

# Aire Libre

REVISTA SEMANAL DEPORTIVA

AÑO II

30 Septiembre 1924

NÚM. 42

FUÉ SIEMPRE EL JUSTO MEDIO EL QUE EQUILIBRÓ,  
SANEANDO EL CUERPO AL VIGORIZAR EL ESPÍRITU



Reconozcamos la falta de justo medio en la actividad deportiva: luz y agua son dos elementos indispensables de la ponderación fisiológica en todas las edades

**M**IENTRAS la actividad no merme energías que anulen la eficacia del ejercicio, bien puede estimularse el organismo con deportes que sean eje de la plenitud de vida. Pero entregarse á esfuerzos inmoderados, sin tasa ni freno, es contraproducente.

Fué siempre el justo medio el que equilibró, saneando el cuerpo al vigorizar el espíritu; pero jamás la violencia salpicando estigmas, tortura de la salud espoleada por estímulos en desenfreno.

La justeza en la moderación dió gladiadores en la antigüedad, y Grecia y Roma, por ella, vieron en sus fiestas esculturas vivientes de la raza humana que á la destreza ajustaron la fuerza, de que tan pródigamente se ufanaban, y á través de las centurias se inmortalizó. Es, pues, motivo de escrupuloso cuidado vigilar debidamente lo que en su natural alcance produce bienestar, y prodigado con abuso es pernicioso.

La moda, que, arbitraria, regula costumbres y usos, lleva en los tiempos presentes á producir, con lamentable frecuencia, fatigas que desconciertan la fisiología del cuerpo al atentar á la higiene, que inició el esfuerzo para todo lo contrario. Exacerbase el desgaste nervioso á veces hasta lo inconcebible, mientras el organismo se debate en pleno despilfarro de energías.

Por este motivo sería de desear que todas las agrupaciones deportivas contasen en su seno con técnicos que, previo el discreto reconocimiento, señalaran la iniciación y difusión de todo ejercicio, marcando en cada caso el límite que redime de alteraciones, tales como algunas del aparato circulatorio, atajables y transitorias las más de las veces, sometidas á una prudente vigilancia.

Agréguese el quebranto que la función digestiva puede soportar y el desarrollo de toxinas musculares que precisan cuando el exceso de trabajo las produce, tiempo para su eliminación neutralizadora.

Tampoco es despreciable la edad como factor á computar: los límites que imponen la infancia, como período de formación, la juventud de consolidación, la madurez de sostenimiento y la vejez como economizadora

de los restos de vigor salvados en las revueltas de la lucha desatada de la vida.

Y aun dentro de la misma edad, la constitución, el temperamento, la idiosincrasia, susceptibilidad morbosa, medios y género de vida, son elementos muy atendibles, en bien del individuo y de la raza, á cuyo mejoramiento propenden los deportes y, dentro de ellos, la oportunidad de cada uno, según el clima ó la estación.

Caprichos, hijos de la impresionabilidad ó de estímulos del medio ambiente social, lanzan á los más por caminos que al cabo del tiempo se cambian por otros, olvidándose de la capacidad individual y de los estragos que el desorden ocasionó en la etapa pasada y de la incapacidad en que nos colocó para el gesto triunfante de última hora.

Y esto es dar saltos en el vacío, sin reparar en el daño ocasionado.

Si esto se os antoja parcialidad fomentadora de gabelas, forzaréis con apariencias, hijas del recelo, realidades que debéis siempre tener en cuenta para bien vuestro.

Que todo en la vida está sometido á regulación: desde la actividad ciudadana dentro del régimen social hasta las minucias íntimas de orden y arreglo casero cotidiano.

La brillante pluma de Juarros, en números pasados, abona mi aserto al comentar el cuadro clásico de León Dupont, señalando las edades hábiles para la práctica de determinados deportes sin peligro de la salud, dividiéndolas en tres fases: *Educativa*, de formación; *Utilitaria*, de aplicación social, y *Deportiva*, de aplicación especial, que llevan en pos de la destreza, utilidad y normal desarrollo, desde las *girls guides* y los *boys-scouts*, disputándose el culto á la montaña, hasta los grandes campeones pugilistas luchando por las fuertes sumas de los premios codiciados.

Reconozcamos la falta de justo medio en la actividad de los deportes como rémora para el logro de los ideales que persiguen.

DOCTOR CARLOS MUÑOZ DEL PORTILLO



## EN TORNO AL DEPORTE

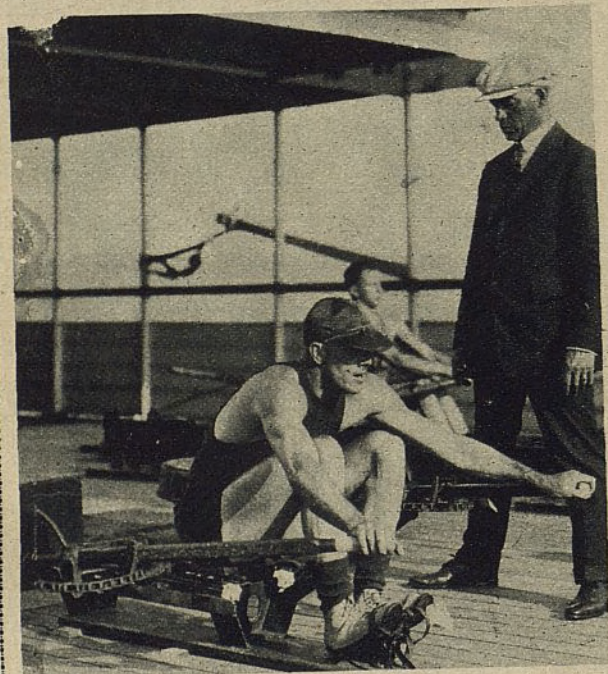
## EL ENTRENA- MIENTO Y SUS DIRECTORES



Alumnos de la Universidad de Harvard, practicando un duro entrenamiento en su campo de deportes

A principios de temporada, es el tema principal de las conversaciones en las peñas deportivas quiénes van a ser los encargados de entrenar a los principales equipos y cuáles van a ser sus métodos.

En cuestión de entrenadores, los que hasta ahora privan son los ingleses, y es un timbre de distinción para un club el tener uno de esos señores canosos, correctos en el vestir y en el hablar, y de innegable autoridad para los muchachos ansiosos de rendir su máximo esfuerzo en aras de su club.



El campeón John B. Kelly, entrenándose a bordo de un barco durante una travesía

Nadie duda que el entrenamiento es no sólo necesario, sino indispensable para que un campeón de primera clase se mantenga en su categoría. Pero tampoco desconoce nadie cuán penoso es el entrenamiento serio y metódico.

A él se oponen las horas de oficina ó de labor de los jugadores, y precisamente las horas más propicias para someterse á la labor deportiva son las ocupadas por la tarea particular del muchacho.

Quizá sea por eso por lo que los americanos del Norte han conseguido lograr una supremacía en la mayoría de los deportes.

En la vida del muchacho americano, el ejercicio físico, la práctica de algún juego atlético tiene una importancia fundamental; no es ya una diversión, es una necesidad, como el comer, como el dormir; y en las oficinas y en los talleres lo saben, y todos tienen sus horas libres dedicadas á ese objeto. A veces el jefe y el empleado fraternizan en el estadio. Allí son dos atletas que cuidan de su cuerpo, para que al día siguiente el intelecto esté libre y la labor profesional sea más sólida y fecunda.

Una de nuestras fotografías da idea de una sesión de entrenamiento en la Universidad de Harvard; en ella se advierte la disciplina perfecta de esos muchachos, que ejecutan las más monótonas flexiones, los más fatigosos ejercicios, sabiendo el bien físico que les han de reportar.

En otra, el campeón John B. Kelly entrenándose á bordo de un barco.

La tercera es Mac-Pherson, el hombre que llevó á la victoria al auténtico primer equipo del New-Castle, ese hombre de mirada serena dedicado por entero en difundir su técnica y su experiencia entre los jóvenes deportistas de su club, y que á su paso por Madrid hizo elogios de la magnífica primera materia que advertía en los jugadores españoles.

Dobleguemos nuestras voluntades ante un técnico sereno, y nos colocaremos á la cabeza del mundo deportivo.

RAGDE

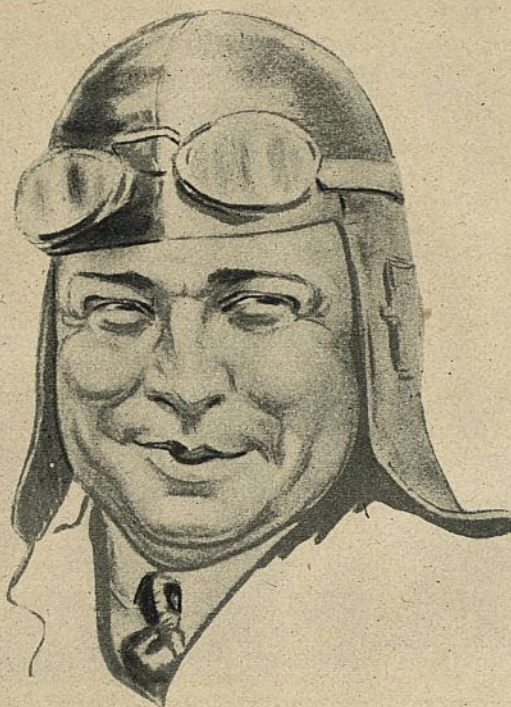


Mac-Pherson, el decano de los entrenadores ingleses, al servicio del New-Castle-United



## LOS «ASES» DE LA AVIACIÓN MUNDIAL

### UNA ENTREVISTA CON SADI LECOINTE, EL HOMBRE MÁS RÁPIDO DEL MUNDO



Sadi Lecoite, el nauta famoso, «as» de Francia

## EL PILOTO DE LOS DIECIOCHO «RECORDS»

...NO PUDE HACER MÁS QUE 375 KILÓMETROS POR HORA, AUNQUE DURANTE LOS ENSAYOS ALCANCÉ 400...

**S**ADI Lecoite: he aquí actualmente la primera figura de la aviación mundial. De origen modestísimo, ha conquistado su prodigioso renombre gracias al valor, á la audacia y al trabajo...

... Un hombre que en cinco años ha establecido y ha sido detentor de ¡¡18 records mundiales!!; que en el frente fué un as de ases, ganando un sinnúmero de condecoraciones que tiene la elegancia de no exhibir... Un hombre que, derrochando sangre fría y pericia, se lanza en el espacio á 400 kilómetros por hora, ó, renovando la proeza de un Icaro legendario, sube, sube y alcanza á los 11.000 metros de altura las regiones etéreas, adonde jamás el ingenio humano creyó posible llegar...

Painlevé—el sabio y el político que, al conceder en 1908 los primeros créditos para la aviación francesa, fué el primer teórico precursor del desarrollo actual de la navegación aérea—ha hecho una frase á propósito del gran piloto, que le retrata magistralmente...

«El ensamblaje inerte—dijo—de madera, tela y metales concebido como primer avión, no hubiera jamás abandonado el suelo, si el hombre no le hubiera añadido su espíritu de audacia y de valor, de temeridad y de sacrificio. Sadi Lecoite reúne todas esas cualidades, todas esas virtudes...»

—A los trece años—me dice Sadi Lecoite—trabajaba ya como aprendiz en una gran industria metalúrgica. Mi gran afición á la mecánica me llevó á la aviación, y así, á los diez y ocho años, en 1912, obtenía el *brevet* de piloto...

—Entonces—le pido—, cuando estalló la guerra era usted ya un veterano... ¿Cuántas victorias logró usted en combates aéreos?

Y Sadi Lecoite—aquél Sadi Lecoite que al finir la tragedia mundial ostentaba en su uniforme la Legión de Honor, la Cruz de Guerra y la Medalla Militar—tiene un gesto que nos desconcierta...

—Hablemos de la paz—responde—. Aquello ya pasó y está lejos, por fortuna...

—Bien—observo sonriendo—; seamos, pues, pacifistas; seamos deportivos. ¿Cuántos y cuáles son los *records* que detenta usted actualmente?

—Cinco: tres mundiales y dos nacionales. El 30 de Octubre de 1923, en Issy-les-Moulineaux, establecí el *record* mundial de altura en 11.145 metros; en 11 de Marzo del presente año, en Meulan, fijé el de altura sobre hidroavión en 8.980 metros; finalmente, el 23 del pasado mes de Junio, en Istres, me atribuí el de velocidad sobre 500 kilómetros, alcanzando 306 por hora, batiendo el *record* anterior del americano Alex Pearson, establecido en 290 kilómetros. He aquí, pues, detallados mis tres *records* del mundo actuales.

Los dos *records* de Francia que poseo—prosigue Sadi Lecoite—son el de velocidad sobre 100 kilómetros, establecido en 325 por hora, y el de un kilómetro sobre base rectilínea (prueba equivalente al kilómetro lanzado en automovilismo), en el que no pude hacer más que 375 kiló-

metros por hora, á pesar de que en los ensayos alcancé fácilmente los 400... Fracase en mi propósito de traer á Francia este *record* mundial, detentado hoy por el americano Williams en 429 kilómetros por hora. Mas cúlpese de ello al tiempo ó á la atmósfera, que tienen á menudo bromas pesadas, ya que mi aparato y mi motor sobre todo, marcharon maravillosamente...

—¿Cuál es su motor preferido?

—Como español, va á satisfacerle mi respuesta: el «Hispano-Suiza». Tengo en él una confianza sin límites. Marcos Birkigt, el gran ingeniero de mi marca favorita, ha construido ahora dos nuevos tipos realmente maravillosos; ambos de 450 HP., 12 cilindros de 140 X 150 m.: uno dispuesto en V por dos grupos de seis cilindros, y el otro en W por tres grupos de cuatro cilindros calados á 60 grados...

—En estos últimos tiempos, las pruebas de aviación se multiplican en intensidad. ¿A qué lo atribuye usted?

—Al sinnúmero de enseñanzas—responde Sadi Lecoite—que obtienen en ellas las casas constructoras. Muchos censuran con dureza esas frecuentes tentativas de *records*, llegando incluso á tacharlas de costosas é inútiles. Quienes hablan así son los ignorantes. Es precisamente en las grandes pruebas, duras y difíciles, donde los constructores estudian ó hallan la solución de los problemas más serios de la aviación, tales como mejoras en las líneas del aparato, estabilidad del mismo en las grandes velocidades, empleo de materiales apropiados, supresión de toda clase de resistencias pasivas, simplificación de los mecanismos, carburación, recalentamientos, circulación de la esencia, del agua ó del aceite, etc., etc.

Anualmente—continúa Sadi—se disputan en Francia, además de la «Military Zenith» y la «Copa Lamblin», reservadas al ejército, las pruebas Michelin, A. C. F. y Beaumont; esta última creada en substitución de los célebres «Gordon-Bennet» y «Deutsch de la Meurthe», definitivamente adjudicadas y, por consiguiente, terminadas. Hay, además, los Concursos de aviones comerciales y de turismo, la Vuelta á Francia de *avionnettes* y otras pruebas de menor importancia, tales como *raids* sencillos de regularidad ó de consumo...

Hay una pausa larga y silenciosa. Al fin pregunto:

—¿Sus proyectos actuales?...

—Nada fijo por el momento—contesta—. He cursado mi inscripción como participante al «Pulitzer Trophy», una gran prueba de velocidad que se organiza oficialmente en los Estados Unidos.

—¿Y no acaricia usted la idea de añadir algún nuevo *record* á su lista con la participación en la misma?

Sadi Lecoite duda un instante. Luego sonríe y dice con calma:

—¡Quién sabe!... Si en el transcurso de la prueba se terciara la ocasión, no dejaré de aprovecharla...

J. ROSELL

Paris, Septiembre 1924

Ayuntamiento de Madrid





Una vista parcial de los hangares del aeropuerto francés de Le Bourget

## EL AERÓDROMO DE LE BOURGET

**N**INGUNA nación como Francia ha comprendido y sacado más provechosas enseñanzas de aquel cuento de los que tiraban piedras á la luna.

Os es conocido. Era un pueblecito donde los mozos, en las noches de luna, se dedicaban á tirar piedras al satélite. Un forastero que llegó, al ver tan extravagante ejercicio, comunicó al alcalde su asombro, diciéndole:

—¡Pero estos muchachos están locos!

—¡Sí, sí, locos!—contestó la autoridad municipal—. Claro es que nunca llegan á dar á la luna; pero á ver quién tira piedras mejor que ellos.

Nuestra vecina República se convenció desde el primer momento que en Aviación había que tirar piedras á la luna para llegar á ser los primeros en las pedreas, y el resultado ya se está viendo: sus pilotos cada día nos asombran con una nueva y admirable proeza, y su flota, como su industria aérea, es la primera del mundo.

Repasad su historia aeronáutica y veréis cómo intentando lo absurdo va consiguiendo no sólo realizarlo, sino convertirlo en vulgar y ordinario. Y éramos muchos—todos los que vivimos en ambiente de Ae-

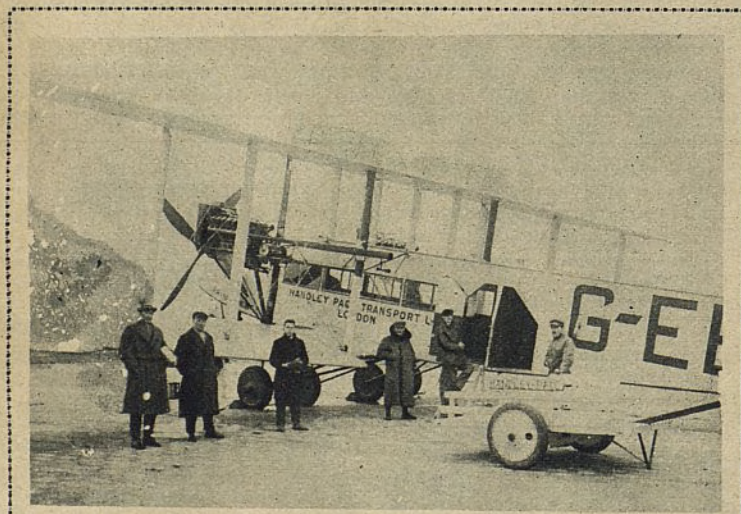
rodromo—los que estábamos en el secreto de que cada nueva empresa que acometía era una locura; pero guardábamos discretamente el secreto y las locuras se iban realizando.

Las líneas aéreas, esas líneas aéreas que desde un principio se anunciaron como si se tratase del sencillo ferrocarril de Madrid á Navalcarnero y Villa del Prado, estampando en sus carteles el lema «Rapidez, Seguridad, Economía», del que los iniciados nos sonreíamos á hurtadillas, se han convertido en una realidad que hace ya honor al lema.

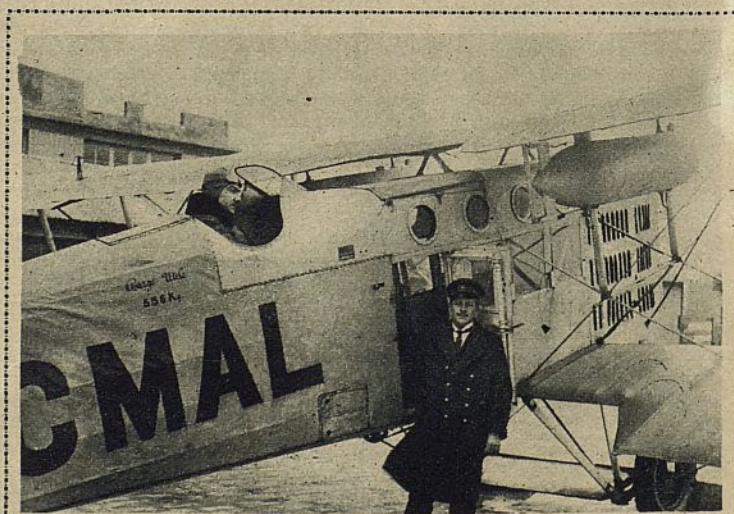
El milagro se ha hecho. El aeropuerto de Le Bourget es hoy como una estación de I. C. ó un puerto marítimo.

Los viajeros consultan las Guías aéreas, toman su pasaje en las *Centrales* de París, un *auto* les conduce al aeropuerto donde los aparatos están dispuestos para salir; embarcan su equipaje, ocupan su asiento y el avión los conduce en pocas horas al punto donde se dirigen.

Y llegan, es indudable que llegan, porque las Estadísticas son cada vez más optimistas, como puede verse por una que copiamos de *L'Aéro-phile* relativa al movimiento del aeropuerto de Le Bourget en el mes de Mayo del año actual.

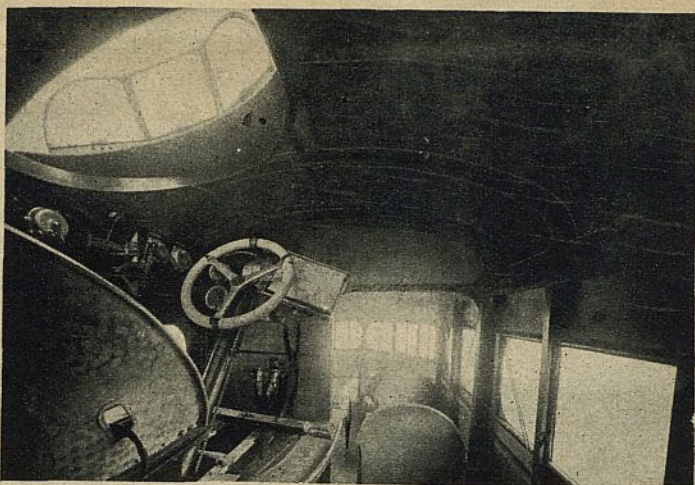


Los pasajeros de uno de los aviones que hacen el servicio París-Londres, preparándose para entrar en la barquilla



Momento de dar la salida á un avión de mercancías, cuyo piloto, en su puesto, da las últimas órdenes para emprender el vuelo





Interior de la cabina de pasajeros de un Goliath, y lugar del piloto á la izquierda del grabado



Salón de pasajeros del Goliath que hace el servicio diario entre las capitales de Francia é Inglaterra

## TRÁFICO DE LAS COMPAÑÍAS FRANCESAS

AER-UNION PARÍS-LONDRES

Etapas realizadas:

Completas	Incompletas	Ktros. recorridos	Pasajeros	Mercancías, kgrs.
140	3	51.648	503	59.682

FRANCO-RUMANA

PARÍS-CONSTANTINOPLA Y PRAGA-VARSOVIA

Etapas realizadas:

Completas	Incompletas	Ktros. recorridos	Pasajeros	Mercancías, kgrs.
386	8	156.656	237	46.186

IMPERIAL-AIRWAYS

PARÍS-LONDRES

Etapas completas ..... 63 | Incompletas..... »

K. L. M.

PARÍS-AMSTERDAM

Etapas realizadas:

Completas	Incompletas	Ktros. recorridos	Pasajeros	Mercancías, kgrs.
53	»	25.300	101	8.877

Para lograr estos halagüeños resultados, es preciso una perfecta organización que no olvide el más pequeño detalle de los infinitos que hay que tener en cuenta en los viajes aéreos, porque no basta que los motores

estén siempre en punto y cuidadosamente revisados, lo mismo que los órganos esenciales de los aviones, ni que éstos tengan, como ya se procura, todo el *confort* posible en espacio tan reducido, dotándoles de cómodos sillones, lujosas alfombras y hasta de W. C., donde suponemos que habrá un letrero diciendo: «Se ruega á los viajeros no hagan uso de este servicio durante los *loppings*.»

Es preciso, además, que los servicios auxiliares estén perfectamente atendidos, las oficinas, los talleres y sobre todo el meteorológico, que es en todos los viajes aéreos de absoluta, de imprescindible necesidad si no se quiere correr la aventura de salir á la buena de Dios y encontrarse en el camino con niebla ó lluvia, que obligue al piloto á tomar tierra en cualquier punto de la ruta, exponiéndole por lo menos á un capotaje de más ó menos graves consecuencias.

El servicio meteorológico es, en efecto, uno de los más cuidados en estas líneas, que disponen de abundantes estaciones radiotelegráficas en puntos del trayecto, pudiendo en todo momento conocerse en los aerodromos de salida el estado atmosférico de la ruta y comunicárselo á los aviones durante el vuelo, porque para ello van provistos de estación receptora y transmisora.

Claro es que todo esto no suprime por completo los fracasos que en el avión, como en el tren, como en los barcos, en los automóviles... y hasta en las carretas existirán siempre; pero es indudable que de día en día disminuye el número de accidentes, y ese terror pánico del público á volar va desapareciendo, entrando este medio de locomoción en la vida ordinaria de los pueblos civilizados.

¿Entiendes, español, lo que quiero decirte?

L. ALONSO



Un Goliath francés y un Handey inglés, dispuestos para partir, en el aeródromo de Le Bourget

FOTS. AGENCIA GRÁFICA





El equipo de los «All Blacks», baila su danza guerrera antes de dar principio al encuentro

## LOS «RUGBY-MEN» DE NUEVA ZELANDA EN INGLATERRA

El equipo representativo de Nueva Zelanda, que en 1905 realizó una excursión triunfal por Inglaterra, perdiendo solamente un solo partido de los innumerables que jugó, vuelve, claro está que con distintos elementos, á renovar sus triunfos. Las fotografías que damos en esta plana fueron tomadas en ocasión de su primer partido contra el condado de Nerón, á cuyo equipo derrotaron por 11 puntos á 0. Apesar de esta brillante victoria, no han demostrado en su debut la precisión y maestría de antaño.

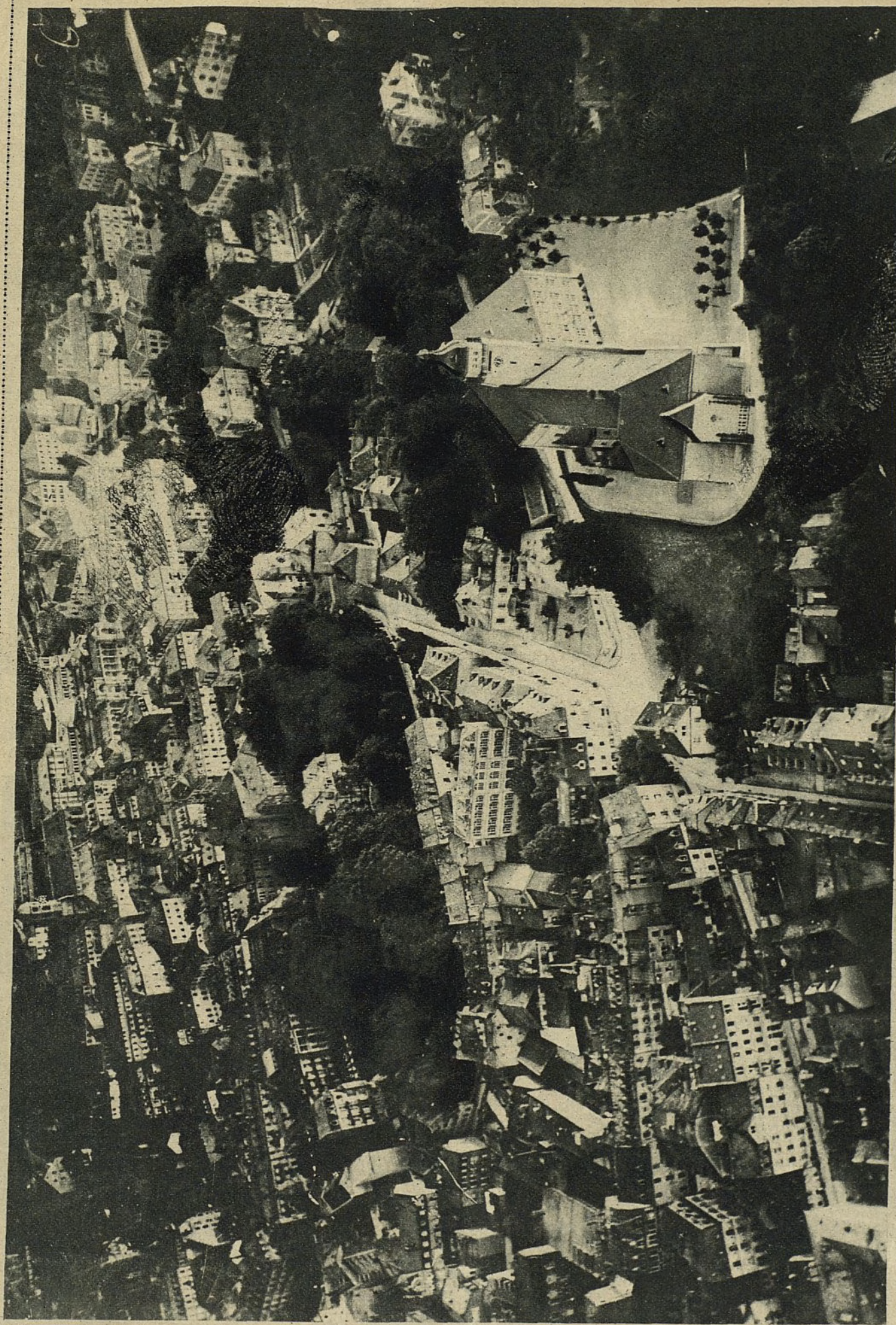
Recordemos que en su visita de 1905, el score de su «match» inaugural fué el de 55 puntos á cero. El «quince», por lo que han dejado vislumbrar hasta ahora, posee, más que habilidad y maestría, una rapidez prodigiosa y una fortaleza física extraordinaria en sus componentes.



Una ligera muestra del ardor con que los «rugby-men» luchan por la posesión del balón

Ayuntamiento de Madrid



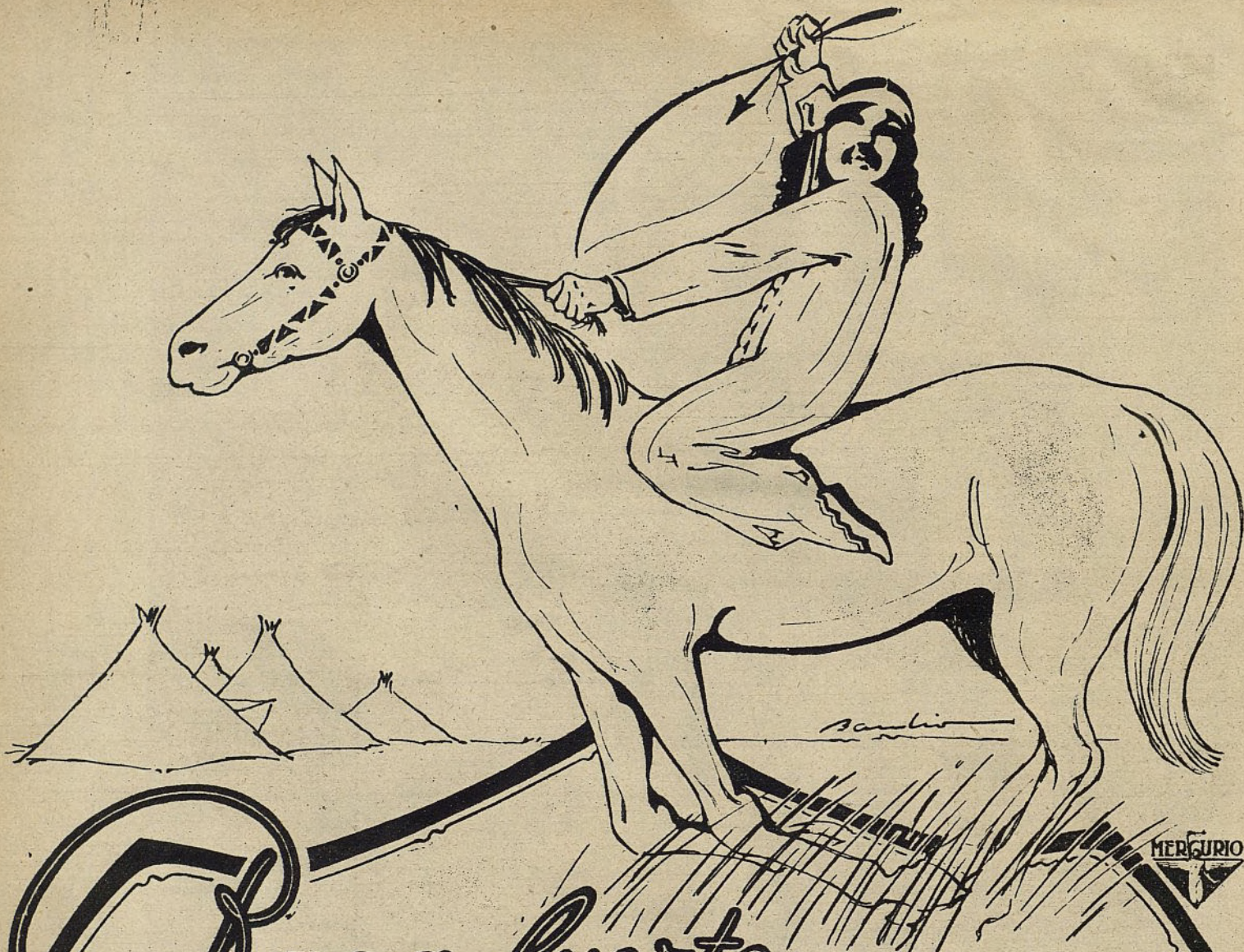


## LAS BELLAS CIUDADES DE GERMANIA DESDE EL AIRE

Nº son las urbes industriales las que ofrecen a la contemplación del hombre-pájaro perspectivas más gratas. Londres ó Nueva York impresionan por la extensión de su caserío; en tanto que en nuestra fotografía de Baden-Baden se admiran los grupos de edificaciones sombreados por los árboles frondosos de los parques milenarios, prolongación de esa Selva Negra que es orgullo de los germanos

FOT. VIDAL





MERCURIO

# Raza fuerte, vigorosa

la que se nutre bien.

Los niños americanos son alimentados con

# MAIZENA



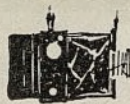
El producto de la naturaleza adaptado al estómago humano. Cría niños robustos y forma los atletas del porvenir.

MAIZENA conviene a estómagos delicados, convalecientes y ancianos. Se asimila en pocos minutos y tiene gran poder nutritivo. Doctores de todo el mundo la recomiendan como alimento de régimen.

Una cucharada de MAIZENA hace más alimenticios, asimilables y finos todos los guisos y sopas. Su aplicación en repostería es universal. Hace exquisitos flanes, natillas y toda clase de buenos postres.

Concesionario para España: FEDERICO BONET. — Apartado 501. — Madrid.





*Informaciones gráficas de  
Clive Libre*



LOS "ASES"  
DEL CICLO  
MUNDIAL

**E**l italiano, Gaetano Belloni es un corredor excepcional. Vencedor de numerosas pruebas de muy distinta envergadura, ostenta en la actualidad el título de Campeón del Mundo de las seis horas, marca que prueba bien su clase extraordinaria.

FOT. MOLINA





Momento de la salida de los corredores motoristas que participaron en el circuito donostiarra. En la fotografía puede verse el público en las tribunas presen-

ciando el paso de los corredores, y el cuadro de «affichage» para conocer los detalles de la prueba en todo momento, á la izquierda

LAS GRANDES  
PRUEBAS  
MOTORISTAS

COMO SE  
CORRIÓ  
EL GRAN  
PREMIO  
DE .....  
TOS»

Con uno de los mayores éxitos se celebraron las carreras de motocicletas, primera de las que para el segundo circuito automovilista de San Sebastián organizó el Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

De las 27 motos inscritas, se presentaron á la salida 19, número



Una bella perspectiva de uno de los trozos más pintorescos del circuito, al paso de un corredor, al que otro persigue á cien metros

EL II CIRCUITO  
MOTORISTA DE  
SAN SEBASTIÁN

..... E L .....  
BRILLANTE  
TRIUNFO DEL  
CORREDOR  
ZACARÍAS  
MATEOS

de máquinas que por sí mismo da importancia á la carrera.

A las diez en punto partió el coche piloto y quedó el circuito cerrado. A las diez y treinta, en punto, hora señalada, se dió la salida en grupo lanzado, de un efecto verdaderamente espléndido, y los corredores fueron ovaciona-



dos por el público, en realidad menos numeroso de lo que era de esperar, que acudió á la hora de la salida, aunque después fuera aumentando, á pesar del tiempo, verdaderamente norteño, desapacible y lluvioso.

La primera vuelta era esperada con verdadera ansiedad, pues el público está deseoso de saber, entre tantos *ases*, quién es el de más arrojo. Aparece el madrileño Zacarías Mateos, que ha cubierto los 18 kilómetros, que aproximadamente tiene el circuito, en 11 minutos y 10 segundos, á una velocidad media de más de 95 kilómetros por hora, sobre una *moto* Douglas de 500 c. c. decilindrada.

En la quinta vuelta aparecen por el siguiente orden: primero, Macaya, sobre una 1.000 c. c., seguido de Zacarías Mateos, sobre Douglas, de 500 c. c., que está causando verdadera admiración, y detrás Marc, sobre una 350, y Whaley, sobre Douglas también.

En la décima vuelta llega el primero Zacarías Mateos, que ha cubierto con su Douglas las diez vueltas en 2 h. 26 s., y detrás Marc, Whaley, Fuentes, Jolly, Arteche y Macaya. Este último nos dicen que ha sufrido una caída, y á poco tiene que retirarse. También nos comunican que han tenido accidentes Sagrario y Mateos. El primero se tiene que retirar herido en la rodilla, y Zacarías, sin embargo, sigue la carrera con el mismo entusiasmo.

En la vuelta décimaquinta, final para la categoría de  *motos* pequeñas, se clasifican Marc y Jolly (Alcyon) y Canto (Velocette), habiendo cubierto el primero las quince vueltas en 3 h. 4 m. 24 s.

La lucha continúa intensísima, sobre todo entre Zacarías Mateos y los ingleses Anstice y Whaley, todos ellos sobre Douglas de 500 c. c., sa-



S. A. R. el Príncipe de Asturias, durante las carreras de motociclistas, presenciando el paso de los corredores.

liendo por fin triunfante en la vuelta 20, final de la carrera para la segunda categoría, nuestro compatriota. Zacarías, que cubrió los 355 kilómetros en 4 h. 14 m. 33 segundos, á una velocidad media de 83.700 kilómetros por hora. Velocidad verdaderamente extraordinaria, sobre todo si se tiene en cuenta que la carretera estaba difícilísima por el continuo chaparrón que cayó desde las once de la mañana. Mateos, á su llegada á la meta, fué objeto de una enorme ovación, y tuvo el honor de ser llamado por S. A. R. el Príncipe de Asturias, que le felicitó cariñosamente.

La clasificación de esta categoría fué: 1.º, Zacarías Mateos (Douglas), 2.º, Anstice (Douglas), y 3.º, Whaley (Douglas), y luego Naure y Santos con la misma máquina. La prueba de motos ha sido definiti-

va para este equipo, pues ha llegado completo á la meta. También corresponde á una Douglas, montada por Whaley, la vuelta más rápida que cubrió á una media de 96,600 á la hora.

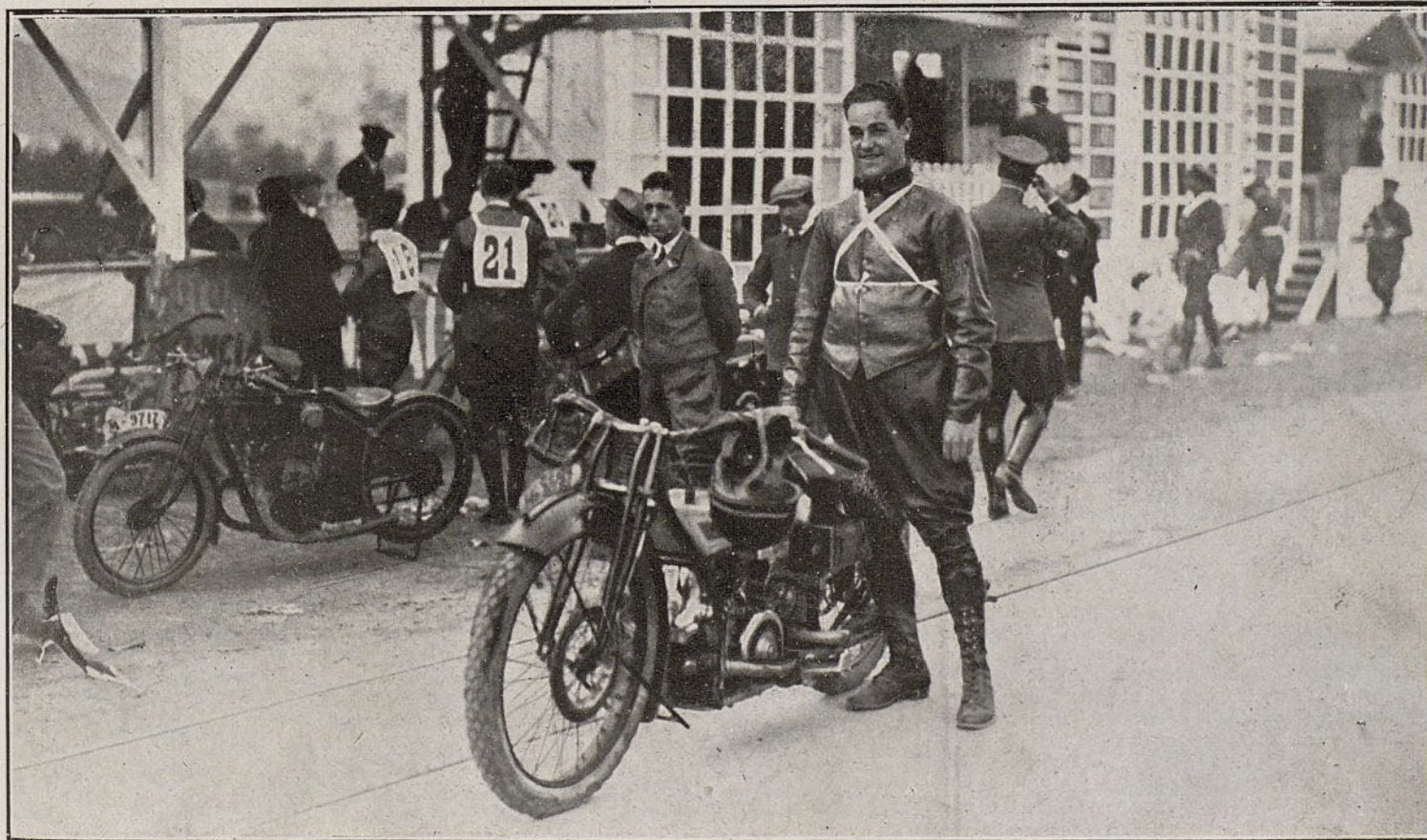
Pasada la veinte vuelta, quedan en liza dos 1000 c. c., montadas por Fuentes y Arteche, logrando el triunfo de su categoría Fuentes, que cubrió las 25 vueltas (443.750 kilómetros) en 5 h. 53 m. 35 s.

La carrera de motos fué, en suma, un triunfo definitivo para las máquinas de pequeña cilindrada que han batido en toda la línea á las grandes.

La organización, verdaderamente insuperable. En todo momento se pudo seguir desde las tribunas el curso de la carrera, hasta en sus menores detalles, lo cual constituye un verdadero éxito para el Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

ANTONIO GAY

## EL TRIUNFO DE LAS MOTOS «DOUGLAS» EN EL II CIRCUITO DE SAN SEBASTIÁN



Zacarías Mateos, con su motocicleta «Douglas», de 500 c. c. de cilindrada, gana el primer premio en las carreras de motocicletas de San Sebastián. Con este motivo, los representantes de la marca «Douglas», Sres. Sánchez Quiñones, están recibiendo infinidad de felicitaciones, pues lograron el triunfo con las cinco «motos» que presentaron. Mateos cubrió los 355 kilómetros en 4 horas, 14 minutos, 33 segundos, á una velocidad media de 83,700 kilómetros por hora. FOTS. PHOTO-CARTE



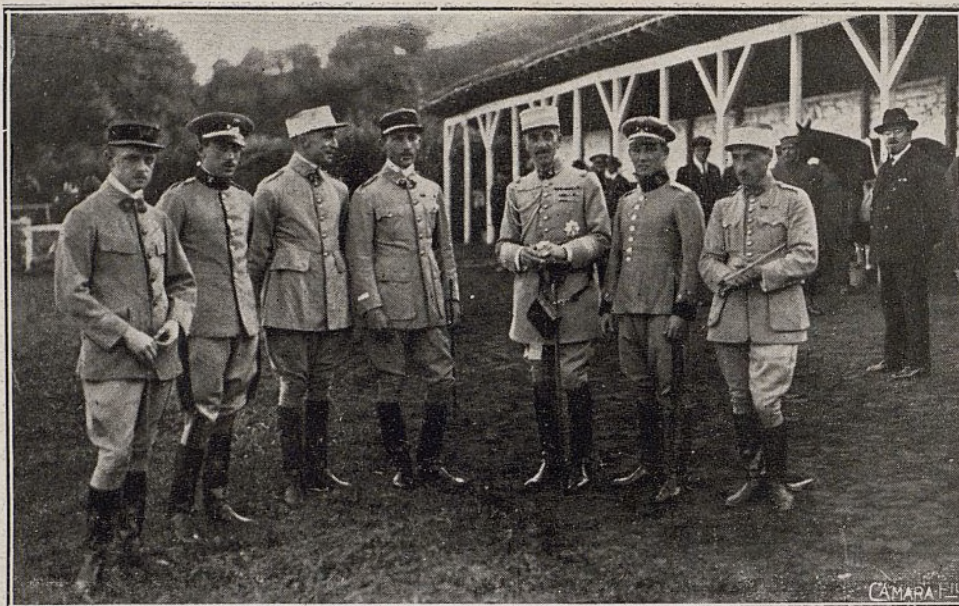
# H I P I S M O

## LA CARRERA DE VALLAS MILITAR INTERNACIONAL DE SAN SEBASTIÁN

Con una tarde preciosa, de una temperatura ideal, y una asistencia tan numerosa como escogida, se celebró la Gran Carrera de Vallas Militar Internacional, final de temporada y última reunión del Meeting de Lasarte.

Asistieron Sus Majestades las Reinas y su séquito.

Los concurrentes á la gran prueba no fueron numerosos, pues solo se presentaron cuatro caballos franceses, que montaron los tenientes Bidault, de Pibrach, Aublet y Durand; en el campo español, solo dos: el capitán señor Ocaña y el te-



Grupo de oficiales franceses y españoles que tomaron parte en la Carrera Militar Internacional de Vallas



En la primera vuelta, al pasar por delante de las tribunas, «Beau» (capitán Ocaña), delante de «Hellespont» (teniente de la Vega) y «Le Goliath» (teniente Durand)

niente Marqués de la Vega de Boecilla. Varios propietarios franceses vinieron para asistir á las carreras.

Después del paseo de presentación, los concurrentes de la «Gran Carrera de Vallas Militar Internacional» se pusieron á las órdenes del «starter» y la salida no tardó.

«Beau» partió en cabeza, seguido de «Clair Avril», «Hellespont» y «Le Goliath». A la primera Valla, «Clair Avril», saltando en segundo lugar, se cae, y «Rose des Vents» casi le salta encima. Se ve al jinete, el teniente Pibrach, levantarse ileso, pero no el caballo que no se mueve; pronto acuden y hay que removerlo para no molestar á los concurrentes á la vuelta siguiente, pues el caballo se había roto la espina dorsal.

Sigue la carrera en el orden indicado, salvo que «Rose des Vents» no se quiere emplear y va muy rezagada. Cuando pasan frente á las tribunas por penúltima vez, «Le Goliath» se aproxima á «Hellespont», y «Beau» empieza á dar señales de fatiga.

En la curva final, «Le Goliath» ataca á «Hellespont» y enseguida lo pasa; en la recta de llegada, «Brulefer» á su vez se viene á colocarse se-



«Le Goliath», cas. c., 5 a., por «Prestige» y «La Bien Venue», montado por el teniente Durand, ganador de la Carrera Militar Internacional

Ayuntamiento de Madrid



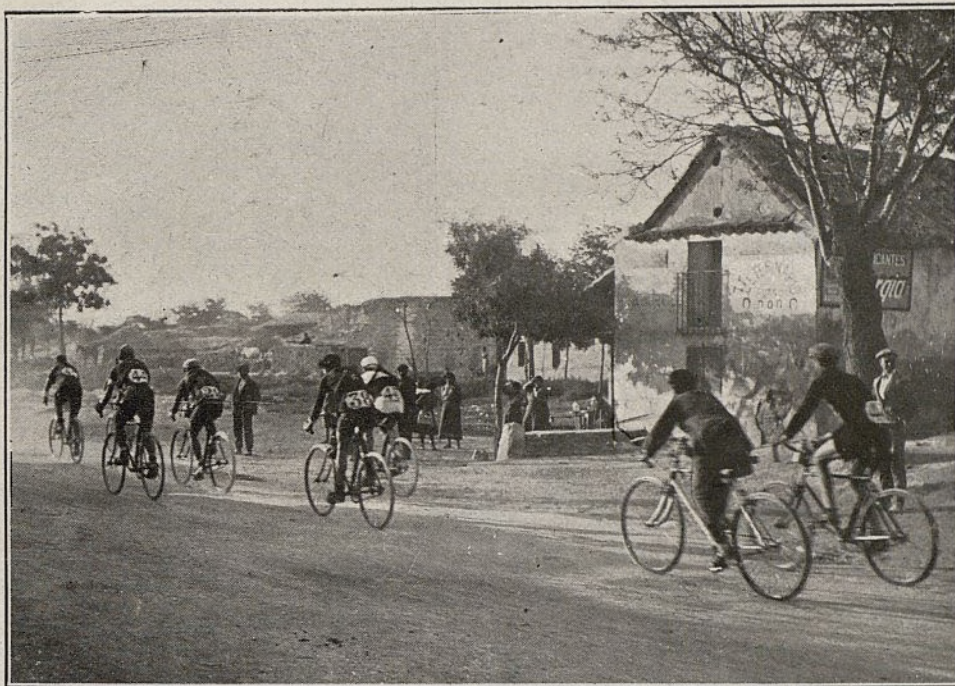
## CICLISMO NACIONAL LOS CAMPEONATOS REGIONALES DE VIZCAYA Y CASTILLA

EN Madrid y en Bilbao se han corrido, al mismo tiempo, las pruebas clásicas de los campeonatos regionales respectivos.

En una y otra ciudad, los corredores han puesto todos sus empeños al servicio de las máquinas, y el público les ha tributado el aplauso que merece su esfuerzo.

En la corte, Miguel García, seguido de Manuel Fernández y Damián Fernández, han sido los vencedores, mientras que en Bilbao, Sarduy ha sido proclamado vencedor, ocupando los segundo y tercer puestos Barroetabeña y Gutiérrez, respectivamente.

Los ciclistas que tomaron parte en el Campeonato de Castilla, á pocos metros de la meta de salida



Los corredores vascos participantes en el campeonato regional, sufriendo la cuesta de Enecuri



Sarduy, el corredor campeón de Vizcaya, llegando vencedor á la meta



Los participantes en la carrera Campeonato de Castilla, agrupados en la meta con el presidente de la U. V. E., antes de tomar la salida

FOTS. AMADO Y ANGEL

Ayuntamiento de Madrid.



# DEL II CIRCUITO AUTOMOVILISTA

## EL GRAN PREMIO DE TURISMO DE SAN SE- BASTIÁN, CORRIDO BAJO LA LLUVIA



Salida de los coches que disputaron la victoria en la primera categoría

EL tiempo, un tiempo tristón y lluvioso, ha sido el único elemento que se ha opuesto tenazmente á la brillantez del II Circuito de San Sebastián, que, en los demás aspectos, ha contado con todos los factores del éxito.

La segunda jornada del ya clásico «meeting» estaba consagrada al Gran Premio de Turismo, que reunió el mayor lote de inscritos para las diversas categorías de coches á que estaba reservado.

Llovió desde primera hora, y sólo las últimas fases de la carrera se vieron libres del húmedo acompañamiento.

Pero ni las molestias del agua, ni los peligros de la ruta encharcada

y escurridiza, bastaron á enfriar los ímpetus de los participantes, que realizaron proezas del más alto valor deportivo.

Tampoco el mal tiempo hizo retraerse al público, que acudió en gran número á las tribunas de Lasarte, S. A. R. el Principe de Asturias, heredero de las aficiones deportivas de su augusto padre, y que se interesa muy especialmente por las manifestaciones automovilistas, se encontró desde primera hora en la tribuna de honor, acompañado de los Infantitos. Veinticinco coches, de los treinta y cinco matriculados, tomaron salida, y la ronda vertiginosa y fantástica bajo la lluvia se desarro-



Una curva pronunciada del circuito, por la que dos coches se lanzan á toda velocidad, no obstante el estado de la carretera, que las lluvias hicieron peligrosa, conforme puede apreciarse en la fotografía



Oscar Leblanc, uno de los héroes del circuito automovilista donostiarra



lló en fases del más alto interés. Desafiando todos los riesgos, los «drivers» se lanzaron á grandes velocidades desde el principio, sobresaliendo De Vizcaya, que se mostró el más rápido, cubriendo una de sus primeras vueltas á 98,600 kilómetros por hora. Luego tuvo una avería lamentable: una perforación del tanque de la esencia, que le obligó á alimentar su motor por un procedimiento fantástico: directamente del bidón, por medio de una goma.

Esto le alejó de los primeros lugares de su clasificación.

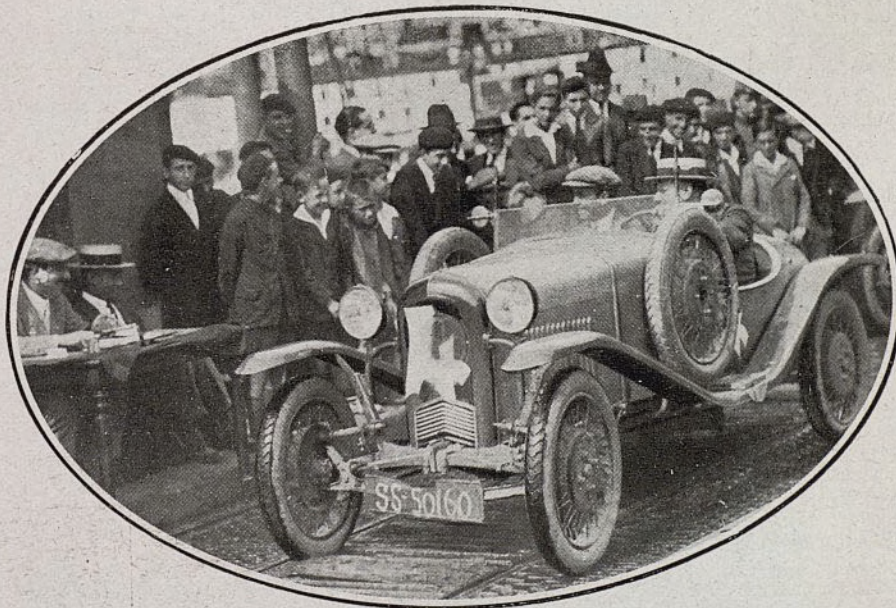
Lo más sensacional, quizá, de la prueba, fué la carrera de los autociclos, que reunió la inscripción más nutrida, y en la que el duelo entre el francés Rigal y nuestro Oscar Leblanc se prolongó, desde el principio al fin, con caracteres emocionantes. El gran corredor madrileño, desde que consiguió ponerse en cabeza, á partir de las primeras vueltas, no fué ya alcanzado, aunque sí perseguido de cerca por su contrincante.

Algunas averías, provocadas por el estado del terreno, pusieron fuera de combate á varios de los contrincantes.

La más seria, la de Murga, que chocó contra un árbol, destrozando su coche y sufriendo heridas de importancia.



S. A. R. el Principe de Asturias y el Infante Don Jaime, examinando el motor de un automóvil de los que participaron en el circuito automovilista



Los vencedores de las diversas categorías fueron los siguientes:

1.100 c. c. (177'750 kilómetros de recorrido): Oscar Leblanc, á 82'700 kilómetros de velocidad media.

1.500 c. c. (213 kilómetros de recorrido): Max Sailer á 80'800 kilómetros por hora.

2.000 c. c. (319'500 kilómetros de recorrido): Mathis, á 86'500 kilómetros por hora.

3.000 c. c. (355 kilómetros de recorrido): Dally, á 85'500 kilómetros por hora.

4.500 c. c. (408'250 kilómetros de recorrido): Courcelles, á 86'500 kilómetros por hora.

Más de 4.500 c. c. (443'750 kilómetros de recorrido): Garner.

Uno de los coches que corrieron en el Gran Premio de «Autos», pesándose en la báscula municipal

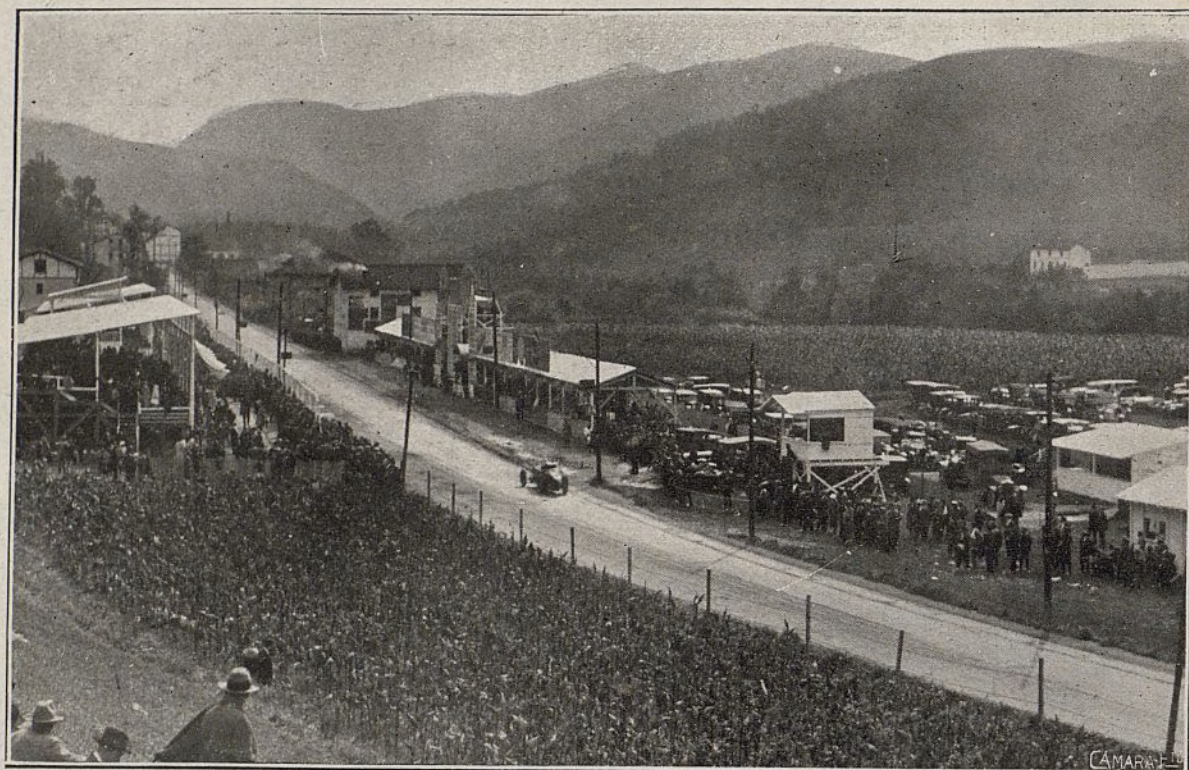


El aprovisionamiento de los coches, próximo á la meta de salida, momentos antes de dar la señal de prepararse para partir en carrera

FOIS: PHOTO-CARTÉ

Ayuntamiento de Madrid





Un coche, lanzado, á su paso por delante de las tribunas en marcha vertiginosa, para dar caza á los que le preceden

LA semana automovilista donostiarra ha culminado en el Gran Premio de Velocidad disputado el sábado, apoteosis sensacional con que ha terminado el ciclo de manifestaciones del más alto valor espectacular y deportivo organizado por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

La participación de un lote numeroso de «ases» extranjeros del volante, conduciendo una serie de verdaderos monstruos de la velocidad, representando al automovilismo de cuatro países, aseguraba por anticipado el carácter de manifestación grandiosa que en efecto tuvo.

La lucha se trabó encarnizada y tenaz desde el principio, adquiriendo en momentos el carácter de la mayor belleza, belleza dramática también cuando el fragor de la fantástica pelea hizo caer fuera de combate á alguno de los combatientes que luchaban fantásticamente, individualmente, entresí.

## SEAGRAVE GANA EL GRAN PREMIO DE VELOCIDAD DE SAN SEBASTIÁN

LA EMOCIONANTE CARRERA  
QUE CLAUSURÓ EL II CIRCUITO  
DE LASARTE

Después de la salida, estruendosa, trepidante, dantesca, de los catorce coches participantes, Massetti se puso en cabeza durante varias vueltas para decaer luego y perder lugar tras lugar hasta desaparecer de la liza. La pareja de «ases» ingleses Seagrave y Lee Guinness, flemáticos seguros, se habían mantenido á la espera, no empujando á fondo, sino después hacia las primeras diez vueltas. La lluvia se había ido generalizando en todo el circuito y la carretera se ha puesto escurridiza y peligrosa, sin que ello se note en la velocidad de los coches, que aumentan en lugar de disminuir su demoníaca velocidad.

¿Perdió entonces su proverbial serenidad y juicio el flemático Lee Guinness, ó fué la fatalidad la que desvió su coche cuando iba en plena marcha? No se sabría precisar. El ganador de las doscientas millas de Brooklands ca-

balgaba entre Massetti y Masseratti; en una recta, inexplicablemente, su coche se desvió y se clavó literalmente en un talud... Guinness quedó gravemente herido; su mecánico Barret murió.

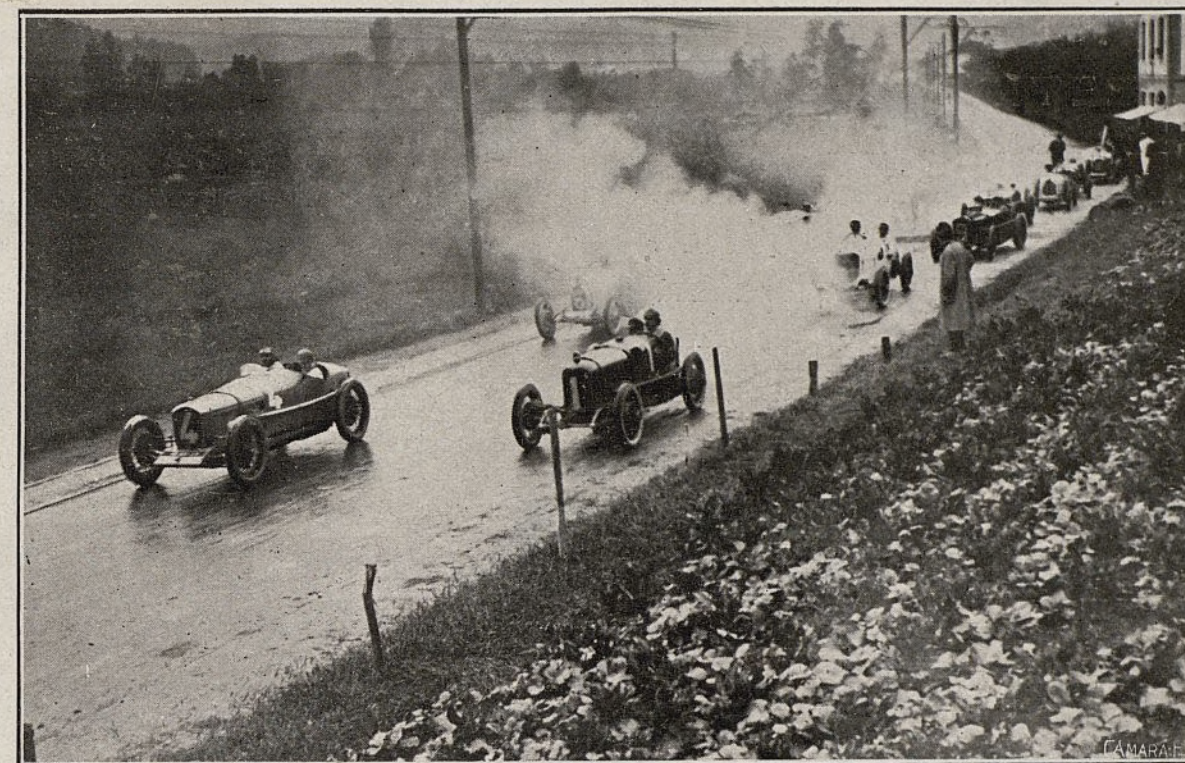
Pero impasible y ajeno al drama, Seagrave, el compatriota y compañero de equipo del conductor caído, continuaba su ronda vertiginosa en cabeza del grupo. Los «records» del circuito de San Sebastián que Guyot había establecido en un elevado promedio, eran entretanto batidos, pulverizados una y otra vez. Constantini era el que, en este aspecto, daba la nota más estridente y emocionadora. Después de los 107 kilómetros de promedio de Massetti, Constantini lograba los 110,50; poco después el mismo llegaba á los 115,348. Y en las vueltas últimas, cuando su persecución á Seagrave era la fase de interés definitivo, llegó á cubrir la vuelta en 9 minutos 15 segundos

2/10, que representan la velocidad media de 115 kilómetros 500 metros...

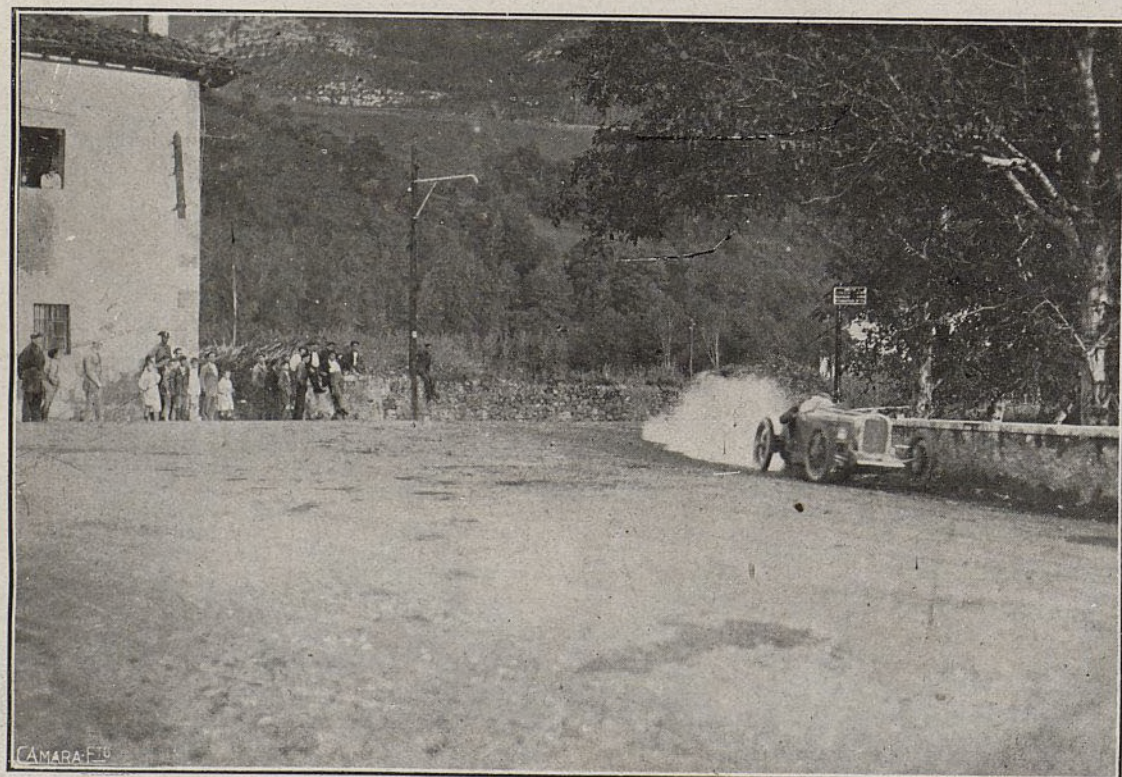
La lucha había ido eliminando sucesivamente á varios de los actores. Si el «leader» Seagrave se sentía inquietado por alguien, era por Constantini y Divo. Este último se alejaba luego paulatinamente de la cabeza y el desesperado ataque final de Constantini no servía sino para acercarse más al gran vencedor cuando la carrera terminó.

Seagrave había invertido en las treinta y cinco vueltas 6 horas 1 minuto 19 segundos. Constantini, 6 horas 2 minutos 44 segundos. Morel, tercero, 6 horas 3 minutos 49 segundos. Detrás se clasificaban Divo, Pierre de Vizcaya y Chassagne.

La velocidad media del vencedor fué de 103, 365 kilómetros por hora.



A pocos metros de la meta de salida, los «autos» entablan el duelo de la velocidad, deslizándose raudos por la pista del magnífico circuito

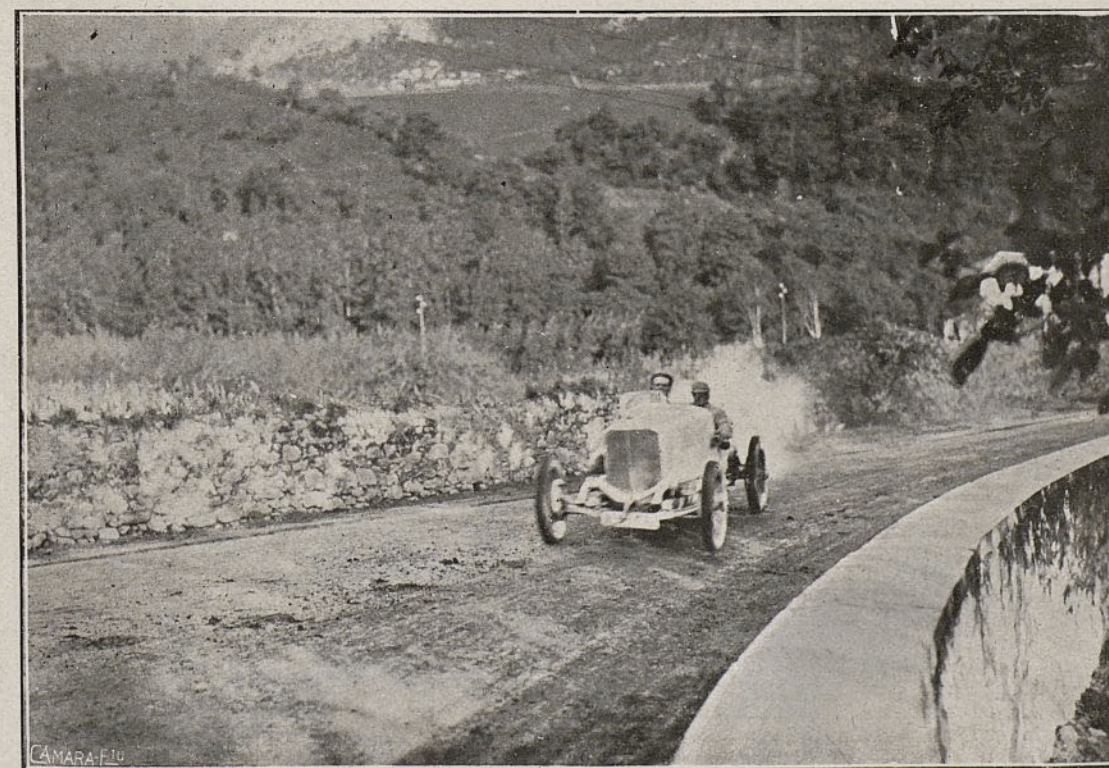


Un automóvil en plena carrera, tomando una de las más difíciles curvas sin perder velocidad



Su Majestad la Reina Doña Victoria y el Principe de Asturias, á su llegada al circuito de Lasarte

Ayuntamiento de Madrid



Como una exhalación, á más de 110 kilómetros por hora, el piloto entra en las curvas con furia vertiginosa  
FOIS. PHOTO-CARTE Y NORTON



# HIPISMO

## "MEETING" DE SAN SEBASTIÁN. LA GRAN CARRERA DE VALLAS. TRIUNFO DE "HELIUM", DEL SR. A. EKNAYAN

CON un hermoso día, digno del mes de Julio, y con la asistencia de SS. MM. Doña Cristina y Doña Victoria, se celebró la Gran Carrera de Vallas, donde catorce caballos de allende los Pirineos hicieron el desplazamiento para disputar dicho premio.

La concurrencia fué enorme, pues además del público que acudió para recrearse con su *sport* favorito, la presencia en Donostia de todos los que vienen para el circuito automovilista hizo que los recintos se vieran ocupados desde primera hora.

Muchos propietarios de caballos acudieron para ver disputarse la Gran Carrera de Vallas, carrera digna del cuadro de Auteuil, en la cual los pesos equilibraban todas las *chances* mejor que cualquier *handicap*.

La jornada empieza por el Premio Sandover, donde ocho jóvenes lucharon. *Karamba* salió de estampía, cogiendo una delantera enorme; detrás *Whitby* y *Teddy Bear* la seguían; en la curva, *Martineti* mejoraba su posición, y en la recta venía muy fuerte, llegando á tiempo para batir á *Karamba*,



«Helium», c. c., 4 a., por «Econen» y «Bow and Arrow», de monsieur A. Eknayan, á la entrada al peso



«Helium», montado por R. Caron, pasando la meta lejos de sus concurrentes

ya sin recursos. *Baccich* terminaba tercero, delante de *Whitby* y *La Bohémienne*, pues esta última había salido muy rezagada.

El Premio Willow sólo tenía cuatro concurrentes, de los cuales dos del *papá* Lieux. *Marivaux* tomó la cabeza delante de *Chryseis* y *Hespéride*; en cola, *Jesterday*. No cambiaron el orden hasta entrada la recta, donde *Hespéride* pasaba para ganar delante de su compañero de cuadra.

Llegamos al *handicap*. Premio *Prodige*, carrera que fué de intenso interés. *D'Alembert* tomó la cabeza delante de *Maruxa* y *Oyarzun*; los dos caballos de la Remonta de Artillería en cola. Antes de la última curva, *Oyarzun* toma la cabeza y parece debe ser el ganador en la recta final. *La Folle* viene para atacar el caballo de cabeza, cuando por fuera viene *Spanish Flu*, el cual, en lugar de guardar su línea, se inclina hacia adentro, quedando *La Folle* encerrada. Detrás terminan en este orden: *Bad or Good*, *Maruxa* y *Go and Win* casi sobre la misma línea. A la llegada al peso, el Sr. Lieux hizo una reclamación, que fué admitida, quedando *La Folle* como ganadora y *Oyarzun* y *Spanish Flu* segundo y tercero.

Llegó la hora de la gran carrera. La animación es extraordinaria. El público se apiña alrededor del *paddock* para ver los *cracks*. Los propietarios examinan con sus preparadores las últimas órdenes á dar á sus jinetes. Hacen la señal para montar, y en el orden del programa hacen el paseo. *Lignité* está precioso, aunque nos parece muy gordo; *Rose des Vents* no parece estar en condiciones; se hace el desfile de honor delante de las tribunas y van á la salida. Después de varias tentativas, sale en cabeza *La Lesse*, seguida de *Ninette XI*, *Le Goliath*, *Helium*, y en cola *Lignité* y *Brulefer*. Enfrente está en cabeza *Ninette XI*, y *La Lesse* se atrasó, y al pasar

de nuevo delante de las tribunas, *Le Goliath* va delante, seguido de cerca de *Helium* y *Tennysson*. Después de la curva de las tribunas, enfrente *Lignité* y *Rose des Vents*, que están fuera de carrera, y *Helium*, que pasó en cabeza, se destaca y toma una buena delantera, que le permite llegar á la meta, ganando con facilidad por tres cuerpos. Detrás, *Tennysson*, que había pasado á *Ninette XI*; sigue la misma táctica, colocándose segundo. Para el tercero y cuarto lugar fué la lucha más reñida. *Clair Avril*, *Pargny* y *Brulefer*, este último viniendo de lejos y por fuera, pelean con ardor, colocándose *Clair Avril* tercero, delante de *Brulefer*, *Pionnier* y *Pargny*, al cual sigue *Le Goliath*. El ganador, muy bien montado por R. Caron. El tordo del marqués de Amboage, *Cantón*, terminó con un alcance muy hondo, que no le permitirá correr en algún tiempo. La carrera despertó mucho entusiasmo, y mucho más cuando nos ha manifestado el presidente del Jockey Club de San Sebastián, Sr. Georges Marquet, que el *meeting* de primavera y el de otoño del año próximo se realizarán, y que en breve nos comunicaría el programa. El rasgo del Mecenaz del deporte hípico es digno de los mayores elogios, y no tenemos palabras para definir cuánto lo merece, pues ésta es la única manera de salvar la cría caballar en España, la cual, por el mejoramiento que se ha visto en estos últimos años, en su producción, permite concebir las mayores esperanzas para el porvenir.

Para terminar la reunión, asistimos á la carrera militar de vallas, en la cual *Royal* hizo todo el recorrido en cabeza, cogiendo una buena delantera. En la recta final, *Hellespont* lo ataca y pasa cuando *Mirabilité*, en buena lucha, lo bate en el final. *La Poupée* nunca estuvo en carrera. Ahora veremos el jueves el *Derby de San Sebastián*, y el domingo, último día del *meeting*, asistiremos á una lucha épica entre jinetes y caballos de Francia y España.

LE SANCY



El primer salto de la carrera. «Ninette XI» (Mitchell), delante de «La Lesse» (Vayer), «Le Goliath» (Haës) y «Helium» (Caron) FOTS. PHOTO-CARTE



# LAS 200 MILLAS DE BROOKLANDS (VOITURETTES Y AUTOCICLOS)

UNA de las pruebas automovilistas más reputadas del calendario europeo, las 200 millas de Brooklands, acaba de verificarse pocos días antes de la apertura del «meeting» de San Sebastián.

Las «Doscientas millas» (321 kilómetros 864), están abiertas sólo a las «voiturettes» (1.500 centímetros de cilindrada) y a los autociclos (1.100 c. c.), con clasificaciones independientes.

La prueba del litro y medio ha sido ganada por Lee Guinness, el famoso «driver», que por segunda vez inscribe su nombre en el «palmarés» de esta prueba, que ya ganó en 1922.

Ha tomado desde el principio la cabeza, seguido de sus compañeros de equipo, que han terminado á escasos metros de él.

Lee Guinness ha recorrido la distancia en 1 hora, 58 minutos, 30 segundos, lo que representa una velocidad media de 163,022 kilómetros por hora.

Le siguieron Duller, á 2 metros, y Seagrave, á 5 metros. Fué cuarto Harwey, en 2 horas, 12 minutos, 36 segundos.

En la categoría de 1.100 metros venció Wilson Jones, que invirtió 2 horas, 21 minutos, 24 segundos, realizando un promedio de 136 kilómetros por hora.

El único accidente que hubo que lamentar fué el de Ware, que conducía un «tres ruedas», y que, á consecuencia de una rotura de dirección, se despistó. El conductor y su pasajero sufrieron heridas de consideración.

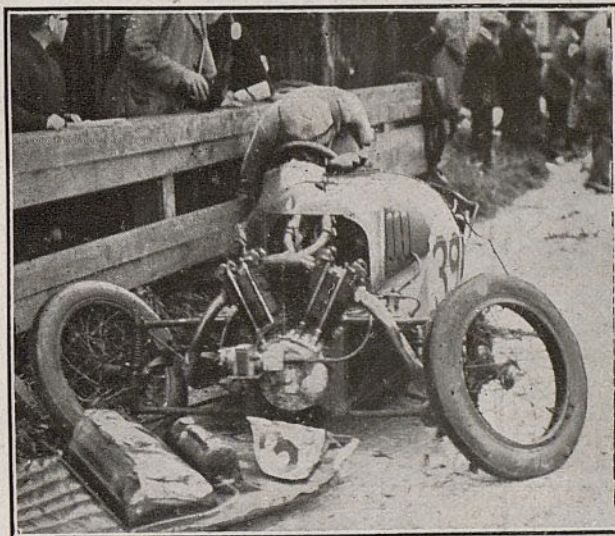
Por primera vez este año había en los «cyclecars» una categoría reservada á los de 750 c. c. de cilindrada, que ha sido ganada por Austin.

Las «Doscientas millas» fueron corridas por primera vez en 1921. La ganó Seagrave, á la media horaria de 141 kilómetros 547. En 1.100 c. c., Frazer Nash realizó el promedio de 113 kilómetros 990.

En 1922, la velocidad media de Lee Guinness fué de 140 kilómetros 330, y la de Benoist, vencedor en 1.100, de 129 kilómetros 040.



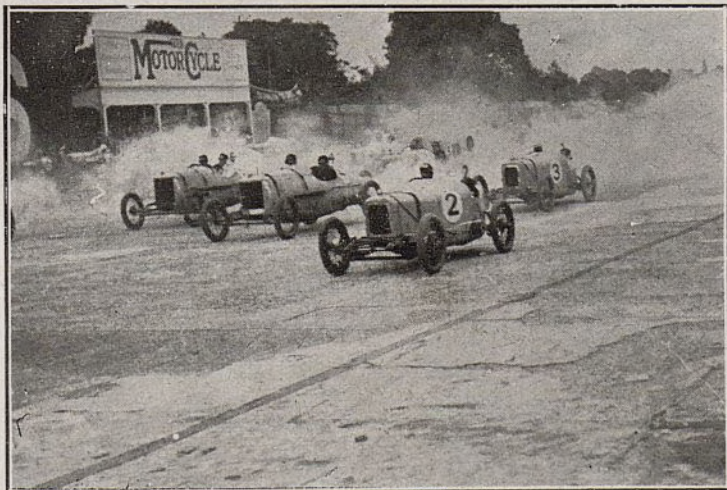
Lee Guinness, vencedor de la carrera



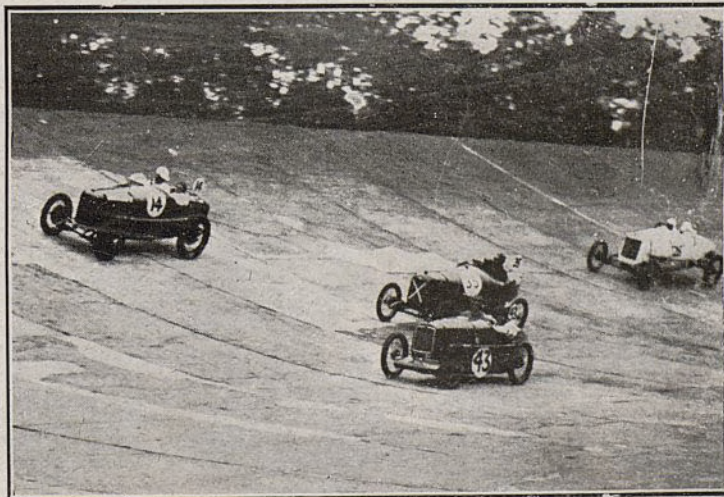
E. B. Ware sufrió un serio despiste de su coche tricíclico, que se proyectó contra la balaustrada

El año pasado, Harwey llegó á los 150 kilómetros 130 de promedio, y Bueno, ganador en «cyclecar», á 133 kilómetros 140.

Como se ve, en la prueba de este año la velocidad, siempre creciente de la carrera, ha sido aún más elevada.



La emocionante salida de los cincuenta coches participantes



Un pelotón en plena velocidad, en el peralte norte

FR. S. VIDAL



# FUTBOL EN CATALUÑA EL "F. C. BARCELONA" VENCE AL "R. C. D. ESPAÑOL", POR UN "GOAL" Á CERO, EN EL PARTIDO INAUGURAL

LA excursión del Real Club Deportivo Español de la ciudad Condal por el Norte de Galicia y Portugal, conquistando siempre resonantes triunfos, ha hecho despertar alrededor del «once» vencedor un sentimiento de curiosidad, de que pocas veces gozó el grupo zamorista. Indudablemente, los blanqui-azules, al término de su excursión,



Alcántara, el internacional, en plena forma todavía, lanzando un tiro con su peculiar estilo



La defensa de un «corner» por Zamora, el guardameta españolista, que muestra su decisión salvando con los puños el «goal» que parecía inevitable



El «once» del Real Club Deportivo Español, de Barcelona, que tras su «tourné» victoriosa por el Norte de España y Portugal ha actuado frente al F. C. Barcelona de un modo notable

han logrado un adiestramiento que coloca al Español en ventajosa posición dentro del campeonato regional. Su lucha, por tantos, frente a las huestes azul-grana, que aparecen, en cambio, desorientadas y con una numerosa colección de jugadores de muy difícil acoplamiento, ha llevado el domingo último al terreno de Las Corts mayor número de aficionados del que el inmenso graderío puede contener.

El encuentro, emocionante siempre, fué llevado a un tren extraordinario, y aunque acusada la ventaja de los realistas en las líneas defensivas, el ataque de los campeones gozó de una mayor eficacia, logrando entrar un tanto en la red de Zamora, por ninguno en la de los rivales.

Este resultado señala, indudablemente, una aproximación de los valores más significados de la ciudad Condal, cuyo campeonato regional, próximo, se presenta interesantísimo desde todos los puntos de vista.



FUTBOL INTERNACIONAL  
LOS PARTIDOS  
DEL TORINO F. C.  
CONTRA LA REAL  
SOCIEDAD GIM-  
NÁSTICA Y EL  
REAL MADRID



El portero italiano Latella rechazando un tiro cruzado de Gorburu, que Abras, el delantero centro, corre a rematar



Los torineses intentando entrar un gol, concluyendo una jugada de ángulo, que los madrileños defienden con entusiasmo



Martínez, el portero madrileño, sujetando una pelota con absoluta seguridad

Los italianos han producido en la Corte bien distinta impresión de lo que era esperado, tras los resultados en la ciudad Condal.

Frente al grupo gimnástico, al que creían más débil, la decisión y el entrenamiento de los blanqu negros les hizo sentir el primer desengaño. Dos tantos, que no supieron contrarrestar, fueron un resultado halagador para los gimnásticos, cuyo grupo promete ser en el campeonato uno de los favoritos.

Alineados con sus mejores elementos contra el Madrid, que a su vez puso en orden el mejor equipo que puede formar, el partido fué una brillante exhibición de juego, en la que los blancos hicieron un alarde durante el primer tiempo, para pasar a ser testigos del brioso

ataque del Torino en el segundo tiempo.

Los extranjeros, demasiado violentos, forman, sin embargo, un conjunto notable, del que destacan varias individualidades, clasificados como jugadores internacionales.

Los «merengues» consiguieron, durante el plazo de acierto, dos tantos, facturados respectivamente por Monjardín y Mejías, en tanto que los «rojos» consiguieron el empate en la segunda parte, en dos jugadas que demostraron la sagacidad de algunos de los atacantes extranjeros, cuyo equipo es, sin duda, uno de los más notables que han pasado por la Corte.

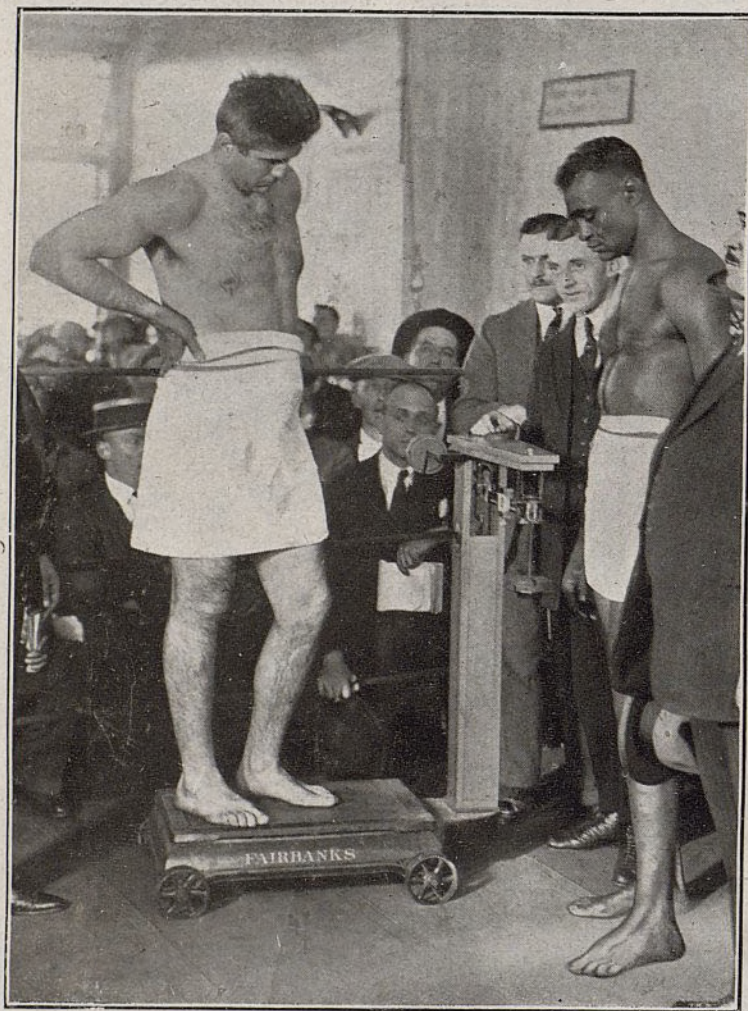
En resumen: sin embargo de haber causado buena impresión en conjunto, el Torino no será equipo de grata memoria porque siempre habrá que asociar sus actuaciones al recuerdo de una exhibición de tretas y violencias de feo efecto, en las que los italianos han demostrado ser consumados maestros.



Latella, el arquero italiano, en un «plongeon» peligroso, que evita un tanto cruzado de Monjardín FOTS. ANGEL



# NOTAS PUGILISTAS EL TRIUNFO DEL NEGRO HARRY WILLS SOBRE FIRPO, LE APROXIMA AL CAMPEONATO DEL MUNDO



Momentos antes de comenzar el combate, el negro y el blanco se pesan en la báscula ante los jueces que los observan

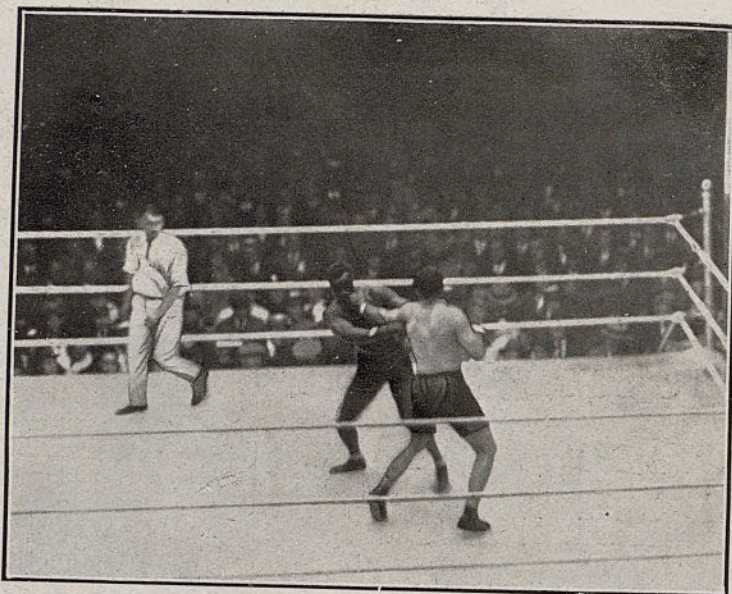
**T**IENE ya rival el campeón del mundo Jack Dempsey.

El negro Harry Wills ha vencido por puntos al blanco Luis Firpo, que en el estadio de Nueva Jersey ha visto desaparecer todas sus esperanzas de llegar al título mundial.

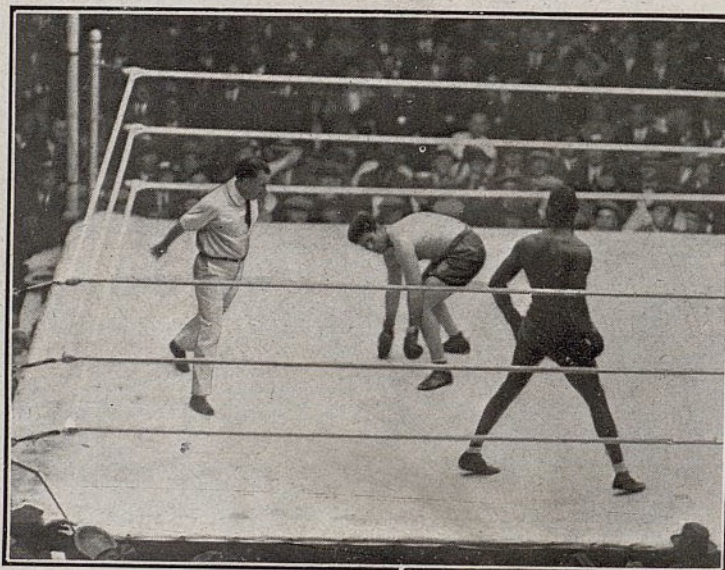
El combate ha sido un rasgo más de la habilidad combativa de la «pantera negra». Los doce «rounds» han constituido una huida tenaz de la derecha de Firpo que podría dar al traste con la humanidad de color, y, a pesar de tan fea táctica, el público, en el que predominaban los hombres de color, vitoreó a Harry constantemente.

Al llegar a los doce «rounds», Firpo había golpeado bastante menos, y el árbitro tenía que dar la victoria por puntos al negro, que en todos los cuerpos a cuerpo había aprovechado su ventaja para tundir la piel del «toro de las pampas».

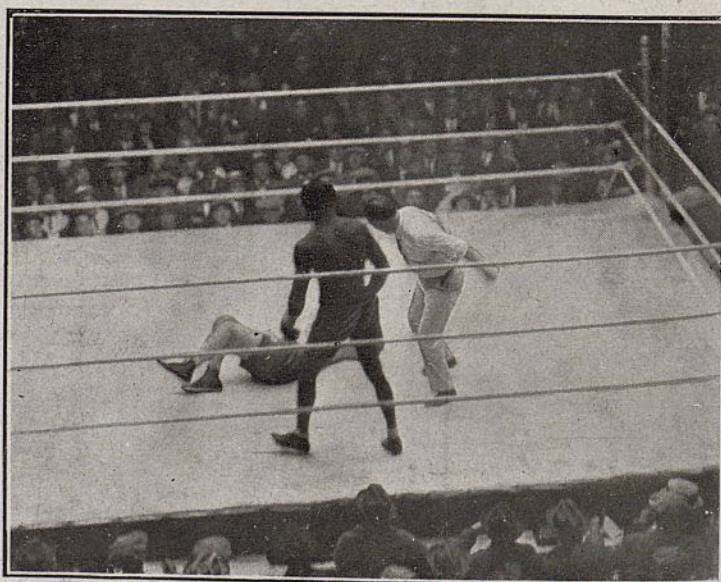
Sin un triunfo rotundo, Harry Wills se clasifica nuevamente para boxear con Dempsey, quien, espectador del último combate del negro, ha afirmado que sólo necesita de un mes de entrenamiento, después de dejar la vida de películero, para tumbar k. o. al negro atrevido



La izquierda de Firpo alcanzó, durante el segundo asalto, un certero golpe a la mandíbula de Wills



Pero la superioridad del negro se advierte ya en el tercer «round», en el que Firpo muestra su inferioridad



La «pantera negra» derriba al argentino el tiempo suficiente para que el árbitro cuente los segundos de la derrota

FOTS. AGENCIA GRÁFICA



# UN «RODEO» NORTEAMERICANO, O LA OPERETA DE LOS «COW-BOYS» Y LAS «COW-GIRLS»



Ejercicios ecuestres por Tommy Kirnan y Gordon Jones



Bea Kirnan, amazona



Tommy Kirnan, «virtuosos» del lazo

Red Sublett y su mula, que con ser cómica, con, sin embargo, lo más serio del «Rodeo»



ANTONIO G. DE LINARES

Los mejores *cow-boys* y las mejores *cow-girls* del «Rodeo» presentado en Wembley, han venido á París, y durante una semana hemos tenido, aquí también, nuestro «Rodeo», como si todos los héroes cinematográficos del Far-West se hubieran escapado de la pantalla para mostrarse, no como los proyectan, sino como de verdad son, al público más ingenuo y más ignorante del mundo, que es el del boulevard...

*Domadores de toros y de caballos salvajes* se titulan estos robustos muchachos que, acaudillados por Tommy Kirnan, se embarcaron en un día de buen humor y cruzaron el Atlántico, dispuestos á tomarle á la vieja Europa el poco pelo que aún le queda.

«Caballos salvajes!... ¡Toros salvajes!... ¡Suertes de peligro y de emoción!... ¡Ejercicios durante los cuales resultaron, en Wembley, cuarenta y cinco *cow-boys* y *cow-girls* heridos!», anunciaban los *managers* del «Rodeo»... Y París, que se ha descubierto un alma torera y pide á voz en grito una plaza donde todos los días se celebren *corridos de muerte*, ha tomado por asalto las tribunas del «Vélodrome-Buffalo» para ver... lo que mis ojos vieron: la más ridícula farsa que sea posible imaginar.

Tommy Kirnan maneja el lazo como todo buen vaquero, séalo de la Pradera ó de la Pampa; Tommy Kirnan practica algunos de sus ejercicios en equilibrio sobre la cabeza y con los pies en el aire, y esto no es ya *virtuosidad de cow-boy*, sino de artista de circo; Tommy Kirnan, en la *Fancy roping*, ó fantasía del lazo, no es, por último, sino un centauro de opereta...

Luego, los seis campeones de Wembley, tres *cow-boys* y tres *cow-girls*, nos muestran sus habilidades de jinetes: se mantienen de pie sobre los caballos; pasan de un lado á otro de la montura, gateando por debajo de ella, sin interrumpir su galope; se acuestan á través de la silla... Pero en todo esto, ¿quiénes son más hábiles?... Los hombres y las mujeres que se aferran á los caballos en cualquier posición, ó los potros que galopan dócilmente, con ritmo igual, como si tomaran infinitas precauciones para no dejar caer á sus jinetes, en tanto que éstos se cuelgan del vientre, de un costado, ó de la cabeza de sus cabalgaduras?...

Primer acto: el *Bronk riding*, ó monta de «caballos salvajes» por *cow-boys* y *cow-girls*... ¡Pobres caballos salvajes!... Salen de una especie de chiqueros, con el hombre ó con la mujer á cuestas, y perfectamente amaestrados cruzan la pista dando saltos de carnero, todos iguales, medidos y á tiempo... El jinete ó la amazona fingen luchar para mantenerse sobre la silla; luego caen al suelo... Y el caballo «salvaje» no se mueve ya, hasta que un *cow-boy* le quita los arreos y le lleva, sin la menor dificultad, hacia la cuadra. Segundo acto: el *Steer riding*, ó monta de «toros salvajes»...

Todo esto quiere decir que el *cow-boy* pasó á la leyenda; que allá, en el Far-West, los hombres se visten poco más ó menos como en París y Madrid, y recorren las praderas en un «Ford»; que la época heroica dió fin, y que los tremendos revólveres duermen, cubiertos de polvo, en las covachas de los traperos...



AIRE LIBRE

# DEL GRAN PREMIO DE VELOCIDAD DE LASARTE

UNA verdadera muchedumbre ha presenciado la gran carrera de velocidad, agolpada en las magníficas tribunas que dan frente al cuadro de «affichage», ó desparramado pintorescamente por los lugares estratégicos del bello circuito. S. M. la Reina y SS. AA. RR. el Príncipe de Asturias y los infantes, honraron con su presencia la deportiva reunión, que á tantos episodios bellos y aun dramáticos dió lugar.

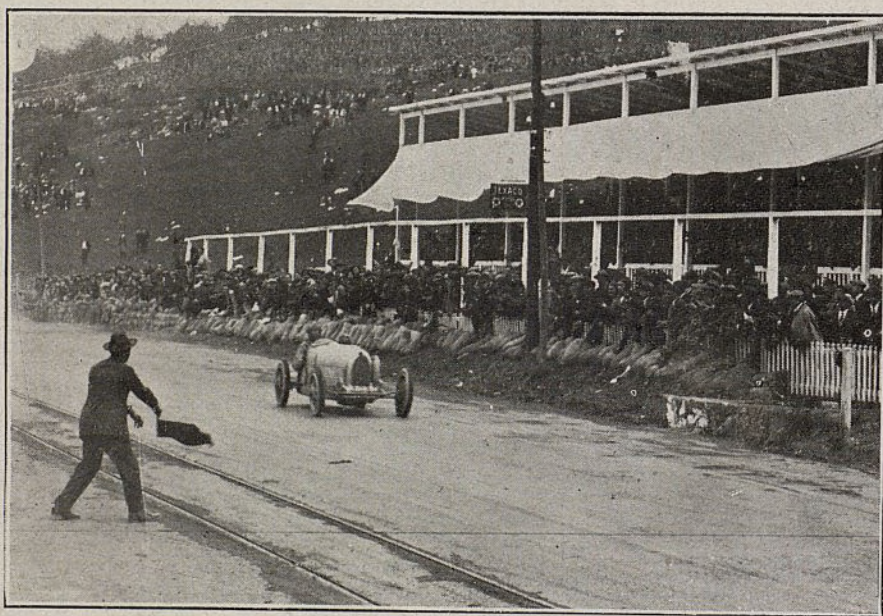
El público ha seguido con un interés anhelante las fases de la lucha, entusiasmándose y premiando con grandes ovaciones las «performances» del vencedor, Seagraeve, y de su brillante seguidor, Constantini, que tan cerca estuvo de arrebatarse el triunfo al inglés.

El accidente de Lee Guinness, que costó la vida á su mecánico, fué la nota trágica de la carrera. Massetti, víctima también de un peligroso choque, salió milagrosamente bien librado, así como su mecánico.

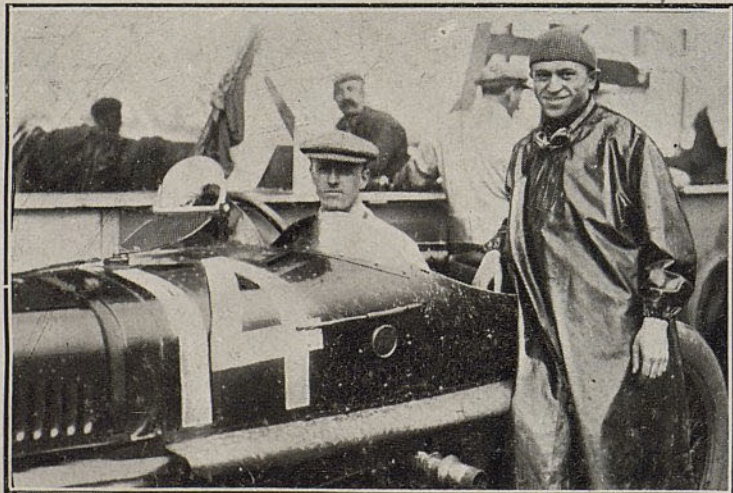
Por la magnificencia de su desarrollo, como por los brillantes resultados técnicos obtenidos, el Gran Premio de Velocidad de Lasarte ha constituido la manifestación soberbia que se esperaba, equiparable sólo á las pruebas mundiales de Monza, de Lyon, de Brooklands, que forman el prestigio más sólido del automovilismo deportivo europeo.



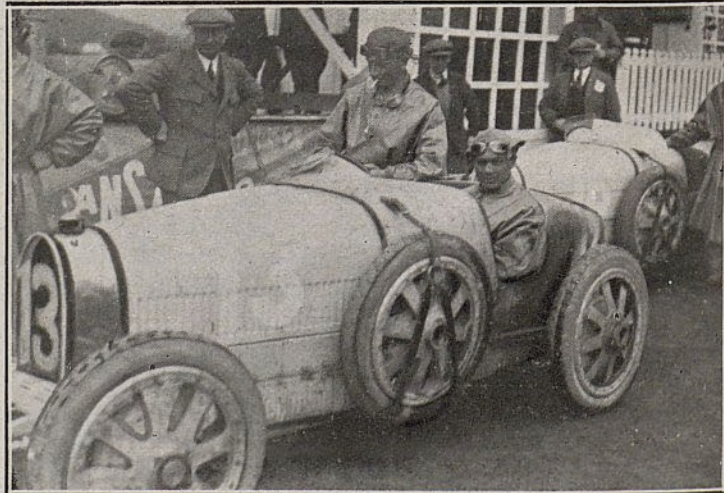
El Príncipe de Asturias acudió, después de la carrera, á contemplar el coche de Lee Guinness, que sufrió tan grave despierte



La llegada á la meta de Constantini, el «recordman» de la vuelta, fué frenéticamente aplaudida



Seagraeve, ganador del Gran Premio de Velocidad



Constantini, clasificado en segundo lugar

FOTS. PHOTO CARTE, MARIN Y NORTON

Ayuntamiento de Madrid



# VERDADES QUE AMARGAN Lo que opinan los futbolistas uruguayos sobre el fútbol que se hace en España



El equipo uruguayo, vencedor en la Olimpiada, desfilando ante las tribunas de Colombes, después de la victoria

LEGA á nuestras manos parte de la prensa de Montevideo, en la que se relata la cálida acogida que la capital del Uruguay ha otorgado á los vencedores del torneo futbolístico en Colombes á su retorno á la patria.

Dejemos á un lado todo comentario concerniente á tal recibimiento, que ha tenido, por lo que se lee, magnificencias de apoteosis, y vamos á transcribir, para mayor veracidad de este artículo, algunos de los juicios emitidos en sus interviús de regreso por los excelentes jugadores uruguayos sobre el juego de fútbol en España, que es lo que nos interesa.

Hablan los *equipiers* uruguayos: «Es incuestionable que España tendrá de aquí á un par de años grandes futbolistas. Hay allí pasta y madera para conseguir verdaderos *cracks*. Entusiasmo, amor propio, valentía, tenacidad, condiciones físicas, todo á uno lo reúne el jugador español. Sólo desconoce una cosa: el tecnicismo del juego, la labor colectiva y de conjunto, la economía de energías y el menor rendimiento de fuerzas en beneficio propio y en homenaje á la armonía del «once».

No hemos cambiado ni una coma, porque creemos que todo el párrafo tiene sobrada enjundia, sumo interés. Los *equipiers* uruguayos han dado, como vulgarmente se dice, en el clavo. Particularismos, afán de exhibición personal, y á la colectividad que la parta un rayo. Este ha sido, y nosotros ¡ay! pensamos que seguirá siendo, la esencial característica del juego español. El *as* se impone, y con el profesionalismo en puerta más. Pero sigamos.

Vuelven á hablar los uruguayos: «Cuando llegamos á España, el fútbol estaba saturado de vanidad, á tal punto que el primer puesto de la Olimpiada estaba destinado para ellos. De este mal estaban contagiados casi todos: Prensa, autoridades deportivas, público y jugadores. Estos últimos entraban al *field* mirando sobre el hombro á sus rivales, perdonándoles la vida y con esa *pose* de cosa excepcional.»

¿Qué tal? ¿Han vuelto ó no á dar en el clavo los excelentes jugadores sudamericanos? Por vanidad, acaso más que por falta de tecnicismo, se originó la catástrofe de Colombes. La vanidad de todos, así es, nos llevó á una confianza excesiva, y el golpe, por ser menos esperado, fué más imparable y doloroso. ¿Nos corregiremos? Tememos que no, porque, pasada la sorpresa del golpe, ya va sentando plaza de axioma entre nosotros que en Colombes no fué el contrario, sino la fatalidad, lo que nos venció, y el que se acostumbra á creer que los hados y no su voluntad son los que rigen los hechos de su vida, está irremisiblemente predisposto á ser incorregible.

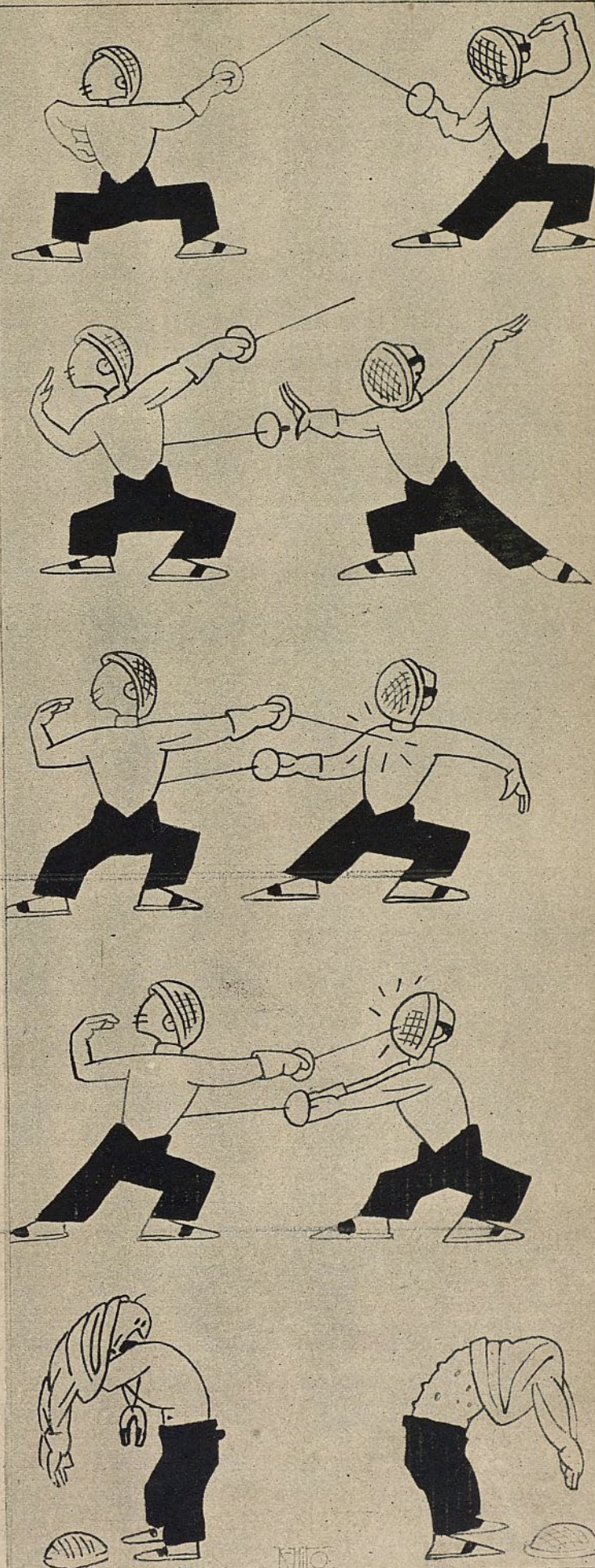
«A estas horas—hablan de nuevo los *equipiers* uruguayos—se habrán acabado las apoteosis y los hombres ídolos en España. Los «imperfectables» y los «magos del balón» se habrán terminado definitivamente.»

¡Quia! Los «imperfectables»—esto va dicho con ironía contra Zamora el decadente—y los «magos del balón»—esto, también con ironía, va por Samitier—no se han acabado ni se acabarán, porque España es país de ídolos, y el fútbol no iba á ser menos que la política y los toros. Hay ídolos para rato.

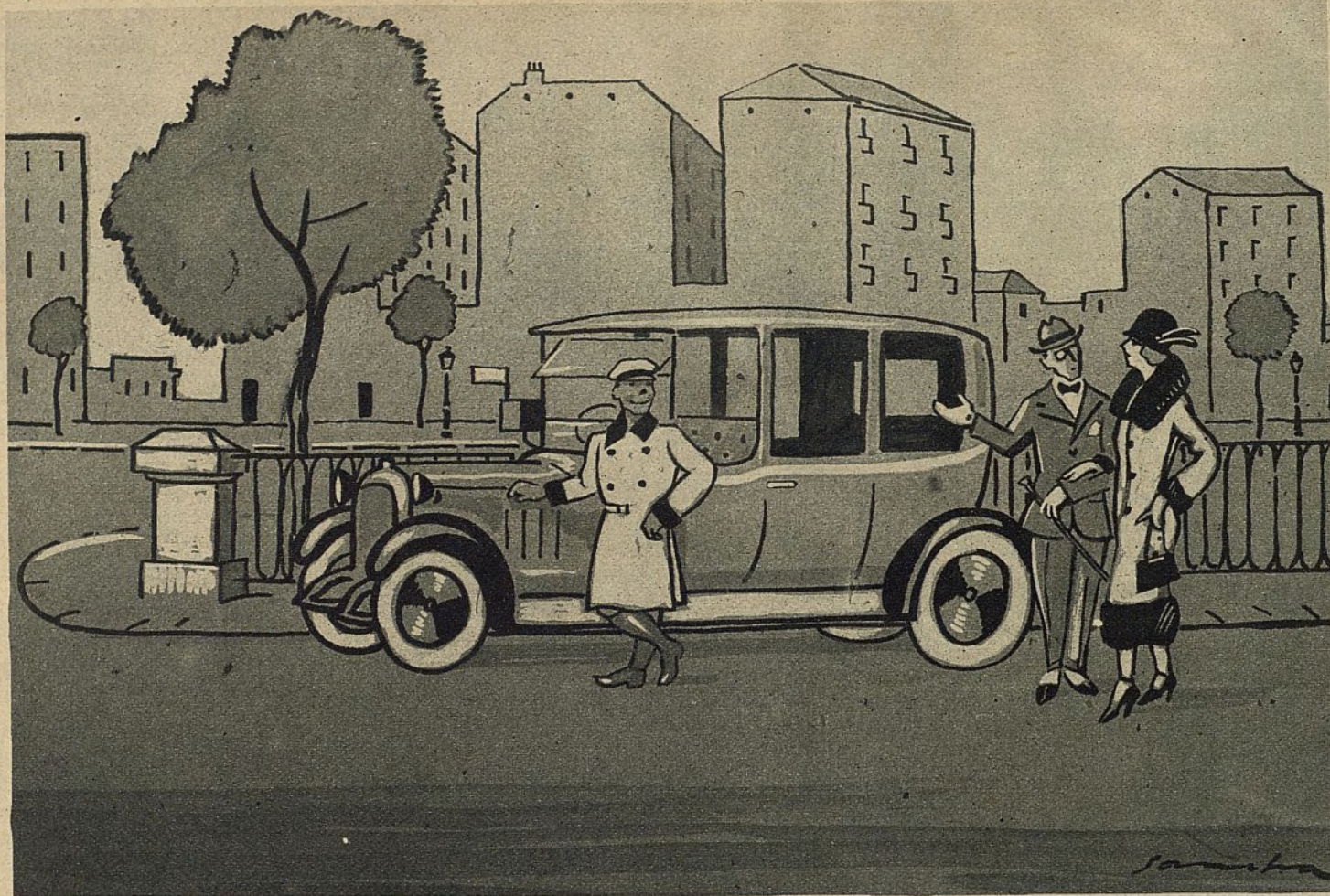
Todo en las precitadas interviús es interesante; como lo de que René Petit es el mejor medio centro de España—los uruguayos no han visto jugar á Meana—; que los árbitros españoles son deficientísimos; que el público de Madrid es buenísimo y competente y el del Bibao apasionado con exceso; que Raymond, el defensa derecha suizo, ha sido el más completo jugador de la Olimpiada; que los árbitros europeos son de mejor calidad que los sudamericanos, é infinitas opiniones más sobre esto, aquello y lo otro; pero con lo que hemos copiado literalmente acerca de la falta de tecnicismo del juego en España, la vanidad deportiva de los españoles y la supremacía funesta de nuestros ídolos, creemos haber entresacado la médula, en cuanto lo que se refiere á nosotros, de lo dicho por los actuales campeones mundiales de fútbol.

Más parece un consejo amigable que nos dan, que no una acerba censura que nos hacen. ¿Seguiremos el consejo?

## EL DEPORTE EN BROMA, por K-HITO EL INGENIOSO HIDALGO







Cuando Braulio se compró el automóvil, vió el porvenir de color de rosa. Era un *auto* elegante y poco costoso; pero Braulio, que tenía detalles de gran señor, le pintó en la portezuela una raya blanca.

«Así ganaré más dinero», se dijo, y se propuso acudir á los lugares donde la competencia fuera mínima.

Paseó por las afueras; acechó las salidas de los campos de deportes; acudió á las estaciones; pero su coche rara vez se ocupaba: el público sabía que su contador era alocado y casquivano, y que á cada esquina que pasaba aumentaba en cinco duros la cifra á pagar.

Braulio aborreció á la burguesía. «¿Para qué quieren el dinero?», se preguntaba.

A los pocos días, la cinta blanca había desaparecido, dejando lugar á una roja. Algunos viajeros comenzaron á picar; en una semana llevó á unos ingleses á Toledo, á dos señoras á la estación del Norte y á un herido á la Casa de socorro. Sin embargo, eso no era lo suficiente, y la competencia que le hacían los de tarifa más reducida era algo que le hizo una vez más mudar el color de la cinta: esta vez era azul.

La vida comenzó á aclarársele. No pasaba día sin que llevase á algún viajero, y por la noche liquidaba con una pérdida mínima.

«Ya está—dedujo—: lo que quiere la gente es pagar poco».

Al día siguiente su *taxi* se adornaba con cinta amarilla; el contador, claro está, seguía el cambio de colores, reduciendo su precio.

Cuando verificó cuentas tras una jornada de labor, su asombro fué máximo; había logrado ganar dinero: ¡veinte pesetas!

Braulio le compró un abanico á su esposa y un corsé á su amiga.

Durante toda una semana siguió sin variar el color de la cinta. Pero Braulio era ambicioso y, apurando aún más la economía de su contador, sacó el coche con una cinta verde como una rumba.

Aquel día se le acercó un caballero bien vestido, acompañado por una joven cubierta de alhajas.

—¿Qué tarifa?—preguntó, extrañado por el nuevo color.

—La mínima—contestó Braulio con una sonrisa—. Marca cinco céntimos á cada guardia que se vea.

El caballero refunfuñó:

—Es demasiado barato; esto no debe andar—y se marchó á otro.

Braulio quedó consternado realmente; toda la psicología que debía á su profesión se derrumbaba ante ese caso.

—¡Vanidoso!—le gritó—. ¡Nuevo rico!

El coche no salió á la calle en tres días, tres días de meditación y de labor sin tasa. Braulio había descubierto el sistema.

Cuando el *auto* rodó de nuevo por la ciudad parecía nuevo. Braulio lo había pintado de colores claros, «color de optimismo», decía él. Una cinta policroma subrayaba la portezuela.

El propietario estaba radiante, y su jovialidad se había contagiado al coche, que tenía alegrías de cachorro.

Atropelló á un caballero, y luego se entretuvo persiguiendo por una acera á una de esas viejas que atraviesan las calles como una carabela el Atlántico.

Un señor lo detuvo con un gesto de juramento:

—¿Qué tarifa es ésta?

—La tarifa ideal—contestó Braulio.

El coche comenzó á andar, y el chófer observaba por un espejo el rostro del cliente.

Este contempló con algo de asombro el interior del vehículo, le complacieron las revistas ilustradas que pendían de un cordón, le gustaron las caricaturas que lo adornaban por el interior, y no pudo menos de reír al mirarse en los espejos cóncavos y en los convexos que le deformaban el rostro en proporciones hilarantes.

Sin embargo, un relámpago de inquietud le estremeció. ¿Qué costaría aquello? Miró al contador, y su sonrisa volvió á aparecer: el contador estaba á cero.

El caballero comenzó á hojear una de las revistas, y Braulio dió un tirón de una cuerdecita, y en el contador apareció una peseta; al cabo de un momen o el caballero volvió á mirar y observó el cambio, ya más serio; pero reanudó su lectura con fruición. Braulio estiró la cuerdecita varias veces, y el contador aumentó la cifra.

El señor tuvo, al ver el cambio, un kilómetro de mal humor, durante el cual el contador permaneció inmutable; después se asomó pa a saludar á una bellísima dama que le dedicó una sonrisa, dulce como una herencia. El caballero quedó sonriente arreglándose el nudo de la corbata, y el cordón volvió á estremecerse, surgiendo una nueva cifra.

Con esas alternativas llegaron al fin del trayecto, y el caballero se asomó.

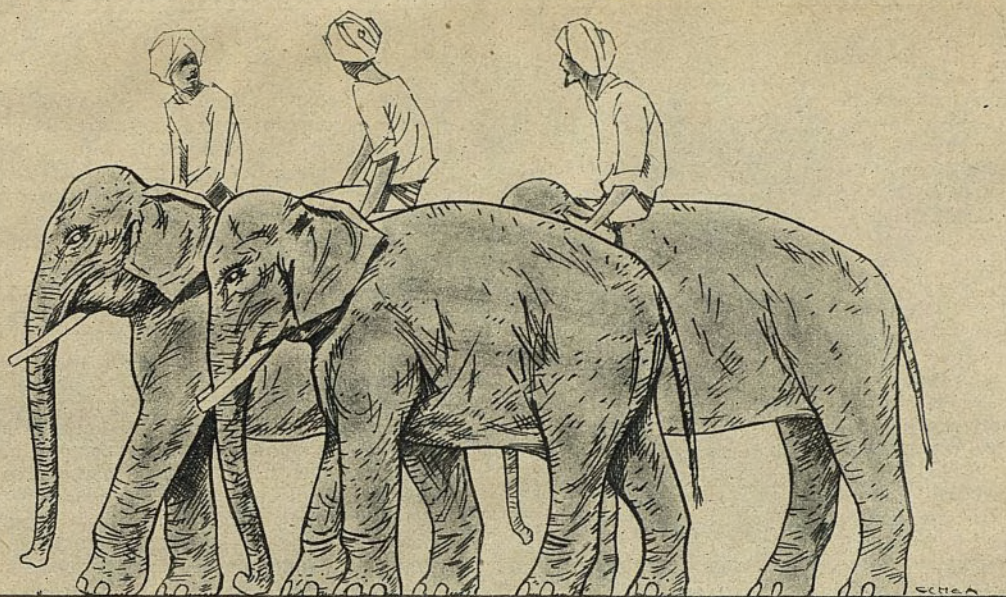
—Se ha pasado usted una manzana de casas—le dijo á Braulio.

Este puso la marcha atrás y tiró de otro cordón: la tarifa se redujo en un real.

EDGAR NEVILLE

DIBUJO DE SANCHÁ





Pronto perdieron de vista al robador y á su víctima; pero pudieron seguir durante algún tiempo sus huellas merced á las manchas de sangre que salpicaban el suelo, hasta que los rastros fueron cada vez más débiles, y por fin se extinguieron.

Cuando ya los cazadores, indecisos y confusos por no saber hacia dónde enderezar sus pasos, iban á renunciar á tal empresa, de improvviso vieron al tigre y á su presa tendidos uno junto á otro en un ribazo. El felino estaba muerto; el hombre, con los ojos muy abiertos y con un resto de conocimiento, maltrecho y herido, tenía aún la pierna entre las fauces del tigre. Estaba tan exánime y débil, que casi no tuvo aliento para satisfacer las preguntas de sus compañeros.

Para liberrar su pierna fué preciso cortar á cercén la cabeza del animal y desarticular sus apretadas mandíbulas.

## EL DEPORTE CINEGÉTICO

### Los elefantes en la caza del tigre.—Las grandes cacerías.—Un libro del capitán Rice.—Un episodio sangriento

Un día de caza en el Don, al pie del Himalaya, en la estación más propicia, montados sobre elefantes, es seguramente el bello ideal de una cacería bajo el ardoroso sol de los trópicos. Una batida á los tigres con semejante aparato ofrece seductor espectáculo venatorio. Los cazadores se cuentan por centenares, desdeñan las piezas pequeñas de pelo y de pluma, y desde el punto en que un movimiento y una ondulación en los matorrales denuncian la presencia del tigre, un diluvio de balas cae sobre la fiera; mas si ésta queda herida solamente, furiosa, se enrosca primero, y después se precipita sobre el elefante que encuentra más próximo, el cual se apodera del felino con la trompa y lo oprime con sus anillos cual pudiera hacerlo una culebra colosal. El guía del elefante hace una señal convenida, y los cazadores se disponen á descargar de nuevo sus fusiles.

Una vez que el tigre rueda inerte por el suelo, el elefante, olvidando el dolor natural que le causan las heridas recibidas en la lucha, deja oír su voz, retumbante como un clarín de guerra, y entona la fanfarria de la victoria. Luego olfatea á su enemigo muerto, y, dándole vueltas y más vueltas con la trompa, saborea, por decirlo así, con delicia el triunfo.

En varios puntos de la India, donde la civilización ha desarrollado sus galas y esplendores, algunos príncipes indígenas cazan el tigre con gran bullicio, pompa y esplendidez.

Moeckerne describe una magnífica montería organizada por el Nabah Aoudh, compuesta de un verdadero ejército de peatones, soldados, jinetes, cañones, más de mil elefantes, brufones, leopardos adiestrados para la caza y una nube de carros, camellos y caballos.

Los príncipes de Java adoran las grandes monterías del tigre; despliegan en ella gran riqueza y aparato, y son el obsequio con que brindan al extranjero de rango.

Los ingleses, señores de la India, cazan el tigre, y en menos de cuatro años han dado muerte á mil treinta y dos.

El coronel Rice afirma en su libro *Tiger Shootings in India* haber muerto en sus cacerías, en menos de seis años, 68 tigres, tres panteras y 25 osos.

El mismo coronel Rice, y en su precitado libro, relata un sangriento episodio acaecido durante una de sus emocionantes cacerías.

Cuenta Rice que varios europeos, unos cultivadores y otros oficiales de un regimiento indígena, concertaron una partida de caza.

Caballeros sobre elefantes, salieron de Bombay, y apenas hubieron penetrado en la espesura, cuando la misma algazara y ruido movido por la comitiva levantó un tigre, que, lleno de furor y con gran ímpetu, atacó la primera línea de elefantes. Uno de los paquidermos, por demás novato en tales ejercicios, se alborotó y, á despecho de los esfuerzos del cazador que lo montaba, volvió bruscamente grupas.

Saltar el tigre sobre el elefante, coger por una pierna al cazador, derribarle y colocarlo sobre su lomo, fué obra de un instante, y no arrebató con mayor facilidad la zorra á la misera ave de corral.

El tigre, dando saltos, se alejó, internándose entre los espesos matorrales. Todos los fusiles apuntaron á la fiera; pero nadie osó disparar, temerosos de herir ó matar al infortunado compañero.

¿Qué había sucedido? Aturdido el cazador por la caída, sintiendo penetrar en sus carnes los dientes del animal, adolorido, exánime, se desangró. Cuando volvió en sí, se vió tendido sobre el lomo del tigre, que se deslizaba rápidamente al través de la espesura, y á cada instante el rostro y manos del herido se desgarraban al contacto de los abrojos y espinas de los matorrales. Juzgóse perdido, é inmóvil esperó que llegase su último instante. De repente, una idea salvadora cruzó por su mente; hizo un esfuerzo para coger una de las pistolas de su cinto, y apuntando á la cabeza del animal, hizo fuego.

El tigre sacudió rudamente á su víctima, hundió más los incisivos en sus carnes y precipitó la carrera. El desdichado se desmayó de nuevo. Cuando abrió los ojos hizo otro supremo esfuerzo, y cogiendo la segunda pistola disparó; esta vez la bala penetró por el omoplato en el corazón, y el tigre rodó por el suelo como una masa inerte.

Ya era tiempo: las fuerzas del cazador se agotaron, y no tuvo siquiera para llamar á sus compañeros, que se acercaban...

FERNANDO LOPEZ MARTIN

Dibujos de ECHA





## CURIOSIDADES DE LA OLIMPIADA

HABÍAMOS olvidado ya á Eric Liddell, el campeón de los cuatrocientos metros en los Juegos recientes, que por unas horas fué la figura de París, cuando vuelve á enseñorearse de la actualidad á causa de una ovación que cincuenta mil compatriotas suyos acaban de ofrendarle en el *meeting* atlético anual de Glasgow, donde ha corrido por primera vez después de su victoria olímpica; y de nuevo le vemos en las páginas de revistas y diarios plantado frente al objetivo sobre sus fuertes piernas, con su enorme busto y su larga cara de escocés, con su buena sonrisa candorosa.

¡Liddell! ¿No recordáis aún?... Se trata del estudiante aquel de Teología que descuidó por algún tiempo sus ocupaciones religiosas para descender hasta el *stadium* en que había de triunfar mundanamente, del «pastor volante» que aceptó con modestia, acaso con desdén, el turbador incienso de la gloria humana. No; á él no le trastorna lo más mínimo ese incienso fatal que ha mareado á tantos, y hoy, á raíz de su éxito robustecido por las aclamaciones que en Glasgow despertara su presencia, abandona el *sport* de un modo irrevocable para salir en breve camino de la China, con una Biblia bajo el brazo, como misionero. Hay algo de *record* espiritual también en este salto místico de la Hélade á las Cruzadas.

Nadie extrañará el caso en cuestión mucho, si considera que Liddell es un sacerdote protestante. En el fondo, su gesto no carece de evangelismo, desde el momento en que no ha demostrado vanidad ninguna en



Eric Liddell, el campeón de los 400 metros

## UN SACERDOTE DEPORTISTA

su apoteosis pagana; y aunque un día trocó su levita negra por el sumario traje de los corredores, aunque durante un corto interregno se distrajo de sus trabajos teológicos para dedicarse á profanos trabajos, su actitud primera se compensa con su última actitud. Sobre todo no es á nosotros á quien corresponde analizar el asunto en su aspecto canónico, y ciñéndonos al aspecto sportivo, se nos antoja simpático el tal Liddell, quien sin duda obraba con la mejor fe. Ingenuo y fuerte, ese gran niño británico no ha creído que padecía su dignidad presbiterial por ganar un campeonato de carrera. Quizá tenga razón. ¿Qué mandamiento del protestantismo lo prohíbe?

Sí; quizá tenga razón, porque para convertir infieles en la China, misión á la que va á entregarse el antiguo *recordman*, no sólo hace falta un comportamiento muy piadoso; la aventura está llena de peligros y de obstáculos, salvando con mayor facilidad estos obstáculos y estos peligros un hombre ágil y sano que un valetudinario. A la postre, su agilidad y su salud pueden contribuir al logro de la tarea sagrada que se ha impuesto el hérculeo soldado de Cristo, y él mismo conceptuará entonces una inspiración divina lo que al presente parece producirle un vago remordimiento de conciencia... ¿Por qué no? Los designios de las alturas resultan casi siempre impenetrables.

GERMÁN GOMEZ DE LA MATA

París, Agosto 1924

## LA PELOTA VASCA



Un jugador de «pallone elástico», preparándose á devolver la pelota, en airoso bolea

## Y EL «PALLONE ELÁSTICO»



Panizzi, campeón genovés de pelota italiana

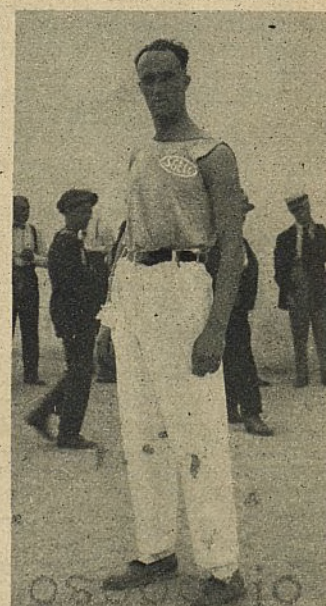
Los italianos llaman á este juego *pallone elástico*; se practica mucho en la Italia del Norte y es un verdadero deporte de fuerza y destreza, como la pelota vasca, aunque se diferencia de ésta en algo esencial.

Se juega con una pelota de goma, hueca, de unos quince centímetros de diámetro, á la que se la pega con la mano abierta ó con el puño cerrado. Los bandos contendientes son dos grupos de á cuatro jugadores; pero tres de ellos son poco más que meros ayudantes del capitán; la partida es, por tanto, un combate entre los dos capitanes. El campo es como nuestros juegos de pelota, pero sin frontón, y está dividido en espacios de veinte en veinte metros; la pared lateral puede existir ó no.

Sorteados los puestos, el capitán que le ha tocado de cabecera *saca*, como en nuestra pelota, pero sin rebotarla, enviándola al otro extremo del campo; el otro capitán la devuelve y así hasta que uno de los bandos pierde. En las pelotas cortas intervienen los ayudantes. Si pierde el tanto el bando que está de cabecera, se cambia de puesto. El valor de cada tanto es distinto, según que la pelota haya sido devuelta á voleo ó con rebote y según en la porción del campo en que se pierda ó se gane.

He visto jugar en Génova un interesante partido entre la escuadra de Panizzi, campeón genovés, y la de Marengo, campeón piamontés, ambos excelentes pelotaris, y aunque todos los auspicios eran favorables al primero, que además contaba entre sus ayudantes al ex campeón Bruzzone, ganó por 11 á 5 el segundo, algo más joven, y que parece que empieza á destacarse ahora con gran empuje.

Aunque algunos espectadores, lo cual es inevitable, apuestan entre sí algún dinero, no están organizadas las apuestas, y no hay, por lo tanto, ese aturridor vocerío de los corredores como en la pelota vasca. Tiene el *pallone elástico* toda la gallardía y todo el carácter de deporte que tenía nuestra pelota vasca antes de industrializarse.



Marengo, campeón piamontés de «pallone elástico»

P.



# EL HOMBRE DEL ESTÓ- MAGO DE HIERRO



Frank Richards, famoso atleta norteamericano, resiste «cómodamente» sobre el estómago la opresión de siete hombres armados de una larga viga de madera

DÓNDE está el límite de la extravagancia americana que las fotografías de las Agencias sirven con delectación al público europeo? En el orden deportivo, ese límite nos parece aún más lejano. No se agota nunca la dislacerante serie de *girls* fantásticas, nadadoras, patinadoras, *golfwomen* semidesnudas, pintadas, irónicas y arbitrarias. Coros diabólicos de nereidas electrizadas «posando» para los *films* universales sobre las rocas, en la playa, en plena mar, con gestos de burla infantil y ademanes de una impudicia deliciosa. No se agota nunca la serie de grandes campeones preocupados con una manía de extrañas exhibiciones, ava-

tares alucinantes de unos seres privilegiados que no saben ya adónde remontarse después de alcanzados los pináculos de la gloria deportiva universal. Saltadores descoyuntados y *motormen* desbocados y absurdos para los que intrepidez y temeridad son ya calificativos de un valor pobrísimos.

He aquí al hombre de estómago de hierro. Entrenador de atletas en Los Angeles, la república babilónica del cinematógrafo, Frank Richards convence á sus discípulos, especialmente á los boxeadores incipientes, de que la base de una musculatura inquebrantable radica en el estómago.

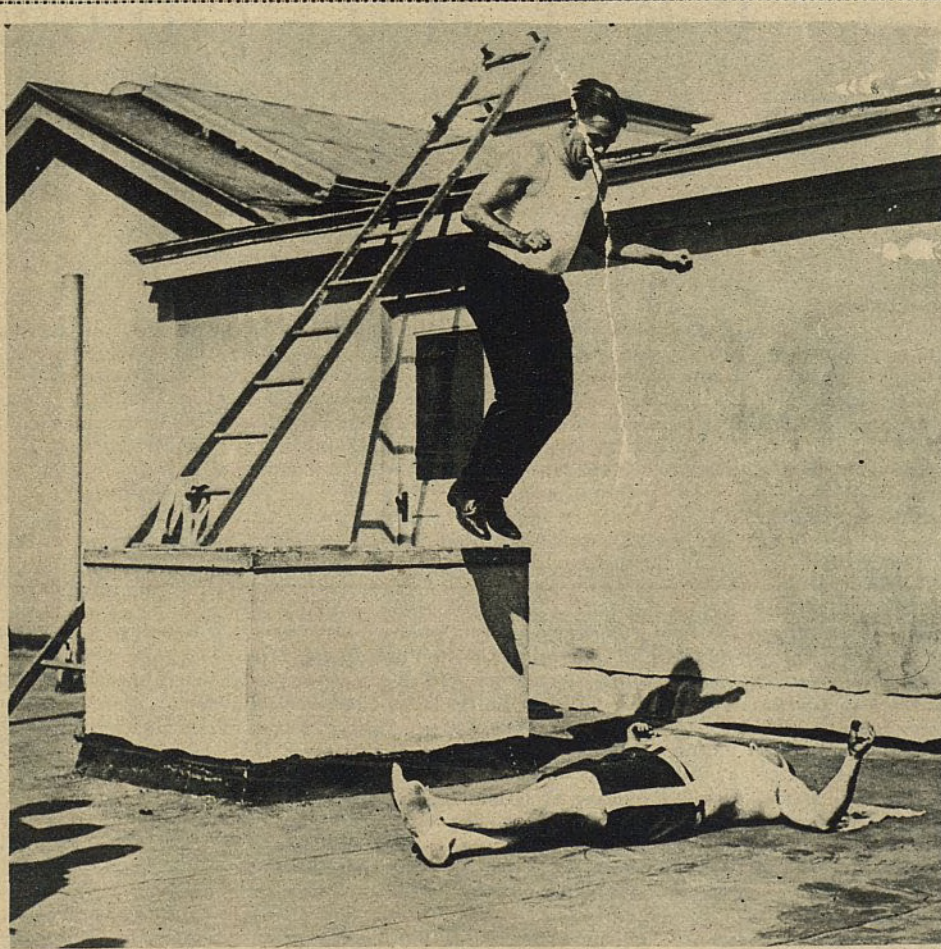
El la ha cultivado de tal manera, que todos sus músculos forman ya una verdadera coraza insensible. ¡El estómago, la viscera universalmente reconocida como la principalísima del organismo humano; lo que mueve todas las decisiones y explica todas las actitudes del hombre moderno, tan ajeno á las sugerencias de otras vísceras secundarias, como la cordial, por ejemplo! Frank Richards la ha encerrado en una caja de acero. Y está contento de su suerte. Cuando sus discípulos se preocupan demasiado de cultivar sus bíceps y de forjarse unas piernas fortísimas y elásticas, él les muestra su estómago invulnerable. «Cuando poseáis un estómago como el mío, habréis verdaderamente triunfado.»

Y se somete á las pruebas más crueles y disparatadas. Siete de sus alumnos privilegiados, musculosos y ágiles, llevan una viga, á modo de catapulta. Imponen á sus movimientos un ritmo unánime; y cuando éste ha alcanzado su máxima plenitud, descargan sobre el estómago de su maestro un golpe de muerte. Un golpe que bastaría á perforar una muralla. Un golpe que los técnicos calculan de un alcance equivalente á diez y seis caballos de fuerza. El choque se produce tremendo. La viga retrocede como si hubiera dado contra un elástico paquete de caucho. Y Frank Richards sonríe...

Otra vez es Tommy Gerard, su discípulo amado, boxeador del gran peso, en el que muchos vemos el rival futuro de Dempsey, el que con su calzado de paseo, proyecta sus noventa y dos kilos desde un metro de altura sobre el estómago del maestro. Tommy rebota suavemente después de la terrible patada. Y el maestro yacente, en quien apenas se nota el esfuerzo de la contracción muscular, ríe todavía...

Con sus estupendas demostraciones, el «trainer» Frank Richards, maduro ya, ha acreditado su centro de entrenamiento, y los jóvenes que en las múltiples facetas del atletismo ó en la difícil y penosa carrera de pugilistas buscan la gloria y el dinero, acuden á recibir las lecciones prácticas «del hombre que posee el estómago de hierro».

JOHN BATLEY



El propio y privilegiado poseedor del «estómago de hierro» resiste sobre el vientre el salto de un atleta de muy relativa «ingravedez»

FOTS. DÍAZ

Ayuntamiento de Madrid





Varias gentiles «girls» norteamericanas, jugando al «golf» en la playa de Miami (Florida)

## EL LAS Y EL DEPORTE LA ALEGRÍA DEL MÚSCULO

La mujer tiene, ahora como nunca, un afán desmedido en remedar al hombre, ó mejor, para cubrir la aspereza de la frase con un eufemismo que nos libre de su enojo, en demostrar que sus aptitudes físicas, espirituales, intelectuales, etc., rinden la misma capacidad que las de sus contrarios en sexo.

Este prurito inconfesable, pero íntimo, de contrarrestar la preponderancia física del hombre en tantos siglos, las ha impulsado á las mayores locuras heroicas, con grave escándalo de cuantos ven en estos atrevimientos un desplazamiento irregular, incluso monstruoso, de las normas tradicionales del bello sexo, á saber: delicadeza, ternura, recato, espiritualidad, dulzura...

Particularmente en España, aún no se concibe por mucha gente que las mujeres practiquen ejercicios físicos violentos, impropriamente llamados hombrunos. Creemos, con este recóndito, egoísta y bárbaro sentido del vivir que aún tenemos—rescaldos vivos de los preceptos musulmanes—que la mujer nace para otras cosas más distintas, más caseras; y frente al tipo de Venus moderna, fuerte, ágil, de risa franca y sonora, que piruetea desnuda ante una multitud, que sube á un aeroplano para pilotearle á través de los espacios, ó se calza los guantes de boxeo, ó rescucita un viejo mito de nereidas en el oleaje encrespado de los mares, oponemos á nuestra señorita cursi, de pecho angosto y vocecilla débil, que toca cuatro piecitas al piano, y compone unos postres, y se hace afán sombreros, y resulta la compañera timorata del hombre que, por casualidad en nuestra especial idiosincrasia, tenga temple aventurero y arriesgado de alma.

Indudablemente que los extremos de ambas tendencias, por exagerados, resultan contraproducentes. Tan lamentable es nuestro tipo de señorita provinciana, mojigata y de ideario mezquino, como esa muchacha-hércules que todo lo sacrifica al *sport* y que, en fuerza de practicarlo, pierde sus encantos femeniles más esenciales. Pero sea nuestro mayor afán encontrar el término medio, que, según los sabios, es donde está la verdad, y procuremos todos desterrar ese tipo de mujer de artificio, producto-anuncio de la alquimia moderna, maquillada, teñida, que pone una nota equívoca y falsa de belleza y da un aire de feria amorosa á nuestras calles, á nuestras reuniones.

Así, resulta paradójico, más bien un contrasentido extraño, nuestro concepto de la moral en la mujer.

En ninguna playa española se consiente que la mujer se muestre entre la gente cubierta sólo con el clásico *maillot*, tan casto en su sencillez en esos sitios, tan favorable, en su liviandad, para que el sol ore la

piel luego del baño, tan propicio á la elasticidad del músculo; pero esa misma gente que reputa este atavío de impúdico y lo prohíbe, consiente luego que sus mujeres, sus hermanas, sus hijas, usen *toilettes* de mujer de harén, incitantes, perversas, propicias á excitar los más bajos y repugnantes apetitos, y se recrean y complacen en la devoción pecaminosa que las envuelve.

Somos un pueblo hipócrita que abomina del desnudo, de la serena belleza del desnudo, porque no podemos comprenderla ó porque tal vez son muchos siglos de no lavarse más que la cara los que pesan sobre nosotros.

Esas muchachas del grabado que en Florida, luego del baño matinal, ejercitan sus músculos en el ágil y moderado juego del *golf*, con el mismo atavío que han tenido entre el agua, aquí causarían escándalo; todo el mundo lanzaría su anatema sobre ellas, y, sin embargo, nada más sencillo, más casto ni más sanamente alegre que sus actitudes, nada más lejos de los inconfesables apetitos en la eurtimia de sus aposturas, en la atención con que esperan el golpe sobre la bola de madera para correr tras ella bajo el sol tibio que tonifica y da salud.

Confesamos nuestra devoción por estos juegos femeniles que, de extenderse por la vieja Europa, destrozarán tanto prejuicio funesto.

En una sociedad acostumbrada al baño, á los ejercicios higiénicos al aire libre, donde mostrar el cuerpo que Dios hizo desnudo no sea pecado, el amor no puede ser, como aquí, algo torturante, con visos de tragedia, sino la aproximación espontánea y fecunda de lo que naturalmente y por imperativo de la especie se atrae. Y habrá de ser desenfadado y alegre, un himno humano y fervoroso á la madre Naturaleza, cuyo retorno á su seno tanto nos preocupa ahora como el manantial inagotable de la salud, de la sencillez y del buen vivir.

Y entonces notaremos la alegría del músculo ágil, esa alegría que fluye espontánea y generosa de los cuerpos saludables, llenos de vigor.

Y el concepto moral de la vida será muy otro, más sencillo por ser más amplio, más humano por ser más razonable, y, por consecuencia, más cercano de Dios por ser más virtuoso y más limpio.

Entonces no pondremos gestos de asombro viendo la adorable desprecupación de esas muchachas que juegan al *golf* sólo cubiertas con el *maillot* del baño y de los ejercicios gimnásticos, indiferentes y felices en su sano entretenimiento, sin importarles ese meticuloso y cerril «qué dirán» que tanto generoso impulso y tanto motivo de belleza sana mata en nuestro pobre país, aún lleno de rodrigones y de dueñas amigas del recato y duchas en tercerías.

José LORENZO



# SIN EL OLVIDO NO HABRÍA HOMBRE FELIZ.--ES NECESARIO, PUES, OLVIDAR

**P**ERO olvidar las cosas luego de penetrarlas. Así, está bien que saque-  
mos á colación aquella frase estúpida de que era menester marcar  
por el fuego á los muchachos del equipo español olímpico de futbol á  
su regreso á España. Recordémosla para entregarla luego al olvido. Pero  
tenemos presente que los periódicos de París—algunos periódicos de  
París—dieron á aquella majadería el valor de un serio propósito. París  
está siempre propicio á acoger disparates pintorescos de los demás países.  
Pero en definitiva no es cosa que haya hecho un gran daño. Ni al honor  
nacional ni á los jugadores del equipo. De modo que los malos deseos  
del autor de la frase han fracasado dos veces, gracias á Dios.

Hay que olvidar...

Porque por otra parte, París nos da el ejemplo de los olvidos. Y París  
olvida como todo el mundo, justamente cuando el olvido es injusto y  
lamentable. De cuando en cuando, los periódicos recuerdan historias á  
las que el olvido les da interés y valor.

Y así, hace poco hemos tenido noticia de que el corredor Marcel  
Berthet tiene á su servicio, desde hace treinta y cinco años, á la hija de  
un hombre que merecía mejor fortuna. Ese hombre fué el inventor del  
pedal. Esta hija suya se llama Mlle. María Michaud. En múltiples oca-  
siones, el propio Berthet, cuya popularidad entre los concurrentes á las  
pistas que en París forman legión parece que debiera significar una po-  
sitiva influencia, ha solicitado del Gobierno una merced inútilmente. Y  
no se trataba en la solicitud de la concesión de algo que significase des-  
embolso alguno. Nada de eso. La hija del inventor del pedal y el corre-  
dor á quien tan ejemplarmente sirve, sólo pretenden una medalla, una  
simple condecoración civil de las de menos significación que guarde la  
memoria de quien no pudo hacer fortuna á pesar de haber dotado al  
mecanismo maravilloso de la bicicleta (nuestro D. José Echegaray, que  
fué, no obstante su vejez, un excelente ciclista, dijo que la bicicleta es  
el triunfo de la mecánica nacional) de un elemento magnífico.

Pero han sido inútiles todas las solicitudes. Los Gobiernos de Fran-  
cia, como los de España, encuentran tan difícil premiar el mérito de los  
humildes como sencillo considerar á los profesionales de la política y á  
sus propios amigos. La memoria del inventor del pedal acabará perdién-  
dose si su hija sigue siendo una criada. Podría seguramente haber hon-  
rado á su padre si se hubiese decidido á emplearse en su juventud en la  
galantería, por ejemplo. Esto aproxima mucho la mujer á los políticos...

En todo caso, es de una gran emoción el empeño de Marcel Berthet.  
El debe á sus pedales toda su gran popularidad. Posiblemente, en los  
resplandecientes momentos de sus victorias sentirá la exaltación del  
buen recuerdo del hombre cuyo pequeño invento, colocado bajo los pies  
de Berthet, le han llevado á la notoriedad como unas alas. Se entriste-  
cerá un poco cuando considere á la hija del inventor haciendo el bajo  
menester de su oficio. Y esto durante tantos años!... Antes que los triun-  
fos de Berthet, dieron principio las calamidades del inventor y las de su  
hija. El tiempo paralelamente iba elevando hacia la notoriedad á Ber-  
thet y hundiendo en el olvido al padre de su criada, que no gozó nunca  
del resplandor del éxito. Y, en definitiva, para la difusión de las aficio-  
nes velocipédicas hizo más el inventor olvidado que todos los «ases» de  
la pista y de la carretera. Pero aquel fué un hombre oscuro. Y la obs-  
curidad conduce al olvido irremediablemente. He aquí lo que se olvida,  
no obstante no deberse olvidar...

Pero el mundo deportivo no puede ser una excepción en la Huma-  
nidad. Esta historia no significa más que un episodio en la historia de  
las ingratitudes. Es aún posible que andando el tiempo el invento de  
este pequeño mecanismo se atribuya en América á un americano ó en  
Inglaterra á un inglés. Acaso entonces Francia, tan celosa de sus propie-  
dades—para Francia no existe nada que no hayan inventado los france-  
ses—, busque la manera de hacer suya esta pequeña gloria. Y hasta  
puede que se avergüence un poco de haber regateado este sencillo ho-  
menaje que Berthet pide tan insistentemente, con tan poco éxito, en  
nombre de su criada vieja.

CEFERINO R. AVECILLA

Paris, 1924

2

ILUSTRES ESCRITORES FRANCESES,  
CARLOS DERENNES

Y  
AIMÉ GRAFFIGNE,  
HAN ESCRITO EXPRESAMENTE PARA  
**La Novela Semanal**

UNA EMOCIONANTE  
NOVELA TITULADA  
**UN HOMBRE DE  
POCAS PALABRAS**

1

DE LOS MÁS NOTABLES  
NOVELISTAS JÓVENES DE  
ESPAÑA, GERMÁN GÓMEZ DE  
LA MATA, HA TRADUCIDO AL  
CASTELLANO ESTA NOVELA

**UN HOMBRE DE  
POCAS PALABRAS**

3

CUALIDADES DISTINGUEN Á ESTA  
OBRA ORIGINAL É INÉDITA DE  
DERENNES Y GRAFFIGNE: LA  
EMOCIÓN DRAMÁTICA, LA  
SORPRESA DEL FINAL, EL INTERÉS  
CRECIENTE. NO DEJE USTED  
DE COMPRAR EL SÁBADO

4

DE OCTUBRE ESTE VALIOSO NÚMERO DE  
**La Novela Semanal**

30 CÉNTIMOS EJEMPLAR



# STUDEBAKER

## 6 CILINDROS

NINGUNO DA MAYOR SATISFACCIÓN

Agentes generales para España:

Stevenson, Romagosa y Cía.—Barcelona

Delegación Centro:

J. A. de Landaluce.—Madrid

Distribuidor Región Sud:

Vicente de la Aceña.—Sevilla



LA ANTIGUA  
Y MÁS ACREDI-  
TADA MARCA  
FOTOGRAFICA

PÍDASE CATÁLOGO  
EN TODOS LOS  
COMERCIOS  
DE ARTÍCULOS  
FOTOGRAFICOS



**HERNIAS**

Bragueros cien-  
tíficamente.

J. Campos  
único MEDICO  
ORTOPEDICO  
de MADRID  
Augusto Figueras 8

**Se venden**

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

Lea el Mundo Gráfico

PREPARACIÓN PARA AUTOMOVILISTA

Academia GRAN VÍA. Clases generales y especiales. Gran internado. CONDE DE PEÑALVER

# LA ESFERA

GRAN REVISTA DE LU

IMPRESIÓN ESMERAD

HERMOSOS ARTÍCULOS.—LOS MEJORES ESCRITOR

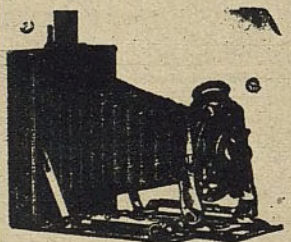
PORTADA Y DIBUJOS EN TRICOLO

SE PUBLICA TODOS LOS SÁBADOS

UNA PESETA EL EJEMPLAR

## ALFONSO

FOTÓGRAFO



FUENCARRAL, 6  
MADRID

## «LA GUÍA DESCRIPTIVA»

La Compañía del Norte acaba de publicar «La Guía Des-  
criptiva» del verano actual, que como las ediciones precedente  
un volumen profusamente ilustrado con fotografías de las  
blaciones servidas por su extensa red de ferrocarriles, d  
históricos de mayor interés y notas relativas á la produc  
industrial, agraria y pecuaria de cada región.

Contiene también detalles de todos los servicios ordinari  
especiales de los trenes, horarios, itinerarios, tarifas, billete  
precios reducidos, etc., etc., que son de la mayor utilidad  
el viajero.

LE AGRADARÁ LEER  
TODOS LOS VIERNES

**NUEVO MUNDO**  
50 CÉNTIMOS



**SPORTSMEN**  
**BALONES**  
FUTBOL

**3,95**

antes 28 Pesetas

Inmenso surtido en Jerseys, tobille-  
ras, rodilleras, defensas, medias sport,  
balones, calzado futbol, culots, may-  
llets, de atletismo, guantes, tennis y  
demás de Sport.

NOTA: Mandamos Catálogos gra-  
tis, mandando sello Correo 0.25.  
Envío á Provincias y extranjero al  
recibo del importe por Giro Postal.

VENTAS AL POR MAYOR Y DETALLE

**CASA LAYRÉT**  
Boqueria 29 BARCELONA

# OBSEQUIO

Anunciantes :: Empresas periodísticas

PEDID GRATIS EL

## Catálogo de la Prensa Mundial

á la Agencia Internacional de Anuncios

# “PUBLICITAS”

Gran Vía, 13 Madrid Apartado 911

SE HA PUESTO Á LA VENTA EL NÚMERO DE OCTUBRE DE  
**ELEGANCIAS**

Toda mujer distinguida que quiera tener una orientación exacta de la moda en  
todos sus aspectos, debe tener en su gabinete esta gran Revista, la más lujosa y la  
más documentada de cuantas se publican en Europa.

Ayuntamiento de Madrid