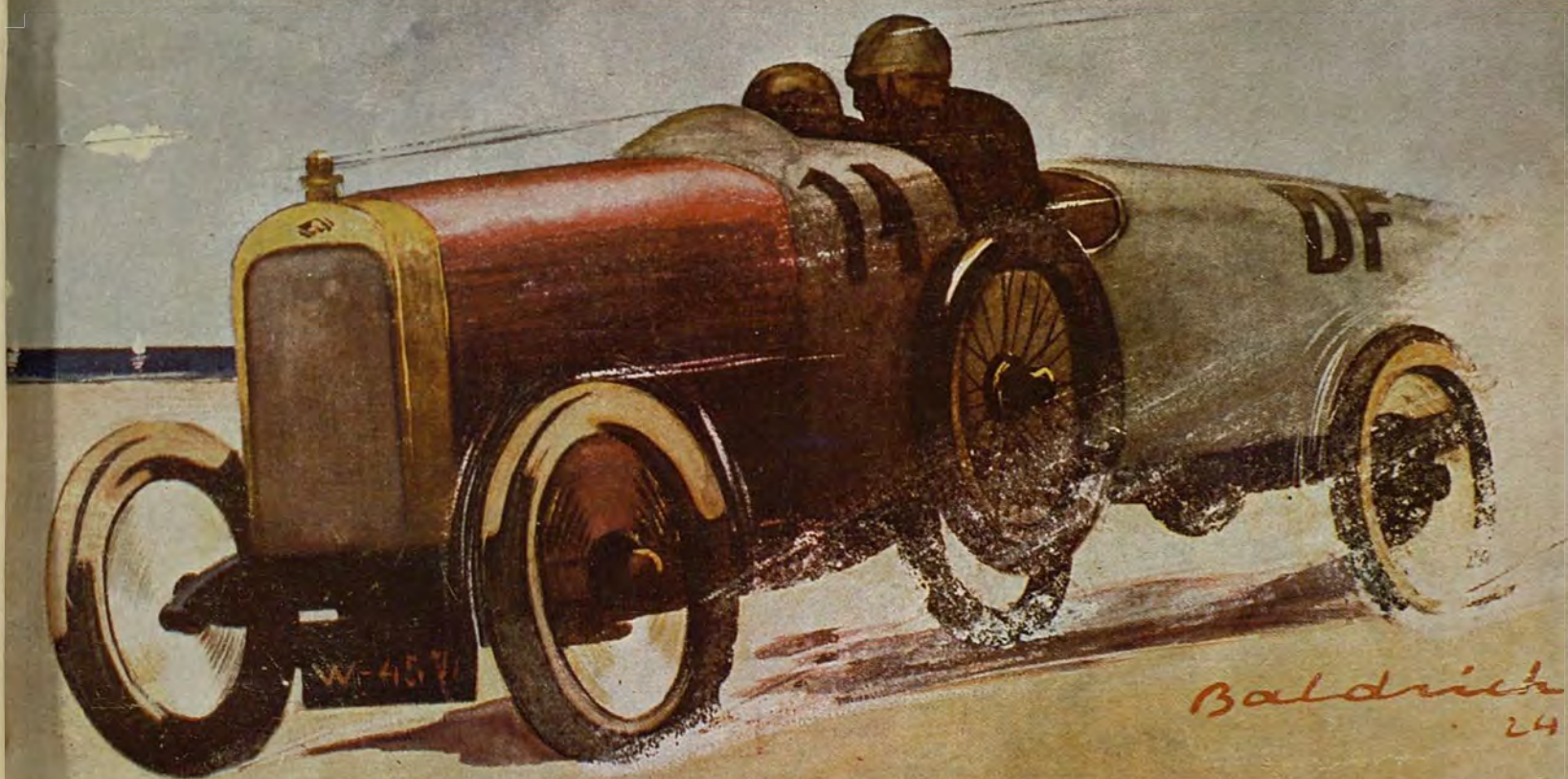


AIRE LIBRE

REVISTA DE DEPORTES

H 9

REMEROTICA
MUNICIPAL
MADRID



50 cents

LAS REVISTAS PREFERIDAS

EN MODAS

ELEGANCIAS



EN LITERATURA,
ARTE, CIENCIA Y
CRÓNICA SOCIAL

La Esfera



EN NOVELAS
BREVES

La Novela Semanal



EN INFORMACIÓN
DE ACTUALIDAD

MUNDO GRAFICO



EN DEPORTES

AIRE LIBRE

REVISTA
DE
DEPORTES



Se admiten subscrip-
ciones en todas las
librerías del mundo

CAMARA FOTO

HACIA UNA HIGIENE DEPORTIVA

EL DEPORTE ES ADMIRABLE CUANDO LO EJERCITA QUIEN ESTÁ EDUCADO FÍSICAMENTE. LAS MUCHACHAS, SOMETIÉNDOSE A UNA BUENA EDUCACIÓN MUSCULAR, LOGRARÁN EXALTAR SU BELLEZA

EN esta empresa difícil, erizada de hostilidades, de predicar las verdades de la higiene a nuestros deportistas, tan entusiastas como mal enterados, tan simpáticos como enemigos de su salud, llega el turno hoy a una cuestión de difícil planteamiento. Ha de hacerse en plano donde los prejuicios, rutinas y lugares comunes apenas dejan espacio libre.

¿Desde el punto de vista estético, conviene ó no que haga deporte el sexo femenino? Dicho de otro modo: ¿afea ó embellece el deporte á la mujer?

Para hallar solución diáfana es preciso comenzar por situar como faro una indiscutible verdad: *la belleza corporal de las Evas actuales hallase en plena decadencia.*

Muéstranse más tentadoras, más sugestivas, más inestantes, más azuzadoras y despertadoras del deseo masculino; pero también de formas menos perfectas. La moda, convirtiendo en ídolo la flacura, creó la frecuencia del tipo de vírgenes de senos lacios, espaldas nudosas, encorvadas, y tórax donde se dibujan las costillas con claridad y precisión de lámina anatómica.

Son menos osados los descotes del pecho y más los de la espalda, porque serían pocas las capaces de afrontar gallardamente la moda contraria. La costumbre de la falda corta sirvió para demostrar la escasez de piernas lindas y lo numeroso de los tobillos amorcillados, de las tibias curvas y de los gemelos sin esbeltez.

¿Puede corregir, evitar tal decadencia la práctica de los deportes?

Hallamos aquí, fuertemente atrincherado, un prejuicio que ha de costar gran esfuerzo vencer. Los hombres abominan del marimachismo. Asítales sentir bajo la blusa de la Deseada bíceps de atleta. ¿Una mujer hombruna? ¡Qué asco! Y el peligro del hominismo agita sus alas grises, ensombreciendo los espíritus.

Sin embargo, nada más distante de la realidad. El hominismo tiene dos aspectos: corporal y psíquico. El deporte especializado expone á afean el cuerpo de mejores condiciones estéticas; pero hacer sólo un deporte es distinta cosa de educarse físicamente.

Indudablemente, la muchacha que, sin preparación alguna, se entrega apasionadamente á un deporte verá deformado su cuerpo. Por el contrario, sometién dose á las leyes, á los métodos, á las pautas de una bu-

na educación muscular, mejorará en belleza, conquistará el don divino de la gracia. Como dice Hebert, á la fealdad de los grandes músculos, hipertrofiados por un trabajo excesivo de fuerza, cortos y gruesos, hay que oponer la belleza de los músculos largos, finos, elásticos, elegantes.

Una vez más hemos de repetir que *el deporte es admirable cuando lo ejercita quien está educado físicamente.*

El hominismo psíquico no depende del músculo. Obedece á muy complicados mecanismos de equivocada educación sexual, que no fuera oportuno transportar á estas columnas.

Hay muchachas deportistas, de exquisita feminidad, de enflorada ternura, promesa de buena y santa maternidad, y existen adolescentes que nunca cogieron una raqueta, ni supieron la emoción de cabalgar ó remar; pero cuyo carácter y temperamento traducen una psicología ambigua, de tercer sexo, ahuyentadora de todo propósito de buen hogar. Tan cierto es esto, que ni en los circos ni en los estadios son raros los casos de homosexualidad. Incluso entre boxeadores.

Son otros los orígenes de tales desviaciones, y fuera notoria injusticia atribuir al ejercicio culpas que no tiene. Si en ocasiones se ve á alguna muchacha comportarse deportivamente como un hombre, ha de pensarse que ello es efecto, no causa.

Este artículo, por la índole del tema, ha resultado provisto de excesiva cantidad de cauces. No será inoportuno intentar una síntesis final, á modo de conclusiones, utilizables por el lector, á quien sus prejuicios no impidan ver la trascendencia de estas nociones:

a) Existe una positiva decadencia de la belleza femenina. Como testigos de mayor excepción puede preguntarse á pintores y escultores.

b) Esta decadencia podría ser evitada merced á la educación física.

c) Mientras el deporte único, desequilibrando el desarrollo muscular, afea á la mujer, la educación física crea en ella la armonía y la gracia.

d) No es de temer que el espíritu de la mujer educada físicamente se torne hombruno. Las características psíquicas del sexo se perturban por motivos ajenos á la belleza corporal.

e) El culto á la belleza femenina es el mejor antidoto contra la lujuria y la rijosidad y procacidad callejeras, ahora tan en boga.

DOCTOR CÉSAR JUARROS



Un atleta norteamericano, durante el entrenamiento de lanzamiento del peso

FOT. AGENCIA GRÁFICA

M O N T A Ñ I S M O

EL TRIBUTO A LOS ALPES

El recuerdo de un libro titulado *El tributo á París*, que publicó el gran periodista Luis Bello hace varios años, me ha inspirado el epígrafe de este artículo.

Es aquel libro, de amena y emotiva lectura, como una ofrenda espiritual á la majestad que en el mundo del arte y de la cultura significa París. Es la expresión de esa postura admirativa que en las juventudes

Entusiasta yo de las montañas, he hecho varias excursiones por casi todas las españolas. En estas mismas páginas han aparecido, y seguirán apareciendo, algunos artículos dictados por ese entusiasmo y escritos con la preocupación de que sirvan de estimulante y guía para que otros hagan también esas excursiones. Pero desde las cumbres de nuestras sierras é impresionado por lecturas de los buenos libros de alpinismo ó



El Cervino ó Matterhorn (4.405 metros) en la frontera suizo-italiana, una de las cumbres más difícilmente accesibles de los Alpes. A su pie, el Hotel Gornergrat (3.136 metros)

intelectuales de todos los países provocaba, como capital del mundo del pensamiento, el París del siglo XIX. Ante aquella radiante cumbre del panorama cultural, rinde Luis Bello su espontáneo tributo ideológico de alabanzas. Pero no se deja deslumbrar ni conquistar por ella, pues conserva la serenidad suficiente para ver, y comentar piadosamente, algunos parajes sombríos de la vida parisina y para que se transparente en casi todas las páginas del libro el recio españolismo del autor. por la contemplación de excelentes grabados ó fotografías, yo anhelaba

desde hace mucho tiempo verme en los Alpes. He estado hace poco, y al coger la pluma para redactar una impresión de esta mi primera excursión «alpina» propiamente dicha, he recordado el libro de Bello y he puesto una imitación de su título para epígrafe de estas líneas.

Sí; cuantos amamos la montaña tenemos que rendir el tributo de nuestra admiración á los Alpes, porque en su grandiosidad, en su amplitud y en sus variadísimos aspectos están comprendidos todos los encantos que á los montañeros nos atraen.

No pretendo aquí, ni mucho menos, describirlos; están ya bien descritos por las más excelsas plumas de los alpinistas científicos, literatos ó simples narradores, y además mi recorrido, por la avaricia de ver muchas cosas, no me ha permitido casi más que asomarme á ellos. Mi máquina fotográfica tampoco ha tenido nada nuevo que hacer; no sé si quedará allí algo que fotografiar. Tampoco he de decir nada de itinerarios, pues son éstos tantos y está todo allí tan bien organizado, que con dinero en el bolsillo y dejándose llevar y traer está todo resuelto. El tren le lleva á usted á todos los pueblos; los autobuses le suben por las empinadas y retorcidas carreteras; las cremalleras y los funiculares suspendidos le dejan á usted encima de los glaciares; y si quiere usted subir más arriba, los guías y portadores le conducen, aunque sea en volandas, hasta las cumbres. Hay una perfecta organización para descongestionar los bolsillos de los turistas de montaña.

Quédese para cuando bajemos de las montañas españolas esa prisa por ir á buscar á los amigos para enseñarles los clichés recién revelados y decirles: «Mira qué cosas hay por allí; se va por tal sitio.»

Algunos entusiastas de los Alpes se lamentan de que la aglomeración de viajeros dificulta el alojamiento, y de que tanta facilidad para las excursiones impide la selección de los más fuertes y quita, por tanto, á la montaña el encanto de la soledad y el placer de gustar de algo que se sabe que está al alcance de muy pocos. No es para tanto. Las caravanas de inglesas no van mucho más allá de los hoteles que hay al final de los funiculares, y aun queda mucho por arriba donde gozar del aislamiento en la altura... y aun donde perecer, si le sorprende á uno un temporal ó se le va un pie. Tres alpinistas han desaparecido este verano entre las nieves; otros dos se han despeñado, y otros tres ó cuatro pudieron ser salvados cuando estaban ya casi perdidos. Todo ello en aquellas montañas tan bonitas, que parece que se acicalan coquetonamente todos los días, mirándose en el espejo de los bellos lagos, y que, ciertamente, no parecen tan altas como realmente son.

Los historiadores del alpinismo hacen notar, así como sorprendidos, que mientras el mar, con todos sus misterios y peligros, fué surcado por el hombre desde la más remota antigüedad, la alta montaña ha sido esquivada y ha permanecido inexplorada hasta una época relativamente moderna. Se me ocurre una expresión vulgarísima, una frase casi chabacana, para explicar ese fenómeno histórico, y es esta: Los hombres iban por el mar buscando algo, mientras que en la alta montaña no se les había perdido nada. Fué preciso que la Humanidad se hiciera apta para percibir la sensación artística «paisaje» y que naciera la ociosidad activa que hoy se denomina «deporte», para que algunos se decidieran á trepar por las peñas, á ascender por los campos de hielo ó á escalar las cimas que presumían de inaccesibles.

Hasta hace pocos meses no ha habido tampoco, en realidad, deporte marítimo, y su inventor ha sido ese intrépido y valiente Alain Gerbault que se fué solo en un barcucho de vela desde Gibraltar á Nueva York, *por donde no se le había perdido nada*.

Los Alpes son unas montañas que han tenido mucha suerte. Son las más altas de Europa. Se alzan en el centro de este viejo continente, tan culto y tan poblado. A su alrededor están los países más prósperos y más ricos. En sus repliegues se han cria-



El Deut du Midi, de 3.261 metros de altura



Un paraje característico de la alta montaña en los Alpes. Cumbre del Zupo, de 4.002 metros

do unos hombres que no han sentido el hormiguillo conquistador ni el furor del proselitismo religioso, por lo cual no han tenido que gastar el dinero en ejércitos expedicionarios ni en barcos que se hundían, y todo lo han echado en carreteras, ferrocarriles, puentes, túneles, funiculares y folletos de propaganda. Están á igual distancia del polo y del ecuador y entre el Atlántico y el Mediterráneo; tienen, por tanto, mitad y mitad de invierno y verano, de sol y lluvias ó nevadas. Por si era poco, ahora que las naciones se han convencido de que las guerras han llegado á un grado tal de perfeccionamiento que se arruina el que la gana, y se reúnen los primeros ministros para discutir, disimulando el miedo, la manera de no seguir haciendo de fieras, esas reuniones se verifican en las ciudades suizas, al pie de los afortunados Alpes, que muestran la pureza de sus nieves para que con ella se contraste la de las intenciones de los deliberantes.

Alpes afortunados, montañas pulcras, aristocráticas y urbanizadas, con vuestros bosques de pinos derechos y picudos, todos iguales; con vuestros prados, siempre verdes, y vuestras cascadas, que se despeñan siempre frente á un hotel: recibid el tributo admirativo de un montañero del país de las montañas sin caminos.

PEÑALBA

PERFILES
DEL DEPORTE
DEL PEQUEÑO
MOTOR.—INTE-
RESANTES PA-
LABRAS DE
DON FERNAN-
DO RIBED,
PRESIDENTE
DEL «REAL
MOTO CLUB
DE ESPAÑA»



Fernando Ribed, presidente del «Real Moto Club de España»

RECIENTEMENTE, organizado por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, se han celebrado en la bella Donostia interesantes pruebas del motor. El circuito de Lasarte ha sido acariciado en noble pugna por velocísimas máquinas, gobernadas, entre otros, por célebres corredores: Delage, memorable por su actuación en Lyon; Fernando Vizcaya, el conde Zobroski; Milton, el «as» americano... Y sin defraudarnos, han añadido su concurso motoristas de probada historia, tal que Vicente Naure, Mateos—nuestro indiscutible «as» del pequeño motor, que ha sumado un triunfo más a su historia de motorista—, Vidal, Fuentes, etc., etc.

Tal el pretexto, nos entrevistamos con D. Fernando Ribed.

—¿Supone usted de sumo interés para nuestro deporte del pequeño motor la próxima celebración del Gran Premio de San Sebastián?

—No tanto, sin duda, como el circuito de Guadarrama, nuestra carrera de las XII horas, sólo comparable en dureza a la «Targa-Florio» siciliana.

—A propósito. ¿No cree usted excesivo doce horas para deducir el término medio de regularidad y velocidad? Podría, por ejemplo, reducir a seis u ocho la duración de la carrera y venir al mismo resultado que con las doce horas, ¿no?

—No. Por cuanto una máquina que ha corrido las doce horas, posiblemente no llegaría a las veinticuatro. Además, en esa prueba, el motor como su dirigente, buscan la de resistencia, unida a la de velocidad y regularidad. Por eso, a mi juicio, no dicen nada, y a nada práctico conducen, las de kilómetro lanzado u otras carreras, de tan brevísima duración, que no garantizan la bondad del motor ni las condiciones de quien lo conduce.

—¿Se puede en este deporte deslindar al amateur del profesional?

—¡Hombre!—y queda silencioso, en captura de una réplica catagórica. Esta:—Yo no distingo más que dos grupos: los que valen y los que no valen.

—¿A qué atribuye generalmente los accidentes del pequeño motor?

—Muchos de ellos a escasas condiciones de ciclistas; algunos a insensatas audacias, y otros, mayormente, a impericias de cálculo. Me explicaré: no todos los motoristas son buenos conductores, aprendizaje que se llena fundamentalmente con la bicicleta; quien por amor al riesgo le busca constantemente y eludiéndole halla placer, es materia al probable accidente, y quien de ambas cosas no peca, pero no tiene el necesario «golpe de cálculo» para prever contingencias y acoplar la marcha al terreno, es también «carne de motor»...

—Hablemos del porvenir de las motos; ¿no las considera usted en declive, un punto en olvido?

—Indudablemente. No digo tanto como que lleguen a desaparecer.

—¿Causas?—le interrumpo.

—El coche pequeño, y, por otro lado, el estado de las carreteras, ese guijo menudo y polvoriento que las floquea. Aventuro que llegarán a desaparecer las motos grandes, ya que de por sí nuestros reglamentos impiden correr máquinas de más de 1.000 c/c. Motores pequeños, de 500 c/c., serán los que imperen en un plazo muy cercano.

Seguimos hablando.

Nos remontamos a los tiempos del biclo. Me muestra fotografías que memoria el deporte a fines del pasado siglo. Viejas estampas que algún día comentaremos.

LORENZO RODERO

SOBRE EL TERRENO

UNA
HISTORIA
DEL
PROFESOR
DE ESGRIMA
MIGUEL
ORTEGA



Miguel Ortega, profesor de esgrima

EN la Sala de Armas de *El Imparcial*, el director y yo charlábamos con el maestro, mientras, espada en mano, Rivera y Aldecoa luchaban porfiadamente, y Gil Fillol y el formidable Atienza, tumbados sobre un diván, descansaban de las fatigas de un asalto monstruo.

—¿Qué edad tiene usted, Miguelito?—preguntó de repente Ricardo Gasset.

—Veintiocho años voy a cumplir.

—¿Y cuánto tiempo lleva dedicado al arte más liberal que existe?

—El arte más liberal que existe?

—¡A ver! ¿No es el objeto de la esgrima dar y no recibir?

—¡Caray! Tiene gracia eso. Pues llevaré aproximadamente la mitad de mi vida. A fines de 1908 empuñé por primera vez un florete en casa del difunto D. Pedro Carbonel, y hace cosa de once años vivo de las lecciones que doy. Ya saben ustedes que desde 1915 hasta el mes pasado he sido profesor en el Círculo del Ejército y de la Armada, conjuntamente con D. Pablo Arandilla.

—¿Y ha tomado usted parte en muchos torneos?

—En algunos; y he tirado con maestros tan notables como Bossini, Athos de San Malato, Lanchó, Afrodísio y Pepe Carbonel.

—¿Usted estará entrenado siempre?

—Nada de eso, querido director. No es lo mismo dar lecciones de esgrima, aunque éstas pasen de treinta diarias, que hacer *plastrón* y sostener asaltos de empeño preparándose para un *match* interesante.

—¿Y ha intervenido usted en muchos lances de honor?

—En cuatro ó cinco nada más; por cierto que a un gran amigo de Don José, que escribe de estas cosas en una revista deportiva, le referí algo muy interesante que ocurrió en uno de ellos, y no juzgó oportuno hablar del asunto.

—Quizá para hacerte un favor—manifesté algo disgustado.

—Veo que se da usted por aludido...

—Y yo que estás enfurruñado todavía.

—No, señor.

—Sí, señor. La prueba es que te pedí que me contaras otra cosa para publicarla con tu retrato en *AIRE LIBRE*, y no has tenido a bien complacerme.

—Pues ahora mismo voy a demostrar a usted hasta qué punto se equivoca... Fué a fines del siglo pasado.

Cierto periodistilla que se había propuesto darse a conocer a fuerza de escándalos y duelos, hizo blanco de sus ataques a un banquero riquísimo de esta corte. El millonario fingía no enterarse de las insolencias con que le desafiaba el plumífero desde uno de esos papeluchos que ustedes llaman sapos; mas a tal extremo llegaron aquéllas que, decidido a ponerlas término, hizo lo siguiente:

Citó al perillán a las siete de la mañana y le invitó a tomar con él un excelente desayuno. Vistióle luego con elegancia. Le paseó en carruaje por todo Madrid. Hizole fumar magníficos puros, y a la hora de sentarse a la mesa le obsequió con exquisitos manjares y vinos deliciosos.

De placer en placer le hizo pasar el día, y, llegada la noche, le llevó a un teatro, y hasta le proporcionó quien le acompañara a cenar y le dijera *lete á tete* que era el más bello y amable de los hombres.

Cuando a la mañana siguiente se avistó el sinvergüencilla con el banquero, éste le interrogó:

—Si usted estuviera en mi pellejo y yo en el suyo, ¿se batiría usted conmigo por que le dijese cuatro insolentes majaderías desde un periódico de esos que nadie lee?

—De ninguna manera, señor. Es más: quien procediera así merecería que le pusieran una albarda.

—Pues no le extrañe a usted que yo no quiera que me la pongan.

JOSÉ FERNÁNDEZ AMADOR DE LOS RÍOS

EL DEPORTE EN BROMA EL SALIR EN HOMBROS

CIPRIANO Matarranas (*Cirineo*) era y sigue siendo un matador de novillos-toros, según él, y un asesino, según las crónicas taurinas, porque cierto es que al final de la contienda, el bruto, nos referimos al toro, quedaba muerto; pero había que ver, ó no ver, la faenita que el *Cirineo* había realizado. Menos la guillotina, seguramente que había echado mano de todos los medios de muerte violenta que se han inventado desde Caín hasta nuestros días.

Cipriano fué á ejercer su triste oficio de perjudicador de cornúpetos á una localidad donde jamás había puesto la planta su jacarandosa persona—donde iba una vez no volvía—, y emprendió el viaje con aquella fachenda y prosopopeya que la Naturaleza le había dado y que le servía para que las gentes sencillas se creyeran frente á un *as* de la tauro-maquia. ¿Un *as* Cipriano? ¡Ni el 7 siquiera!

Cuando llegó á la población, asomó la cabezota por la ventanilla del coche ferroviario y vió que en la estación había un público numeroso y entusiasta.

—Serán mis admiradores—dijo.

Pero su extrañeza fué grande cuando vió que nadie le hacía lindo caso, hasta el punto de que él mismo tuvo que bajarse el equipaje y que los grupos se dirigían á otros coches del convoy para saludar con efusión á unos cuantos muchachos que en ellos venían.

—Pero ¿qué pasa aquí? ¿Quiénes son esos intrusos?

—Es el equipo de futbol que viene á tomar parte en el partido de esta tarde.

—Pero ¡maldita sea mi sombra! ¿También hay aquí eso de las patadas á una pelota?

—También.

—¿Y gusta?

—Un horror.

—¡Pues maldita sea mi sombra, otra vez, si no hago yo en la corrida,



que esos niños de las patadas tengan que vender sus piernas, porque mi arte les ha eclipsao! A mí esta tarde me sacan en hombros. Lo juro por la salud del jefe de estación.

La noticia corrió rápidamente por la localidad, y se supo que el *Cirineo*, picado por la acogida que había tenido el equipo deportista, se hallaba dispuesto á dar un día de esplendor y gloria al arte taurino.

Cuando Cipriano se echó á la calle para exhibirse un poco por el pueblo, todos le señalaban con el dedo diciendo:

—Ese tío tan feo que va por ahí es el matador en la corrida de esta tarde. Ha dicho que le van á sacar en hombros, porque viene dispuesto á hacer brutalidades.

—Lo creo, porque aspecto de bruto, vaya si lo tiene.

En la fonda, los huéspedes le miraban con curiosidad y calculaban las proezas que iría á hacer en la corrida. El camarero vió que Cipriano se atracaba de un modo loco, y como había oído decir que los toreros comen poco en la mañana del día en que actúan, se permitió aconsejarle.

—Yo creo que no debía usted comer tanto. Acuérdesse de que tiene que torear.

—Y tanto como me acuerdo. Porque á mí esta tarde me sacan en hombros.

—¡Caramba! Pues por eso mismo. ¿No ve usted que pesará demasiado para los que tengan que cargárselo á hombros?

Consejo inútil. Cipriano, que para los toros tenía un miedo que si lo vendiera por kilos se hacía rico, para el arroz era una fiera y se servía cada plato de paella que para llegar á los granos del copete era necesaria una grúa.

Llegó la hora de la corrida y llegó también la del partido del futbol, y mientras los muchachos deportistas entusiasmaron al público, el *Cirineo* pasaba las negras frente á sus enemigos, que parecían verdaderamente enemigos personales. Se acercaba con la muleta; decía el cornúpeto «¡Muuu!» y allá te va el diestro por el aire, haciendo un ruido tremendo al caer en tierra.

—Es el miedo—decían en un tendido.

—¡Ca! Eso del ruido al caer es el arroz—replicaba el camarero, que se hallaba de espectador.

La corrida, como todas en las que tomaba parte este astro, fué un verdadero desastre, y Cipriano estuvo más tiempo en el aire que puesto en pie frente al toro.

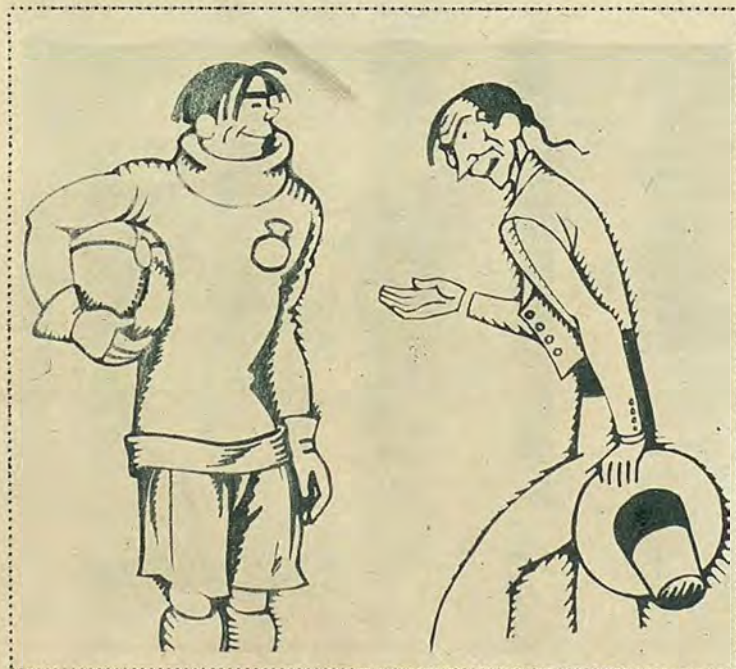
Al anochecer habían terminado las dos fiestas, y vuelto á la fonda, Cipriano vió que por debajo de sus balcones pasaba una muchedumbre entusiasmada, que llevaba en hombros á los muchachos deportistas.

El torero sintió que le tocaban en un hombro. Se volvió y vió al camarero.

—Ahí los tiene usted. Esos sí han salido en hombros, y no usted, que decía...

—Oiga, amigo, que yo también me he visto así. ¿Usted cree que después de los porrazos iba á poder salir por mi pie? He salido en hombros... de los camilleros.

PEPE DE-PORTES



DIBUJOS DE BON

MOTORISMO
INTERNACIONAL

LAS GRANDES CARRERAS MOTORISTAS ORGANIZADAS EN EL «AVUS» POR EL MOTO- CLUB BERLINÉS



La salida de las «motos» de la categoría de fuerza libre. Nótese la amplitud de la pista de lanzamiento que permite partir al grupo sin el menor obstáculo

A PENAS los donostiarras han terminado felizmente la organización de las pruebas que han constituido el programa de esa colosal semana automovilista que permite parangonarnos con cualquier nación de las que más actividad demuestran en la organización motorista, en Alemania los entusiastas han desplegado sobre la carretera todos los esfuerzos para obtener de sus motores el máximo rendimiento, sobre las carreteras de un circuito del que por lo menos hay que decir que está tan perfectamente preparado como el de Guipúzcoa.

Las carreras del Moto-Club de Berlín han reunido en el circuito del Avus á todos los pilotos germanos especializados del pequeño motor, y un numeroso grupo de extranjeros, de entre los cuales el italiano Carlos Vertua y el alemán Richard Rau han sido las firmas que han destacado obteniendo brillantes triunfos.

Las fotografías que ilustran esta plana dan al lector idea muy aproximada de lo que han sido las pruebas internacionales del Moto-Club de Berlín.

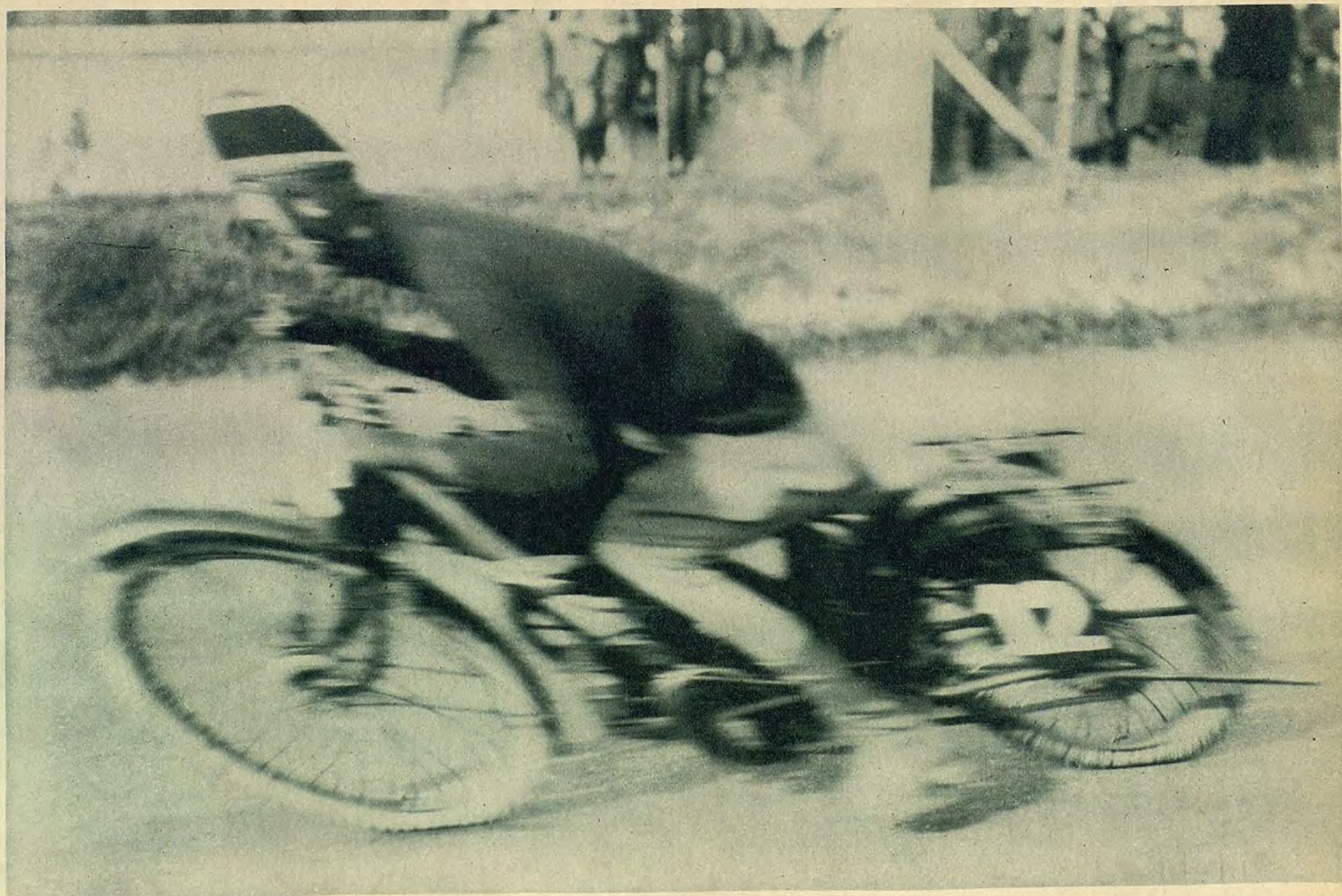
De organización cuidadísima en todos sus detalles, desde el punto de vista espectacular, los devotos de la velocidad tienen en las tribunas amplias y en numerosos «balcones» colocados sobre el recorrido, lugares apropiados para presenciar el paso de los fantasmas que cabalgán sobre las veloces máquinas, que en estas pruebas han batido los mejores tiempos sobre este recorrido, ya clásico.



La primera curva del recorrido del «Avusbahn». Las «motos» de 500 c. c. en carrera, y á la cabeza el piloto que venció en la categoría



El italiano Carlos Vertua, que resultó vencedor en la categoría de máquinas hasta 500 c. c.



**EL CORREDOR MOTORISTA
MÁS VELOZ EN EL
CIRCUITO DEL AVUS**

POCAS instantáneas dan una sensación de vertiginosa velocidad tan convincente como ésta. El corredor alemán Richard Rau, piloto aficionado que ha tomado parte por vez primera en las pruebas del circuito del Avus, ha sido el motorista más veloz de cuantos han corrido. Poco amigo del reclamo, se ha negado terminantemente á posar, y los fotógrafos han tenido que recurrir á «alcanzarle» con sus más rápidos objetivos, logrando llevarle á la placa en esta actitud, que prueba elocuentemente qué méritos ha hecho para conquistar el primer premio del Moto Club de Berlín

FOTS. AGENCIA GRÁFICA Y VIDAL

Ayuntamiento de Madrid

P A R Í S
COMEN-
TANDO LOS
JUEGOS
OLÍMPICOS

El corresponsal en París de *The Times* ha caído en la vulgaridad y en el desconocimiento de cualquier cronista español. En una crónica suya, publicada recientemente, afirma que de nuevo han venido a demostrar los Juegos Olímpicos que no son útiles sino para la avivación de las antipatías internacionales; efecto terminantemente contrario a uno de los fines, quizá el fundamental, que con ellos se busca. En su consecuencia, opina que deben desaparecer.

Nada de eso. Los participantes en los Juegos son gentes desatentas al curso de las antipatías internacionales. Ni su edad ni sus aficiones les pueden arrastrar en esta clase de apasionamientos. Los mismos italianos, que en este aspecto deportivo no gozan de ninguna simpatía entre nosotros, pasan ante nuestra indignación sin dejar una huella tan honda que no pueda suavizarla el tiempo. Y, en definitiva, éste será un caso de excepción. En cuanto a la actitud de sus campeones de esgrima, es posible que sea de más fácil disculpa aún. Pero estos incidentes y algún otro tal, no pueden influir en las futuras organizaciones olímpicas, ni mucho menos ser el origen de su supresión.

Ni siquiera puede invocarse como fuerza más atendible el fracaso económico. En primer lugar, no creo que a nadie se le haya ocurrido hacer de esta magnífica resurrección un negocio eventual. Pero aunque así fuera. En el déficit de los de ahora corresponde la culpa menor a los organizadores, aunque alguna les alcance: el no poner a la venta, en la Agencia que para ello hubo de establecerse, más que las localidades de precio inaccesible, por ejemplo. Pero ¿qué significó esto frente a la medida gubernamental que autorizaba a los hoteles a elevar los precios durante la celebración de las pruebas? ¿Qué importaba, en definitiva, el precio de la localidad, mucho más reducido que el de los medios de transporte hasta el Estadio?

Se hablaba en París de que los hospedajes habían de ponerse por las nubes desde muchas semanas

A S P E C T O S
LA ACTITUD
DE INGLA-
TERRA EN
EL TORNEO

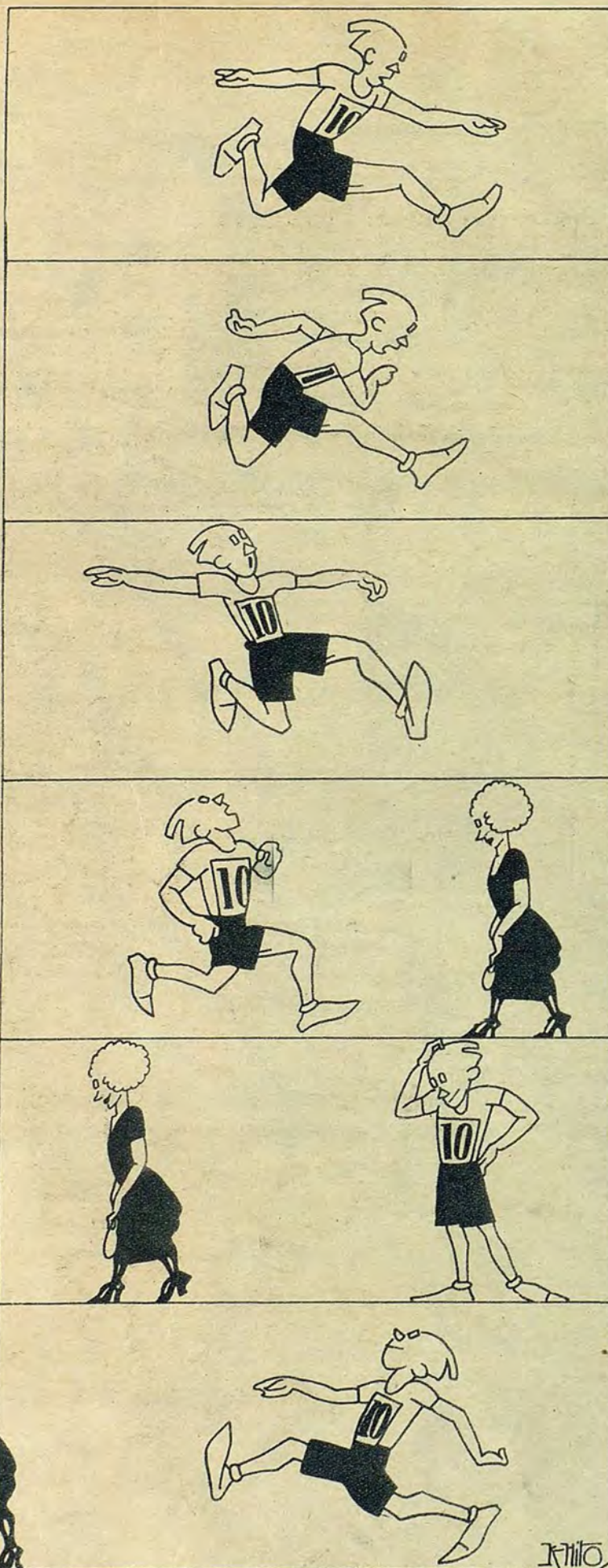
antes de la época propicia. Y esto limitó de modo increíble la afluencia de los extranjeros. Descontada la gran expedición de los norteamericanos, vino a París poquísima gente. Esta es la verdad. Una verdad que hemos tenido todos muy buen cuidado de no decir, sin saber cómo ni por qué razones. Pero el hecho es cierto.

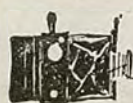
La actitud inglesa tiene una razón más clara. A los ingleses no les importa, en definitiva, que se intensifiquen o se aplaquen las animadversiones. Pero los Juegos Olímpicos han abierto en su vanidad una ancha herida. Hasta hace muy pocos años, era Inglaterra la sede de toda superioridad deportiva. Y en los Juegos Olímpicos han dejado mucha parte de su pasada gloria. Los norteamericanos, los finlandeses y aun otros países inscritos en las tres últimas Olimpiadas, han ido desvaneciendo la historia deportiva de Inglaterra. Y ésta es la razón única de su actitud actual. Presumen, con una gran visión de las realidades, que en lo futuro han de mermar aún más que en lo pasado su prestigio. Y acaso intenten abatir definitivamente la futura celebración de otros Juegos.

En los deportes, menos que en ningún otro aspecto de las actividades, es imposible vivir de la historia. Posiblemente, los británicos, que fueron admirables deportistas, intentan anquilosar la suya para que en lo futuro se merme lo menos posible y tarde más en irse derrumbando. Pero la gente es lo bastante avisada para no dejarse sorprender. Como en la vida el triunfo se abre ante la juventud, se ofrecen las coronas olímpicas a los pueblos nuevos. Yanquilandia y la Europa Central son en este aspecto los más formidables enemigos de Inglaterra. Pero la enemiga olímpica es sana, alegre y sin reverso, diga lo que diga *The Times*, que ya está también demasiado viejo...

CEFERINO R. AVECILLA

París, 1924





Informaciones gráficas de
Clive Libre



LOS GRANDES
"ASES" DE LA
NATACIÓN

DUKE Kahanamoku es uno de los nadadores más vertiginosos. En la Olimpiada de Tourelles, su celebridad quedó ratificada con unas marcas excepcionales, que le valieron las palmas olímpicas en algunas de las pruebas en que participó.

FOT. MARÍN

MOTORISMO INTERNACIONAL DEL PRIMER CAMPEONATO DE EUROPA DE MOTO- CICLISMO, EN MONZA.

NUESTROS lectores conocen ya los resultados del Primer Campeonato de Europa de Motocicletas, verificado en la pista de Monza.

La institución del campeonato de Europa en una carrera única nos sugiere consideraciones análogas á las reiteradamente expuestas en estas columnas. Nos parece que el título de campeón no debe ser atribuido por el resultado, siempre aleatorio, de una sola prueba. Este campeonato de Europa equivale más bien al Gran Premio de Europa automovilista, y no vemos inconveniente alguno para que se substituya el nombre.

Este primer campeonato estaba reservado á las tres categorías clásicas de la clasificación inglesa: 250 c. c., 350 c. c. y 500 c. c. de cilindrada.

Las velocidades obtenidas por esta categoría de motores demuestran los progresos fantásticos que las fabricaciones realizan, sacando el rendimiento máximo de los motores. Inglaterra señaló la norma: refractaria siempre á los grandes volúmenes cilíndricos, su *sport* estuvo constantemente cerrado á las imponentes *motos* de cilindrada superior á 500 c. c., que, en cambio, en América adquirieron pronto la mayor boga. Constreñidos los fabricantes á que los progresos de velocidad de sus motores se desarrollaran dentro de aquel límite, se han realizado verdaderos prodigios en el aprovechamiento de la fuerza. Así se ha llegado á la época actual, en que la construcción se acerca al tipo ideal de motocicleta: rapidísima al mismo tiempo que ligera y sobria de líneas; motores potentísimos, sin por ello tener un cubicaje exagerado. Las pruebas deportivas son bien concluyentes en este aspecto, y los resultados frecuentemente obtenidos por las «pequeñas» superan ya á los de las «grandes», que en carreras abiertas suelen ser vencidas por aquéllas.

En este Primer Campeonato de Europa, Mentasti, campeón en 500 c. c., obtuvo en los 400 kilómetros una velocidad media de 130,647 kilómetros y cubrió una vuelta á 136,200 por hora. Y Van Geert, campeón en 250 c. c., obtuvo un promedio de 101,041 kilómetros por hora durante los 200 kilómetros, cubriendo una vuelta á 105,695 por hora.

Simpson, campeón de 350 c. c., llegó á los 113,680 kilómetros de velocidad media en los 300 kilómetros de su recorrido.



El inglés Simpson, de la categoría de 350 c. c.



Van Geert, campeón de la categoría de 250 c. c.



Guido Mentasti, vencedor del campeonato de Europa, categoría de 500 c. c.



El imponente pelotón de participantes en el Primer Campeonato de Europa, á la salida

POTS. MOLINA

IRREME
Davis
de más
sido gana
jugadores
En las
europea,
frente al
tar á los i
dida de
tiempos,
mejores
Borotra y
tas que
mejores a
ricanas.
Mas la
el concurs
los selecc
Unidos,

CAMARA-FIL

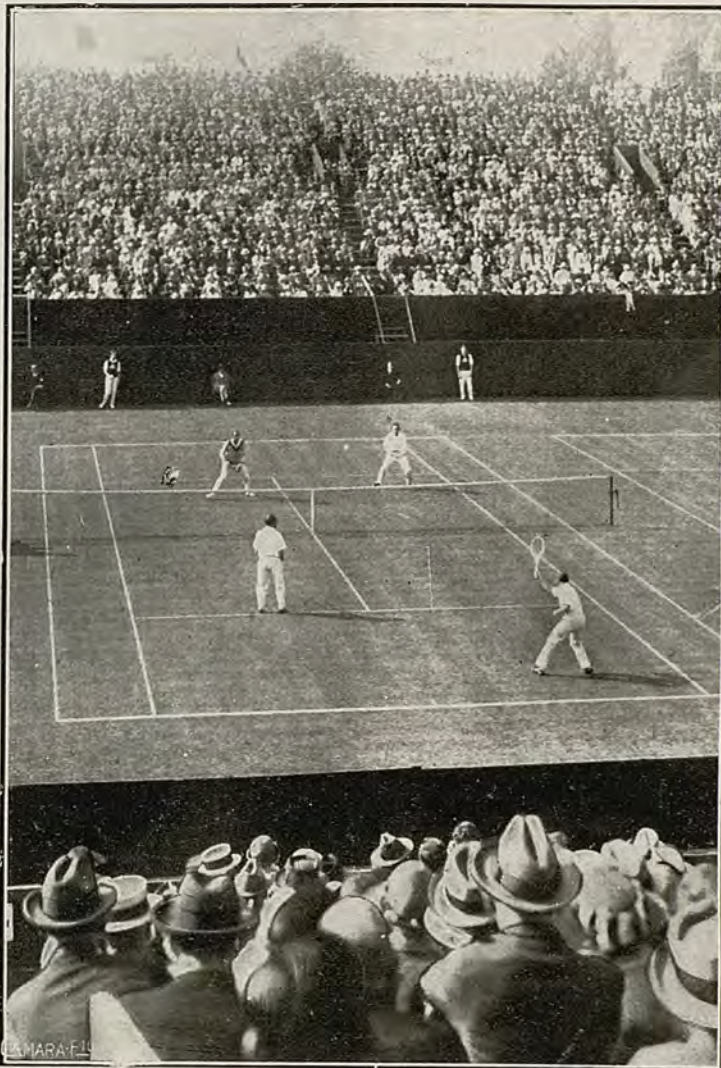
El e
Bill

LA FINAL DE LA COPA DAVIS EN FILA- DELFA

IRREMEDIABLEMENTE, la Copa Davis, el trofeo internacional de más valor en el «tennis», ha sido ganado una vez más por los jugadores de Norteamérica.

En las eliminatorias de la zona europea, nuestro equipo sucumbió frente al francés después de derrotar á los ingleses. La forma espléndida de los galos en los últimos tiempos, hace de sus *defenders* los mejores *tennismen* occidentales. Borotra y Lacoste son dos raquetas que pueden medirse con las mejores australianas y norteamericanas.

Mas la fórmula porque se rige el concurso tenía que enfrentar á los seleccionados de los Estados Unidos, frente á un equipo que



El partido final de dobles de la Copa Davis, entre los norteamericanos Tilden y Johnston, vencedores, y los australianos Patterson y O'Hara Wood

NORTE- AMÉRICA GANA EL TROFEO POR QUIN- TA VEZ

no podía ser otro sino el japonés ó el australiano.

Derrotados los franceses decisivamente, Australia dió cuenta del Japón, cuyas raquetas se defendieron heroicamente.

En las finales del concurso celebradas en los magníficos *courts* del Germantown Cricket Club de Filadelfia, los norteamericanos han afirmado su superioridad mundial incuestionable.

A pesar de los esfuerzos de Patterson y O'Hara Wood, los hombres excepcionales del grupo australiano, el equipo estrellado se aseguró el triunfo, que fué seguido de esa brillante apoteosis que consiste en la entrega de la Copa Davis.



El equipo norteamericano que por quinta vez ha obtenido el célebre trofeo Copa Davis, verdadero campeonato mundial de «tennis». De izquierda á derecha: Bill Johnston, Bill Tilden, R. Norris Williams, capitán, Vincent Richards y Kinsey, rodeando el magnífico premio momentos después de serles entregado.—FOTS. AGENCIA GRÁFICA Y VIDAL

F U T B O L

LOS EMOCIONANTES PARTIDOS BARCELO- NA-VALENCIA EN EL CAMPO DE MESTALLA DE ESTA CIUDAD



Sancho, el medio-centro de los azul-grana, despejando con la cabeza una peligrosa situación en la puerta barcelonista



Toda la línea de ataque valenciana empuja rápidamente hasta que la intervención del «back» del Barcelona salva el peligro

CUANDO durante la temporada pasada el «Valencia» sufrió las derrotas que los azul-grana le infligieron en el terreno de Las Corts, quedó abierto un plazo revanchista que ahora se ha cerrado en Mestalla, á plena satisfacción de los valencianos.

Ciertamente que los campeones de Cataluña no han llevado su equipo completo á la ciudad del Turia; pero no amengua este argumento en nada el valor del equipo que tiene, al comienzo de la temporada, los caracteres de una verdadera revelación. Si al grupo que acaba de contender con el «Deportivo Español», el once de la tournée galaico-portuguesa triunfal, el «Valencia» le derrota indiscutiblemente, confirmando de forma indiscutible su calidad, ¿no habrá que esperar del futbol levantino que representan los *merengues* valencianos una sorpresa en el campeonato nacional, que ya casi no lo sería?

Por mucha influencia que el ambiente haya podido causar en los azul-granas, nuestro correspondiente nos informa de la existencia de un conjunto armónico y flexible, donde todas las líneas dan el resultado apetecido, y del que hay que esperar un mejoramiento progresivo al paso de los *matches* continuados, que eleven, si bajas imprevistas no lo impiden, la eficacia del *eleven* que aspira por de pronto con tanto fundamento al título regional. Después...

Muy pronto es para hablar de internacionalismos que antes perjudicarían á las figuras que



El tiro difícilísimo es bloqueado magníficamente por Platko, el guardameta húngaro, que en la meta de los campeones de Cataluña actúa eficazmente

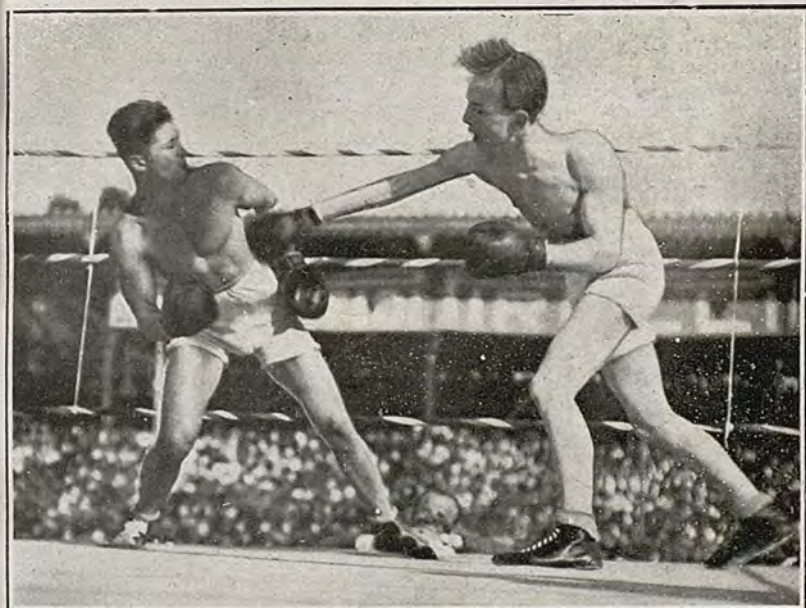
FOTS. DESFILÉ

LOS
EL
AL
Y
EL

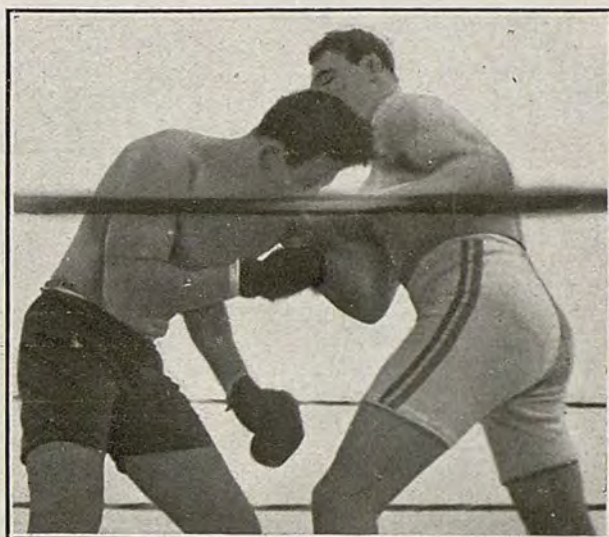
Un momen-
canj

Vis

LOS GRANDES COMBATES DE BOXEO EL ITALIANO SPALLA VENCE AL HOLANDÉS VAN-DER-VEER Y CONTINUA OSTENTANDO EL TÍTULO EUROPEO



Un momento del combate entre Bernasconi, campeón «amateur» de Italia, pesos pluma, y Adelaar, campeón de Holanda de la misma categoría, que concluyó con el triunfo del italiano



Una fase del «match» Spalla-der-Veer, que concluyó con la victoria del italiano por puntos

EN el Velódromo milanés del Sempione se encontraron los campeones de Holanda e Italia para combatir por la posesión del título europeo de pesos pesados.

Spalla, tras su carrera triunfal por América, parece hallarse en espléndida forma y, por su parte, el gigante Van-der-Veer subió al «ring» dispuesto a vender cara una victoria que para él representaba la cúspide de su carrera pugilística.

Fué el de los campeones un combate duro y porfiadísimo; mas al fin, al término de los asaltos fijados, los jueces dieron la victoria al italiano, por una diferencia de puntos en la que coincidían todos.

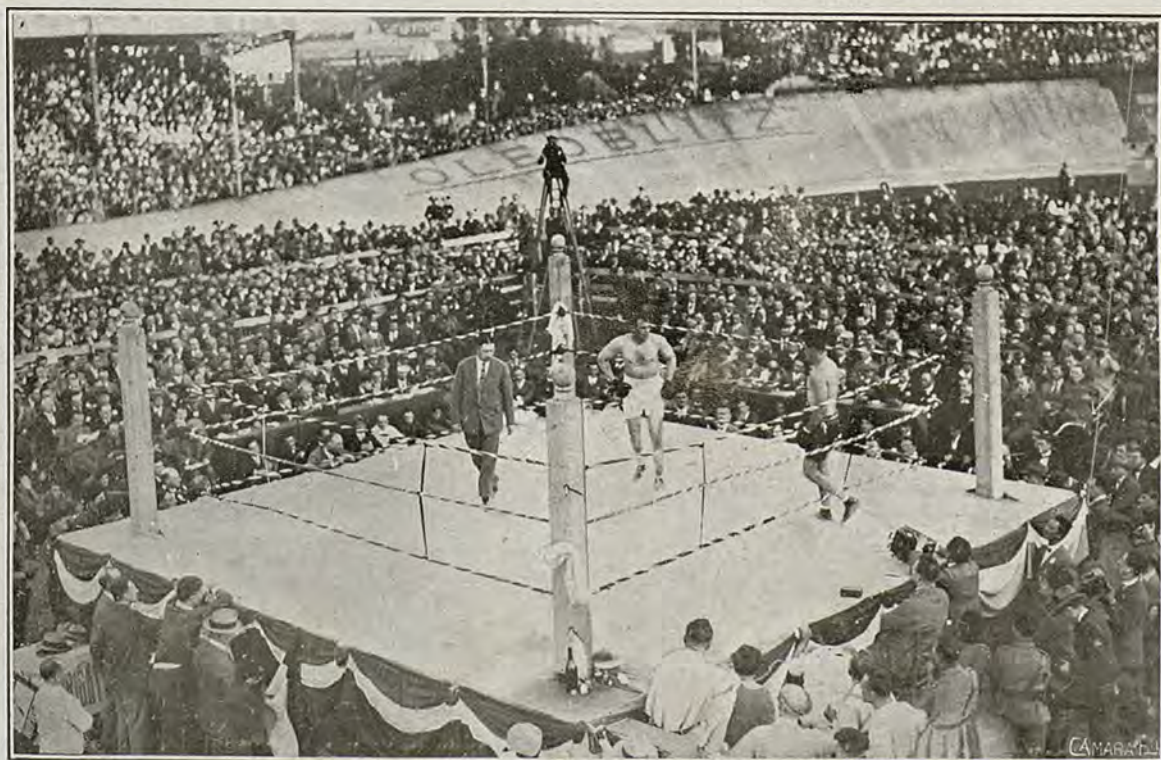
El título europeo continúa, pues, á merced de los puños del italiano, quien demostró evidentemente más costumbre de lucha, mayor hábito combativo, que fué en definitiva lo que le dió la preciada victoria.

Hay que pensar inmediatamente en un nuevo torneo para el título continental que dé la medida exacta del valor de este campeón, y de los púgiles que hoy pueden enfrentársele. Entre éstos, Paulino, el leñador vasco, y Breinstrader, el formidable germano, son los que tienen mayores merecimientos para pretender ir á esa lucha.

Creemos que preparado serenamente, adiestrado en su arte, haciéndole notar las ventajas de una prudencia y reflexión de que hoy carece Uzcudun, puede ser en éreve plazo el primer campeón español que ostente un título europeo. Hasta entonces, con ser las hazañas del vasco muy dignas de elogio, hay que pensar que no ha dado de sí el rendimiento que puede.

Spalla, Firpo, Carpentier, Dempsey...

¿Cuándo?



Vista parcial del velódromo de Milán durante el combate para el campeonato de Europa de pesos pesados, en el que el italiano conquistó un gran triunfo

FOTS. MOLINA Y AGENCIA GRÁFICA

Ayuntamiento de Madrid

LA VELOCIDAD EN AUTOMÓVIL LOS NUEVOS «RECORDS» MUNDIALES DEL CAPITÁN CAMPBELL EN INGLATE- RRA. ¡A 242 KILÓMETROS POR HORA!



Capitán Malcolm Campbell, nuevo «recordman» del mundo de velocidad

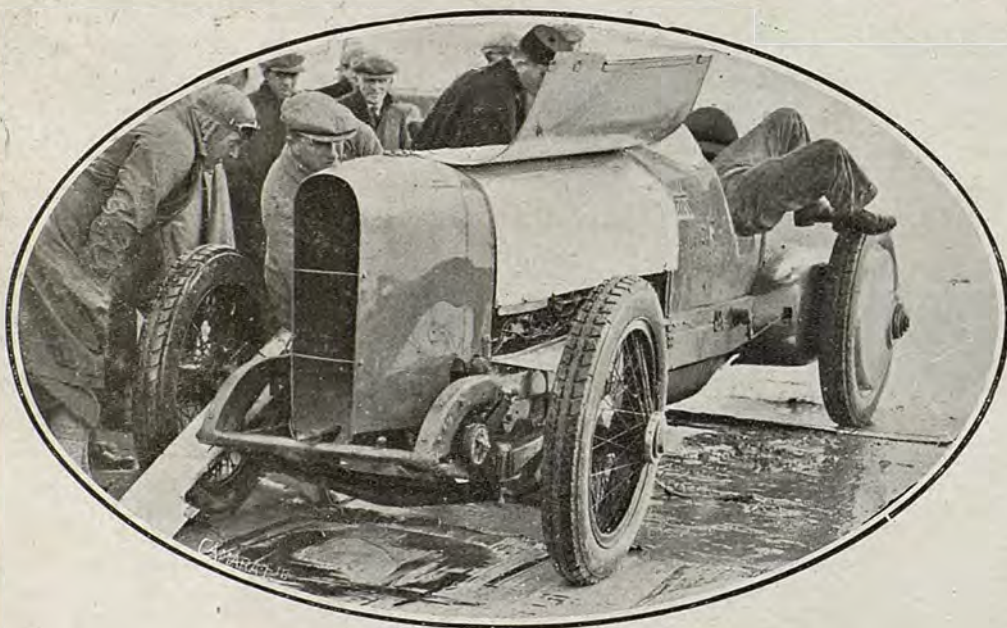
ESTE verano, con ocasión de la jornada de los «records» organizada en Arpajón, uno de los participantes pulverizaba los «records» del mundo de la milla y del kilómetro, elevándolos a un promedio horario de velocidad que hasta entonces parecía inasequible. En la misma reunión, Eldridge realizaba velocidades todavía superiores, pero su «marca» no era oficialmente homologada porque el coche empleado para la prueba carecía del dispositivo de marcha atrás exigido por el Código interna-

cional de «records». A los pocos días, aplicado al coche de Eldridge el mecanismo de la marcha atrás, repetía sus pruebas ante el control oficial y, en efecto, superaba los «records» mundiales tan recientemente elevados. Se creyó entonces que, a pesar de los esfuerzos de los constructores por aumentar la potencia de los monstruos consagrados a estas pruebas de velocidad, pasaría mucho tiempo antes de que esas fantásticas «performances» fueran superadas.

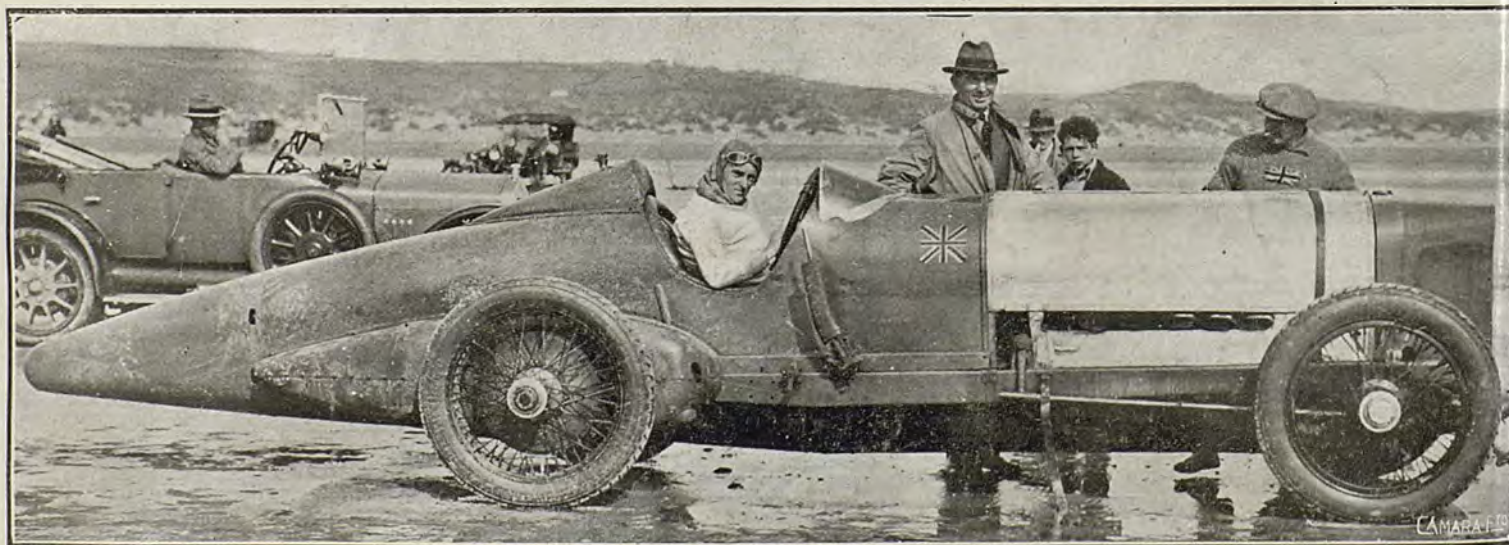
Apenas transcurridos dos meses, sin embargo, otro conductor inglés precisamente ha derribado esos «records» mundiales. El capitán Malcolm Campbell, pilotando un coche de 350 caballos de fuerza, sobre las extensas arenas de la playa de Pendine, en el Sur de Gales, ha cubierto la milla lanzada en 23 s. 96/100 ó sea a una velocidad de 241 kilómetros 800 por hora. El «record» de Eldridge en Arpajón era de 234 kilómetros 794 por hora.

Al día siguiente, el capitán Campbell repetía la tentativa sobre el kilómetro lanzado, con idéntica fortuna. Su tiempo para la distancia era de 15 segundos 31/100, representando un promedio horario de 235 kilómetros, 140 por hora. (Eldridge había llegado a los 234 kilómetros 986).

¿Permanecerán largo tiempo en pie los nuevos «records» de Campbell? No habían transcurrido veinticuatro horas cuando en los círculos automovilistas franceses se lanzaba la noticia de que se ponía en construcción un nuevo monstruo de la velocidad susceptible de llegar a los 300 kilómetros por hora...



Antes del intento, todas las miradas de los técnicos escudriñan las entrañas del «bólide»



El capitán Campbell sobre su 350 H. P., momentos antes de lanzarse a batir el «record» del mundo de velocidad que detentaba Eldridge
FOTS. VIDAL



Neal, el formidable delantero del «Arsenal», dispara un terrible «shot» contra la puerta del «West Ham»

FUTBOL BRITÁNICO

Los grandes duelos futbolísticos de los equipos profesionales ingleses para el campeonato



La testa del medio-centro del «Chelsea» se alza sobre los rivales del «Crystal Palace», para golpear la pelota



El guardameta del «Crystal Palace», Harper, tiene que hacer una salida arriesgada para contener el empuje peligroso de los delanteros del «Chelsea»

CUALQUIER aficionado al deporte del balón redondo, ahora en pleno apogeo por la actividad de nuestros campeonatos regionales, siente una curiosidad constante por los resultados de los maestros de Albión.

Allá, el torneo que comenzó el último sábado del mes de Agosto, tiene entre los equipos profesionales la máxima importancia.

Nuestras fotografías prueban hasta qué punto los estadios enormes se llenan totalmente, no obstante celebrarse á un mismo tiempo numerosos «matches» de indiscutible trascendencia.

El sábado último, los grandes partidos no han producido notables sorpresas. Bien que, con escasas diferencias, los resultados victoriosos han señalado las pequeñas ventajas que indicaban críticos y aficionados.

De entre todos los encuentros, «West Ham», vencido por «Arsenal», y «Chelsea», vencedor de «Crystal Palace», dan las ventajas esperadas tras de unos plazos de noventa minutos durísimos y apasionantes, en que los conjuntos fueron siempre de mayor eficacia que las individualidades renombradas.

EL FUTBOL EN TODO SU APOGEO

CONTRA LA VIOLENCIA EN EL DEPORTE DEBEN IR ÁRBITROS Y DIRECTIVOS DEL FUTBOL NACIONAL

El primer «ata» del campeonato madrileño de una emoción inintermitente, que hasta tres en patas nerviosos forzaron a subir de tono constantemente. La Real Sociedad Gimnástica y el Racing Club fueron los rivales de distinta textura, cuyo choque «dió la vuelta inicial a los rojos-negros para en definitiva permitir el triunfo de los gimnásticos. Por nuestro fotógrafo sorprendió esta entrada de Abras, que «demuestra categóricamente» el «quinto «goal» realista» fue «caído con el brazo, y si este tipo no es válido, el resultado de 3-4 en favor de los gimnásticos quedaría reducido a un empate 1-1 «goals». Todo ello pensando que la fotografía sea documento suficiente formalidad para nuestros burócratas del deporte.

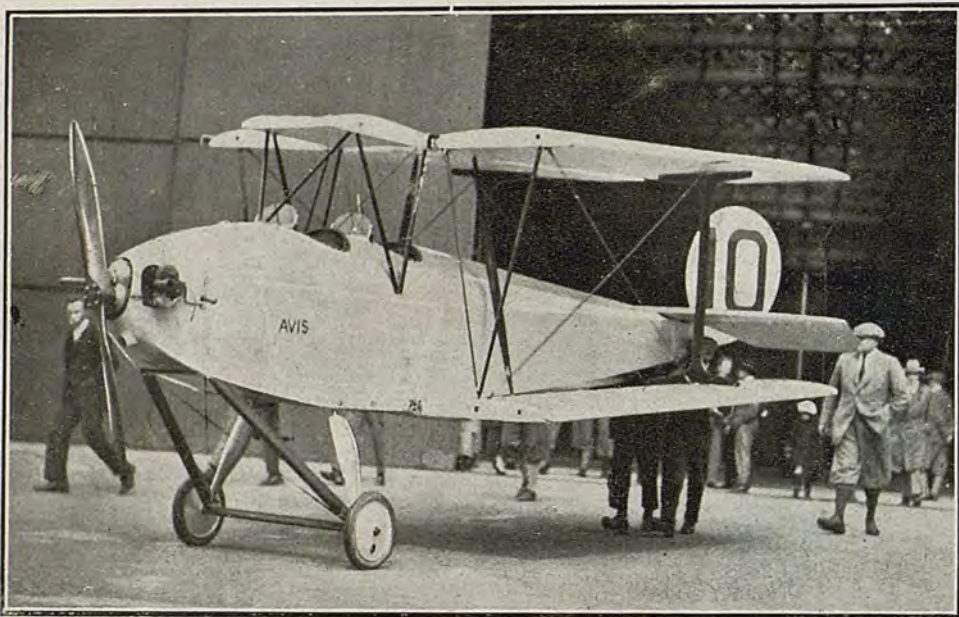
FOT. G. SPAR

El encuentro entre el «once» españolista y el grupo europeo en el Estadio de Monjuich, ha sido en la ciudad Condal el momento futbolístico más saliente de la jornada. El triunfo de los europeos por 1-0, confirma su situación brillante en el torneo que va a comenzar, aunque haya que tener en cuenta la violencia exagerada en el juego traiga pronto conflictos que sólo una extraordinaria rigidez en los árbitros puede evitar. Nuestra fotografía, en la que el «back» españolista entra violentamente al delantero europeo Juliá, prueba de qué forma probable se juega al fútbol con demasiada frecuencia.

FOT. CLARET



Ayuntamiento de Madrid



El pequeño aparato 'Avis' saliendo del hangar para tomar parte en el concurso de Lympne

ANUALMENTE se reúnen en el concurso de Lympne los pilotos que se cuidan con todos sus entusiasmos del aparato pequeño, del medio de volar con la más sencilla organización.

Por nuestras fotografías, los lectores pueden darse exacta cuenta de los aparatos que vuelan en este torneo internacional, que tiene tanta importancia en el mundo de los deportes y en el de las empresas aeronáuticas.

Detalle, uno de los más simpáticos de las últimas pruebas realizadas, es la participación de una niña de seis años, la hija de Lord Grosvenor, que como pasajera del minúsculo 'Wee Bee', núm. 1, acompañó al piloto en todos sus ensayos



La hija de Lord Edward Grosvenor, audaz pasajera del 'Wee Bee', uno de los monoplanos que han participado en las pruebas

FOTS. VIDAL



Uno de los aparatos que han volado en Lympne saliendo del cobertizo, plegado y llevado por el piloto únicamente

AEROPLANOS LIGEROS
EL CONCURSO DE
LYMPNE DE APARA-
TOS ULTRA-LIGEROS,
PLEGABLES,
DE DOS PLAZAS

aéreos, uno de ellos coronado de éxito completo.

En orden general, las pruebas de este año en Lympne señalan un evidente progreso en los aviones de pequeño motor, una de cuyas características más significadas es la de su pequeñez, á beneficio de la que todos los aparatos plegan sus alas y hasta reducen el espacio destinado al piloto y al observador.

Hay que confiar en que por este sendero la Aviación llegará á su perfeccionamiento decisivo, dentro de las ventajas de simplificación que ya acusan los modelos que, ensayados en Lympne, en general, han dado prácticos y eficaces resultados.

AER
LA
AL
LOS
NO
RI

Los avio
Marzo
Santa M
sado feliz
dar la vue
y seis días

Los no
Wade, pi
proeza, q
de los bel
blanco en
gloriosos
sido los p
deben con
caluroso a
en la nac
interés se
son los qu
es para t

Si lo l
blema de
útiles, ó s
dividual

Nosot
esas emp
fecundida
bello mo

¿Ha o
ricanos?

Si ex
no. Sólo
ción y pi
la vuelta
maríamo
locomoci
darse act
mente y

¿Pero
Hoy,
los sent

Nues
tico, que
la primer
las nacio
lo cual s
las colon
gal, pon
como Sa
para sus
cántara?

La p
de una r
gullo, p
organiza

Y as
una flota
podía lle
nífico g

Esta
Aeroná

AERONÁUTICA LA VUELTA AL MUNDO DE LOS PILOTOS NORTEAME- RICANOS

Los aviones americanos que el 17 de Marzo salieron del aeródromo de Santa Mónica (California), han regresado felizmente á su base, después de dar la vuelta al mundo, en seis meses y seis días.

Los nombres de L. H. Smith y L. Wade, pilotos que han realizado tal proeza, quedan inscritos con áureos caracteres, y su hazaña será uno de los bellos capítulos de la historia de la Aeronáutica, que, abierta en blanco en bien cercana época, va llenando rápidamente sus páginas de gloriosos hechos. América puede estar orgullosa de que sus hijos hayan sido los primeros en circundar el mundo en vuelo; las demás naciones deben contribuir—y seguramente no lo regatean—con el aplauso más caluroso á los que llevaron á feliz término tan alta empresa, sin reparar en la nacionalidad de los vencedores, porque estos hechos de universal interés son de todos y para todos los hombres; que hermanos hombres son los que los realizaron, y, en fin de cuentas, el provecho, si lo hubiere, es para toda la Humanidad.

Si lo hubiere decimos, y en esta nuestra duda asoma el eterno problema de la utilidad de estas románticas conquistas. ¿Son realmente útiles, ó sólo satisfacen, á costa de dispendios y riesgos, una vanidad individual ó nacional?

Nosotros siempre hemos creído que cuanto más altas y puras son esas empresas, adquieren, al entrar en el curso de la Historia, una mayor fecundidad, insospechada cuando las contemplamos solamente como un bello motivo ornamental en la árida vida de los pueblos.

¿Ha demostrado, ha resuelto algo esta vuelta al mundo de los americanos?

Si examinamos fríamente su actual resultado, responderíamos que no. Sólo afirmáramos que con dinero abundante, una buena organización y pilotos como los que la han efectuado, cualquier nación puede dar la vuelta al mundo... y hacerle dos lacitos en los Polos. Hay más. Afirmaryamos la inferioridad del aeroplano, con relación á otros medios de locomoción, en distancias tan grandes, ya que esa misma vuelta puede darse actualmente en menos de sesenta días, y desde luego más cómodamente y con riesgos infinitamente menores, en vapor y en tren.

¿Pero ha sido inútil la empresa?

Hoy, como decíamos, sólo podemos verla como una flor que halaga los sentidos; esperemos que el tiempo nos muestre el fruto.

Nuestro buen amigo Ferry, gran cronista deportivo y hombre práctico, que entre los más delicados platos opta por la paella, proponía que la primera vuelta al mundo en aeroplano se diese poniéndose de acuerdo las naciones para que cada una se encargase de atravesar su territorio, lo cual suponía, ó una enorme complicación si en él se hallaban incluídas las colonias, ó una actuación que ningún país admitiría; porque Portugal, pongo por nación de corto perímetro, que cuenta con aviadores como Sacadura, Cabral y los que fueron á Macao, ¿iba á conformarse, para sus pilotos, con la hazaña de volar de Lisboa á Valencia de Alcántara?

La primera vuelta al mundo aeronáutica tenía que ser, como ha sido, de una nación que se siente fuerte y capaz, y por orgullo, por santo orgullo, por noble vanidad nacional, se lanzase al dispendio que supone la organización y realización de tan largo y costoso viaje.

Y así ha sido. América tenía dinero, tenía una industria formidable, una flota aérea de las primeras, y era natural su deseo de demostrar que podía llevar á cabo la hazaña. Y lo hizo. Todos debemos elogiar su magnífico gesto.

Esta primera vuelta al mundo queda como un hito en la Historia Aeronáutica.



He aquí los intrépidos aviadores que han llegado á Seattle, el punto de partida de la vuelta al mundo. El teniente Smith, dejando la pluma tras de firmar apenas tomó tierra, acompañado á la derecha por los tenientes Wade, Nelson y Ogden, y de Harding y Arnold á la izquierda

Ahora, querido Ferry, vendrán los de la paella. Ahora comenzará á pensarse en las líneas de circunvalación del planeta; á moverse los capitales, á ponerse de acuerdo las naciones—abarcando las más poderosas los grandes recorridos—; á formarse fuertes compañías explotadoras, y sus voceros pretenderán convencernos de que la manera más rápida y cómoda de viajar alrededor del planeta es en aeroplano. Y hasta es posible que se convenzan muchos, muchos..., menos los aviadores y los que con ellos hemos pasado largas horas en el aire, y no todas buenas.

No dudamos de que esas compañías llegarán á conseguir verdaderas maravillas de organización, admirables resultados de regularidad; pero... pero es el propio avión el que se opondrá por mucho tiempo, tal vez por siempre, á que la vuelta al mundo en él sea el medio más rápido y cómodo.

Hoy, ya lo hemos visto, se ha tardado seis meses y seis días. Ciertamente que esta cifra podrá reducirse en gran proporción; pero lo que no se puede reducir mucho son los riesgos, y lo que no se puede ampliar en gran escala es el radio de acción del aeroplano, que tiene un límite fatal ni la comodidad y confort del pasaje, siempre supeditada al escaso espacio de que se dispone en aquél.

¿Habrá otro medio que ofrezca más ventajas para estos grandes recorridos?

La más alta autoridad aeronáutica nuestra—un modesto español de quien el famoso constructor inglés Handle Page (que también goza de gran prestigio en su país) nos decía que él siempre le hablaba como á un maestro—publicó en el número correspondiente al mes de Mayo del *Memorial de Ingenieros* un artículo, tan interesante como todos los suyos, comentando la salida de los aviadores ingleses y americanos para dar la vuelta al mundo, y en él, después de varias apreciaciones (que han resultado como las predecía), hace un estudio de las condiciones del aeroplano y del dirigible para dar la vuelta al mundo, sacando la consecuencia de que mientras en aquél será imposible realizarla en un solo vuelo, es bien factible empleando los modernos dirigibles, y hace un cálculo que lo demuestra plenamente.

El supuesto de viaje sobre que calcula no puede ser más tentador, y en cualquier nación que tuviera entusiasmos aeronáuticos levantaría los ánimos del público, de los técnicos y de los capitalistas para llevar á cabo tal empresa. Realizada por nosotros, nos colocaría en el sitio que ya hace tiempo debiéramos ocupar. Pero nosotros... somos nosotros, ¿no es cierto, D. Antonio?

El supuesto es un viaje de Sevilla á Sevilla en un dirigible, dando la vuelta al mundo sin hacer escala en treinta y un días. Los cálculos, así como las condiciones atmosféricas que se aprovechan, pueden leerlos los aficionados á estas cosas en la revista que hemos citado. El proyecto es una preciosidad. Pero su autor se llama Emilio Herrera, aquel que hace cinco años expuso el de la línea de dirigibles de Sevilla á Buenos Aires; y si, como estamos viendo los que seguimos ansiosamente paso á paso las vicisitudes de este proyecto (¡oh, la bonita y edificante historia del expediente ya la darán á conocer, cuando se termine, mis futuros nietos), á las de aquél han de ser parecidas, es preferible conformarnos con que el día que otra nación lleve á la práctica la idea, uno de nuestros diarios publique el consabido artículo: *Un español fué el primero que proyectó dar la vuelta al mundo en dirigible sin escala.*

L. ALONSO

COMENTARIOS LAS PRUEBAS DE TURISMO Y VELOCIDAD EN EL CIRCUITO DE SAN SEBASTIÁN

EL 27 del pasado se celebró en el Circuito de Lasarte el Gran Premio de velocidad que tenía organizado el Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

Había verdadera expectación por presenciar las proezas de los ases mundiales, y de todas partes acudió un público numeroso, que, por falta de organización y de reunir el Circuito malas condiciones para una prueba de esta importancia, tropezó con infinitas dificultades para llegar a las tribunas, viéndonos obligados, la mayor parte de los ocupantes de coches, a recorrer más de un kilómetro por un terreno completamente enfangado. ¡Para que luego digan que no somos deportivos!

A las diez, y precedidos del coche piloto, que se apartó al llegar a las tribunas, se lanzaron los bólidos a la conquista del éxito. El momento fué de una emoción extraordinaria. Debido a lo estrecha de la carretera, los conductores tuvieron que hacer verdaderas maravillas, para no lanzarse unos sobre otros, que acreditan su gran maestría.

Se presentaron a la salida 14 coches: cuatro «Delage», conducidos por Divo, Thomas, Benoist y Morel; dos «Mercedes», llevados por Massetti y Sailer; un «Diatto», que lleva Maseratti; tres «Bugatti», conducidos por P. de Vizcaya, Constantini y Chassaigne; dos «Sumbeam», que son conducidos por Lee Guines y Seagrave, y dos «Schmid», por Foresti y Goux.

A las diez vueltas fueron en cabeza Massetti, sobre «Mercedes», que cubrió los 177.750 kilómetros en 1 hora 42 minutos 41 segundos, seguido por Seagrave y Lee Guines, sobre «Sumbeam».

A las quince el orden fué: «Sumbeam», «Delage», «Mercedes» y «Bugatti». En la treinta, los cuatro primeros fueron: «Sumbeam», «Bugatti» y dos «Delage»; y, por último, llegaron a la vuelta 35 sólo seis coches: Seagrave, sobre «Sumbeam», que cubrió los 621.250 kilómetros en 6 horas 1 minuto 19 segundos, seguido por Constantini, sobre «Bugatti»;



Los coches de turismo en la meta, antes de la salida, preparados como si fueran de excursión

Morel, «Delage»; Divo, «Delage», y De Vizcaya y Chassaigne, sobre «Bugatti».

Las vueltas más rápidas fueron hechas por Constantini, logrando alcanzar la velocidad media sobre 18 kilómetros de 115,500 kilómetros a la hora.

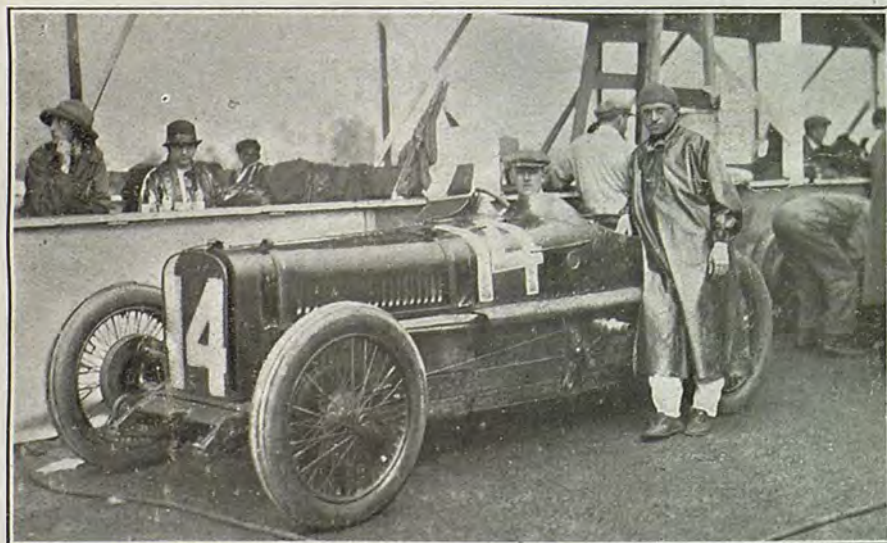
Estas fueron, en líneas generales, las principales incidencias de la carrera de velocidad del II Circuito de San Sebastián, que se vió concurridísimo, tanto por las inscripciones, que fueron de gran importancia, como por el público, que respondió llenando las tribunas al completo.

Gustosos haríamos aquí punto, si no tuviéramos por obligación de imparcialidad de dar al lado de los elogios la nota desagradable. Varios coches sufrieron despistes, y precisamente los conducidos por los conductores de más renombre: Lee Guines, Massetti, Benoist; estos dos últimos, afortunadamente, salieron ilesos del accidente; el primero, Lee Guines, está gravísimo cuando escribo estas líneas, y su mecánico ha fallecido. Indiscutiblemente, estas luchas son peligrosas; pero lo son mucho más si el sitio en que se celebran no reúne todas las condiciones que son precisas. El circuito de Lasarte es excesivamente estrecho en casi todo su recorrido y además accidentadísimo; por consiguiente, nada a propósito para carreras de velocidad. Según nos manifiesta el representante de una de las marcas, sus coches tuvieron que hacer todo el recorrido en tercera velocidad, sin poder poner la directa, y algo parecido les debe haber pasado a los demás, por no tener rectas para lanzar los coches y que dieran todo su rendimiento. Buena prueba de ello es que algunos de los coches que han corrido en Lasarte, en Lyon alcanzaron velocidades superiores a 200 kilómetros a la hora, cosa que jamás se podrá conseguir en el Circuito de Lasarte, muy bueno y bonito para coches de turismo que alcancen velocidades de 100 kilómetros por hora, pero peligrosísimo para lanzar por él esos «bóildos» que alcanzan velocidades fantásticas, y temeridad de los conductores el pretender obtener esas «medias» con riesgo inminente de su vida.

Cierto que los organizadores pusieron de su parte cuanto humanamente ha sido posible y que han trabajado con abnegación extraordinaria, y que la Diputación ha arreglado y ensanchado muchas curvas, y acaso por ello se ha evitado algunos accidentes; pero por eso mismo, si todo el circuito hubiera sido mucho más ancho, acaso se hubiera evitado el desgraciadísimo de Lee Guines.

Si el R. A. C. G. quiere organizar carreras de velocidad, debe, ante todo y sobre todo, ensanchar todo el circuito, por lo menos al doble de la que hoy tiene en muchos sitios; evitar las vías de tranvías, que son otro peligro, y el paso por los pueblos como Urnieta y Hernani, donde hay sitios que no pasarán de cuatro metros de anchura; y entonces se podrán organizar, con relativa seguridad, carreras en las que esta clase de coches pudieran correr con más seguridad, aunque, dado lo accidentado del recorrido y la carencia absoluta de rectas, jamás podrán obtener estos motores en este circuito todo su rendimiento.

ANTONIO GAY



El «bóildos» pilotado por el inglés Seagrave, que resultó vencedor en la prueba de velocidad
FOTS. MARIN Y CARTE

San Sebastián, 1924

LA P
DE
MA
TRI
JINE

CON una
pódrón
Después
Oyarzun y
y Mussolin
todos los 1
Un cor
oportuna
cual este a
necesarios
diferentes
En el M

La Dorigu

H I P I S M O

LA REUNIÓN INAUGURAL DE LA TEMPORADA MADRILEÑA DE OTOÑO. TRIPLE VICTORIA DEL JINETE ESPAÑOL V. DÍEZ

Con una tarde primaveral se celebró la reapertura del coquetón Hipódromo de la Castellana.

Después de las rudas batallas de San Sebastián, la esperanza de ver á Oyarzun y Sweet-Heart luchando en una de las carreras, y La Doriguilla y Mussolini en otra, constituían un gran aliciente para que acudieran todos los buenos *sportsmen* al ring.

Un contratiempo impidió á buen número de caballos presentarse oportunamente: nos referimos al desdichado servicio de ferrocarriles, el cual este año, como en anteriores, no facilitó los medios de transporte necesarios para que vinieran de Lasarte á Madrid los efectivos de las diferentes cuadras en tiempo oportuno.

En el *Military Premio Calatrava*, sólo tuvimos dos contrincantes, y la



La Doriguilla, y. c., dos años, del Conde de la Cimera, montada por J. Cooke y preparada por G. Flatman, vencedora del Premio Manzanares



Oyarzun, de F. Cadenas, montado por V. Díez, el cual llevó al triunfo los colores de su propietario en el Premio Trujillos

calidad de *Lusigny*, la reciente adquisición del Depósito de Remonta, le hizo pasar la meta con una facilidad ridícula delante de *Cellatore*.

En el *Premio Moraima*, un reclamar que reunió cinco concurrentes, toda la cátedra apoyaba la cuadra de Velasco; pero *Munibe's Child*, yegua que no posee velocidad, pero sí bastante fondo, dejó á *Sauvaise* hacer los dos tercios del recorrido en cabeza, para pasar después y ganar fácilmente, aunque en la última recta *Ogresse* la quiso amenazar. Pasada en subasta á 2.000 pesetas, no encontró comprador.

Seguía el *Premio Trujillos*, donde la calidad reemplazaba á la cantidad, pues prometía ser interesantísima la lucha entre Oyarzun y Sweet-Heart. La carrera defraudó las esperanzas. Sweet-Heart llevó el tranco hasta enfrente, donde Oyarzun la acompañó un momento, para pasar en la curva, y desde entonces dominarla. *Ilusión*, el tercer competidor, probó á arrimarse al final, pero sin ningún peligro para el hijo de *Ukko*.

La joven generación tenía en el *Premio Manzanares* la ocasión de decidir la cuestión pendiente entre La Doriguilla y Mussolini; pero desde el primer momento de la carrera todo quedó deshecho.

Después de dos salidas en falso, al bajarse la bandera, *Karamba* y La Doriguilla tomaban un *lying start*, en tanto que Mussolini y Teddy Bear perdían terreno y que Pinocho, que por vez primera veía las cintas, se retrasaba. No hubo, puede decirse, carrera. *Karamba*, que apenas tiene 600 metros, los hizo á todo paño. La Doriguilla, que la seguía, pasó cuando quiso, en tanto que Mussolini tardó en ponerse en acción, y, como decimos antes, sin ventaja á la salida, tarde vino á atacar la yegua del conde de la Cimera, sin poder hacer más que quedarse detrás á medio cuerpo.

Terminó la reunión con el *handicap Premio Gerona*, con sólo tres caballos. *Spanish Flu* era el favorito y mereció la confianza de sus partidarios.

Desde la salida, *Beauvais* y *Jesterday* empezaron una lucha fratricida para ir en cabeza. El primero, *Jesterday*, abandonaba; enfrente, *Beauvais* era atacado por *Spanish Flu*, á quien la carrera hecha por los caballos de cabeza había sido la que mejor le convenía; el caballo de Cadenas pasaba, y aunque en el final, V. Jiménez, con mucha energía, volviera al ataque con el hijo de *Beau Bill*, no pudo impedir á V. Díez ganar fácilmente.

El preparador F. Cadenas tuvo la tarde de suerte, ganando tres carreras con sus pupilos, y Vicente Díez (hijo) hizo otro tanto, continuando así la serie feliz de triunfos en las luchas hípias.

LE SANCY



Dos cochecillos de turismo en plena carrera. Sobre la pista, brillante por la lluvia, los autos ruedan velozmente en caza de primeros puestos

La celebración de la segunda prueba del Circuito de San Sebastián, creada para coches exclusivamente de turismo, representa un éxito extraordinario, pues el presentarse á la salida de una carrera como ésta, sin premios en metálico, veintitrés coches, demuestra la gran afición que existe en España por el automovilismo, como así acredita también esta afición el que un público numeroso, entre el que abundaban las señoras, soportara (esta es la palabra) desde el primer momento la carrera bajo una lluvia torrencial, contra la que resultaban inútiles toldos, impermeables y paraguas.

COMENTARIOS DE UN ESPECTADOR EL II CIRCUITO AUTOMOVILISTA DE SAN SEBASTIÁN

En estas condiciones dióse la salida por categorías, distanciándolas de minuto en minuto.

A las pocas vueltas ya se dibujó claramente cuál sería el final de la prueba.

Los coches de pequeñas cilindradas se imponían, como ya hace años que se vienen imponiendo. Los tipos 1.500, 2.000 y hasta 3.000 son los que están obteniendo la supremacía por el mayor rendimiento y menor consumo.

Buena prueba de ello son los resultados de estas carreras.

Las velocidades medias obtenidas por categorías han sido las siguientes:

1.ª categoría:	1.100 c. c.	Velocidad media:	82,600 kilómetros por hora
2.ª "	1.500 c. c.	"	80,650 "
3.ª "	2.000 c. c.	"	86,631 "
4.ª "	3.000 c. c.	"	84,130 "
5.ª "	4.500 c. c.	"	86,400 "
6.ª "	6.000 c. c.	"	78,000 "

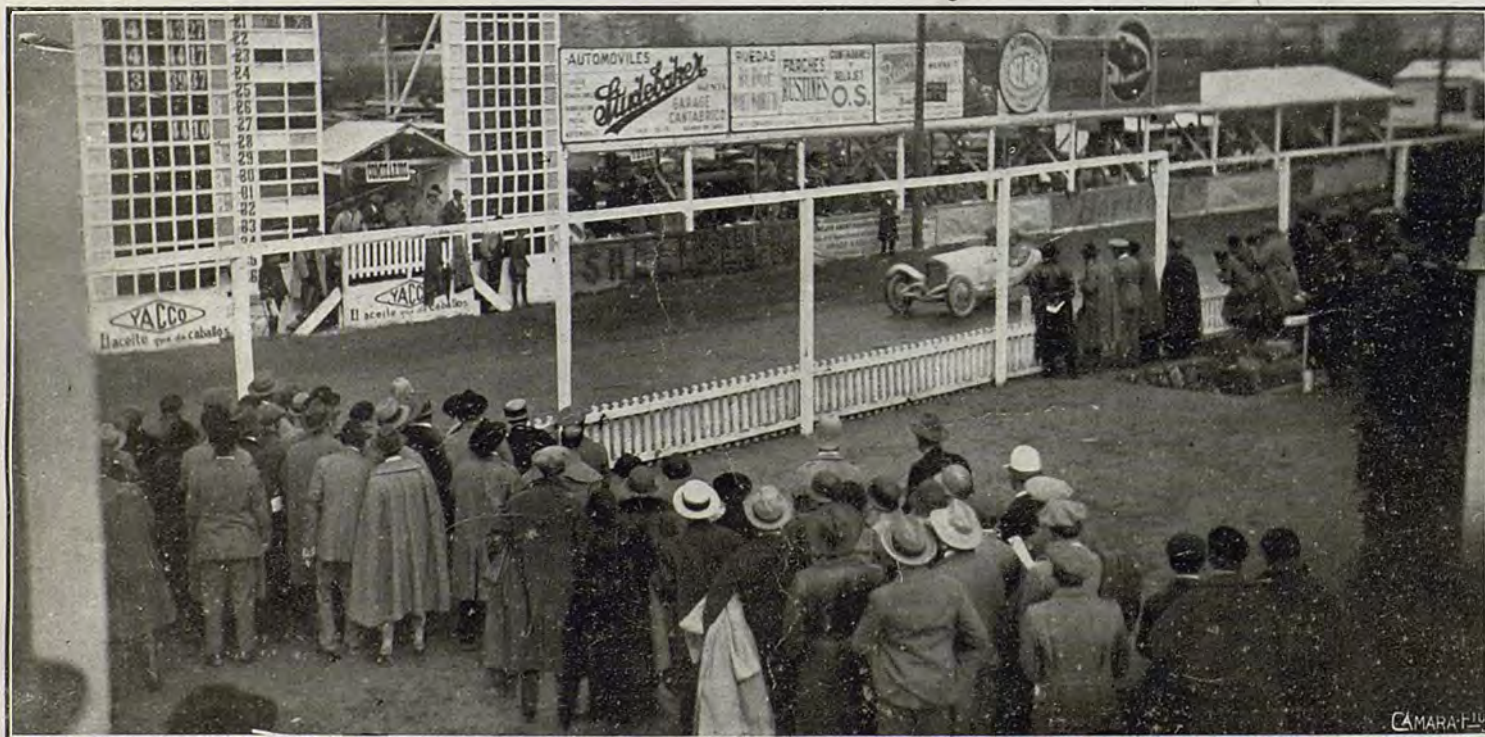
esta última aproximada, pues fué parado por los comisarios dos vueltas antes de terminar, por no tener contrincante en su categoría.

Estas cifras nos demuestran la supremacía de las pequeñas cilindradas, pues la máxima velocidad media corresponde á un dos litros, en competencia con coches hasta de seis litros de cilindrada.

Claro es que hay un factor, y de bastante importancia, que falta para probar este aserto, y es saber si sobre las mismas distancias alcanzarían estos motores los mismos rendimientos.

La desproporción en los recorridos me parece desacertada en esta carrera. Se han creado seis categorías con seis recorridos distintos, que si para la primera han sido de 177 kilómetros 750 metros, para la sexta eran de 443 kilómetros 750 metros.

A mi juicio, debieron crearse sólo dos categorías: la primera hasta 1.500 c. c. de cilindrada, y la segunda de 2.000 c. c. en adelante, y las



Fué un momento emocionante el de la salida de los coches de turismo. Lanzados en compacto grupo, sobre la carretera bruñida por la lluvia incesante, los coches pequeños entablaban su lucha...

LAS GRANDES PRUEBAS DEL MOTOR

LOS COCHES DE
TURISMO EN LAS
CARRERAS DE LASARTE

distancias con muy poca diferencia una de otra. Con ello se podría evidenciar si es efectiva la supremacía de los pequeños motores.

Además, y esto en la época actual ya es fundamental, debía haberse establecido una fórmula que limitara el consumo, y así se vería el rendimiento efectivo de los coches, como ya se está haciendo en todo el mundo en estas pruebas de turismo, pues con el sistema seguido en la de San Sebastián no se obtiene ningún resultado práctico y sólo es un espectáculo.

Para pruebas de velocidad déjese la fuerza libre; ahora, para hacer categorías, es indispensable obtener fines prácticos de ellas, y éstos sólo pueden ser regularidad, consumo y rendimiento.

No dudamos de que los elementos organizadores del Real Automóvil Club de Guipúzcoa saben perfectamente cuanto dejamos dicho, y que no lo hayan hecho este año no resta ningún mérito a su colosal esfuerzo, y suponemos que al organizar el Gran Premio de Turismo han buscado sólo inscripciones de coches para dar brillantez al espectáculo y acostumar al público español a este género de exhibiciones.

Su objeto está conseguido plenamente; ahora, para el año que viene, estudien la fórmula necesaria, teniendo en cuenta los importantísimos factores antedichos.

Si el fin de las carreras de automóviles es acreditar la supremacía de un coche sobre otro, es preciso que ésta lo sea efectiva para el comprador, y que sepa, al decidirse a adquirir una marca por el resultado de una carrera, cuáles son las ventajas que ésta le ofrece.

Por una prueba de velocidad con fuerza libre, puede saber el comprador de la velocidad del coche, de su resistencia y de la calidad de materiales empleados en su fabricación. De las pruebas de turismo es preciso que pueda deducir algo, y este algo sólo puede ser el máximo rendimiento al menor consumo.

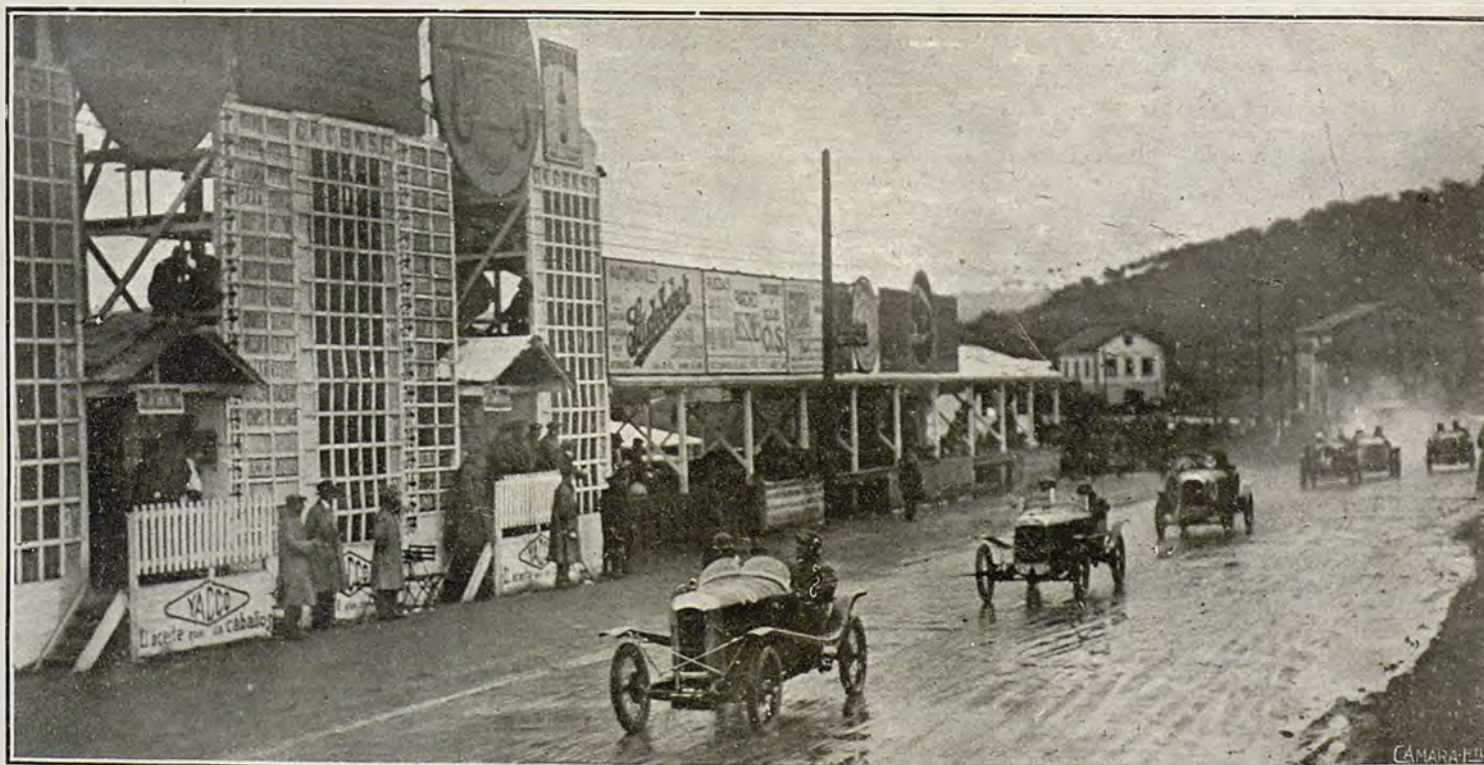


¡La heroicidad del bidón! El mecánico de Vizcaya tiene que sostener en alto el depósito improvisado, durante varias interminables horas, para lograr una clasificación honrosa

Para terminar, queremos felicitar de todo corazón al Real Automóvil Club de Guipúzcoa, que ha realizado una labor de organización verdaderamente enorme con escasísimos elementos, y sólo han podido superar las dificultades grandísimas que se les presentaron para la organización del II Circuito de San Sebastián, á fuerza de constancia extraordinaria y un verdadero espíritu de sacrificio personal de todos sus elementos.

ANTONIO GAY

San Sebastián, Septiembre 1924.



La emoción de la carrera. El pazo de los corredores por el «affichage» señala los instantes más intensos de la prueba que los cochecitos disputaron con tanta intensidad como á los pocos días los «bóldos» corrieron en la de velocidad

AIRE LIBRE

MOTORMISMO

LA CONSAGRACIÓN DE LAS MOTOS «DOUGLAS» EN EL GRAN PREMIO DE SAN SEBASTIÁN

Uno de los rasgos sensacionales del II Circuito de San Sebastián, ha sido el triunfo definitivo y concluyente de las motocicletas «Douglas», la famosa marca inglesa, que de tan justo renombre gozaba ya en España. Zacarías Mateos, el «as» indiscutible del motociclismo nacional, cabalgando su «Douglas» rauda y segura, se adjudicó una de las victorias más resonantes de su vida deportiva, despertando el entusiasmo general del numeroso público congregado en Lasarte. Detrás de él, copando los



El equipo internacional de la «Douglas», que acaparó los cinco primeros premios del Gran Premio de Motocicletas. (De izquierda a derecha: Aristice, Whalley, Santos, Mateos y Naure)



cinco primeros puestos de la categoría, se clasificaban los restantes «defenders» de la «Douglas». Al terminar el recorrido correspondiente a su categoría de 500 c. c., las tres primeras «Douglas» batían con diferencias notables a los motores de 1.000 c. c. que todavía quedaban en carrera. Los señores Sánchez Quiñones, que con tan acendrado entusiasmo deportivo se han dedicado a la propaganda de la «Douglas», fueron felicidades por el triunfo tan sensacional como merecido.

El gran triunfador del Premio de Motos de San Sebastián, Zacarías Mateos, tomando en plena velocidad una cerrada curva del pintoresco circuito, con un inimitable virtuosismo, ayudado por la estabilidad incomparable de su moto «Douglas»

LA BRILLANTE ACTUACIÓN DE LOS COCHES NACIONALES «HISPARCO» EN LASARTE



Los coches «Hisparco», el único automóvil nacional que ha participado en el circuito automovilístico de San Sebastián, y cuyo equipo completo terminó tan ruda prueba clasificándose brillantemente, siendo felicidades por ello sus constructores Sres. P. del Arco y C.ª, Serrano, 8, Madrid. En el círculo, el constructor del «Hisparco», Sr. P. del Arco, visto por Bon

FOIS. RAGEL

Ayuntamiento de Madrid

EL AMOR Y EL "PUNCH"

EL DIFÍCIL MATRIMONIO DE JACK BLOOMFIELD

O todo lo puede el amor, podría titularse, al modo de las comedias del siglo de oro, la aventura, entre cómica y sentimental, de que ha sido protagonista el célebre boxeador Jack Bloomfield...

Que el cultivo del músculo no está reñido con la capacidad pasional lo demuestra la prodigalidad realmente donjuanesca con que todos los púgiles célebres, desde Carpentier á Dempsey, se han enzarzado en repetidos *flirts*, á los que el fácil divorcio ha puesto su colofón pintoresco de escándalo y reclamo.

El boxeador, como el tenor y el *as* de la pantalla, y en general todo artista favorecido por la popularidad, deslumbra y sugestiona al espíritu femenino, que, según el viejo tópico, va como la alondra tras lo que reluce...

Es difícil para uno de esos favoritos del público discernir qué es lo que estimula la afición de las mujeres: si su prestancia masculina, su calidad de hombre ó el estruendo de su fama...

A Jack Bloomfield, la suerte le ha puesto en el trance de dilucidar este problema sentimental.

Una linda actriz de la pantalla, miss Ray Francis, tuvo la dulce debilidad de acceder á las pretensiones amorosas del boxeador. Con la rapidez y la vehemencia que son la característica de Yanquilandia, se concertó la boda...

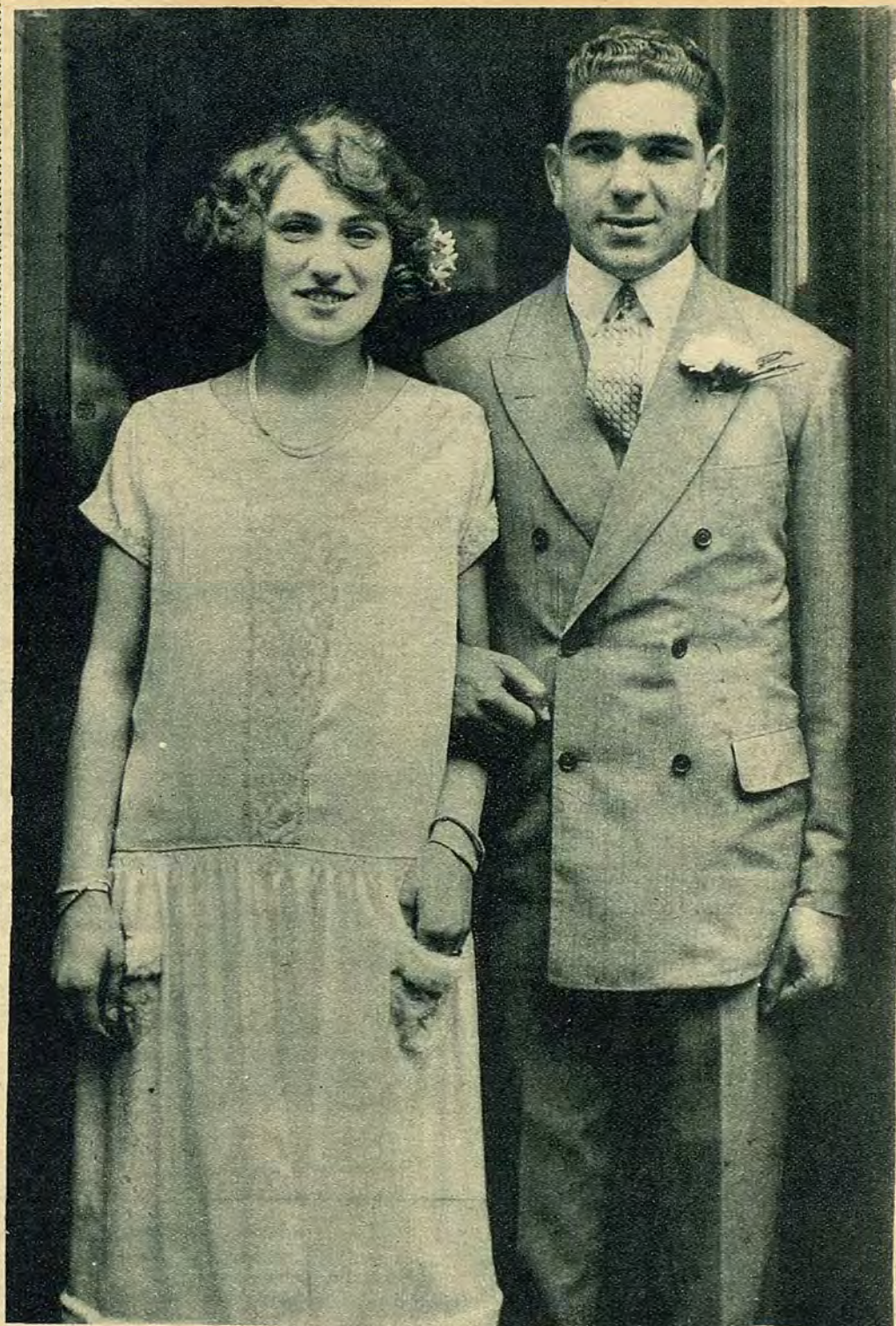
Pero cuando ya las nupcias se habían anunciado públicamente, miss Ray Francis se vió acometida de un raro deseo.

Existía en Norteamérica otro boxeador, Tom Gibbons, con el cual no se había enfrentado su prometido. ¿Cuál de los dos púgiles era más fuerte? ¿Se casaría la artista con un luchador que á los dos meses de la boda pudiera penetrar en el hogar trayendo como ofrenda los golpes y el rubor de un fracaso?

Miss Ray no quería exponerse á este desengaño. Ella amaba al boxeador; pero queríalo indiscutible, sin la proximidad posible de un descalabro, é impuso á Jack, como condición indispensable para casarse con él, que venciera antes á Tom Gibbons.

Pero, ¡ay!, que Jack, adormecido en los laureles de sus victorias amorosas, se encontraba débil para retar al formidable campeón.

Dudó, intentó resistirse; pero, al cabo, pudo en él más la tentación del amor, y deseando, como un nuevo caballero andante, ofrendar á la dueña de su corazón el trofeo de una hazaña difícil, retó á Gibbons.



Jack Bloomfield y su esposa, miss Ray Francis, con quien acaba de casarse secretamente
FOT. AGENCIA GRÁFICA

El combate fué desastroso para el enamorado. El *punch* formidable de Tom le tundió despiadadamente, y le puso *k. o.* en breve espacio.

No tuvo piedad miss Ray del gladiador vencido. Cruelmente, feminamente, le devolvió su palabra de boda, y, dejando al púgil curar su rostro machacado, volvió á la escena del *film*...

El boxeador sintió la melancolía de su derrota; sufrió la lección cómica y triste de la realidad; aprendió que la mujer, como la gloria, es esquiva y coqueta, y sólo acaricia á los fuertes...

Pero he aquí el curioso epílogo de la triste aventura que en esta fotografía aparece testificado: miss Ray ha buscado á Jack, y, secretamente, la «filmeuse» y el boxeador han contraído matrimonio.

Por una vez, la leyenda ha cambiado de rumbo. Venus, diosa, se ha humanizado y ciñe á su frente las humanas rosas del amor, del verdadero amor, que ahora, como en las comedias burguesas, triunfa por encima de todo, y prefiere la dicha humilde del corazón, al estruendo y el falso brillo de la Fama, tornadiza é ingrata...

DANIEL MONT-BLANC

INTELLECTO Y BELLEZA LA GIMNASIA RÍTMICA



Un grupo de muchachos de una Universidad de los Estados Unidos, haciendo gimnasia rítmica con movimientos de fusil
FOT. AGENCIA GRÁFICA

El viejo lema «Intelecto y Belleza» no puede representar para nosotros una mezcla de dos procesos independientes, como si en la «tabla rasa» á que el hombre se ha comparado escribiéramos por un lado unas fórmulas generadoras de inteligencia y por el otro unas líneas de la estética más delicada. Quiere decir, por el contrario, que lo que por antonomasia llamamos cultura y la belleza física, han de estar perfectamente combinadas, formando un todo incapaz de disgregación, de modo que no sea culto lo que no trascienda en la estética ni bello lo que no beneficie á la cultura. Es decir, que hay que reputar vicioso, en el momento educativo al menos, todo acto intelectual que suponga un quebranto físico y toda dirección fisiológica que dañe á la psicología.

En el aspecto deportivo, y mientras consideremos el deporte como medio de educación, supone aquel postulado una elección muy depurada de ejercicios cuyos objetivos inmediato y mediato sean respectivamente los músculos y los nervios, representando en éstos á lo físico y lo psíquico y tomando aquéllos fines parciales sin separación temporal en el único objetivo de la educación íntegra.

Como uno de tales ejercicios y muchas veces como el único, se ha tomado la danza gimnástica ó gimnasia rítmica.

Grecia, la genial, la de las grandes intuiciones, nos ha legado, entre otras grandes cosas, las Olimpiadas y la Danza, y nosotros nos hemos apresurado á aceptar las primeras con todos los honores de la divulgación popular, dejando la segunda para los alquimistas de la educación ó para esos á quienes se acostumbra á llamar «intelectuales». Lo mismo que hacemos con la gimnasia, dándonos desde luego á las proezas atléticas, como quienes sin cuidarse de la Gramática se lanzan á la composición de versos. ¡Y así salen los versos y las tales proezas!

Pero es necesario que pensemos alguna vez en estas cosas de depuración del criterio deportivo, aunque nuestras impetuosidades se avengan mal con aquel idealismo helénico que cultivó la ciencia por la ciencia; el arte por el arte mismo; el ejercicio por la belleza, y claro que no sólo por la belleza física. Mucho más cuando la extravagancia ó la exageración deportivas nos hacen ver mujeres que boxean ó juegan al balompié y niños que en deportes viriles gastan energías que necesitan para el más útil fin de su propio desarrollo.

El deporte debe hacer al hombre muy hombre, á la mujer muy mujer,

y debe preparar al niño para ser muy hombre ó muy mujer en su día. Pero no olvidemos que muy hombre quiere decir fuerte, sano, bueno, culto, útil á la Sociedad; que el concepto de muy mujer es inseparable de las ideas de bondad, de dulzura, de poesía y de maternidad, y que la preparación del niño es contraria á las precocidades de hacer en edad infantil cosas propias de edades más avanzadas.

Para la mujer y para el niño tiene capital importancia la gimnasia rítmica. En aquélla es pureza de línea, música, poesía, desarrollo físico exento de hipertrofias desarmonizadoras, belleza dinámica y gracia natural. En el niño es, además y sobre todo esto, supeditación al principio universal del ritmo, creación de suaves deberes y dulces normas para una iniciativa siempre próxima al desbordamiento, sentimiento de colectividad y unión, cosas todas que luego la vida ha de imponerle con mucha mayor crudeza que el juego rítmico. Sin contar con el partido que un buen maestro puede sacar de ello en la educación estética, que no es cosa despreciable.

Cuando vemos un grupo de niños que á las órdenes de un pito ó según unos gritos no menos disonantes hacen tales ó cuales movimientos gimnásticos, pensamos si no estaría mejor empleada la atención que de ellos se exige en seguir unas cadencias musicales bien elegidas. Porque artificio por artificio y disciplina por disciplina, nos quedamos para los niños con lo que ellos más puedan tomar á juego, que será lo de más seguros éxitos en la educación.

Se ha dicho que la danza exige demasiada atención; no creemos que sea más que otra cualquier gimnasia de conjunto, aparte de que siempre cabe una habilidad de dosificación.

Sin educación física de la infancia y de la mujer, no se podrá pensar fundadamente en alardes deportivos ni siquiera en mejorar la raza; sin un sano idealismo en la acción, funesta será la influencia deportiva en lo moral. Y esa modalidad rítmica de la gimnasia puede ser un primer paso hacia el servicio de tales necesidades, por su influencia sobre el músculo y el cerebro, por el idealismo que lleva consigo y por su eficiencia en la formación de individuos inteligentes y bellos, principio por el cual es Atenas inmortal y modelo del mundo.

E. CÉSAR PORRAS

EL REY DE LOS SIMIOS.—CÓMO CAZA EL GORILA AL HOMBRE.—CÓMO EL HOMBRE AL GORILA.—LOS INDIOS NO COMEN CARNE DE ESTE CUADRUMANO

El misionero P. G. Savage descubrió al gorila en 1847, á orillas del río Gabón (Africa Occidental); y explica el rumor, propalado por la fábula y la superstición, de que existen bosques poblados de sátiros.

El gorila habita los países de la costa occidental del Africa, comprendidos entre el Ecuador y los 10 y 15 grados de latitud, bañados por los ríos Gabón y Danger.

Savage tuvo los primeros indicios de la existencia del gorila merced á unos negros de Maupougwe que moran á orillas del Gabón.

El gorila es el mono gigantesco más vigoroso y de formas corporales más perfectas. Mide desde lo alto de la cabeza á los pies unos cinco pies y medio; la anchura de la espalda es de tres pies, y la longitud de sus brazos, de tres pies y cuatro pulgadas. Hállase dotado de una fuerza extraordinaria, y sus brazos y extremidades posteriores adquieren el grueso del muslo de un hombre.

Este mono gigantesco habita las comarcas surcadas por hondos valles y colinas, pobladas de grandes árboles, espesos matorrales y malezas.

Los gorilas señorean, como dueños absolutos y soberanos incontestables, los lugares que habitan. No temen á ningún animal, ni aun al hombre; atacan á su enemigo frente á frente, valiéndose de sus forzudos brazos y de sus terribles dientes.

Los indígenas refieren que algunas veces los cazadores, al atravesar un bosque, se ven sorprendidos por un gorila, oculto entre el follaje, que con pasmosa agilidad y destreza coge al indigena por la nuca, le arrebatada cual si cogiera una pluma y vuelve á trepar por los árboles.

El gorila, rodeado de su familia, es feroz en alto grado. No espera ser atacado, sino que es el primero en atacar, sediento de lucha y de sangre.

Curioso espectáculo es ver á las hembras refugiarse en los árboles, llevando á sus pequeñuelos, mientras los machos se preparan á la lucha. Un gorila, en el momento del combate, abre los ojos desmesuradamente, sus ojos verdosos echan chispas, sus crines se erizan y levantan, sus dientes chocan con furia, y de su garganta sale el grito agudo: ¡kahi! ¡kahi!, y se precipita con furor sobre su enemigo.

Paul de Chaillu, el valiente explorador de las selvas africanas, relata así una cacería del gigantesco y terrible cuadrumano.

«Caminábamos con un silencio tal que sólo se oía el ruido de nuestras respiraciones, cuando resonó en el bosque el espantoso grito del gorila.

Un instante después se separaron las malezas, y de repente nos hallamos frente á frente de un enorme gorila macho. Había atravesado la spesura á cuatro patas; pero cuando nos vió se levantó, mostrando

toda su estatura, y nos miró atrevidamente y en actitud belicosa. Se hallaba á unos quince pasos. Fué una aparición que jamás olvidaré. Mediría unos seis pies; su cuerpo era inmenso; su pecho, monstruoso; sus brazos, de pasmosa fuerza muscular. Sus grandes ojos, grises y hundidos, brillaban con salvaje furor, y su rostro tenía una expresión diabólica.

Nuestra presencia no amedrantó al gorila. Permaneció allí, en el mismo sitio, y golpeándose el pecho con sus colosales puños, que resonaban cual si diesen en un inmenso tambor, lanzaba terribles rugidos.

El rugido del gorila es el sonido más extraño y pavoroso que puede oírse en las selvas africanas. Empieza á guisa de un ladrido cortado, como el de un perro irritado; se trueca después en un ruido sordo que remeda á maravilla el estampido lejano de un trueno; la sonoridad de semejante rugido es tan profunda, que parece salir menos de la boca y de la gola que de las espaciosas cavidades torácicas y abdominales.

El gorila se ofrecía á mis ojos como la imagen espantosa de algunos sueños, creaciones fantásticas, seres híbridos, mitad hombres, mitad animales, que la ardiente imaginación de algunos artistas ponen como huéspedes de las regiones infernales.

Adelantó el gorila algunos pasos; paróse para rugir de nuevo, y cuando iba á lanzarse sobre nosotros, hicimos fuego y cayó al suelo. El gorila dejó escapar un estertor de hombre y bestia á la vez. Su cuerpo tembló convulsivamente durante algunos minutos; sus miembros se agitaron con fuerza; después quedó inmóvil: había muerto.

Pude contemplar á mi sabor aquel inmenso cadáver; medía cinco pies ocho pulgadas, y el desarrollo de los músculos de sus brazos pregonaba un vigor prodigioso.

El gorila muere lo mismo que el hombre; una bala certera, dirigida al pecho, lo derriba y lo mata. Caen con la cara contra el suelo, separados en cruz sus grandes brazos y lanzando con el último suspiro

un terrible grito, que, á pesar de ser de triunfo para el cazador, resuena á su oído lúgubremente, como el grito supremo de una agonía humana.

Algunos cazadores cuentan el haber visto á un gorila romper á pedazos con sus manos, sin esfuerzo aparente, el cañón de un fusil.

Las tribus ribereñas al río Gabón tachan de ofensa el que se les brinde con carne de gorila, sin duda por la afinidad que creen existe entre este simio y ellos. La piel del gorila tiene el espesor y la dureza de la del buey.

FERNANDO LOPEZ MARTIN



DIBUJO DE ECHEA

LA COMPRA DEL COCHE USADO COMO SE DEBE RECONOCER UN MOTOR DE AUTOMÓVIL DE SEGUNDA MANO, ANTES DE DECIDIRSE Á LA ADQUISICIÓN

Al comprar un coche de ocasión, ó de segunda mano, lo más interesante, claro está, es saber en qué estado se encuentra su motor; por eso vamos á hacer unas ligeras indicaciones acerca de cómo debe reconocerse éste.

Lo primero á examinar, muy cuidadosamente, es la envoltura exterior de los cilindros, á fin de ver si hay trazas de fisuras ó grietas.

Ya se sabe que los cilindros se agrietan cuando se ha dejado helar el agua de circulación y que una hendidura en un cilindro deprecia grandemente el motor. Con frecuencia, esas hendiduras se disimulan bajo una nueva capa de pintura, ó bien, si son de poca importancia, cegándolas con una simple soldadura. Cuando adquieren caracteres de más gravedad, la reparación se hace ya valiéndose de un cordón de cobre rojo, ya tapándolas con una macilla de limadura de hierro y azufre. En todo caso, estos arreglos provisionales producen en la superficie lisa del cilindro pequeños promontorios ante los cuales no ha de titubearse, debiendo rascar todo aquel que se antoje sospechoso. Si el vendedor va de buena fe y no pretende disimular el defecto, no se opondrá á que se practique esta averiguación, y si, por el contrario, trata de evitarla, ya sabe el comprador á qué debe atenerse.

El examen exterior de un motor en reposo no puede dar muchas indicaciones sobre su estado general, puesto que incluso el carter, aun cuando fuera de aluminio, ha podido ser pintado para borrar todo vestigio de grietas. Hará falta, por tanto, poner el motor en marcha y escuchar el ruido que produzca su funcionamiento para poder apreciar determinados defectos que se descubrirán si se procede á un detenido examen en condiciones particulares.

Si el motor en cuestión tiene juego en sus articulaciones, el vendedor habrá provisto el carter con aceite bastante espeso, y si el comprador se contentara con hacerlo girar en frío, el aceite amortiguará casi completamente los ruidos de acuíamiento; de lo que se deduce que el examen en marcha deberá hacerse después de que el coche haya rodado algún tiempo, y entonces, á la vuelta de un pequeño paseo, es cuando debe escucharse el funcionamiento.

En un motor el juego se manifiesta en el pie y cabeza de las bielas; el ruido de acuíamiento que se oiga podrá estar localizado según su naturaleza é intensidad. Si se oye uno fuerte en los órganos de distribución, es seguro que ha habido en ellos reparación; probablemente se habrá substituído un piñón. En la distribución regida por cadena, si ésta se encuentra demasiado floja, se oirá perfectamente el roce de ella sobre el carter. En suma, que todo ruido sospechoso del motor deberá ser tenido en cuenta y habrá de averiguarse la causa.

Para apreciar si existe fuga de aceite, lo mejor es marchar el tiempo necesario para que aquél se caliente, y entonces parar en seguida. Si el aceite cuele, ya sea por la chumacera de delante del fondo del carter, ya sea por la de detrás, no cabe duda que habrá un juego excesivo en los cojinetes del cigüeñal. Este juego puede ser suprimido por efecto de una separación bien hecha; pero el coste de ella deberá ser tenido en cuenta para rebajarlo de la suma que piense ofrecer el comprador.

El funcionamiento del motor en los acortamientos de marcha indica de manera bastante precisa el estado de vejez en que aquél se encuentra; si es imposible obtener un aminoramiento correcto, sin que el motor se cale, es que probablemente hay entrada de aire entre la cola de las válvulas y sus guías y que en las unas y las otras se ha producido juego excesivo, juego que no puede ser suprimido más que reemplazando las guías, operación no muy costosa; pero que al fin y al cabo recarga el precio. Más grave es que se note desgaste en esos órganos, pues ello denota que el coche ha cubierto mucho y duro servicio.

Esto es todo cuanto aproximadamente puede obtenerse del examen exterior de un motor. Si después de ello se tiene duda sobre su estado

de conservación, pero se está inclinado, ó casi decidido á comprar el coche, se puede proponer el desmonte del motor, pagando, desde luego, los gastos de desmontaje y remontaje, y entonces se podrá, levantando el bloque de cilindros, por ejemplo, practicar un examen muy preciso de los principales órganos.

Si el vendedor se opusiera obstinadamente al desmontaje propuesto, es mejor abandonar el proyecto de compra; en el caso contrario, el examen recaerá sobre los puntos siguientes:

Obsérvese bien la fijación de todos los émbolos á sus ejes, los que no deberán removerse en los cojinetes; para reparar este defecto es necesario por lo menos reemplazar los ejes de pies de bielas y quizá precise el cambio de émbolos.

Tanteando el ensamblamiento de émbolos y bielas, se puede descubrir el juego en los ejes de pies de bielas. Téngase en cuenta que siempre ha de haber uno lateral entre el almohadillado de los émbolos y el pie de las bielas, que no excederá de dos milímetros. El que no debe existir de ninguna manera es el juego axial.

Consiguiendo desplazar las bielas por efecto del cigüeñal, se verá si existe juego en las cabezas de aquéllas, en las que normalmente no debe existir el lateral.

Estando levantado el bloque de cilindros, se podrá examinar muy fácilmente las levas; pasando el dedo sobre sus superficies se observará si están bien lisas y no han sido atacadas ni tienen incisiones producidas por el polvo ó materias extrañas. El desgaste de las levas es un defecto tan grave que se estima como condición anulatoria de contrato, puesto que trae consigo el cambio completo del árbol de ellas.

Se examinará igualmente el juego entre los émbolos y sus cilindros, sobre todo si aquéllos son de aluminio; se verá también si en los émbolos no hay señales de encasquetamiento y si los segmentos se mueven con entera libertad en sus respectivos alojamientos.

No debe dársele demasiada importancia á la cantidad de carbonilla, más ó menos grande, que se haya depositado sobre los remates de los émbolos, puesto que ese depósito se forma relativamente de prisa.

He aquí someramente expuestas las observaciones principales que deben hacerse en un motor de segunda mano que quiera adquirirse, para que la compra se haga con algunas probabilidades de éxito.

Para terminar, indicaremos un detalle que á primera vista denuncia si el coche está muy usado: basta para ello con fijarse en el estado de desgaste que presenten las plantillas de los pedales. Como es sabido, mientras rueda un coche se está actuando constantemente sobre el pedal del acelerador, muy frecuentemente sobre el de freno y bastante sobre el de embrague. Pues bien; si las plantillas de dichos pedales están muy desgastadas, claro es que denotan que el coche ha estado sometido á un duro servicio y el examen de él deberá hacerse con más cuidado.

Puede darse el caso de que las mencionadas plantillas se encuentren, al ir á examinar el coche, muy nuevas; entonces debe surgir desde luego la desconfianza, puesto que no es lógico que un coche usado no tenga desgastados sus pedales. En este caso ha de pensarse que el estado de máximo desgaste en que se encontraban los susodichos pedales ha obligado al vendedor á cambiarlos por unos nuevos, con lo que habrá conseguido disimular las muestras exteriores del mucho uso; pero no, ciertamente, los efectos interiores del demasiado servicio que haya prestado el coche en cuestión.

Dejemos para otro artículo las consideraciones que puedan sacarse del examen del chasis, así como la manera de establecer exactamente el tiempo que lleve de construído el coche; es decir, de averiguar la edad del vehículo.

A. DE C. D.

COSAS DE NORTEAMÉRICA

ACROBACIA E S P E C - T A C U L A R

LA VIOLENCIA EN EL DEPORTE, EL ENTRENAMIENTO ARRIESGADO Y EL RECLAMO ESTILO YANKEE

INDISCUTIBLEMENTE, en Yanquilandia se incuban todos los gestos audaces que conmueven al mundo. Forzosamente así tiene que ser. Un país joven, fecundo, que vive bien y tiene abundancia de moneda y de placeres, ha de combatir su saturación de bienestar con esas admirables excentricidades que hemos dado en llamar «cosas de Norteamérica». Esas ideas, esas ocurrencias, esas aventuras y esos gestos que de vez en cuando sacuden nuestra modorra tranquila de europeos, un poco fatigados de un esfuerzo de siglos de civilización grave y solemne, nos parecen á veces chiquilladas imprudentes dignas de una buena azotaina; pero ocurre que la chiquillada suele realizarse con éxito, y entonces comprendemos cuán difícil es para nosotros interpretar en su justo medio estas audacias. Y algo de sugestión nos envuelve y nos arrastra en fervores admirativos.

Ved ahí á Freddie Krebs, el famoso *crack* del boxeo *amateur*, entrenándose antes de un combate en la escala de auxilio de un rascacielos. A nadie se le ocurre entrenamiento más arriesgado. ¿Podemos imaginarnos á Paulino haciendo ejercicios acrobáticos sobre la escala de los bomberos tendida en la torre de Santa Cruz de Madrid? A cualquiera que se le diga, se echa á reír, y si se le propusiera á su *ménager*, seguramente nos enviaría á paseo.

En nuestro concepto, este riesgo que el púgil *amateur* corre trepando y pirueteando en la escala del rascacielos, sobre el abismo de la calle hirviente, en la circulación estrepitosa y abrumadora de Nueva York, nos parece estéril, puerilmente infantil. Y, sin embargo, á poco que ahondemos en nuestro espíritu, habremos de pensar que si como gesto particular de un ciudadano no merece la pena destacarlo, como síntoma de una raza, de un pueblo, es algo que mueve á la admiración y da que pensar.

Que la vida se arriesgue por una utilidad, por imperativo del mismo vivir, tiene sólo una importancia relativa; pero que se arriesgue por capricho, por el placer de hacerse una fotografía, es una vanidad tan heroica, que en el viejo Continente nos cuidamos mucho de comentarla como algo sólo hacedero por hombres de excepción, por locos divinizados casi y que se dan muy raramente.

Empero, los *yanquis* no tienen fama de alocados, ni mucho menos, y estas expresiones de audacia y desprecio á la muerte se dan constantemente y por cualquiera.

No es que vayamos á asombrarnos como paletos ante la ocurrencia de Freddie Krebs, no; simplemente es que nos hacen meditar estos sistemas de ejercicios físicos tan fantásticos, tan espectaculares, que em-



Freddie Krebs, el boxeador extraordinario, que busca en los ejercicios más arriesgados no solo un entrenamiento peligroso, sino también una «réclame» no despreciable. FOT. MARÍN

plean los naturales nortños de allende el Océano. A juzgar por lo que Freddie practica, su entrenamiento tiene gravísimos riesgos, sí; pero debe ser algo variado y alegre y gracioso, muy alejado de esas tareas concienzudas, severas, pesadísimas y aburridas que se imponen nuestros púgiles, de paseo, saltos, cuerda, *pushing-ball*, etc. La resultante de esto en Freddie es haber batido á 45 *amateurs* con un *performance* de 33 *knock-outs*; y por extensión, recordemos los resultados de la última Olimpiada, en la clasificación por naciones, y particularmente el partido de *rugby* contra Francia.

Hay algo en todo esto de dinamismo salvaje quizá; pero notemos que la violencia en los deportes norteamericanos no es sana, no siente el placer maligno de destruir al contrario, sino el orgullo de su fortaleza, de su potencia animal, un orgullo que tiene mucho de infantil, de alborozo de muchacho travieso que hace lo que le da la gana.

Freddie Krebs saluda al mundo, sonriente y gallardo, desde la escala que trepa al colosal rascacielos, y su cuerpo fibroso, horro de grasas, enjuto, vibrante y másculo, se recorta sobre la ciudad agitada de los *trusts*, convulsa en la fiebre de los negocios, como un símbolo humano y viril del horizonte que se abre ante una juventud que desprecia el riesgo de la muerte que ronda, y sabe sonreír al peligro y demostrar que el vigor físico, la salud corporal, da el equilibrio de espíritu preciso para llevar un cincuenta por ciento de probabilidades en el triunfo de la vida.

José LORENZO



EN TORNO AL FUTBOL ESPEC- TADORAS



NUEVAS rosas desprendidas de la adorable guirnalda:

Celia. Una de las mejores raquetas femeninas del campo de Estefanía y Lara. Considera lo más importante del *tennis* la *toilette* inexcusable, vaporosa, graciosa, *blanca*. Y esto del color es el escollo, porque Celia es de su club con todas sus «consecuencias» (léase pasión, parcialidad consciente, fobia...) No admite, no, transacciones ni arreglos de concordia. No se explica que haya partidos... amistosos; se sonríe del adjetivo.

Estuvo en Colombes, donde pasó terrible suplicio por la adversidad (no tragedia). Las dos primeras semanas que siguieron a la desventura pasó una fuerte crisis nerviosa; por una futesa rompía a llorar.

En un pintoresco mosaico de predilecciones, sus fervores son Rodolfo Valentino, Julio Romero de Torres y Ramón Triana.

Clara Eugenia. Fué fortunista, hoy del Celta. Queda dicho que es una hija del espléndido Noroeste español, la tierra de la suavidad y la seducción.

Su gran afición es el balandro; en la vacación estival se ostenta humillando al mismo mar, esta embajadora de la belleza, en el litoral coruñés. Arosa, Marín y Moaña han sido testigos de su encanto.

Pasa en la Corte de Octubre a Junio, y no pierde partido que valga la pena.

Por equipos, el Celta, sí; individualmente, por una humanísima inconsecuencia, admira sobre todos al gran centro medio del Sporting de Gijón.

Le place el tono azul, tal vez porque realza su espiritual figura; tiene las crenchas rubias de Margarita Gautier, los «dulces ojos verdes» de Melibea.

Rima, pues, perfectamente con su persona su noble nombre principesco. Porque Clara Eugenia, cuya modulación oral es una caricia, es más que una mujer: es un ensueño.

Gloria. Las épocas terribles de Gloria son aquellas en que coincide la hora del futbol con la de los conciertos del divino arte; ejemplo, a las cinco, desempate Valencia-Sevilla, y a las cinco y media, en el Real, concierto por la Orquesta Sinfónica, con Arbós al frente. Cuando se traza apuros imaginarios pone mentalmente a la misma hora a Wanda Landowska y al Barcelona, a la Real de Irún y a Risler, al Sparta y a

la Sonata 57 en manos de Alejandro Brailowsky... Será extraño; pero el *shoot* durísimo y la difícil precisión del pase largo y rápido se oponen en su espíritu a los geniales martillazos beethovenianos. El que esto no tenga explicación sencilla es una prueba de su feminidad seria y verdadera.

De su buen gusto hay pruebas irrecusables: detesta *La Java*, el futbol ramplón de los indocumentados y los almiarados «hombres que son medio jembras», según la frase de Gabriel y Galán.

Emilia. Artesana, morena y bonita. Es del Racing. Todavía se acuerda—parece mentira—de Marcet, pospuesto a Zamora «por injusticias que hay», según ella.

Como vive cerca de Cuatro Caminos, no hay que añadir que ha sido novia de Gonzalo, el tenorresco medio derecha del club de Teja y Santacruz, que, naturalmente, tiene menos memoria que ella; ignorante—Emilia—de qué para los grandes conquistadores (!!) el amor es un deporte fragante, nada más. Una carta, una mirada honda, un pase al extremo y un regate, ¡qué más da!

Por culpa de sus ojos negros, almen-drados, más de un espectador se ha distraído en el momento álgido, y ha tenido que preguntar al vecino, cuando la ovación suena, quién ha marcado el goal...

Lola. La Celia de la acera de enfrente. Es más del Madrid que Sicilia y Manzana-do juntos...

Mengotti y Del Campo son por ahora sus preferidos. Mañana será otra cosa seguramente.

Siendo de campeonato, será fijo su Cadillac en Chamartín de la Rosa, como lo fué en Ciudad Lineal.

Nunca, ni en los días invernales más borrascosos, falta en su pecho un clavel malagueño, que rivaliza con la boca coralina, y así hay entablado un duelo táctico entre ambos claveles...

No conoce a Celia; pero aunque así no fuera y hablaran de futbol, no sería de temer que se arañasen, ya que, dichosamente, la educación es el arte de saberse aguantar las ganas.

LUIS
ANDRES

DIBUJOS DE TONO



EN
LA NOVELA
SEMANAL

ANTONIO
ZOZAYA

PUBLICARÁ
EL SÁBADO
PRÓXIMO
11 DE OCTUBRE

LOS AMORES
MUERTOS

NOVELA DE
ARTE Y DE
ROMANTICISMO

LA NOVELA
SEMANAL

SE VENDE EN
TODA ESPAÑA
AL PRECIO DE
30 CÉNTIMOS
EJEMPLAR



COMPRE USTED EL NÚMERO
CORRESPONDIENTE AL
PRESENTE MES

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

3 PESETAS EL EJEMPLAR

D I A Z

FOTOGRAFÍA
DE ARTE

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

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

FERNANDO VI, 5
MADRID

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



PARA ADELGAZAR
EL MEJOR REMEDIO
DELGADOSE
PESQUI

No perjudica á la salud. Sin yodo, ni derivados del yodo, ni thyroidina.

Composición nueva, desaparición de la gordura superflua.

Venta en todas las farmacias, al precio de 8 pesetas frasco, y en el Laboratorio «PESQUI». Por correo, 8,50. Alameda, 17, San Sebastian (Guipúzcoa, España)



LA ESFERA GRAN REVISTA DE LUJO
IMPRESIÓN ESMERADA
HERMOSOS ARTÍCULOS.—LOS MEJORES ESCRITORES
PORTADA Y DIBUJOS EN TRICOLOR
SE PUBLICA TODOS LOS SÁBADOS
UNA PESETA EL EJEMPLAR

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

ALFONSO
FOTÓGRAFO
FUENCARRAL, 6
MADRID

ROLDAN
FUENCARRAL, 85
TELÉFONO 35-80 M.
MADRID

«LA GUÍA DESCRIPTIVA»

La Compañía del Norte acaba de publicar «La Guía Descriptiva» del verano actual, que como las ediciones precedentes es un volumen profusamente ilustrado con fotografías de las poblaciones servidas por su extensa red de ferrocarriles, datos históricos de mayor interés y notas relativas á la producción industrial, agraria y pecuaria de cada región.

Contiene también detalles de todos los servicios ordinarios y especiales de los trenes, horarios, itinerarios, tarifas, billetes a precios reducidos, etc., etc., que son de la mayor utilidad para el viajero.

LE AGRADARÁ LEER
TODOS LOS VIERNES
NUEVO MUNDO
50 CÉNTIMOS



HERNIAS
Bragueros cientí-
ficamente.
J. Campos
único MEDICO
ORTOPEDICO
de MADRID
Augusto Figueras 8

Se venden

los clichés usados en esta
Revista. Pedidos: Herme-
:-: :-: siila, 57 :-: :-:

Lea el Mundo Gráfico



ACABA DE PONERSE Á LA VENTA ¡UNA PASIÓN EN PARÍS!...

Esta es la admirable novela, ameni-
sima y llena de pasión, con la cual

EL CABALLERO AUDAZ

embelesará vuestra alma, llevándola por
los laberintos de abnegado amor y
frenético vicio que hay en París.

Pedidos: «Renacimiento». Preciados, 46. - MADRID

SE HA PUESTO Á LA VENTA EL NÚMERO DE OCTUBRE DE E L E G A N C I A S

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.



HELIOS

Artículos
de sport.

Pida esta marca

Anuncios PUBLICITAS

Ayuntamiento de Madrid

¡CAZADORES!

LA CÉLEBRE

ESCOPIETA DE PRECISION

MARCA "QUILLET", MODELO EXTRA PERFECCIONADO,
FABRICACION ESPECIAL CON MATERIALES FINISIMOS

SE VENDE, POR FIN, A PLAZOS

Es un arma sólida, segura y elegante, fabricada por una de las primeras manufacturas del mundo. Puede emplearse con las mejores pólvoras sin humo, para lo cual ha sido sometida a duras pruebas en el banco de pruebas.

20 MESES DE CRÉDITO

Léanse las siguientes descripciones

NADA DE PAGO ADELANTADO

N.º 1. ESCOPETA «QUILLET», dos cañones de «ACIER SPECIAL», de 72 centímetros, el derecho liso, izquierdo *choke-bored*, palanca cimera automática, *doble cerrojo* con enganches muy reforzados, desarme a resorte, llaves de cola y retroceso, banda prolongada y labrada, orejas de refuerzo, piezas templadas y grabadas, percutores dorados, construcción solidísima, ajustes y acabado esmeradísimo. Calibres 12 y 16.



N.º 2

N.º 3. ESCOPETA «QUILLET», sistema *Hammerless*, dos cañones ACIER SIEMENS, el izquierdo *choke-bored* y el derecho medio *choke*, báscula Anson & Deeley, con triple cerrojo Greener, pasador transversal cuadrado y orejas de refuerzo que constituyen un cuarto enganche. Cinta labrada, desarme a resorte, piezas templadas y grabadas. Culata de hermoso nogal forma pistola, cantonera de asta. Probada para uso de pólvoras piroxiladas. Arma de finísima construcción, altamente recomendable.

N.º 4. ESCOPETA «QUILLET». De construcción análoga al modelo n.º 3, anteriormente descrito, pero con expulsor automático de gran seguridad y eficacia.

DE PRECISION MATEMATICA - CONCEDAMOS EL DERECHO DE DEVOLUCION A LOS 8 DIAS CASO DE NO CONVENIR

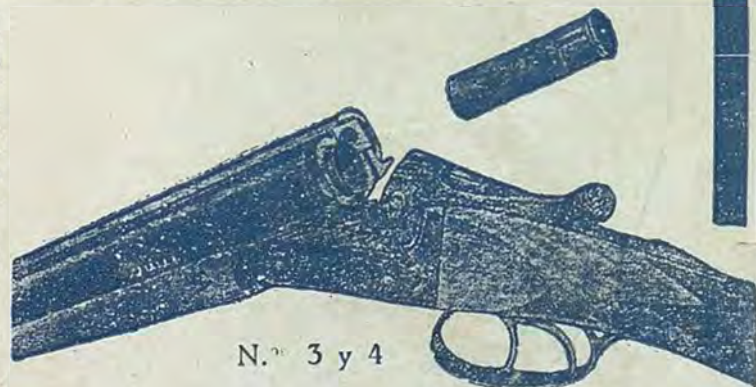
PRECIOS Y CONDICIONES:

- N.º 1 = 29'20 ptas. a plazos de 14'40 ptas. al mes.
Al contado 229 ptas.
- N.º 2 = 297'— ptas. a plazos de 16'50 ptas. al mes.
Al contado 262 ptas.
- N.º 3 = 305'— ptas. a plazos de 22'50 ptas. al mes.
Al contado 359 ptas.
- N.º 4 = 395'— ptas. a plazos de 29'75 ptas. al mes.
Al contado 528 ptas.



N.º 1

N.º 2. ESCOPETA «QUILLET», dos cañones «ACIER SPECIAL», el izquierdo *choke-bored*, palanca cimera, triple cerrojo transversal redondo sistema Greener, desarme a resorte, llaves de cola y retroceso. Cinta labrada, oreja de refuerzo, piezas templadas y grabadas, culata de nogal escogido. Probada para cargas moderadas de pólvoras sin humo. Acabado superior. Plomeo insuperable. Cañones desmontables a mano. Calibres 12 y 16.



N.º 3 y 4

6º

BOLETIN DE COMPRA

Yo, el abajo firmado, declaro comprar a los Establecimientos QUILLET, S. A., una ESCOPETA DE CAZA "QUILLET" n.º....., conforme a su descripción y por el precio de ptas....., que me comprometo a pagar por plazos mensuales de ptas., el primero a la recepción y los otros cada mes, hasta completa liquidación. Mientras no se haya satisfecho el importe de la prenda se considerará ésta en calidad de depósito en poder del comprador. Al contado..... pesetas. (Borrar el modo de pago que no se escoja)

Nombre y dos apellidos

Edad

Profesión

Dirección del empleo

Calle

Población

Provincia

Estación

Fecha

FIRMA

Móvil de
10 céntimo:

Córtese o cópiese el boletín, y mándese a los ESTABLECIMIENTOS QUILLET, S. A. Apartado de Correos 476.—BARCELONA

Establecimientos QUILLET, S. A. — Cortes, 630. — BARCELONA