

Nº

B/9

16

REVISTA



1.50

BOB

abril 1932

*En su Ford - use el aceite
que recomienda Ford*

Mobiloil "AF"

EL ACEITE DE

Calidad

UNIVERSALMENTE
ESCOGIDO

*Para la caja de cambio de
marchas y eje trasero use*
MOBILGREASE

VACUUM OIL COMPANY, SOCIEDAD ANONIMA ESPAÑOLA



Productos celulósicos
para el pintado de
coches

MUÑUZURI S.A.
Apartado 49
BILBAO



CAMBIANDO SUS AN-
TIGUAS BUJIAS POR
LAS NUEVAS

CHAMPION-C4

CONSEGUIRÁ ME-
JOR FUNCIONAMI-
ENTO EN SU MOTOR

FORD

CONCESIONARIO: **F^{CO} FLORES** ESPINARDO
MURCIA



A. CASAJUANA PFEIFFER

INGENIERO INDUSTRIAL

al cumplir sus 25 años de
relación comercial con la casa



se complace en ofrecerle:

SERVICIO PERFECTO.—Talleres modelo con maquinaria de la más moderna. Aparato especial para la comprobación de frenos, único en España. Grúa especial para remolque. Estación de engrase con elevador hidráulico.

VENTA DE REPUESTOS.—Surtido completo de piezas de repuesto LEGÍTIMAS.

SECCIÓN DE VENTAS.—Coches y camiones, nuevos y usados, en las mejores condiciones de precio y plazos.

TALLERES DE CARROCERÍAS.—Sección especial de carrocerías industriales y de lujo, planchistería y pintura.

UTILICE SIEMPRE los servicios de la Agencia Ford reputada más antigua de Europa, beneficiándose de sus

25 AÑOS DE EXPERIENCIA

DEMOSTRACIÓN Y VENTAS:
CALLE DIPUTACIÓN, 279
TELÉFONO 16901

SALÓN EXPOSICIÓN:
AVENIDA 14 ABRIL, 482
TELÉFONO 76434

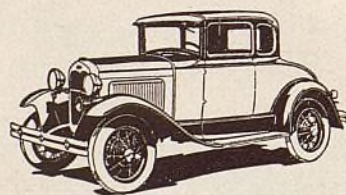
TALLER CARROCERÍAS:
CALLE PEDRO IV, 109
TELÉFONO 52492

ALMACENES:
TRAVESÍA DEL CARRIL, 5 y 7
TELÉFONO 76434

LUBRIFICANTES DOBÓN

INTERESA

a los garagistas y Agentes FORD pedir muestras, precios y referencias de estos lubricantes de producción nacional, al fabricante



Rafael Dobón Soriano
LINARES (JAÉN)

ALMACÉN DE ENCERADOS Y UTENSILIOS DE ALQUILER
PARA TRABAJOS DE PUERTO Y ESTACIONES

AGAPITO BLASCO

Carga y descarga de buques. Recepción y entrega de mercancías en muelles y estaciones. Transporte de toda clase de mercancías por camiones y tractores. Servicio especial de cabrias y grúas para pesos de todas clases.

DOMICILIO CENTRAL:

O F I C I N A S :
Paseo Nacional, 50 y 51

A L M A C E N E S :
Calle del Mar, 100 y 102

G A R A G E :
Calle de Sicilia, 74 y 76

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA ABLASCO

TELÉFONOS:

DESPACHO 16167

MUELLE REBAIX 12750

G A R A G E 55108

MUELLE BARCELONA 12759

Lepanto, n.º 2
TELÉFONO 53224
BARCELONA

GARAGE ICARIA

Servicios especiales de:
CUSTODIA, CARGA y
CONDUCCIÓN por carretera para todas las
AGENCIAS FORD



AGENCIA OFICIAL

P. PELEGRÍ LLADÓ

Plaza Cataluña, 2

REUS

AUTOMÓVILES Y CAMIONES
RECAMBIOS LEGÍTIMOS

NEUMÁTICOS:

GOOD-YEAR - GOODRICH

MICHELIN - PIRELLI - LEE

LUBRIFICANTES ATLANTIC

CAMBIOS :-: PLAZOS

Volquetes Ibáñez



Entregas rápidas

Pídanse presupuestos

MANUEL IBÁÑEZ

Viladomat, 211 BARCELONA Teléfono 34101



**Automóviles
Sociedad Española**

S. A.

Paseo de Gracia, 24 bis y Claris, 29
Teléfonos 20667 y 20668

**Automóviles
Tractores
Camiones**

Agencia Oficial



BARCELONA



Publicidad

moderna y eficaz

Únicamente

Roldós - Tirolese

S. A.

CASAS EN

MADRID: Alcalá, 38

BARCELONA: Vergara, 11

**SAN SEBASTIÁN, SEVILLA, VA-
LENCIA, BILBAO, CORUÑA,
GIJON, SANTANDER, ZARAGOZA**





FÁBRICA DE LANERÍAS

TEJIDOS DE FANTA-
SÍA PARA SEÑORA
Y PAÑERÍA CLÁSICA

ESPECIALIDAD
EN PAÑOS PARA
CARROCERÍAS
DE AUTOMÓVIL

Atenderemos gustosos los deta-
lles que nos sean solicitados
por comerciantes mayoristas
de Artículos para Carrocerías

MOLINS HERMANOS

SUCESOR

Teléfonos:

Despacho - 232 — Fábrica - 543

Rambla, 178 (Apeadero) SABADELL

Recomendamos a Vd. el Lubrificante **AIGLON AUTO-OIL**

Porque...



Aun a las más altas temperaturas conserva la película adecuada.

Reduce notablemente la fricción entre las partes metálicas.

Ofrece un rendimiento mayor con un menor consumo.

Cumple perfectamente la función de una lubricación eficaz.

Es el lubricante de las máximas ventajas

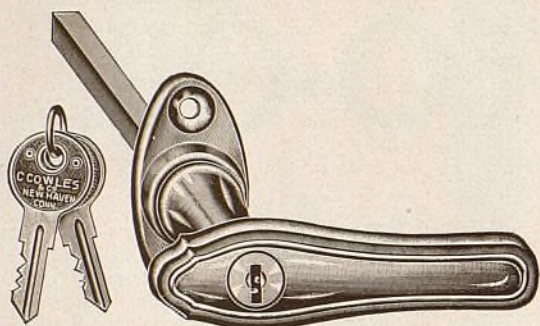


BUSQUETS HERMANOS Y C.ÍA

CORTES, 591-A, PRAL. - TELÉFONOS 14060-14069 - BARCELONA

SUCURSALES: MADRID - SEVILLA - BILBAO - VALENCIA - GIJÓN -
VIGO - PALMA DE MALLORCA - ZARAGOZA Y LÉRIDA

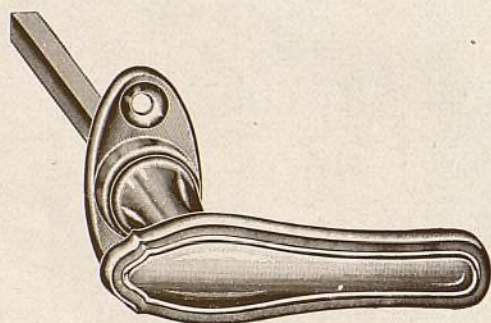
Ferretería Ráfols, s.a.



*Artículos y herrajes de todas clases
para carrocerías de turismo y
autómnibus - Guarnicionería para
automóviles - Lonas - Alfombras - Madera
curvada - Planchas para carrocería*

*GRAN SURTIDO EN MANECILLAS Y
PERFILES DE ALUMINIO, LATÓN Y HIERRO*

*PROVEEDORES DE LA
FORD MOTOR IBÉRICA*



Ronda San Pedro, 74 - Trafalgar, 61

SUCURSAL: Pedro, IV, 37-39-41-SAN MARTIN

TELÉFONOS: Despacho 24837 - Almacén 17581 - Sucursal 52693

B A R C E L O N A

Carrocerías Mateu & Marrugat

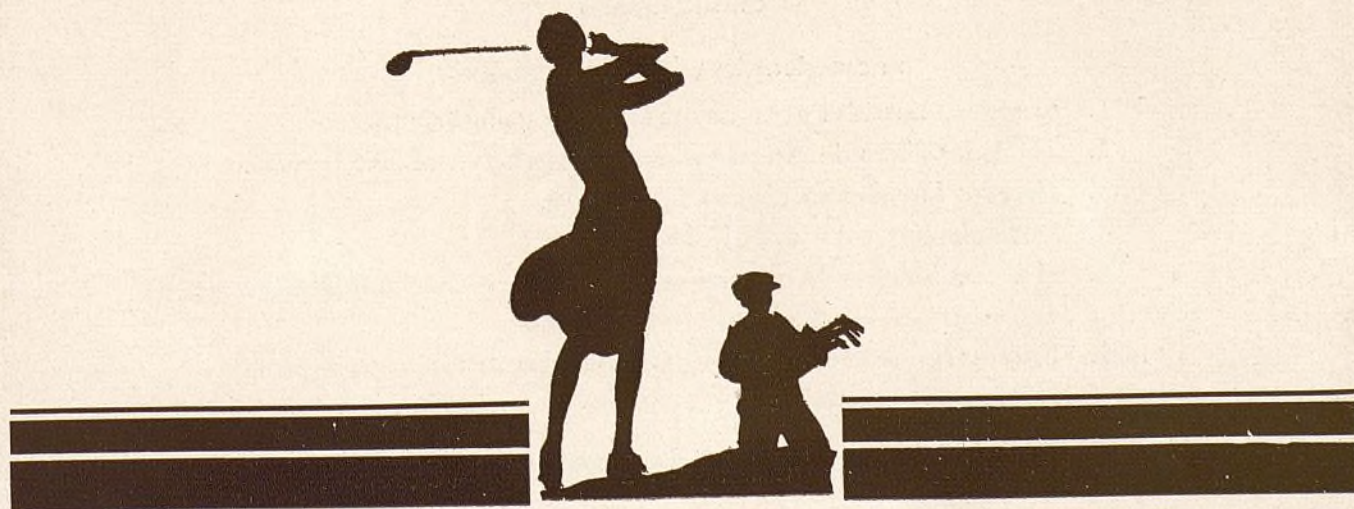
Carrocerías en serie - Sección
especial de carrocerías de lujo
Estudios y proyectos de toda
clase de carrocerías

**Avenida 14 Abril, 333
Mallorca, 336
Bailén, 126
Teléfono 75294
Barcelona**

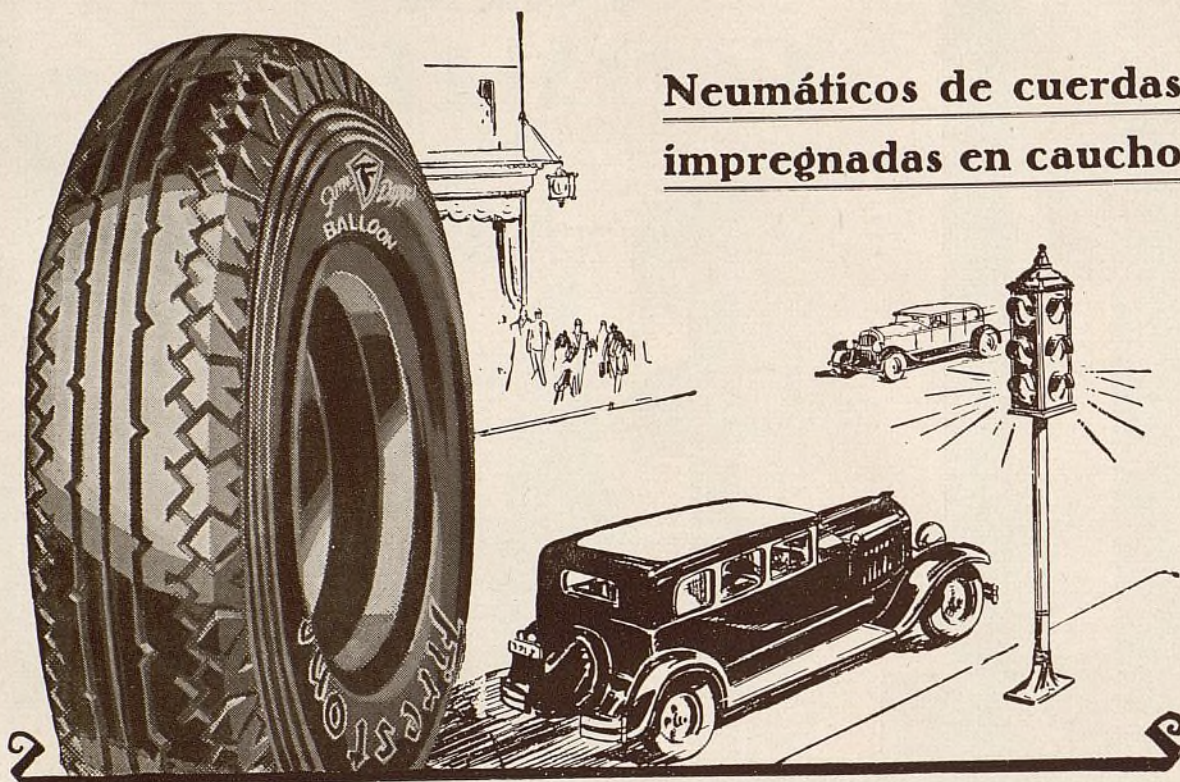
Premios en todos los cer-
támenes de elegancia de
automóviles celebrados
en Barcelona

SASTRERIA **PARA** **CABALLEROS** **y** **NIÑOS** **EL FARO** AMIGÓ

HOSPITAL, N.º 127
TELEFONO. 18241



Firestone



Neumáticos de cuerdas
impregnadas en caucho

C.^{IA} ESPAÑOLA DE NEUMÁTICOS FIRESTONE, S. A.

MADRID: Gral. Pardiñas, 26 mod.^o

BARCELONA
Paseo de Gracia, 77

VALENCIA
Colón, 15

CORUÑA
Cantón Gde., 10

SEVILLA
San Vicente, 68

BILBAO
Henao, 52

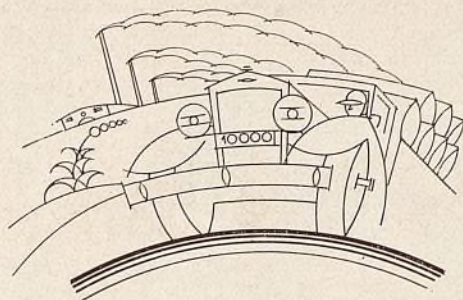
MURCIA
Belluga, 3

Los neumáticos **Firestone** proporcionarán a Vd. el mayor rendimiento a más bajo costo con el máximo de seguridad y comodidad y ausencia de molestias de todas clases, gracias a su procedimiento patentado de construcción con cuerdas impregnadas en caucho líquido

Son características de estos neumáticos:

1. Cuerdas retorcidas para mayor fortaleza y elasticidad.
2. Todas las fibras de cada cuerda impregnadas en caucho líquido.
3. Cuerdas forradas en caucho calandrado.
4. Rozamiento y calor evitados.
5. El procedimiento de inmersión de cuerdas en caucho líquido es exclusivo de **Firestone**
6. Mayor rendimiento por el mismo precio como consecuencia de la inmersión de las cuerdas en caucho líquido

EL NEUMÁTICO MAS ADECUADO PARA LOS COCHES FORD



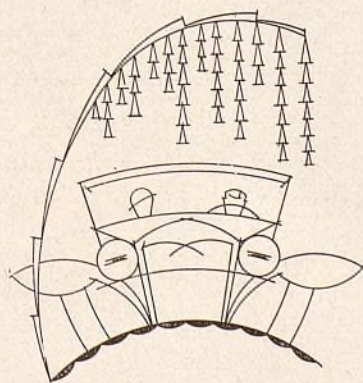
REVISTA FORD

sumario

	Páginas		Páginas
Portada, por Sainz de Morales		El hombre que gusta más a las mujeres, por	
Motorfobia, por Rafael López de Haro	95-96	María Luz Morales	116-117-118-119
También los soldaditos de plomo tienen		Lo que Europa había pedido a Henry Ford.	120-121-122-123
historia, por Jorge D. Mendoza	97-98-99	Mecanización de servicios municipales	124-125
San Pedro de Arlanza, por Aurelio Ca-		La universalidad editorial del Quijote, por	
bezali	100-101-102	Lorenzo Miranda Fierabrás	126-127
Ferrocarriles aéreos	103-104-105	¿llegaremos a industrializar la aviación?,	
Comentarios de un observador que viste		por Ezequiel Alarcía	128-129
bien	106	El humor de los demás.	130
La cuna del Rey Católico, por René Llanas		Al margen de la estadística de automóviles.	131-132-133
de Niubó	107-108-109-110	Noticiario Ford	134-135-136
La versión española de películas habladas,		¿Por qué a pie la policía?	137-138-139
por José Luis Fontán	111-112-113	El deporte Internacional	140-141
España deportiva	114-115	Gráfica mundial	142-143

PRECIO: Ptas. 1'50

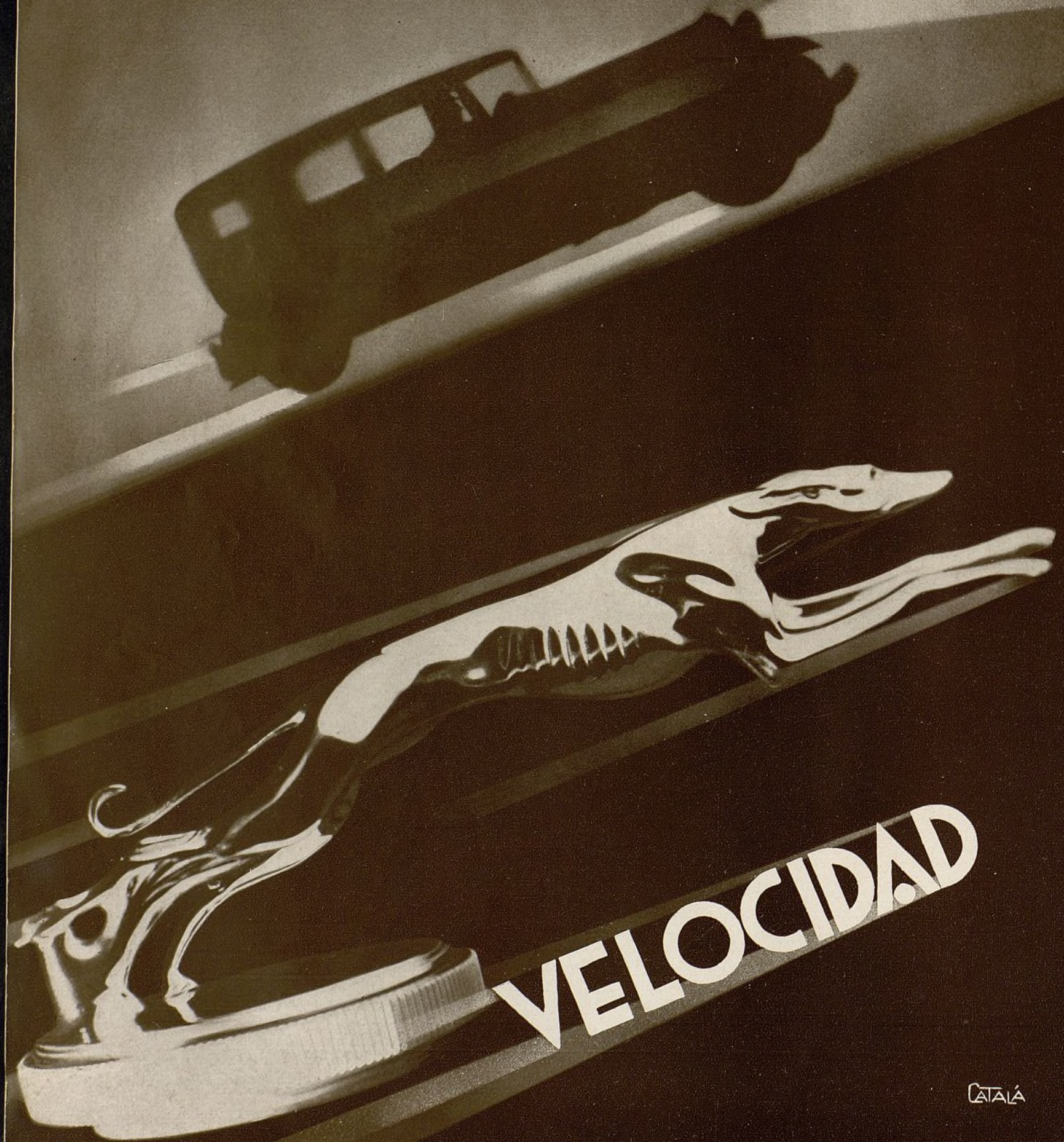
DIRECCIÓN: JUAN DE MAZA
COLABORACIÓN ARTÍSTICA EN ESTE NÚMERO:
ARREGLO: FRANCISCO FONTANALS
PREPARACIÓN GENERAL: J. D. ROSSELLÓ
FOTOGRAFÍA: P. CATALÁ - J. SAGARRA
ILUSTRACIÓN: G. SÁINZ DE MORALES
R. RIBAS - A. CABEZALI - A. R. WALTER



ABRIL - 1932

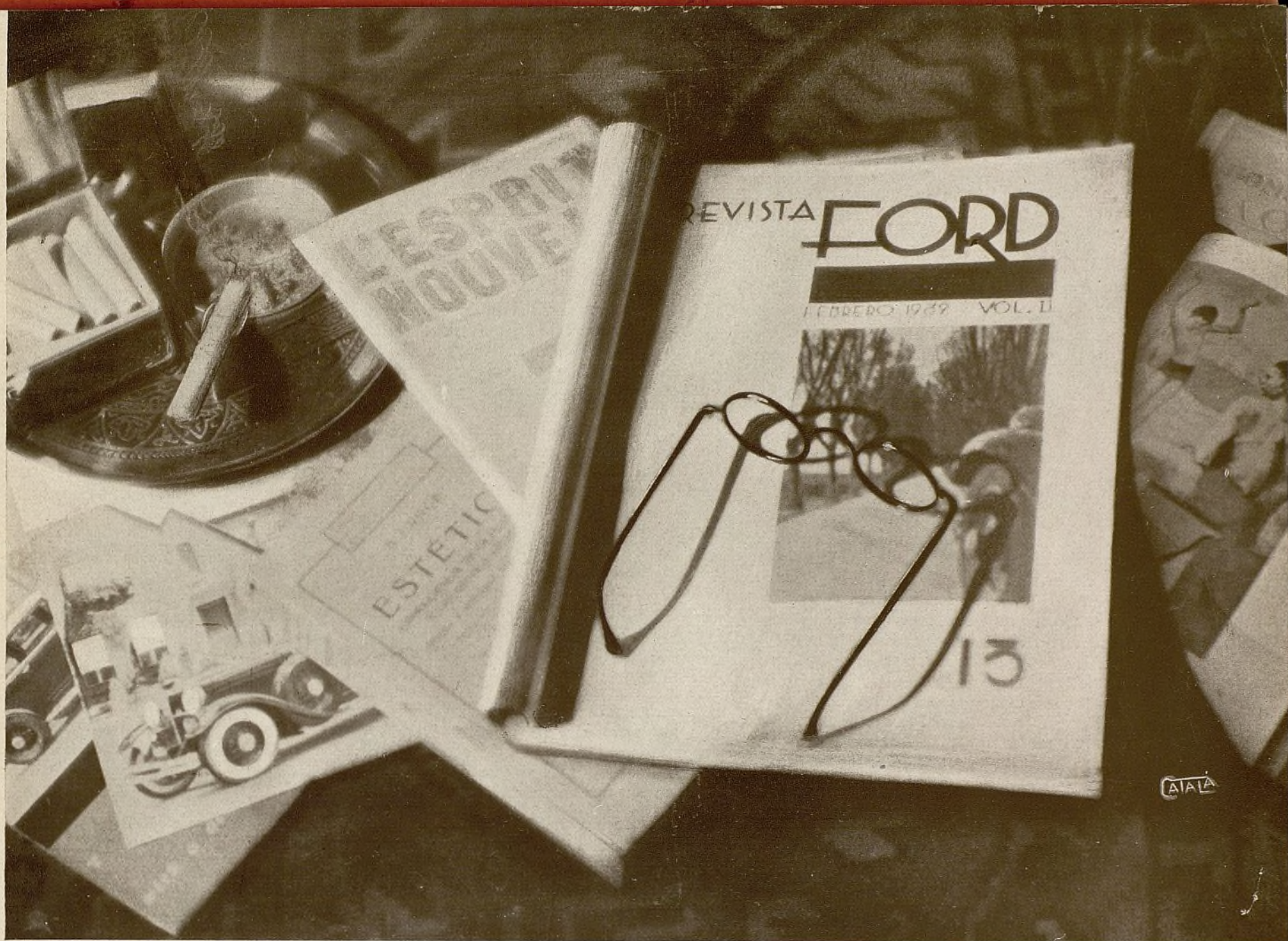
PUBLICIDAD: ROLDÓS - TIROLESES
GRABADOS: J. M. LLOVET
IMPRESIÓN: TALLERES N. A. G. S. A.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:
APARTADO 680 - BARCELONA



VELOCIDAD

CATALÁ



MOTORFOBIA

LA historia de todas las máquinas es la misma. Al crear un nuevo modo de hacer una cosa o al simplificar el antiguo, provocaron siempre la enemiga furiosa de aquellos a quienes beneficiaba lo anterior. Es clásico el ejemplo de la Imprenta maldecida por los copistas, que con el advenimiento de la máquina de escribir han perdido sus últimos baluartes. El ferrocarril fué una hecatombe para las diligencias y «ordinarios»; la luz eléctrica arruinó las fábricas de quinqués y de velones.

Se comprende que los perjudicados por un nuevo mecanismo lo odien. El bendecirlo cuando viene a quitarles el pan, porque significa un avance de la Ciencia, sería un altruísmo que no se les puede exigir. Lo mismo en maquinaria que en política, toda innovación ha de chocar con los intereses creados. No les podemos llamar salvajes ni obcecados al copista, al arriero, al pisador de uvas, ni

al segador. No pueden transformarse instantáneamente en tipógrafos, maquinistas ni en técnicos. Para ellos la máquina es la definitiva exclusión, la inutilidad irremediable. Su fobia debe ser disculpada.

Los enemigos más feroces del automóvil no son los intereses creados.... El carretero, el arriero y el labrador que van carretera adelante con sus mulas, no odian al automóvil por usurpador de sus oficios sino, sencillamente, porque les espanta los animales. La vieja y horrrisna diligencia se substituye con el autobús, y el carromato con el camión; desde el pescante al *baquet* se pasa con facilidad, y las ventajas económicas son inmediatas. El automóvil no deja sin oficio más que a los caballos y a las mulas.

Nada, pues, justifica la motorfobia y sin embargo, la motorfobia parece general, unánime. Los periódicos dedican

amplios espacios a la sección fija de «accidentes de la circulación», «choques, vuelcos y atropellos» o «las víctimas del automóvil»; los caricaturistas no agotan el venero de sus chistes y hasta, recientemente, se ha logrado un éxito teatral con el tipo de un chófer que es el campeón de los espachurradores. Existe una preocupación constante, una obsesión, una motorfobia popular. Se supone a todo el que coge el volante candidato a homicida; se cree que sale del garaje, no a realizar una labor ni a procurarse un recreo; contrariamente, a perseguir peatones, puesto que el mayor placer del automovilista consiste en laminar al prójimo. Este es el criterio que parece inspirar las informaciones de los diarios. Y esas informaciones, naturalmente, influyen en la conciencia colectiva, envenenan al pueblo—tan habituado a que la letra de molde lo abastezca de ideas y le dirija los sentimientos—y le sugieren los actos de barbarie que la policía ha de reprimir con frecuencia. Es claro: las turbas están saturadas de motorfobia. Pero basta haber recorrido en automóvil un centenar de kilómetros para persuadirse de esta verdad: en el noventa y nueve por ciento de los atropellos, la culpa es del atropellado. Quien conduce un automóvil por carretera y ve un carro se hecha a temblar. Indefectiblemente, el carro marcha por su izquierda o, cuando menos, por el centro de la vía. En esta conducta nuestros carreteros demuestran una perseverancia admirable. No van por la derecha si los aspan. En el caso más favorable, duermen. Entonces las mulas se apartan al oír el aviso, o bien, si el automóvil lleva la misma dirección, no tienen tiempo de reaccionar, pasa sin que lo vean y, aun viéndolo, no se asustan. Saben los pobres animales que yendo el carretero dormido no sucederá nada. Si el carretero va despierto las cosas avienen de un modo muy diferente. El sonido del «klaxon» causa al hombre un sobresalto indescriptible: corre a la vara, se agarra a las riendas, blasfema airado, muchas veces les cubre a las mulas la cabeza con una manta y se comporta, en fin, como si el mundo se le cayese encima. Aunque el cruce con automóviles se repita cien veces por jornada, siempre el carretero será sorprendido a la mitad de sus precauciones. El carretero no calculará jamás la velocidad de un automóvil; no la concibe. Sus mulas ahora tiemblan al oír el petardeo del motor, se espantan. Se espantan porque el instinto les recuerda lo que sufren después; la paliza brutal. Es lo que se dirán los indefensos cuadrúpedos: «carretero despierto y automóvil que pasa, palos que nos dan».

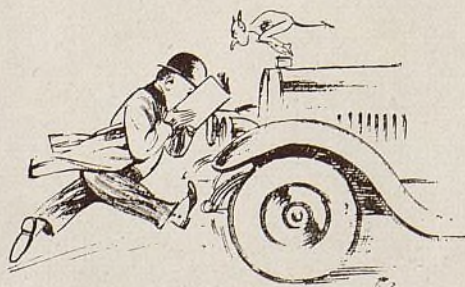
El rústico a caballo es otro ejemplo de incomprensión. Debe saber, porque siempre es así, que una caballería al oír un motor reculará. Pues lo pone de po-

pa para que venga a romperse los corvejones contra el radiador. Lo mismo hará a la vez siguiente.

En la ciudad el fenómeno es mucho más absurdo. El peatón que tiene las aceras para su uso exclusivo, ha de ir por el arroyo, ha de cruzar, sin mirar antes, ha de plantarse en el centro de una avenida porque le da la real gana. Si no oye la bocina menos mal. Yo prohibiría las bocinas, que sólo sirven para no dejar dormir. Cuando el peatón no oye la bocina seguirá su ruta y el automovilista lo evitará haciendo un esguince. El peatón hará varias piruetas, iniciará una huída hacia la izquierda, volverá a la derecha de un brinco para saltar a la izquierda de nuevo; en sus vacilaciones bailará ante los faros la más estúpida tarantela; elegirá para ponerse a salvo la acera más distante y, finalmente, se meterá debajo de las ruedas. No hablemos del niño que atraviesa la calle corriendo, imprevisto, sin mirar ni oír; ni del golfete que salta de la zaga de un tranvía repentinamente; ni de la vieja que va por una acera y al ver al automóvil pierde el juicio y se lanza a la acera de enfrente; ni del imbécil que oye el aviso y sigue sin apartarse, más chulo que un ocho.

La gente no sabe andar todavía, y sobre todo a la vista de un automóvil se aturde de un modo trágico. La gente lee todos los días que el automóvil es un monstruo antropófago, una bestia apocalíptica, un azote de la Humanidad, la Muerte a galope... y, naturalmente, al verlo la pobre gente pierde la serenidad.

La motorfobia parece unánime y, sin embargo, el deseo de poseer un automóvil es unánime también. No son caros. Basta trabajar con ahinco para procurarse ese lujo. En los Estados Unidos hay un automóvil por cada cinco habitantes, y en los demás países el número de coches de este género aumenta en geométrica progresión. La motorfobia no detiene la difusión del automóvil. Ninguna fobia se opuso al progreso eficazmente. Las fobias contra el progreso fueron siempre irracionales. ¿No les parece a ustedes que es ya mucha campaña? Dejemos de una vez la motorfobia para los únicos que se van quedando sin ocupación: los caballos y las mulas.



Por
RAFAEL LÓPEZ DE HARO



TAMBIEN LOS SOLDADITOS DE PLOMO TIENEN HISTORIA

Reflexione usted un momento, lector, y dígame si en la literatura que ha leído — de todos los tiempos y de todos los países — ha dejado de advertir una supremacía del húsar sobre el noble, el artesano y el pastor, en la personificación de sus protagonistas masculinos. Epocas ha habido en que el intelectual, ora en forma de elocuente letrado, ora en forma de ingeniero audaz, ha parecido desterrar de la novela y del drama los uniformes y el tintineo de espuelas. Pero en su conjunto, el tipo ha permanecido — porque es decorativo y es evocador... Reflexione usted otro momento, y dígame si alguna dama de otro siglo ha dejado de contarle que en los saraos de antaño se compadecía a la muchacha que tenía que aceptar el brazo civil de un galán enlevitado, por haberse agotado las existencias de militares en el salón... Hoy ha pasado el período de supremacía—o no ha pasado; pero subsiste el soldadito de plomo, con su orgullosa tradición, con su marcialidad de miniatura y sus características decorativas tan valiosas hoy como hace dos mil años, cuando las matronas romanas, al ir a acostar al hijo menor, le hacían guardar sus guerreros en el interior del caballo de Troya que les servía de caja, mientras el papá patricio explicaba a su heredero Publio las evoluciones de combate de las legiones que aquella misma tarde se batían en tierras de béticos o galos.

Por
JORGE
D. MENDOZA

Muy posiblemente, el primer guerrero

en miniatura no tuvo otro papel que el de guardián de la momia de su dueño, pero en la antigua Roma se convirtió en juguete admitido, y más tarde, en el medioevo occidental, pasó a ser motivo de afición general. En el Museo de Cluny se conserva un guerrero de bronce del siglo XIII, que consideramos antecesor de los millones de soldaditos que han perecido a través de los siglos. Los niños de la Edad Media—nobles y villanos indistintamente—jugaban a torneos caballerescos con hombres de armas en miniatura. Existe un boj de Hans Burkmain que nos presenta al joven Káiser Maximiliano I entretenido en enfrentar dos jinetes, por medio de un elaborado mecanismo de ruedas y cintas que permitía provocar el encuentro al galope de los diminutos caballos de guerra, con lanzas quebradas y caballeros aparatosamente desarzonados. Este cuadro se reprodujo en «Children's toys of bygone days», volumen encontrado por Karl Grober y publicado, no hace mucho, por Batsford, y la versión se confirma por antecedentes autorizados de que Maximiliano, ya en sus años mozos, hizo regalo de una pareja de primorosos guerreros en miniatura al Rey Luis II de Hungría. Esos juguetes caballerescos datan del siglo XVI, y han dejado valiosos representantes en las piezas fundidas en bronce que se conservan en el Kunsthistorische Museum de Viena y en el Museo Nacional de Baviera.

El soldadito ha sido siempre juguete de



príncipes. Los delfines de Francia tenían pequeños ejércitos en miniatura, que solían regalar, por fracciones, los señores principales del reino. Luis XIII poseía un equipo de arqueros que se alojaban en agujeros hechos en un tablero, con gran semejanza a la disposición de los juegos de viaje que usan los ajedrecistas de nuestros días. Luis XIV jugaba con una división completísima de soldaditos de plata, cuyo valor calcula Brauermann en más de 50.000 táleros, y su hijo y sucesor llegó a juntar un juego más costoso todavía, pero ya en el tipo de soldaditos mecánicos, reproducido de los juguetes automáticos de Hans Hautch y su hijo, artesanos de Nuremberg en 1760.

Pero el verdadero soldadito de plomo —tal como nosotros lo conocemos— no vino al mundo hasta la segunda mitad del siglo XVIII, presentado por Andreas Hilpert, beneficiándose de la oportunidad de un momento en que las hazañas bélicas de Federico el Grande constituían el tema de la fantasía popular en la vieja Europa.

En los comienzos del siglo siguiente, las gestas napoleónicas mantuvieron en auge la demanda de soldaditos de plomo, y no sólo para recreo infantil,

sino para academias militares y para coleccionistas que desertaron quizá de la numismática o de la cromotelia para constituir una afición independiente. En Europa se cita, en primer lugar, la colección de M. Armont, especialista francés que se propone, por tal medio, plasmar la historia del uniforme militar. Es una colección que comienza con los carros de combate asirios y llega, hoy, hasta la guerra europea. M. Armont sigue trabajando; su sección de 1914-1918 hace figurar únicamente a los soldados franceses, pero muy probablemente se unirán a ellos los representantes de las demás tropas aliadas, para acompañar a los legionarios romanos, los zuavos de 1870, los incondicionales de Juana de Arco, los aztecas de la Nueva España y los granaderos de Murat.

Existen colecciones de batallas célebres, y entre ellas la más importante se encuentra en Inglaterra: colecciones nacionales de un determinado país; colecciones de época, correspondientes a un cierto período histórico; colecciones dispuestas por tamaños... Pero, volviendo a las generales, preguntémonos si España participa en la afición a coleccionar soldaditos de plomo, o si, por el contrario,

Romanos y Cartagineses de la colección del Sr. Ibarra, que durante largos años se han obstinado en no deponer su actitud amenazadora



Avanzamiento de Madrid



CATALA.

En el momento decisivo de Waterloo, infantes y jinetes de plomo reproducen inmóviles la desgraciada gesta napoleónica (Col. Ibarra)

se ha limitado — como en tantos otros órdenes — a admirar su carácter exótico y a comentarla como algo ajeno a sus posibilidades.

España tiene el campeonato mundial de cantidad; un coleccionista de Madrid posee un millón de soldaditos, distribuidos en dos grandes divisiones, de las que hay una en la capital y otra en Málaga. ¿Se confirmará la existencia de una colección mayor todavía, en los Estados Unidos? De ello se viene hablando, pero, en todo último caso, le quedaría a España el segundo puesto indiscutido...

Otra colección particular de gran mérito por su calidad, su clasificación y la uniformidad de tamaño: la de don José de Ibarra, de Barcelona, «pioneer» de la afición nacional y extraordinario «connaissanceur» que ha juntado una primorosa colección de ocho mil ejemplares de una misma medida. La colección del señor Ibarra comprende secciones griegas, romanas, medievales y de la época napoleónica; esta última es la de más desta-

cada importancia, hasta el punto de que, para la reproducción de las grandes batallas del general corso, hay en la colección hasta veinte figuras de Bonaparte en diversas actitudes. Digamos, para poner punto final, que la industria de fabricación de soldaditos de plomo la trajo a España Ortinelli, que en su taller de la calle de la Fustería, de Barcelona, fundió los primeros moldes. Hoy, en lo que respecta a calidad de ejecución, tiene Ortinelli aventajados sucesores.

...También los soldaditos de plomo tienen historia, como la tienen los húsares de opereta y los capitanes de folletín y tomo barato. Una historia de generaciones, en que los niños del mundo, a través de los tiempos, han ido alineando minúsculos guerreros en la mesa del comedor, confiados a la desatendida vigilancia de hermanas mayores, embebecidas a su vez en la lectura de novelas decoradas literariamente con polí cromos uniformes de gentes de sable y espuelas.

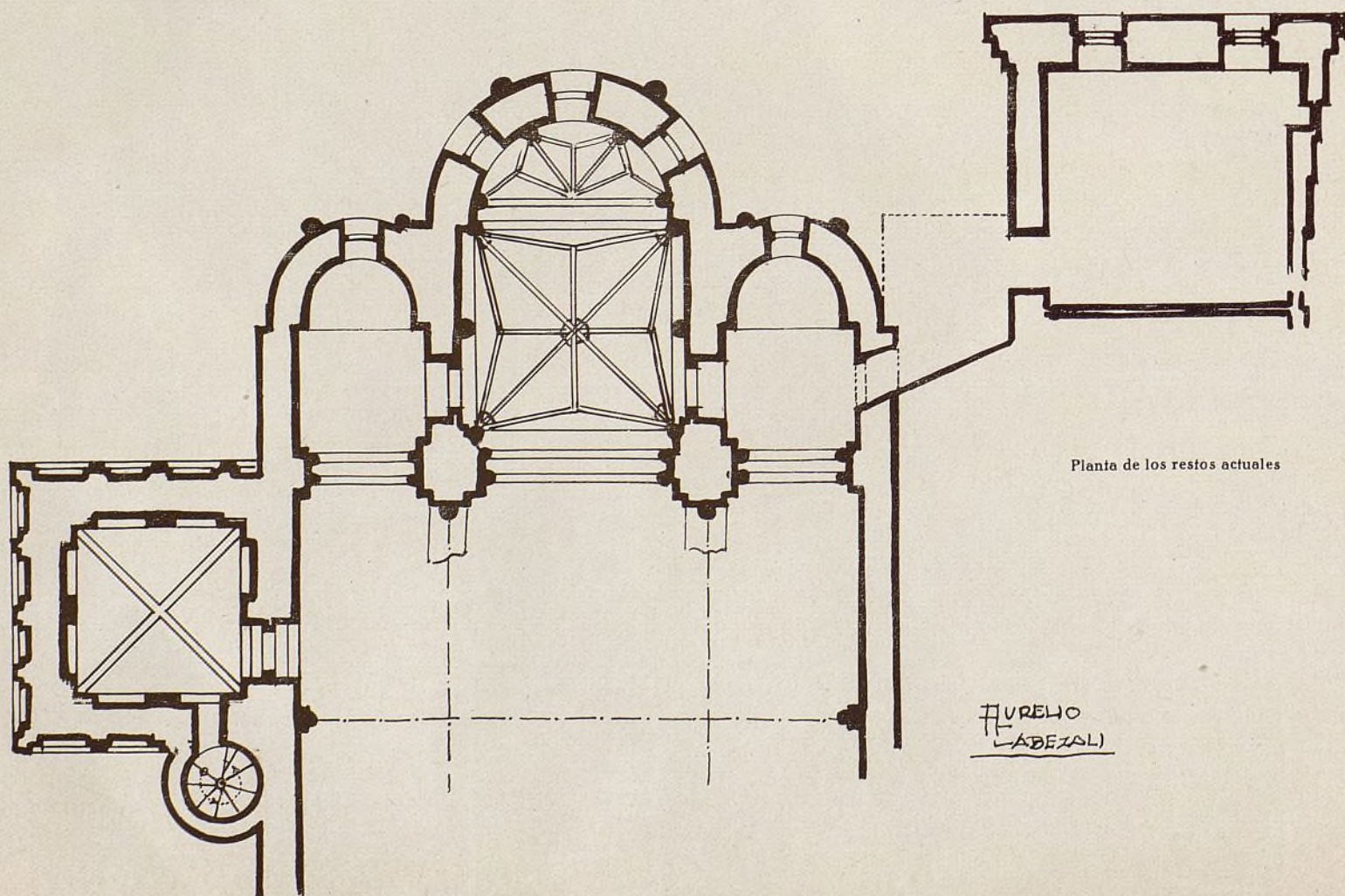
EL ARTE QUE ESPAÑA ABANDONA SAN PEDRO DE ARLANZA

POR AURELIO CABEZALI

ENTRE el río Arlanza y la carretera que va de Hortigüela a Covarrubias, bordeando la línea de las aguas por los accidentados cerros que forman la cuenca, siguiendo todo este camino lleno de legendarios recuerdos que en procesional exposición se ciñen en la ladera, se abre de pronto ante los ojos del visitante, en muy limitada llanura rodeada de árboles, la mole austera, imponente, de un solitario edificio completamente arruinado en sus partes principales. El Monasterio de San Pedro de Arlanza, que a la par que causa admiración por la singular monumentalidad de algunas de sus piezas y por las memorias que evoca, induce a invencible tristeza al considerar el triste fin de tan magnífico monumento, víctima de la mano avariciosa de los hombres y del más absoluto abandono

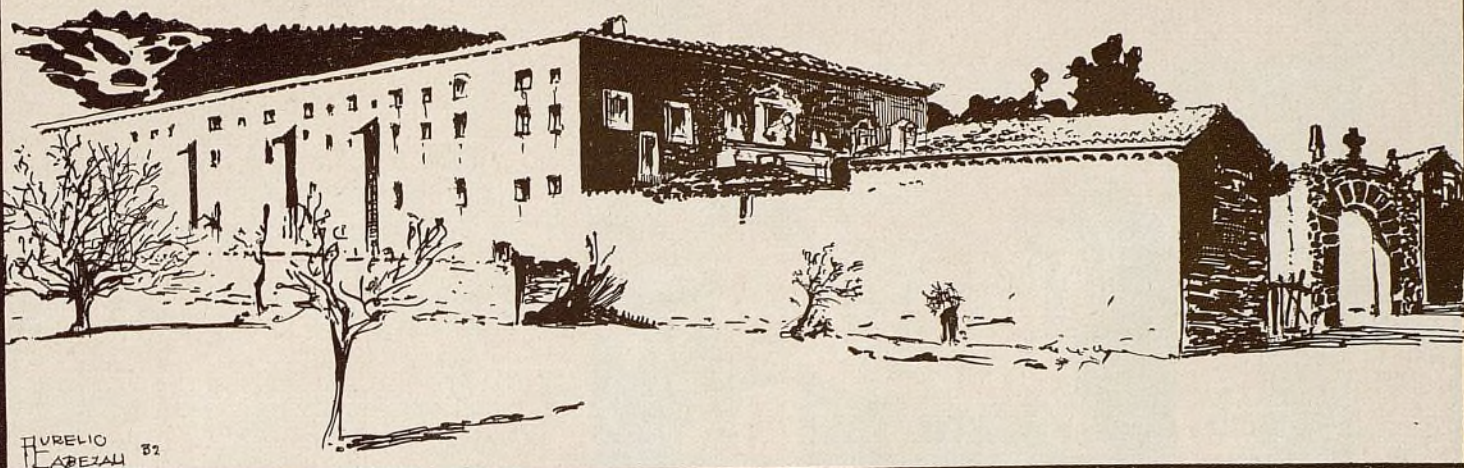
por parte de aquéllos en cuyas manos dejamos la custodia de nuestro patrimonio artístico.

Mal de España es el de que, al dirigirse el estudioso a sus museos o archivos a informarse de datos relativos a sus monumentos, por lo general sólo les es dado enseñar despojos o ruinas mal conservadas que al azar se han ofrecido al objetivo del fotógrafo. ¿Dónde están los magníficos ventanales, los suntuosos sepulcros, otras muchas cosas que podría ir citando, que con claras señales de violencia se advierte que fueron arrancadas? ¿Con qué fin no figuran en los archivos de los museos las documentaciones de estos elementos que han sido y de los que (por haber dejado arruinar tales maravillas arquitectónicas) no se ha tomado cuenta de sus



Planta de los restos actuales

AURELIO
CABEZALI



Fachada sur

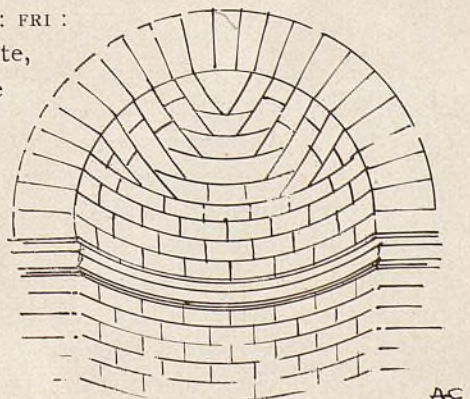
restos? Triste y significativo a la vez es que ciertos datos haya que buscarlos en el extranjero.

Prosiguiendo nuestra descripción, fué aquél el tan renombrado Monasterio de tan destacada importancia y tan mezclado con la historia de Castilla, enlazado principalmente al nombre de Fernán González. Arquitectónicamente en conjunto, se observa una habilísima compenetración en las diversas épocas en que fué construido, ampliado y reformado, estableciendo una composición ligada con extraño acierto por los artífices que intervinieron. Desde el pretil de la fachada norte se alza robusto un torreón cuadrado que avanza sobre el perímetro de la iglesia, adicionado a una torre-campanario redonda, de la mejor proporción pero de época anterior. En su parte baja se dibujan esbeltas arcadas de trazo peculiar románico pero de proporciones ojivales, lo cual demuestra — como dice Rodrigo Amador de los Ríos — «la aspiración de imitar los gustos antiguos perdidos, procurando sostener entre los pueblos el concepto de nuestra ancianidad venerable que las tradiciones históricas verán con la nube del misterio para confundir sus extremos». Esa torre acusa su factura de hacia el siglo xv, pues antes, si algo existió en tal sitio, lo estilizaron utilizando en no escaso número los restos de la antigua.

De la iglesia poco queda ya. Se compone de una nave central más alta y dos laterales; es de señalar que, vista desde el interior, la nave mayor (a un tercio de altura) acusa el mismo estilo de construcción que la del Evangelio (románica), uniéndose a todo esto el detalle curioso de que en las partes altas de los contrafuertes están en el relleno, en gran cantidad, restos de estelas funerarias ibéricas romanas y de que en las paredes aparecen con frecuencia trozos escultóricos de las mismas.

Debajo de los escombros, que forman un espesor de unos tres metros, se puede ver —revolviéndolos— varios magníficos sepulcros de algunos Abades-Obispos, unos románicos y otros góticos, esculpidos sobre mármol. Inserta en el ábside de la nave mayor, prosigue hacia Levante la fábrica del Monasterio, obra del siglo xvii, la cual continúa hacia el este para formar ángulo recto con los pies de la iglesia, bajando rápidamente por la pendiente que conduce a las márgenes del Arlanza. Allí, en la soledad del claustro, hay en el ala oriental una inscripción que dice así: «Acabóse este claustro a 2 de Junio de 1617». En la parte sur realza, entre lozana vegetación y frondosos árboles, una fuente de mármol, gótica de la más delicada factura y magníficamente labrada. Más allá, en el ala N. O. del claustro, cerca de una puerta barroca de mal gusto había un monumento de altísima importancia, que ha sido de muy diversos modos reputado según la inscripción hallada en él, y que fué esculpido para contener las cenizas del famoso Mudarra, sobrino de Almanzor. Se decía también que tenía enterrados los restos del hijo bastardo de Gustios, héroe de la sangrienta novela de Roy Velázquez, por una inscripción encontrada, de caracteres visigóticos, que decía: — HOC : IN LOCO : REQ ESCIT :

FATA : DEI : GODO : II : NN : FRI : IN : E MCXIII. En el ala oeste, empotrada, se descubre otra inscripción: «AQUÍ YACE BELASCO Q FVÉ UNO DE LOS DOS CABALLEROS BELASCOS HRS QUE ARMÓ CABALLERO EL CONDE GONÇÁLEZ EL DÍA QUE DIÓ LA BATALLA AL REY ALMANZOR EN ALCINAS LOS CUALES YBAN CON LA MISMA PERSONA DEL CONDE EN LA



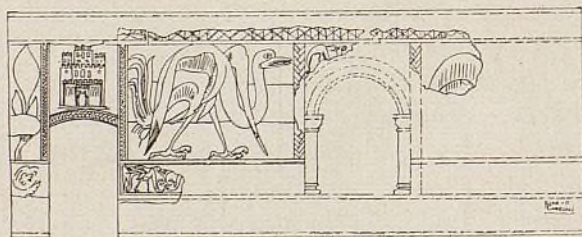
Despiezo original de uno de los ábsides románicos



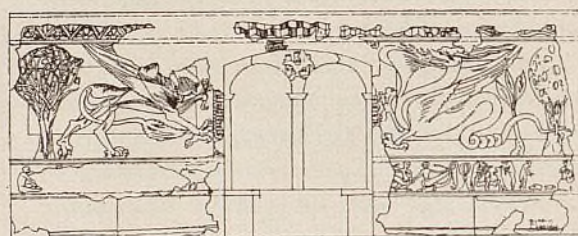
Estado actual
del monumento

BATALLA EN QUE EL YBA. Es decir, que Hixem II Mahamad Adi Amar Almanzor comenzaba su carrera militar cuando bajaba a la tumba el primer conde independiente de Castilla.

Las pinturas ocupan toda una sala junto a la iglesia, que sin duda fué sala capitular en las primeras épocas, luego convertida en escalera con las reformas del siglo XVII. Hay un lienzo de pared pintado al temple, y los otros tres al fresco representando (sin gráfico) Jesucristo en la cruz, con la Virgen y S. Juan al lado y varios santos en derredor; todo está hecho con gran sentido ornamental, em-



pleándose el rojo, el amarillo, el azul y el verde a tonos unidos todos ellos, perfilado con vigor con un trazo negro y sirviéndose del blanco a trazos para la luz y obscuro para la sombra. Lampérez, en su magnífica obra de 1906 sobre los monumentos de España, hace mención de ellas, pero clasificándolas en el volumen gótico, dado que cuando él las vió estaban casi totalmente cubiertas con un reboque, pero según se aprecia en su conjunto, son netamente románicas del tiempo de los primitivos Abades, siglos noveno y décimo, con reminiscencias mozárabes, como



en la estructura de los leones y en el castillo que se advierte en la izquierda, pues la media luna aparece bien marcada en la puerta del mismo. Sin embargo, otros detalles de las otras hacen pensar en un período románico más avanzado.

En esa sala, ya no queda hoy día otra cosa que las paredes limpias y rascadas, menos la de las pinturas al temple que en los grabados que insertamos no figuran; dada la importancia de las que quedan aún, convendría sacarlas y conservarlas antes de que desaparezcan y lleguen a correr la suerte de las aquí representadas. Quizá se ignore su paradero — si están en España o si han ido a dar en tierras trasatlánticas — pero lo cierto es que, de no corregirse el curso de los hechos, se hará necesario trasladarse al extranjero para estudiar las riquezas que antaño hubo en España, mientras quedan aquí, clamando venganza, las ruínas desmanteladas de lo que fué un día riqueza y orgullo nacional.



LA INGENIERIA DE NUESTROS DIAS

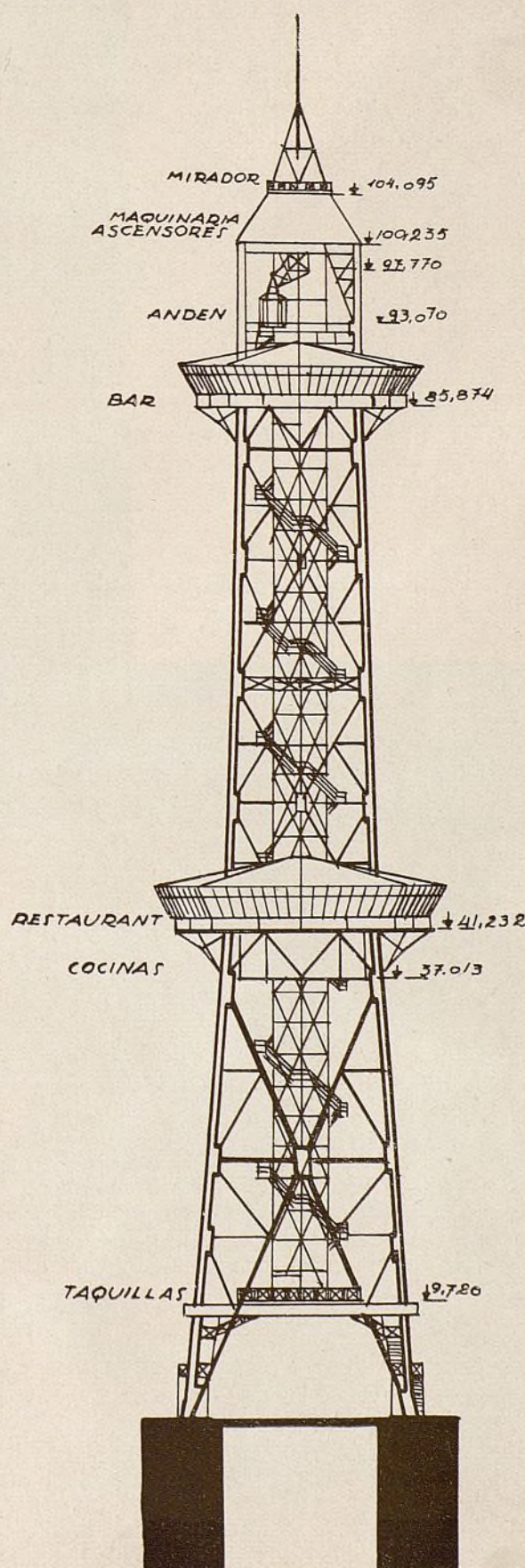
FERROCARRILES AEREOS

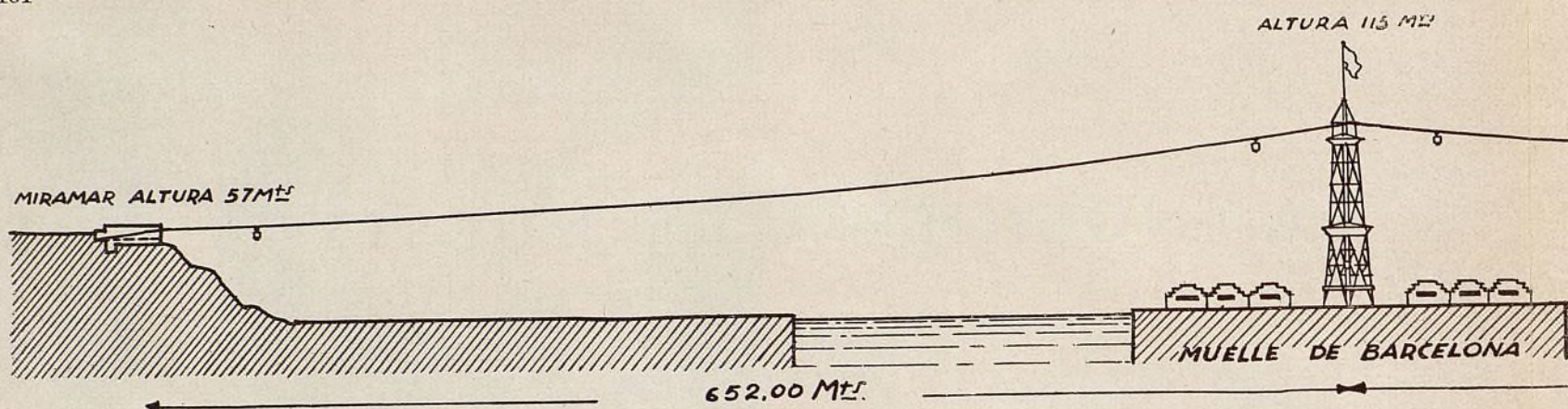


CREEMOS no equivocarnos al hacer la presentación del transbordador aéreo de Barcelona como una de las obras más destacadas de la ingeniería de construcción en los últimos años. El funicular aéreo que, atravesando el puerto condal, une la hermosa terraza de Miramar con el Casino-Balneario de San Sebastián, constituye una meritisima labor técnica y un avance nacional en la modernización de grandes ciudades. Otros funiculares aéreos hay en España — los dos de Montserrat se construyeron hacia las mismas fechas — pero, tomando las torres como elementos de más visible importancia en la totalidad del proyecto, en las del transbordador de Barcelona vienen a concurrir características de excepción. En primer lugar, cabe advertir que no se trata de castilletes para la exclusiva sustentación de cables, sino de estructuras que, aparte de esa aplicación esencial, se han habilitado — principal o accesoriamemente — para fines de atracción, en múltiples aspectos que en su lugar indicaremos. Las torres Eiffel y Funkturm (las dos únicas que en Europa la aventajan en altura) pueden considerarse análogas a la de Jaime I del ferrocarril aéreo barcelonés, pero sin llenar, sin embargo, el propósito industrial de sustentación de cables. En segundo lugar, debemos añadir que, en su doble condición de transporte y estación de recreo, lo primero cede a lo segundo; iniciado el proyecto en tiempos de la Exposición Internacional, se vió clara su aplicación derivada, que en la práctica acabará por responder de la idea en su conjunto.

En líneas generales, el funicular aéreo de Barcelona, de longitud total de 1.303 metros dividida en dos tramos exactamente iguales, consta de dos torres metálicas y una estación motriz. La torre de San Sebastián sostiene las poleas de reenvío y los mecanismos de tensión de los cables tractor y auxiliar, así como las poleas tensoras y los contrapesos de los cables-vía; a unos 65 metros de altura se encuentran los andenes, y sobre éstos un amplio salón-bar y diversas atracciones, con capacidad para 300 personas. Un ascensor para 10 viajeros hace el traslado de público desde el nivel de muelle hasta la estación superior a una velocidad de 120 metros por minuto.

La torre de Jaime I, sobre el muelle de Barcelona, equidista de la de San Sebastián y de la estación de Miramar. A 41 metros de altura posee un lujoso restau-



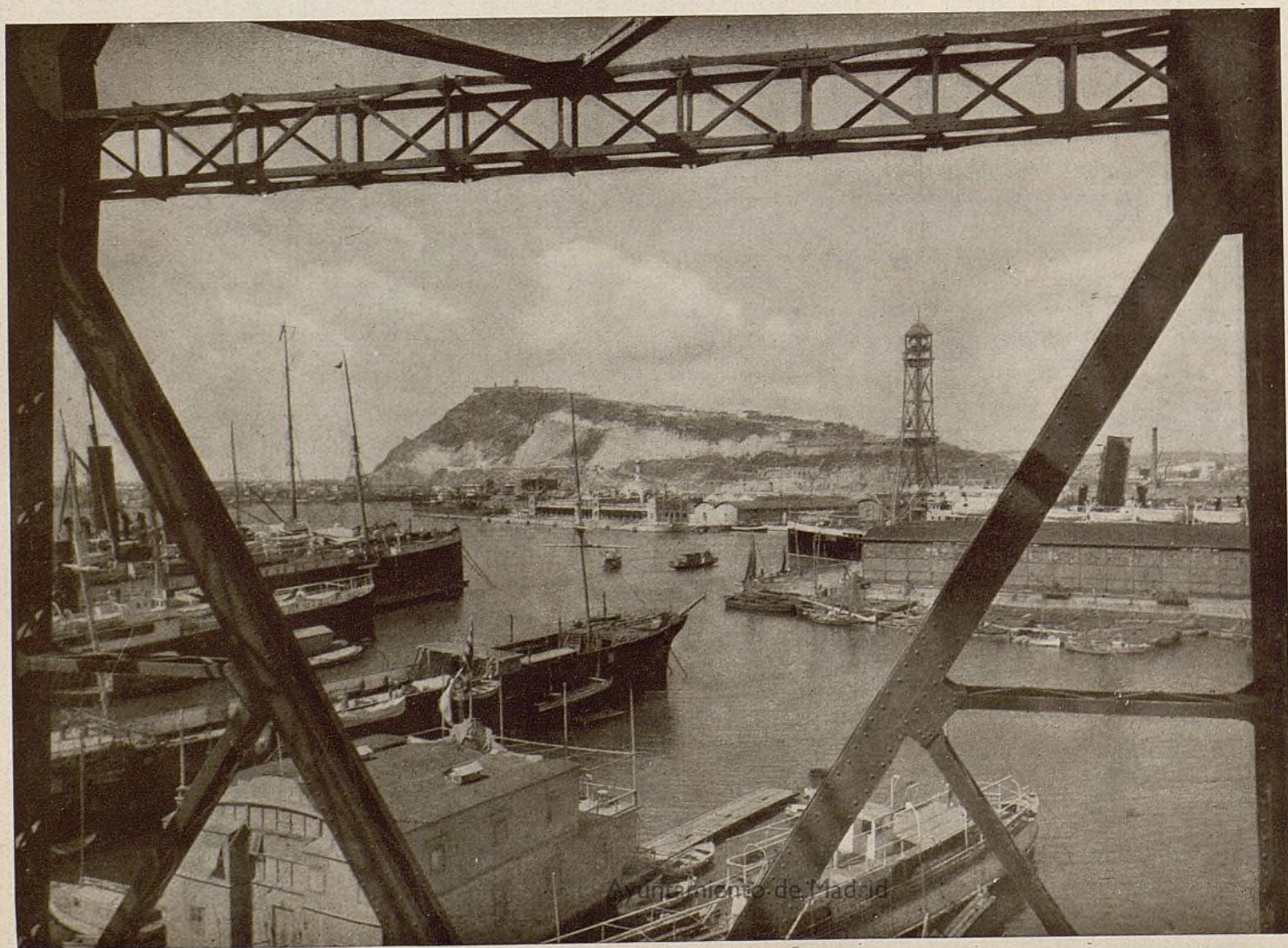


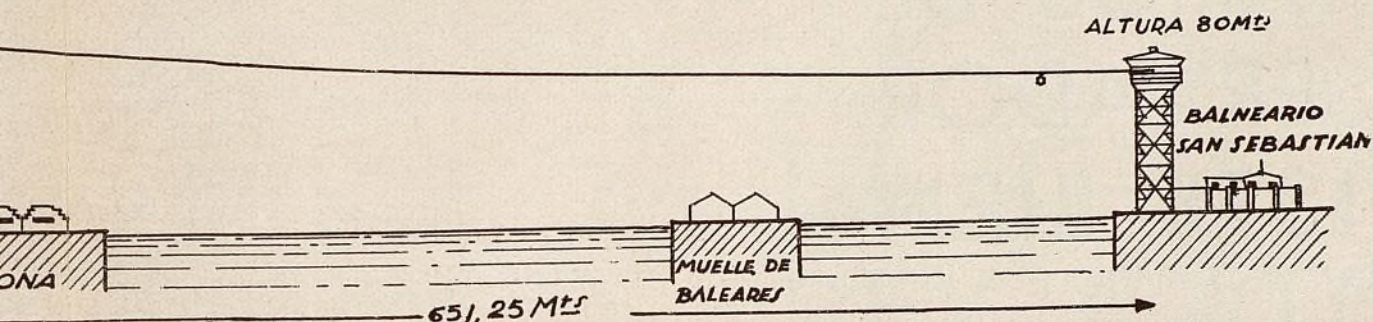
rant con capacidad para 250 personas y provisto de alumbrado eléctrico, cocinas, lavabos, calefacción central, etc. A 86 metros se ha instalado un bar, y a 93 encontramos la estación de transbordo, habiéndose habilitado sobre ésta (a 104 metros) un pequeño mirador. En conjunto la torre mide 115 metros de altura y es, en su género, la más alta del mundo. Su estructura no perturba en absoluto el tránsito, ya que sus cuatro pies — de reducidísimas proporciones — dejan completamente libre la calzada al tráfico rodado, ocupando tan sólo una pequeña porción de las aceras a ambos lados del muelle. El ascensor que sube por esta torre metálica admite 14 pasajeros, a velocidad de 2 metros por segundo.

La estación de Miramar contiene los mecanismos de impulsión principal y auxiliar, constando el primero de una polea horizontal de garganta única forrada de cuero, de 4 metros de diámetro. Mediante corona cilíndrica dentada y piñón, más un engranaje helicoidal completamente acorazado que funciona sobre bolas en baño de aceite, se hace la comunicación de dicha polea con su correspondiente motor eléctrico de 75 HP. Sobre la polea motriz principal y en su mismo eje viene montada la del cable auxiliar de 3,10 metros de diámetro, movida por un motor de 45 HP.

Cada uno de los mecanismos de impulsión tiene tres frenos — uno, centrífugo, que actúa siempre que la velocidad exceda en un 10 %; otro, electromagnético, que entra en acción al interrumpirse la corriente, y un tercero de palanca de mano. La polea motriz auxiliar puede acoplarse a la principal, con objeto de que, en caso de avería, pueda trabajarse indistintamente con uno cualquiera de los dos meca-

El Puerto de Barcelona con Montjuich al fondo desde la torre de San Sebastián





Esquema del trazado del transbordador aéreo



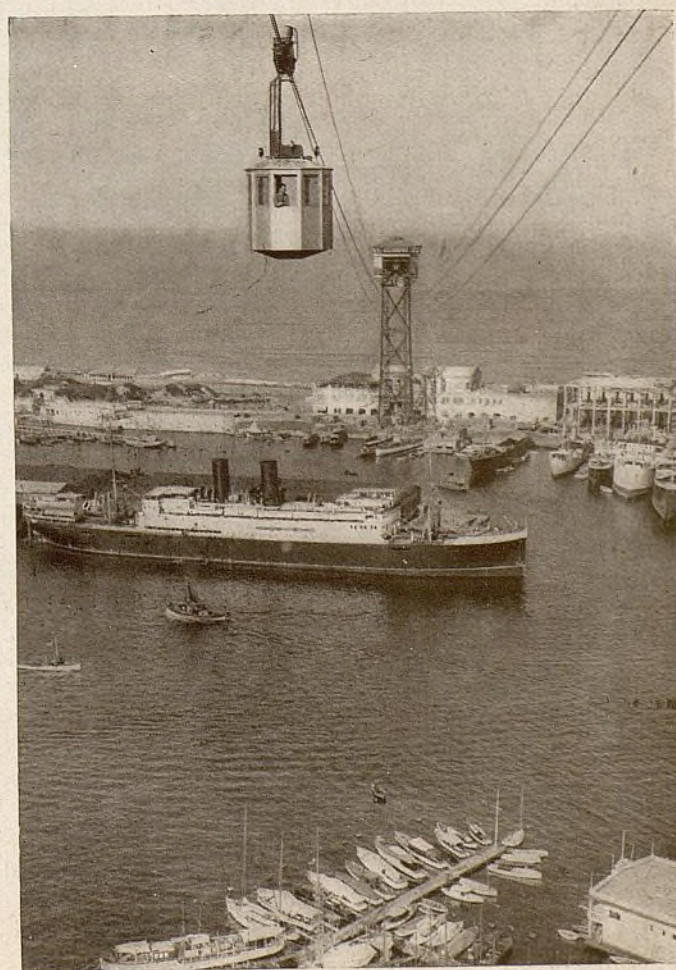
Torre de Jaime I, equidistante de la de San Sebastián y de la estación de Miramar

Aspecto parcial del puerto de Barcelona, visto desde la torre central

nismos de impulsión. A mayor abundamiento, se ha dispuesto un grupo generador de corriente, por si se interrumpiese el suministro de energía de la ciudad.

En realidad, las cuatro vagonetas del transbordador no cubren todo el recorrido de la línea, sino que cada dos de ellas recorren, única y permanentemente, la mitad del trayecto, debiendo hacerse en lo alto de la torre central un transbordo que ofrece al público la oportunidad de disfrutar de un soberbio panorama que se domina desde la plataforma de cambio. Las vagonetas, colgantes horizontalmente de su correspondiente carro de ocho ruedas, tienen cabida para 20 personas y corren normalmente a una velocidad de 3 metros por segundo. El carro de cada vagoneta lleva un freno que actúa sobre el cable-vía automáticamente, tan pronto como se rompe o pierde tensión el cable tractor, o bien sobre el auxiliar, si éste lo hubiera substituído.

La seguridad del servicio se encuentra garantizada por un extenso número de otros mecanismos, y en caso de peligro puede pararse el de impulsión desde cualquiera de las vagonetas. Un indicador de carrera señala la situación de estas últimas desde las estaciones, y entre las vagonetas y las estaciones existe comunicación telefónica permanente. La construcción de las torres metálicas (cuyo peso llega a las 1.400 toneladas), de los ascensores y del edificio-estación de Miramar, es nacional. En la construcción de la obra se ha invertido poco más de dos años, con resultado de una construcción de grandes proporciones técnicas y condiciones de lucimiento que la ciudad de Barcelona aprecia cada día más y más, en su justa medida.



COMENTARIOS DE UN OBSERVADOR QUE VISTE BIEN



LA moda americana, dentro de su sencillez, de su sobriedad, tiene sobre la europea una característica de movilidad que se manifiesta cada temporada con un detalle de novedad de artículo, de color o de forma. Será quizá que esa misma sobriedad lo exige. El tema de color liso que predomina en el buen traje americano no podría aguantar año tras año, si otros elementos de la indumentaria dejasen de prestarle variedad: unas veces es la combinación de color de traje, sombrero, corbata, guantes, calcetines..., otras es el golpe de vista de una de esas prendas, y otras, en fin, es el cambio de color del propio traje — pero siempre dentro de lo liso o con discreto dibujo, a base de tipo «standard» para todo hombre bien vestido. En 1929 hubo una decidida preferencia por el color verde, que hizo famosas las americanas de un solo botón. Esa preferencia se reproduce ahora, pero no exclusivamente en el color del traje, sino, muy especialmente, en los elementos complementarios de la indumentaria yanqui.

Al hablar de color verde en tal aspecto, tendemos demasiado a referirnos a tonos claros, olvidando que hay una gama extensísima de tonos apropiados para caballero. Los «neutros» o intermedios son los que cuentan con mayor favor, con la particularidad de que su mezcla con otros colores acalla los reparos que han venido oponiendo los antipartidarios del color verde, y, al propio tiempo se hace mirar con simpatía por los amantes de tonos atrevidos. Algunas de esas combinaciones tienen una interesante tonalidad de «verde antiguo», particularmente atractiva en trajes de sport, abrigos de entretiempo, sombreros de fieltro fino y «sweaters».

Desde luego, el hombre vestido de un verde rabioso, a lo mesa de billar, y tocado con un fieltro verde tenue indefinible — como los vimos, hace dos o tres temporadas, en la Quinta Avenida y en Michigan Boulevard — ha desaparecido, como desaparece todo aquello que no cuenta con otro aliciente que la fantasía para hacerse popular. Pero hay otros muchos tonos de verde (agrisados y azulados) y de «tans» verdosos que resultan bien en novedades de primavera y verano. Sin embargo, pese a la campaña de renovación que se ha iniciado hace ya algún tiempo con el verde y el rojizo, los colores clásicos — azul, gris y marrón — permanecen en la cartelera con sus letras grandes de años anteriores. El vestuario masculino parece haber perdido muy buena parte de su arte, si lo comparamos con el de la mujer, y aun con el mismo del hombre elegante de hace cien años.



Extraño parece que, con tanto cambio de color en automóviles y en decoración de interiores (hasta en máquinas de escribir), en materia de vestir el hombre haya dejado estacionario el muestrario de tintes durante largos años. Sólo en ropas de sport — y todavía muy escasamente — ha habido síntomas de variedad.

Desde luego, un equipo completo en verde no puede recomendarse, como no se recomienda un equipo todo azul o gris o marrón, a pesar de la determinada popularidad que conquistó últimamente — fuera, siempre, de aquellos que no exponen su fama de hombre bien vestido a la dictadura momentánea de un grupo



juvenil. El verde «al 100 %» nos ha recordado el tópico de los novelistas ochocentistas, que ponían ojos verdes a sus mujeres fatales; nos ha recordado las espinacas, el sombrero firolés, los campos de golf, el vestuario histórico de Guillermo Tell, y el poético de la primavera... pero no el vestuario de un verdadero elegante. Hay que recurrir al verde como contraste. El verde dice bien con un traje gris claro o de dibujo blanco y negro; una corbata verde de tono oscuro armoniza con un traje azul marino o gris claro; calcetines a base de verde quedan bien con zapato de color; un sombrero verde completa discretamente el traje oscuro, azul o gris. La misión del verde es la de dar «cachet» de color al vestuario masculino. Un toque verde, siquiera se reduzca a un par de calcetines o una corbata de nudo, rejuvenece el guardarropa del hombre que viste, y le presta algo de la variedad que tanto le falta. Permite mayor variación.

En América — ya lo dijimos — ha tenido, y tiene hoy todavía, buena acogida para traje de calle. Hay estambres gris verdoso para «business suit»; franelas de fantasía en verde con mezcla gris y marrón, para prendas de sport y abrigos de primavera; tejidos de gabardina verde «tan», para chaquetas de golf y tenis... Se ha dado la bienvenida al verde como cuarto color para atavío masculino. El rojizo ha fracasado; tuvo la gloria de un aplauso de momento, pero no ha podido vencer sin violencia la monotonía del «todo azul, gris o marrón». No pudo el rojizo — como puede realmente el verde — suavizar el efecto de un marrón «demasiado marrón», o de un azul que peca de claro. ¿Cómo trataremos en Europa al cuarto color? Londres lo ha rechazado, alegando que no lo necesita como New York, por la mayor variedad de su muestrario a base de dibujo. El fallo del sastre londinense pesa en la opinión del hombre que viste. Pero, hace ya tanto tiempo que la dictadura inglesa ha tenido que conceder beligerancia a las intromisiones del «well-dressed man» de la Quinta Avenida...



RUTAS OLVIDADAS

LA CUNA DEL REY CATOLICO

POR

RENÉ LLANAS DE NIUBÓ



SOS DEL REY CATÓLICO: Fachada del Palacio de los señores de Sada, Marqueses de Campo Real, donde nació el futuro Fernando el Católico

HABÍAMOS almorzado en la típica Posada de las Almas, y brindado con rojo Cariñena en jarra de barro de Muel. Llegaba el momento de abandonar Zaragoza, pero no quisimos marcharnos sin antes rendirle el último tributo de nuestra admiración; lentamente rodó el coche por sus calles, y contemplamos el Puente de Piedra que une Zaragoza con el Rabal. Saludamos el recuerdo—cruz votiva—del heroísmo del Canónigo Sas al caer exánime impidiendo el paso a los franceses, en el segundo sitio. En las mansas ondas del Ebro temblaban las siluetas de las torres y cúpulas del Pilar,

templo de la Raza, cuyos cimientos socava el río con beso rudo, como el beso de los fieles ha socavado el negro Pilar de Piedra—cariños baturros, como dijo el poeta Jackson Veyán en españolísima estrofa. Imagen de la Pilarica, constelada de joyas, y cúpulas pintadas por Goya el enorme, por «Don Francisco el de los toros», como dieron en llamarle sus contemporáneos...

Salimos, al fin, saludando aquel dintel de piedra acribillada de metralla, la puerta del Carmen, orgullo de Zaragoza, como canta bravía la jota guerrera:

Todas las piedras preciosas
Que hay en el mundo no valen
Lo que valen esas piedras
De nuestra puerta del Carmen.

Me orienté buscando la carretera que había de conducirnos a Gallur, pero mi compañero insistió en ir al parque de Buena Vista. Ascendimos a la cima de Cabezo, a los pies de la estatua de Alfonso el Batallador, y contemplamos el panorama increíble. Una cinta de brillo acerado cortaba la llanura del Ebro; soberbias, las agujas del Pilar se destacaban junto a la Torre de la Seo, descollando de la multitud de torres y campanarios—bellísimos algunos de ellos, como los de estilo mozárabe de San Pablo y de Santa Magdalena, el primero de los cuales ofrece un vago

recuerdo de la Giralda de las tierras del sur. A sus bases, la ciudad, envuelta en suave neblina, resonaba con su zumbido de colmena.

«Estamos -- comenzó diciendo mi amigo el incorregible historiador -- en el cabezo de los conquistadores, como yo lo he bautizado... ante la Ciudad de las Iglesias. Desde esta eminencia contempló el victorioso Ben Mouza la Sarakosta goda antes de caer en sus garras. Más tarde, Alfonso el Batallador, desde aquí mismo donde se yergue su estatua, lanzó sus bravos almogávares -- era en 1117, creo -- contra la blanca Medina, Sarakosta, la Auripa y Salduba ibera, la Cesaraugustana de los romanos... Corrieron los siglos y las enreñadas huestes de Lefèvre apuntaron desde aquí sus cañones a la ciudad heroica... ¡El cabezo de los conquistadores!»

Y se sumió en una de aquellas contemplaciones extáticas con que me obsequia con frecuencia y de las que sólo acierta a sacarle alguna quemadura del olvidado cigarrillo. Volvió en sí al rato, pasó ante la estatua del Batallador con profunda reverencia de corte, y yo, por mi parte, me aposenté en el coche sin atender su insinuación de detenerme en la Alfarería, a contemplar la mazmorra de Manrique el Trovador o los artesonados soberbios con el «Tanto Monta», dorados con el primer oro que de América trajeron los galeones.

El día se anunciaba asfixiante. No en balde estábamos en Agosto. Mi amigo el historiador se había sumergido nuevamente en un silencio meditativo del que no salió hasta alcanzar la altura de Utebo, orgulloso de su hermosísima torre, que se reprodujo en la Exposición de Barcelona. El paisaje era positivamente monótono... una llanura uniforme con escasas habitaciones aisladas, pero intensamente culti-



Subida al coro en la Iglesia de Sos

vada merced al Ebro bienhechor al que, sin verle, sabíamos a nuestra derecha por el vaho fresco que nos acariciaba a intervalos... Sobradiel, La Joyosa, Cabañas, Fiqueruela, Pedrola... Al cruzar Luceni -- a lo lejos venía un tren de Zaragoza -- hemos dejado Gallur a la izquierda, y atravesando el Ebro por Pradilla, paramos en Tauste, primera de las Cinco Villas de Aragón.

Tras breve descanso en un clásico parador, salimos hacia Ejea de los Caballeros. El paisaje ha cambiado, se ha hecho árido y terroso, casi desierto. A mitad de camino divisamos una reata que, arrastrando un carromato enorme, viene a nosotros. Esperamos. El aire pesado nos trae una jota que canta el arriero, con voz robusta y bien timbrada:

Qué importa que los franceses
Tiren bombas y granadas
Si la Virgen del Pilar
Con su manto las apaga.

Mi compañero, como hablando consigo mismo, advierte que aquel hombrón, con su ancha faja y sus calzones abiertos y su pañolico en la cabeza sujetando el pelo rebelde, es Aragón que pasa... Llegó el arriero hasta nosotros y nos habla atento. Contesta a nuestra pregunta del camino, acepta entre rudo y afable un cigarrillo, y se pierde luego en el polvo de la ruta, haciendo vibrar de nuevo el aire con sus jotas:

Yo no sabía cantar
Y me marché a Zaragoza
Y el Royo del Arrabal
Me enseñó a cantar la jota.

Queda atrás Ejea con su catedral gótica en cuyo campanario se divisan nidos de cigüeñas, y llegamos a Sádaba para em-

Puerta de Valencia,
al fondo de la calle
se distinguen en parte
los arcos de la plaza

Ayuntamiento de Madrid

Una página de la crónica de Lucio Marínneo Sículo, que trata del sitio y fecha de sus nacimientos

De Regibus Catholicis.

Fol. c.

vbiq; gemitus, vbiq; deniq; miserabilis fletus audiebatur. Cum primum egit animam, præter multas hominū querelas & vberissimos fletus, venaticos etiam canes, quibus persequi feras cōsueverat, tristes viulatus emittentes mirabiliter fleuisse cōplures nobis viri nobiles affirmarūt. Aragones præterea omnes, Gothalani, Siculi, Valentini vocalla magno gemitu per terrā transientes in signum magni doloris etiā clypeos cōscreverunt. Huius siquidē principis mortē incredibiles hominū lamentationes secutę sunt, quę nondum etiā post triginta annos a multoq; pefforibus exciderunt. Plures enī q; cū eo vixerunt, sepe mecū sermones cōferentes etiā lineę gemitu lechrymisq; nominare vix possunt. Peractis exequiis defuncti corpus p̄ciosis vnguētis, balsamocq; punctū ex Barcinone magnus sacerdotū numerus & ingēs nobilitū multitudo Populē detulerūt, sic enī testamēto statutū fuerat. De ceteris autē rebus in testamēto relictis nihil cōpertū habui, nisi q; a Ioanne Coloma secretario eius accepti, de sacrificiis quibuscūq; rebus diuinis p̄ illorū salute q̄annis celebrādis, q; sub eius imperio militātes i plus occubissent.

Canes i morte Regis illi laesse.

LIBER XIX. DE REGE FERDINANDO ET ISABELLA REGINA CATHOLICIS PRINCIPIBUS.

ETSI DEREBVS, quas Rex Ferdinandus & Isabella Regina gesserunt numero multas & magnitudine mirabiles, historiā recentē adhuc & vix absolutam publicare nō licet, tamē Carolo Regi Castarūq; nfo, qui fortasse virtutes auitas & præclaras actiones ignorat, rem per gratā faciemus, si pleniorē hīstoriā magnūq; volumē in annū quin quagiesmū differentes, summā quādam & quasi breuiariū rerū, quas animose sancteq; gesserunt, in lucē proferemus. In quo multis etiam Hispantię nobilibus atq; Sicilię, quorū parentes pro Regis dignitate magnos labores multaq; pericula passi magnā laudē ppetuamq; memoriā meruerit, gratificabimur. Ceterū priusq; de rebus, quas principes catholici gesserunt, quicq; dicamus, more nfo de vtriusq; naturitate breui sermone referemus & primo de Rege Ferdinando.

DE LOCO ET TEMPORE CONCEPTIONIS ET NATIVITATE EIVS.

GENITUS fuit Rex Ferdinandus in Aragoniæ pago, quem Aragonēs Fresinū vocāt, & dicitur à Calatuto passum mīla circiter duodecim. Locus est autē, q̄ntis parvus, aquis tamē, hortulis, arboribus amœnus & agris fertilis. Vbi Ferdinandū parentes dies aliquot comorantes etiā genuerunt, anno supra mille & quadringentos quadragesimo nono, circiter Idū Iūlias. In hoc autē parvulo pago & cuiusdā agricolę pauperis hospitio genitū fuisse Regē Ferdinandū, nobis quidem multis rationibus cōstat. Nam cū Rex Ioannes pater eius hinc discēdens Valentiam versus profectus esset, ut illic equitū quorundam perniciosas factiones & magnos populorū tumultus cōpesceret, Regina Ioanna quę remiserat in Fresino post Idus Iulias cessantibus nature mēstruis se gravidam esse cognovit. Cuius rei nuntium cum literis ad Regem destinavit. Quem nuntium postero die Ioannes Pictas Regis hospes cum aliis Regine literis sublequutus magnis à Rege muneribus & omnis immunitatis p̄uilegio donatus est, atq; etiā ut omnes patrię suę, qui ferē omnes agricultores erant, honore præcederet. Rex præterea Ferdinandus cum hac transfret Isabellę Regine me præfente suum genitale solū ostendens, ecce inq; locus ecce domus, in qua me parentes genuerunt. Erat autē domus admodū parua, cuius parietes nō marmorei, non lapideis extructi, sed qui ex compressa terra vix manebant. Quos cum Carolo Imperatore Casarāugustā proficiscentes, quia Ioannes Pietas & c.

N III



Página de la crónica de Zurita, Cronista Mayor de Aragón. En la parte inferior de la primera columna se dan detalles del bautizo oficial

D. Alonso V el Magnánimo, Rey XXVIII, Cap. 81

corazon de su Padre: así por esto, como por correspondencia a los buenos oficios, que experimentaban de las Cortes de Aragón, pusieron primero en libertad a D. Juan de Ijar, y según parece, a trueque de los Capitanes prisioneros en la refriega de Exea. Luego embiaron a su Rey tres Embaxadores, que fueron Juan Martínez de Artieda, Juan de San Martín Macfite, Escuela de Tudela, y Pascual de Esparca, Alcalde de Pamplona, que llevaban instrucción de pedir a las Cortes, se interpusiesen con el Rey de Navarra para el fin breve y dicho de estas contiendas: así el, avisado, y rogado de los Quarenta, dexó la Frontera, partió para Zaragoza, llevó consigo al Príncipe, y le entregó en la sala de las Cortes a los Quarenta, que le recibieron en nombre del Reyno a veinte y cinco de Enero de mil quatrocientos, y cinco, y tres; y ellos encomendaron su guarda a dos de sus Conditutados, Luis Sánchez de Calatayud, y Miguel de Orea, que por la comisión del Reyno le permitían comunicar dentro de la Ciudad, a los que él gustasse, los artículos de la concordia por solos treinta días; aunque después se prorrogaron, por el peso de las materias, y por las contradicciones, que las hazian mas immobiles.

En el interin el mismo Rey hizo regocijadas fiestas; en que tubo la rabiosa melancolia del Príncipe fecunda y viva materia, co que cebarse y hartarse de tristezas, pues siendo primogenito, era tratado con tantos recelos, formalidades, y rigores; quando a sus ojos se estaba celebrando en la Iglesia Metropolitana de la misma Zaragoza el Baptismo del Infante D. Fernando su Hermano (que avia nacido casi vn año antes en la Villa de Sos de Aragón, a diez de Março de mil quatrocientos y cinquenta y dos) y la solemnidad era de tanto aparato, como el ambicioso cariño de su Madre

avia deseado; con tanto espacio, como si no hubiera guerra; y con tanta solemnidad, como si fuera Primogenito: que así pareció le señalaba Dios para Rey, no solo de aquel Reyno, y Corona, sino tambien de las de Castilla, y Navarra, que en este mismo tiempo estaban tan opuestas a la persona de su Padre, y tan lexos de entender, que Dios les daba aquel Niño para el Rey mas Rey, que ha tenido España, y no inferior a otro de Europa. En fin después de gravísimas dificultades, y vencidos los escrúpulos, y esfuerzos, que el Rey de Castilla hazia contra la concordia, se concertó la paz domesticada, dando al Príncipe de Viana la libertad con grande aparato de ceremonias, que descubrian la desconfianza de los animos, en presencia de la Corte general; y recibiendo el Rey para seguridad de que se le entregarían todos los Pueblos, y Castillos, que no le obedecían, algunos Cavalleros, que vinieron de Navarra, para ponerse en Rehenes por su Príncipe: y fueron, Juan de Sarasa, Luis de Arbizu, Juan de San Juan, Gil Vique, Juan y Martín de Artieda, y Carlos de Aoz. Con estos quedaron tambien el Condestable de Navarra, y sus dos Hijos, Don Luis y Don Carlos de Beaumont. Tanto era menester para asegurarse de vn odio, aun entre Hijo y Padre: que como es tan violento, es tambien mas fuerte, que el amor mas natural.

Para dar constancia y perpetuidad a esta paz, el Rey de Navarra, como Lugar Teniente de su Hermano, y la Corte de Aragón embiaron al Justicia Ferrer de Lanuza a Castilla; en donde halló en lo de dentro no menos divididos los animos de Hijo y Padre, ni menores guerras civiles de los Palacios, que en lo de fuera y en la campaña las avian tenido el Rey y Príncipe de Navarra. Porque Don Enrique de Castilla, deseó de arruinar, y quitar

prender la etapa de subida que, franqueando los montes, nos llevará a la vetusta Iturrión, ahora Sos del Rey Católico. Repostamos de esencia. Son las doce y cuarto, faltan unos 30 kilómetros, llevamos recorridos unos 100 y eran las nueve y media cuando salimos de Zaragoza. Mi compañero me hace notar la serena belleza del castillo de Sádaba, frente a la estación; ceñudo y severo, alza sus cinco torreones almenados con hermosas ventananas románicas, ajimez partido por robusta columna de capitel labrado. Aun muestran sus torres y muros, entre las saeteras y matabanques, los boquetes para armar la zahurda, fortificación de madera para albergar los ballesteros. Un gitano viejo que hoy lo habita nos afirma que el César Carlos V moró unos días en él... ¡Pobre castillo! Cómo añorarán tus muros el esplendor pasado, los cortejos triunfales, el paso de los homes de armas en los adarves, la gloria batiente del pendón feudal... hoy soledad, ruína, abandono... y el gitano. ¡Sic transit gloria mundi!

El país es llano ahora, y algo triste, con el aspecto de los terrenos de olivares de Cataluña. Un automóvil gris que hace el recorrido de Sádaba a Sangüesa... La carretera se empina en demanda del puerto, y al trasponerlo se extiende hacia nosotros la maravilla del valle, del Val d'Ausella, y en el profundo semicírculo de montes se yergue en una colina el nido de águilas de Sos del Rey Católico. Desaparece y le volvemos a ver, ya mucho más cerca, parecido a Castiliscar. Sus casas se agrupan en torno a un ancho torreón cuadrado, con otro más pequeño y una torre románica enriquecida con campanas. En torno a las últimas casas se divisan puertas de piedra y lienzos de muralla... detrás, el viejo Pirineo de suave color azulado: más cerca, la mole ingente de Monreal. Entramos en el pueblo y cambia Aragón por



Sos del Rey Católico:
Pórtico románico de su notable Iglesia



Sos del Rey Católico:
Bella imagen gótica llamada «El Cristo del Perdón»

Navarra: a la entrada, un frontón y hombres con blusa oscura y amplia boina. En efecto, más tarde advertimos algunas cifras esculpidas de Enrique de Bearne, que como Enrique IV de Francia había de definir la gloria de su reino como una seguridad de caldo de gallina a diario para cada uno de sus súbditos.

Nos hemos lanzado al pueblo cuna de Don Fernando el Católico. Calles empinadas y limpias, empedradas de guijas salientes; arcos que desembocan a la plaza del ayuntamiento, con su hermoso edificio de estilo renacimiento. En la iglesia—modelo románico de gran belleza—, el pórtico lleno de esculturas nos muestra la estatua de un Justicia y otra de un guerrero con la inscripción «Pelayus». En su interior, se mezclan los estilos gótico y renacimiento de sucesivas restauraciones. Allí está la pila bautismal en que es fama que recibió el primer sacramento Don Fernando...

Alguien cuidó de presentarnos al Doctor Ladrero Remón, médico, historiador y genealogista, simpática figura barbuda, a lo Ramón y Cajal, que se ha constituido en guardián voluntario del tesoro histórico de Sos. En lenta gira contemplamos las varias puertas de la villa heroica—protegida la principal por una torre, se llama de la Fuente Alta, y también de la Traición por una trágica leyenda de la época de Alfonso el Batallador. Cuando, después de cenar en un ingenuo café, salimos de ronda nocturna con el doctor, advertimos que las calles de Sos tienen más encanto al claror lunar; las guijas relucen a trechos como planchas de plata, y en los muros oscuros destacan las enjabelgadas ven-



Sos DEL REY CATÓLICO: Al fondo, junto a la escalera del Coro, la pila bautismal donde bautizaron al niño regio

tanás como órbitas desencajadas en que negrea una pupila vacía y cuadrada. De pronto, tras empinada subida a una especie de plazuela, aparece un cuadro de desolación: los restos de la casa de los Sadas, Marqueses de Campo Real, en que — en 10 de Marzo de 1452 — nació, de la Reina Juana, Enríquez el hijo de Juan II de Aragón, de Juan el Malo. Del histórico palacio sólo queda en pie el ala izquierda junto a la antigua sinagoga judía de San Martín; en la amplia portalada coronada por el escudo heráldico, las puertas golpean a la fuerza del aire, y parecen gemidos los chirridos de los goznes aherrumbrados. El ala derecha es un confuso amasijo de enormes vigas, de pedruscos, de escombros que llenan la plazuela y el interior de las habitaciones en que el gran rey vió la luz primera. Ante tanta ruína, parecen venir en alas del viento las frases de Jorge Manrique:

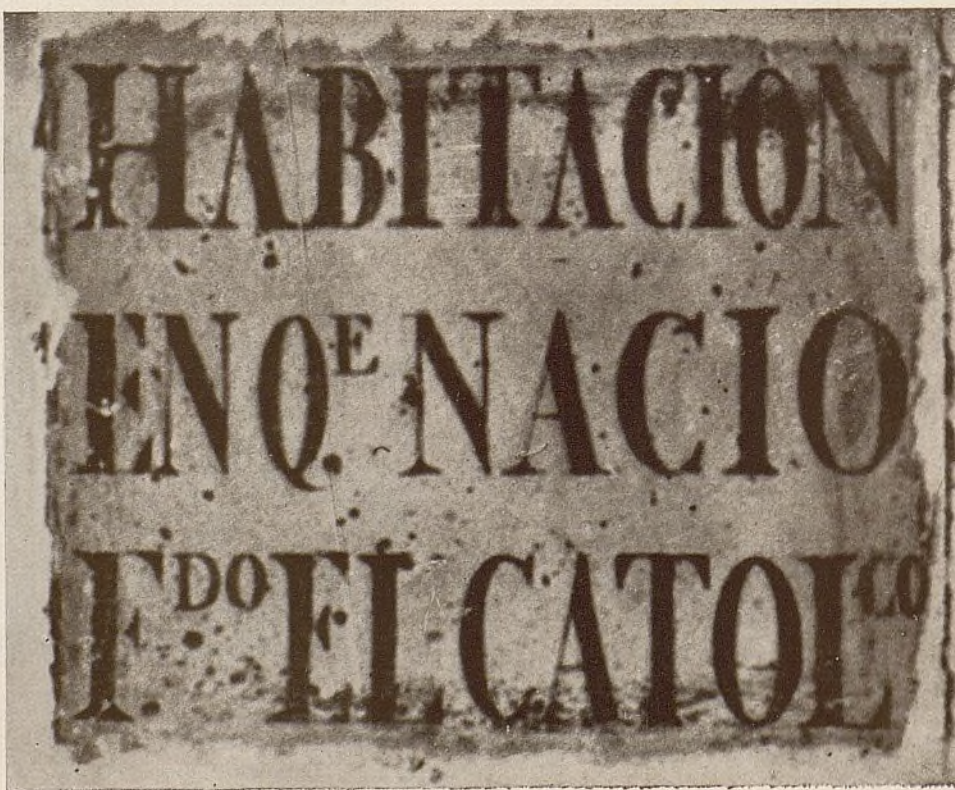
¿Qué se hizo del Rey Don Juan?
Los Infantes de Aragón,
¿Qué se hicieron?
¿Qué fué de tanto galán?
¿Qué fué de tanta invención
Como truxeron
Las justas e los torneos,
Paramentos, bordaduras
E cimeras?
Fueron sólo devaneos.
¿Qué fueron sino verduras
De las eras?...

Provistos de lámparas eléctricas, entramos. El amplio vestíbulo, sostenido por una columna, tiene a la derecha una escalera cuyo primer tramo sepultan los escombros y las vigas que es preciso sortear a rastras. La puerta de la habita-

ción del rey resiste a nuestros esfuerzos, como negándose a exhibir su dolor... Cruzamos una cámara con algibes, descendemos unos escalones y damos con una especie de cocina; la amplia campana del hogar exhibe el escudo de Sada, faja y luna ajedrezada, barras de Aragón, castillo en peñasco y estrella de ocho puntas, y, coronándolo todo, el anagrama «J. H. S.» Junto a la pared, un desvencijado banco de madera; enfrente, bajo la campana y protegido por un tabiquillo irregular, un banco de mampostería. Del hogar asciende a la campana una faja de hollín centenario y brillante. Con un grave sonido seco, la torre del antiguo castillo de Peña Feliciano, junto a la iglesia, desgrana un rosario de doce campanadas. Es la hora bruja de la evocación.

El Dr. Ladrero y mi amigo hablan de historia: de los hijos del rey Don Juan II, de Carlos de Viana y su hermana Blanca, de Juan el Malo, del conquistador de Granada. Paz a los eruditos. Salgo por un estrecho pasadizo a un erial que fué jardín de reinas, erial en que rosales olvidados son casi árboles. La parte posterior del edificio, apuntalada, resiste aún. A través de las habitaciones sin techo brilla la maravilla del cielo estrellado. Mirando hacia Navarra, entre una aglomeración de tejados, destaca su mole sombría un torreón. Al fondo, a los pies del Monreal, las luces de Sangüesa; más hacia el Pirineo, otra villa luce como una reunión de luciérnagas. De noche también, cruzó este paisaje la reina a punto de dar a luz, corriendo mil peligros para que su hijo naciera en suelo aragonés. Quizá para recordárnoslo, parte del cielo sobre Sangüesa la raya fúlgida de una estrella fugaz que muere sobre las ruínas de la casa señorial.

Sencillo azulejo de cerámica de Muel que existía en el Palacio antes del hundimiento



LA VERSION ESPAÑOLA DE PELICULAS HABLADAS

Cuando el problema babélico se reprodujo en la iniciación de la cinematografía sonora, y las empresas norteamericanas crearon—más a guisa de escudo que de solución—sus departamentos de edición española, la confusión que se manifestó entre los productores no desmereció del precedente de los sucesores de Noé al levantar la torre bíblica a orillas del Eufrates. Mientras los departamentos de publicidad voceaban incesantemente los «Spanish talkies», las películas hispanas, los encargados de los flamantes departamentos de producción extranjera se preguntaban—y siguen preguntándose todavía, aunque más en concreto—si el concepto americano de «Spanish» debía aplicarse al habla estrictamente, o al habla y al tema de la cinta conjuntamente.

La simple adaptación del diálogo inglés al diálogo español era, de ambos aspectos, el que ofrecía una vía de solución menos complicada y con menor riesgo—y más rápida, por añadidura, que es lo que se trataba de demostrar en los principios de la campaña de competencia. El buen éxito de la cinematografía americana en la trilogía de grandes industrias nacionales (automovilismo, publicidad y cinematografía) se había cimentado a base de calidad y personalidad, y este tipo de producto debía conservarse esencialmente sin alteración, en los comienzos cuando menos. En resumen: los viejos títulos escritos serían substituídos por diálogo en español. La Paramount se adelantó. Y así asistimos a la representación de «El cuerpo del delito» (Madrid, 1930), con el mismo fervor crítico con que habíamos asistido, dos años antes en Los Angeles, a la de «The terror», la primera película totalmente hablada en inglés—«100 % talking picture»—de May Mc. Avoy y Louise Fazenda, con el veterano Francis. Ahora bien, si por una parte el problema salió, al parecer, resuelto de las oficinas de dirección, los encarga-

dos de llevar a cabo el proyecto hubieron de hacer frente a dificultades técnicas y aun artísticas de inquietante envergadura. De tales dificultades, las más esenciales correspondieron a las personas que tuvieron a su cuidado la parte literaria de la producción, entendiendo por parte literaria la adaptación de las obras y la redacción de los diálogos.

Hacer la versión española de una obra dialogada en inglés, es algo completamente distinto de la traducción e incluso de la adaptación de una pieza literaria. En esta última labor, nos esforzamos en conservar para cada frase sus condiciones peculiares de sabor y colorido y las inflexiones de musicalidad que tan y tan frecuentemente constituyen el mérito central de la obra; nos empeñamos en que la reproducción refleje la belleza interior del original extranjero, con sus modalidades de estilo y de sintaxis, con sus modulaciones prosódicas y sus características de identificación—imputables al autor unas veces, y otras al propio idioma. Hacemos, en menos palabras, lo imposible por esquivar aquella definición que daba Bismark del traductor profesional: «persona que, abusando de su relativo conocimiento de un idioma que el lector desconoce, prepara disfraces literarios para mercados extranjeros». Por contra, tratándose de adaptaciones cinematográficas, el sentido despectivo de la definición del Canciller de Hierro es lo que menos debe ocupar nuestra atención. A menos servilismo, más amplitud de creación y más beneficio para la producción. El disfraz es obligatorio, y, por consiguiente, se requiere del adaptador una doble preparación de traductor y de escritor original, muy en particular considerando que en el género dramático son de diversos órdenes, y no sólo lingüísticas, las dificultades de su labor.

No perdamos de vista que en la técnica dramática de la película hablada no hay diálogo teatral, ni diálogo es-

POR

JOSÉ LUIS FONTAN

crito de novela, ni diálogo libre de la vida diaria. El diálogo de los «talkies» tiene una fórmula convencional propia, que lo sintetiza y lo sacrifica a la cámara, para producir el relato fotográfico sonoro. Siendo así, ¿cómo se ajusta el idioma español a las exigencias de la nueva técnica, creada inicialmente por y para gentes de habla inglesa? Las buenas cualidades de nuestro idioma son, paradójicamente, lo que más perjudica la adaptación. El español—tan exuberante, tan sinuoso en sus giros, tan silábicamente pródigo de vocabulario—se resiste a dar la expresión sintética que pide la cinta, sin menoscabo de la riqueza y la sonoridad. De aquí que, donde en una determinada situación escénica el inglés-americano sale airoso con una sola palabra monosilábica, en la adaptación española se requiere emplear tres y hasta cuatro de varias sílabas. Supongamos un desenlace que el protagonista resuelve en inglés con una sola palabra: «dawn». ¿Nos limitaremos a traducir por «alba» secamente, sin incurrir en confusión, en abstracción de sentido o en pobreza de expresión? Seguramente diremos: «por fin, el alba», o cosa parecida, pero con un mismo número de palabras.

La dificultad más destacada es quizá la de incorporar a la película española un lenguaje equivalente al dialectal de la cinta americana. El inglés-americano, cuando no cae en «slang» (argot), es de un popularismo extremado. Es tan traviesamente agramatical, tan simpáticamente antiacadémico y tan enamorado de la pintoresca abreviación de voces populares... Claro está que el caso queda homologado en las variaciones lingüísticas de la América hispana. Pero, precisamente por la gran variedad y el sabor local, sólo muy excepcional y discretamente se puede hacer uso de ellas en las películas españolas; lo castizo en Madrid, lo expresivo en Sevilla y lo pintoresco en México o en Buenos Aires, serían recíprocamente incomprensibles. Concretémonos a servirnos de un español correcto uniforme, que pueda ser comprendido sin violencia en los veinticuatro países de habla hispana. Esta solución, tan pronto dada, encierra, sin embargo, un peligro decisivo: el de hacer caer la edición española en una postura fríamente académica o de transformarla en una colección de diálogos incoloros, vacíos e insípidos, como todo lo que se hace de espaldas a la espontaneidad. El buen adaptador especulará con el material de su idioma, apartándose del españolismo y del americanismo dialectal—preparará sus diálogos en forma que le permita hacerlos dramáticos, expresivos y reales en una sola pieza—y procurará

que no sean teatrales ni vulgares, sino «cinematográficos».

Y si tratamos de la extensión del léxico, ¿cómo omitir la consideración del compás del idioma español con relación al inglés? La acción y, por consiguiente, el diálogo de la producción americana, son a «tempo acelerato» —y esta es una de las características de diferenciación entre el cinematógrafo hablado y el teatro fono-fotografiado («Las calles de la ciudad» frente a «Cascarrabias»). En cada escena tenemos un cierto número de puntos de argumento y una determinada proporción de «exposición», que, de manera sucinta o a frases llenas, hemos de detallar forzosamente. En español, esa exposición es más lenta, por la mayor duración de la pronunciación de letras y de las pausas, por la mayor lentitud de las transiciones, por la más acusada modulación silábica... y este conjunto adquiere gran importancia en la versión, ya que, por la obligación en que nos encontramos de acompañar la acción a una estereotipia de la edición americana, todas cuantas concesiones se hagan a la lentitud tendrán dañosa repercusión en la cinta acabada. Así, por ejemplo, tomando el caso de una película inglesa de 6.000 pies, la versión francesa no suele exceder en más de 200 a 300 pies, mientras que la española requerirá, probablemente, más de 1.000 pies de prolongación, es decir, en términos de «tempo», un cuarto de hora más de duración al ser proyectada.

Por último, quisiéramos hablar de las dificultades a vencer para que las condiciones del idioma no hagan falsa la psicología—extranjera, por lo general—de la película adaptada. Recordemos las películas de ambiente americano, de costumbres y tipos americanos, en que se hace llamar Pérez y Fernández a los protagonistas. Pero en este aspecto—psicología, al fin y al cabo—se hace difícil generalizar, y no siendo nuestro propósito extendernos en más consideraciones que las apuntadas para la parte literaria, nos limitaremos a recomendar el punto medio, que es el único que puede ponernos en condiciones de que la edición española entre en caminos de perfeccionamiento. No se generalice la acusación contra la película hablada; en la edición inglesa, hemos visto en América producciones sonoras de muy depurada técnica. Puede haberlas igual en español—a medida que vayamos apartándonos de la versión, con su séquito de tutela, de limitaciones y de exigencias técnicas, es decir, cuando pensemos en la posibilidad de vestir a medida y no ya de bazar con retoques apremiantes.

CAROLÉ LOMBARD,
de la Paramount



ESPAÑA



Barcelona.—La Sra. Castellfort, del Club Femení i d'Esports, se entrena activamente para los próximos campeonatos



Bilbao.—Entrenamiento de Basket-Ball



Barcelona.—Miss España con el aviador Canudas, en su bautismo del aire

DEPORTIVA



Barcelona.—Salida de los corredores que hicieron el recorrido Barcelona-Huesca



Valladolid.—Pruebas civiles en el campo hípico

(FOTOS SAGARRA)



Madrid.—El golf se populariza cada día más en la Puerta de Hierro

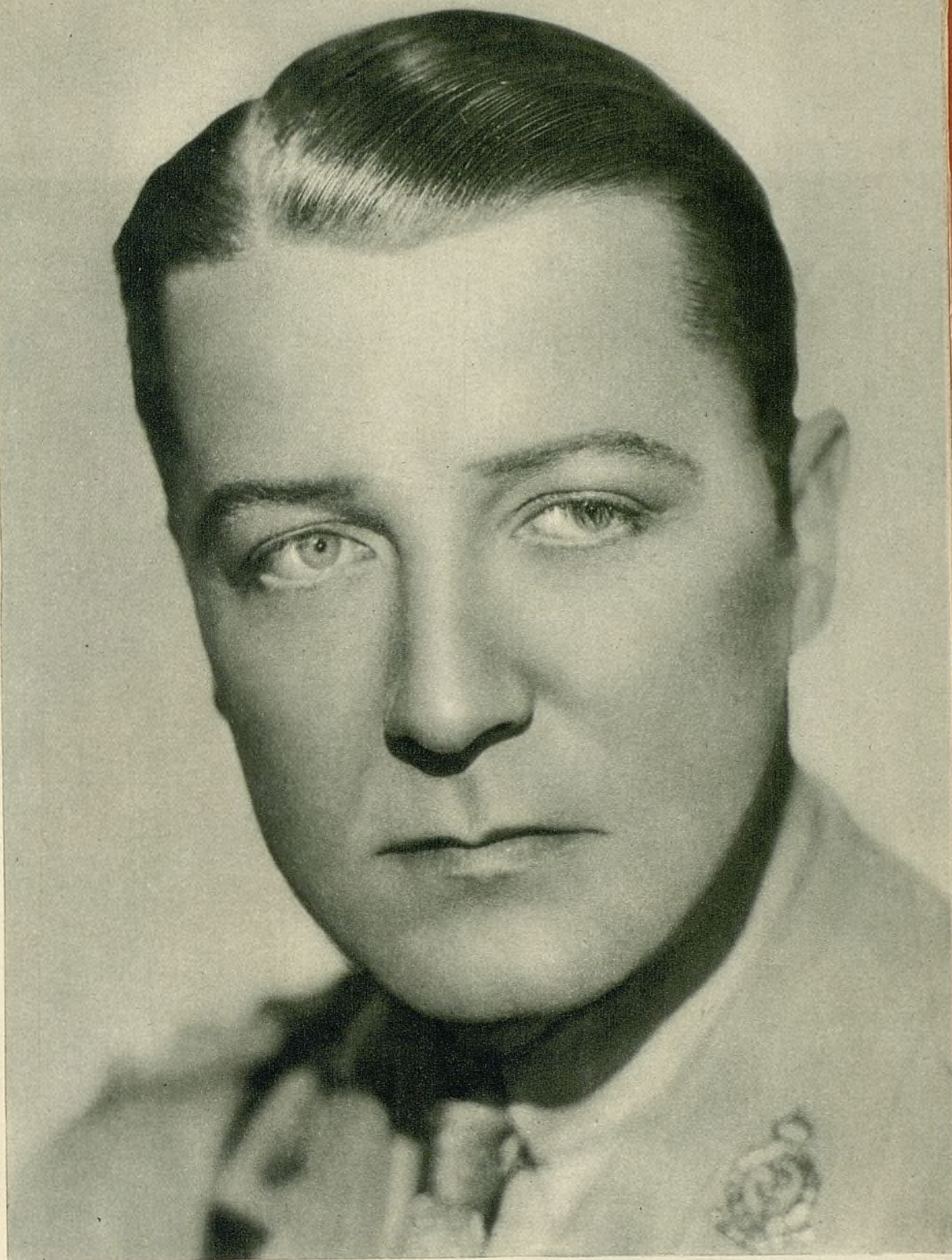


EL HOMBRE QUE MUJERES

«¿Cuál es el hombre que gusta a las mujeres?» preguntaba hace poco una conocida y cuidada revista francesa a lectores y lectoras, a personalidades de las letras y los pinceles, de las tablas y del deporte. ¡Cuál es el hombre que gusta a las mujeres! Las respuestas llegaban, numerosas, y, sin embargo... He ahí una pregunta difícil, por no decir imposible, de contestar.

¡El hombre que gusta a las mujeres! La añeja tradición nos le mostraría mozo, con puntiaguda barba rubia, envuelto en roja capa, al viento la ondulante pluma. ¿Cómo puede ser otro — nos diría — que Don Juan de Sevilla, seductor de «mil y tres mujeres?». Un moderno cinéfilo asegurará, en cambio, que el hombre que más probabilidades tiene de agradar a las mujeres, es sin duda aquel que en sí reuna más cualidades, físicas o morales, que le asemejen al llorado Rudy. Ojos lánguidos un poco extraviados, rostro ingenuo y, como decían antaño las gitanas, «patitas de bailarín». O a Ramón Novarro, o a Gary Cooper, o a cualquiera de los astros galanes... (Y en efecto: ¿qué son las «mil y tres» del de Sevilla si se





QUE GUSTA A LAS

Por
MARÍA LUZ MORALES

comparan con las «flappers» que caben en un solo «cine» de Nueva York?). Stihendal afirma — razones no le faltan — que el hombre que gusta a las mujeres, es un neurasténico; nuestro Ortega y Gasset — acaso — que aquel que acierte a hacer el amor más de acuerdo con la modalidad de su generación. Pío Baroja simplifica la receta del hombre que gusta a las mujeres asegurando que le basta ser «joven, fuerte, guapo y bien plantado» y que todo lo demás es accesorio. El clasicismo le esculpirá joven y ágil; el romanticismo le querrá pálido, desmelenado, vocinglero y patético, el teatro francés de anteguerra lo pintará rayando en los cincuenta, con las sienes levemente nevadas y en los labios una sonrisa entre irónica y paternal...

Mas, a todo esto, ¿y las mujeres? ¡Ah! Aquí el asunto se complica aun más. De este lado llegan las respuestas más raras. Mientras unas citan sólo cualidades físicas — color del pelo, expresión de la mirada, estatura, esbeltez — otras — las menos — se atienen de modo exclusivo a las morales, y las más ven únicamente



en el hombre la parte intelectual. De éstas son las que confunden al hombre con su profesión. «Mi ideal es un abogado», dicen. O «un médico», o «No me casaré sino con un militar». Las hay también para quienes el hombre no es hijo de sus padres, ni siquiera de sus obras, sino obra de su sastre. Y, en fin, alguna que otra — reconocamos que afortunadamente son raras — responden cosas tan absurdas y desconcertantes como esta: «¿El hombre que me gusta?.. ¡Ay, hija! Cuarto de baño, ascensor, calefacción, teléfono, y, a la puerta, siquiera, siquiera... un 8 HP.». Claro es que estas contestaciones son confidenciales: no se mandan a las encuestas.

* *

Bromas aparte, la encuesta abierta por la aludida revista no parece dar mucha más luz, que digamos, acerca del asunto. Las respuestas son tan diversas como numerosas. No indican una determinada corriente de opinión femenina. No se desprende de ellas lo que, sin duda, se trataba de recoger con la consabida preguntita: una relativa unidad que fije el ideal de la época. No, no. Nada de esto... Y, sin embargo, hay un único punto, no afirmativo, sino negativo, no aclaratorio, sino elusivo, en el que están de acuerdo todas las opiniones; el llamado hombre conquistador, el hombre «à femmes», que dicen los franceses, pierde te-



(Fotos de George Bancroft, Clive Brook, Ramón Novarro y Adolfo Menjou, de la Paramount)

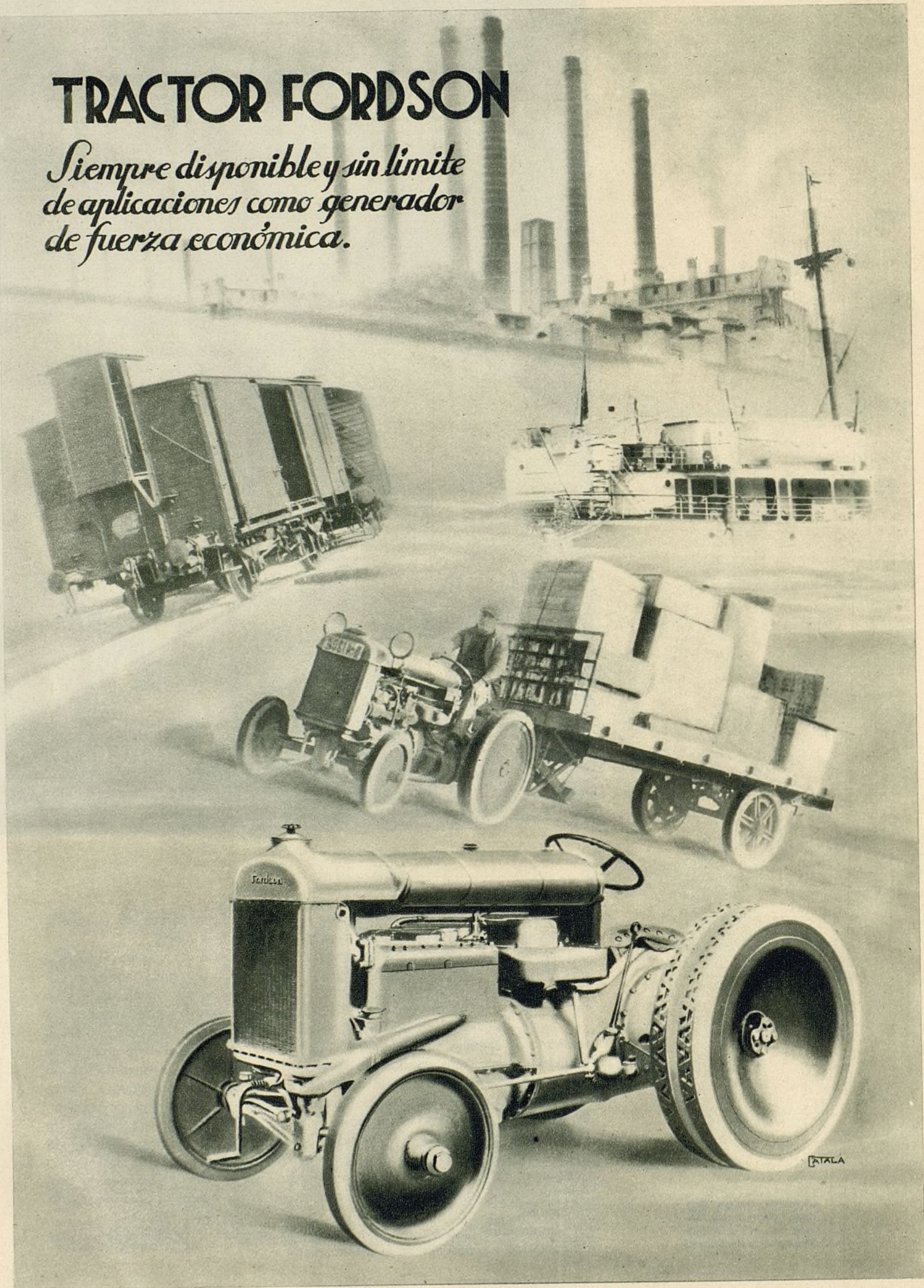
rreno por momentos; contra todo lo que la añeja tradición se empeñe en demostrarnos, el hombre que gusta a las mujeres «ya no es Don Juan».

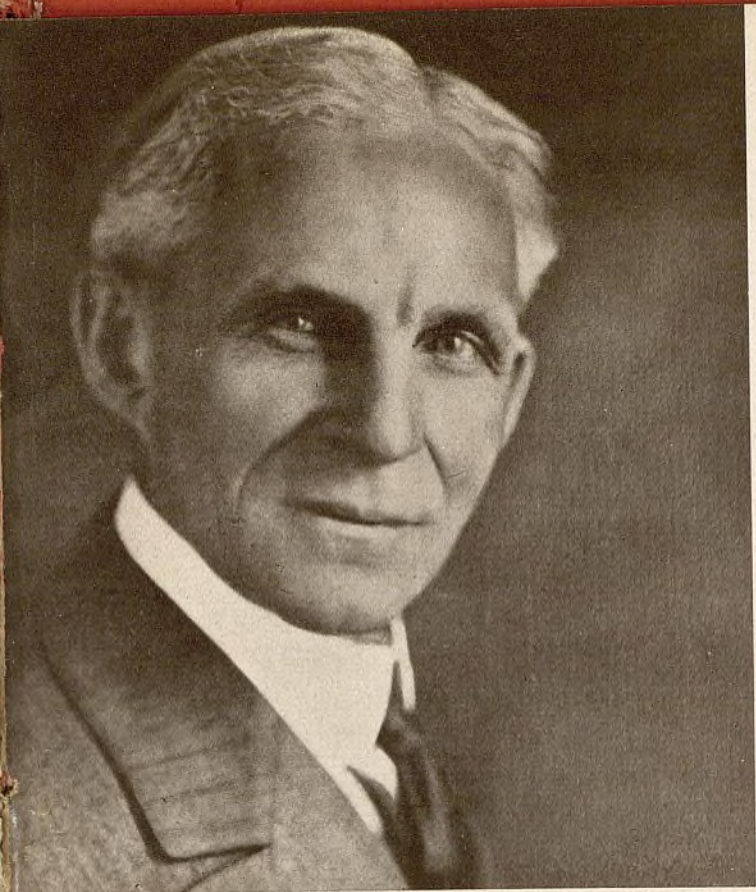
¿Entonces...? Hoy, como ayer, gustan los hombres a las mujeres por altos o por bajos, por rubios o por morenos; por valientes o por apasionados, o por enérgicos, o por inteligentes, por médicos, por abogados, por ingenieros, por artistas — esta relación del amor con las profesiones la sostuvo tenazmente Bourget — y hasta, en último caso, por la «trinchera» o el «pluma» o el «smoking» o por el talonario de cheques en el bolsillo y el Lincoln a la puerta; mas del panorama de cualidades masculinas capaces de conmover el corazón de la mujer de hoy, ha desaparecido definitivamente la específica cualidad del «conquistador». ¡Pobre Don Juan! Ha envejecido como su flamante atavío — capa roja, pluma ondulante — como su verbalismo desbordado, y su jactancia impúdica y su método de conquista en cinco días. Ha envejecido... Su decisiva carta a la noble hija del de Ulloa haría hoy sonreír, irónica, a la más sencilla dactilógrafa. Tanto circunloquio para enamorar a una mujer — ya enamorada — es, en efecto, cosa que da risa. Además de que la cualidad que más estima la mujer actual es precisamente la ingenuidad.

¡Ingenuidad! Pero ¿acaso el verbalismo, la jactancia, la fe en el propio poder de conquista a plazo fijo, no lo son también?

TRACTOR FORDSON

*Siempre disponible y sin límite
de aplicaciones como generador
de fuerza económica.*



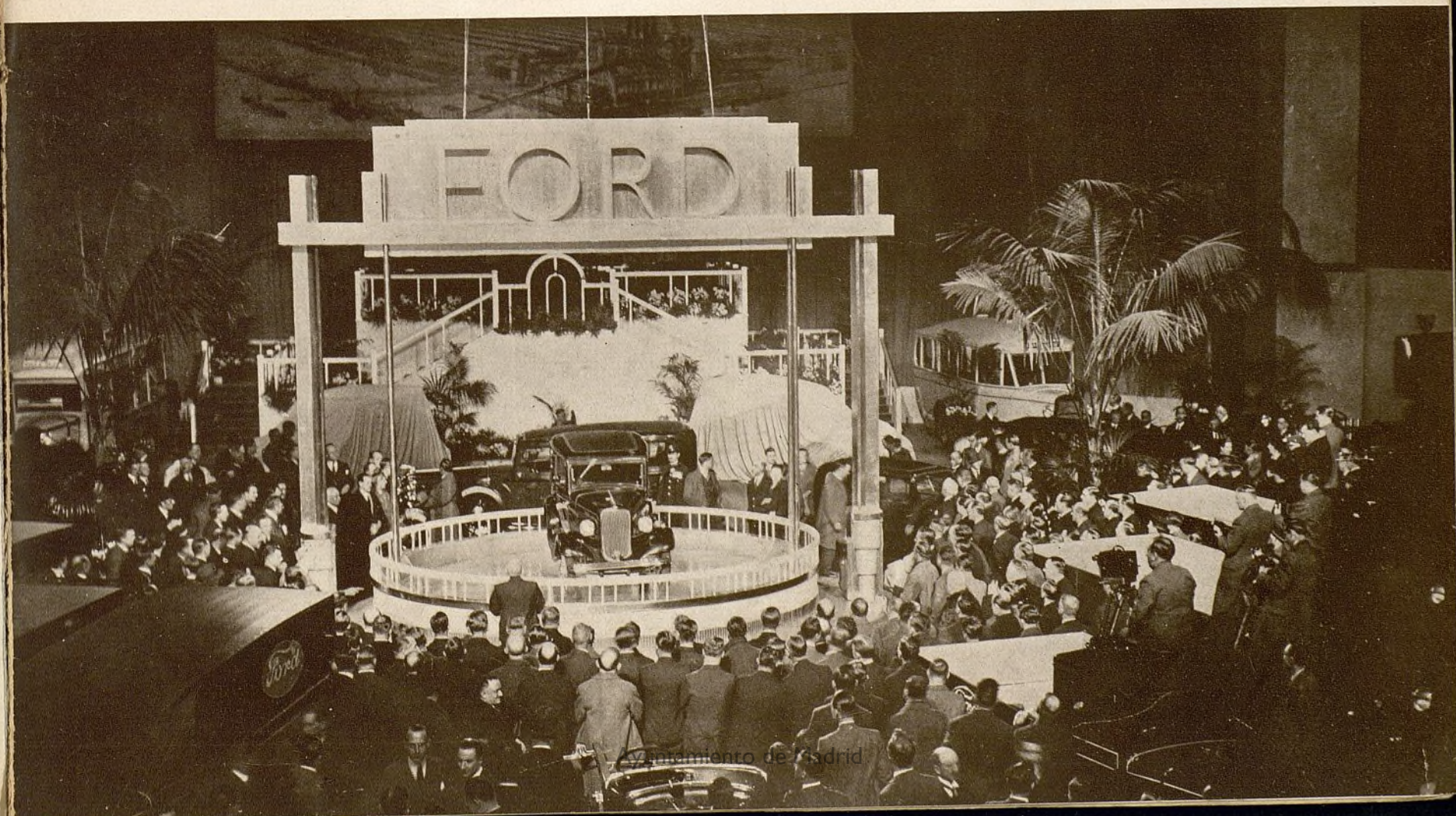


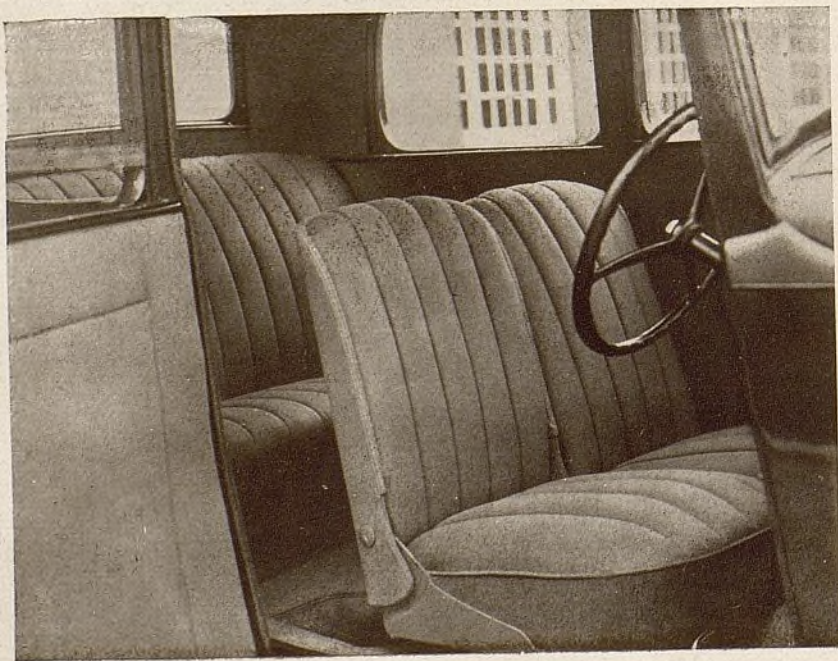
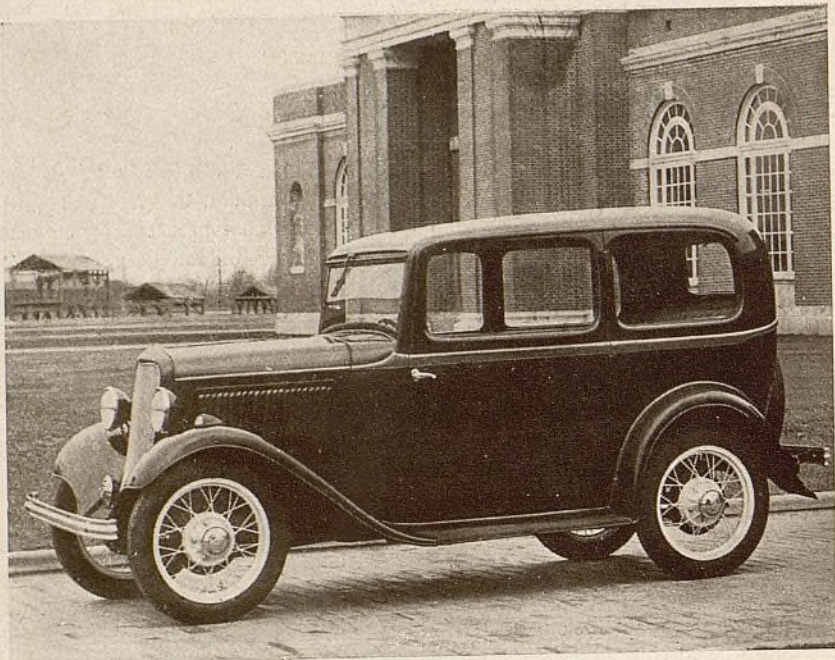
LO QUE EUROPA HABÍA PEDIDO A HENRY FORD

Cada ciudadano americano es un propietario de automóvil, mientras no se demuestre lo contrario. En el resto del mundo, de cada 216 habitantes, uno solo tiene coche y 215 sueñan en tenerlo: 215 personas que se sonreirán con pena si se les habla de la posibilidad de tener algún día coche propio. La vieja Europa tiene hijos de dos clases, y los distingue por el medio de locomoción que emplean. Es decir, que hay una población automovilista y otra población no automovilista en cuyas filas se hacen escasos los ascensos. El tránsito de una clase a otra, la nivelación automovilística que tanto envidia Europa a América, podría hacerse levantando al individuo para ayudarlo a que alcance el coche, o bajando el coche para ayudarlo a hacerle fácil presa del individuo. La primera fórmula no presentaba solución. La segunda la resuelve ahora Henry Ford con su nuevo coche de 8 HP., que ofrece exclusivamente al mercado europeo.

Lo habíamos leído en las revistas inglesas: en *Autocar*, primero, luego en *Motor* y en *Light Car*. Y, a poco, en lo mejor de la prensa española. La noticia merece y justifica la sensación producida en Europa: un coche para aquellos que lo colocaron siempre en la esfera de lo inasequible. Desde luego, no será el primer coche pequeño del viejo continente; ni el único tampoco. Pero esta vez se trata de un producto cuyo historial y cuyo aval de garantía llevan en sí el carácter de «algo diferente» que asociamos a la marca Ford. El nuevo benjamín de la primera empresa mundial se ha presentado en Londres a últimos de febrero (Albert Hall, días 19 a 27), y se construirá en Dagenham (Inglaterra) para todo el mercado europeo, sin perjuicio de que el montaje se haga en las fábricas nacionales respectivas, si así se acuerda. Un motor de 4 cilindros, con las especificaciones que más adelante detallamos, por primera vez en una publicación española; tributación que consideramos vendrá a ser de ptas. 168 anuales; precio atractivo, consumo reducidísimo, velocidad y aceleración Ford... El 8 HP. tiene 2'29 mts. entre ejes y 1'12 entre ruedas, y usa neumáticos de 18x4; tiene, por consiguiente, proporciones que le alejan de las temidas restricciones de espacio y estética del coche pequeño clásico.

De las líneas del coche, nada mejor que las fotografías que hemos conseguido de Inglaterra, para dar idea a nuestros lectores. Nuestra glosa sobraría. Y de las condiciones mecánicas, traducimos a continuación las especificaciones que hemos encontrado en el primer folleto editado por la organización Ford inglesa sobre el pequeño favorito:





Motor de 4 cilindros. Diámetro, 56'4 m/m. Carrera, 92'46 m/m. Culata de cilindros desmontable. Cilindros fundidos en un solo bloque. Motor de suspensión en cuatro puntos. Válvulas de acero especial al cromo silíceo.

Cigüeñal de 3 cojinetes principales de diámetro 41'27 m/m. de acero al carbono manganeso. Pistones de aleación de aluminio. Sistema de refrigeración por termo-sifón, ventilador de dos aspas con correa en «V». Carburador de alimentación de tiro hacia abajo, tanque de gasolina de 20 $\frac{1}{2}$ litros, nivel de gasolina en el tablero de instrumentos.

Encendido por batería y bobina Ford. Arranque Ford. Faros delanteros de acero esmaltado en negro, con lente antideslumbrante de 15'24 c/m. de diámetro. Luces laterales en los guardabarros.

Transmisión de tres velocidades y marcha atrás. Desmultiplicación de 5'42, 9'53 y 16'63 a 1. Marcha atrás: 21'76 a 1. Engranajes sincronizados, de cambio silencioso. Embrague monodisco en seco. Freno de pie sobre las cuatro ruedas. Diámetro de los tambores: 25'4 c/m. Funcionamiento mecánico, de expansión interna.

Ballestas transversales semielípticas de acero Ford al cromo silíceo. Delantera: cinco hojas, 71'7 x 31'8 m/m. Trasera: nueve hojas, 92 x 44'45 milímetros. Amortiguadores Ford.

Ruedas Ford de radios soldados eléctricamente. Cojinetes de bolas en los cubos delanteros. Cojinetes de rodillos en los cubos traseros. Neumáticos de 18 x 4.

Distancia entre ejes: 2'29 mts. Distancia entre ruedas: 1'12 mts. Parachoques delantero y trasero.

Aunque sin confirmación oficial, parece ser que a muy poco tardar se harán entregas del 8 HP. Ford. Quizá en abril, se nos dice. ¿Qué acogida le reserva el mercado español? Recordemos el prestigio único del veterano Modelo «T» y la impetuosa aparición del actual Modelo «A», dos términos de la concepción Ford de producir «a lo excepcional». Tengamos presente la expectación creada al descubrirse el secreto del magnate de Detroit, sin estrépito, sin propaganda, sin una palabra en voz alta de la organización Ford en España. Nuestro augurio no puede ser más favorable. Del 8 HP. esperamos mucho; recurriendo al socorrido tópico de la literatura ochocentista, «viene a llenar un hueco», y viene a hacerlo en el momento más oportuno.

El coche pequeño necesita, más que el grande todavía, de los cuidados de un buen servicio para no perder su carácter esencialmente económico; ¿es que hemos de hablar del servicio Ford? Henry Ford ha hecho famosa su frase «el servicio Ford sigue a cada coche Ford a todas partes». Y la frase no es exagerada. Nuestra bienvenida, con nuestro mejor aplauso, al representante «junior» de Henry Ford — lo que Europa le había pedido, precisamente...



Ayuntamiento de Madrid

Mecanización de Servicios Municipales



En España vemos tractores en los campos, en la carretera, en la fábrica y en la mina, principiámos a verlos en los campos de aviación para remolcar aviones al hangar; pero no los hemos visto todavía en dos grandes aplicaciones a que otros países europeos, sin tener que recurrir a América otra vez, lo vienen adaptando. Hemos presentado anteriormente el caso de Francia y de Holanda en lo que respecta a la esfera militar, para artillería, intendencia y fuerzas de ingenieros. El segundo aspecto lo constituye el servicio municipal, que gradualmente perfecciona su mecanización y encuentra en el tractor el medio de reducir considerablemente su presupuesto y de hacer posible la conversión sin grandes gastos de cambio de equipo, ya que permite aprovechar el material de tracción de sangre.

Las fotografías y las cifras de este artículo se refieren a la ciudad de Amberes (Bélgica), y de su Departamento de Sanidad proceden los siguientes estados de costes, adaptados a equivalencias españolas. Se trata de un servicio de extracción de materia de un pozo negro, a razón de 60.000 litros diarios, transporte a distancia de 3 kilómetros con cinco viajes diarios (sin carga en los de regreso). El equipo consiste en tres tractores Fordson (uno con bomba), una bomba, dos cisternas de 6.000 litros cada una y un vagón provisto de tubería y aparatos de extracción.

Capital invertido y gastos por equipo:

1 Tractor Fordson, precio de compra, Ptas 13.000.

Depreciación 12 % s/Pts. 11.850. 1.422

Depreciación macizos 50 % s/Ptas 1.150 575

Intereses 5 % s/Pts. 13.000 650

Reparaciones 1 % s/Pts. 11.850 1.185

3.832

Por día: Pts. 3.832 : 300 = 12'80.

1 Bomba, precio de compra: Pts. 4.925.
Depreciación y mantenimiento 10 %

s/Pts. 4.925 492'50

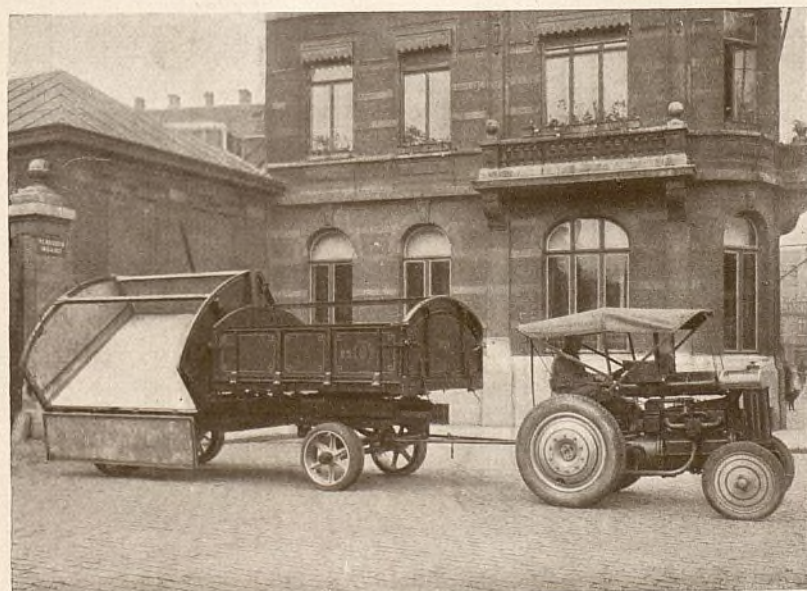
Intereses 5 % 246'25

Reparaciones 12 % 591

1.329'75

Por día: Pts. 1.329'75 : 300 = Pts. 4'45.





Remolques-cisternas de 60 Hl. sobre macizos, precio de compra : Pts. 10.770.

Depreciación chasis 10 % s/Pesetas 8.640	864
Depreciación macizos 33 % s/Pesetas 2.130	645'45
Intereses 5 % s/Pts. 10.770	538'50
Mantenimiento 10 % s/Pts. 8.640	864
	<u>2.911'95</u>

Por día : Pts. 2.911'95 : 300 = 9'70.

Vagón de accesorios sobre macizos, precio de compra : Pts. 5.538'50.

Depreciación 7 % s/Pts. 4.473'50	313'15
Depreciación macizos 33 % s/Pesetas 1.065	322'75
Intereses 5 % s/Pts. 5.538'50	276'90
Mantenimiento 5 % s/ Pts. 4.473'50	223'70
	<u>1.136'50</u>

Por día : Pts. 1.136'50 : 300 = 3'80.

Gastos de funcionamiento:

1 Tractor Fordson con bomba.

Deprec., Intereses, Conservación, por día	17'25
Gasto diario de funcionamiento:	
Gasolina, 35 lts. a 0'64	22'40
Engrase	3
Gasolina para bomba, 2 lts.	<u>1'30</u> 26'70

1 Vagón accesorios.

Deprec., Intereses, Conservación, por día	3'80
Manga, tubería, codos, linterna, escalera, etc. Pts. 3.723'70 a amortizar en un año	12'45

2 Tractores Fordson con 2 cisternas 60 Hl.

Deprec., Intereses, Conservación, por día. Tractores	25'60
Cisternas	19'40
Gasolina 2 tractores	Pts. 44'80
Engrase	» 6 50'80

Personal:

3 conductores a Pts. 15	45
4 peones a Pts. 10	40 85'—

Gasto diario Pts. 221'—

La mecanización de servicios municipales se encuentra, en España, en un período de evolución: el cambio, con su inutilización de costoso material, ofrece dificultades económicas muy serias. Pero si el tractor resuelve el problema de la sustitución, cabe esperar que nuestros municipios fijarán su atención en el auxiliar mecánico, como lo han hecho las explotaciones agrícolas e industriales, y como principian a hacerlo—con gran interés—los departamentos militares.



LA UNIVERSALIDAD EDITORIAL DEL QUIJOTE

Por LORENZO
MIRANDA
FIERABRAS

MUCHOS años antes de verse el Quijote en las vitrinas de la librería de Juan de la Cuesta, se hablaba ya de la producción de Cervantes en las tertulias de gente de letras. A primeros de 1605 salían de la imprenta del Hospital del Carmen, de Madrid, los primeros ejemplares de la obra que había de derrocar el imperio de la ya decadente novela medioeval, con sus crónicas caballerescas que, por espacio de un siglo, se habían enseñoreado de la literatura castellana. Un estudio de los catálogos de las bibliotecas cervantinas más importantes — los de la Biblioteca Nacional, de Madrid, la Col·lecció Cervànica Bonsoms de l'«Institut d'Estudis Catalans», de Barcelona, el British Museum, de Londres, la Bibliothèque Nationale, de París, la colección Cervantina de la Spanish American Society of America, de New York, los pertenecientes a colecciones particulares de grandes libreros, como Wanyek y Quaritch, de Londres, Hiesermann, de Berlín, Rossi, de Roma — asombra al considerar la extraordinaria difusión que ha alcanzado la producción cumbre de las letras españolas. Pese a las dificultades que ofrece la traducción de una obra de la naturaleza del Quijote, puede decirse que no hay lengua culta que no posea varias ediciones propias. Lenguas como el malayo, el hindostánico, el tártaro, el árabe argelino... tienen, si no una traducción completa, por lo menos la traducción de una serie de capítulos de la obra.

En 1605 se imprimió la primera edición del Quijote — repitiéndose en el mismo año en la capital, con dos ediciones en Valencia y tres en Lisboa, no en portugués sino en español éstas últimas; desde entonces, se han hecho en nuestro idioma unas 300 ediciones, corrientes unas y de gran coste y mérito muchas otras. La primera lengua extranjera a que se tradujo el libro de Cervantes fué la inglesa, en 1612, por Shelton, de quien dice el polígrafo Duffield que «así como el mejor medio para la transmisión de la luz es el puro cristal, así Shelton, por su modestia y su fidelidad, es considerado como el mejor de los traductores ingleses y el que mejor refleja la gracia y la hermosura del Quijote». Otra edición inglesa de gran mérito y muy interesante por los comentarios, es la de Bowle, en el siglo XVIII. En conjunto, se han impreso 184 ediciones en la lengua de Shakespeare. Y ya que a Shakespeare aludimos, es curioso hacer observar que su Hamlet — antítesis del caballero manchego, según muchos — apareció en el mismo año que el Quijote.

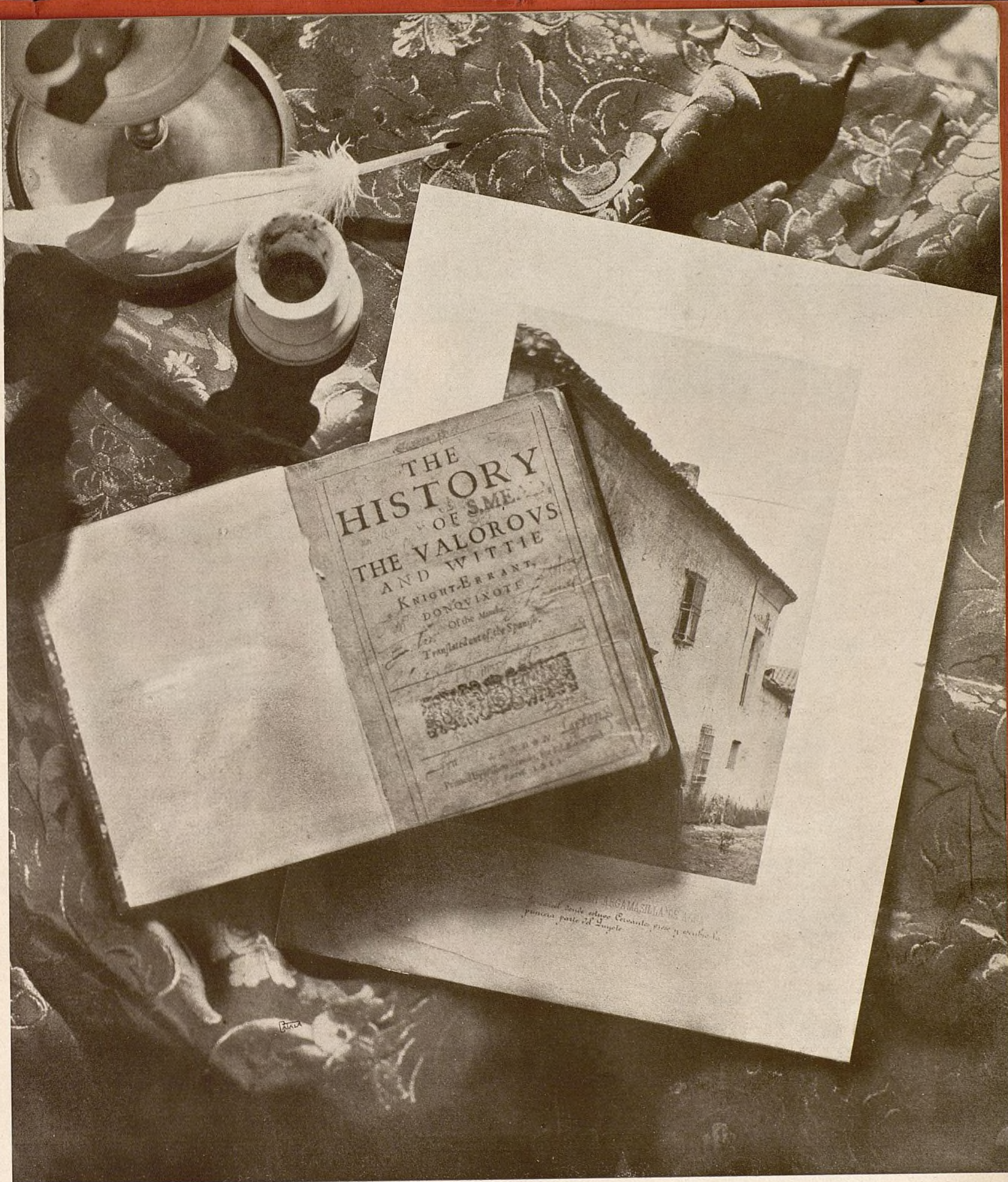
Oudin, el secretario intérprete del rey de Francia, hizo con gran acierto, en 1621, la primera traducción al idioma de Molière. En la actualidad, el número de ediciones francesas se calcula en 214 — siendo quizá la más cuidada la de Próspero Mérimée, gran españolista y conocedor de las riquezas de nuestra lengua. En Alemania, pasan de 70 las ediciones. En lengua eslava se han impreso hasta 41, siendo la primera la de San Petersburgo, en 1769; tan popular es en Rusia nuestro hidalgo, que si nos atenemos a las narraciones de Tourgueneff en su magistral trabajo sobre Hamlet y el Quijote, su nombre ha quedado convertido en apodo en boca del mujick eslavo. Las traducciones italianas son 35, y se distinguen por la fidelidad y la gracia de estilo. Holanda, Dinamarca, Suecia, Noruega y Grecia poseen también un buen número de ediciones; Turquía cuenta con dos fragmentarias, con la particularidad de que una de ellas (publicada en Constantinopla en 1896) dejó de insertar los capítulos referentes a la «historia del cautivo», en los que Cervantes describe el cautiverio de los cristianos en Argel, bajo el poder otomano.

Existen en catalán 3 ediciones, pero de ellas sólo es completa la que publicaron Bulbena y Tussell en 1891; hace algunos años, fué traducido el Quijote al dialecto mallorquín por el presbítero Rullán, de Felanitx. Hay traducciones fragmentarias en vascuence, y una completa en latín. En japonés hay 2 ediciones completas — la lengua que canta las proezas de los samurais no podía desdeñar al caballero de la triste figura. Los esperantistas

pueden también enorgullecerse de haber traducido la obra inmortal, en sus 3 ediciones de Valencia, Berlín y Madrid, esta última en 1915. En conjunto, y aunque resulte difícil hacer un cálculo de buena aproximación por aparecer nuevas impresiones con extraordinaria frecuencia, puede decirse que el total de ediciones, en todos los idiomas conocidos, asciende a unas 950.

Muchas de esas ediciones son de gran valor. En la subasta Huth, celebrada en Londres, se pagó la suma de 1460 libras esterlinas (hoy unas 65.000 pesetas) por un ejemplar de una de las ediciones castellanas de 1605. Diferencia hay con respecto al precio de 290 maravedises (lo que hoy cuesta el tomo de una edición popular) en que fué tasada la primera edición del Quijote por el Consejo de Valladolid. Entre las impresiones en pergamino manuscrito, con titulares policromas, y la edición de Viader, en corcho, pasando por la presentación en tela y en el papel de seda, es infinita la gama de pro-





cedimientos de impresión, encuadernación e ilustración que encontraríamos en las ediciones del Quijote. Justifiquen fama tan singular las siguientes líneas, que transcribimos del gran cervantista Urdaneta:

«Mientras sólo los hombres de letras leen a Homero y a Virgilio... mientras pocos comprenden al Dante, que se lee para estudiar las costumbres y preocupaciones del siglo XIII y las extravagancias caballerescas de los siguientes... mientras que si muchos gustan de leer a Tasso es para gozarse de un bello episodio de las cruzadas, y a Ariosto con el objeto de hallar el resumen y el modelo de una literatura ya muerta, mientras Klopstock es de poco éxito en la alta literatura... el Quijote es el libro más conocido, porque responde a todas las acciones de los hombres, a todas las exigencias, deseos y gustos de los pueblos. No tiene nacionalidad; su patria es el mundo, y su vida los siglos...».



¿LLEGAREMOS A INDUSTRIALIZAR LA AVIACION?



Por
EZEQUIEL ALARCÍA

No vacilamos en reconocer que el aeroplano ha contribuido escasamente, por lo que a cifras de importancia se refiere, al desarrollo del transporte moderno. Ciertamente, el tonelaje total de mercancías que han viajado por aire es mil veces inferior, por lo menos, al transportado por ferrocarril y vías marítimas; pero la consecuencia que formulamos en la primera afirmación es incompleta si la dejamos en sus términos actuales, y es falsa si la consideramos en su correspondiente relatividad. El aeroplano ha dado poco con relación al volumen general de los medios clásicos de transporte de nuestro siglo, y ha hecho mucho, sin embargo, en proporción a lo reciente de su desenvolvimiento. En algunos itinerarios privilegiados, como el de París-Londres, el avión empieza a dibujar claramente la supremacía que el porvenir le tiene reservada.

De tiempo inmemorial se establecieron rutas largas que uniesen entre sí las grandes ciudades, y al correr de los años surgieron, en los trazados de aquellas rutas, estaciones de enlace para ir completando la red de comunicaciones. La ruta hacia Oriente, que pasaba a través de Persia, se desplazó hacia la costa cediendo a la influencia de las líneas de navegación, más aún desde la apertura del Canal de Suez. ¿Explicación? La única,

quizá, que con toda propiedad puede citarse, es la del afán humano de nuevas sensaciones: la novedad del viaje por mar para quienes, hasta entonces, hacían sus traslados a lomo de caballo o en vehículos de tracción de sangre. Este fenómeno se repitió al llegar el transporte aéreo. Aparte de la ventaja de navegar en línea recta, la circulación aérea ofrece la característica de su excepcional

capacidad para recoger su propio tráfico, y como una consecuencia indirecta, se preguntan en Europa los amantes del aire cuál será, entre las rutas que se dirigen al Este, la escogida dentro de pocos años, cuando el transporte aéreo adquiera plena regularidad. El tema es de alto interés nacional — pero la pregunta no ha sido contestada todavía. No existe, en realidad, la ruta única hacia el Este; el viaje puede hacerse a base de una serie de escalas, a través de Europa. De las 3 zonas hasta ahora estudiadas — la región de Istambul, la costa E. del Mediterráneo y la parte N. del Mar Negro — ninguna de ellas presenta méritos bastantes sobre las otras para justificar la elección.

La independencia del avión con respecto a los medios terrestres y marítimos (el buque necesita del ferrocarril para el transporte al puerto de embarque, el ferrocarril principal se apoya en las líneas secundarias y hasta en el camión automóvil...) no elimina su recurso a ellos para más altas garantías de seguridad, en previsión de averías. Como sea que las primeras rutas se han establecido sobre territorios densamente poblados, esa independencia se ha considerado casi absoluta, y sólo como especulación teórica se han ocupado los técnicos de los obstáculos que se ofrecerán al avión para atravesar regularmente regiones desiertas. Entiéndase bien que los obstáculos a que aludimos no son técnicamente inherentes al aeroplano, sino a la organización que exige el tráfico aéreo a gran distancia — poco factible en territorios deshabitados o con muy baja densidad de población. Francia ha adquirido ya gran experiencia con sus rutas coloniales. El vuelo sobre los desiertos africanos es actualmente cosa fácil, al punto de que la aventura de los «pioneers» de hace pocos años, se ha convertido brevemente en viaje de placer para muchos. Pero, a pesar de todo, el servicio comercial regular no ha podido establecerse hasta tanto que se haya conseguido fijar una conexión entre el avión sujeto a aterrizajes forzados y la organización



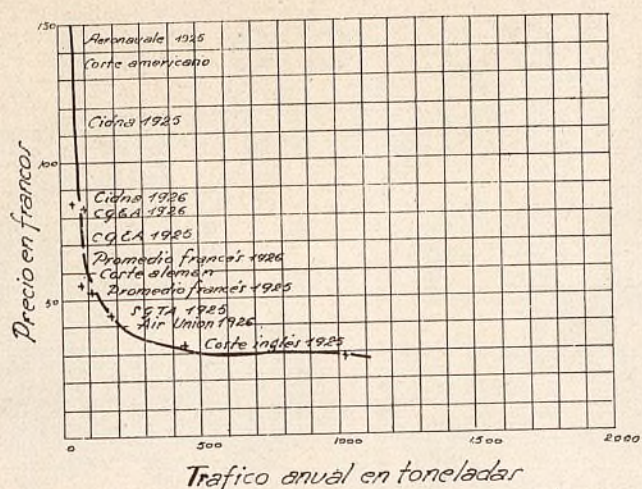


Fig. 1 Corte por tonelada Kilómetro en relación con el tráfico anual

de tierra que permita resolver la angustiosa dificultad. En este orden de ideas, la etapa del Sahara (la que más fácilmente puede negociar un automóvil) es la que menos dificultades presenta para el vuelo en línea recta que una el Congo Belga con la costa mediterránea; y la que causa más perplejidad a los peritos es la que enlaza los distritos de Tchad y de Oubanghi, por la escasez de medios para establecer medios regulares de conexión.

Por otra parte — después de afirmar la relativa interdependencia del transporte aéreo con el terrestre y el marítimo — puede decirse que las cotizaciones comerciales del primero no son de naturaleza tal que, por el momento, dé mucho que pensar a las compañías ferroviarias y a los consignatarios de vapores. L. Kahn, del Ministerio del Aire de Francia, calculaba el año anterior que el tipo más bajo de flete aéreo que puede darse, en las condiciones actuales, es de 27 francos por tonelada-kilómetro (Fig. 1), y que esta tarifa se hace posible únicamente en determinadas líneas de gran tráfico en circunstancias especiales. En el terreno de la práctica, una de las características más salientes de las líneas regulares es la diferencia de tarifas con relación a la unidad de carga y de distancia; en algunas compañías, la proporción es hasta 10 veces más alta que el promedio de Kahn, pero este fenómeno no se justifica por coeficientes de resistencia del aire, ni por aumentos de coste de gasolina, ni por salarios o gastos de organización de ruta, sino que dependen del tanto por ciento de utilización que la empresa haya querido fijar al avión como unidad de transporte.

La depreciación, pues, es uno de los factores más atendidos por la dirección comercial de la línea. Desde este punto de vista, el monoplano trimotor enteramente metálico (el Ford como tipo) ofrece ventajas de importancia. En la actualidad, la depreciación se calcula, por término medio, en un 30% de los gastos generales, y el carburante en un 15%. El gasto fijo y el variable de consumo dificultan todavía la competencia franca del avión en el transporte de gran carga (Fig. 2), pero en el servicio de pasaje y correspondencia sucede que, por la extraordinaria economía de tiempo y el reducido tipo de peso unitario, las diferencias de coste adquieren distinta significación, y el aeroplano está ya en vías de seria competencia con el ferrocarril y el buque de vapor de línea corta.

Vamos habituándonos a la velocidad casi telegráfica del tráfico aéreo, y no tardaremos en asistir a grandes progresos del avión en el transporte colectivo de viajeros.

El aeroplano lo comparamos a un catalizador que apresura la transformación de los sistemas de transporte.

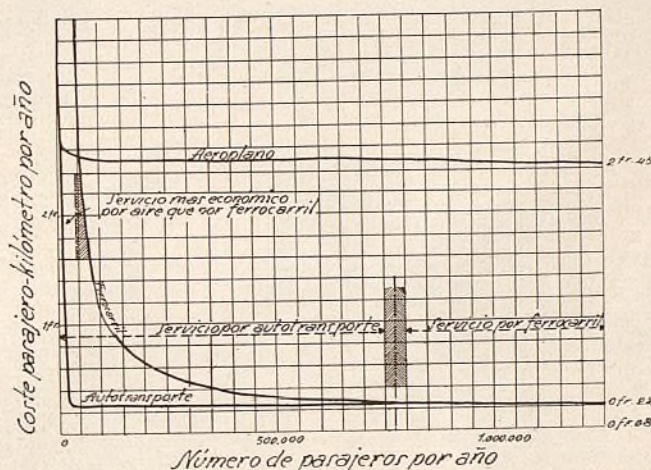


Fig. 2 Comparación del transporte anual de pasajeros por aire, carretera y ferrocarril

PODEMOS ASEGURAR A VD...

...que las líneas aéreas Ford de los Estados Unidos han alcanzado el record de transporte de flete en una semana, con 12.110.186 libras;

...que, al ser registrado dicho record, las líneas Ford llevaban en el aire 19.236 horas y habían volado 1.778.715 millas, es decir, más de 70 veces la circunferencia de la tierra por el ecuador;

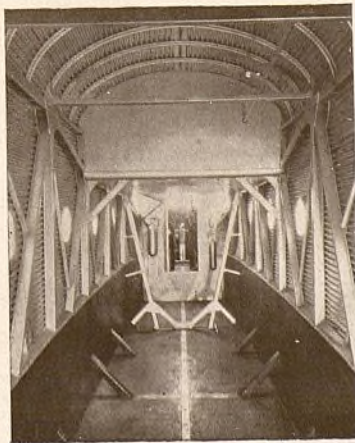
...que el famoso Coronel Lindbergh posee una oficina aérea constituida por un monoplano trimotor Ford enteramente metálico, que se compone de una sala para catorce pasajeros (sin contar piloto ni ayudante), dormitorio para cinco personas, despensa, sala de taquígrafos, salón de oficina con mesita para máquina de escribir, seis sillas, archivo general, armarios clasificadores, etc.;

...que el gobierno canadiense ha dotado su Brigada de Prevención de Incendios Forestales de aviones Ford para los servicios de inspección y sofocación por aire;

...que cuando el Almirante Byrd voló sobre el Polo Sur, lo hizo con un trimotor Ford;

...que el primer correo aéreo que salió de Detroit, E. U. (15 Febrero 1926) voló con aparato trimotor Ford como el que pocos años más tarde adquirió la empresa C.L.A.S.S.A. para sus líneas españolas;

...que el Ministerio de Marina de los Estados Unidos acaba de adquirir dos trimotores Ford con un equipo especial en el que están sumamente interesados los expertos aeronáuticos de otras potencias aéreas.



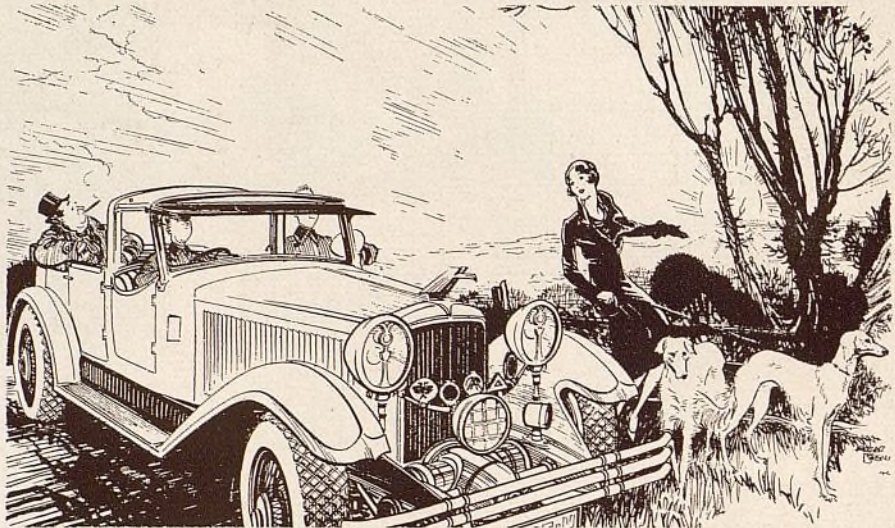
El humor de los demás

EL PRIMER DIA DE MANDO

Había que ver con qué orgullo paseaba el buen hombre por el puente superior. El sol mañanero brillaba melosamente sobre su nuevo uniforme, en una prolongada felicitación... Realmente, había sufrido una equivocación considerando que la vida era una fatigosa sucesión de días grises, sin más perspectiva que la del trabajo monótono y la muerte un día, al final del camino. La vida era — ahora, en esas nuevas condiciones — otra cosa muy distinta. ¡Recibir en la cara la brisa cortante, escuchar la trepidación de la maquinaria bajo sus pies y pensar que era él quien regia sus movimientos! ¿Que adelante? Avante. ¿Que parar, quizá? Por medio de un timbre, simplemente de un timbre, sus órdenes quedaban atendidas al momento.

Apoyó la mano en la barandilla y se permitió dejarse llevar un poco por el movimiento del coloso. No, en verdad que sus piernas no eran muy firmes todavía, para lo que exigía el balanceo — pero ya se iría acostumbrando. Si total era su primer día... Tan absorto estaba el gran hombre en sus meditaciones, que le costó trabajo recordar que había subido al puente para un fin determinado. Respiró fuertemente, abrió la boca con dignidad: «Billetes, hagan el favor... Quizá gritó demasiado, pero háganse ustedes cargo: el buen hombre hacia su primer viaje como cobrador de autobús.

DR. SARDONICUS

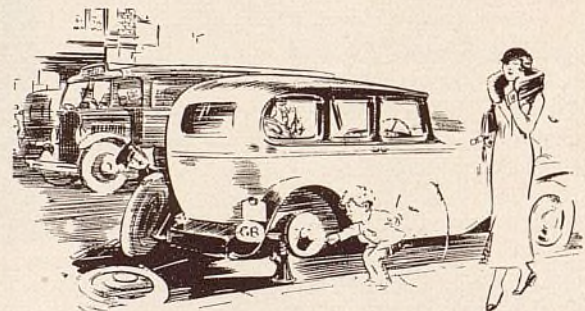


La esposa del nuevo abogado. — Ya tengo un caso para ti, Pablito. Sin querer, he atropellado a un guardia que se ha cruzado con mi coche.

La hija. — ¡Qué hermoso crepúsculo! El sol va hundiéndose por momentos...

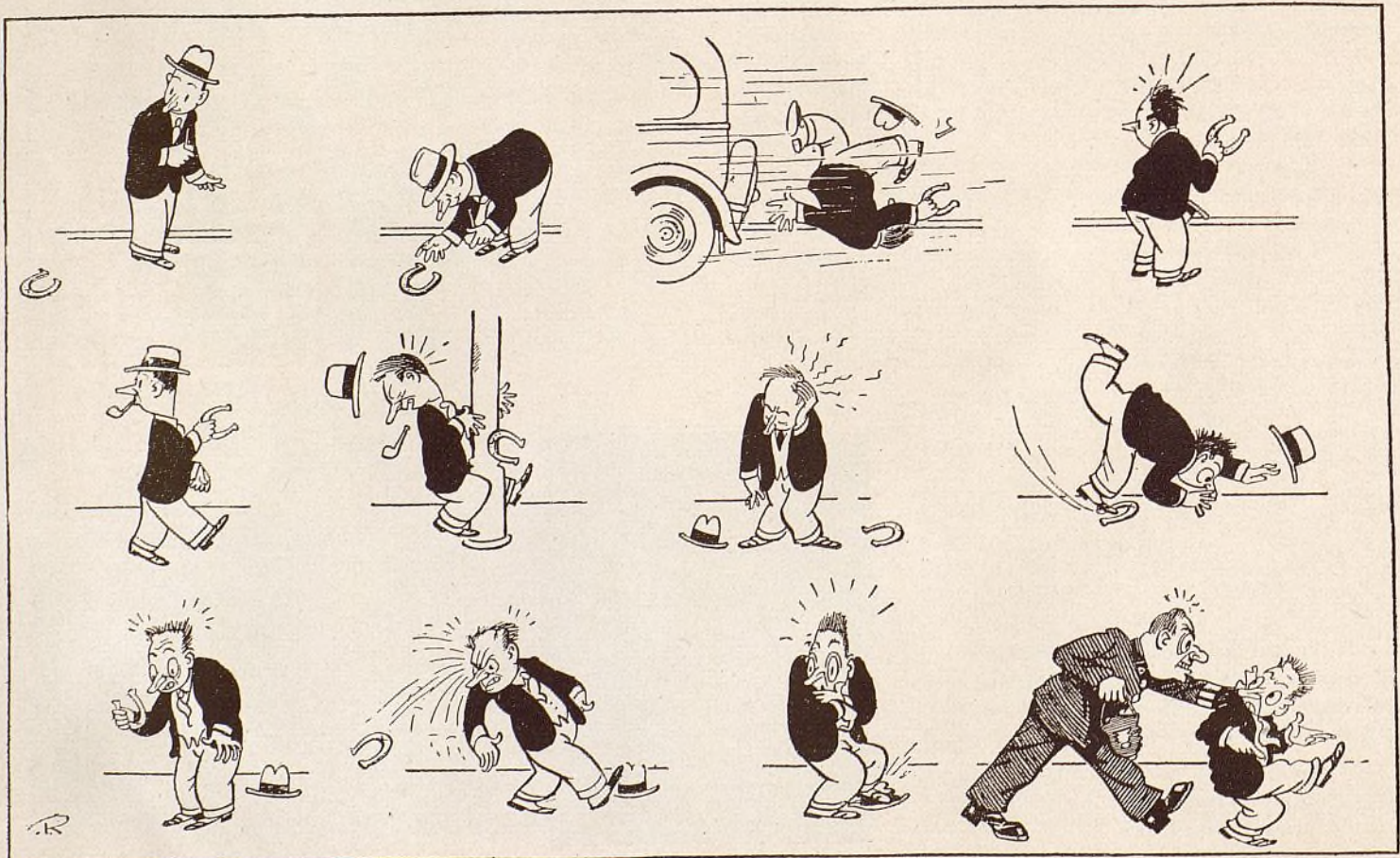
El padre (distruido). — Vamos, niña, déjalo que se hunda. No creo que tenga yo acciones de ese negocio.

(The Humorist Londres)



— Fíjate, mamá, el coche de esa señora tiene una pierna de palo.

(Judge) New York



La herradura de la suerte

(The Passing Show) Londres

AL MARGEN DE LA ESTADISTICA DE AUTOMOVILES

Los datos que vamos a citar se refieren a los Estados Unidos y proceden de una fuente autorizadísima: la National Automobile Chamber of Commerce, de Nueva York. Se trata del resumen correspondiente a 1930—el de 1931 no ha sido todavía confeccionado—, que, tanto por sus proporciones como por las curiosas comparaciones de detalle que plantean, merecen especial interés.

Durante el año 1930 se construyeron en los Estados Unidos y Canadá un total de 3.510.178 automóviles, a tenor del siguiente reparto:

Coches	2.910.187
Camiones	599.991

de cuyo total se calculan en 559.907 las unidades correspondientes a ventas al extranjero. La tabla a continuación presenta la distribución de la producción de camiones, según tonelaje:

	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
	%	%	%	%	%	%	%
3/4 de tonelada o menos	15,0	14,7	17,8	17,7	16,2	17,1	24,1
De 1 a 1 1/2 Tons.	71,6	70,2	62,4	64,3	53,2	9,5	5,2
De 1 1/2 a 2 Tons.	4,7	5,3	8,4	3,9	19,0	53,4	61,9
De 2 a 2 1/2	1,9	2,2	3,6	5,5	5,2	3,4	2,7
De 2 1/2 a 3 1/2	3,3	3,0	3,3	3,3	3,7	4,1	3,8
De 3 1/2 a 5	0,8	1,1	1,0	0,9	0,8	1,0	1,0
5 toneladas	1,5	1,4	1,6	0,8	0,4	0,3	0,2
Más de 5 tons. y tipos especiales.	1,2	2,1	1,9	1,6	1,5	1,2	1,4
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100

Según las últimas estadísticas oficiales, circulan en el territorio de la Unión 23.042.840 coches y 3.480.939 camiones, cantidades fantásticas que armonizan con la producción de 20.000.000 alcanzada por Ford en 14 de Abril de 1931 y con la curva de desarrollo de la industria del automóvil en general, desde primeros de siglo:

AÑO	N.º DE COCHES	N.º DE CAMIONES	TOTAL
1900	4.192		4.192
1901	7.000		7.000
1902	9.000		9.000
1903	11.235		11.235
1904	22.419	411	22.830
1905	24.550	450	25.000
1906	33.500	500	34.000
1907	43.300	700	44.000
1908	63.500	1.500	85.000
1909	127.731	3.255	130.986
1910	161.000	6.000	187.000
1911	199.319	10.681	210.000
1912	356.000	22.000	387.000
1913	461.500	25.500	485.000
1914	543.679	25.375	569.054
1915	895.930	74.000	969.930
1916	1.525.578	92.130	1.617.708
1917	1.745.792	128.157	1.873.949
1918	943.436	227.250	1.170.686
1919	1.657.652	275.943	1.933.585
1920	1.905.660	321.789	2.227.349
1921	1.518.061	164.304	1.682.365
1922	2.369.089	377.140	2.646.229
1923	3.753.945	426.505	4.180.450

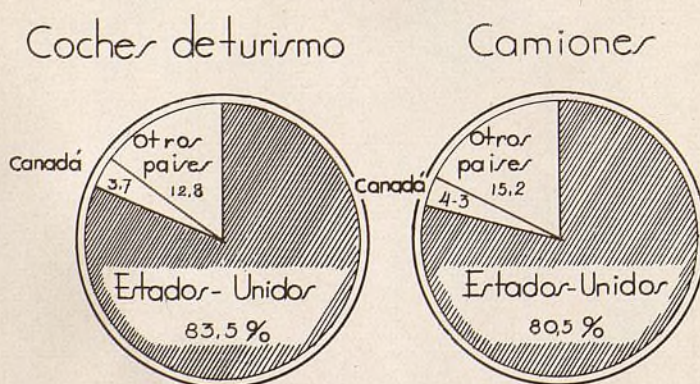
(Continúa la tabla en la pág. siguiente)

AÑO	N.º DE COCHES	N.º DE CAMIONES	TOTAL
1924	3.303.646	434.140	3.737.786
1925	3.870.744	557.056	4.427.800
1926	3.948.843	556.818	4.505.661
1927	3.083.360	497.020	3.580.380
1928	4.012.152	588.983	4.601.141
1929	4.794.898	826.817	5.621.715
1930	2.910.187	599.991	3.510.178

Decía un humorista, gran conocedor de la joven república norteamericana, que ésta, sin sus tres grandes industrias (automóviles, cinematografía y publicidad) quedaría relegada a la condición de segunda potencia. Por lo que a la primera de esas industrias corresponde, resulta confirmada la importancia que el escritor le concede, según puede verse por la siguiente tabla de comparación:

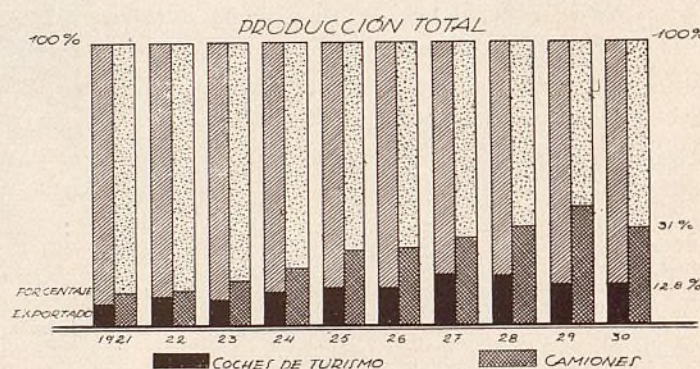
INDUSTRIAS	Valor en dólares de los productos fabricados
1. Vehículos automóviles . . .	3.717.996.553
2. Conservas alimenticias . . .	3.394.572.995
3. Aceros	3.356.894.259
4. Fundiciones y maquinaria. . .	2.751.678.813
5. Refinería de petróleos . . .	2.611.680.940
6. Maquinaria eléctrica . . .	2.273.653.853
7. Imprenta-ediciones . . .	1.719.878.622
8. Vestidos	1.678.496.450
9. Carrocerías en piezas sueltas. .	1.545.339.408
10. Pastelería	1.510.265.011

El porcentaje de producción norteamericana dentro de la producción mundial de automóviles, se destaca en forma casi absorbente:



y de casi igual curiosidad—para determinar la proporción que se destina al consumo del propio país productor—resultan los siguientes porcentajes de exportación con respecto a la construcción:

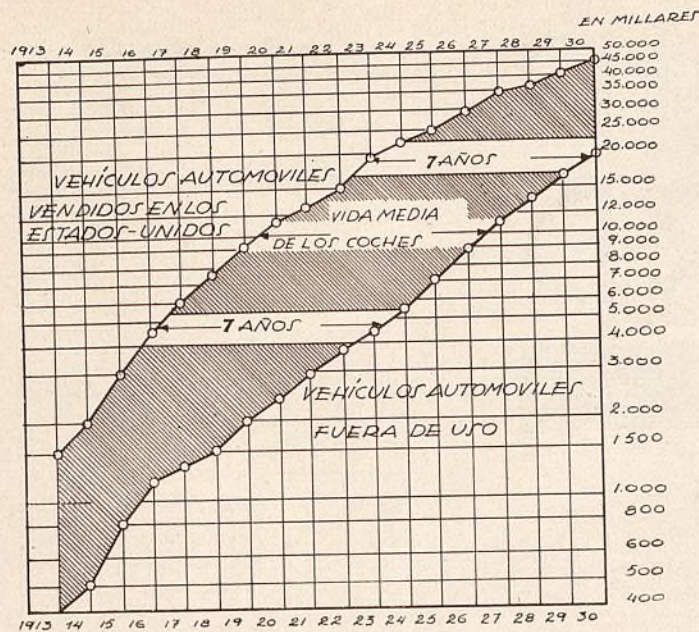
AÑO	COCHES DE TURISMO	CAMIONES	TOTAL
1921	7,2 %	10,5 %	7,5 %
1922	8,4 »	10,6 »	8,7 »
1923	8,4 »	15,4 »	9,1 »
1924	10,4 »	19,1 »	11,5 »
1925	11,8 »	26,9 »	13,4 »
1926	11,6 »	24,9 »	13,3 »
1927	15,5 »	33,5 »	18,0 »
1928	15,3 »	35,6 »	18,0 »
1929	13,7 »	41,0 »	17,8 »
1930	12,8 »	31,0 »	16,0 »



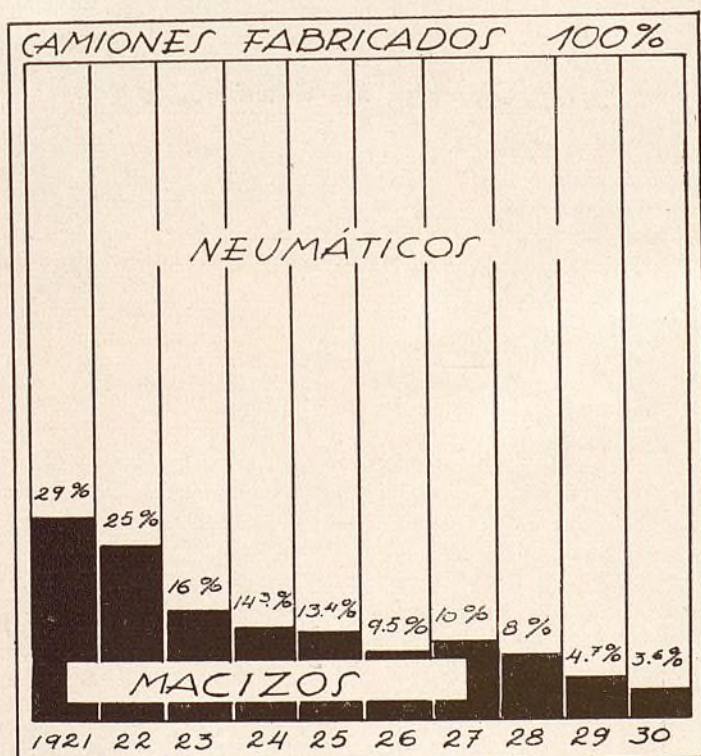
América ha mantenido su producción en buen régimen comercial con relación a las facilidades de venta. Y así nos encontramos con la circunstancia de que, con respecto a 1914, el dólar tiene una mayor capacidad para la compra de automóviles y menor para la de las demás mercancías consideradas en conjunto:



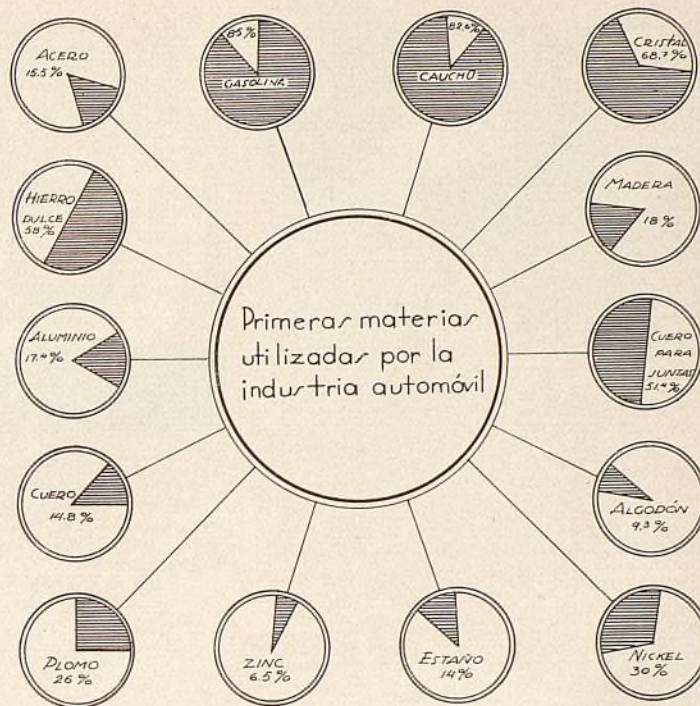
Resulta interesante el gráfico siguiente, relativo a la duración media de los coches que circulan en los Estados Unidos:



La National Automobile Chamber of Commerce ha hecho pública—ya en plena congestión de estadísticas—el siguiente diagrama, demostrativo de la creciente ventaja del empleo de neumáticos sobre los macizos en los camiones automóviles:



Y, para terminar con respecto a la estadística exclusivamente norteamericana, reproducimos a continuación un gráfico de gran interés, que nos señala el tanto por ciento de consumo de ciertos materiales por parte de la industria del automóvil, sobre el consumo total de los mismos, por ejemplo, cerca del 83 % de la producción total de caucho, el 85 % de la gasolina, etc.:



Entrando ya en datos de extensión mundial, importa transcribir las cifras de distribución de vehículos automóviles en Diciembre de 1930:

Europa.—Coches: 3.799.388; autobuses: 146.257; camiones: 1.297.806. Total: 5.243.451. Promedio: 76 habitantes por vehículo.

América (exceptuando Estados Unidos). — Coches: 1.722.668; autobuses: 18.994; camiones: 374.269. Total: 2.115.931. Promedio: 40 habitantes por vehículo.

América (Estados Unidos solamente). — Coches: 23.042.840; autobuses: 95.400; camiones: 3 millones 385.539. Total: 26.523.779. Promedio: 4 ½ habitantes por vehículo.

Asia.—Coches: 263.652; autobuses: 45.454; camiones: 87.282. Total: 396.338. Promedio: 2.270 habitantes por vehículo.

Africa.—Coches: 274.399; autobuses: 8.184; camiones: 68.796. Total: 351.379. Promedio: 512 habitantes por vehículo.

Oceanía.—Coches: 755.031; autobuses: 13.228; camiones: 204.039. Total: 972.298. Promedio: 66 habitantes por vehículo.

Resumen mundial:

Coches	29.766.985
Autobuses	327.517
Camiones	5.508.674
	<hr/>
	35.603.176

Promedio: 56 habitantes por vehículo.

NOTICIARIO FORD

EL GARAGE MAS GRANDE DE EUROPA

El garaje de mayor capacidad existente en Europa acaba de ser inaugurado en Estocolmo. Tiene cabida para mil quinientos automóviles, contando además con talleres de reparación, depósitos de aceite y gasolina, un gran salón de exposiciones, etc. El edificio es todo de cemento armado, y está especialmente preparado para un caso de incendio, contando con una instalación contra incendios que funciona tan pronto como la temperatura ambiente excede de un límite determinado.



¿De qué dirían Vds, que se trata? ¿De una tienda dedicada a la venta de turrónes? Se equivocan, se trata de una sección del Departamento de Obras Públicas de Berlín, donde se guardan muestras de las diversas clases de pavimentos que tiene en estudio

(FOTO KEYSTONE)

LAS SEÑORAS AUTOMOVILISTAS Y LA ESTADÍSTICA

Dicen las minuciosas estadísticas norteamericanas que las señoras automovilistas en los Estados Unidos en 1930 eran precisamente 7.349.155, representando por lo tanto la cuarta parte de la totalidad de los «chauffeurs» norteamericanos con carnet de conducción. En el Estado

de Arkansas, el número de señoras con permiso para conducir era superior al de los hombres.

Las estadísticas americanas dicen aún más, y esto es especialmente interesante para las señoras. Y es que ellas estuvieron, durante un año, apenas complicadas con el seis por ciento de los accidentes, representando como se ha dicho anteriormente, la cuarta parte del total de los conductores. Y sobre este punto lo que dice la estadística no dejará de agradar a las señoras que nos lean.

INGLATERRA, PAIS DE LO ORIGINAL

En Inglaterra, donde son muchos ya los clubs en que se agrupa la gente original, se está organizando un nuevo Club que se denominará del Aire Fresco y en el cual se reunirán los automovilistas que prefieren los coches abiertos a los cerrados...

EL FORD Y EL CINE SONORO

Recientemente se celebró en la Font del Lleó, de Barcelona, la inauguración de un nuevo servicio de información cinematográfica española. El empresario Sr. D. E. Molina ha adquirido dos camiones Ford que han sido provistos de un equipo completo de tomavistas y de impresión de sonidos, que se dedicarán



a recorrer toda España para la impresión de una edición de «Actualidades Españolas».

Una novedad de gran interés, porque nos presentará, gracias a la movilidad de su equipo de camiones Ford, una variadísima gama de acontecimientos de máxima actualidad en España.

(FOTO SAGARRA)

EL PRÓXIMO «SALÓN» DE AERONÁUTICA DE PARÍS

La Cámara Sindical de las Industrias Aeronáuticas de Francia resolvió que la XIII Exposición Internacional Aeronáutica tenga lugar en París, en el Grand Palais, en Noviembre de 1932, siendo organizada por la misma Cámara, como de costumbre.



Después de haber recorrido todo Norte-América, regresa a Dearborn el automóvil Ford núm. 20.000.000 Mr. Henry Ford en persona lo conduce hasta el Museo Ford donde reposará después de su prolongado viaje que emprendió en Abril de 1931, al lado del primer coche que se fabricó en los talleres Ford

(FOTO CONSORCIO)

EL PRESUPUESTO DE CARRETERAS EN FRANCIA

En Francia, la Cámara de los Diputados ha votado créditos que ascienden a la suma total de 535 millones de francos para la conservación y construcción de carreteras para el año 1932. De esta cifra, 30 millones serán dedicados a la supresión de los pasos a nivel.

DILEMA CURIOSO IMPUESTO POR UNA MUNICIPALIDAD ALEMANA

En un pequeño municipio de Alemania, para prevenir a los automovilistas contra los excesos de velocidad en determinados puntos de las carreteras, hay unos letreros de una elocuencia insuperable. No está permitido en estos lugares circular a más de 25 kilómetros por hora. Y los letreros dicen clara y terminantemente estas palabras: «25 kilómetros o 25 marcos».

UN BANQUETE DE CAMPEONES DE VELOCIDAD

En el Aero-Club de Hanworth, situado en Londres, ha tenido lugar uno de los más singulares banquetes celebrados hasta ahora. En él tomaron parte los tres hombres más veloces en el aire, en la tierra y en el mar, que son respectivamente Stainforth con 657 kilómetros por hora, Campbell con 395 y Kate Don con 176. A este banquete asistió además Wright a quien pertenece el record mundial de velocidad en motocicleta con 242 kilómetros por hora, y Street, a quien pertenece el record de velocidad en locomotora con 125 kilómetros por hora.

Para que no faltase nada asistió Miss Amy Johnson, la mujer más rápida y que ha volado más del mundo, que realizó los grandes raids de Londres-Australia y de Londres a Tokio.



Un garajista londinense, para atraer al público, ha instalado su bomba de gasolina en el interior de una reproducción de la célebre esfinge de Egipto
(FOTO KEYSTONE)

UNA INTERESANTE CARRETERA PARA EL TRAFICO DE AUTOMOVILES

Se está construyendo en Holanda, entre las ciudades de La Haya y Rotterdam una carretera, que sin duda resultará una de las más interesantes en el mundo entero. La parte central de 10 metros de ancho será dedicada exclusivamente al tránsito de automóviles. A los lados, por dos tramos de carretera independientes, circularán por uno las bicicletas y por el otro los camiones y carros de transporte, lentos y pesados.

La pavimentación de esta carretera es magnífica y en todo su recorrido ha sido solucionado el problema de los pasos a nivel.

LA GASOLINA SINTETICA FABRICADA EN INGLATERRA

La sociedad inglesa «Imperial Chemical Industries» está ultimando el establecimiento de una fábrica dedicada a la

producción de gasolina como derivado del carbón. Según los datos hasta ahora publicados, la referida sociedad tratará unas 850 mil toneladas de carbón para producir 213 toneladas de gasolina, empleando cerca de 5 mil operarios.

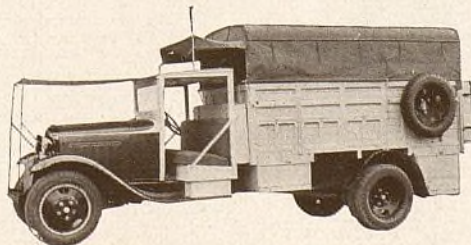
Los gastos de la instalación han sido calculados entre 7 y 8 millones de libras esterlinas.

El coste de producción de la gasolina así obtenida será de 7 peniques por galón.

EXPEDICION DE CAZA AL AFRICA CENTRAL EN UN CAMION FORD

El conocido deportista barcelonés D. José Botey, ha emprendido recientemente una nueva expedición de caza al Africa Central. Con la experiencia obtenida en la expedición anterior, llevada a cabo hace unos años, también empleando un coche Ford, la preparación de la expedición actual ha sido objeto de un detenido estudio. Primeramente, es preciso solicitar permiso a las autoridades francesas. Para que éste sea concedido es necesario que se reúnan determinados requisitos. La expedición ha de ir provista de 5 litros de agua por persona y por día durante 8 días. Para el radiador se ha de llevar una provisión de agua equivalente a tres veces su capacidad. La provisión de gasolina sigue la misma proporción, o sea tres veces la necesaria para atravesar la región arenosa. Provisiones de boca, las suficientes. El camión ha de estar equipado con telas metálicas especiales para ser utilizadas como pavimento artificial en determinados lugares del Desierto.

La expedición desembarcó en Argel y de allí, a través del Sahara, marchará hasta Gao. El itinerario a través del Desierto comprende unos 2.700 kilómetros, de los cuales 1.500 tienen que hacerse contando con los propios medios. Para un caso de extrema necesidad, los expedicionarios pueden repostarse de gasolina y agua en un puesto del Gobierno, situado en medio del Desierto. El litro de agua cuesta 4 francos y el de gasolina 15 francos.



Una vez alcanzado Gao (Nigeria) se tiene que organizar la verdadera expedición para dirigirse a los cazaderos.

El camión Ford de la expedición ha sido especialmente carrozado por el señor A. Casajuana, Agente Ford de Barcelona, bajo la dirección del Sr. Botey.



Nuevo salón de exposición inaugurado por la Agencia Ford en Málaga, Taillefer, S. A.
(FOTO TAILLEFER)

EL GRAN PREMIO DE FRANCIA DE 1932, EN REIMS

El Gran Premio del Automóvil Club de Francia, se realizará en el circuito permanente del Marne o de Reims, que es uno de los mejores del país, el 3 de Julio. Según las prescripciones de la comisión deportiva internacional para las pruebas de 1932, las líneas generales del reglamento son las siguientes: fórmula libre, carburante libre, un conductor para cada coche, clasificación por suma de kilómetros recorridos.

La duración de la prueba será definitivamente fijada después de la resolución de una comisión en la que entrarán constructores, conductores y miembros de la comisión deportiva. La misma comisión resolverá sobre las modificaciones a hacer en el circuito, los cuales están actualmente en estudio.

SERVICIO TELEFONICO EN LAS CARRETERAS DE FRANCIA

El automovilista en panne debe poder solicitar socorro cualesquiera que sean la hora y el lugar en donde se hallare. Así lo ha entendido la administración francesa de correos y teléfonos, que organizó un servicio de postes telefónicos colocados en el exterior de las estaciones telegráficas de las localidades por donde atraviesan las carreteras de gran tráfico, y que están abiertos al público aun cuando las estaciones permanezcan cerradas. Ya han sido instalados 30 de estos postes en la carretera de París a Deauville. En otras carreteras importantes se instalará también idéntico servicio, comprendiendo también las carreteras de los Alpes.

EL MERCADO AUTOMOVILISTICO ESPAÑOL

El mercado español absorbe 30.000 coches por año como término medio. A principios de 1930 había en España 183.000 automóviles en circulación. Calculando la población española en 22 millones, se obtiene una media de un automóvil por cada grupo de 120 habitantes,

EN BERLÍN

En cuanto al número de automóviles en circulación, en Berlín aumentó un 12 por ciento en los tres primeros meses del corriente año. Los accidentes de aviación disminuyeron en un 5.5 por ciento con relación al mismo período de tiempo del pasado año.

EN FRANCIA

En Francia los coches de turismo representan el 77 por ciento de la producción nacional y los coches industriales representan solamente el 23 por ciento de esta producción.

EL AUTOMÓVIL VENCiendo FACILMENTE AL CAMINO DE HIERRO

Dos minutos antes de la partida de París del convoy rápido directo para Cherburgo, en servicio combinado con el transatlántico de New York, un americano descendió del vagón para comprar un periódico. Entre tanto, el convoy partió, pero el americano no se apuró por eso. Menos de media hora después, corría ya por la carretera de Cherburgo un automóvil que avanzaba a más velocidad aún que la del expreso. Llegó a su punto de destino mucho antes que el tren y pudo embarcar tranquilamente en el vapor. Este hecho, acaecido a último de febrero, se hizo popular en París, por tratarse de una alta personalidad de Wall Street.

LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS INDUSTRIALES EN FRANCIA

Una estadística francesa de los últimos once años y referente a la circulación de coches industriales prueba que esta circulación ha aumentado considerablemente. Fué de 79.076 unidades en 1920, de

411,495 en 1930. Esto significa que en 1930 circularon en Francia 5,2 veces más coches industriales para transportes que en 1920.

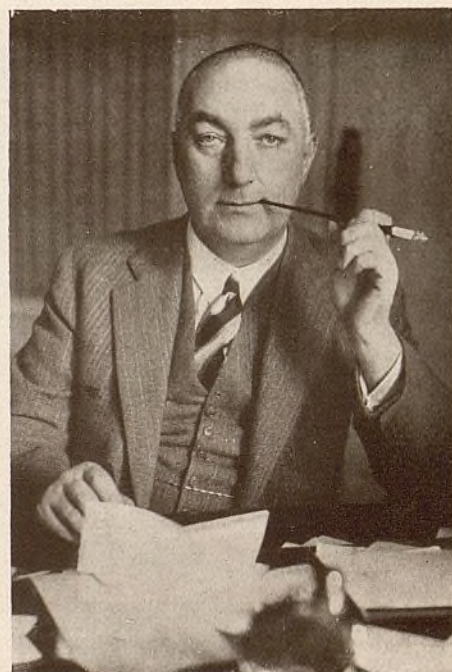
Los porcentajes de aumento en esos once años variaron bastante, siendo de 30 por ciento, máximo, en 1924, y del 8 por ciento, mínimo, en 1928. En 1929 este tanto por ciento se estabiliza en el 10 por ciento pasando al 12 por ciento en 1930. Estos aumentos son particularmente significativos, sabiéndose que en estos últimos años había comenzado ya la crisis mundial.

AUTOMÓVILES INSCRITOS EN ESPAÑA HASTA EL DÍA 31 DE DICIEMBRE DE 1931

GE.	Gerona.	4684
B.	Barcelona.	48356
T.	Tarragona.	4201
L.	Lérida.	3693
HU.	Huelva.	1716
Z.	Zaragoza.	4787
NA.	Navarra.	3630
LO.	Logroño.	1614
SS.	San Sebastián.	8170
BI.	Bilbao.	9514
VI.	Vitoria.	1291
BU.	Burgos.	1965
S.	Santander.	4993
P.	Palencia.	1254
LE.	León.	2308
O.	Oviedo.	7932
LU.	Lugo.	1766
C.	La Coruña.	4190
PO.	Pontevedra.	4472
ZA.	Zamora.	981
VA.	Valladolid.	3193
SA.	Salamanca.	2715
SO.	Soria.	877
BA.	Badajoz.	4203
CC.	Cáceres.	2430
SG.	Segovia.	1076
AV.	Ávila.	800
M.	Madrid.	42037
GU.	Guadalajara.	1544
TE.	Teruel.	945

CS.	Castellón.	2471
CU.	Cuenca.	1105
V.	Valencia.	12460
TO.	Toledo.	3023
AB.	Albacete.	2911
A.	Alicante.	5573
MU.	Murcia.	7342
CR.	Ciudad Real.	2216
J.	Jaén.	4943
AL.	Almería.	1894
GR.	Granada.	3311
MA.	Málaga.	5088
CA.	Cádiz.	3775
SE.	Sevilla.	14729
CO.	Córdoba.	4853
H.	Huelva.	1515
CE.	Ceuta.	995
ME.	Melilla.	4742
BL.	Baleares.	5379
TF.	Tenerife.	4388
GC.	Gran Canaria.	4413

TOTAL. 280113



Edgar Wallace, el famoso escritor inglés de novelas policíacas, que ha fallecido últimamente en Hollywood (FOTO KEYSTONE)



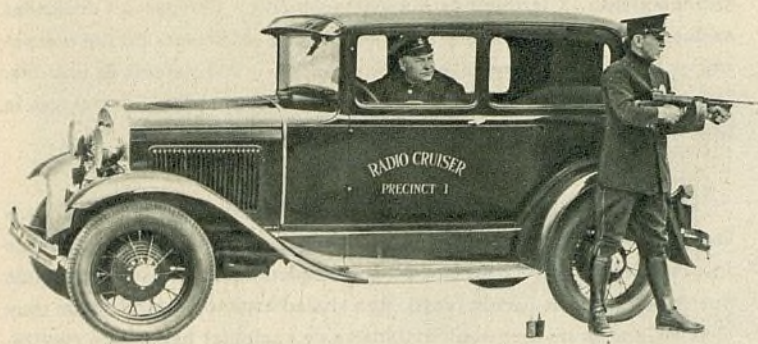
El número de subscripciones alcanzado en Febrero prueba:

- que SE PUEDE HACER SUBSCRIPCIONES a «Revista Ford»,
- que interesa a todos un ingreso extra fuera de horas de trabajo.

NOS INTERESA TENER SUBSCRIPTORES Y A USTED LE INTERESA QUE LOS TENGAMOS...

... si le retribuimos su colaboración con interesantes premios en metálico:

por 5 subscripciones.	Ptas. 10
» 10	» 20
» 25	» 50
» 50	» 100
» 100	» 200



¿POR QUÉ A PIE LA POLICÍA?

El ciudadano medio de toda urbe de importancia quedaría un tanto desconcertado y un mucho receloso si tuviera noticia del verdadero número de las fuerzas de policía que protegen su vida y su hacienda. Tomemos el caso de un millón de habitantes; su contingente de vigilancia suele ser de unas 3.500 plazas. Contemos para esa ciudad escogida para nuestro ejemplo, un total de 60.000 edificios y la siguiente distribución del cuadro de aquellos que requieren protección fija o especial; 25 asilos y hospitales, 100 teatros y cinematógrafos, 5 estaciones terminales y apeaderos, 25 estaciones de metro, 75 bancos y edificios públicos. Habrá que dividir la fuerza en tres turnos de ocho horas cada uno, y descontar la proporción de personal en descanso, instrucción o

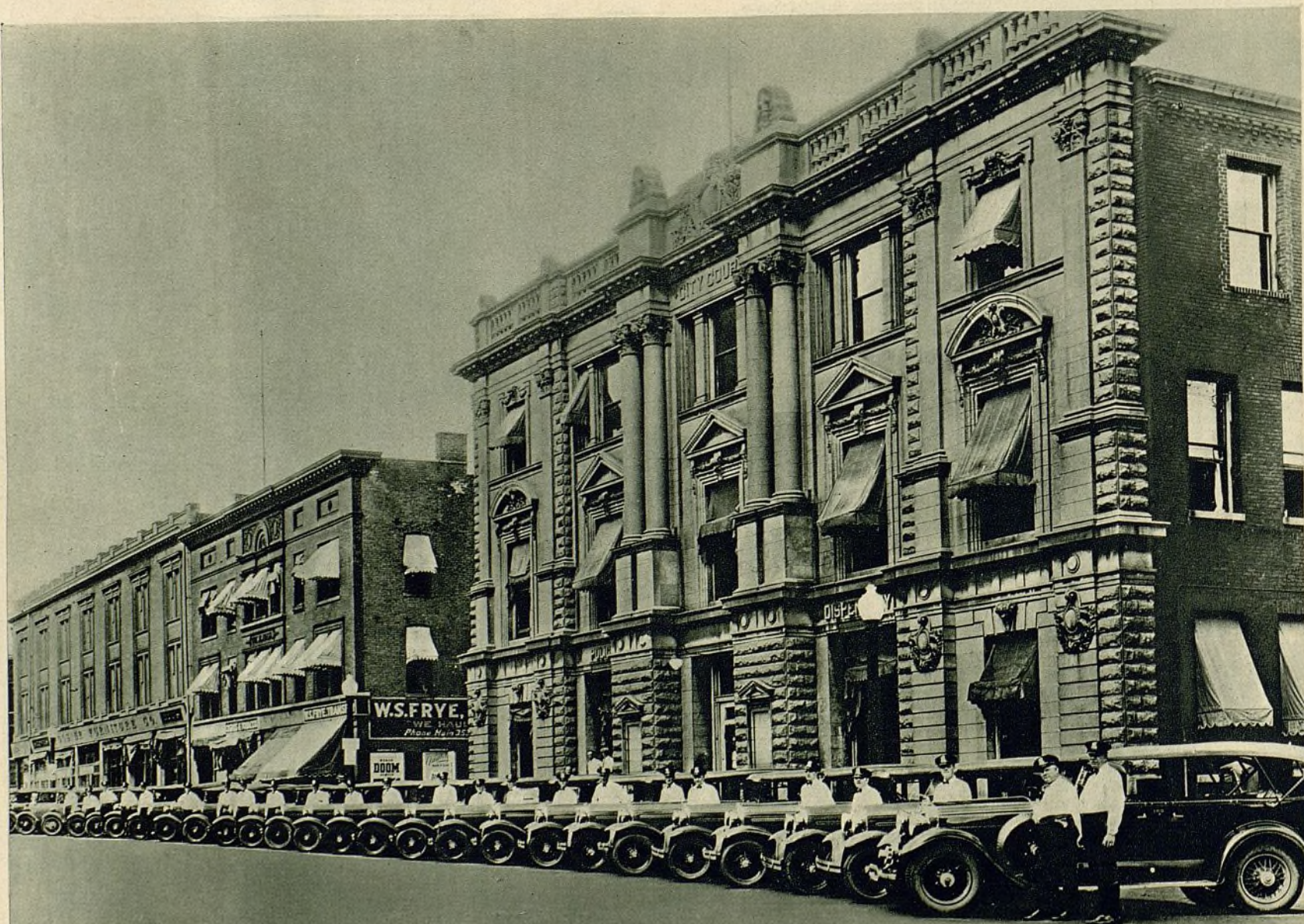
Desfile anual de la
policía de New York



entrenamiento. Y tendremos aproximadamente: 150 parejas dedicadas exclusivamente a la custodia de tales edificios de protección fija o especial — 50 parejas de retén en las comisarías — 300 parejas de patrulla. De manera que, en conjunto, corresponde a cada pareja de agentes la protección de 240 edificios y la vigilancia de 4.000 personas.

El ciudadano se preguntará si puede demorarse un momento más la ampliación de plazas, pero el conocedor del régimen de servicios de seguridad le hará una observación sorprendente; esa ciudad a que alude nuestro ejemplo es, desde luego, una ciudad española, pero puede muy bien ser una gran metrópoli extranjera de cualquier hemisferio civilizado, porque la proporción de fuerzas de policía con respecto al índice de población suele diferir muy poco del apuntado. El coeficiente de protección numérica de Madrid y Chicago, pongamos por caso, no daría muchos enteros de diferencia, máximo teniendo en cuenta que el «officer» de la gran ciudad americana cuida asimismo del tráfico. Ahora bien; ¿cómo se cubre, entonces, en los Estados Unidos la mayor actividad requerida por el aumento de extensión y del grado de delincuencia? Sin elevar el número de individuos, pero aumentando considerablemente sus medios de comunicación. El automóvil y la radio resuelven el problema de los panes y los peces.

Filadelfia, con más de un millón y medio de habitantes, está dividida en 10 distritos, a cada uno de los cuales quedan asignados 10 coches Ford con 2 agentes de policía, provistos de equipo de telegrafía sin hilos, fusiles-ametralladoras y bombas de gases lacrimógenos. Hay en retén permanente 2 camiones blindados de la misma marca, de 20 plazas cada uno, y un coche Lincoln con ametralladoras. Cada coche tiene un radio de patrulla de 10 kilómetros cuadrados, y se encuentra en constante



Ayuntamiento de Madrid



comunicación telegráfica con la Delegación del distrito. En Jefatura están continuamente dispuestos al primer aviso otros 10 camiones Ford, 6 Lincolns que alcanzan los 150 kilómetros por hora, y 6 turismos Ford. Como sea que cada coche de patrulla recorre diariamente unos 200 kilómetros, los 100 coches cubren en la jornada 20.000 kilómetros, lo cual equivale a decir que la ciudad queda continuamente cruzada, en servicio de vigilancia, en todas direcciones. New York cuenta con 450 Fords para su policía, y Detroit tiene 200. Las 85 ciudades más importantes de la gran república norteamericana disponen de Fords para el cuerpo de seguridad. No extrañará, pues la manifestación del Jefe Superior de Policía de Washington, al afirmar que «un Ford equipado con radio y ocupado por 2 agentes equivale a 30 guardias a pie, y un Lincoln con 5 agentes viene a dar el servicio de 50 hombres sin coche»... ¿Por qué todavía a pie la policía?

En Detroit, las patrullas automovilistas de policía dan la bienvenida al coche Ford 20.000.000 a su regreso de su vuelta a los Estados Unidos



Equipo interior de los coches de policía en Detroit

EL DEPORTE INTERNACIONAL



Los Angeles.—El Comité de las Olimpiadas se reúne por última vez en sesión preparatoria
(FOTO KEYSTONE)



Oberstdorf.—Una escuela de esquiadores infantiles, única en el mundo
(FOTO KEYSTONE)

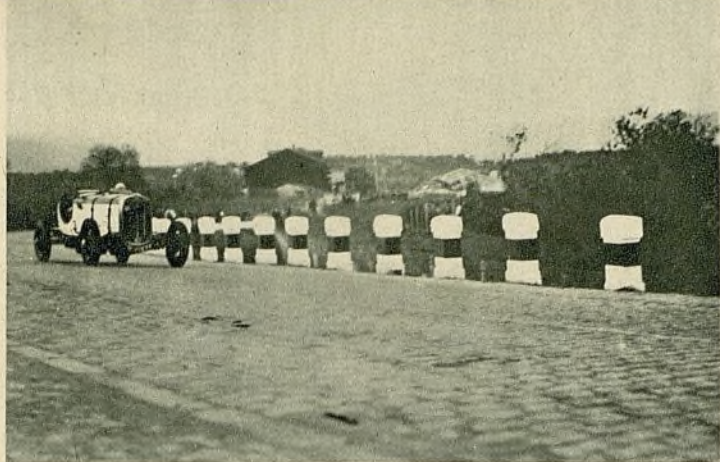
Chelsea.—El famoso «Blue Bird» de Sir Malcolm Cambell sale de los talleres para Daytona, a la conquista de un nuevo record mundial
(FOTO KEYSTONE)



Pinehurst (Estados Unidos).—El ejemplar presentado por Miss Fleckslander, vencedor en original carrera de lechones

(FOTO KEYSTONE)





Braga (Portugal).—Alfredo Rego, con Ford, gana la célebre prueba de Rampa de Braga
(FOTO FERRAI)

Chicago (E. U.).—Los polistas más jóvenes de los Estados Unidos
(FOTO KEYSTONE)



Berlín.—Cuadrigas romanas compiten en el Kaiserdamm Hall, en ocasión del Bicentenario de la Asociación Hípica de Prusia
(FOTO KEYSTONE)

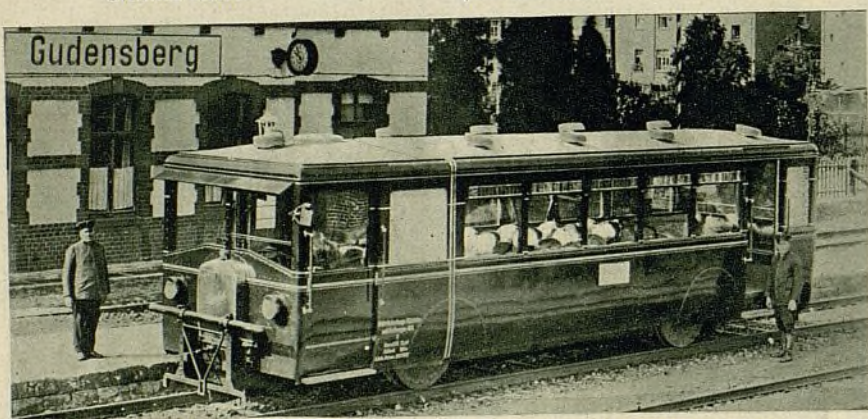


Londres.—Un momento interesante de la difícil prueba London-Exeter, en la cual el equipo Ford, compuesto por siete coches, consiguió siete medallas de oro
(FOTO PRESS INFORMATION)

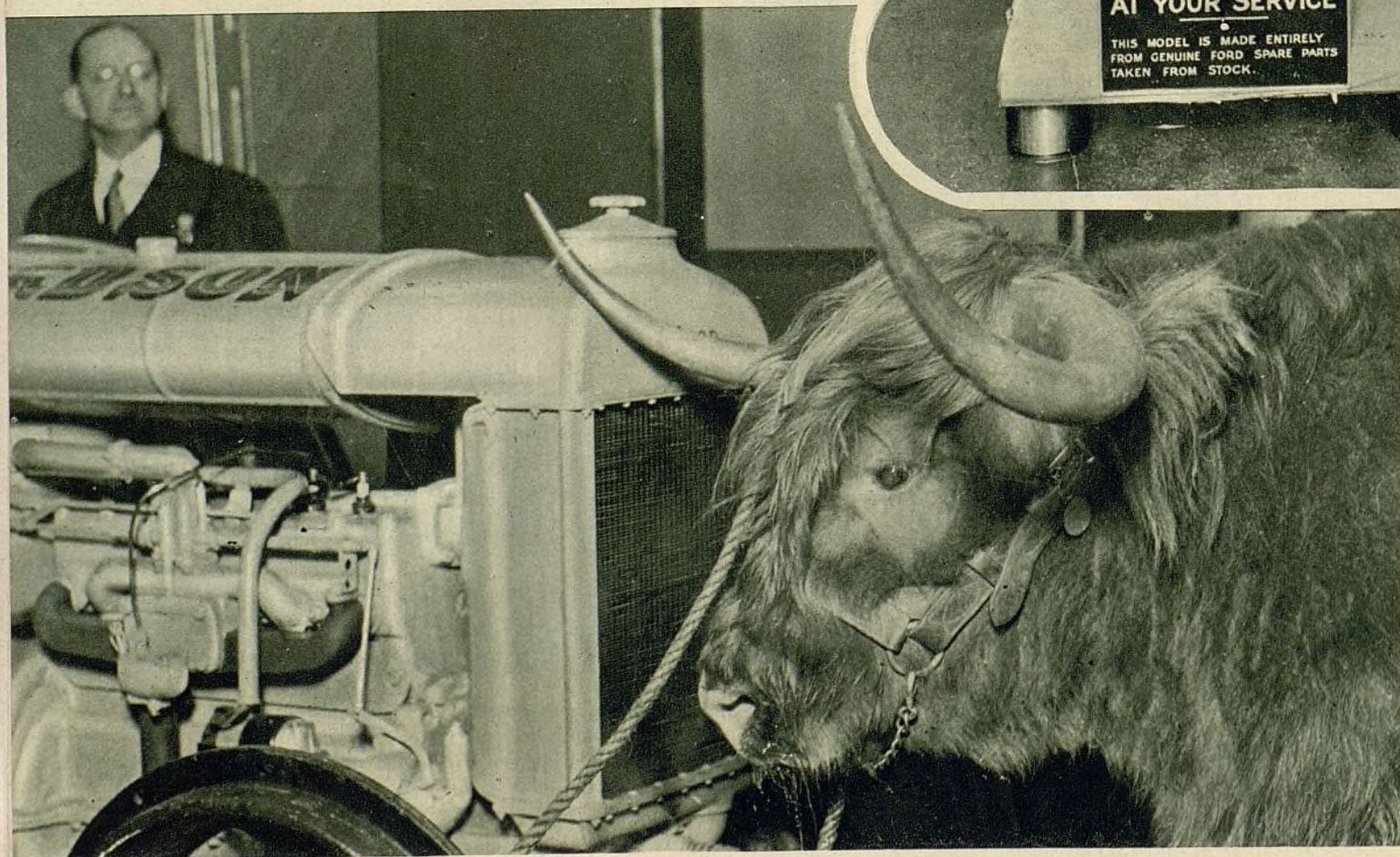
GRÁFICA MUNDIAL



Los japoneses disponen de receptores de sonido para anunciar a gran distancia la llegada de los aviones chinos. (FOTO KEYSTONE)



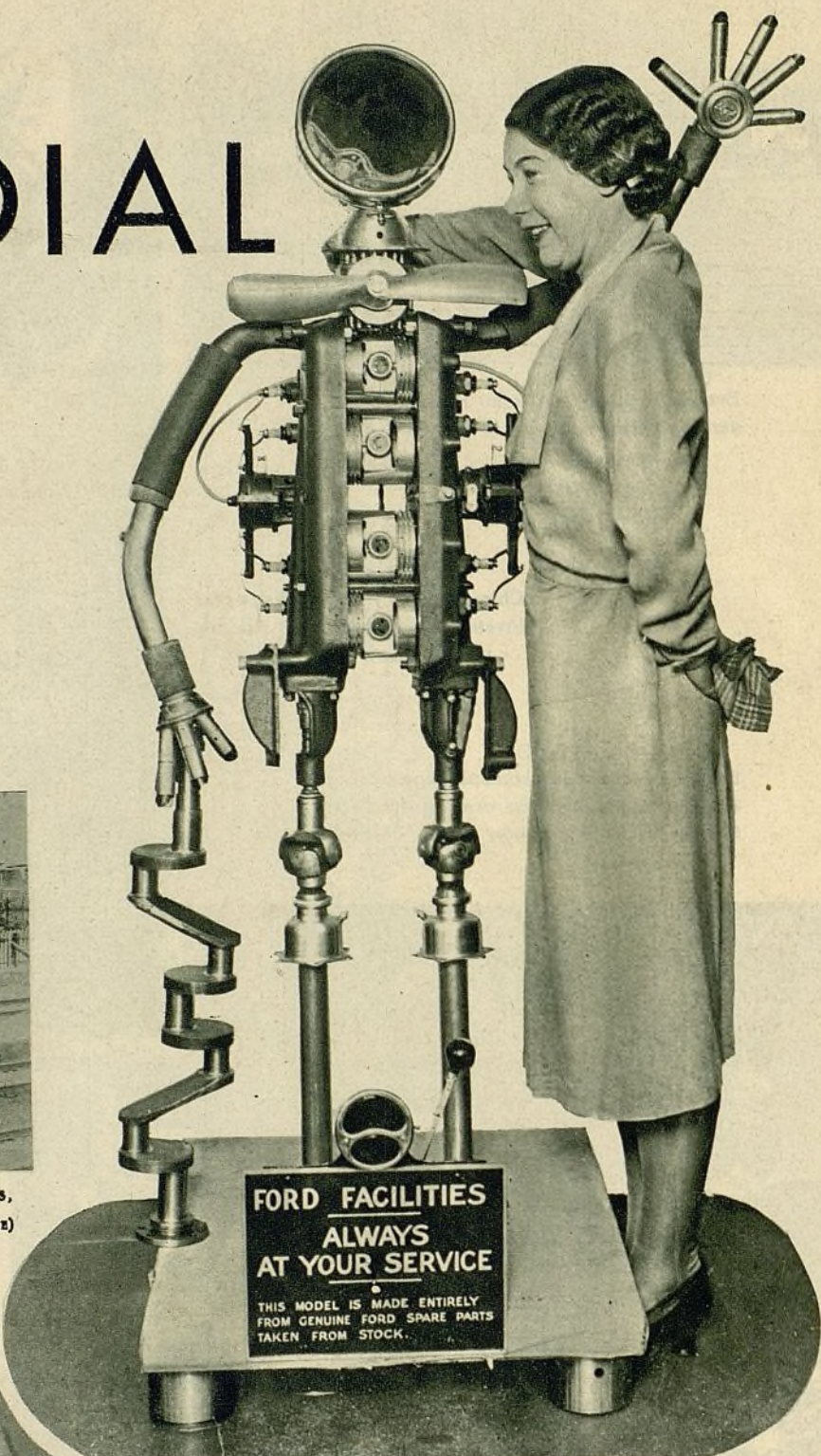
Entre Gifte y Gudensberg (Alemania) se ha inaugurado el servicio sobre rieles, con capacidad para 54 pasajeros, a 60 kilómetros por hora. (FOTO KEYSTONE)



En Watford (Inglaterra) está llamando poderosamente la atención un robot construido enteramente de piezas de coche Ford

El campeón de ganado bovino en la famosa Exposición de Smithfield (Inglaterra)

(FOTO PRESS INFORMATION)





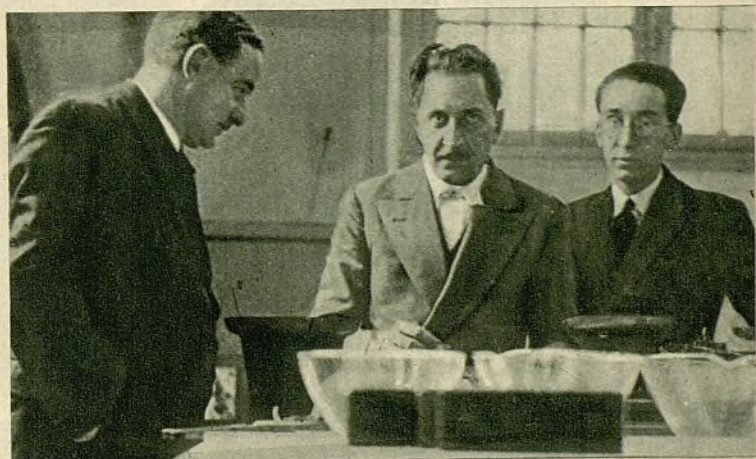
En Dagenham (Inglaterra). — Están llegando a su fin los trabajos para la construcción de la fábrica de automóviles mayor de Europa, de la Ford Motor C.^o Ltd.

(FOTO PRESS INFORMATION)



Hay en París una exposición de artistas de escuela libre, en la que impera el sistema del trueque. Un cuadro cubista por un barril de manzanas...

(FOTO KEYSTONE)



Mientras los abogados defensores de Dumikroski insisten en que su patrocinado fabrica oro verdadero, la policía francesa obliga al químico polaco a que pruebe ante ellos que ha dado con la piedra filosofal.

(FOTO KEYSTONE)



Para evitar que los coches patinen en el pavimento de las calles de Berlín, se ha pensado en que una máquina que marque estrías puede conducir a algo positivo.

(FOTO KEYSTONE)

Máxima
economía por tonelada
y kilómetro. — un Camión Ford—



CATALÁ

AGUA DE BETELU

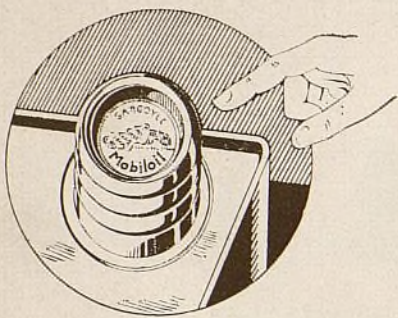
DAMA ITURRI
(NAVARRA)

**SIMILAR AL EAU DE
VITTEL**

**Verdadero contraveneno del
ácido úrico**

**Venta en princi-
pales farmacias**

FIJESE BIEN EN EL PRECINTO



No es suficiente pedir "una lata de **Mobiloil**," es preciso fijarse en que el precinto, debajo del tapón, esté intacto.

Este precinto es su única garantía del contenido del envase y su protección contra el fraudulento relleno.

Ninguna lata sale de los almacenes de la Vacuum Oil Company sin ser debidamente precintada, y si este precinto presenta cualquier indicio de haber sido sacado, rechácese la lata.



VACUUM OIL COMPANY

Sociedad Anónima Española



EL HOMBRE DE NEGOCIOS...

Hoy más que nunca debe defender su cerebro de esta acometida evolucionista que actualmente le agota. Piense tan solo que un "choc" nervioso puede poner en grave riesgo su salud y su vida. Temple sus nervios, vigorizándolos. Regenere su fósforo que ahora a manos llenas gasta; quiera estar fuerte y sano para no desfallecer y ser vencido.

TONICO NERVIOSO CERA

(FOSFORO ESTRIGNINA E HIPOFOSFITOS)

Siempre el primero en la escala de tónicos nerviosos a través de todos los tiempos y de todas las generaciones médicas.

Venta farmacias.
LABORATORIOS CERA, S. A.
Vico, 18. - Copérnico, 35 al 39. - Barcelona.



UNICO APROBADO POR LA ACADEMIA DE MEDICINA Y CIRUGIA DE BARCELONA

PARA SU PROXIMO VIAJE...



Maleta de lujo, construcción muy sólida en material de calidad, completamente protegida contra el agua y el polvo. Un accesorio de gran presencia para dotar a su Ford de un nuevo elemento de utilidad en viaje Ptas. 332

Porta-equipaje de lámina de acero, acabado con esmalte negro muy fino Ptas. 67

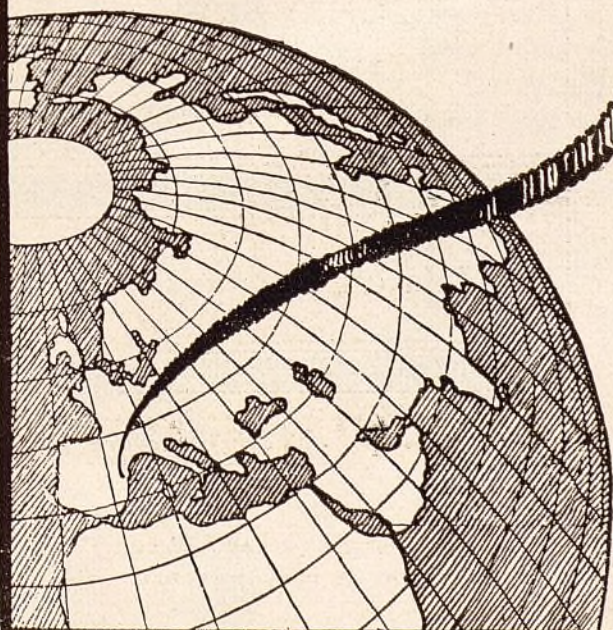
MAGNESIA SPELLEGRINO

ES EL MEJOR DE LOS PURGANTES

porque es agradable
económico
y eficaz



Purga
Refresca
Desinfecta



Representantes para
España: GIMENEZ-
SALINAS y C.^a, Sa-
gués, 2 y 4-BARCELONA

Legítima Batería

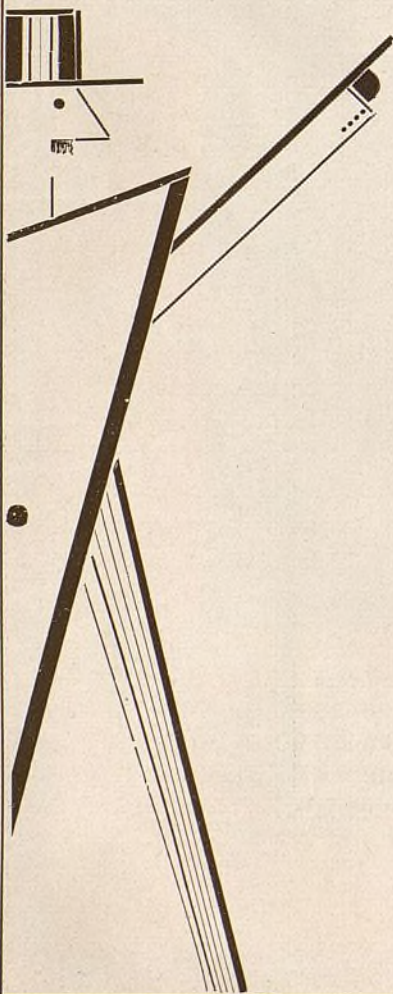


de 13 placas

más potencia
mayor duración
mejor arranque

pesetas 135

Pídala en agencias oficiales Ford





COMPOSICIÓN

Azúcar, leche, b., cinco ctgrs.; extracto regaliz, cinco ctgrs., extracto diacodio, tres miligramos, extracto médula vaca, tres miligramos; gomenol, cinco miligramos; azúcar mentoanisado, cantidad suficiente para una pastilla.

PASTILLAS ASPAIME

CURAN RADICALMENTE LA

T O S

PORQUE COMBATEN SUS CAUSAS:

Catarros, ronqueras, anginas, laringitis, bronquitis, tuberculosis pulmonar, asma y todas las afecciones en general de la garganta, bronquios y pulmones.

Las **PASTILLAS ASPAIME** superan a todas las conocidas por su composición, que no puede ser más racional y científica, gusto agradable y el ser las únicas en que está resuelto el trascendental problema de los medicamentos balsámicos y volátiles, que se conservan indefinidamente y mantienen íntegras sus maravillosas propiedades medicinales para combatir, de una manera constante, rápida y eficaz, las enfermedades de las vías respiratorias, que son causa de **TOS** y sofocación.

Las **PASTILLAS ASPAIME** son las recetadas por los médicos.

Las **PASTILLAS ASPAIME** son las preferidas por los pacientes.

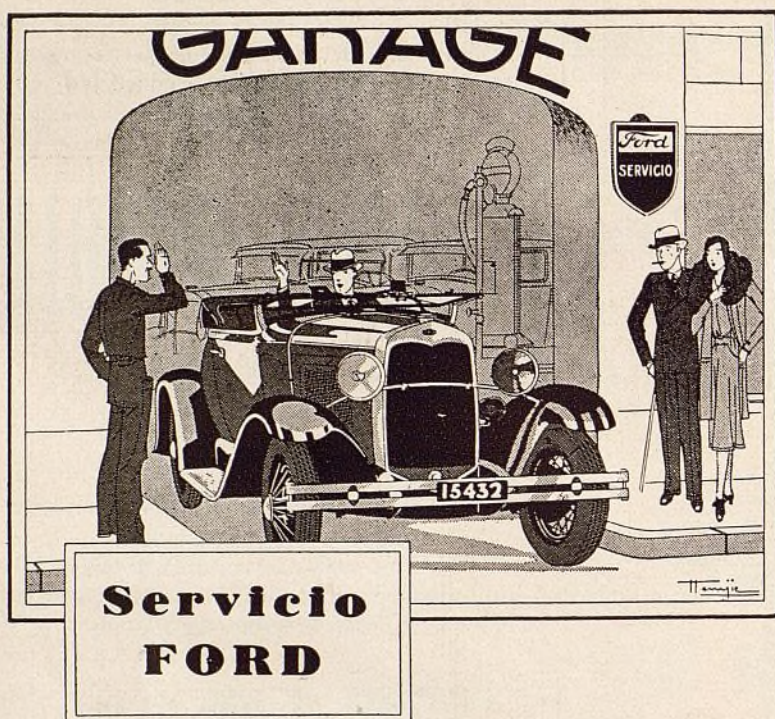
Exigid siempre las legítimas **PASTILLAS ASPAIME**, y no admitir sustituciones interesadas de escasos o nulos resultados.

Las **PASTILLAS ASPAIME** se venden a **UNA PESETA CAJA** en las principales farmacias y droguerías, entregándose al mismo tiempo gratuitamente una de muestra, muy cómoda para llevar en el bolsillo.

Especialidad farmacéutica del Laboratorio **SOKATARG**.

Oficinas: calle del Ter, 16. Teléfono 50791. **BARCELONA**.

Nota importantísima.—Para demostrar y convencer que los rápidos y satisfactorios resultados para curar la **TOS** mediante las **PASTILLAS ASPAIME** no son posibles con sus similares, y que no hay actualmente otras pastillas que puedan superarlas, el Laboratorio Sókatarg manda gratis una cajita muestra de "Pastillas Aspaime", a los que le envíen el recorte de este anuncio acompañado de un sello de cinco céntimos, todo dentro de sobre franqueado con dos céntimos.



COMO Agentes Oficiales FORD, entendemos que el acto de realizar una venta no cierra nuestra transacción con el comprador, sino que se viene a crear para nosotros la obligación de ayudarle constantemente a obtener de su coche un rendimiento del más alto grado de satisfacción y economía. Tenemos en ello buen interés, porque no hay mejor propaganda que el cliente convencido. Ponemos a su disposición una organización de servicio capaz de atender a cuanto su FORD pueda necesitar. Mecánicos especialistas, repuestos legítimos FORD, uniformidad de tarifas a precio reducido, servicio cortés, rápido y de confianza. Tanto si su FORD lo adquirió de nosotros como de otro Agente, mientras se trate de un FORD permita que sean nuestros talleres los que se encarguen de su cuidado

El Agente Ford de su localidad

**Automóviles, Camiones
y tractores**

**NEUMATICOS
Y ACCESORIOS**

Reparaciones
Taller moderno Wilson
Gran stock de recam-
bios, aceites, grasas, etc.



AGENTE OFICIAL

VICENTE RODÓ

EXPOSICIÓN Y VENTAS
Paseo, 3 - Teléf. 1217 - TARRASA

**Manufacturas
de Carrocerías**

José Solá

Meléndez, 8-10-12

Teléfono 2489

Sabadell

GABRIEL PUJOL PARES

**La Maquinista
Reusense**

Construcción y repa-
ración de maquinaria
en general

PRENSAS HIDRAULICAS

MONTADAS CON VIGAS DE ACERO

DR. ROBERT **REUS** TELÉFONO
NÚMERO, 47 NUM. 286

*FÁBRICA
DE RADIADORES
P A R A
AUTOMÓVILES*

*Ramón
Sagarra*

Paseo Sunyer y Dr. Ferrán

Teléfono 671 B.

REUS

EL INDISCUTIBLE
MASAJE



HIGIENICO Y AGRADABLE POR SUS
CUALIDADES ANTISEPTICAS Y DE-
LICADO PERFUME ~~~~~

Proteje el cutis contra las inclemencias atmosféricas, lo suaviza, suprime los barros y la irritación producida por la navaja, evita que el cutis se agriete y elimina los excesos de grasa.

DE VENTA EN PERFUMERÍAS



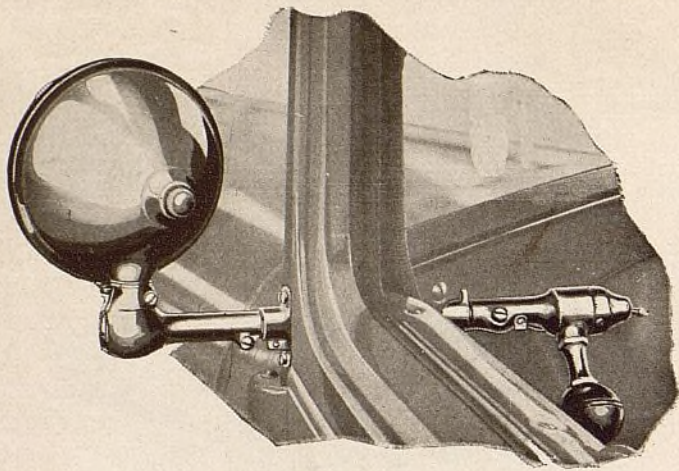
Las manos

limpias de grasa

Un poco de sosa SOLVAY
hace desaparecer rápida-
mente la grasa de
las manos. Es lo más
cómodo y lo más eco-
n mico.



EXIJASE LA SODA EMPAQUETADA CON LA MARCA DE FABRICA
De venta en las buenas droguerías y establecimientos similares



Faro Pirata (sin soporte)

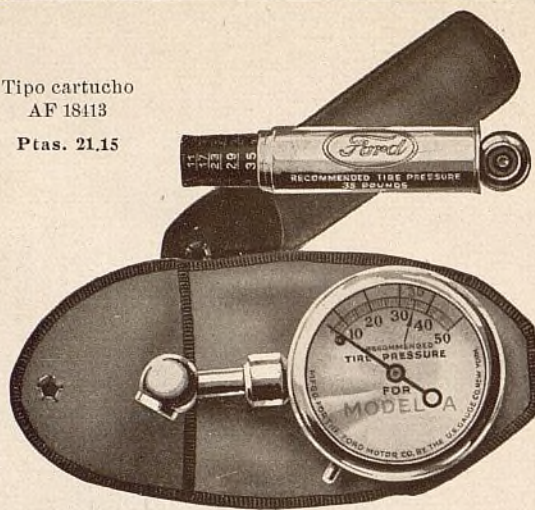
Produce un rayo de luz de mil metros. Puede el conductor controlarlo instantáneamente, tanto horizontal como verticalmente. El interruptor para encender o apagarse coloca convenientemente a la altura del pulgar de la mano.

Ptas. 138

Tipo cartucho

AF 18413

Ptas. 21,15



Graduador de presión para neumáticos

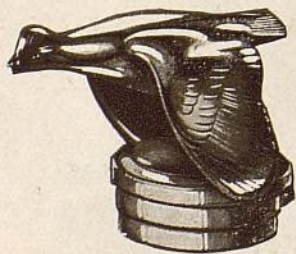
A elegir, tipo reloj o de cartucho. Fácil de leerse. Garantizado por su exactitud. Marca la presión recomendable. Equipado con su estuche de cuero flexible.

Ptas. 17,45

Algunos accesorios para su Coche Ford

EL coche Ford se fabrica para proporcionar a millones de personas un medio de transporte seguro y económico. Es completo en cuanto corresponde a lo esencial del automóvil. Su belleza es reconocida por todos. Sus resultados producen la confianza i el orgullo de sus propietarios. En estos tiempos el propietario obtiene de él todo lo que se puede desear. Las comodidades y lujos que generalmente se desean, están incluidos en este coche. Pero otros accesorios de menor demanda se han omitido con el fin de que nadie compre más que aquello que necesite para su automóvil. Sin embargo, el propietario que desee accesorios extra para su gusto puede obtenerlos. Los accesorios ilustrados en esta página son apropiados para el coche Ford.

Están contruidos bajo especificaciones Ford en lo concerniente a tipo, calidad y mano de obra, representando por consiguiente un valor excepcional.



Tapón de radiador con adorno

Representa el vuelo, símbolo de rapidez, muy atractivo. La figura se sujeta firmemente al tapón del radiador.

Modelo 1930 Ptas. 36. Mod. 1928-29 Ptas. 12,95



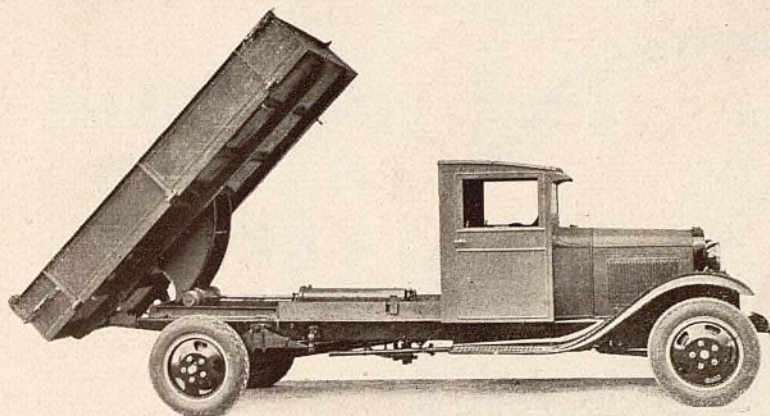
Tapón de radiador con Matómetro

Matómetro modelo Junior Boyce standard, completo con tapón de cierre especial para radiador.

Ptas. 48,10

(Precios sujetos a variación)

VOLQUETES HIDRAULICOS



M. SUBIRANA

VILADOMAT, 217-219
TELEFONO NUM. 32108

BARCELONA

AUTO TRANSPORT

“PARÉS”

DISTRIBUCION DE AUTOMOVILES
P O R C A R R E T E R A S

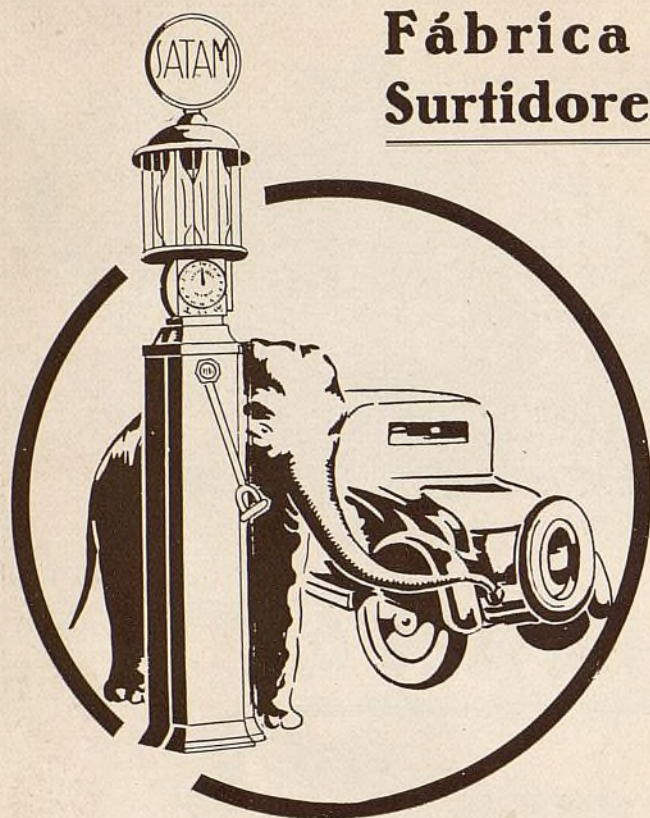


GARAGE Y ALMACENES

107-109-111 **CALABRIA** 107-109-111

TELEFONO 30476

BARCELONA



Fábrica Nacional de Aparatos Surtidores de Gasolina y Aceites

**HARDOLL
SATAM
CARBOX**

**F i j o s
Automáticos
Eléctricos**

ISIDRO HERREIZ

INGENIERO INDUSTRIAL

OFICINAS - ALMACENES - TALLERES

Batista, 7 y 9 (S. M.)

Teléfono 50414

BARCELONA

FERRAN BOIXADÓS

Infants, 18 - Tel. 1395

M A N R E S A

Radiadors

per tots els
cotxes americans
i europeus

Recanvis en general

TALLER DE CARROCERIAS

**PARA COCHES
Y CAMIONES**

**Carpintería
Mecánica**

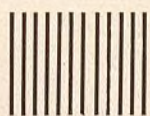
E. Martí Maleras

Travesía de
San Pablo, 2
R E U S



Sufre usted
del
estómago
e intestinos ?

SERVETNAL



CUMMÁ

NEW-YORK
SASTRERIA
FERNANDO 42

Distingase
Vd
de sus amigos

Vista Vd
de manera
irreprochable

Adquirirá
simpatías y
personalidad

Pague Vd
menos que hasta
hoy

Trajes y gabanes a la
medida de 110 a 250 pts

NEW-YORK
SASTRERIA
FERNANDO 42

"La sastrería de moda"

LUBRIFICANTES

"ATLANTIC"



"ATLANTIC"
S. A. E.

BARCELONA
Almogávares, 66
Teléfono 51534

MADRID
Conde Xiquena, 6
Teléfono 12921

ANUNCIANTES

Vacuum Oil Company, S. A. E.	81	Vacuum Oil Company.	146
Muñuzuri.	82	Tónico nervioso Cera.	147
Bujías Champion.	82	Magnesia S. Pellegrino.	149
A. Casajuana.	83	Pastillas Aspaimé.	151
Lubrificantes Dobón.	84	Vicente Rodó.	153
Agapito Blasco.	85	José Solá.	153
Garaje Icaria.	85	La Maquinista Reusense.	153
P. Pelegrí Lladó.	86	Ramón Sagarra.	153
Volquetes Ibáñez.	86	Masaje Bob.	154
J. Aoustin.	86	Sosa Solvay.	155
Automóviles Sociedad Española.	86	Manuel Subirana.	157
Roldós-Tirolese.	87	Auto transport Parés.	157
Lanerías Molins Hermanos.	88	Isidro Herreiz.	158
Aiglon Auto-Oil.	89	Ferrán Boixadós.	158
Ferretería Ráfols.	90	E. Martí Maleras.	158
Mateu & Marrugat.	90	Servetinal Gummá.	159
Sastrería El Faro.	91	Sastrería New-York.	160
Neumáticos Firestone.	92	Lubrificantes Atlantic.	160
Agua Betelú.	145		

