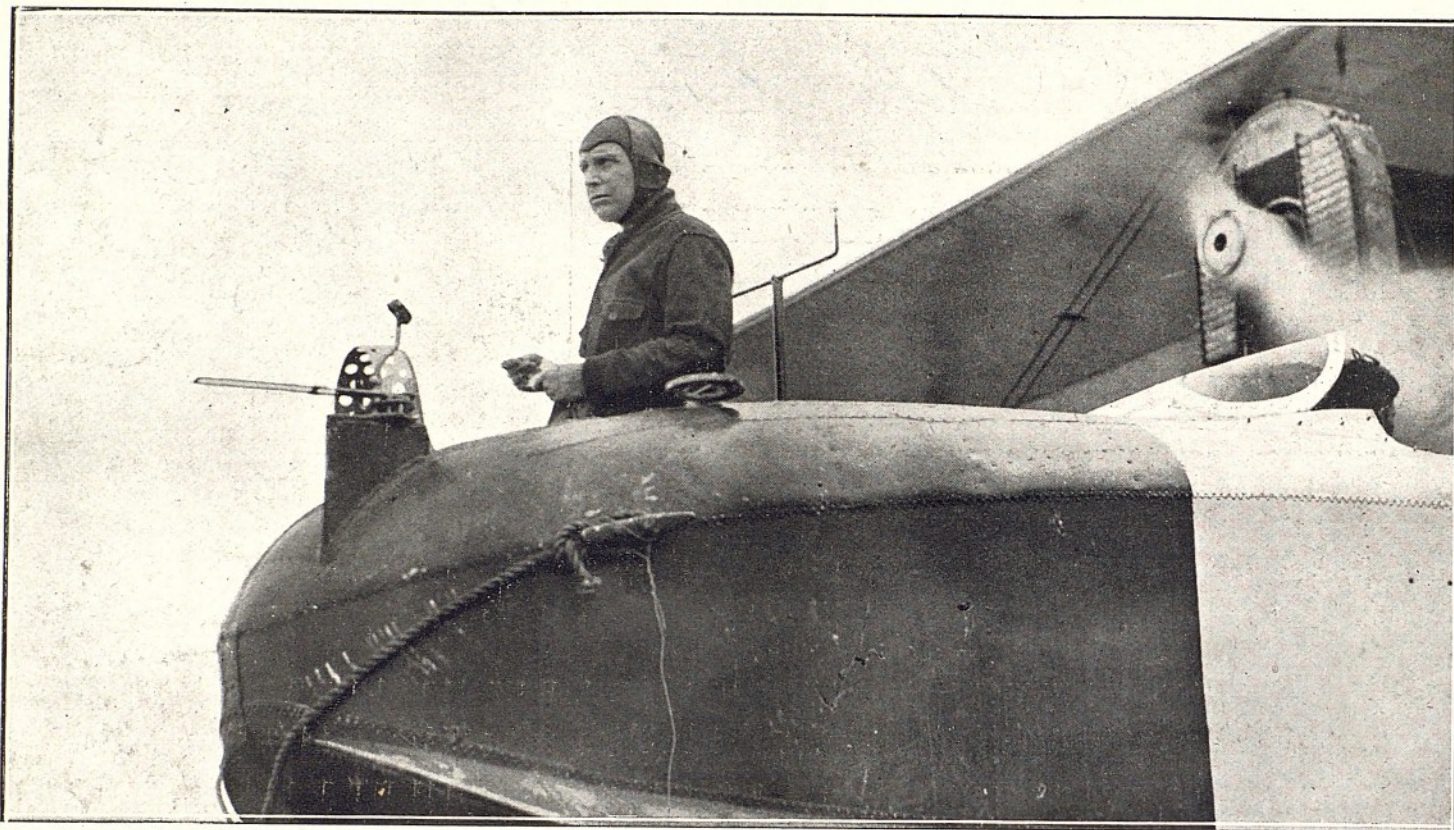


Un aspecto de la pista y sus alrededores cerca de las tribunas, durante la jornada de la velocidad. Al fondo, varios millares de coches dan idea aproximada de la afluencia de aficionados.—FOTS. CARTE



La semana automovilista de San Sebastián gana el prestigio definitivo, goza del último control que le era indispensable para entrar de lleno en la organización del Gran Premio de Europa, que será el año próximo el acontecimiento universal del automovilismo.





El comandante John Rodgers á bordo del hidroplano gigante de la marina de los Estados Unidos, el «P. N. 9. N.º 1», al mando del cual ha intentado el raid San Francisco de California-Islas Hawai, viéndose obligado á posarse en el mar á quince millas de dichas islas, y parando diez días aguardando socorro, hasta que fué hallado por el submarino «R.-4»

## DEPORTISMO INTERNACIONAL

Las víctimas de la aviación.—Los grandes premios de la Federación Internacional de clubs motociclistas en Monza.—El 34º premio Roosevelt disputado en el Estadio de Colombes.—El fracaso de Helmí en el Paso de Calais.—Un raid París-Teherán.—La Copa Davis y los campeonatos de América.—Breitenstraetter reconquista su título.—Los nuevos records de Arne Borg.—El salvamento del «P. N. 9» y el nuevo raid San Francisco-Islas Hawai.—Noticias de todas partes

**LAS VÍCTIMAS DE LA AVIACIÓN. THIERRY MUERE, INTENTANDO BATIR EL RECORD MUNDIAL DE DISTANCIA CON UN VUELO PARÍS-BAGDAD**

Los aviadores franceses Costes y Thierry aguardaban desde hacía algunas semanas el momento propicio para intentar un vuelo en línea recta, sin escala, desde París hasta Bender-Abbas ó hasta Bagdad, batiendo así el record establecido por Lemaitre y Arrachart, con su raid Etampes-Villa-Cisneros, y ganando al mismo tiempo la Copa Renault.

El domingo 13 del actual, á bordo de un Bréguet de modelo «gran raid», los aviadores emprendieron el vuelo á las seis de la mañana, para seguir el clásico itinerario de la línea aérea París-Constantinopla.

Durante todo el día no se recibieron noticias de los expedicionarios; pero á las once de la noche llegaron á París dos telegramas anunciando la caída y destrucción del Bréguet en la Selva Negra y la muerte de Thierry.

Lo ocurrido fué que á consecuencia de haberse obstruido el tubo de admisión de esencia, los aviadores tuvieron que descender sobre la región de bosques de Hirschprung; y al tomar tierra, un ala se enganchó en un árbol y el aparato se estrelló, quedando Thierry y Costes entre los restos del avión. Cuando llegaron socorros, Thierry había muerto ya. Costes tuvo la fortuna de librarse con heridas de escasa importancia.

Después de la desaparición de Laporte y de Priol, esta nueva desgracia viene á aumentar el luto de la aviación francesa.

**LOS GRANDES PREMIOS DE LA FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE CLUBS MOTOCICLISTAS EN MONZA**

En la pista del autódromo de Monza se corrieron el domingo 13 los Grandes Premios de F. I. C. M., con asistencia de enorme público.

La clasificación de las carreras fué la siguiente:

*Motocicletas, 500 cmc.—400 km.*

1.—Revelli (G. R.), en 3 h. 32 m. 40 s.

2.—Gherzi (Gruzzi), en 3 h. 34 m. 14 s.

*Motocicletas 350 cmc.—300 km.*

1.—Nuvolari (Bianchi), en 2 h. 25 m. 11 s.

2.—Maffels (Bianchi), en 2 h. 36 m. 42 s.

*Motocicletas 250 cmc.—200 km.*

1.—Porter (New Gerard), en 1 h. 46 m. 17 s.

2.—Ruggieri (Galloni), en 1 h. 52 m. 47 s.

*Motocicletas 175 cmc.—200 km.*

1.—Vaga (Maffels), en 2 h. 13 m. 1 s.

2.—Rudeni (F. B.), en 2 h. 13 m. 36 s.

**EL 34º PREMIO ROOSEVELT DISPUTADO EN EL ESTADIO DE COLOMBES**

El Racing-Club de Francia organizó en Colombes la prueba internacional para la adjudicación del trigésimo cuarto premio Roosevelt de carrera á pie sobre trece millas inglesas (4.827 metros).

Todo el interés de la carrera se cifró en la lucha entre los franceses Marchal y Dupart, y los ingleses Muggridge y Mac Donald.

Al término de la prueba llegaban casi juntos Marchal y Muggridge, cuando este último logró sobre su rival una ventaja de poco más de un segundo, que le permitió ganar el premio Roosevelt.

La clasificación fué:

1.º—Muggridge (Inglaterra), en 14 m. 42 s. 4/5.

2.º—Marchal (Francia), en 14 m. 41 s. 1/5.

3.º—Dupart.

4.º—Mac-Donald.

**EL FRACASO DE HELMÍ EN EL PASO DE CALAIS**

El nadador egipcio Helmí, que ha pasado gran parte del verano entrenándose en la costa francesa para intentar la travesía del Paso de Calais batiendo el record de Tiraboschi, ha fracasado, como los demás nadadores y nadadoras que este año trataron de realizar la misma proeza.

Helmí comenzó á nadar hacia la costa inglesa, partiendo del extremo del cabo Gris-Nez, el día 14, á las seis de la mañana. Hasta las cuatro de la tarde, el coloso egipcio pudo ganar distancia en condiciones normales, y á esa hora se hallaba ya fuera de la zona de grandes corrientes. Se daba ya por seguro el éxito de la tentativa; pero á las ocho y media de la noche, y cuando sólo se hallaba á diez kilómetros de Douvres, Helmí comenzó á sentir los efectos del frío intenso, y á las nueve se vió obligado á renunciar á cinco millas nada más de la costa inglesa.

El Paso de Calais no es para los nadadores empresa tan fácil como algunos lo suponen.

**UN RAID PARÍS-TEHERÁN**

Sin desalentarse por la trágica experiencia de Thierry y Costes en el fracasado raid París-Bagdad, la aviación francesa intentará en la semana actual el vuelo París-Teherán, por la etapas de Viena, Belgrado, Sofía, Constantinopla, Angora, Mosul, Bagdad.





Los restos del «zeppelin» que llevó a cabo el raid Friedrichshafen (New-York), al ser entregado á los Estados Unidos por Alemania en concepto de reparaciones, y que, con el nombre de «Shenandoah», formaba parte de la flota aérea de la marina norteamericana. Destruído por la tormenta cuando navegaba sobre el Ohio, cayó desde una altura de 2.500 metros, en las cercanías de Ava, muriendo 14 hombres de la tripulación, y entre ellos el comandante FOTS. ORTIZ

Este raid se llevará á cabo con un avión de pasaje, y tiene dos objetos: el deportivo y el comercial. Este último consiste en una demostración para optar á la concesión, por parte del Gobierno de Persia, de la línea aérea Teherán-Bender-Abbas, prolongación de la línea inglesa que establece una comunicación rápida entre el Mediterráneo y la Mesopotamia.

#### LA COPA DAVIS Y LOS CAMPEONATOS DE AMÉRICA

Como lo hacía prever la derrota de Borotra por Tilden, la Copa Davis sigue este año en poder de los norteamericanos. Batido Lacoste por Johnston, derrotados Lacoste y Borotra por Williams y Richards, y aplastado, literalmente, Borotra en su match último contra Johnston, con un score de 6-1, 6-4, 6-0, no se vió ni siquiera probabilidad remota de un éxito francés.

Ahora todo el interés del tennis trasatlántico está cifrado en los campeonatos de América, que en breve tendrán lugar en Forest Hills, y en los que Tilden tendrá que defender su título contra el formidable californiano Johnston, que en las pruebas de la Copa Davis se reveló como adversario terrible para el actual campeón.

#### BREITENSTRAETTER RECONQUISTA SU TÍTULO

Durante un combate de desquite, entre el actual campeón alemán de todas categorías, Samson Koerner, y el antiguo campeón Breitenstraetter, este último ha logrado reconquistar su título por puntos, al cabo de quince rounds.

#### LOS NUEVOS RECORDS DE ARNE BORG

En Estocolmo, Arne Borg, el famoso nadador, ha batido otros dos records del mundo: el de las 500 yardas y el de los 500 metros, el primero en 5 m. 38 s. 1/10, y el segundo en 6 m. 8 s. 4/10. Los tiempos precedentes, establecido por Weissmuller el primero y por Borg el segundo, eran de 5 m. 50 s. 2/5, y 6 m. 19 s. 1/10, respectivamente.

#### PADDOCK DICE...

De regreso de los Estados Unidos, Paddock, el famoso y tan discutido pedestrial norteamericano, ha hecho curiosas declaraciones acerca de las impresiones deportivas que ha recogido durante su reciente viaje. Y ha dicho:

«Hay tres países que consagran la mejor parte de su actividad á los deportes atléticos: Alemania, el Japón y Finlandia.

De Finlandia ya nos han mostrado Ritola y Nurmi cuanto puede esperarse.

El Japón realiza, en este momento, grandes esfuerzos, pero aún tardará tiempo en ser deportivamente peligroso para nosotros.

En Alemania, el entusiasmo del público por todo lo que es deporte no

tiene igual en el mundo. Los alemanes han abandonado casi por completo los antiguos métodos de gimnasia, y practican otros nuevos sistemas de entrenamiento mucho más eficaces. Sin duda ninguna, los atletas alemanes serán nuestros adversarios más temibles en los próximos Juegos Olímpicos.»

La opinión de Paddock tiene muchas probabilidades de ser la que más se conforma á la realidad de los hechos.

#### EL SALVAMENTO DEL «P. N. 9» Y EL NUEVO RAID SAN FRANCISCO-ISLAS HAWAI

El hidroavión gigante «P. N. 9», de la marina de los Estados Unidos, al que se consideraba como perdido con su tripulación durante el intento de raid San Francisco de California-Islas Hawai, ha sido encontrado en el mar, al cabo de diez días de exploración, por el submarino «R.-4», mandado por el comandante Osborne.

El «P. N. 9» flotaba á quince millas de la costa de la isla Kanai, y todos los tripulantes se hallaban á bordo. El hidroavión resistió á los embates del mar, y el comandante Rodgers y sus cuatro compañeros recibían todos los mensajes que se le enviaban por telegrafía sin hilos, pero no podían responder, por hallarse inutilizado el aparato emisor.

El capitán Stanford E. Moses, de la aviación americana, intentará de nuevo el raid San Francisco-Honolulu, así que amainen los temporales de equinoccio.

#### NOTICIAS DE TODAS PARTES

Después de la brillante victoria del tennismen americano Johnston sobre el «as» francés Borotra, los cronistas deportivos de los Estados Unidos estiman que la forma actual de Johnston es muy superior á la de Tilden, y proponen un match Tilden-Johnston.

—En los días 25 y 26 del mes actual tendrá lugar en la Villa d'Este un match franco-italiano de tennis. Formarán el equipo francés Borotra, Cochet, Féret y Samaceuilh. Aún no se conoce la composición del equipo italiano.

—A falta de Dempsey, el negro Harry Wills combatirá en breve con el campeón australiano Jorge Cook.

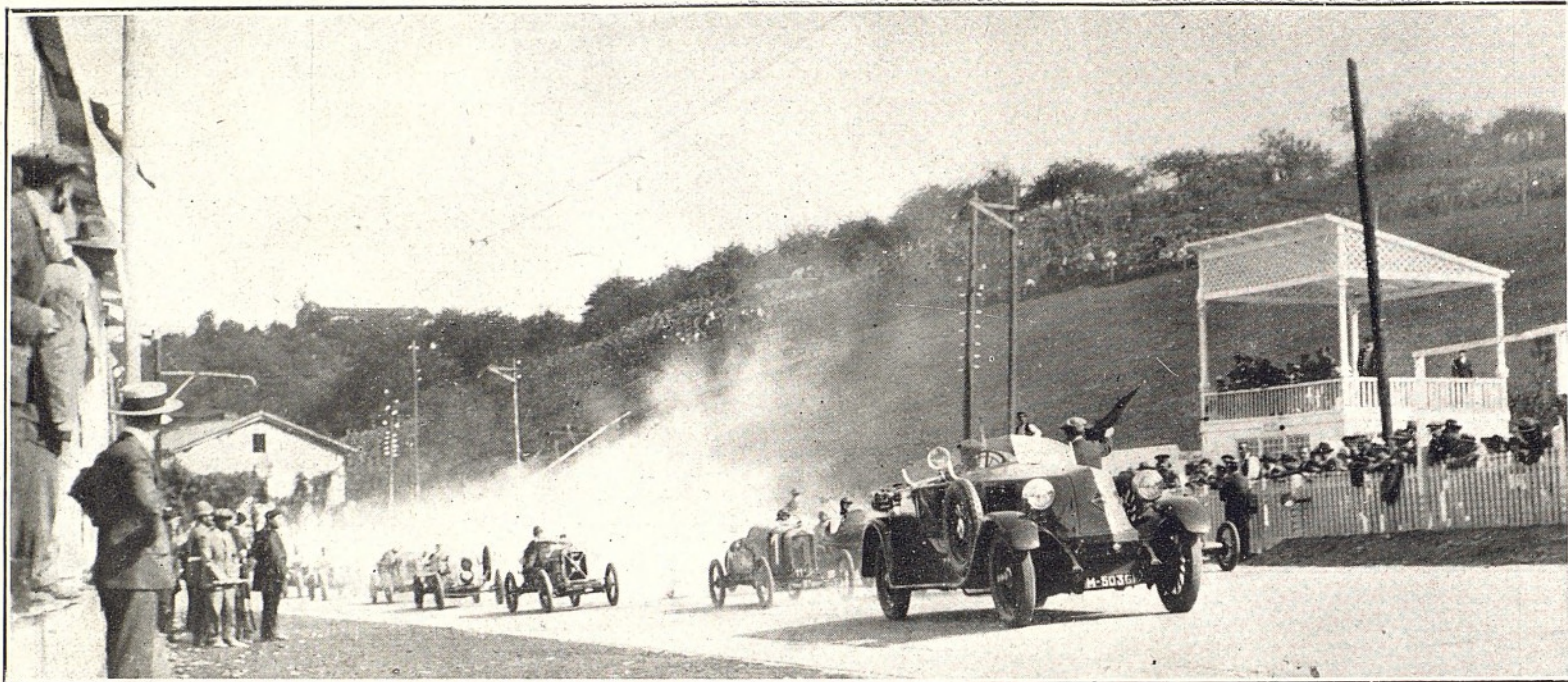
—Miss Gertrude Ederlé ha renunciado á nuevos intentos de travesía del Paso de Calais á nado, por este año. Y regresa á los Estados Unidos á bordo del *Mauretania*.

—Los aviadores japoneses que llevan á cabo el raid Tokio-París se han detenido en Moscú para aguardar el envío de los pasaportes necesarios. Se cree que llegarán á París hacia el 19 ó 20 del actual.

—El equipo australiano de Lawn Tennis no tomará parte en la Copa Davis el año próximo. La razón es la falta de dinero.

MAX BLAY



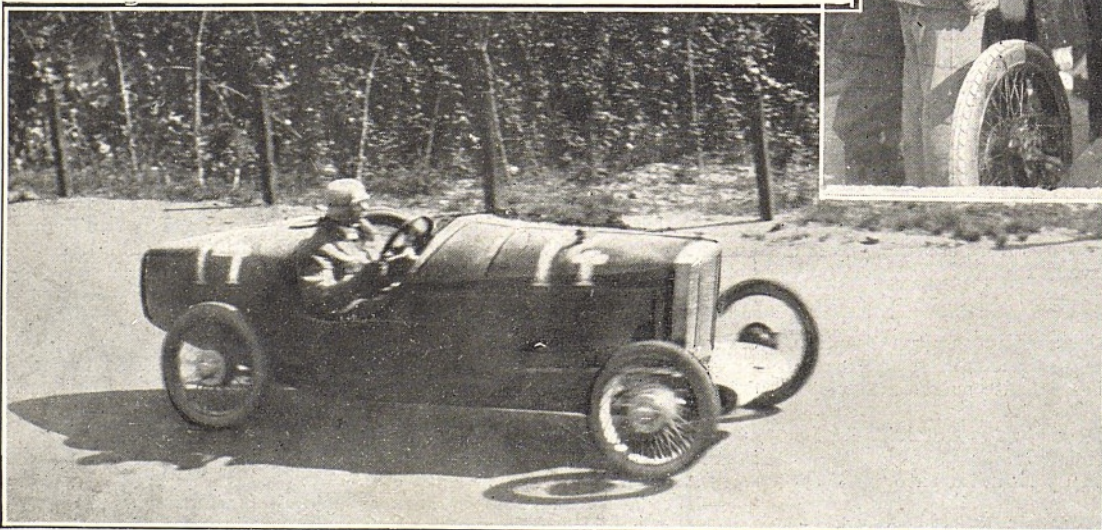


La salida de los autociclos en la primera carrera de la semana automovilista donostiarra. En primer término el coche piloto desde el cual el starter dará la señal de marcha para recorrer el circuito

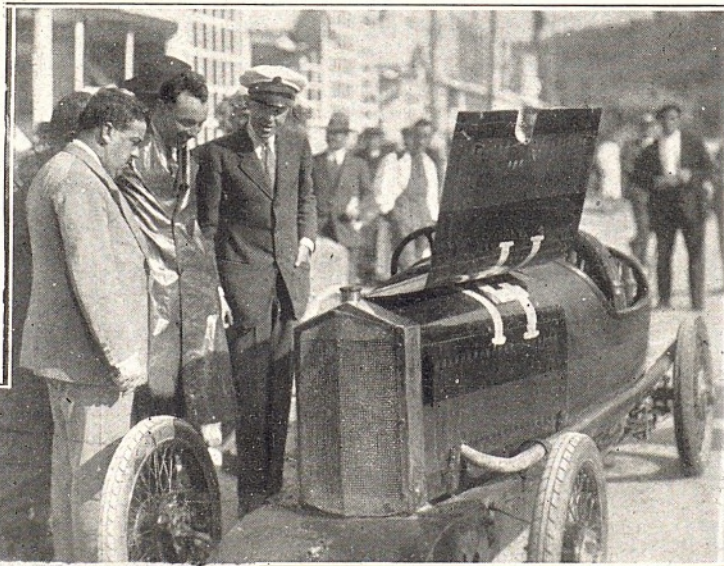
## LA SEMANA AUTOMOVILISTA DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE GUIPÚZCOA EL GRAN PREMIO DE AUTOCICLOS DEL MEETING DONOSTIARRA

EL enorme interés que había despertado entre el elemento deportista la organización de las carreras de automóviles de San Sebastián, culminó en una afluencia enorme de público de todas las clases sociales, que tanto en las tribunas como en todos los puntos estratégicos del Circuito acudió a presenciar el Gran Premio de Autociclos. Una hora antes de la señalada para el principio de la carrera quedó cerrada la carretera al tránsito público, y media hora después salía el coche piloto a recorrer el Circuito. De los 21 coches inscritos, no se presentaron 5, quedando a la lucha 16, en el siguiente orden:

- |        |                               |
|--------|-------------------------------|
| Número | 1.—Senechal. Conductor, Paúl. |
| —      | 2.—S. A. R. A. Segovia.       |
| —      | 3.—Amilcar. Palacios.         |
| —      | 5.—Salmson. Oscar Leblanc.    |
| —      | 6.—Hisparco. Sierra.          |
| —      | 7.—A. S. Arteche.             |
| —      | 8.—S. A. R. A. Marandet.      |



Uno de los «Hisparco» clasificados, en plena carrera, lanzado en una recta

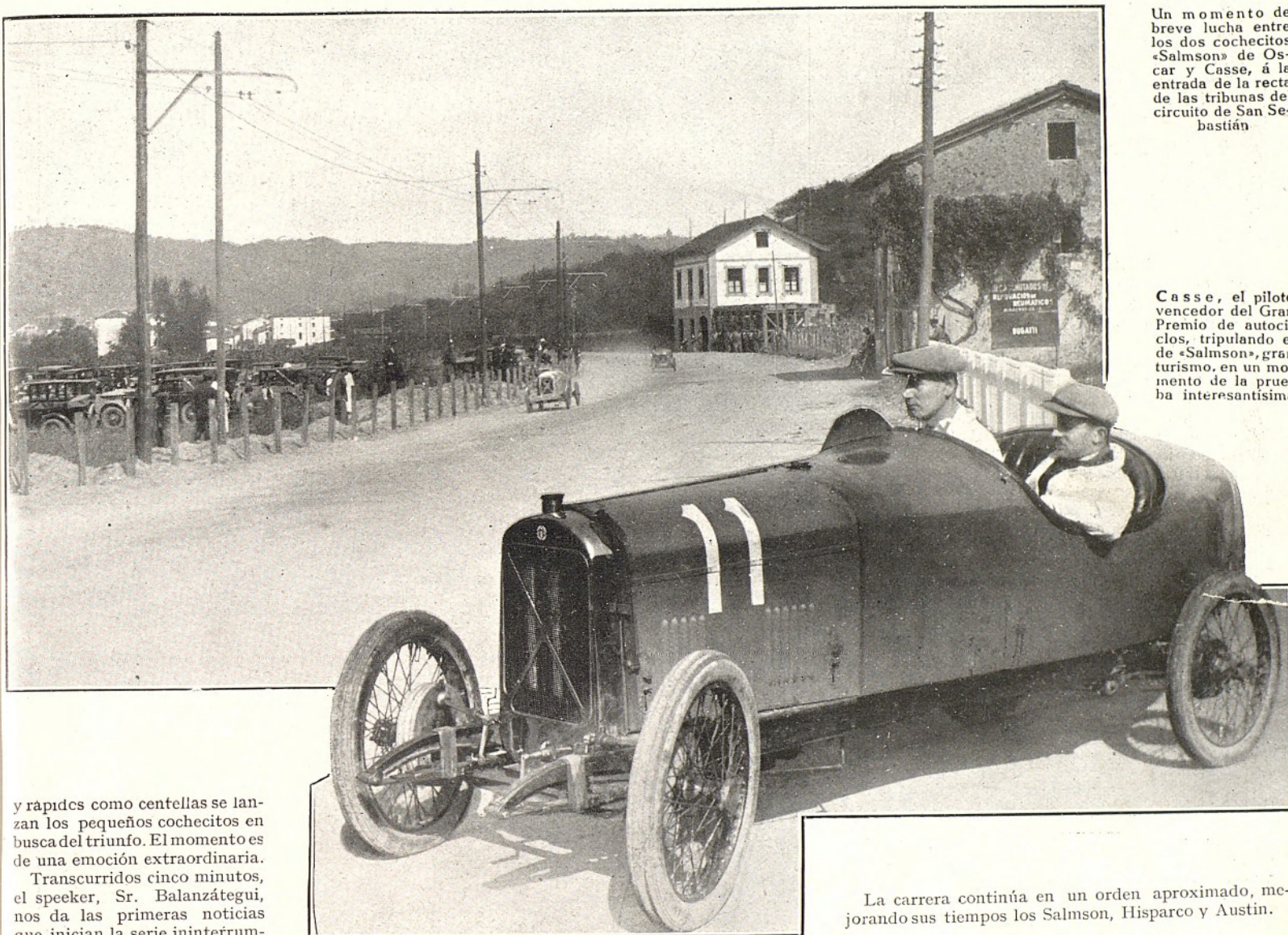


Su Alteza Real el Príncipe de Asturias, con el director en España de la casa «Hisparco», señor Pérez del Arco, examinando uno de los cochecitos de esta marca

- |        |                           |
|--------|---------------------------|
| Número | 11.—Salmson. Casse.       |
| —      | 12.—Hisparco. Maranchón.  |
| —      | 13.—A. S. Erice.          |
| —      | 14.—Hisparco. Uribealago. |
| —      | 15.—Hisparco. Fuentes.    |
| —      | 16.—F. O. D. Benedetti.   |
| —      | 17.—Senechal. Berthe.     |
| —      | 18.—Austin. Zubiaga.      |
| —      | 19.—F. O. D. Negri.       |

A las diez en punto se da la salida en pelotón, precedidos del coche piloto, que se aparta ante la caseta de cronometraje,





Un momento de breve lucha entre los dos cochecitos «Salmson» de Oscar y Casse, á la entrada de la recta de las tribunas del circuito de San Sebastián

Casse, el piloto vencedor del Gran Premio de autociclos, tripulando el de «Salmson», gran turismo, en un momento de la prueba interesantísima

y rápidos como centellas se lanzan los pequeños cochecitos en busca del triunfo. El momento es de una emoción extraordinaria.

Transcurridos cinco minutos, el speaker, Sr. Balanzategui, nos da las primeras noticias que inician la serie ininterrumpida de los éxitos del Salmson. Por Andoain y por el kilómetro 10 pasan los dos Salmson con bastante ventaja sobre el Amilcar de Palacios y un A. S.

En este orden pasan por las tribunas á una velocidad que debe sobrepasar los 120 kilómetros por hora. Detrás aparecen un S. A. R. A., dos Hisparco, Austin, Senechal, otros dos Hisparco, F. O. D., A. S., Senechal, S. A. R. A. y F. O. D.

La carrera continúa en un orden aproximado, mejorando sus tiempos los Salmson, Hisparco y Austin.

LOS VENCEDORES: «SALMSON»

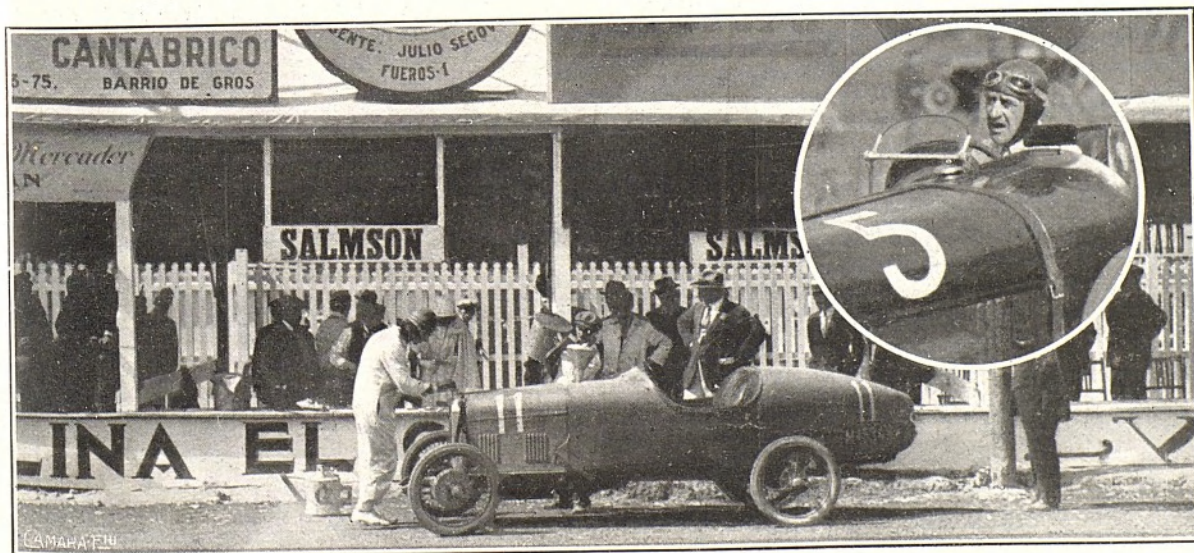
Desde que empezó la carrera se vió el triunfo de los Salmson. En la primera vuelta, Casse saca una velocidad media de 104 kilómetros por hora, y aproximadamente Oscar Leblanc, pues sólo dista de su compañero de equipo cuatro segundos; record que en la quinta vuelta bate Oscar Leblanc á una media de 106,500 kilómetros por hora, cuya

marca queda así fijada para que vean si pueden batirla en el porvenir sobre este Circuito.

Los dos Salmson continúan la carrera, yendo delante Casse hasta la quinta vuelta, en que Oscar Leblanc, olvidando que va corriendo en cabeza y en equipo, pasa á Casse, forzando el tren de la carrera, ya demasiado rápido para motores pequeños, y que aun así resistieron de una manera maravillosa el enorme esfuerzo.

En la undécima vuelta, la desgracia y un poco el nerviosismo de Oscar le llevan á querer pasar á otro corredor en un momento difícil; y vino lo inevitable, el vuelco aparatoso, que pudo costarle la vida, y del que, afortunadamente, escapó sólo con grandes magullamientos y ligeras heridas. Acaso con un poco más de paciencia por su parte, el triunfo de Salmson hubiera sido más completo.

Continúa solo Casse la carrera con una regularidad admirable, y (Continúa en la doble central.)



Ante el aprovisionamiento, «Salmson», durante una de las brevisimas paradas del vencedor del Gran Premio de autociclos, para avituallar. De pie, delante del capot, el francés Casse, tapando el radiador, mientras los comisarios del circuito vigilan todas las operaciones. En el círculo, Oscar Leblanc. — FOTS. PHOTO-CARTE



# FUTBOL ESPAÑOL

## LOS CAMPEONES DEL CENTRO GALLEGO DE LA HABANA.— LOS PRIMEROS MATCHES PEN- INSULARES.—CLUBS EN CARTAGENA Y EN TUY

Los deportistas del Gentro Gallego, de La Habana, tienen constituido un magnífico conjunto futbolístico, integrado casi todo él por españoles, que han llegado á constituir uno de los grupos más caracterizados de la Isla.

La última temporada han cosechado abundantes triunfos, y por último han conquistado el título de campeones de segunda categoría, en la que están incluidos; pero además han obtenido numerosos éxitos contra equipos de categoría superior.

En Cartagena se han celebrado dos matches amistosos entre el primer equipo de la Unión Deportiva Cartago y el Levante F. C., de Valencia, que puso en línea todo su primer once.



LA HABANA.—El equipo futbolístico del Centro Gallego, de la Habana, que ha quedado campeón de la Isla de Cuba, de segunda categoría



CARTAGENA.—El guardameta del Cartago en una oportuna salida para detener un tiro del Levante que iba dirigido al goal



CARTAGENA.—El mismo portero cartagenero salva un shot blocando la pelota en una intervención decidida

El entrenamiento de los valencianos, mejor preparados que los locales, les valió dos triunfos decisivos, por 4 á 0 el primer día, y por 6 á 0 el segundo. Ello, no obstante, los cartageneros tuvieron algunos momentos en que demostraron su valía, si bien rápidamente agotados no pudieron resistir el empuje de los forasteros, que hicieron gala, además, de un extraordinario entusiasmo.

Ha comenzado el campeonato galaico del grupo C. En Tuy jugaron el Racing local y el Deportivo Español vigués. La ausencia de varios caracterizados jugadores del Racing restó eficacia á su grupo, que se mostró por bajo del nivel ordinario, al contrario que los rivales, los que aprovechando la feliz circunstancia se emplearon á fondo, conquistando un gran triunfo por 3 goals á 1.



TUY.—El Racing Club, de Tuy, que ha jugado su primer partido de campeonato contra el Español, de Vigo, haciendo una defensa brillante



TUY.—El Deportivo Español, de Vigo, que jugó en Tuy su primer match de campeonato, venciendo por 3 goals á 1





## LA TEMPORADA FUTBOLÍSTICA VASCA DE LA INAUGURACIÓN DEL CAMPO DE IBAIONDO CON EL PARTIDO ARENAS-ATHLETIC

**T**RAS de largos y continuados esfuerzos, el equipo de Guecho, varias veces campeón de España y uno de los clubs de más brillante historial deportivo, ha visto realizados todos sus desvelos. El nuevo campo de Ibaiondo (cerca del río), al resolver el problema primordial del Arenas Club como entidad, una de las que forman la avanzada del sport en Vasconia, añade á la lista de magníficas pistas de deportes del norte de España una más, que cuando todas las obras estén realizadas, se contará entre las mejores de la Península.

El equipo arenero que venció al Athletic Club en el primer match de la temporada vasca, por 5 goals á 4  
FOTS. CARTE

Los capitanes del Athletic y el Arenas saludándose cordialmente, antes de empezar el partido inaugural del terreno de Ibaiondo



Era indispensable, para que la jornada inaugural reuniera todos los merecimientos de un trascendental suceso deportivo, que se encontraran los dos eternos rivales en la primera lucha deportiva y leal sobre el césped de Ibaiondo. El Athletic y el Arenas, los dos viejos equipos cargados de lauros que sostienen la tradición vasca, escucharon los primeros aplausos en el nuevo campo.

Después de la ceremonia oficial de inauguración, los dos grupos jugaron un interesante partido, verdadero tanteo de fuerzas, antes de comenzar el campeonato oficial.

Si la codicia y el entusiasmo siguen siendo patrimonio arenero, la superioridad técnica pertenece al Athletic; y así, el match, disputado con tesón, dió la victoria al grupo arenero, bien que por escasa diferencia, puesto que el marcador señalaba, al concluir, 5-4.

El Arenas Club puede sentirse satisfecho por el triunfo que significa haber llegado á tener tan magnífica casa propia.

Toralpy, el guardameta bilbaíno, rechazando de un salto la pelota, que los codiciosos areneros quieren llevar hasta la red atlética



## LAS GRANDES PRUEBAS INTERNACIONALES DEL MOTOR

Dívo, Boillot, y Constantini, vencedores y héroes de los grandes premios de velocidad y turismo, y el piloto de la mayor rapidez en las jornadas automovilistas donostiarras

termina las treinta vueltas de la carrera á una velocidad siempre superior á 100 kilómetros por hora.

Casse ha hecho el recorrido total de 531 kilómetros en el tiempo de 5 h. 35 m. 10 s., á una velocidad media de 94 kilómetros por hora, ganando el Gran Premio, la vuelta más rápida, y creemos que la copa de regularidad, que á la hora de escribir estas cuartillas no sabemos si ha sido adjudicada. El triunfo de Salmson no puede ser más definitivo ni más rotundo.

Al terminar el Salmson, su conductor, Casse, fué ovacionadísimo, llamándole á la tribuna regia S. A. el Príncipe de Asturias para felicitarle; felicitaciones que alcanzan al simpático amigo Alvaro Ureña, representante de la gran marca, y que recibió el triunfo con su habitual flema. ¡Claro, está tan acostumbrado al éxito!

### EL SEGUNDÓ PUESTO: «HISPARCO»

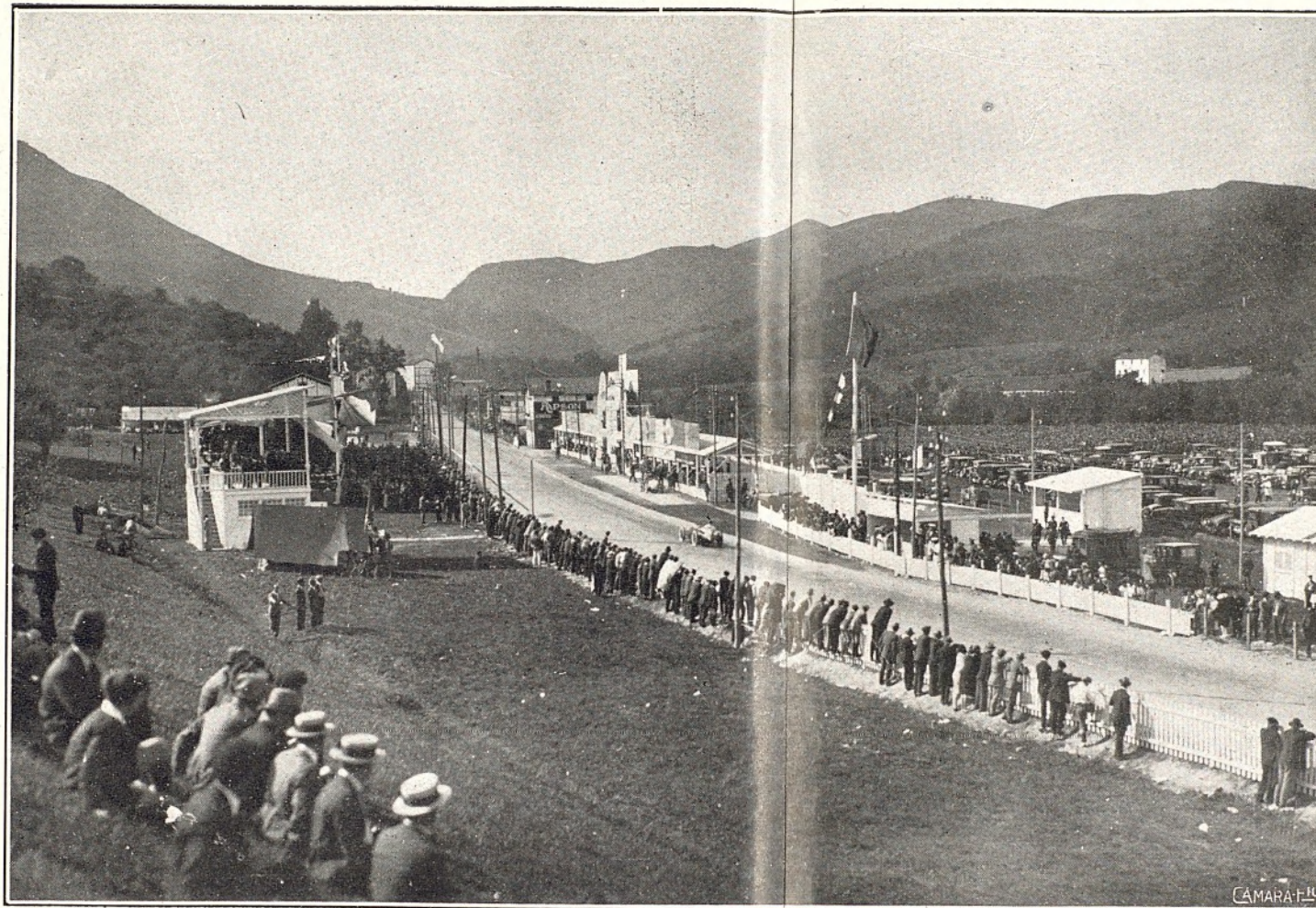
Los Hisparco una vez más han demostrado que son capaces de todos los esfuerzos y que siempre obtienen puesto de honor.

El año pasado, en esta misma prueba, cuatro coches se presentaron y cuatro se clasificaron. Este año, averías insignificantes, que á surgir cerca de los aprovisionamientos acaso hubieran sido reparadas, han hecho retirarse á Sierra y Manchón, siguiendo los otros dos conducidos por Uribealzo y Fuentes. El primero, retrasado á la salida, va ganando terreno paulatinamente, llevando el coche con conciencia de corredor inteligente que no busca éxitos personales y así logra pasar al cuarto puesto, y en la sexta vuelta se pone el tercero, yendo así hasta la onzava, en que queda en segundo puesto, que conserva hasta el final, aunque acortando la distancia que le separa del primero. El Hisparco de Uribealzo ha cubierto los 531 kilómetros en 6 horas 5 minutos 39 segundos, á una velocidad media de 87 kilómetros hora.

El notable cochecito nacional ha logrado en esta carrera la confir-



Momento de la salida de los bólidos que participaron en la gran prueba de velocidad de San Sebastián. En primer término, á la izquierda, el francés Bencist, y á la derecha el italiano Massetti conduciendo un coche inglés



Aspecto del trozo de pista donde están instaladas las tribunas (á la izquierda) y el gran cuadro de affichage (á la derecha) durante la prueba de velocidad. En la carretera, una de las máquinas rodando vertiginosamente

mación de sus excepcionales condiciones. Uribealzo fué felicitudísimo, así como nuestro particular amigo Sr. Pérez del Arco, que también fué felicitado por S. A. el Príncipe, á cuyas felicitaciones unimos la nuestra muy sincera.

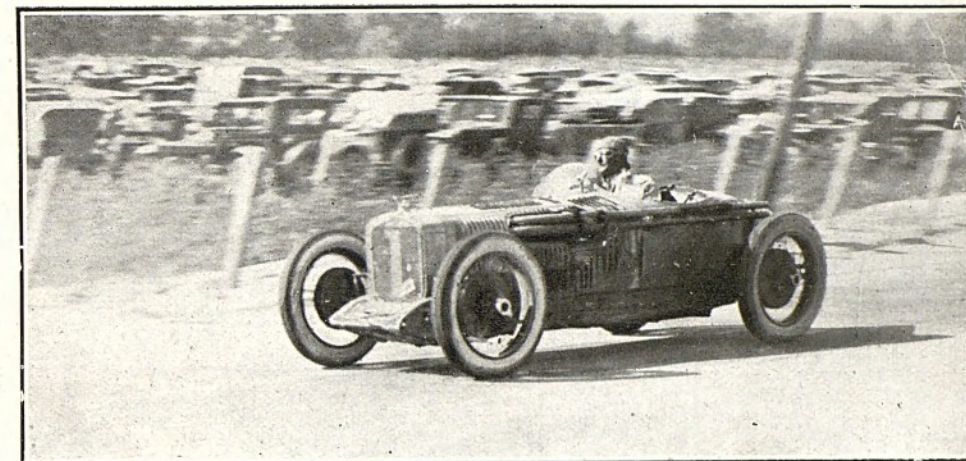
Final: Un éxito definitivo para Salmson é Hisparco, éxito merecidísimo que esperamos continúen el año que viene.

En nuestro número próximo daremos á nuestros lectores una amplia información de las carreras de velocidad y turismo que completan la gran semana automovilista de San Sebastián.

ANTONIO GAY



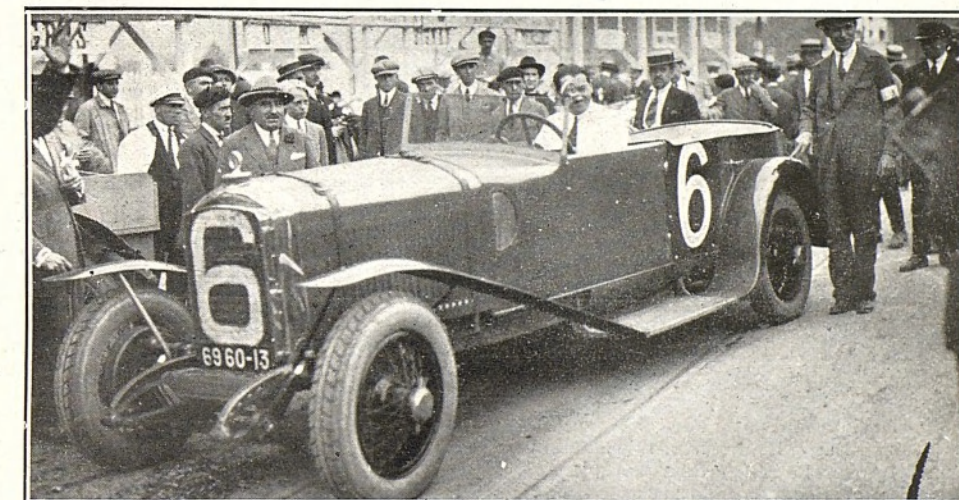
Del gran premio de turismo. El emocionante momento de la salida de los números participantes, en grupo numeroso, que se distanciará rápidamente



Dívo, el piloto vencedor, pasando ante la recta de las tribunas á cerca de doscientos kilómetros por hora

## LOS GRANDES PREMIOS DE VELOCIDAD Y TURISMO

Los hechos han probado que las pruebas de Lasarte deben clasificarse entre los acontecimientos culminantes del mundo del sport automovilista. Las victorias de Dívo y de Boillot en velocidad y turismo, respectivamente; las hazañas de Constantini, el hombre que ha rodado á 133 kilómetros de media; de Massetti, el conductor que inquietó seriamente al equipo vencedor; de los



Boillot, el conductor

poco antes de empezar la carrera

hermanos Vizcaya, etc., son tantas y tantas sensaciones, propósito de las que no dejaremos de hacer el extenso comentario. El trágico accidente de Torchy, tanto más doloroso cuanto que se trataba de un extraordinario piloto al que parecía reservado un porvenir de grandes éxitos, empañando el brillo del día «veloz», no alcanza á desdibujar el éxito general del meeting donostiarras, que puede resumirse diciendo que es el más feliz augurio de la fecha memorable, que el año próximo señalará en ese circuito, aún mejorado, el Gran Premio de Europa.—J. D.



Constantini, el más rápido de los hombres del circuito de San Sebastián, que dió la vuelta más rápida al circuito á 133 kilómetros por hora

FOTS. CARTE Y MARIN





Momento de la salida de las canoas automóviles para disputarse el Gold Cup de la regata automovilista más importante de Norteamérica, que se celebra anualmente en la bahía de Manhasset

Con la victoria de este año, el extraordinario timonel Baby Bootlegger ha quedado en posesión del soberbio trofeo Gold Cup (copa de oro), premio el más codiciado de las pruebas del mar en Estados Unidos, y que todas las temporadas organiza el Club de Columbia.

Nuestras fotografías dan idea de lo que es esta

### Regatas de canoas motoras

La porfiada lucha de las embarcaciones automóviles norteamericanas

regata, á la que acuden todas las canoas de la categoría, pilotadas por hombres expertos á quienes las casas confían la suerte de los pequeños navíos.

El pequeño Baby Bootlegger ha ganado por tercera vez el importante trofeo, corrido sobre la distancia de 90 millas, en la bahía de Manhasset.



En plena regata por la bahía de Manhasset. En primer término, Baby Bootlegger, el piloto consumado que ha llevado este año también su canon al triunfo

Ayuntamiento de Madrid



## LA AERONÁUTICA EXTRANJERA IMPORTANTE CONCURSO DE GLOBOS EN ALEMANIA

ALEMANIA, esa nación eminentemente creadora, se prepara cuidadosamente para tomar parte en el próximo concurso de globos aerostatos para la competición del trofeo Gordon Bennet, fundado el año 1915.

Como recordarán nuestros lectores, el último concurso de esta clase de globos se verificó, no hace mucho, en Bélgica, resultando vencedor el piloto Venestra, que aterrizó en las costas españolas, y cuyo triunfo dió origen á variadas controversias en el mundo deportivo.

Y Alemania, que se cree con capacidad suficiente para discutir la supremacía á las demás naciones del continente europeo que, un año tras otro, se presentan en este torneo del valor y de la audacia, ha de demostrar, seguramente, en años sucesivos su formidable potencia creadora y su constante anhelo por el dominio absoluto del aire.

Aún humeantes los rescoldos de la pasada contienda mundial, en cuyo inolvidable lapso los aeroplanos y los zeppelines alemanes asombraron á todos por sus largos y prolongados recorridos en todas las latitudes; no apaciguados aún los resquemores y los odios que dejó en todas las naciones, como reguero inacabable, aquella conflagración universal, el pueblo germano, consciente de su misión en la Historia, pleno

de vida, se apresta valientemente, con decisión inquebrantable, á rehacer su pasado esplendor en las Artes, en las Ciencias, en la Física, en la Química y en todas aquellas manifestaciones donde la inteligencia humana desarrolla sus inapreciables é infinitos dones.

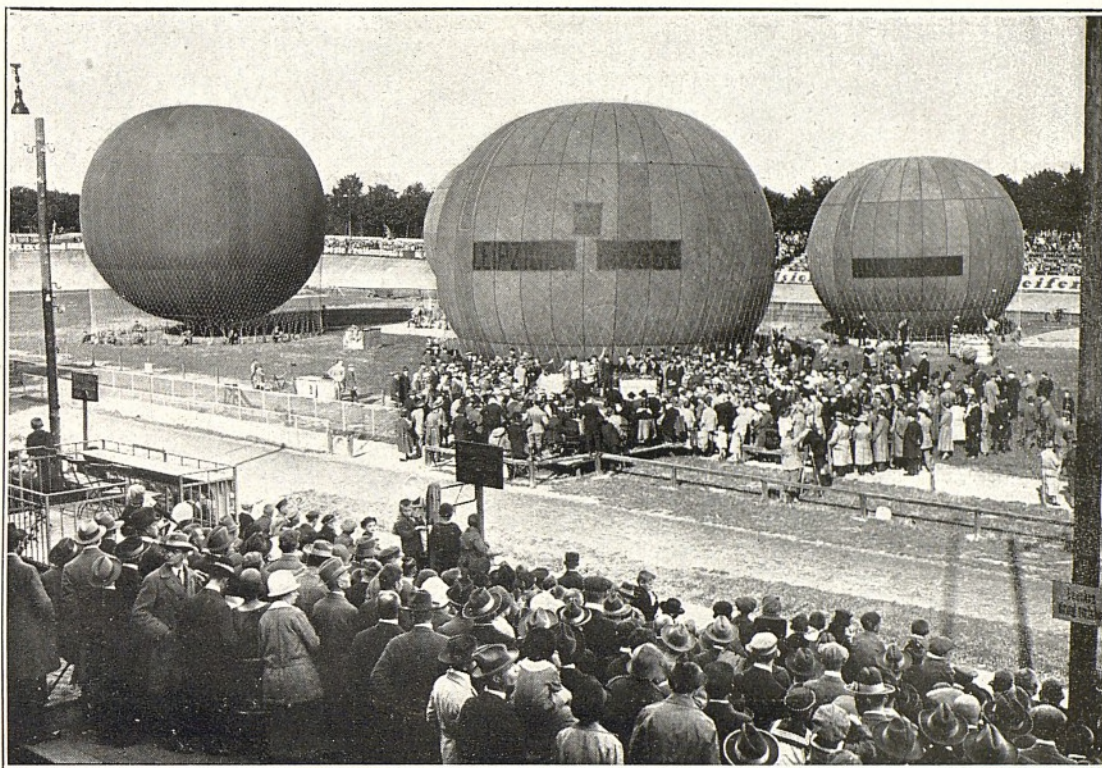
Respetuosa con los tratados que la diplomacia le obligó á firmar á raíz de aquel desastre, en los que se le limitaba exageradamente—á nuestro entender—su flota aérea de aeroplanos y zeppelines, dedica ahora sus actividades al perfeccionamiento de los aerostatos; para lo cual, y con bastante frecuencia, organiza importantísimos concursos para

esta clase de globos, á los que concurren los pilotos más expertos atraídos por las enormes sumas que como premio tienen asignados.

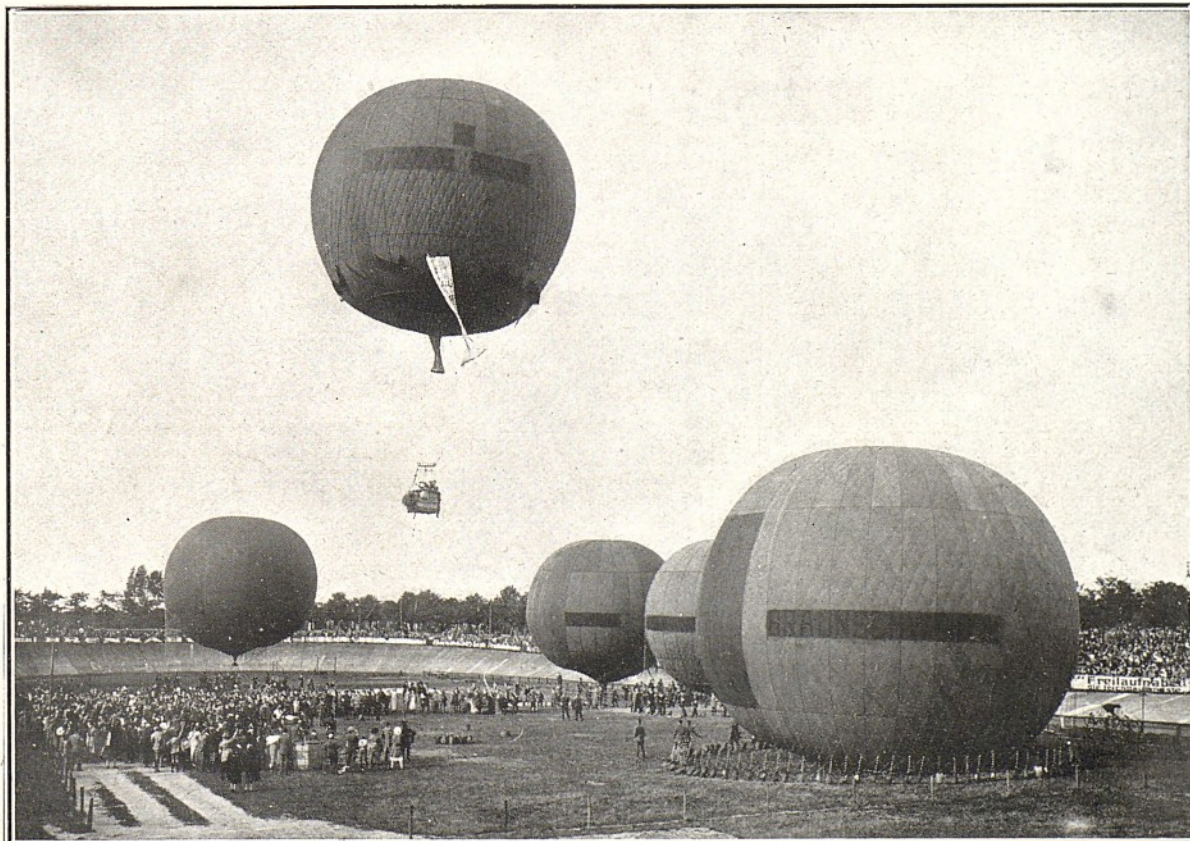
Las fotografías que ofrecemos en esta plana, muy interesantes y de actualidad, están tomadas en el aeródromo de Leipzig, esa célebre ciudad perteneciente á la región de Sajonia, tercera de la confederación germánica en importancia comercial é industrial.

Como puede apreciarse, una concurrencia numerosísima presencia los preliminares para la ascensión de los aerostatos, cuyas tripulaciones, con una minuciosidad justificada, se preocupan de todos los detalles, al objeto de que sus intentos no fracasen por algún olvido ú omisión.

Y, por último, el Gobierno, penetrado de la importancia de estos concursos, los estimula también con su presencia y con la concesión de importantes premios; por lo que no dudamos, como decimos antes, que en época no muy lejana, Alemania figure á la cabeza entre las naciones más adelantadas que se preocupan del predominio de los globos aerostatos.



En el soberbio campo de aerostación de Leipzig, y ante numerosa concurrencia, los aeronautas inflan sus globos para un importante concurso



Momento interesante de la ascensión del primer globo, cuyos tripulantes, desde la barquilla, saludan á los espectadores, que, entusiasmados, vitorean á los expedicionarios





MADRID.—El once del Real Club Deportivo Español de Barcelona, que, capitaneado por el internacional Zamora, ha vencido al Racing Club en los dos partidos jugados en la Corte

## LA JORNADA FUTBOLÍSTICA EN ESPAÑA

En los partidos de Madrid y Barcelona triunfan el Español de la ciudad condal y el Unión de Sans, catalán, y en la capital donostiarra, la Real Sociedad y el Real Madrid empatan á un tanto



SAN SEBASTIÁN.—Un prodigioso salto de Félix Pérez frente al marco donostiarra para rematar un goal con la cabeza

Aunque no comenzados los campeonatos todavía, el fútbol está en pleno apogeo. Los partidos del do-

Zamora, el guardameta del once nacional, despejando el peligro ante su puerta, en uno de sus saltos asombrosos de seguridad y eficacia



El equipo del Real Madrid, que, á su regreso de la excursión futbolística por Inglaterra y Dinamarca, ha



BARCELONA.—El grupo checo Morawski, de Praga, que, en tournée por la Península, ha jugado contra el Unión de Sans, siendo derrotado por 5 goals á 6

ningo último han sido en algunas capitales interesantísimos, porque salvo el caso del Morawski, todos los matches que se han batido han sido entre grupos nacionales. En la Corte, el primer equipo del Real Club Deportivo Español de Barcelona, acaudillado por Zamora, ha batido al equipo del Racing Club por el mismo score — 2 á 0 — las dos tardes. Después del último éxito contra el Valencia, hay que pensar que el grupo cortésano no está perfectamente ensamblado y á ello, tanto como á la forma admirable del guardameta realista, se deben dos fracasos sucesivos. A su regreso de Inglaterra y Dinamarca, donde actuó con varia fortuna, los realistas madrileños jugaron contra los donostiarras, en San Sebastián, un match á beneficio del monumento al malogrado deportista que perteneció á uno y otro club, empatando á un goal.

Finalmente, en Barcelona inauguró su temporada el Unión de Sans, jugando contra el Morawski de Praga un encuentro que fué ocasión propicia para vencer fácilmente los catalanes por 6 á 3.

Un detalle del match entre el Morawski, de Praga, y el Unión de Sans en el terreno de los sansenses. Un delantero checo haciendo un fault clásico.—FOTS. CARTE, DIAZ, CASARIEGO Y GASPAR







El hidroplano P. B. 1, con el cual el teniente Gunody ha intentado el raid San Francisco de California á Honolulu sin resultado, pero batiendo el record mundial de distancia



El presidente norteamericano, Mr. Coolidge, entregando al teniente Herbert Schiff la Copa del Aero Club, premio al piloto de hidros que haya hecho mayor número de horas de vuelo.—FOTS. ORTÍZ

## Los grandes raids de la aviación extranjera DE SAN FRANCISCO Á HONOLULÚ EN HIDROAVIÓN

Todos los días llegan noticias de nuevos esfuerzos de la aviación mundial, para acortar con raids extraordinarios las distancias que por cualquiera de los medios de locomoción conocidos han menester de plazos infinitamente más largos.

El vuelo directo de San Francisco de California á Honolulu ha sido la última tentativa de los pilotos norteamericanos tripulantes de dos hidroplanos, como el que aparece fotografiado.

El gigantesco esfuerzo no terminó felizmente.

Uno de los aparatos, á poco de dejar la tierra, sufrió una panne de gasolina, y tuvo que amerizar en malas condiciones. Recogido pronto por los torpederos encargados de vigilar la ruta de los aviones, fué remolcado á tierra con algunos desperfectos, y tuvo que abandonar la tentativa iniciada.

Cuanto al otro aparato, continuó el largo recorrido, y á las veinticuatro horas anunciaba por la T. S. H. que se hallaba á 1.200 millas de California sin ninguna novedad.

Pocas horas más tarde, sin embargo, las antenas de varias embarcaciones recogían una apremiante demanda de auxilio del teniente Gunody, que después de quemar toda la gasolina de los depósitos, se había visto obligado á amerizar á doscientas millas de la costa de Honolulu.

Puesta toda la flotilla americana á la busca del hidro, las pesquisas fueron penosas; pero al cabo, cuando pasadas treinta y seis horas estaban perdidas las esperanzas de encontrar al piloto del aire, fué felizmente salvado con su aparato.

El aviador, casi extenuado, ha afirmado su decisión de intentar el mismo raid tan pronto como el departamento de aviación, mejor tomadas todas las disposiciones para el buen éxito, le autorice á ello.





Formando pareja con los que poseen el precioso don de la vista, estos ciegos, que también tienen derecho á gozar de las emociones deportivas, se preparan para una carrera atlética



## UN ACTO DE JUSTICIA LA PARTICIPACIÓN DE LOS CIEGOS EN LOS DEPORTES ATLÉTICOS

La escena que ofrecemos en la fotografía superior de esta plana se desarrolla en el parque de St. Dunstan, de la ciudad de Cantórbéry, importante población inglesa del condado de Kent.

Y hay que reconocer que es una escena en verdad emocionante.

Esos hombres, condenados á tinieblas perpetuas, que no pueden gozar de los esplendores del sol, ni admirar, en éxtasis profundo, todas las galas de la exuberante Naturaleza, van á participar, ufanos y satisfechos, de las delicias inefables de una carrera atlética á través de los campos, formando pareja con los que poseen el don inapreciable de la vista, que los guían afectuosamente sujeta su diestra mano por una fuerte y flexible cuerda.

Este acto de humanidad merece todas nuestras simpatías, y esperamos que su ejemplo sea seguido por otras poblaciones, porque es de justicia dar participación en nuestras expansiones á los desgraciados que su ceguera les impide valerse por sus propios medios.

Apena profundamente contemplar esos rostros inexpresivos, tristes, enigmáticos, siempre sumidos en supremas tinieblas, carentes de la luminosidad de estas ventanas abiertas en nuestra cara para recrearnos en las magnificencias que nos rodean...

¡Pobres ciegos!

Y esta conmiseración nuestra, esta piedad que inunda nuestros corazones ante el infortunio ajeno, nos hace acoger con simpatía el acto realizado por esos atletas de Cantorbery, que al servir de guía á sus compañeros en esa carrera atlética, han de ramado sobre sus almas el bálsamo bendito de la fraternidad, al par que les han proporcionado la satisfacción de gozar de las emociones del deporte.

Cuando Dios reparte sus bienes, lo hace á manos llenas, y justo es que todos participemos de ellos.

Nuestro aplauso más sincero á los nobles caballeros del deporte del condado de Kent.

Después de la carrera, en la que esta pareja victoriosa ha puesto todas sus facultades para vencer, aún conservan los músculos del hombre sumido en las tinieblas la tensión infinita del esfuerzo realizado

FOTS. ORTIZ



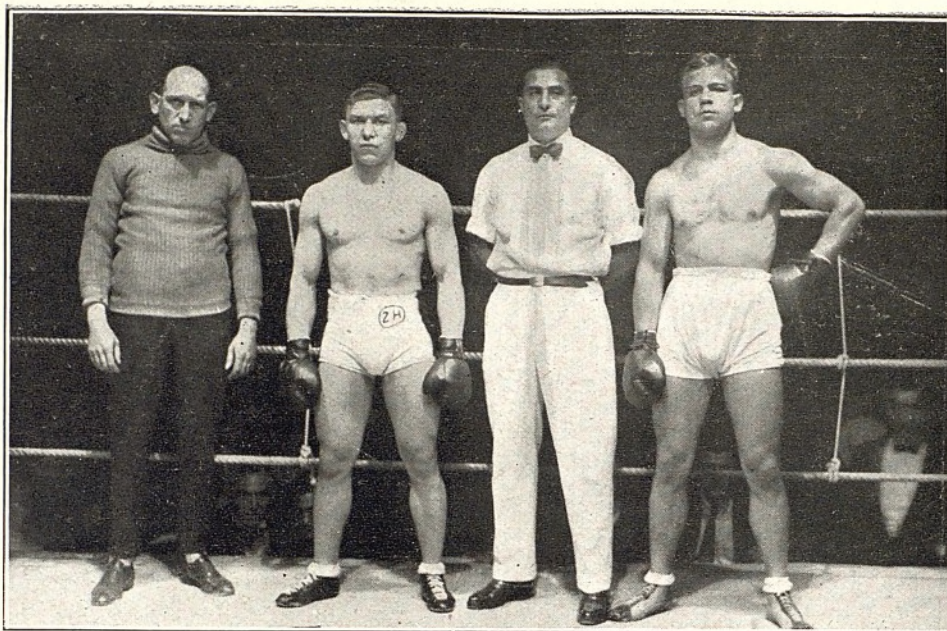
## EL DEPORTE EN PROVINCIAS

Boxeo, ciclismo y fútbol, actualidad de Barcelona y Santander

**N**UEVAMENTE se han encontrado en Barcelona Piet Hobin, el belga campeón de Europa de los pesos ligeros, y Ricardo Alís, el excelente púgil catalán. El combate, aunque no ponía en juego el título, tenía verdadero carácter de revancha y por ello el triunfo decisivo de nuestro púgil es muy importante ya que acusa un retorno completo a su mejor forma, del que es sin duda el mejor estilista nacional del noble arte.

—El domingo se celebró en Barcelona una gran carrera ciclista, reservada para corredores neófitos y de tercera categoría, que constituyó un éxito para el iniciador de la carrera y para el Sport Ciclista Catalá, que la llevó a cabo con su acostumbrada organización.

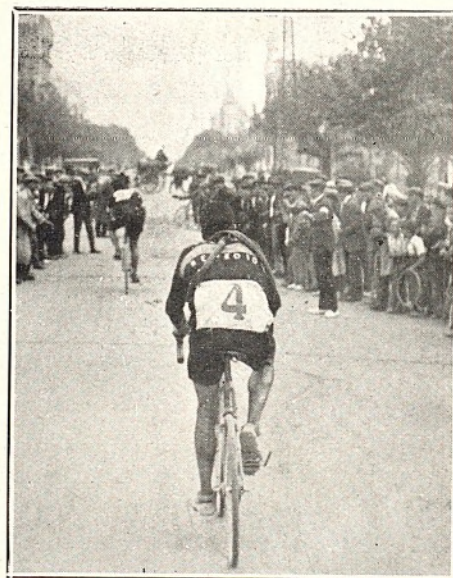
Participaron en la prueba más de setenta corredores, cubriendo el recorrido de Barcelona a Vendrell, de más de 140 kilómetros,



BARCELONA.—Los pugilistas Piet Hobin, campeón de Europa de los pesos ligeros, y Ricardo Alís, que boxearon en el Olimpia, venciendo al español



Los ciclistas que han participado en el Gran Premio Benedid, preparados en la meta para tomar la salida

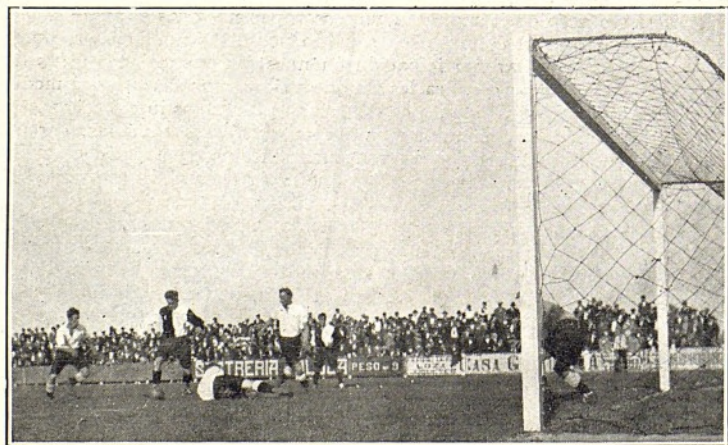


El corredor Busqué, vencedor de la prueba Benedid, al llegar a la meta

en un promedio excelente, y fué vencedor Juan Busqué, que de nuevo se acreditó como gran routier.

—El Racing Cantábrico que no quiere perder la hegemonía futbolística regional, prepara escrupulosamente su equipo y ha contenido con el notable grupo del F. C. de Cotte, uno de los mejores equipos franceses. Los dos *matches* fueron otros tantos decisivos triunfos montañeses, que pusieron de relieve la excelente forma del internacional Oscar.

...



SANTANDER.—Dos fases de una jugada de Oscar, el delantero centro montañés: después de sortear hábilmente a los defensas contrarios, lanza un shot...



... que entra en la red del F. C. de Cotte como una exhalación, apesar de la estirada del portero.—FOTS, GASPAR Y ARAUNA



# S O B R E E L T E R R E N O

## OPINIONES SOBRE EL DUELO

### POR EL PROFESOR DE ESGRIMA DE LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

Soy entusiasta de la esgrima y partidario decidido del duelo—dijo el teniente coronel Caso.

—¡Hombre!—manifestó nuestro contertulio don Pacífico Antúnez—; tendría gusto en que charláramos de ambas cosas.

—Y nosotros también,—indicó, seguro de no ser desautorizado por ninguno de los presentes, entre los cuales había varios discípulos de Arandilla.

—Pues por mí no ha de quedar—repuso el distinguido milite.

—¡Caballeros, se abre la sesión!—gritó con voz estentórea Evelio Jiménez Antequera—. Puede hacer uso de la palabra D. Alberto Caso.

—La esgrima—empezó éste—tiene como deporte ventajas sobre la mayoría de cuantos hoy están en boga. Partida igual, es el asalto la lucha de dos destrezas, cuyo triunfo sólo depende del mayor conocimiento del arma y de la más inteligente manera de defenderse y atacar. Nunca el esgrimidor utiliza otra potencia que la propia; lejos de aprovecharse del vigor extraño, cual en la equitación y el motorismo, es precisamente contra la fuerza y energía ajenas como puede alcanzar y alcanza la victoria. Equilibradas las condiciones de la lid, no hay en la esgrima aquella manifiesta desproporción de medios que se patentiza en otros deportes, y con motivo de intervenir en ella algo más noble que las condiciones físicas de dos individuos, forzoso es declararla en muchos grados superior á la carrera pedestre y al lanzamiento del disco ó de la jabalina, por ejemplo.

—¡Qué duda cabe! Para vencer, sable ó espada en mano, uno de los factores de mayor importancia es la cabeza. No se tira únicamente con los músculos, señor Antúnez—intervino M. Grillet.

—Finalmente, por desenvolverse en un medio donde impera la corrección más exquisita—continuó el teniente coronel Caso—, debemos considerar el aprendizaje de las armas caballerescas como el complemento de una esmerada educación. Así opinaba el difunto maestro Perico Carbonel, el cual añadía que la esgrima no sólo es provechosa moral y físicamente, sino como medida higiénica, para evitar y corregir determinados desarreglos nerviosos.

—Pues yo entiendo—replicó don Pacífico Antúnez—que la gimnasia aventaja muchísimo desde varios puntos de vista al sport que preconizan ustedes, é igual puede asegurarse de la natación, ejercicio bastante más armónico y completo.

—El noble arte de las armas—dijo yo—, siempre que se practique con ambas manos y en pareja á propósito, al aire libre, si posible fuese, carece de rival entre los deportes conocidos; y ahora que tanto se defiende la cultura física, conviene insistir sobre este punto.

La esgrima—escribía hace algunos años el inolvidable doctor Escuder—crea fuerza nerviosa, la ahorra, la condensa latente en el cerebro, para disponer de ella cuando se necesite. La rivalidad que origina un asalto prolonga la resistencia á la fatiga. Lo imprevisto del ataque varía la serie de planes rapidísimos que descomponen una postura del adversario, determinando cada amago un nuevo giro en las ideas, que nos representan, no ya al sujeto que tenemos delante, sino su intención, delatada por un movimiento apenas perceptible. La excitación de la lucha pone en libertad la fuerza almacenada, borra la sensación de cansancio, activa la circulación, duplica las fuerzas, suaviza las articulaciones, distiende los ligamentos, quema el tejido adiposo, consume la grasa

y da tonicidad y energía á los músculos, que á nuestra vista se contraen bajo la piel. Los miembros adquieren gran agilidad y fuerza en las flexiones y extensiones, disparándose como un resorte al partir á fondo; la contracción de la guardia gasta más energía muscular que el mismo movimiento; la atención, despierta á cada oscilación del acero contrario, activa el espíritu de observación; la necesidad de parar y contestar instantáneamente acelera las decisiones de nuestra voluntad; al

guardar la distancia hay que aplicar el juicio al ojo reforzando la medida adecuada de su acomodación; el pecho agranda sus diámetros; el corazón palpita de firme; las vísceras, sacudidas, no dejan que se estanque la sangre venosa; el talle se yergue; el pulmón expelle más ácido carbónico; el sudor, suspendido en invierno, entra en acción, depurando el organismo de elementos sobrantes, y todo el cuerpo parece que renace, caldeándose el ánimo con el estímulo de sensaciones nuevas que ahuyentan tristezas y melancolías, dejando al esgrimidor, sedados los nervios indóciles, aplacada la excitación mental y con un remanente mayor de fuerza que refluye al cerebro.

—¡Bravo, insigne don Pepe!—dijo el buen Antúnez—; tiene usted una memoria felicísima, pero nadie me negará que detrás del deporte predilecto de ustedes enseña el duelo las orejas, y que el tal duelo es una costumbre medioeval é inculta, que ni prueba ni resuelve nada.

—Sí prueba y sí resuelve—dijo el amigo Caso—. Cuando entre dos caballeros se plantea una cuestión personal y los padrinos no encuentran otra solución al problema que un combate, éste resuelve tan definitivamente el conflicto, que de él—aunque no se reconcilien después del lance los adversarios, según es corriente—sólo queda el recuerdo. El duelo prueba; prueba que el ofendido juzga y estima que no mereció la ofensa, y prueba la entereza del ofensor al mantener sus actos aceptando un encuentro en las para él desfavorables condiciones que la representación contraria logró imponer. La esgrima educa; el contacto con personas de corrección extrema, transforma, beneficiando; el duelo contiene, refrena, reprime por la inferioridad en que el provocador se coloca. Y niego que la esgrima y el duelo hagan matones. Llevo cerca de treinta años frecuentando las salas de armas, y no he conocido á ninguno. Por otra parte, mi condición de soldado me hace pensar en que la práctica de la esgrima y la costumbre del duelo pueden ser útiles á mi país. Es indudable que el ciudadano que desde su infancia admite la posibilidad de batirse algún día, considerando que cualquier imprudencia puede conducirle al terreno, es más apto, está mejor dispuesto para cumplir sus deberes militares que aquel otro para quien un desafío sólo es posible en las novelas. Bien me explico que la *partita d'onore*, según dicen en Italia, tenga adversarios. Ante una ofensa recibida, lo más cómodo es tragársela y aguardar pacientemente la ocasión de vengarse sin peligro.

—Villanía se llama esa figura.

—O acudir, si las circunstancias lo permiten, á los tribunales ordinarios; pero los caballeros no podemos obrar así.

—Esa, aunque muy respetable, amigo Caso, es sólo la opinión de usted—dijo don Pacífico Antúnez.

—Y la de cuantos estamos aquí, querido señor—replicamos todos los presentes.

José FERNÁNDEZ AMADOR DE LOS RÍOS



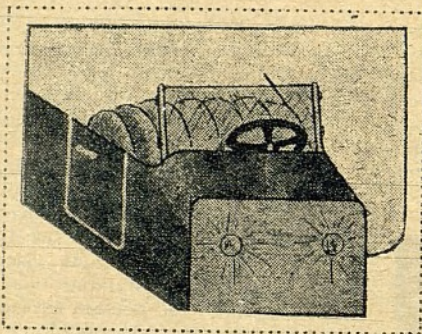
El profesor de Esgrima de la Escuela Superior de Guerra



## AUTOMOVILISMO PRÁCTICO

LUZ PARA REPARACIONES NOCTURNAS.—SOLDADURAS EN FRÍO PARA HIERRO.—INDICADOR PRÁCTICO DE NAFTA.—UN GARAGE ECONÓMICO.—RECETAS PARA EL ÓXIDO.—REPARACIÓN DE LAS CONEXIONES DE LA BATERÍA.—LA PERFORACIÓN DE UN VIDRIO

PARA tener luz en cualquier momento de avería del motor, ofrecemos un accesorio importantísimo, y que debería colocarse en todo automóvil, especialmente en los que se dedican a los viajes nocturnos.



Dado su poco costo y la relativa facilidad para instalarlo, a cambio de su gran utilidad, no dudamos que será bien aceptado por los automovilistas.

Se compone, como se ve en la figura, de dos lámparas como las de automóviles, que se instalan en el tablero, debajo del capot.

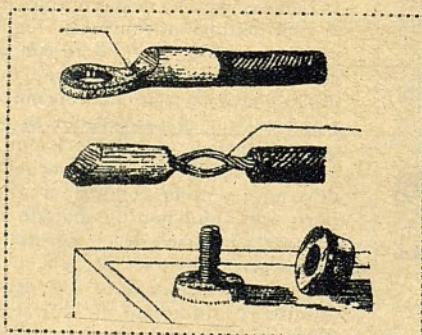
La simple inspección de la figura demuestra prácticamente su colocación.

Muchas veces es necesario unir trozos de hierro, a los cuales no se les puede calentar.

En estos casos se usará la siguiente composición: se forma una masa compuesta de azufre, seis partes; cerusa, seis partes, y bórax, una parte; todo esto se diluye bien con ácido sulfúrico puro, para usarlo poniendo una capa de arcilla en ambos pedazos y comprimiéndolos fuertemente en una morsa (torno de mano), y dejarlo allí cinco o siete días.

Esta soldadura es tan fuerte, que los trozos no se separan ni aún golpeándolos con un martillo.

Casi todos los autos modernos tienen niveles o indicadores de existencia de nafta, la mayoría de ellos bastante complicados, por lo que nos permitimos ofrecer aquí un sistema muy práctico y muy cómodo para autos cuyo tanque sea a alto nivel o gravedad.



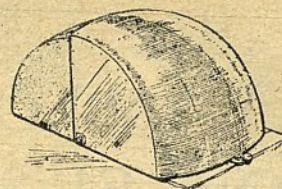
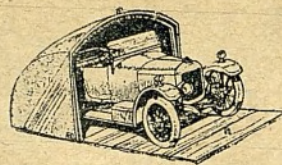
Es tan simple en su base y en su construcción, que la simple inspección de la figura basta para entenderlo.

Sólo se necesita un tubo de cobre de pequeño diámetro, y otro de vidrio, que será el marcador.

Este tubo de vidrio se sujetará en el tablero de instrumentos.

Es conveniente ponerle una llave al caño del nivel, para casos de avería, aunque siempre se dejará abierta.

Presentamos a nuestros lectores la invención de un técnico londinense, que ha querido resolver en forma económica el problema del garage para automóviles.



Esta especie de caja es de forma hemisférica, en posición cerrada para dar acceso a la máquina se abre una de las partes y se escurre sobre la otra.

Esta caja puede ser construida de un metal ligero, montado sobre simples pilares, no haciéndose puertas ni ventanas, ni pavimento especial.

Su costo de construcción es muy limitado.

El pavimento puede ser construido de tablas o de cemento armado.

Este sistema de garage, naturalmente, puede servir para pequeños coches, en los casos en que no fuera posible la construcción de uno de material, ya por la falta de espacio o por su costo bastante elevado.

Para quitar el moho al hierro dulce, fundido, o al acero, se frota suavemente por un tiempo más o menos largo, sin dejar que se seque, con una solución de ácido sulfúrico al uno por ciento.

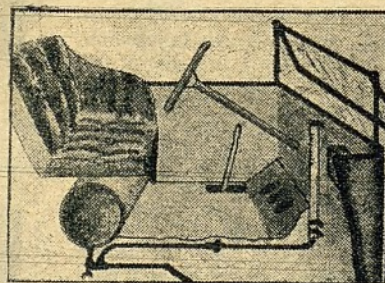
Esta mezcla se puede conservar en una botella bien cerrada, y usarla cada vez que se vuelva de largas excursiones; en las cuales, a causa del agua de los pantanos, charcos en las carreteras, etc., han tomado moho ciertas piezas del automóvil.

Y para quitar el óxido del cobre se usará una solución de ácido nítrico al 10 por 100 con agua.

Se frota fuertemente con una gamuza, y con otra se secará.

Los cables conductores que se sujetan a los acumuladores son terminados, generalmente, por unas fundas de cuero provistas de un ojal, a las cuales va soldado el cable.

Con el tiempo, debido a la corrosión del ácido, se suele romper, según indica el grabado.



Siempre que suceda esto, se subsanará el inconveniente cortando la composición aislante a una pequeña distancia del fragmento restante, y sacándola de modo de dejar al descubierto el hilo conductor.

Como este cable está formado por varios otros más finos, será fácil el dividirlo en dos partes iguales, haciéndole un ojal, según indica el grabado, con lo cual estará nuevamente en disposición de uso.

En los talleres o garages hay a veces necesidad de perforar un vidrio. Para ello damos aquí dos fórmulas muy adecuadas.

Primera: para perforar un vidrio plano se usará una mecha común de perforar hierro; solamente se necesita humedecer la punta con esencia de trementina y añadirle de vez en cuando polvo de esmeril muy fino, y al poco tiempo la perforación estará hecha.

La segunda fórmula consiste en utilizar la punta del taladro de una mecha ordinaria al rojo vivo, la que será introducida rápidamente en tal estado en un trozo de plomo, dejándola allí hasta que se enfríe completamente, para perforar luego el vidrio con toda facilidad, cuidando de tener bañada constantemente la punta con una solución de alcanfor con agua regia hasta saturarla.

Esta fórmula se hace echando polvo de alcanfor en agua regia hasta saturarla, y colocado dentro de una estufa u horno hasta que quede todo diluido.

ZADI JERICO



# DATOS PARA LA HISTORIA DE LOS MOTORES DE EXPLOSIÓN

## Los automóviles de nuestros antepasados

**A**l contemplar un automóvil, ese producto de que tan legítimamente orgullosa puede mostrarse la industria moderna, debemos pensar que su historia da motivo á repetir fundadamente que nada hay nuevo bajo el sol.

La idea del automóvil aparece, en efecto, mucho antes de nuestra Era. Homero, Padre de la Poesía, tuvo la intuición de este vehículo: en algunos de sus versos, Juno ordena á Vulcano que fabrique unos «trípodes» que correrán «solos» á colocarse ante los dioses, cuando éstos se reúnan en el Olimpo. Claro es que algún meticuloso dirá que se trata solamente de una idea sin trascendencia por parte del autor, y que interpretamos á nuestro capricho. Perfectamente.

Rebusquemos entre las obras de los escritores del siglo XIII, y en especial entre las de Roger Bacon. En su tratado *De mirabile potestate artis et naturae*, el sabio precursor de Newton y de Leibnitz dice textualmente:

«Se fabricarán carruajes que rodarán á velocidades insospechadas, sin necesidad de que nadie les arrastre ni empuje.»

Aquí tenemos, pues, una afirmación concreta, emitida por uno de los sabios más eminentes que han existido. La idea había sido lanzada; quedaba subsistente el problema de la ejecución, y éste presentaba á nuestros antepasados un valladar infranqueable.

En efecto, hasta hace pocos siglos eran desconocidas las fuerzas que existen en los elementos que nos rodean; solamente eran conocidas las naturales, y éstas no realizaban la idea. En resumen: antes de crear el automóvil, era preciso crear el motor.

No deja de ser digno de mención el hecho de que, contra lo generalmente creído, las primeras máquinas conocidas creadoras de energía no fueron las de vapor, á las que siguió la aparición de las llamadas de explosión. Muy al contrario. El primer motor conocido fué un motor de explosión, y su creador fué Huyghens, que lo proyectó en 1689. Y quizá los trabajos que realizó con Dionisio Papin fueron los que condujeron á éste á concebir la idea primera del cilindro y el pistón de su máquina de vapor.

La máquina de Huyghens consistía esencialmente en un cilindro vertical con pistón interior; debajo de éste se colocaba una pequeña cantidad de pólvora que se encendía á mano. La explosión hacía ascender el pistón hasta cierta altura. Una segunda carga, utilizada de igual modo, repetía la impulsión al descender el pistón, y así sucesivamente.

Es innegable que esta máquina rudimentaria fué la que sugirió á Papin la idea madre de su máquina de vapor, y ésta, á su vez, fué la que permitió la creación de la primera máquina que rodó de manera automática, cuyo creador fué Cugnot.

Cugnot, nacido en un pueblo de Lorena, estudió en París, donde residió toda su vida, que dedicó por completo hasta su muerte (1804) al estudio de las artes mecánicas y militares.

En el año 1769 hizo sus primeros ensayos, construyendo su máquina, que hoy puede verse en el Conservatorio de Artes y Oficios, de París.

Como puede apreciarse, la máquina consta de una robusta armazón (hoy diríamos *chassis*), cuya parte delantera ó avante, dotada de movimiento alrededor de un eje, está sustentada por una rueda única, que

es á un tiempo motriz y directriz. Cugnot abordaba así el problema de las ruedas motoras y directrices á la par.

Sobre soportes salientes iba colocada la caldera, construída en cobre, y de forma tronco-conoidea, con cubierta del mismo metal, semi-esférica. De esta cubierta, que iba sólidamente atornillada á la parte inferior, arrancaba el tubo destinado á conducir el vapor hasta los dos cilindros, cuyos pistones accionaba alternativamente. Los pistones, á su vez, accionaban las ruedas por medio de bielas ó manivelas.

En fin, por medio de un dispositivo muy ingenioso, podía invertirse

la marcha del motor y hacer retroceder el conjunto. Reunía, por lo tanto, la máquina de Cugnot condiciones que aun hoy se consideran esenciales é imprescindibles, y que exigen todos los reglamentos de circulación.

Se ignoran los motivos que pudiera tener Cugnot para no continuar sus experimentos. Podemos, sin embargo, suponer, con probabilidad de acierto, que los acontecimientos políticos y sociales que tuvieron lugar

en las postrimerías del siglo en que vivió, le desviaron del camino que con tanto éxito había empezado á recorrer. La tormenta revolucionaria, que tan profundamente conmovió á Europa, arrastró y dispersó tantas cuestiones interesantes, que no puede extrañarnos la desaparición de ésta, y no eran aquellos tiempos los más propicios al estudio de problemas científicos, que requieren tranquilidad y reposo intelectual.

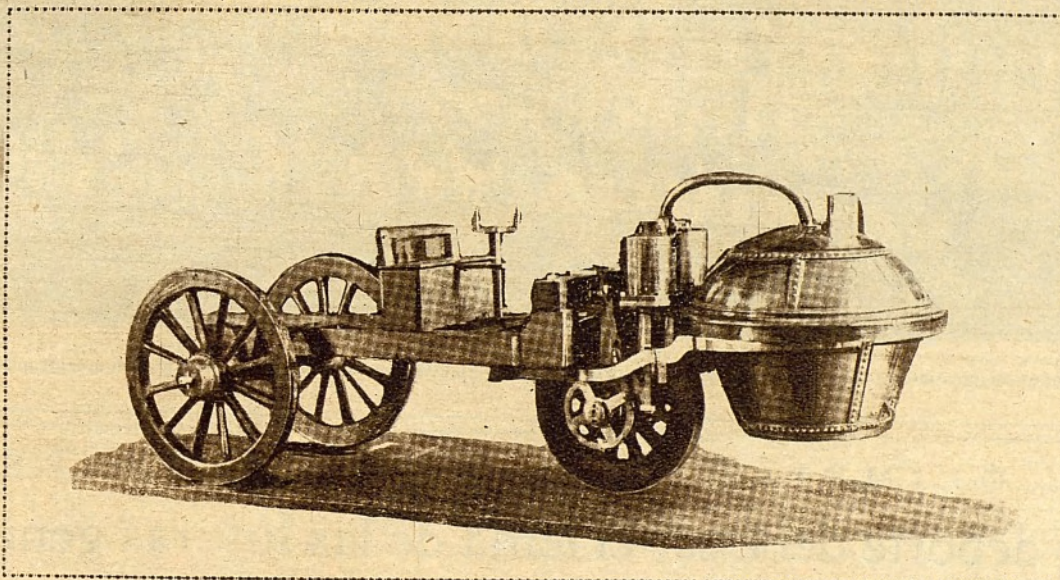
Lo positivo es que la idea de Cugnot era de verdadera presciencia, y que pudo con justo motivo esperar obtener de ello ópimos frutos. Por desgracia para él y para la civilización, las causas expuestas impidieron la expansión de su descubrimiento, que, anegado en el proceloso mar de los acontecimientos, naufragó, y no volvió á la superficie sino bastantes años más tarde.

También creemos que el inventor francés debió tropezar con obstáculos de importancia para el desarrollo de su idea, y uno de ellos, al menos, la dificultad de la tracción por carretera, fué ya comentado por los escritores ingleses contemporáneos. Los inconvenientes, gigantescos en aquella época, que se encontraban para mejorar los caminos reales, paralizaron seguramente la buena voluntad de Cugnot, impotente contra un estado de cosas que hubiera sido destruído por la adopción de su invento.

De aquí el silencio que reinó acerca del primer automóvil (que bien podemos llamarle así), y el olvido en que cayó la idea.

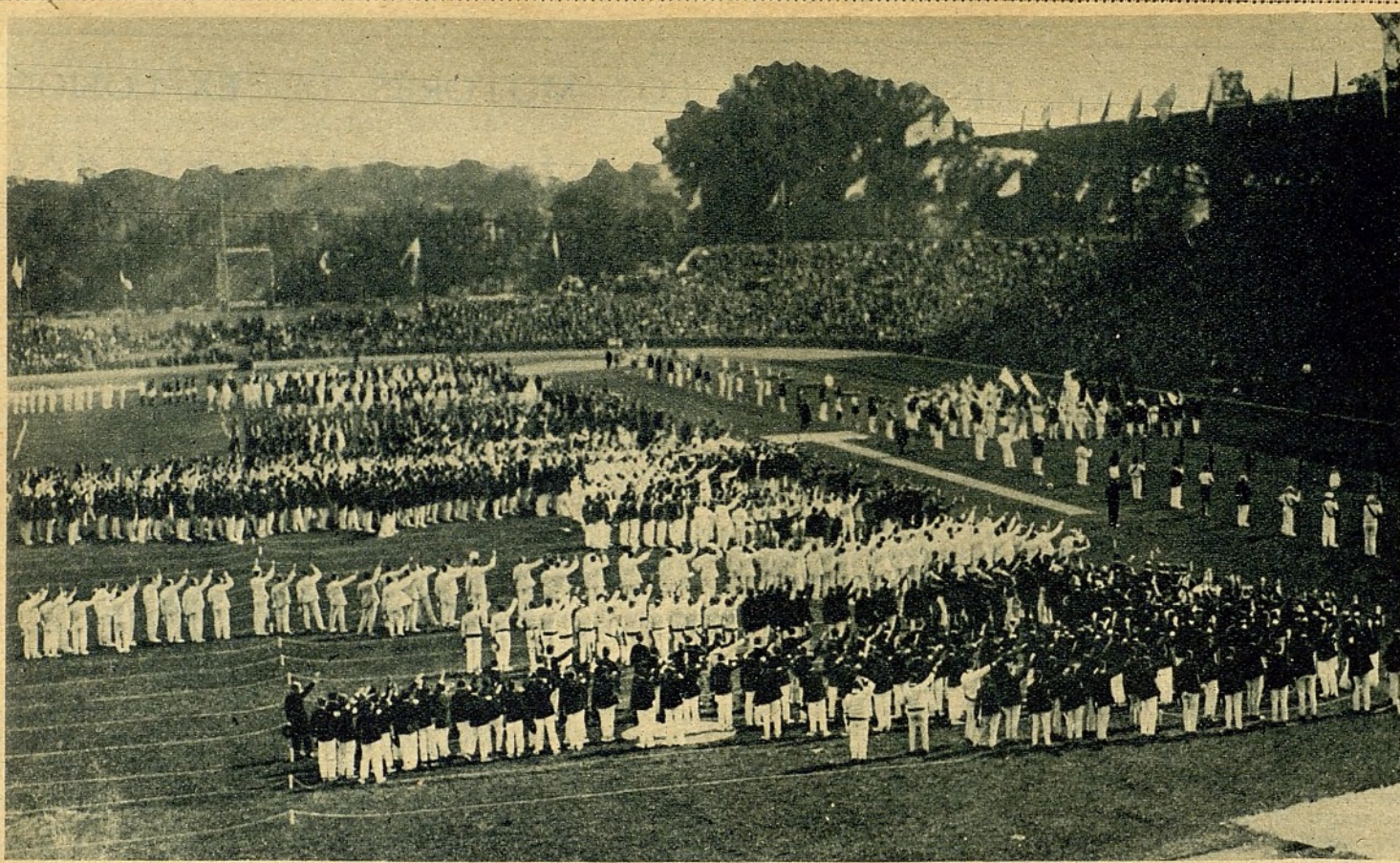
Cugnot murió de modo obscuro y relativamente olvidado, después de realizar prácticamente uno de los mayores descubrimientos humanos. Su trabajo merece la más honrosa recordación, y siempre merecerá especial mención, aunque sólo sea por el hecho de que su obra, de ducción lógica de las de Huyghens y Papin, abrieron nueva senda al estudio del problema de la traslación por medio mecánico, al fin de cuya senda los investigadores posteriores á Cugnot encontraron el ferrocarril y el moderno automóvil, como expondremos al atento lector.

Pero esto precisa capítulo aparte, y de ello trataremos otro día.



La máquina automovilista de Cugnot, ingenioso artefacto precursor de los motores á explosión, y que data del año 1769





Todas las representaciones de los atletas del globo, alineados ante la gran tribuna oficial del Comité Olímpico Internacional, prestaron juramento solemne...

## DE LAS OLIMPIADAS PASADAS Y PRESENTES

### Cultura y deporte debe ser el lema de las futuras generaciones

Con alguna frecuencia vemos sucederse, en los terrenos dedicados a las prácticas deportivas, teatrales desfiles que una evocación del pasado glorioso viste con gran aparato, reviviendo ceremoniales que fueron siempre prólogo obligado de los Juegos olímpicos. Al son de marciales trompetas pasan los heraldos romanos anunciando el comienzo de la fiesta; siguen los esclavos, sosteniendo en sus brazos la áurea corona de encina rematada por el águila imperial; las briosas cuádrigas hienden la pista enarenada; una de ellas, la más alhajada y suntuosa, conduce al primer magistrado del pueblo, bajo cuya dirección han de verificarse las pruebas, presidencia que en otros tiempos fué reservada a los emperadores; los atletas forman parte del brillante cortejo, y los coros elevan a los cielos sus armónicas notas.

El deporte se apresta a escribir su historia, y, poseído de una noble emulación, convierte momentáneamente los estadios en inmensos escenarios, enseñando a las multitudes lo que fueron en la antigüedad los ejercicios físicos, impaciente por mostrar al mundo la ranciedad de sus títulos y la castiza nobleza de su ascendencia; timbres gloriosos que ha de usar como palanca eficaz, para ocupar el rango que lógicamente le corresponde entre las más grandes disciplinas sociales. No olvida, en esta su gran obra, a la infancia, fuente inagotable de la cual ha de surtirse primordialmente, y al niño, sin duda alguna, están dedicadas en primer término esas rememoraciones históricas, persuadido de que la luz espectacular es potente buril que deja su huella indeleble en las imaginaciones infantiles. Esta observación del momento nos lleva, como de la mano, a verter algunas consideraciones sobre las actuales olimpiadas, sin que con ello pretendamos restar mérito alguno a la labor inmensa, digna de toda loa, del barón de Coubertin, que supo dar cima a la ardua tarea de resucitar los clásicos Juegos en la Edad Moderna.

Distán todavía mucho nuestras competiciones internacionales de la pompa y esplendor que en los pasados siglos dió el pueblo griego a aquellas demostraciones atléticas que periódicamente tenían lugar en la histórica ciudad de Olimpia, revistiendo tales fiestas de una vistosidad y ceremonial tan extraordinario, que atrajo hacia ella la atención de todo el pueblo helénico, que, sin distinción de clases, acudía en masa a rendir culto a la destreza y poderío de los vencedores. Carecen aún nuestras olimpiadas de aquella importancia que supo imprimirles la Grecia anti-

gua, llevada a tal extremo que hubo un momento en que el plazo de cuatro años, que transcurría entre la celebración de estos actos, se adoptó como unidad de tiempo, llamándose a este período «olimpiada».

Pero ha habido en nuestra historia olímpica contemporánea un paréntesis sangriento, que ha sido el dato más decisivo que puede esgrimirse para demostrar la distancia inmensa que aún separa a nuestros concursos de las olimpiadas helénicas, en cuanto atañe a su influencia sobre la vida de los pueblos. Allí, en la Grecia de la Ciencia y del Arte, del Derecho y la Literatura, de la civilización ejemplar; en la Grecia madre del mundo y progenitora de tantas y tan sabias doctrinas, el sólo anuncio de los Juegos bastaba para acallar los estrépitos guerreros, y la tregua entre los combatientes se hacía efectiva; estableciéndose tácitamente un armisticio, jamás burlado, que generalmente duraba un mes. La Olimpiada venció siempre al dios cruel de la guerra, y llegada su hora, sólo se elevaban en el espacio los cantos litúrgicos con que los coros saludaban a los vencedores, en tanto que, serenas y reposadas, desfilaban las procesiones solemnes que ofrendaban los Juegos al dios Júpiter. Deponíanse las armas; los enemigos de ayer fraternizaban en el estadio, rivalizando en la conquista de la oliva, máxima distinción concedida a los campeones, y la multitud, enardecida por las proezas de los atletas, aplaudía por igual a propios y extraños. La Olimpiada cumplía su más alta finalidad moral, transformada en inimitable escuela de educación ciudadana, donde el pueblo aprendía a reducir sus ímpetus destructores, guardando las mayores consideraciones a los acogidos bajo el pabellón protector de los juegos. Curioso ejemplo que nos brinda la Historia, y que, desgraciadamente, no supo la Humanidad poner en práctica en esa horrenda catástrofe mundial que hace diez años conmovió el planeta.

¡Qué triste contraste el ofrecido a la posteridad en nuestros tiempos! Marte, dueño del orbe, se encargó de interrumpir la marcha periódica del nuevo calendario deportivo universal que se inaugurara en Atenas el año 1896, y el año 1916 vióse huérfano de campeones olímpicos; pero pletórico de holocaustos raciales, bárbara y estérilmente ofrendados por las naciones combatientes al dios insaciable de la guerra. La última Olimpiada fué escarnecida y atropellada por los cuatro desbocados jinetes, y el huracán devastador llevó a los pueblos neutrales la triste nueva de que el pueblo germano fué excluido de la Olimpiada parisina.





Rodeado de las banderas de todos los países participantes en los Juegos deportivos de la Paz, Geo André, el atleta francés, prometió...

No, no se ha asimilado aún la Humanidad el alto valor moral de las olimpiadas griegas. Bien están esos desfiles brillantes; bien está esa vistosa tramoya, capaz de plasmar en el cerebro de los pueblos la imagen perfecta de la estatuaria griega, símbolo engendradora de fuerza motriz que dirija la voluntad del hombre por la senda de la regeneración física; pero bueno será vigilar minuciosamente los pasos de las nacientes colectividades atléticas, cuidando de que la gran finalidad de la educación física no sea falseada, evitando a todo trance que la gran obra de reconstitución racial se vea atacada por el virus corrosivo de fobias y filias que,

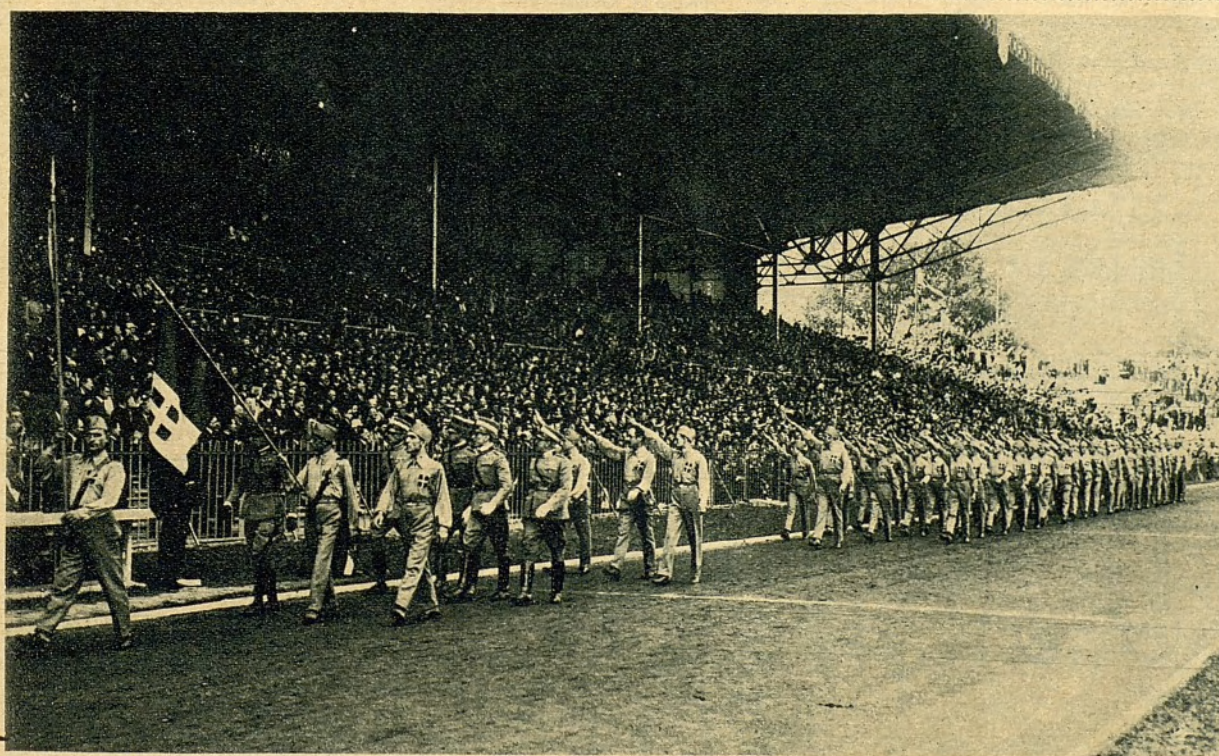
desgraciadamente, van tomando carta de naturaleza en el deporte.

Aprendamos de Grecia a hacer de las olimpiadas el primer acontecimiento universal de nuestros días; convirtamos estos juegos en verdaderas exposiciones de razas humanas, ferias muestrarios si se quiere, del nivel racial de todos los países del globo; tipos cumbres en todas las manifestaciones y órdenes de la vida, y no olvidemos que en Olimpia los concursos musicales alternaban con las luchas, la elocuencia con la carrera; que la ciencia y el arte tuvieron también su puesto de honor en la palestra, y que no todos los laureles se otorgaban al músculo.

Pensemos con fe en la internacional olímpica; pero fundamos las bases del templo en el culto al intelecto y en la devoción a la fuerza; hermanemos estas dos supremas finalidades, fundiéndolas en el crisol del amor a lo bello, que es compañero de lo bueno, y no se olvide que la educación es factor moral indispensable en las contiendas deportivas. Cultura y deportes debe ser el lema de las generaciones futuras. Sólo así podrá evitarse para siempre aquella bochornosa eliminación que presenciábamos en Colombia, que pone rubor en el rostro de los buenos deportistas, y se harán más firmes los pasos que se den en pos del armisticio eterno entre los pueblos de la Tierra.

B. ALUMBREROS

FOTS. P. G.



La «squadra» deportiva italiana, en formación correcta durante el desfile inolvidable, extendidos los brazos, saludó unánime al modo del Fascio...



# EL DEPORTE EN BROMA

## UNA FAENA DESASTROSA

CUANDO la familia Gómez del Uñate se vió en posesión de su magnífico coche 3-4 y medio, comprendió que ya podía hacerles muecas á todos los maquinistas de España. Eso de los viajes en ferrocarril había acabado definitivamente para ella y las Compañías podían ir haciendo leña con los más ó menos lujosos coches.

—El verdadero placer de viajar está ahí.

—¿Dónde?

—En el *auto*, mujer. No hay que esperar hora fija ni aguantar compañeros de viaje, ni detenerse donde los otros quieren, ni sufrir las molestias del revisor. En el *auto*, el viajero es tan libre como el pájaro. Es decir, más aún, porque no tiene que temer al cazador.

—¡Viva el *auto*!

—¡Viva y viva con su gasolina y todo!

Agarrados á esta idea como si fuese un pasamano, los de Gómez del Uñate organizaron en seguida un viaje. ¡Y qué viaje! A San Sebastián nada menos.

Los preparativos fueron cuidadosamente estudiados, pues se trataba de que no faltase nada en el camino y que todo resultara de una comodidad sibarítica. El padre hasta se llevó las zapatillas y una lista de los deudores que tenía para ir leyendo y saboreándola todo el trayecto; la madre, tenacillas para rizarse la peluca y un gran bote de bicarbonato, pues tan pronto era salir de su casa y mudar de aguas como ponerse hacia el estómago una especie de bola que subía y bajaba cual si fuese un ascensor y á la que había que expulsar, á mano airada á fuerza de bicarbonato... y colocándose á distancia de la respetable señora; las niñas, espejos, útiles de toilette y cartas apasionadas de sus respectivos novios, y hasta el *chauffeur* se llevó un *Manual del perfecto mecánico* para ir leyendo al tiempo que conducía, ya que en su vida las había visto más gordas, puesto que su verdadero oficio era el de carbonero. El viaje, pues, iba á ser de una comodidad atufante.

Hechas las consiguientes y vanidosas despedidas, la familia subióse al automóvil, y entre la expectación de los vecinos que se hallaban en los balcones partió hacia la bella Easo. Ahora que el primer alto tuvieron que hacerle un poquito más acá, hacia la Bombilla ó cosa así, al sentir un estallido que les produjo extraordinaria alarma.

—Nos han disparado un tiro—dijo Gómez del Uñate tratando de refugiarse debajo del asiento, por si se repetía el atentado.

—¡Dios mío! ¿Quién nos quiere tan mal?

Las niñas dedicaban sus últimos pensamientos á sus amores muertos vilmente, cuando apareció en la portezuela el carbonero metido á *chauffeur* anunciando que había estallado un neumático.

—¡Ah! ¿No ha sido más que eso?

—Nada más.

Las caras inundáronse de júbilo y la tranquilidad volvió á la excursionista familia aquella. Un pinchazo. Vamos; si la cosa no valía la pena ni hablar de ella. Echaron pie á tierra y sentados en la cuneta del camino esperaron á que el carbonero reparase la avería. ¿Repararla? El pobre se veía negro para hacerlo, como en la época en que repartía cok y encina. Salió airoso del compromiso y el viaje continuó con gran contento de todos, hasta que unos cuantos kilómetros más allá ¡pum! otro estallido.

—Esto es un fastidio—dijo el propietario de aquel poderoso 3-4 y medio caballos—. Cuando vuelva á Madrid he de quejarme al que me ha vendido las cubiertas, por habérmelas dado solamente llenas de aire.

—A este paso vamos á llegar en invierno.

—No tengo la culpa, sino el fabricante de las cubiertas, que nos ha engañado.

Aquella avería ya no pudo ser tan fácilmente reparada por haberse echado la noche encima y asegurar el *chauffeur* que él, sin luz, no veía nada. Esto, que parecía una perogrullada, convenció á todos, quienes no tuvieron otro remedio que volver á sentarse en la cuneta de la carretera y esperar á que se hiciera de día para reanudar el viaje.

No hemos de seguir á los Gómez del Uñate en su deliciosa expedición, ni hemos de detallar el número de veces que tuvieron que hacer alto y utilizar su constante refugio de la cuneta. Consignaremos, tan sólo, que diez días después de haber salido de su domicilio se hallaban ya muy cerca de Avila, renegando del automóvil, de los neumáticos y del mecánico, por lo que decidieron continuar el viaje en tren, aunque tuvieran que sufrir los inconvenientes de éste, y que fueron señalados cuando proclamaban las excelencias del *auto*.

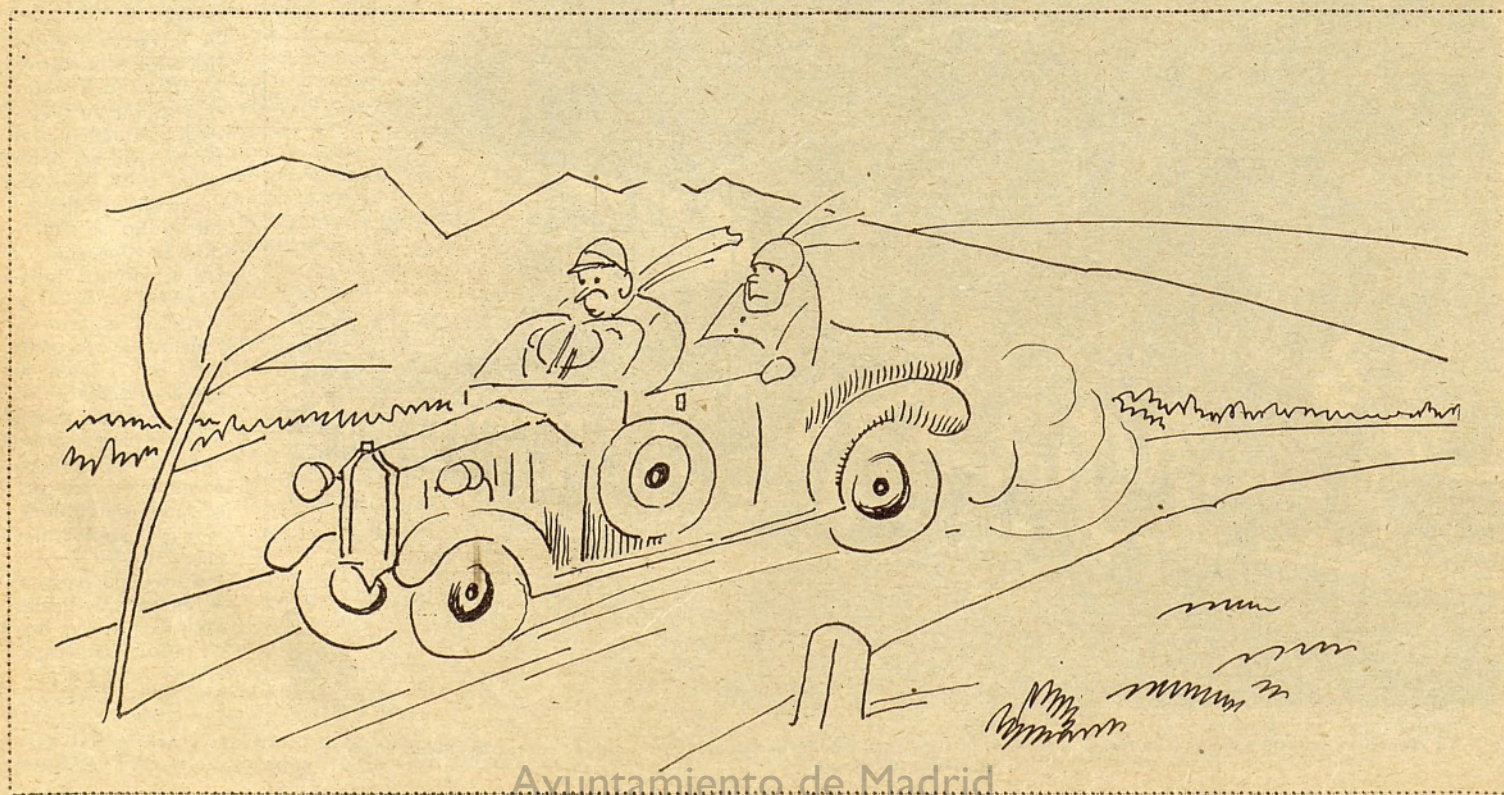
Cuando llegaron á San Sebastián, los amigos, que estaban enterados de la excursión automovilista, se apresuraron á pedir detalles.

—Fatal, doce pinchazos.

—¿Doce? Qué barbaridad. Por menos hemos dado la bronca á algunos toreros en la Plaza.

—DIBUJO DE SANCHÁ

PEPE DE-PORTES



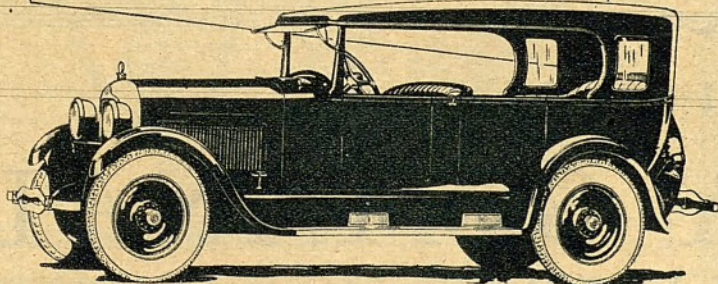
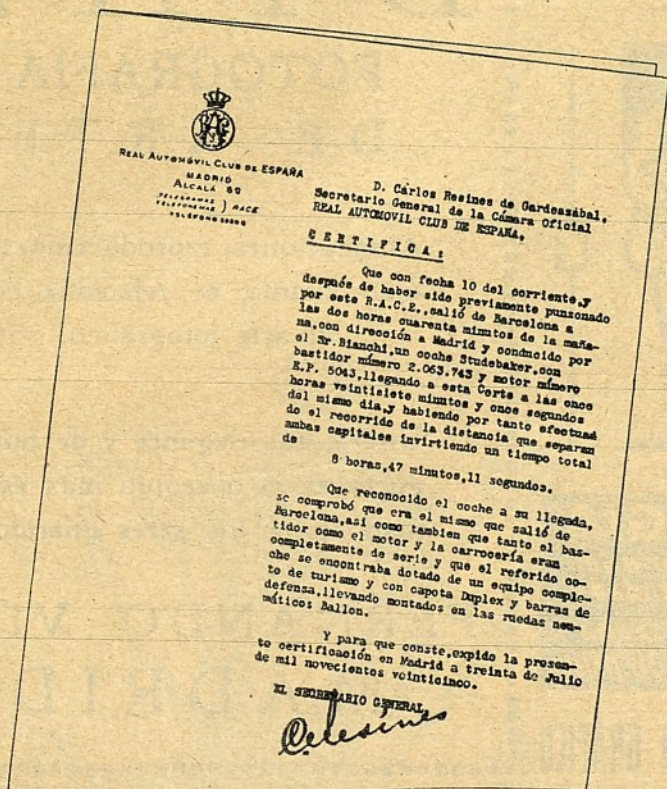




# STUDEBAKER

## LA PRUEBA OFICIAL DEL RECORD BARCELONA-MADRID

batido en 10 de julio de 1925 en  
**8 HORAS, 47 MINUTOS,  
11 SEGUNDOS**



Coche vencedor: STUDEBAKER BIG-SIX, modelo 1925, ESTRIC-  
TAMENTE DE SERIE, con CARROCERÍA DUPLEX, NEUMÁTICOS  
BALLOON, GUARDABARROS, BARRAS DE DEFENSA, FAROS y  
DEMÁS ACCESORIOS que marcan nuestros catálogos.

Motor alimentado con gasolina  
y lubricado con aceite "SUPEROIL" "SHELL"

Bujías de ignición marca "A. C. OLEO"

Neumáticos balloon Firestone

La Agencia General Española del STUDEBAKER afirma que todo el  
mundo puede obtener un exacto duplicado del coche vencedor, en  
cualquiera de las subagencias que tiene establecidas en nuestro país.

## STUDEBAKER

Representación general para España: STEVENSON, ROMAGOSA Y COMPAÑÍA  
Valencia, 295. - BARCELONA

Agencia Región Centro: J. A. DE LANDALUCE  
Marqués del Riscal, 7. - MADRID



Ayuntamiento de Madrid

## ESCOPETAS FINAS DE PRECISIÓN Y CAZA PARA TIRO DE PICHÓN

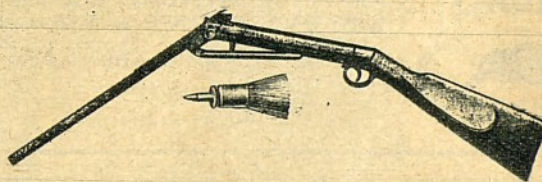


## E I B A R

## Víctor Sarasqueta

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

RECOMENDAMOS a 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)



## ROLDAN

Camisería Encajes  
Ropa blanca  
Equipos para novias  
Bordados  
Canastillas

FUENCARRAL, 85

Teléfono 14-20 M.

MADRID

## ALFONSO

FOTÓGRAFO

FUENCARRAL, 6  
MADRID



LA TRIUNFANTE MARCA  
**STUDEBAKER**

BRILLA EN EL AUTOMOVILISMO MODERNO.  
COMO ASTRO DE PRIMERA MAGNITUD

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



**SE VENDEN**

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

LE AGRADARÁ LEER LOS VIERNES

**NUEVO MUNDO**  
50 CÉNTIMOS

**PARA ADELGAZAR**  
EL MEJOR REMEDIO  
**DELGADOSE**  
**PESQUI**

No perjudica a la salud. Sin yodo, ni derivados del yodo, ni thyroïdina.  
Composición nueva, desaparición de la gordura superflua.  
Venta en todas las farmacias, al precio de 8 pesetas frasco, y en el Laboratorio «PESQUI», Por correo, 8,50. Alameda, 17, San Sebastián (Guipúzcoa, España)

**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.

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

Lea el MUNDO GRÁFICO

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

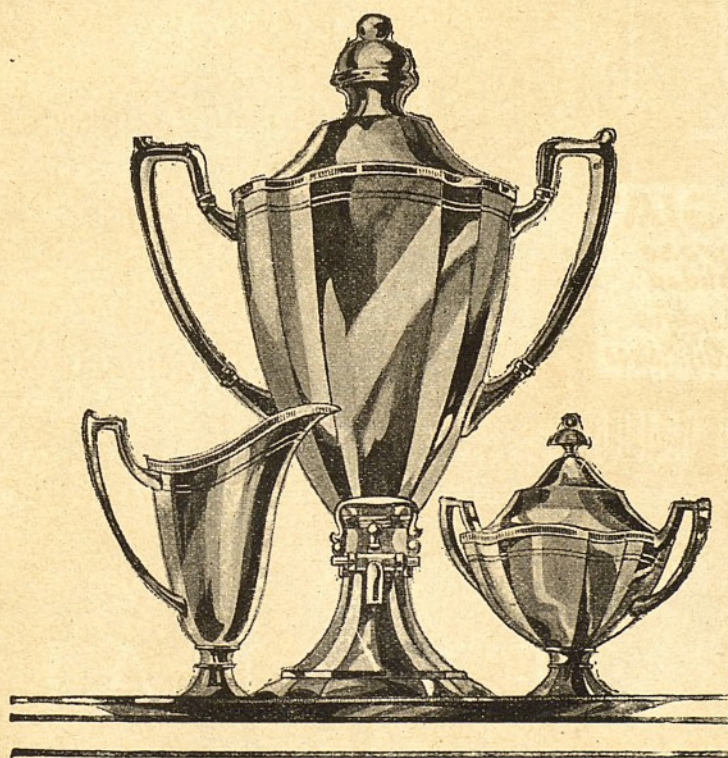
**L A S D O S C A J A S**  
DE  
**LEOPOLDO ALAS "CLARÍN"**

Ayuntamiento de Madrid



# Argentea

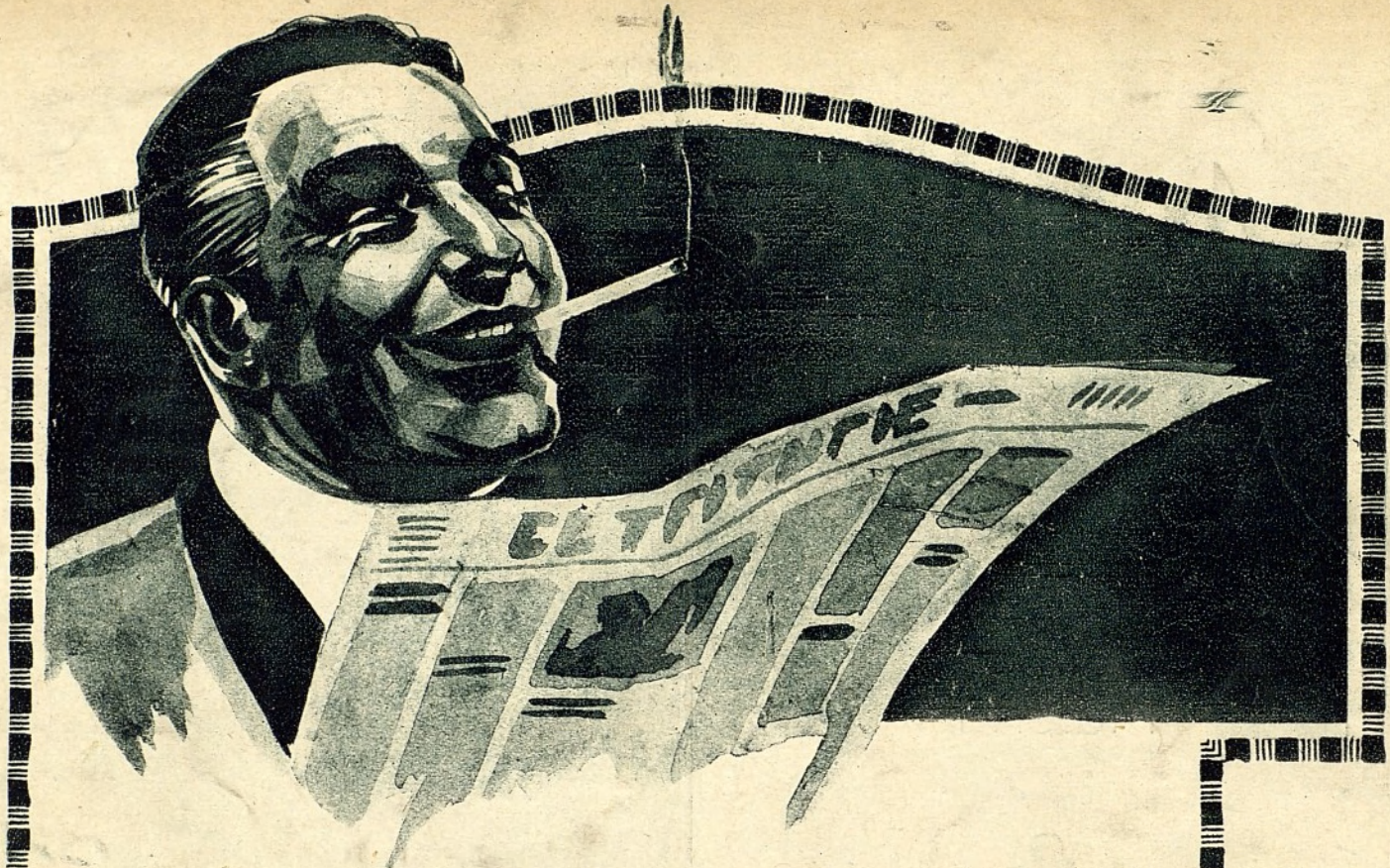
Orfebrería  
Platería



Objetos  
de arte  
finamente  
cincelados







HELIOS

# My Dear

## Exquisitos cigarrillos

ANUNCIOS PUBLICITARIOS

Ayuntamiento de Madrid