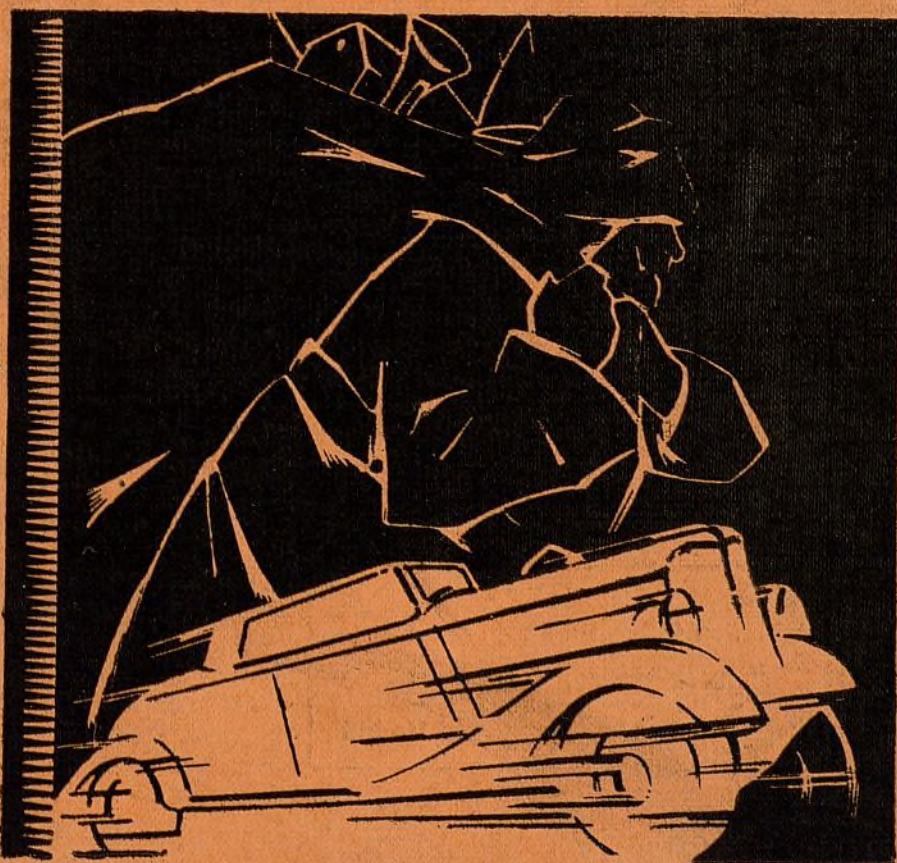


Nº 26

REVISTA



1'50



DICIEMBRE
1933

Manuel Fernández Durán y Queralt

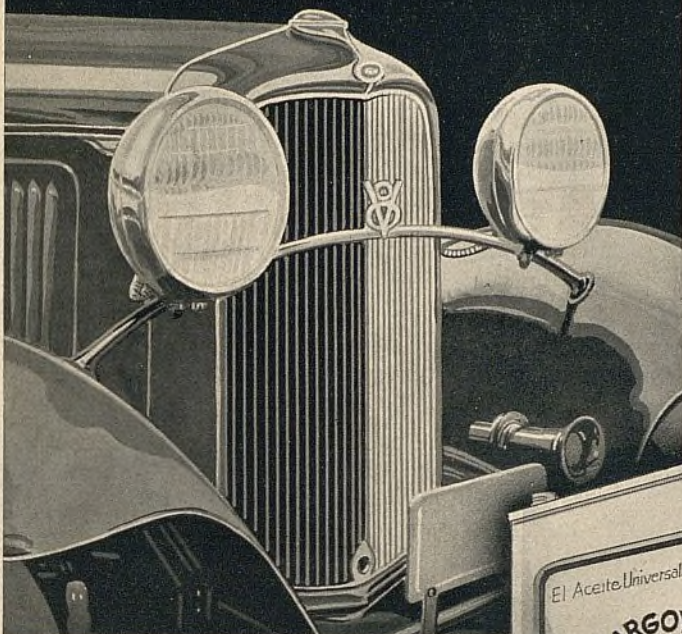
S. Bernardo, 116

Madrid

VATSA

Madrid

LOS TIROLESES S.A.



Mobiloil "AF"



EN SU FORD USE
EL ACEITE QUE
APRUEBA FORD

MOBILOIL "AF"

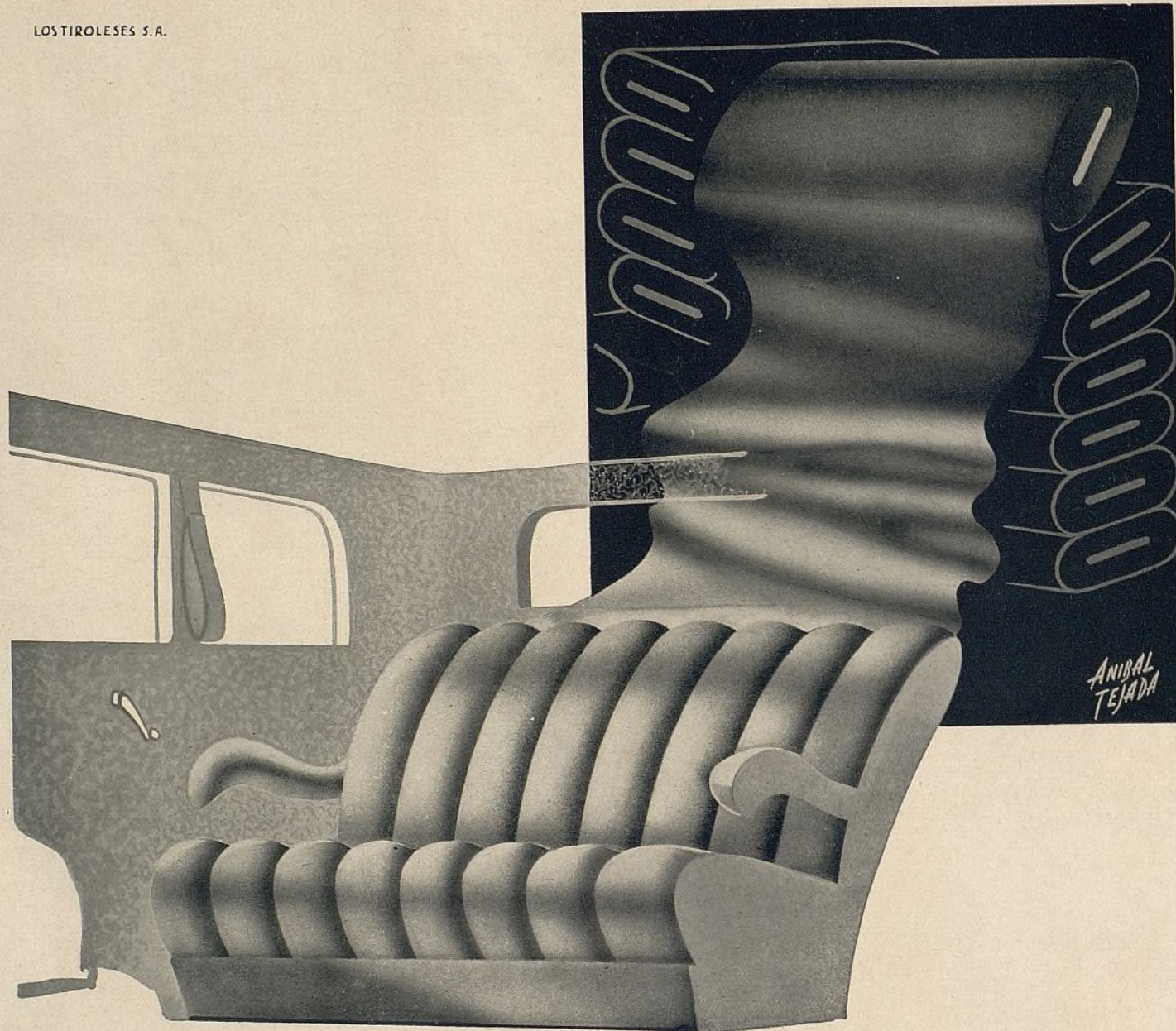
EL ACEITE DE CALIDAD
UNIVERSALMENTE ESCOGIDO

PARA LA CAJA DE CAMBIO DE
MARCHAS Y EJE TRASERO USE

MOBILGREASE

VACUUM OIL COMPANY, SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA

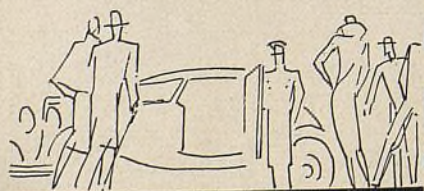
LOSTIROLESES S.A.



FABRICA DE LANERIAS

Tejidos de Alta Fantasía para
Señora y artículos clásicos

Especialidad en paños para
carrocerías de automóviles



CALLE RAMBLA, 178
Apartado Correos n.º 5

MOLINS HERMANOS

**SUCESOR
SABADELL**



TELÉFONO 2100
Dir. teleg.: MOLIHERNOS

ENGRASES (U.S.A.)



DELEGACIONES

MADRID, BUEN SUCESO, 16
BARCELONA, ARIBAU, 49
VALENCIA, JORGE JUAN, 4
BILBAO, ELCANO, 8
PALMA MALLORCA, DIEZMO, 1
Agencias en todas las principales capitales de España

S.A.E. GEORGIA OIL

CENTRAL PARA ESPAÑA
EN MÁLAGA - CALLE CANALES, NÚM. 5

Registrado en 22 países Patente nº 117.889

1911

SIEMPRE CHAMPION

1929

1933

BUJIAS CHAMPION

CONCESIONARIO: F.º FLORES. ESPINARDO (MURCIA)



LA SEGURIDAD PERSONAL, LO PRIMERO

EL conductor de un vehículo y los que vayan en él, no deben arriesgar sus vidas al viajar confiados sobre neumáticos débiles y propensos a un reventón. Como es sabido, una de las causas del estallido de una cubierta, consiste en los excesivos esfuerzos de flexión que originan la fricción de las fibras de que se componen las cuer-

das, desarrollando un enorme calor que ablanda la goma y destruye las cuerdas. La fricción de las fibras sólo se evita aislando una de otra por medio de su inmersión en caucho puro líquido, hasta su saturación con lo cual queda igualmente aislada la cuerda.

Las cubiertas **FIRESTONE HISPANIA**, fabricadas en Basauri, utilizan el procedimiento de inmersión de las fibras en caucho líquido, ofreciendo por lo tanto las garantías máximas de seguridad personal para los que ocupen el vehículo; ventaja de valor inapreciable al aumentarse cada día el riesgo de este peligro por el aumento de la velocidad.

Firestone-Hispania S. A.

FÁBRICA: BASAURI (BILBAO) • APARTADO 406

SUCURSALES: MADRID, Gral. Pardiñas, 50 • BARCELONA, Urgel, 245 • SEVILLA, St. Vicente, 68



BARNICES
ESMALTES
PINTURAS

RIPOLIN

LA PRIMERA MARCA DEL MUNDO

Muñuzuri-Lefranc-Ripolin S. A. APARTADO 49 BILBAO

Carrocerías

Mateu, Marrugat y C^{ía} S. L.

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

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

Calle Nápoles, 124

Teléfono 53022

Barcelona

**Su coche parece viejo ¿verdad?
¿Tiene un tono mate y feo?
Emplee sin tardar:**

FERRETERIA RAFOLS, S. A.

Casa central:

Ronda de San Pedro, 74

Sucursales:

N.º 1 — Pedro IV, 37 - 39 - 41

N.º 2 — Ronda San Pedro, 70

N.º 3 — Calle de Valencia, 432

Nuestra sucursal n.º 2

Sección especial para
carrocerías y artículos
de automóvil • Podrá
facilitarle cuantos artículos
precise del ramo automóvil



**El mejor pulimento
para Automóviles**

Empleándolo devolverá Vd. a
su coche el aspecto de nuevo

Con el mínimo
precio de un bote,
podrá pulirlo varias
veces o varios coches

Concesionarios exclusivos para España y Portugal:

FERRETERIA RAFOLS, S. A.

Proveedores de

FORD MOTOR IBERICA

**COMERCIAL
ADOLFO
ALVAREZ, S.A.**

CASA FUNDADA EN 1916

Maquinaria y
herramientas en general
para reparación y ser-
vicio de automóviles.

Equipos
de servicio autorizados
FORD y FORDSON

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA { ADOLFO ALVAREZ
CABLEGRÁFICA

TELÉFONO 54767

CORTES, 700 - BARCELONA

Rocalla S.A.

OFICINAS:
R.º ESTUDIOS 14 y CANUDA 2
TELÉFONO 20768
FABRICA EN CASTELLDEFELS

El mejor material de cemento y amianto
para construcciones, el más eco-
nómico y el de mayor duración.

- N.º 1 Bovedillas para la construcción de pisos. De gran resistencia y ligereza.
- N.º 2 Canales para desagües. Son inoxidables.
- N.º 3 Depósitos para water, sistema voluntario, con mecanismo metálico. No pueden oxidarse.
- N.º 4 Tubos para desagües. Resisten los cambios de temperatura sin romperse.
- N.º 5 Planchas acanaladas para techar. Son ligeras y de fácil colocación.
- N.º 6 Depósitos para agua, y demás líquidos que no tengan acción química sobre el cemento.

ARRIMADEROS
Y ARTESONADOS

DEKOR

URALITA
APLICADA
A LAS ARTES
DECORATIVAS

PIDASE CATALOGO A

URALITA, S. A.

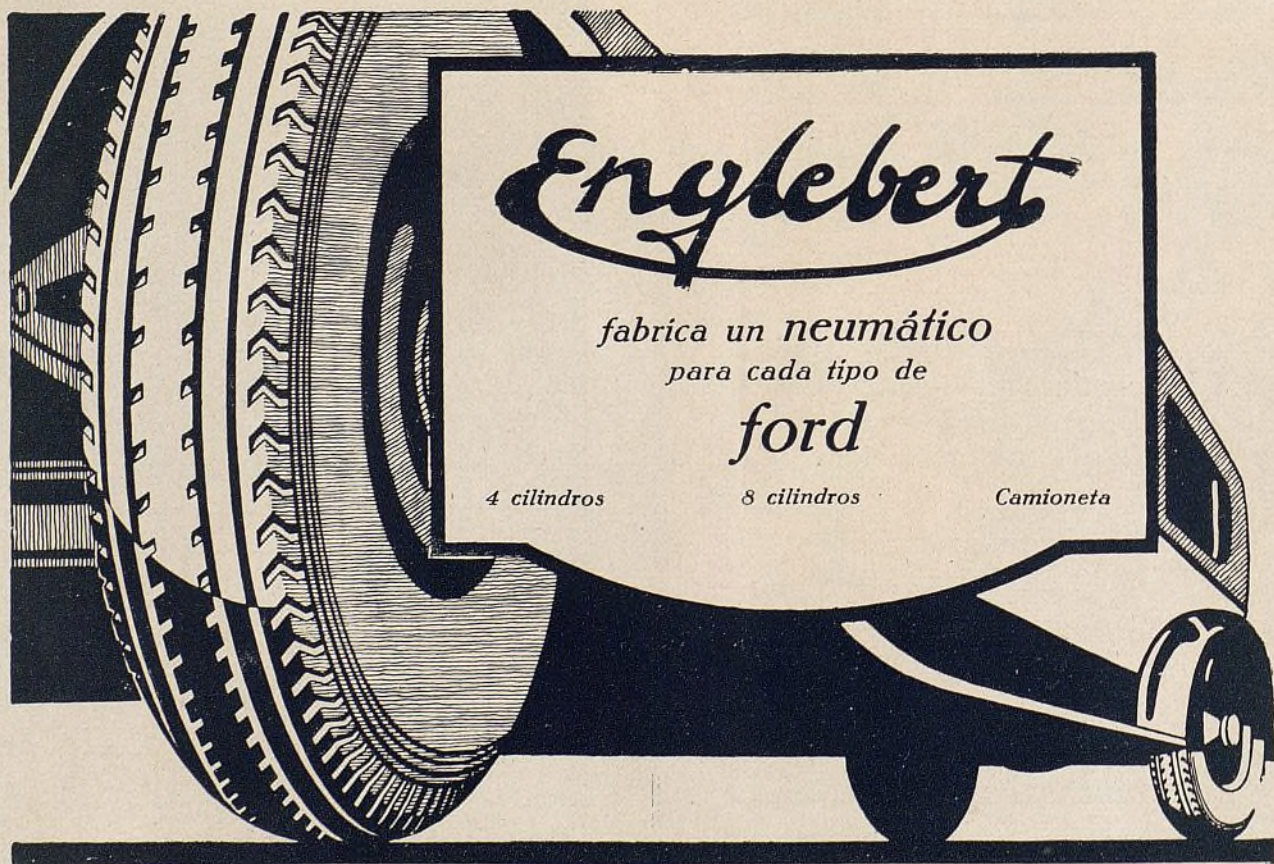
BARCELONA

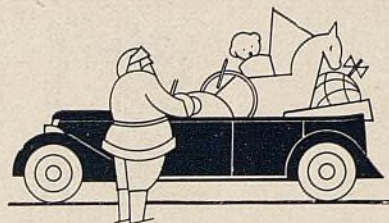
Plaza Antonio López, 15
Teléfono 16556

MADRID

Plaza de las Salesas, 10
Teléfono 32648

Y EN TODAS SUS SU-
CURSALES DE ESPAÑA





REVISTA FORD

sumario

	Páginas		Páginas
Portada, por Xan		Cortesía y automovilismo, por el doctor Sardonius	442-443
Tres días y tres noches sin parar el motor.	411-412-413	El arte de bien comer en Alsacia, por Curnonsky	444-445-446-447-448
Del confort, lujo moderno	414	Cuando un mayor piensa en juguetes, por J. D. Rosselló	449-450-451-452
Gremi de Velers. - Colegio del Arte Mayor de la Seda, por Aurelio Capmany.	415-416-417-418	Marruecos.	453-454-455-456
La carrera nacional de Elgin	420-421	Cuando brilla París, por Rafael Doriz	458-459-460-461
Sueño de un Ballet ruso, por Carlos Sindreu	422-423	La emoción regionalista en el Arte. Ávila, por Cecilio Barberán.	462-463
Londres, Istanbul en Ford, por Argos	424-425	La Cerámica Moderna, por Gerti Krcmarik	464
Alcanada, Village-Hotel en Mallorca, por Nicolás M. ^a Rubió	426-427	Exposiciones Ford	465
Lisboa-Porto	428	El vestido en el paisaje, por Regina Opisso	466-467
La Costa del Sol, por «Lordy»	429-430-431	Información internacional	468-469
Carta de Henry Ford	432	El Deporte Internacional.	470-471
Giocasta y Carlos Corma, por «Connaisseur»	434-435	Cuatro momentos de la vida de Caruso, por Paul Lurbain.	472-473
De Greta Garbo a Pirandello, por P. L. Haez	436-437-438-439	Noticiario Ford	474-475-476
La famosa carrera «Laredo-Monterrey».	440		

PRECIO: Ptas. 1,50

DICIEMBRE - 1933

DIRECCIÓN: JUAN DE MAZA
COLABORACIÓN ARTÍSTICA EN ESTE NÚMERO:
COMPAGINACIÓN: JOSÉ BERGE
PREPARACIÓN GENERAL: J. D. ROSSELLÓ
FOT. ARTÍSTICA: MASANA - A. FERRÁN - BAUCÉLLS
ILUSTRACIÓN: R. RIBAS - F. RIBERA - E. VERGÉZ - C. SPINDLER



PUBLICIDAD: LOS TIROLESES, S. A.
IMPRESIÓN: TALLERES N. A. G. S. A.
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:
APARTADO 680 - BARCELONA



Ford

1934



TRES DIAS Y TRES NOCHES SIN PARAR EL MOTOR

DESDE las fechas de su aparición, bastante ha demostrado el coche Ford 8 HP. que es una gran verdad aquello de «no dirá Vd. que es un coche pequeño hasta que vea lo que cuesta y lo que consume». Capaz de correr, de escalar, de resistir — como corre, escala y resiste un coche mayor, mucho mayor si se quiere—y a un coste tan bajo, que hace entrar en los cálculos de cualquiera la posibilidad (que poco antes fué quimera para tantos) de «tener coche propio». Bastante ha demostrado todo eso — decimos —, pero en Inglaterra, los Concessionarios Ford se han propuesto ponerlo una vez más de manifiesto, en una forma de espectacular ejemplaridad: 193 coches de 8 HP. han corrido por todos los caminos — buenos, malos y peores — de las islas británicas, durante 3 días y 3 noches consecutivamente, sin parar el motor. Tomaron la salida 193 unidades, y completaron la prueba 192, con la sola excepción de uno de los participantes, que sufrió un pequeño accidente a consecuencia de un patinaje peligroso. La distancia total recorrida ha sido de 523,433 kilómetros, en las 72 horas, habiendo actuado de inspector el propio público, ya que cualquier persona que pudiera identificarse tenía el derecho de ocupar un asiento de pasajero en cualquiera de los coches, de día y de noche, a cualquier hora. En la mayoría de los casos, las tarje-

tas de «control» han sido firmadas por autoridades y personajes de relieve en las respectivas localidades. Durante los tres días, cientos de telegramas han ido llegando a la oficinas de la Ford Motor Company Ltd. en Londres, dando noticias del curso de la prueba y acreditando la excepcional resistencia del pequeño 8 HP. Varias de las unidades participantes, las hemos visto expuestas en la Exposición Ford celebrada en el Albert Hall, de Londres, y podemos atestiguar que su presencia ha sido arranque de los más favorables comentarios por parte de los visitantes del «gran espectáculo Ford», como dieron en llamarle en la gran metrópoli inglesa.

Los 193 coches Ford 8 HP., atractivamente compuestos, han sido la nota de entusiasmo de las carreteras británicas durante tres días y tres noches. Varios de ellos han sido conducidos por conductores femeninos, durante las 72 horas. Y una vez terminada — con tan feliz éxito — la prueba, se reunieron coches y conductores en Hastings, donde se celebró un ágape de los que la costumbre llama «de confraternidad», para decir bien alto al público inglés que el coche Ford de 8 HP. es todo lo resistente y económico (y algo más aún) que puede pedirse de un coche de ocho caballos, en cualesquiera condiciones de servicio.

Al tener noticia del acontecimiento, los Concesionarios Ford de otros países han querido aplicar lo de «cuanto tú hagas, lo hago yo», y he aquí que en Suecia, en Finlandia, en Alemania, en Bélgica, se han lanzado a la misma prueba. Y los resultados han sido los mismos. En Suecia, varias docenas de unidades corrieron 16.536 kilómetros, a un promedio fijo de 40 kilómetros por hora — y, al momento de entrar en caja estas notas, se nos informa que uno de los coches ha vuelto a hacer la prueba por

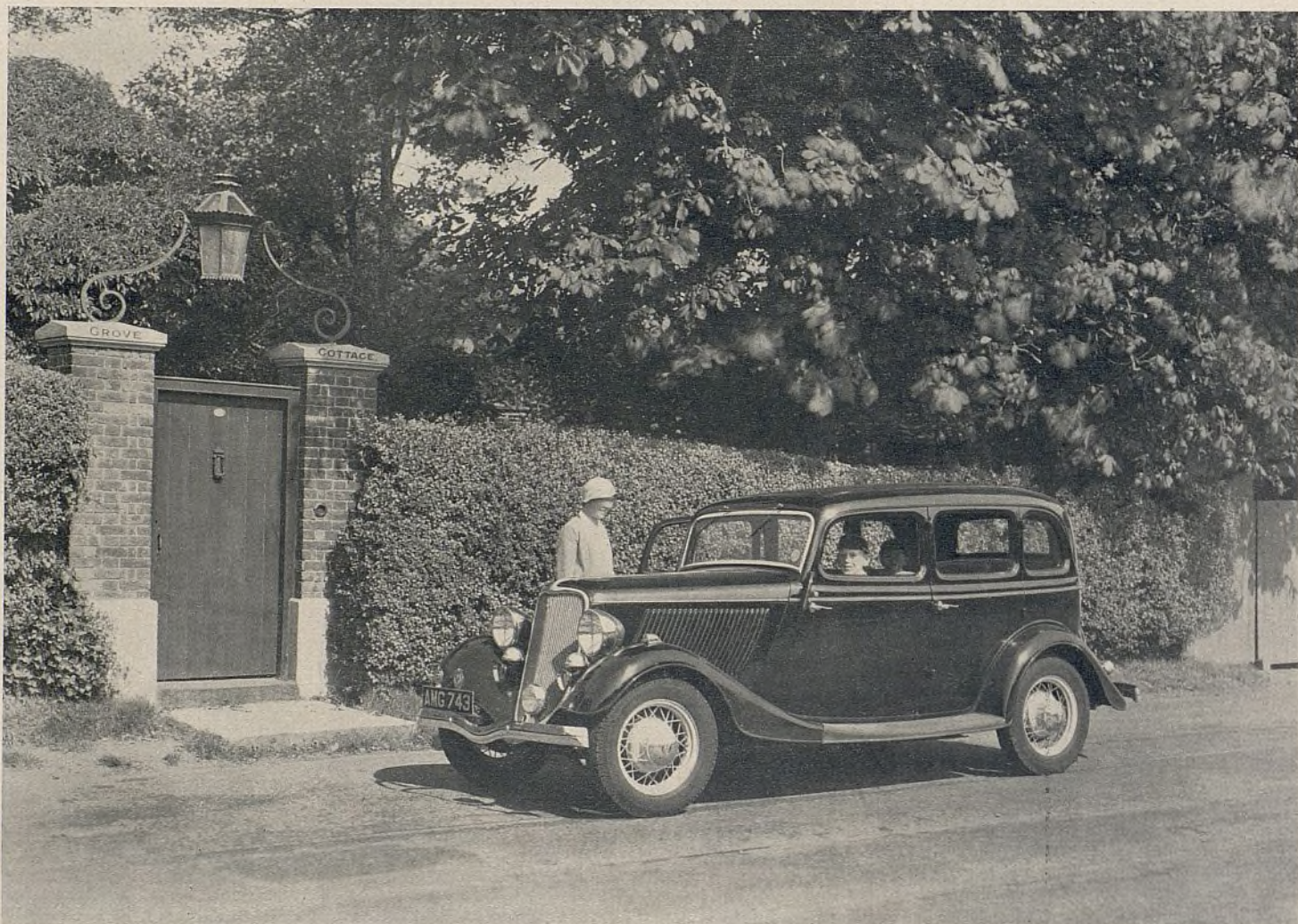




su propia cuenta, y lleva ya 7 días y 7 noches sin parar, proponiéndose su propietario tenerlo en marcha durante 7 días y 7 noches más... Estas pruebas, llevadas a cabo por carretera y en diferentes lugares, sujetando el coche a las condiciones de mayor severidad a que puede exponerse un coche en su servicio normal, representan, a nuestro entender, un medio lógico, muy directo y muy eficaz, de decir al público comprador: «Vea Vd. mismo lo que hace el coche, puesto en el camino, tal como Vd. lo pondría. Vea Vd., además, que no escogemos un coche y un punto, sino que corremos con varios cientos de coches y en diversos puntos. Vd. mismo puede ser espectador y juez. Juzgue, pues». Nosotros diríamos al público algo parecido, ciertamente.



DEL CONFORT, LUJO MODERNO



Lo que exigimos, es la economía del esfuerzo; un simple gesto se nos antoja como cansancio superfluo si el maquinismo puede evitárnoslo. Extraña contradicción de una generación deportiva, para la que el culto del músculo hace alianza con el gusto por la inercia máxima. Observad que si estos jóvenes que habrán gozado de perfecta beatitud, si en 500 kilómetros han podido lograr no tener que cambiar más de tres veces de marcha, son los mismos que se extenuan empeñándose en batir un record de «crawl» o a disputarse por equipos la posesión de un balón. En este último caso, ni la fatiga, ni el cansancio se tienen en cuenta. Pero el esfuerzo que el campeón de natación o el jugador de «rugby» han prodigado alegremente, se convertirá para ellos en la más humillante de las sujeciones si tuvieran que emplear la centésima parte para inflar los neumáticos de su coche. Es que hay esfuerzos que son nobles y otros que son viles. Los primeros son los deportivos. Su distintivo es la inutilidad.

El deporte se parece — si se nos permite la comparación — al arte, que, como él, detesta los fines utilitarios. Uno y otro son un juego, para el cuerpo y para el espíritu respectivamente, que emancipan de todo cuanto signi-

fique servidumbre. El «confort», de origen moderno, es también una manifestación del arte. Es el arte de crear necesidades, cada día de una mayor multiplicidad, cada día más sutiles, satisfaciéndolas con tanta prontitud y facilidad que su existencia pasa inadvertida. El deseo, que en la ley de la naturaleza es un sufrimiento, se transforma en un placer. Con la condición, siempre, de que un obstáculo inoportuno no impida su satisfacción. La privación, en este caso, es más dolorosa que hubiera sido agradable su goce. Si un mago maligno nos obligara bruscamente a vivir la vida de nuestros abuelos, la encontraríamos intolerable. Imaginad nada más que un retroceso súbito nos obligase a utilizar los automóviles de hace veinticinco años. Los mismos que hoy proclaman con mayor energía que no podrían vivir sin automóvil, se negarían a conducir aquellas máquinas primitivas que hacían, sin embargo, la felicidad de sus poseedores de antaño. Por fortuna, nuestro progreso va siempre adelante. Desconoce los magos malignos. No conoce más que a los investigadores industriales que precipitan su marcha, y es nuestro «confort», del que estamos tan satisfechos, quien, a su vez, corre el riesgo de provocar un día la sonrisa irónica de nuestros nietos.

GREMI DE VELERS



COLEGIO DEL ARTE MAYOR DE LA SEDA

LA institución gremial dicha de *Mestres Velers*, o sea tejedores de velos o telas de seda, es una de las muchas que se establecieron en Barcelona desde lejanos tiempos con el fin de perfeccionar las artes mecánicas del país, llegando este sistema de organización gremial de los oficios con el tiempo a ganar un lugar en la opinión pública, tan profundo, que vino a formar parte de las costumbres populares barcelonesas.

Del gremio de tejedores de velos, el documento más antiguo conocido de su existencia es del año 1533, del cual se deduce, por su contenido, exista de mucho antes de la fecha mencionada.

Como muchas otras instituciones semejantes, celebraba sus reuniones en una sala del Convento de Santa Catalina de Frailes Dominicos, pero con el tiempo, y a medida que las corporaciones gremiales barcelonesas iban tomando mayor vuelo, muchas de ellas hicieron levantar notables edificios apropiados para el gobierno y régimen de las mismas. El *Gremi de Velers* quiso imitarles y decidió la construcción de edificio propio, acuerdo que fué aprobado el año 1757.

Al efecto nombrose una comisión compuesta de cuatro individuos del Gremio, los cuales en el mes de Julio de 1758 dieron cuenta de haber firmado la escritura de compra de unas casas situadas en la calle Arcos de Junqueres, que hacian esquina con la calle Alta de San Pedro, en cuyo emplazamiento, después de derribadas, debía construirse el nuevo edificio.

Aprobado lo hecho por los comisionados, pasose a estudiar los planos que otra comisión nombrada al efecto presentó para ser aprobado el que se creyera más aceptable, siendo preferido el proyecto hecho por Juan Garrido, pero al llevar a efecto la construcción fué presentada por algunos individuos del Gremio una reclamación relacionada al modo de aplicar los fondos necesarios para realizar la obra, lo cual fué

causa de que el proyecto quedase en suspenso, dilatando el que se llevase adelante la construcción.

Reunido el Gremio después de una detenida deliberación, acordó, que habiendo sido hecho todo al intento de procurar la mayor conveniencia y utilidad de la corporación, nada había de ser retractado, sinó ratificado todo cuanto había sido aprobado ya anteriormente. Esto ocasionó un retraso para echar adelante la obra, mas por fin, llegado el día 20 de Enero de 1764, pudo celebrarse en el nuevo edificio, ya terminado, el primer consejo del Gremio de Maestros Veleros.

Este edificio es un notable ejemplar del arte barroco barcelonés, que ostenta algunos detalles decorativos y escultóricos de influencia francesa de estilo Luis xv. La aplicación de esgrafiados en los paramentos de la fachada constituyen una nota típica de la época, siendo de los mejores y más bien dibujados de cuantos se hicieron en aquellas fechas en Barcelona.

El grupo escultórico del ángulo del edificio es obra del notable escultor barcelonés Juan Enrich; representa Nuestra Señora de los Ángeles, bajo cuyo patrocinio se acogió el Gremio de Tejedores de Velos al establecerse, y por esto al levantar el edificio corporativo quiso hacer ostentación de ello colocando la imagen en el lugar más visible del mismo.

La organización técnica del trabajo, la intervención del Gremio en su ejecución, la calidad de los materiales empleados, las condiciones que habían de poseer los maestros, mancebos y aprendices, fué ordenado y cumplido escrupulosamente. Todo fué estudiado y reglamentado, de modo que unas nuevas ordenanzas aprobadas el año 1733 atienden a todo cuanto pueda

ser de mayor provecho y de mayor perfección para la labor realizada por los Tejedores de Velos, de las cuales copiamos un capítulo que da idea de la variedad en la obra que fabricaban.





«Sea privativo de los maestros examinados, de modo que a otra persona alguna no le sea permitido ni lícito fabricar artefactos de el oficio de velería que son en práctica en esta ciudad en dicho oficio. Es a saber: Sarges, Boratas, Hilo, Algodón, Escomila y Estambre, Escomilla e Hiladillo y otros cualesquiera Escomilas de cualquier género que sean, Crespón, Seda y Escomila, Mantos todo Estambre, París y Toca de Reyna, Rexadillo, Retillo, que sirve para golillas y puños, Corbatas, Glasas de cualquier género, especie y medida, telas de

Cedazos, Pañuelos a la Cordillada, Pampelines, Seda e Hiladillo, Seda y Alducar, Seda y Algodón, todo Seda, Cordilladas, Tafetanes dobles, Tafetanes entre dobles, Tafetanes sencillos, y que cualquiera que contravenga lo expresado incida en la pena de diez libras y de incidir en comiso las maniobras expresadas que se hallaren y los telares y materiales preparados».

Mas vinieron otros tiempos y otras gentes que no quisieron acomodarse a cumplir lo que estaba instituido

por estas corporaciones barcelonesas desde largos años y algunas de ellas de muchos siglos, y fué dictada autoritariamente su extinción. Entonces el que había sido *Gremi de Velers* se convirtió el año 1834 en *Colegio del Arte Mayor de la Seda*, procurando amoldarse a los tiempos sin perder de vista el progreso de la industria sedera barcelonesa.

Nuevo contratiempo presentose años después, y fué este el plan llamado de *Reforma Interior* (diríase mejor de *Destrucción*) del casco antiguo de la ciudad de Barcelona y en cumplimiento de lo que en él estaba estipulado, la casa construída por el *Gremi de Velers* debía ser derribada irremisiblemente, pero por fortuna no faltó

quien velara para que su total destrucción no se llevara a efecto y, efectivamente, a pesar de las muchas dificultades que se tuvieron que vencer, se ha logrado la conservación, y, aun más, su ampliación.

Gracias a la diligencia del Arquitecto D. Jerónimo Martorell, Director del «Servicio de Monumentos Históricos» de la Diputación, y a los desvelos de la Junta Directiva del «Colegio del Arte Mayor de la Seda», pudo obtenerse en 2 de Junio de 1919 la declaración de Monumento Arquitectónico-artístico, otorgada por R. O. en la fecha mencionada.

Alcanzada del Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes dicha resolución, precisaba ponerse de

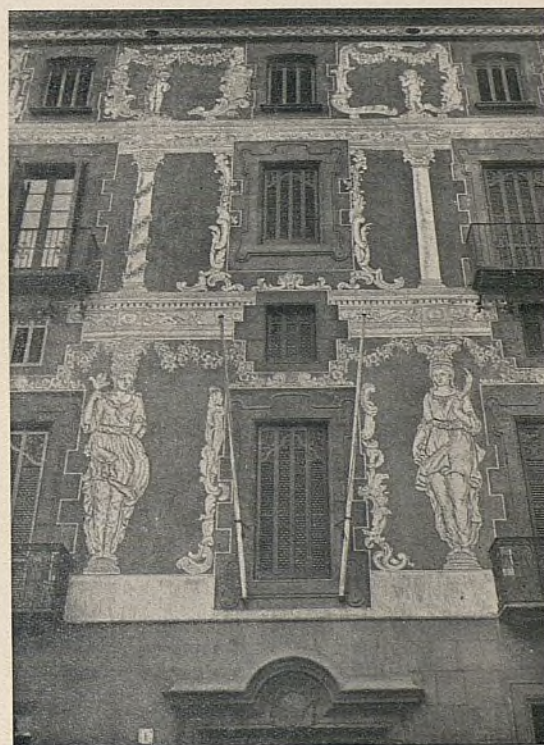
acuerdo con el Ayuntamiento de Barcelona para trazar un plan de alineación y ampliación del edificio.

La tramitación fué lenta, pero gracias a la actividad del Presidente del Colegio, D. Federico Bernades Alavedra, llegose en 1928 a lograr la deseada autorización de poder empezar las obras de restauración y ampliación del edificio.

Obtenido ya el permiso de emprender los trabajos, el arquitecto Sr. Martorell trazó los planos convenientes y, bajo el desinteresado y altruista apoyo de los señores que componen el «Colegio del Arte Mayor de la Seda» y

de las corporaciones hermanas, «Fomento de la Sericultura Española» y la «Agrupación de Fabricantes de Tejidos de Seda», y puestos a la cabeza de esta empresa el mencionado Sr. Bernades en compañía de D. Agustín Malvehy, la obra se llevó a feliz término a fines del año 1931.

Terminada la parte arquitectónica, precisaba cuidar la parte ornamental y ésta fué confiada al reputado artista D. Oscar Lena, quien la ha llevado a la mayor perfección, procurando dar valor a los restos que conservaba aún el edificio desde el tiempo de su primitiva construcción y ajustando las nuevas aplicaciones decorativas, es-



Ayuntamiento de Madrid

FOTOS CASAS
Y ARXIU MAS

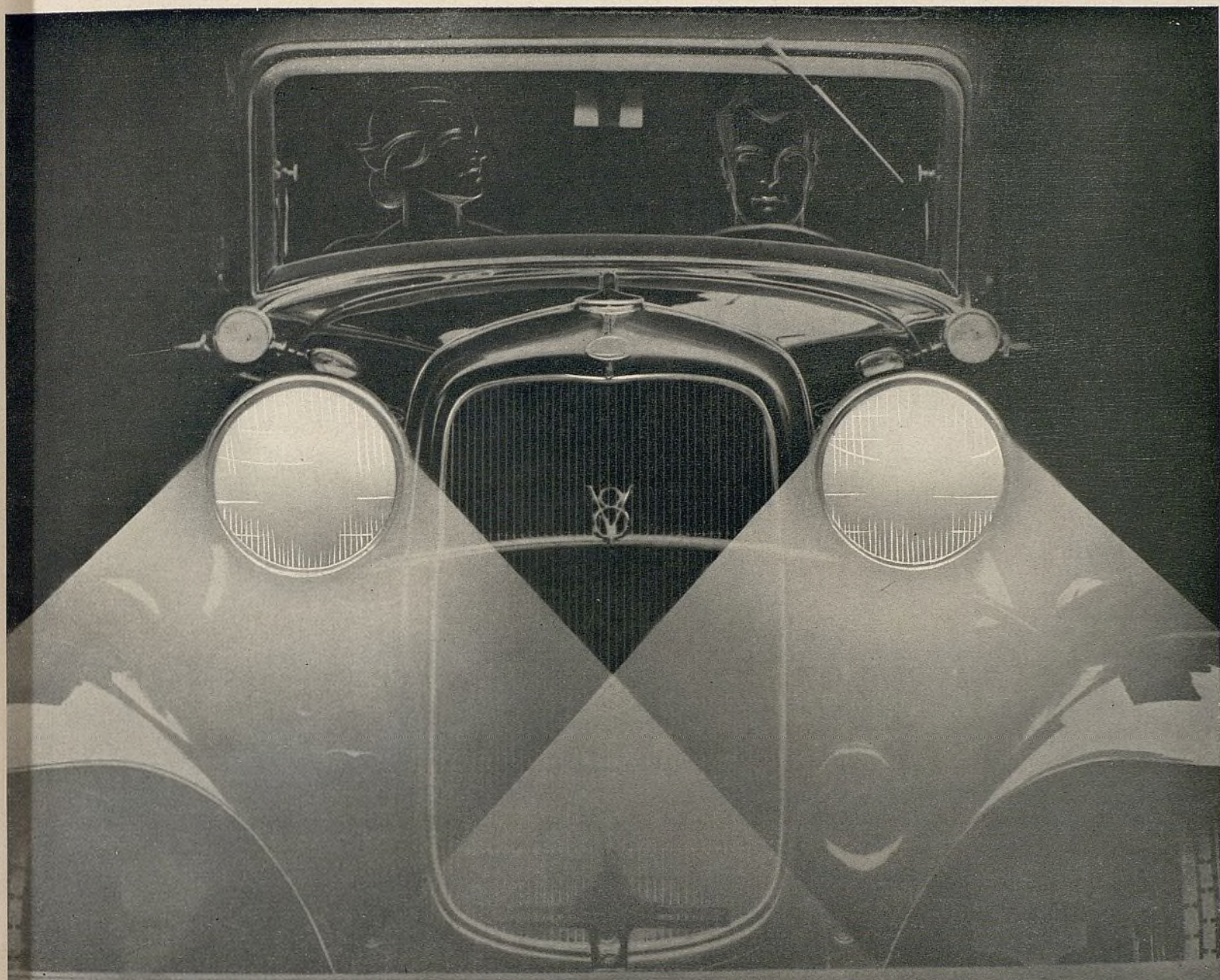
cultóricas y pictóricas con arte sereno, procurando no contradigan en nada al conjunto total.

Restituyendo muebles y adornos en su propio lugar, hasta obtener que unos bancos en cuyo espaldar llevan las señales de la corporación, que habían sido llevados fuera la casa, fuesen restituidos en su lugar de origen. La gran sala de actos, que conserva el emplazamiento primitivo, está delicadamente restaurada y decorada; la presidencia y la sala de juntas de la Directiva igualmen-

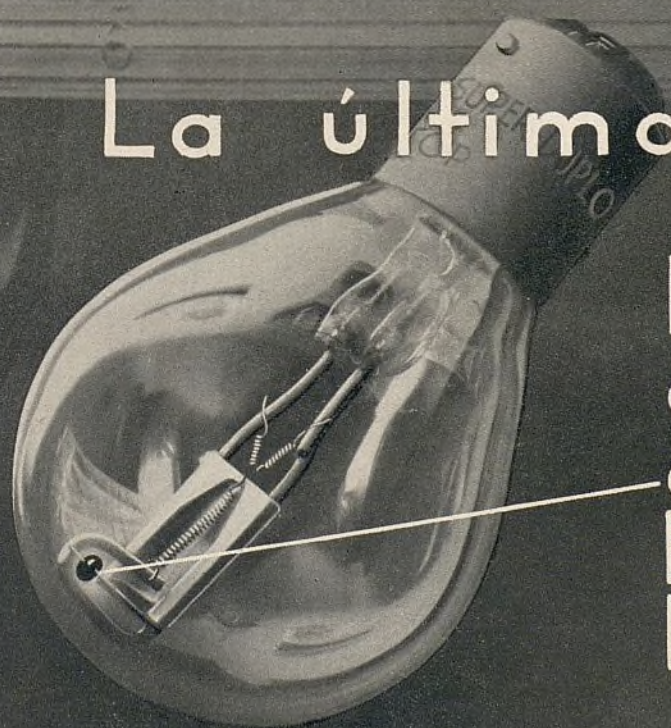
te, como así también el vestíbulo, la secretaría, biblioteca y archivo.

Gracias, pues, a estos beneméritos e inteligentes barceloneses, la ciudad puede hacer ostentación de un edificio corporativo en un estado de belleza y perfección que deja plenamente satisfecho al visitante, como satisfechos indudablemente deben estar de poseerlo tan bien aderezado los señores que constituyen el «Colegio del Arte Mayor de la Seda» de Barcelona.

AURELIO CAPMANY



La última novedad



Lámpara con
amortiguador
de choques
Excelente luz
Larga duración

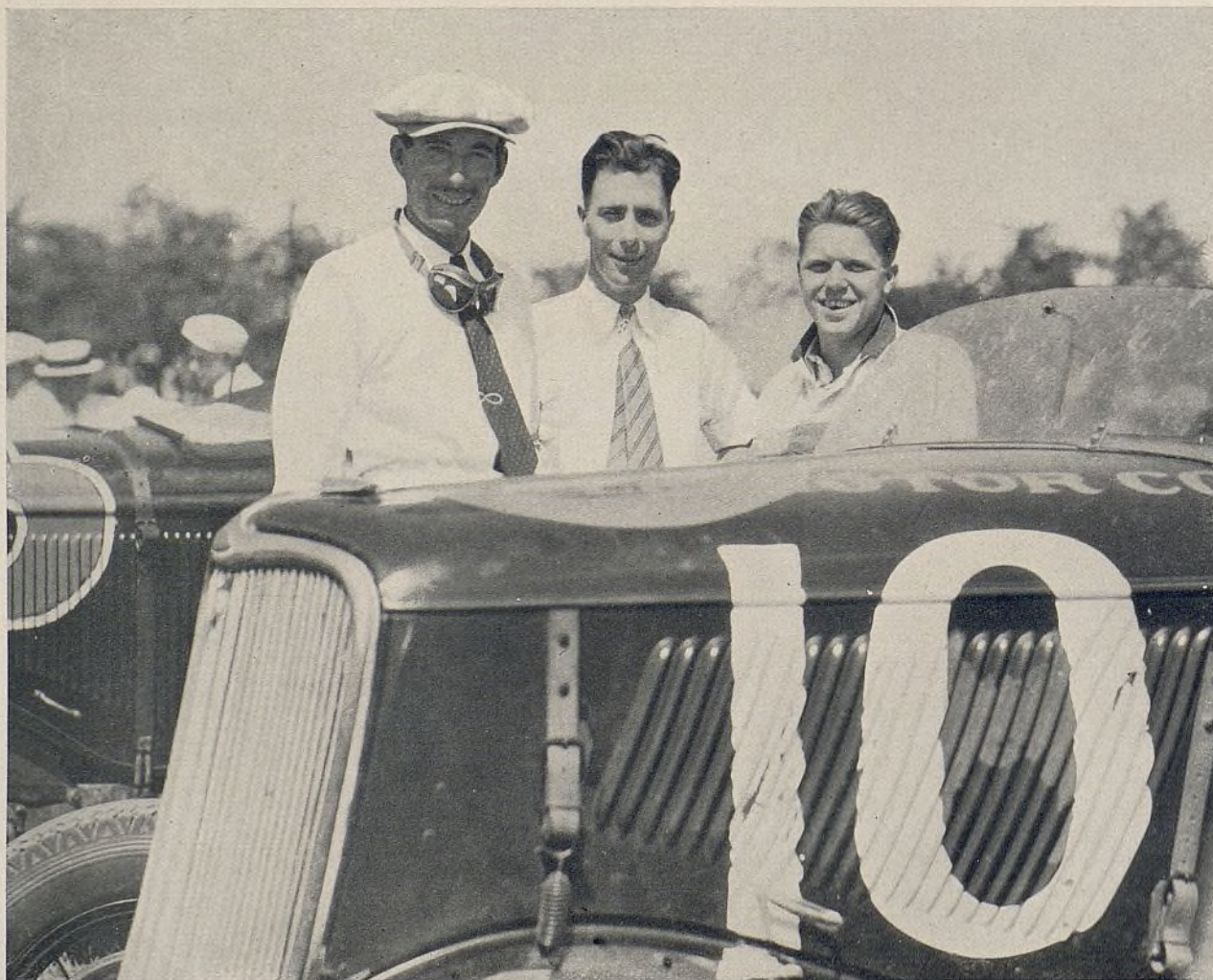
S U P E R - D U P L O
P H I L I P S

TODOS los «records» de la famosa «Elgin National Road Race» han quedado superados recientemente en Detroit por un Ford V-8 que ha ganado el Trofeo Joseph Weidenhoff para coches de serie de construcción americana, en la prueba de 325 kilómetros, bajo la inspección de la American Automobile Association.

El Ford V-8 vencedor, conducido por Fred Frame, campeón de Indianápolis el año anterior, «batió» el nivel alcanzado en la anterior celebración de la carrera en 1920, por el famoso piloto Ralph De Palma, en un poderoso coche especial de carreras. La media alcanzada por Frame ha sido de 130'35 kilómetros por hora. La velocidad alcanzada por De Palma fué de 129'19. El Ford V-8 cubrió el circuito de 330 kilómetros en 2 horas, 31 minutos y 6'1 segundos.

En la carrera tomaron parte ocho coches, de las marcas Ford, Chevrolet, Plymouth i Dodge. Los coches Ford conquistaron los siete primeros puestos, correspondiendo a Plymouth el octavo lugar. Los demás participantes abandonaron la carrera. Frame tomó la dirección de la carrera en los primeros 15 kilómetros y se mantuvo en el puesto de «leader» en todas las vueltas siguientes, con excepción de la décima, en que se detuvo un minuto para hacer provisión de gasolina y aceite; esta fué la única vez que Frame se detuvo en una carrera que los expertos calificaron de perfecta, en un circuito lleno de dificultades, con cuatro

LA CARRERA NACIONAL DE ELGIN



*Fred Frame
(izquierda)
ganador de la
prueba «Elgin
National Race»*



Fred Frame, con su Ford Modelo 40, en un viraje peligroso

curvas cerradas que tuvo necesidad de doblar repetidas veces.

Un Ford V-8, conducido por Frank Brisko, fué el único coche de serie que, al terminar la carrera de la mañana para el Weidenhoff Trophy a una velocidad de 127 kilómetros de promedio por hora, terminó felizmente otra carrera en la tarde del mismo día, de la misma distancia, para el Trofeo de la Elgin Watch Company. Otros cuatro coches de otras marcas acabaron también, pero todos ellos eran unidades estrictamente de carreras. Ocho de los 14 coches que tomaron la salida, tuvieron que retirarse antes de cubrir la mitad del recorrido, por desperfecto mecánico. Según ello, pues, este Ford V-8 fué el único coche que, tanto en la categoría de serie como en la categoría libre, acabó dos veces la carrera en un mismo día.

La diferencia de tiempos entre el primer Ford y el séptimo Ford que acabaron la carrera del Weidenhoff Trophy, fué solamente de 6 minutos 35'6 segundos; la diferencia en sus promedios de velocidad durante todo el circuito, fué de 5'4 kilómetros por hora. Los resultados técnicos han sido los siguientes:

	H	M	S	KMS. POR	
1. Ford V-8. Fred Frame	2	32	6.1	130'35	
2. Ford V-8. Lou Moore	2	33	20.8	129'30	
3. Ford V-8. Jack Petticord	2	36	5	127'02	
4. Ford V-8. Eugene Haustein	2	36	14.5	127'01	
5. Ford V-8. Frank Brisko	2	36	28	127	
6. Ford V-8. Russell Snowberger	2	36	47.9	126'46	
7. Ford V-8. Shorty Cantlon	2	38	41.7	124'95	
8. Plymouth. Bill Cummings	2	42	27.2	122'05	



SUEÑO DE UN BALLET RUSO

por CARLOS SINDREU

DEAMBULO ingrávito por el patio de butacas de un gran teatro pintado de verde.

La sala de espectáculos aparece medio vacía, pero en el techo hay un espejo inmenso.

A nivel del suelo, todo es silencio, pero arriba en el techo, mil conversaciones mudas (conversaciones de espejo) ponen serpentinadas de colores tiernos sobre la superficie del gran lago iluminado.

* * *

Dentro de mi traje azul-eléctrico del cual emerge una corbata desteñida llena de zurcidos (después me he dado cuenta que los zurcidos hechos con lanas de colores neutros querían parodiar la faz de Milton, que un día vi reproducida en una fototipia de una caja de fósforos) iba recorriendo las filas de butacas, a la manera de los celadores del Apostolado de la Oración cuando distribuyen sus estampitas dominicales.

* * *

Muy pronto tuve dentro de mi mano medio cerrada, una barra de cobre muy pesada, formada por muchas piezas de metal de diez céntimos.

Al llegar a la fila de orquesta, lancé un grito imitando la voz de falsete para señalar mi presencia a un amigo que se hallaba sentado muy lejos, al fondo del anfiteatro. La voz me falló como siempre, pero en aquel momento se produjo un efecto sonoro rarísimo que despertó la atención del amigo de los gemelos, al esparcirse milagrosamente las monedas de cobre que tenía dentro de mi mano sobre los instrumentos de metal de la orquesta. (Recuerdo que en un abrir y cerrar de ojos, aparecieron todos los músicos amontonados al fondo del parquet, en posiciones inverosímiles, como temiendo los efectos de una lluvia de proyectiles que parecía iniciada por las ametralladoras luminosas situadas en los pisos altos del teatro.)

* * *

Inmediatamente, pude observar que los pocos espectadores pálidos y casi transparentes se empequeñecían dentro de sus butacas de terciopelo verde. Del respaldo de algunas de estas últimas nacían unos pequeños árboles de coral encarnado alrededor de los cuales volaban unas moscas muy azules...

...Y repentinamente, apareció la cabeza de una serpiente en el agujero del telón. Y más tarde, lentamente, todo su cuerpo ondulante. El extremo inferior nunca fué completamente visible.

A pesar de mi estado semi-inconsciente, relacioné los movimientos de la serpiente con los gestos trágicos de naufrago de las tinieblas que tienen a veces los brazos de los agonizantes...

* * *

Unas puertas de cristal, siempre cerradas, se abrieron sin que nadie las empujase, y en pocos segundos, una procesión grotesca penetró en el teatro y llenó todos los espacios libres. En primer plano aparecieron siete hombres amarillos, vestidos de frac, con unas largas barbas de cordel lleno de nudos. Por el interior de sus pupilas pasaban cintas interminables de cifras aritméticas.

* * *

Antes de abandonar la luz verde del teatro cada vez más helado (observé que la entrada de cada grupo de siete personas producía fuertes sacudidas de descenso en las columnas mercuriales de los termómetros situados al lado de los proskenios), y decidí refugiarme en un túnel oscuro y tibio (pasaje secreto disimulado por unas cortinas llenas de lentejuelas) que me condujo al interior de las entrañas vivas del teatro.

* * *

Allí estaban montando las decoraciones de un «ballet» ruso. Se trataba de una exhibición de «amateurs». Me di perfecta cuenta de ello. Todos mis amigos de club corrían temblorosos, con los ojos desorbitados y blancos como pelotas de ping-pong, a lo largo de los estrechos corredores perfumados de musgo, sin pronunciar una sola palabra, y parecían replegarse dentro de sus propias sombras.

Iban vestidos de una manera tan fantástica, que me era muy difícil identificarlos. A Juan me pareció verle llorar bajo una cresta heroica, llena de granulaciones encarnadas. Después supe que dos de mis mejores amigos habían muerto ahogados al fondo de un foso...

Pero Adelita estaba allí. Llevaba un «maillot» plateado de arpillera, con una «A» enorme que nacía bajo su barbilla para morir al extremo de sus piernas ligeramente tubulares. El travesaño de la

letra pintada de rojo partía en dos su vientre de curvas suaves. Me acerqué a ella. Con mi mano ácida aún del contacto de las monedas perdidas, proyecté una sombra morada sobre su mejilla, en que se posaba un lunar de bisutería. Intenté besarla...

Ella obturó mi oreja con el dedo de un guante de operador quirúrgico y me miró entre dos sonrisas.

—Fíjate, mi falso lunar tiene ahora un alto relieve—dijo casi silbando.

Aquella voz... Dios mío... No era Adelita... No era Ella...

Un cortocircuito reproducía ahora su voz auténtica siempre detrás de una losa de mármol.

No, no era Adelita... Era Montserrat la que recibió mi beso frustrado, arqueando su cuerpo perfecto hacia atrás, como si disparase flechas al techo con las pupilas de sus ojos (toda ella la cuerda de un arco en tensión).

* * *

Llovía ya sobre las claraboyas de los patios interiores, cuando Montserrat y yo nos calzamos unos patines dorados equipados con hojas «Gillette» intercambiables.

Patinando muy lentamente sobre las maderas enceradas de los toboganes del escenario, llegamos al pie de una escalera mecánica que nos condujo a un laberinto de pequeñas habitaciones encantadas, donde, según me contó mi amiga, se archivan, dentro de unas máscaras de cera, las falsas caras de los actores.

* * *

Allí donde las flores de trapo llenas de polvo de purpurina tienen finas fosforescencias, y las cortinas, con sus flecos inolvidables, ocultan formas femeninas de fibra vegetal en actitudes obscenas, Montserrat—aún maravillada de la extraña belleza de su lunar artificial—quería abandonarse a mis caricias extendida en equilibrio sobre la barra de un trapecio que colgaba del techo.

Yo me sentía al margen de sus fantasías, y trataba de evitar el contacto de su cuerpo moreno y barnizado. El «camerino» era tan estrecho que al balancearse el trapecio me vi varias veces obligado a saltar por encima de ella con la sensación de saltar una hoguera. Fué un «steplechase» memorable.

* * *

Quería huir de ella. Pero algo me obligaba a permanecer en aquel lugar.

Sabía que Adelita, desde la habitación de un piso superior (precisamente encima del techo de nuestro «camerino»), aguantaba con todas sus fuerzas (los dientes taladrando la goma encarnada de sus labios), los extremos de las cuerdas del trapecio... Y yo quería beber, a través de las cuerdas, sus lágrimas de dolor.

* * *

Se disparó la campana del gran teatro. Todos los hilos eléctricos se llenaron de un líquido azulado. Montserrat desapareció, haciéndome una reverencia exagerada—retrocediendo el pie derecho y la-deándose irónicamente—, mientras acariciaba, con un gesto muy parecido al de dar cuerda a un reloj, aquel lunar que yo le había besado. Aquel lunar momentáneamente clavado en el centro de mi pu-

pila, fué dilatándose hasta el punto de darme la visión de todas las cosas bajo la interferencia de un cristal ahumado. Lleno de estupor, abrí desmesuradamente los ojos para encontrar luz pura más allá del «écran» obscuro, pero en aquel momento el trapecio se desprendía del techo enyesado y yo caía sobre la alfombra llena de un barro amarillento, poblado de estrellas de mar gelatinosas.

* * *

Al levantarme, tenía pegada a mi espalda una gran estampa en colores de San Ramón Nonato.

* * *

Las uñas me crecían de acuerdo con el ritmo de mi corazón. Y buscaba unas tijeras que no encontraba en ninguna parte.

Entonces, sí, quise huir para siempre. Pero, ¿dónde encontrar el camino?

El laberinto de corredores y pasillos y pasos secretos, era cada vez más obsesionante.

Cada puerta que abría mostraba en proporción geométrica ascendente nuevas puertas que conducían todas a la misma habitación del trapecio, donde ahora aparecían dibujados sobre todos los plafones unos labios muy rojos con las comisuras verdes transparentándose a través de un tejido metálico.

* * *

Finalmente, se abrió ante mí la caja inmensa de una escalera tenebrosa y profunda. Era una caja de escalera, que recordaba el interior de los grandes pozos de hielo. La escalera no tenía barandillas ni pasamanos interiores. Los peldaños eran muy anchos y de pendiente suave. Una espada de luz—un hilo vertical luminoso—era el eje de este fantástico cilindro de pesadilla. Se adivinaban profundidades infinitas en el fondo donde moría la raya de luz. El silencio helado de las paredes invisibles puso una diadema de perlas de nieve alrededor de mi frente. Una sensación de vértigo indescriptible se apoderó de mí. Aun así, ciego y loco, me lancé escaleras abajo, siempre con mi brazo derecho sin tacto balanceándose sobre el abismo.

* * *

El pozo era muy ancho. Los muros embreados estaban llenos de perchas de porcelana, que contenían «écharpes» de señora, de raras calidades.

Las sedas me quemaban el rostro, pero yo avanzaba rápido y ganaba nivel en forma helicoidal.

Después, sentí que pisaba arena húmeda. Se abrió un arco de agua de color anaranjado sobre mi cabeza, y mágicamente hice mi entrada en el gran teatro iluminado. El telón entraba en contacto con las primeras bambalinas.

Creo que entré sollozando y con mis manos extendidas, pero nadie se dió cuenta de mi llegada.

* * *

¿Nadie?

Angelita, dentro de su palco de platea—ahora vestida de «soirée»—me miraba desde el fondo de mi sueño, llenándose de pétalos de gardenia los nudos de mis pobres manos amoratadas.



FOTOS LEICA



LONDRES, ISTANBUL EN FORD

POR
ARGOS

UNA hazaña turística. Actores: tres damas y un Ford. Las damas: Miss Mary G. Pears (inglesa), Miss Dorothy P. Tower (norteamericana) y Miss Babette Hassel (alemana). El Ford: un cuatro cilindros, de matrícula inglesa. Circuito: una flecha de 3.200 kms., de extremo a extremo de Europa. Y vamos a la historia. Saliendo de Calais a las dos de la tarde de un buen día de este mes de Noviembre, nuestras tres damas cubrieron la primera mitad del recorrido en tres días y medio hasta Viena, pernoctando en St. Quentin, Estrasburgo y Munich. Descanso de un día en Viena, para salir a las 7.30 de la mañana en la próxima jornada, y llegar a Szeged (Hungría) por la noche. Hasta las cercanías de Budapest, la ruta ofreció sólo buenos caminos..., pero los cien kilómetros últimos fueron de lo más indicado para poner a prueba la presión arterial de una mujer que conduce.

De Szeged a Belgrado, las carreteras yugoeslavas constituyeron una agradable sorpresa, por sus excelentes condiciones de conservación. Paso en «ferry-boat» para llegar a Belgrado. Hasta Nisch, el camino no fué realmente tan malo como se había supuesto—fué peor. Salida de Nisch a las siete de la mañana, para poder enfrentarse con buena luz con el Paso Dragoman, cuyas dificultades habían sido puestas de manifiesto por el Automóvil Club de Belgrado. Sorteó bien el caso el Ford de las tres damas, y a las tres de la tarde se encontró a la entrada de Sofía, con pérdida de una hora por el cambio de horario hecho en la población fronteriza de Tzaribrod. Salida inmediata para Bloudiv, para pasar la noche; hasta Tcham-Karie, poco mal hubo que decir del terreno, pero a partir de aquel punto, la carretera se hizo prácticamente intransitable, y en el pueblo Dol Banja el coche tuvo que adelantar por un simple sendero, tan estrecho, que en varios puntos las piedras de las paredes naturales



dejaron huellas en la carrocería. Durante este trayecto, la velocidad tuvo que mantenerse a 15 y 25 kilómetros, llegando a Blovdiv a las 11.30 de la noche. Valga decir, asimismo, que fueron muy numerosas las preguntas a peatones, toda vez que muchos de los lugares comprendidos en el circuito no se encontraban señalados en ningún mapa de carreteras. Otra dificultad, todavía: la de que se desconocía la lengua del país. Al siguiente día, el camino de Blovdiv a Adrionople fué algo mejor, si bien hubo que invertir ocho horas y media en recorrer 175 kilómetros. Por lo menos, no hubo que lamentar dificultades de aduana.

Teniendo conocimiento de que un grupo de socios de la Cámara del



Automóvil de Istanbul había tenido que emplear dieciocho horas en cubrir los doscientos treinta kilómetros que separan Adrionople de Istanbul (el terreno es de naturaleza fangosa), nuestras comunicantes decidieron madrugar, y pusieron el coche en el camino a las seis y media de la mañana. Hasta Lulé Bourgaz, hubo algo así como un camino—aunque malísimo—, pero a partir de aquel lugar, no hubo, en absoluto, camino de clase alguna en la zona militar, y hasta Kutchuk Chekmejé hubo que seguir los surcos hechos por vehículos militares a través de praderas y laderas de montaña, salvando vados y toda clase de problemas de ingeniería práctica allí donde los puentes aparecían caídos para fines tácticos. Los últimos diez kilómetros hasta Istanbul, tuvieron el consuelo de ofrecer un buen piso de asfalto, y la llegada a la vieja capital se hizo a las seis de la tarde del 21 de Noviembre. En realidad, el tiempo invertido de Adrianópolis a Istanbul fué de ocho horas, pero la revisión de pasaportes y la necesidad de seguir el paso de una escolta en la zona militar, aumentaron el tiempo previsto.

Miss Pears, Miss Tower y Miss Hassel manifiestan haber encontrado toda clase de gentilezas y atenciones por parte de las gentes, pero la fiera de los perros de ganado destruyó, en varias ocasiones, la grata impresión recibida. El recorrido total, desde Londres, fué hecho en nueve días y medio, sin «panne» de ninguna clase (ni tan siquiera un reventón de neumáticos). Nuestras tres damas hacen de su Ford 4 cilindros un elogio excepcional, que hemos de encontrar merecidísimo.

Salida:	Calais	11 Noviembre 2 p. m.
	vía Strasburgo-Linz-Munich	
Llegada:	Viena	14 Noviembre 9 p. m.
Salida:	Viena	16 » 7.30 a. m.
Llegada:	Szeged (Hungria)	16 »
Salida:	Szeged »	17 » 8.30 a. m.
Llegada:	Belgrado	17 »
Salida:	Belgrado	18 » 7 a. m.
Llegada:	Nisch	18 »
Salida:	Nisch	18 » 7.30 a. m.
Llegada:	Plovdiv	19 » 11 p. m.
Salida:	Plovdiv	20 » 7.30
Llegada:	Edirné	20 » 6 p. m.
Salida:	Edirné	21 » 6.30 a. m.
Llegada:	Istanbul	21 » 6 p. m.



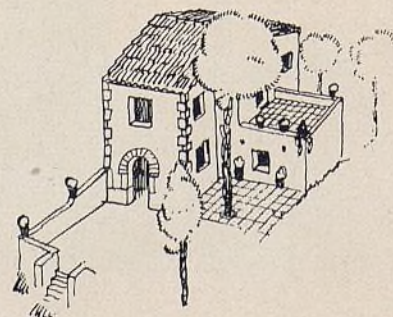
Proyecto.—Vista general

ALCANADA, VILLAGE-HOTEL EN MALLORCA

POR NICOLÁS M.^a RUBIÓ
Arquitecto, Director de los Parques Públicos de Barcelona

Así como el médico ausculta al enfermo, el arquitecto, por profesión, examina a fondo el «mal de piedra» de las gentes. No le es necesario un oído muy fino para percibir, entre las familias, y también entre los hombres sueltos y las mujeres solas, una aspiración insatisfecha: poseer un «rincón» en un lugar agradable, en el campo, junto al mar, donde ir a pasar parte del verano, o el *week-end*, o las vacaciones de Navidad y de Pascua. Multitud de empresas constructoras ofrecen, a esta aspiración, soluciones conocidas. La más general es la «urbanización-jardín», con chalets y hotelitos aislados. Pero, delante de esta solución, una gran parte de las familias, de los hombres y de las mujeres, se detienen asustados. Porque, a menos de ir a parar a barrios de baja clase, situados en sitios poco agradables, y a menos de construir en ellos unas pobres barracas, no hay más remedio que gastar varias decenas de miles de pesetas para poseer un chalet en un lugar distinguido. Los tiempos son de crisis económica, y muchas personas y familias no están en disposición de hacer gastos considerables. Aquella aspiración al «rincón», continúa, pues, insatisfecha, y el arquitecto la sigue percibiendo entre las gentes.

La casa grande, con su jardín, cuesta mucho de adquisición de terreno, de construcción, de cierre y plantación del jardín... pero también, y además, muchísimo de conservación, de servicio. Por el importe de este gasto de conservación y servicio, se puede casi ir al hotel de la playa elegante. Pero el hotel no es la casa de uno. Si aquella habitación de hotel,





con un baño y un saloncito, y quizás con una cocinilla, ruese de uno... ¿no sería ésta la solución? «¿Para qué más?», se pregunta melancólicamente el aspirante a propietario, al asomarse a la ventana de su cuarto de hotel, al ver el mar delante y el sol que llena la habitación. Con «esto» se contentaría; pero «esto» es imposible, se dice: «si quiero un «rincón» aquí, en un sitio elegido, he de gastar miles de duros en un chalet, y no puedo hacerlo».

Pero el arquitecto tiene el deber de buscar... y de encontrar la solución para esta clase de problemas. ¿Por qué no ha de poder ser un «rincón» tipo *appartement* de hotel, pero de propiedad particular? ¿Qué se opone a la construcción de un conjunto que permita individualizar esos *appartements*, hasta dar la ilusión de que son «casas»? Es una cuestión de técnica, de paciente esfuerzo, de ingenio, si queréis; pero al fin, una cuestión soluble.

La solución que he adoptado, y de la cual quiero hablar a los lectores de REVISTA FORD, consiste en agrupar estos *appartements* en forma de «aldea de pescadores». Cada *appartement* adquiere el aspecto de una casita, si barata por su coste, «rica» por su valor pintoresco. En ella estáis «en casa». Pero, el conjunto de la «Aldea», con su «restaurant» central, os permite vivir según el régimen de un hotel. Por esto he llamado a mi solución «aldea-hotel» o «village-hotel».

Suponed que en un hotel confortable de la costa catalana, mallorquina o francesa, la habitación (la simple habitación, sin servicios) os cuesta 5 ptas. diarias, durante dos meses, o sea, en conjunto, 300 ptas. A un matrimonio con un par de niños, o sea, de dos habitaciones, le resulta a 600 ptas. Si el hotelero te ofreciera, lector, aquellas mismas habitaciones por todo el

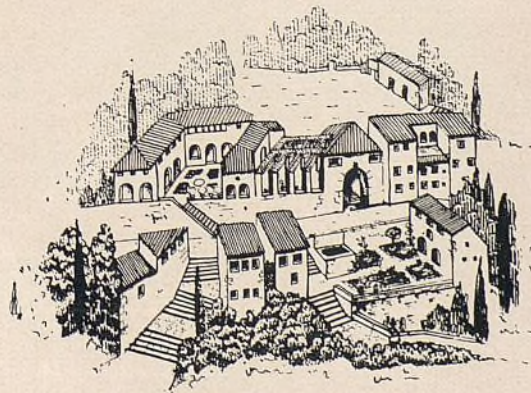
año, sin aumento de precio, pudiendo usarlas «tú», cuando quisieras, sin duda creerías que ello constituye un agradable regalo. Pues bien, 600 pesetas representan el 6 % de 10.000 pesetas. Si al matrimonio joven que digo, se le ofreciesen las dos habitaciones del hotel elegante (con baño, saloncito y cocinilla *par dessus le marché*), por 10.000 pesetas, «para siempre», pudiendo ir a ocuparlas cuando gustasen, con sólo avisar por teléfono, o sin avisar... el regalo sería igualmente agradable. Este regalo es el que la Aldea-Hotel ofrece.

Pero, notad que vuestras «habitaciones de hotel» constituyen ahora una verdadera casita, con terraza o jardinillo, formando parte de un pueblo pintoresco; que aquella casita es, no solamente «vuestra» en lo físico y económico, sino en lo moral y sentimental; que allí podéis vivir a precio inferior al del «servicio» de un hotel, pues tenéis cocinilla en casa. Podéis, no sólo ir a ella cuando os plazca, sino prestarla a vuestros amigos, o alquilarla a otras personas por precio muy remunerador de vuestro capital. En fin, en esta época de crisis, por una especie de milagro de esta crisis (que ha desarrollado el gusto distinguido por lo rústico, por lo simple, y por el mar y el camping), podéis tener en vuestras manos la solución a aquella aspiración insatisfecha de que hemos empezado hablando: la aspiración al «rincón» propio, de un lugar agradable.

Mallorca es el lugar agradable por excelencia. De todos los países de Europa y del mundo entero, acuden los turistas a visitarla, y miles de ellos se quedan en la isla, encantados de vivir en ella. Mi «Aldea-hotel» tenía, pues, en Mallorca, un campo abonado. Pero, dentro de Mallorca, la costa nordeste es privilegiada. Pollensa y la bahía de Alcudia atraen una corriente prodigiosa de turismo. Pero todavía hay más: de estas bahías, el sitio más atractivo, más encantador, más «humano» y más tranquilo, es la península o cabo que las separa. En ella, los bosques de pinos, las colinas, las ensenadas, las aguas transparentes y la isleta de la zona llamada de Alcanada (nombre de la finca de los Sres. Sampol), constituyen el centro de las delicias y de los encantos. Allí debía nacer la «Aldea-hotel», y allí nació a principios del presente año. Era el terreno tan abonado y fértil y favorable, que a los pocos meses brotó de la tierra, creció y hoy está floreciendo, con su aspecto ya adquirido de aldea, de 25 a 30 casas, que el lector verá en las fotografías. Ya empiezan a verse las agrupaciones de esos *appartements* pintorescos de estilo mallorquín, algunos con categoría de casas, formando rincones imitados de las viejas aldeas de la isla, con pasos cubiertos y escaleras de piedra. Ya funciona el restaurant-hotel central, sucursal del «Hostal del Sol», de Barcelona. Ya viven en Alcanada varias familias, y esta concepción de la «Aldea-hotel», nacida en 1932, es realidad plena antes de terminar el 1933.



Alcanada, cuando empezaban a levantarse las primeras casas



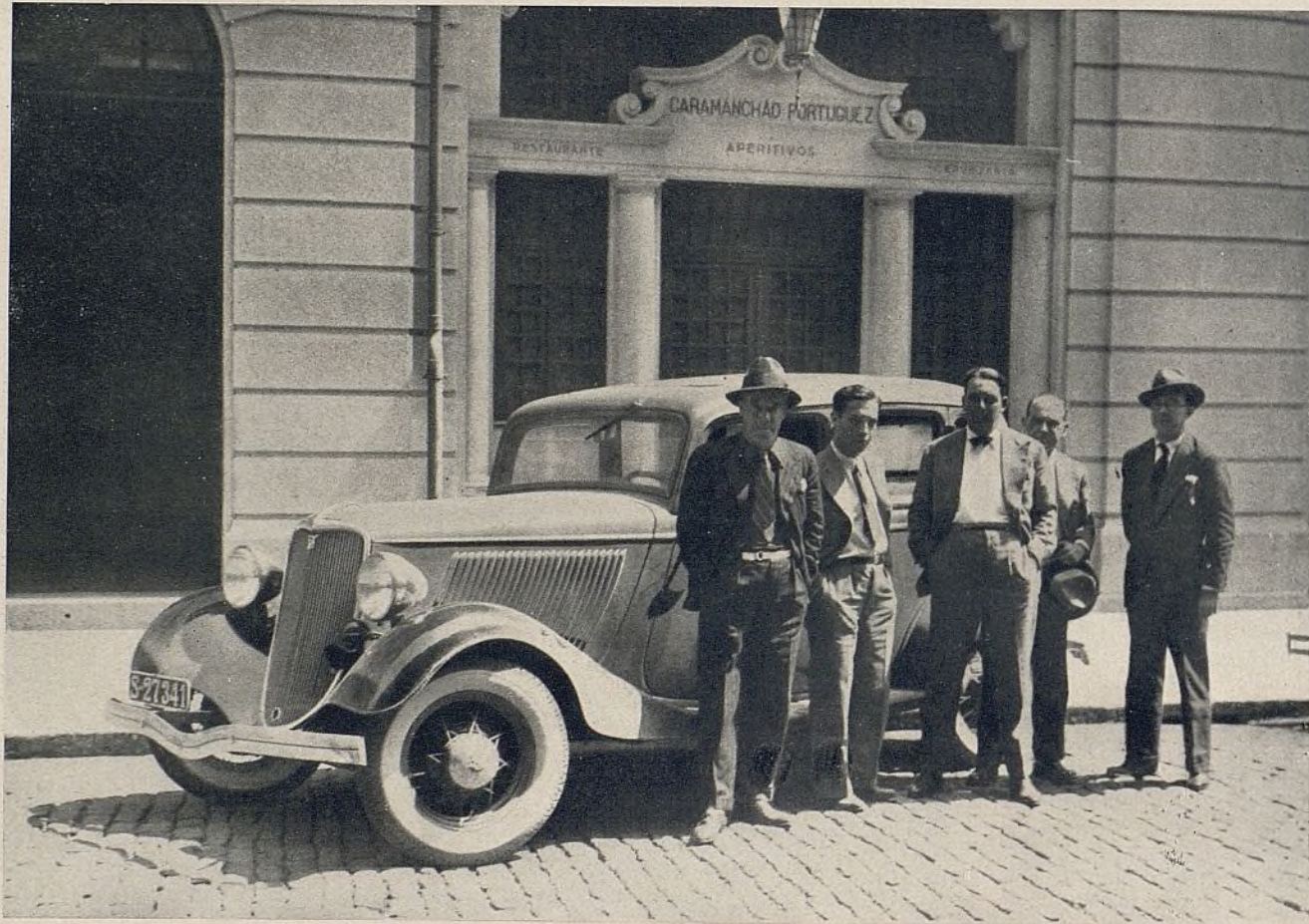
Lisboa-Porto

REVISTA FORD

CON el coche Ford V-8 Modelo 40, se ha hecho últimamente, en la capital lusitana, una prueba de consumo — llevada a cabo oficialmente por el Automóvil Club de Portugal —, que, por lo extraordinario de las cifras que arroja, tratándose de un motor de ocho cilindros que desarrolla 75 H. P. al freno y figura con 25 H. P. en la tabulación fiscal, entendemos que merece muy especial mención.

La prueba se hizo el día 30 del mes próximo pasado, y el coche arrancó a las 5 horas 52 minutos, de la puerta del Automóvil Club de Portugal, en Lisboa. Al volante, el señor Santo Silva, y como pasajeros, los señores A. de Campos Junior (director de nuestro colega *O Volante*), Vi-

FOTO GONZALEZ



De izquierda a derecha: El Sr. A. de Campos Junior, Director de «O Volante». — El Sr. Santos Silva, que conducía el coche — El Sr. Vitorino de Avellar, Delegado del Automóvil Club. — El Sr. Julio Pinto Soares, Jefe de vendedores de Ford Lusitana, y el Sr. Dr. Marinho de Silva, redactor deportivo de «O Seculo»

torino de Avellar (delegado del Automóvil Club), el Dr. Marinho da Silva (redactor deportivo del rotativo *O Seculo*) y don Julio Pinto Soares (jefe de vendedores de «Ford Lusitana»). El señor Avellar tuvo a su cargo el cronometraje.

El recorrido de Lisboa a Porto se hizo por Loures, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Alcobaca, Leiria, Coimbra, Agueda y Oliveira de Azemeis, llegando a Porto a las 12 horas 53 minutos. El viaje duró 7 horas y 1 minuto, correspondiendo de este tiempo 5 horas y 56 minutos a marcha útil. Hízose el regreso por la tarde del mismo día. A las 16 horas 2 minutos, el Ford V-8 abandonaba la puerta de la Sección Regional del Automóvil Club, para llegar a Lisboa a las 1 hora 47 minutos. Según ello, pues, el tiempo de marcha fué de 9 horas 45 minutos, y el de marcha útil, de 7 horas 19 minutos.

Los 694 kms. del recorrido de ida y vuelta se hicieron en un tiempo total de 13 h. 18 m. de marcha útil, lo cual arroja un promedio de velocidad de 52,180 kms. por hora. A la ida y a la vuelta, se llenó el tanque de gasolina. La provisión fué de 97 litros de gasolina «Atlantic», y a la llegada, al hacer la verificación, quedaba en el depósito un remanente de 4 litros 3 decilitros. Por consiguiente, el consumo fué de 92 litros 7 decilitros, de lo cual se deduce un promedio de consumo, para el Ford V-8 Modelo 40, de 13'50 litros por 100 kms., en la prueba verificada.

Según la verificación, asimismo, el consumo de agua fué de un litro en los 694 kms. recorridos, y en cuanto al aceite, no hubo consumo que pudiera apreciarse; el coche que hizo la prueba no tenía 2.000 kms. corridos.

Las cifras extraordinariamente bajas que da la prueba hecha, las consideramos de suficiente importancia para llamar sobre ellas la atención del público automovilista, que, muy corrientemente, entiende todavía que un «ocho» equivale a dos «cuatros», por lo que a consumo se refiere. El Automóvil Club de Portugal viene a decirnos, con su verificación, algo muy distinto, y según ello, sugerimos que al famoso lema «un ocho al precio de un cuatro, etc...» se añada, además, la palabra «consumo».

A la salida de Foz do Rio Tejo, a 25 kilómetros al oeste de Lisboa, al borde mismo del Atlántico, se abre una amplia bahía — la de Cascaes. A esta inmensa media luna que va de la Punta de la Ciudadela a la Punta de S. Juliao, le sirve de fondo, al norte, la Sierra de Sintra, que muere en la muralla alta del Cabo da Roca. Al sur, queda limitado el horizonte por las riberas de Outra Banda, que ascienden hasta la Serra da Arrabida, deslizándose por las orillas del mar. A poniente queda Lisboa, que se adivina dentro de la famosa barra del Tajo. Hacia oriente, lo incommensurable de las aguas; y bordeando la bahía de Cascaes, la costa del Sol.

Playa florida, con palacios que emergen de entre jardines manchados de pinedas, bosques de palmeras y eucaliptus, cubriendo en anfiteatro los declives de las colinas que, en procesión, desaparecen a lo lejos, hasta perderse en el árido torso de la Sierra. Acodada a la bahía de Cascaes, la Costa del Sol resplandece en la luminosidad que le presta una atmósfera extrañamente pura. Ebria de sol, gusta de reflejarse en el espejo verde añil que el mar viene a ofrecerle, cubierta por la cúpula de un cielo azul cobalto, que, como fondo, completa un panorama excesivamente escenográfico para ser tenido, a veces, por real.

Visto de mar adentro — por entre el macizo de flores, en una variada gama de verdes, desde el matiz cargado de los ce-



Estoril. — El campo de Golf

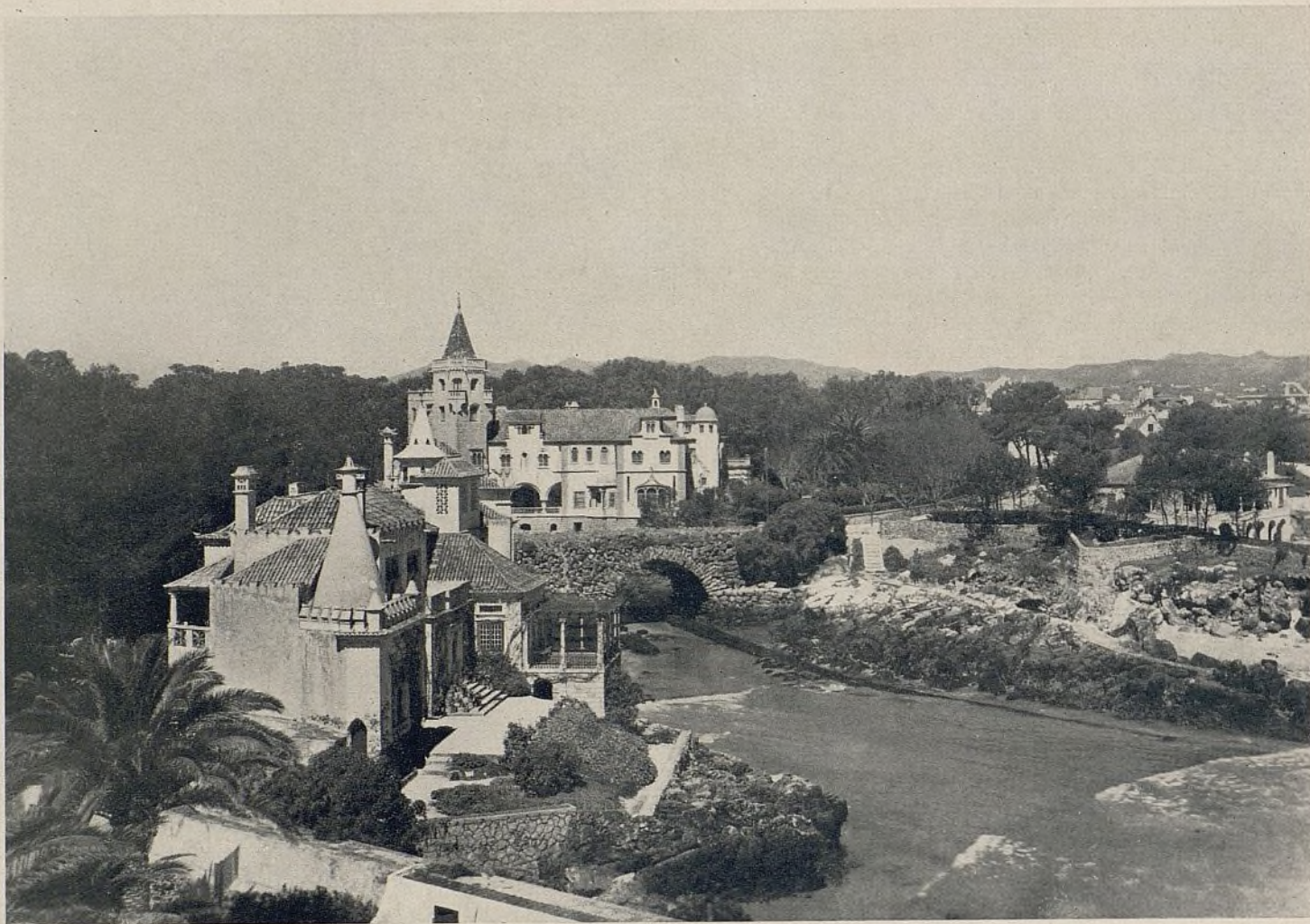
LA COSTA DEL SOL

droso hasta el amarillento decadente de las acacias en flor — aquel conjunto de «cottages», palacetes y construcciones estilizadas, pintado a grandes trazos por una luz incomparable, despierta una sensación que raramente podría crearse en la contemplación de otro lugar de Europa. Es en este cuadro que aparece El Estoril, el más moderno «resort» con que cuenta, en la actualidad, la propaganda turística de Portugal.

El Estoril, de factura muy siglo xx y sobrado de dotes de atracción, recibe al turista a la salida de la estación del ferrocarril eléctrico que le trajo de Lisboa en 28 minutos. Sale a recibirlo con su espléndido parque de buen estilo inglés, con sus avenidas de palmeras y sus calles cobijadas a la sombra de acacias y cedros.

Al fondo de ese parque, en evocadora visión de los temas de Corbussier y Brauer, se recorta la silueta finísima del Casino, «rendez-vous» de una sociedad cosmopolita atraída por el clima y por el maridaje de confort y de placer mundano

POR "LORDY"



Cascaes. — El Museo Municipal

de que hace gala El Estoril. Se admira, en el parque, las construcciones modernísimas del Hotel Estoril-Palace, del Hotel del Parque y del Establecimiento Termal — con sus instalaciones perfectas, sus vastos salones y su suntuoso hall que comunica con la Piscina Romana.

El Parque del Estoril es, durante el año, teatro de las principales fiestas mundanas y deportivas. Dispone de varios campos deportivos, en cuya lista ocupan el lugar de honor el Campo de Golf y varios «courts» de tennis. A lo largo de la Costa del Sol, se extienden, entre muchas otras, las playas de San Pedro, S. Joao do Estoril, Monte Estoril y Cascaes, términos de la línea de Lisboa a Cascaes en un tren eléctrico que, siguiendo las márgenes del Tajo, brinda la contemplación de un panorama incomparable. Y en toda la Costa, hay maravillosas excursiones que hacer. Una visita a Cascaes, a la Boca do Inferno, a la playa de Vinchio. Desde Cascaes, un corto paseo en automóvil nos lleva a Sintra, famosa en toda Europa. Sintra, que fué inspiración para Lord Byron, es un lugar histórico colocado en la falda de la Sierra del mismo nombre, en una posición encantadora. Por doquier se admira una vegetación exuberante.

La playa de Estoril, vista desde la terraza de los Jardines Tamariz





Estoril. El Casino

FOTOS
«SOCIEDAD
DE PROPAGANDA
DA COSTA DO SOL»

De la Costa del Sol ha dicho un clásico portugués que es «un edén delineado por la naturaleza y aprovechado por los hombres». Séanos permitido decir «por algunos hombres» — por los que pueden hacer turismo internacional. Pero turismo internacional pueden hacerlo muchos, actualmente, y sería muy de desear que se intensificase aquí una propaganda de atracción hacia la Costa del Sol, que tantos merecimientos reúne para constituir un punto de intercambio turístico con España.

*La playa de Estoril,
una de las más cosmopolitas de Europa*



*Parque Estoril, con
el Casino al fondo
(izquierda), el Pa-
lacio Hotel en el
primer plano a la
derecha, y el Esta-
blecimiento Termal
con el Hotel del Par-
que, en el segundo
plano a la derecha*

Ford Motor Company,
Dearborn, Mich.

A un probable comprador
que pregunta la razón

Henry Ford
Dearborn, Mich.

15 Noviembre 1933

Un probable comprador nos hace una atenta pregunta acerca de las ballestas Ford. Cuenta nuestro hombre el caso de que, hace pocos días un vendedor de otra marca no encontró medio de venderle su coche sin antes hacer desmerecer el Ford en concepto del comprador. El ataque quedó principalmente localizado en las ballestas Ford. Permitaseme decir algo sobre este punto.

En el coche Ford, empleamos ballestas transversales por la misma razón que empleamos ruedas redondas—es decir, porque no hemos encontrado nada mejor para el caso.

Son muchos los que creen que la única función de una ballesta es la de procurar «comfort» en la suspensión. Sin embargo, la realidad es que las ballestas—aun siendo muy flexibles—pueden ser causa de falta de comodidad, y causa de peligro, al mismo tiempo. No le basta a una ballesta con ser «comfortable»: tiene que brindar condiciones de seguridad. Asimismo, debe facilitar la economía de funcionamiento. La ballesta que empleamos nosotros, cumple con los tres fines a la vez.

Una ballesta transversal—con lo cual queremos referirnos a una ballesta montada de través—proporciona «comfort». Ocorre como con las alas de un pájaro: los extremos son los que realmente se mueven, mientras que el grueso del ala permanece quieto. Esto no puedo yo demostrarlo en una carta, pero Vd. mismo puede comprobarlo en un Ford V-8. Cualquier Concesionario Ford se complacerá en darle toda clase de facilidades para ello.

Los factores de seguridad en una ballesta transversal, pueden explicarse simplemente. Al correr en una curva o al doblar una esquina, un lado del coche queda inclinado. Las ballestas transversales no levantan el lado opuesto. Lo que hacen, en realidad, es aminorar la tendencia del coche a adelantarse lateralmente. Cada ballesta está montada en línea con el eje, y va sujeta en su centro al bastidor. Esto se dirige a evitar el balanceo en una curva—tan incómodo y, con frecuencia, tan peligroso también. Advierta Vd., por sí mismo, en su coche, cuán decisiva influencia ejercen en todo ello las ballestas.

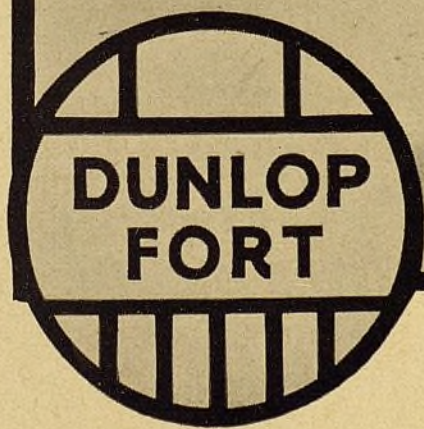
Las ballestas transversales aumentan, asimismo y en alta proporción, las buenas condiciones de dirección y frenaje del coche. Al coche Ford no lo llevan sus ballestas; de aquí que los ejes no tengan oscilación de frente a atrás, y no puedan, por consiguiente, afectar a la acción normal de la dirección y el frenaje.

Y pasemos a tratar de la economía. El peso «no suspendido» es aquella parte del peso del coche que no descansa en las ballestas. Por lo que respecta a economía de neumáticos, ese peso debe ser bajo en relación con el peso suspendido; debe serlo para evitar un exceso de vibración del bastidor y la carrocería. En el coche Ford, el peso «no suspendido» es bajo, debido al empleo de ballestas transversales.

Es por las razones expuestas que no abandonamos el empleo de ballestas transversales. Desde cualquier punto que se enfoque el asunto, la ballesta transversal justifica nuestra elección. Si hubiese algo mejor, lo habríamos adoptado.

Fabricamos nosotros mismos esas ballestas—cada hoja de cada ballesta—, las ensamblamos y las montamos. Sabemos lo que valen, y estamos percatados del motivo por el que nosotros las empleamos.

Henry Ford



EL NEUMÁTICO PREFERIDO
POR LOS AUTOMOVILISTAS

Sociedad Española DUNLOP, S.A.
BARCELONA MADRID SEVILLA

Ayuntamiento de Madrid

FIGURAS DE RELIEVE

GIOCASTA Y CARLOS CORMA

por "CONNAISSEUR"



Medallón en relieve de los hermanos Corma, por el escultor austriaco Taglang

HAYDN, Mozart y Haendel ya desde su infancia revelaron su delicado instinto musical. Considerados por los críticos de su tiempo, en principio, como «niños prodigios», cuando alcanzaron su pleno desarrollo artístico dieron un mentís a los que habían profetizado su fracaso. Todos ellos llevaban impreso el sello de la divina inspiración del arte sublime de la música. Más modernamente, con Mischa Elma y Jascha Heifetz, que debutaron a los 12 y 13 años con éxito inmenso, ha ocurrido algo parecido. Pasada su infancia, su temperamento artístico se vigorizó hasta convertirlos en los «virtuosos» que hoy todos los públicos del mundo aplauden con entusiasmo. Pero todavía hay un caso más extraordinario: el de los hermanos Giocasta y Carlos Corma (el apellido completo es Kussrow Corma; de padre uruguayo y madre española). Podríamos llenar cuartillas y más cuartillas estableciendo comparaciones entre los hermanos Corma y Mozart, Haydn, etc... pero una palabra más autorizada que la nuestra nos releva de esta tarea. El ilustre maestro Tomás Bretón, decía en 1921: «Mozart a los cuatro años empezaba a tocar el piano; Carlos Corma, a los dos años toca las obras de Mozart». (Afirmación la anterior hecha con ocasión de la presentación de Carlos Corma en el concierto dado en el Círculo Artístico de Madrid, como expresión de admiración ante el caso de precocidad más extraordinaria registrado en la historia de la música).

Su educación musical, cuidada primeramente por su madre, fué confiada más tarde al ilustre maestro Frank Marshall, quien en 1921 escribía lo siguiente: «Certifico que Carlos Corma es un verdadero milagro ante el piano, y lo adopto para seguirle de guía en su carrera artística».

Su hermana Giocasta, que a la edad de un año se hacía admirar por la atención que ponía al oír ejecutar conciertos a su hermano Carlos, fué confiada a éste para que la guiara en sus primeros pasos por la senda del arte, y bajo su dirección dió su primer concierto en 1925 en la Sala Mozart, maravillando al auditorio por su gracia, su talento y su precocidad. Como su hermano, es considerada como caso único por su maravilloso temperamento artístico y su prodigioso mecanismo. Sauer, Rubinstein y Lamond certificaron que la precocidad de Giocasta sólo puede compararse a la de su hermano Carlos. Desde el concierto de la Sala Mozart, los dos hermanos han actuado siempre juntos.

En 1928 figuran como solistas de la Orquesta Sinfónica de Madrid, bajo la dirección del Maestro Fernández Arbós, acordándose, como homenaje a su brillantísima actuación, nombrarlos socios honorarios. Durante el año siguiente realizaron una *tournee* por Italia, actuando en el Conservatorio de Santa Cecilia, a petición de su Director, el maestro José Mulé, y siendo presentados por el ilustre compositor italiano Respighi. Dieron conciertos con éxito brillantísimo en la Sala Sgambatti, en la Embajada española, en la Villa Savoia ante los Reyes de Italia, y ante el Sumo Pontífice y Mussolini.

En 1930, actúan como solistas de la Banda Municipal, de Barcelona, bajo la dirección del maestro Lamotte de Grignon, y de la Orquesta Pau Casals, bajo la dirección del maestro Pau Casals. En 1931, fueron presentados en París por la Escuela Normal de Música, y tan grande fué el éxito alcanzado, que seguidamente fueron contratados por la Sociedad Filarmónica de París, para actuar en 1932, dando además un concierto como solistas de orquesta, bajo la dirección del maestro Alfred Cortot, de cuya memorable sesión, críticos tan notables como Villermoz, Gustavo Bret (Presidente de la Sociedad Bach de París), Claude Donet..., afirmaban unánimemente que eran dos pianistas asombrosos por su técnica y musicalidad.

En mayo del presente año, el Ayuntamiento de Barcelona (que los había pensionado ya con anterioridad),

los envió como representantes artísticos de Cataluña al Concurso Internacional de pianistas, de Viena, donde tuvieron que competir primero entre 500 concursantes, de cuya prueba eliminatoria salieron triunfantes. En las pruebas finales obtuvieron la máxima clasificación otorgada a los pianistas menores de 16 años, el «Gran Diploma de Honor». Sauer, Backhaus, Rosenthal, Clemens Kraus, miembros del Jurado les felicitaron efusivamente. El famoso maestro Wienavski (presidente del Concurso Chopín), despidió a Carlos Corma con estas palabras: «En 1936 se celebrará en Varsovia el concurso Chopín nuevamente: acabarás de cumplir 17 años. No olvides que Polonia te espera».

Más recientemente, el 22 de Octubre del presente año, ha tenido lugar un interesantísimo concierto en el Palau de la Música Catalana, actuando los hermanos Corma como solistas de la Orquesta Pau Casals, dirigida por el célebre maestro ruso Emil Cooper. De lo dicho por los críticos, entresacamos este párrafo de Zanni:

«...pero no solamente no son unos simples mecánicos del teclado, sino que sus interpretaciones — y esto es lo realmente asombroso en ellos —, adquieren gran profundidad de expresión y son propios de una inteligencia en plena madurez...».

Y como confirmación a lo dicho por Zanni, los hermanos Corma figurarán en el programa de la «Association del Concerts Padeloup», de París, al lado de nombres de un tan elevado e indiscutido prestigio musical como los pianistas Backhaus, Brailowsky, Hofman, Iturbi... Enesco y J. Thibaud, violinistas, y Panzera, Melchior, Bauge entre los cantantes.

El maestro Emil Cooper prometió en vista del éxito alcanzado por su actuación con la Orquesta Pau Casals, presentarlos en Amsterdam.

Hasta el presente, una carrera plena de triunfos, tantos como actuaciones; para el futuro, un porvenir prometedor de las más halagüeñas esperanzas para ellos y para nuestro arte.



DE GRETA GARBO A PIRANDELLO

POR LA CINTA DEL "TALKIE"

REVISTA FORD

POR P. L. HAEZ

COMO esa cinta plateada, rutilante, húmeda y fría que es el sol de medianoche cuando se baña en los mares escandinavos, realidad maravillosa con apariencias de artificio, suave aparición del astro del día en la noche profunda, fenómeno extraño de luces y sombras, de ascuas y hielos, así se le antoja a mi fantasía esa mujer rubia, estilizada y hermética que es Greta Garbo.

Peregrina es la historia de aquella muchachita escuálida, vendedora en unos almacenes de Estocolmo. Casi todas las historias

de las luminarias que constituyen la constelación de Hollywood son curiosas. Pero, más o menos historias, más o menos leyendas publicitarias, todas acusan un interés, una curiosidad completamente *standard*, tal vez por la coincidencia de los acontecimientos de la historia o, más bien, quizá, por la rutina de la empresa creadora de la leyenda.

El caso de aquella muchachita silenciosa y escéptica, Greta Gustafsson, no sé si ha sido una bella leyenda que ha impregnado al personaje de un morboso poder subyugante, o si el hechizo de aquél ha sido tal que fué tejiendo la rara trama de una historia estupenda...

No lo sé.

Porque parece incomprensible que Greta Gustafsson, con su pelo lacio y su boca larga, haya podido ser utilizada para una publicación fotográfica de un catálogo de sombreros... Hay que creer un poco en el hechizo. Hechizo invisible, si queréis; pero patente.

El encanto de la muchacha, ese encanto inexplicable de una alma excéntrica en un cuerpo enjuto, empieza a enrollar en su historia nombres famosos.

Y, a buen seguro, que Gustan Morlander, el buen director de la Escuela de Arte Dramático de Estocolmo, sabría decirnos por qué aquel carácter hecho de frialdades, le cautivó hasta el punto de detener su atención. Acaso el arte. Sí, ciertamente, el arte de la vendedora fué lo que la impulsó fuera del almacén; y lo que, pese a todas las contradictorias apariencias, hizo posible su utilización en una publicidad fotográfica de elegancias; y lo que, en la Escuela de Arte Dramático, fué disolviendo la niebla de todas las extrañezas, haciendo clarear la aurora rosada y justificadora de la comprensión. Fue su arte la rendija que dió entrada a un fino cuchillo de luz. El cuchillo redentor que cortó la apretada cuerda de una existencia sombría, aún más sombría por la concentración de un carácter solitario de asceta.

... esa mujer rubia, estilizada y hermética que es Greta Garbo

FOTO M. G. M.



Ayuntamiento de Madrid

Una escena de «Como tu me deseas», última producción M. G. M. de la gran artista sueca

El arte es arcano indefinible. Y arte y arcano es Greta Gustafsson.

Nadie le concedía importancia. Pero Morlander dió el soplo que aventó todas las displicencias.

Y la muchacha siguió coleccionando nombres famosos para el álbum de su historia. Stiller, otro más. Stiller es para Greta la primera visión de la cinta sensible a la luz. Y Greta es para Stiller la visión diáfana del arte.

El director cinematográfico es la oportunidad. Por primera vez, iba a brillar aquel pelo lacio de la muchacha, y sus labios largos iban a hablar en el silencio de la pantalla muda. Así, el rol femenino de «Gosta Berlin's Saga» dijo, desde el lienzo de plata, a muchos públicos, que había aparecido una artista. Y fué Lars Hanson, el actor sueco también, quien la acompañó en las fotografías vivas.

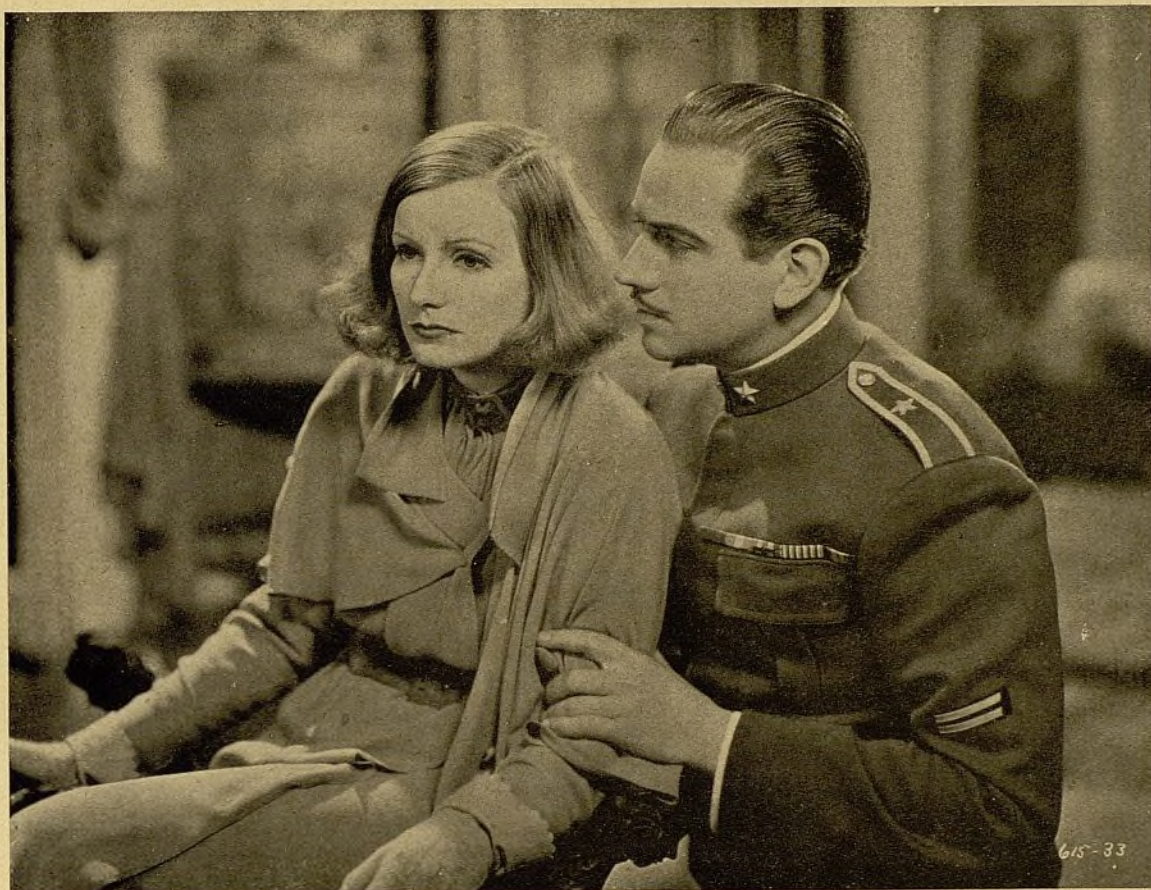
Desde entonces, Greta Gustafsson, empieza a vivir para el lienzo blanco. Y surgen más oportunidades. Esas oportunidades son tan raras, que la primera rareza es el ser oportunidad. Aunque, claro está que, después de la oportunidad inicial, no sé si son las oportunidades las que se ofrecen a la artista, o es ésta la que provoca aquéllas.

Con las oportunidades surgen los americanos o viceversa, como queráis. La Metro abre la puerta de sus estudios... a Maurice Stiller. Pero Stiller entra en la Metro cogido fuertemente de la mano escuálida de Greta Gustafsson. Greta ve en los estudios de América semblantes impasibles y oye palabras displicentes; todo ello, como escape incontenible de precoces desconfianzas. Sin embargo, Greta Gustafsson brota «Entre Naranjos» y se impone en «La tierra de todos», pese a tales frialdades. ¡Con frialdades a ella, que semejaba todo frialdad y escepticismo! Y dióse el caso de que, en aquella segunda cinta de nuestro insigne Blasco, vió como la dirección de Maurice Stiller era sustituida por la de Fred Niblo... Para Greta, «La tierra de todos», fué algo así como el amplio solar donde abincó el cetro la soberanía de su arte, solar de firmamento limpio donde prendió una estrella nueva.

Greta seguía hablando en silencio desde la pantalla muda. Vivió con Lars Hanson y John Gilbert la aventura de «El demonio y la carne»; y con su otro compatriota Nils Ashter y John Mac Brown, las encontradas emociones de «Tentación».

Cuando la masa cinéfila internacional empezó a conocer a Greta Garbo, nació en aquélla la preocupación singular de querer profundizar en el conocimiento de la artista desconcertadora y atrayente. Y comenzaron los fracasos en estos intentos: Greta es impenetrable.

Naturalmente, sucede, entonces, lo que parece absurdo y es tan humano, sin embargo, Greta se aísla, rehuye comunicaciones que estima impertinentes, se encierra en su espíritu y, su ima-



gen, inadvertida fuera del set, va despojándose de la inmaterial investidura de *estrella standard* para ir transformándose en un ídolo. En un ídolo y, simultáneamente, en un personaje literario.

Se ha escrito mucho; es mucho más lo que se ha querido escribir; y mucho más aún lo que se ha intentado penetrar; pero son escasas y deslabazadas las cosas que, de su haber íntimo, ha querido Greta desprenderse. Y, no obstante, su sola personalidad, con toda su impenetrabilidad, con todos sus desplantes, con toda su romántica independencia solitaria, sería harto suficiente para escribir un libro maravilloso.

Greta esquiva el contacto con el mundo. Parece que le importa bien poco la popularidad, acaso porque su gran displicencia juzga que la popularidad de los que se exhiben demasiado es más bien populachería. Greta prefiere al bullicio el éxtasis. Y quiere tan sólo vivir un aislamiento avaro, a solas con su misantropía. Ese aislamiento tan lleno de frías nostalgias, que trae a la memoria de la artista todo su pasado desfilando en lento cortejo de recuerdos; y acaricia su espíritu con el sedante amable de goces futuros de presentes afanes; y predispone su ánimo ascético para el análisis reposado de su sentir sereno; y quién sabe si entonces, escarbando en el cajoncito de sus sinceridades, le conmueven las emociones del tema amoroso, o surgen de su escondido y oscuro estuche las causas del desprecio o del escepticismo que siente por el amor; ese aislamiento consecuente, codiciado y sincero, tan propicio para las grandes creaciones, tan imprescindible para la auténtica metamorfosis en manifestaciones y encarnaciones múltiples...

Desde «Gosta Berlin's Saga» hasta la «Condesa Verelli», Greta Garbo ha hecho vivir la compleja serie de los personajes creados, con su propio aliento, en una renunciación absoluta y generosa de sí misma. Greta se queda en el apartado refugio de su finca, con su soledad, en su hermético aislamiento propicio al reposo cómplice de sus añoranzas, animador de sus deseos dormidos. Y, en el lienzo de plata, reviven exactas, palpitando en todas sus variantes, «Gosta Berlin's Saga» y «Mata-Hari», «Ana Karenina» y «Susanne Lenox», «Ana Christie» y tantas otras, que han sido realidades o fruto imaginativo, todas las que Greta ha recons-



FRANCES DEE, de la Paramount

RE

truí
naje
inter
dese
Toda
tista
los r
chan
Gret
mau

Y
artis
lógic
obst
Luig
rror
trist
Y
Var

R
cisi
quie
de l
Aqu
sim
pro
el m
tos
pira
teat
lias
juic

intr
ratu

R
jera
imp
voz
ma
bor
mue
ya -
big
ima
hab
pri
ces
fem
Ho
agr
arte
de
tiva
con
de
enc
del

con
gen
qu
ren
pos
ese
del

na

truído o creado con su arte brujo y vivificador...; la dama de linaje o la aventurera profesional; la optimista o la escéptica; la internacional locuaz o reservada, fría o candente; expresando deseos sin palabras; callando lo que no parece silenciabile... Todos los estados psicológicos hallaron en el espíritu de la artista, y en su preciso instante, su auténtica manifestación; todos los realizadores tuvieron siempre sumiso, y les fué fácil aprovechar ese material dulcemente moldeable que es el arte ductil de Greta, desde Maurice Stiller y Jacques Feyder a George Fitzmaurice.

Y así, por la senda resbaladiza del *talkie*, llega suavemente la artista de las máximas capacidad expresiva y ductilidad psicológica, al magno escollo de sus posibilidades interpretativas. Este obstáculo es la «Condesa María Varelli», personaje recogido por Luigi Pirandello de ese oscuro conglomerado de vicios, de horrores y de fenómenos absurdos que dejó la gran guerra como triste sedimento de sucia escoria.

Y escollos son tanto Luigi Pirandello como su «Condesa Varelli».

El famoso autor de «La razón de los demás» es el literato incisivo, el dramaturgo que hace una decena de años vino a inquietar a los productores dramáticos, tratando de torcer el cauce de la corriente teatral e incluso de los hábitos escenográficos. Aquellos escenarios sintéticos, con expresiones, en cierto modo, simbólicas del lugar, y aquellos temas de un fondo de estados y problemas psicológicos, produjeron una rara impresión en todo el mundillo de la dramaturgia, habituado a viejos procedimientos y a problemas generalmente burgueses. Y aquel humorismo pirandelliano, sutil y amargo, se filtraba por los pasillos de los teatros y se colaba de rondón por los escenarios hasta las tertulias de autores y artistas, levantando un bullicioso revuelo de juicios y comentarios.

El literato que lanzó «Seis personajes en busca de autor», ha introducido ahora todas las complicaciones psíquicas de su literatura dramática en el vasto escenario del *cinema*.

Para Greta Garbo fué ya una complicación — bien que pasajera —, el acoplamiento del sonido a todo lo largo de la cinta impresionable. Fueron instantes de impaciente expectación. La voz de Greta era una incógnita. Y el nuevo descubrimiento, humanizador de los *films*, fué como una gigantesca esponja que borrara del firmamento azul de Hollywood el brillo titilante de muchas *estrellas*. La voz de Greta desde la pantalla — sonora ya —, calmó todas las impaciencias; pero dejó una sensación ambigua. No era otra cosa que la consecuencia lógica de haber sido imaginada su voz por todos aquellos públicos que antes la *veían* hablar sin oír, desde el lienzo silencioso. «Ana Christie» fué su primera encarnación sonora. «Romance» luego. Y sucedió entonces que aquella voz parecía de distintos acentos. Se repitió el fenómeno con «Inspiración». Y con «Mata-Hari», y con «Grand Hotel». Y el triunfo de la voz de Greta — de esa voz ronca y desagradable — fué, una vez más, el triunfo de la ductilidad de su arte espléndido. La artista asceta, que en toda la concentración de su espíritu ha encontrado siempre la capacidad interpretativa de todos los sentimientos, tan sólo con el gesto, adquirió, con la colaboración de su propia palabra, un elemento poderoso de expresión que ha hecho más humanamente reales todas sus encarnaciones sonoras anteriores a la obra del italiano Pirandello.

Y la animación de ese personaje, que ha sido real, aunque con trazas de absurdo, reconstruido por el dramaturgo de Girgenti, no hubiese sido posible sin ese consorcio de luces y voces que son los *talkies*, y sin ese raro poder de la artista sueca para remover, quizá durante su aislamiento impenetrable, todos los posos quietos de su sentir recóndito, extrayendo de ellos esa esencia prodigiosa que es la ponderada expresión de los estados del alma.

La «Condesa Varelli», que origina toda la novela pirandelliana, a consecuencia de un fenómeno amnésico, es un personaje

doble, de estados anímicos diversos y que experimenta reacciones psicológicas muy complejas. La «Condesa Varelli» normal, es la dama de la nobleza italiana, seductora y sensible, de un perfecto equilibrio espiritual, totalmente distinta de la mujer rufianesca, depravada aventurera, en que se transforma, mientras dura el período de amnesia, durante el cual obra de modo inconsciente, mecanizados sus actos por la ausencia de la voluntad y del raciocinio. Son dos seres en absoluto diversos, el que actúa en estado de inconsciencia y el que surge de la reacción. Son distintos hasta el punto de hacer posible la duda acerca de la personalidad de la «Condesa María Varelli», estableciendo la incertidumbre de si se trata realmente de un fenómeno amnésico o de una suplantación, cuando reaparece, después de un largo intervalo de más de diez años, desde que se perdió su pista, a raíz de ese tenebroso ejército de dolores que fué la gran guerra.

Para la expresión perfecta de todos los estados que constituyen en este extraño proceso psicológico, reflejándolos por medio de la palabra hablada, bastó sencillamente con que Greta Garbo comunicase el aliento vivificador a la «Condesa Varelli». Solamente la artista reconcentrada dentro de su propio ser, en un aleja-

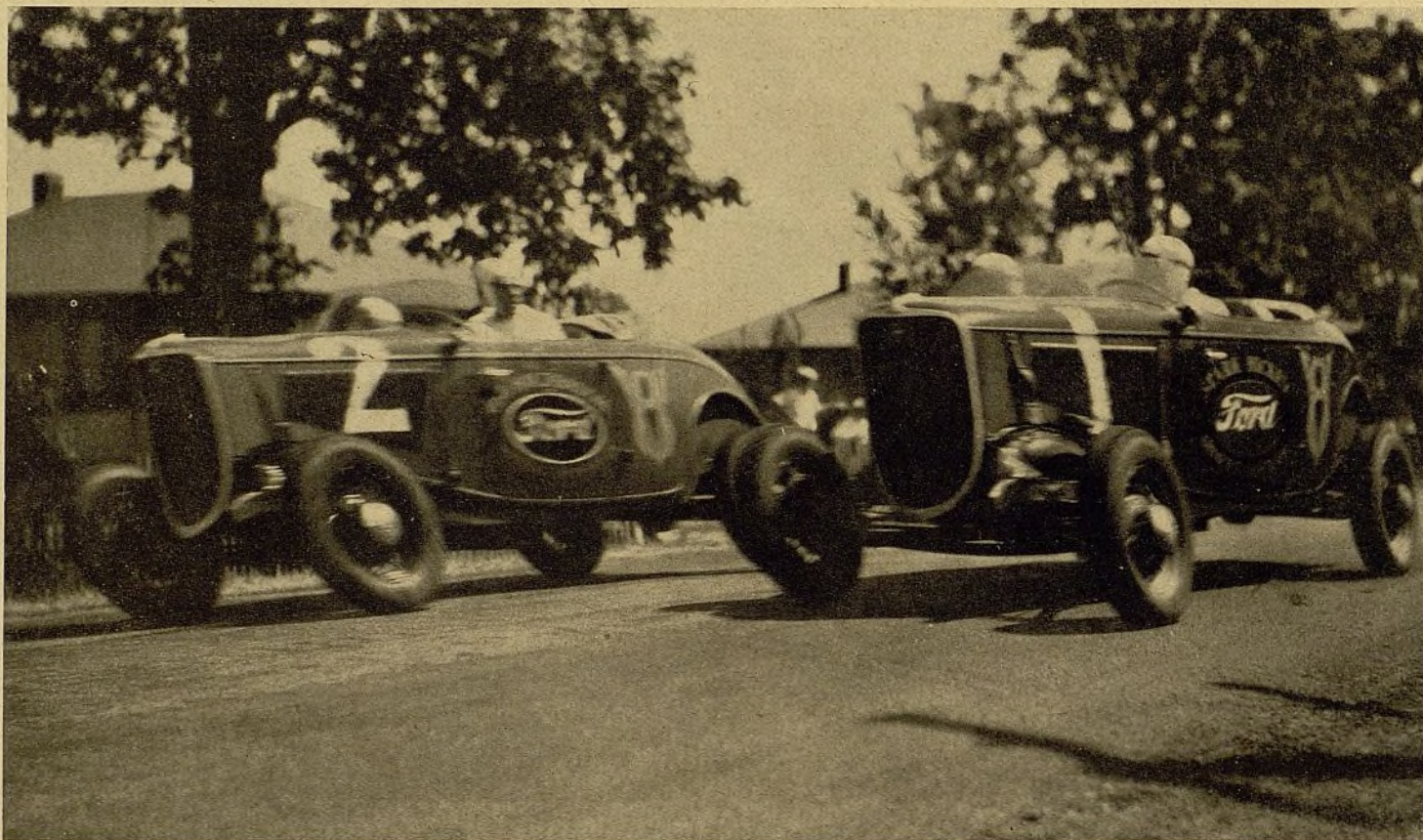


Kay Francis, de la Warner

miento misántropo, podía lograr la encarnación de ese personaje real, con trazas de absurdo, recogido por el ingenio agudo y el humorismo pesimista de Luigi Pirandello.

Los estados del alma de los personajes de una literatura psicológica, se asimilan y se manifiestan con toda su sobria justeza después de las grandes reconcentraciones del espíritu.

Quizá por eso es sublime, en la exposición de esos problemas de generación interna, esa mujer, helada y ardiente, que, en su deambular ascético, vive a solas con su sentir sereno, las horas grises y lentas de sus grandes calmas sentimentales; aquella muchachita escuálida del pelo lacio y la boca larga, que en Estocolmo empezó a coleccionar nombres famosos para su historia peregrina; la que con un cuerpo enjuto animado por un alma excéntrica, pudo llegar, resbalando, por la senda angosta y escurridiza del *talkie*, a vivir las excentricidades de una literatura de agudezas y de humorismos amargos; esa mujer rubia, estilizada y hermética que a mi fantasía se le antoja como la cinta plateada, rutilante, húmeda y fría que es el sol de medianoche cuando se baña en los mares escandinavos.



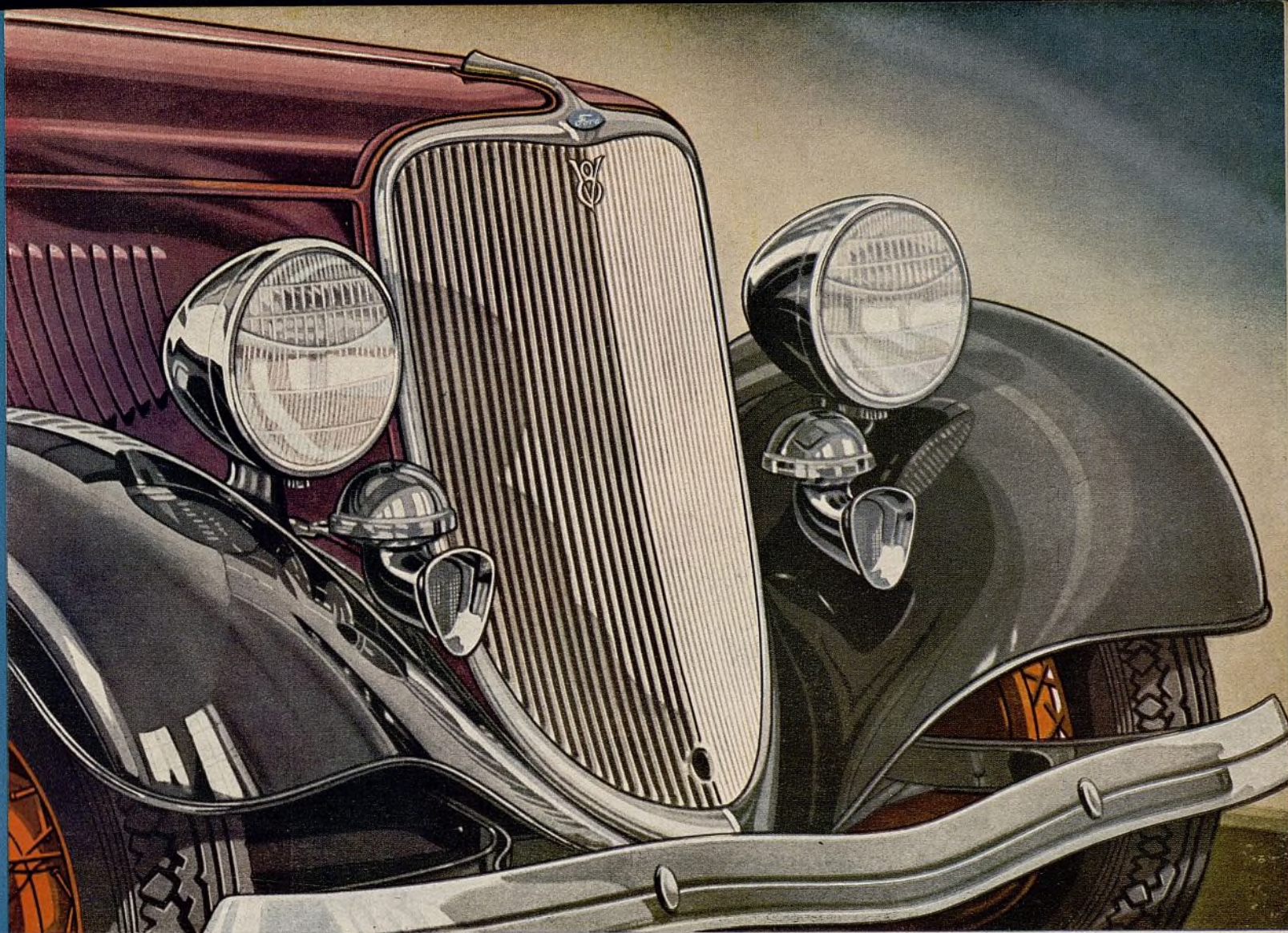
LA FAMOSA PRUEBA "LAREDO-MONTERREY"

... **Y**, como quien dice, siguen las firmas en el pliego de triunfos Ford del año. Acaba de sernos notificado que dos unidades Ford del modelo ocho cilindros y una del cuatro de 1931, han ganado los tres primeros premios en la célebre prueba mejicana por carretera «Laredo-Monterrey», que se lleva a cabo en la antigua Nueva España bajo los auspicios del Automóvil Club de México, filial de la American Automobile Association.

Los dos V-8 «batieron el record» de tiempo establecido para la prueba. El tercer Ford — un Modelo «A», como hemos dicho — hizo lo propio en la categoría «B», creada para conmemorar la carrera con que se inauguró oficialmente, en 1930, la nueva carretera Pan-Americana entre la ciudad de Laredo y la de Monterrey.

El vencedor fué Eddy Byers, un veterano de las pruebas de carretera de Texas y Oklahoma, al volante de un Ford V-8 que cubrió los 225 kilómetros de la carrera a un promedio de velocidad de 127 kilómetros por hora. Byers hizo un recorrido magnífico, logrando adelantar a Jimmie Davis — conductor de otro V-8 —, que se colocó en segundo lugar, figurando en la llegada a 1 minuto 14 segundos después del primero. El tercer lugar (Ford Mod. A) lo ocupó Jim Hall, de Houston (Texas), con una media de 120,50 por hora. La velocidad media de Davis fué de 126,10, a pesar de haber sufrido un reventón que le obligó a un retraso de 4 minutos.

Además de Byers, Davis y Hall, otro corredor acabó la carrera: Speed Wagner, muy conocido por sus hazañas en pista de «dirt track» y piloto profesional, que entró con un roadster Rockne, clasificándose en cuarto lugar. Los demás participantes (tres Chevrolet, un Essex, un Ford Mod. A y un Chrysler) tuvieron que retirarse, por «panne» unos y por descalificación los otros.



Características del NUEVO FORD V-8

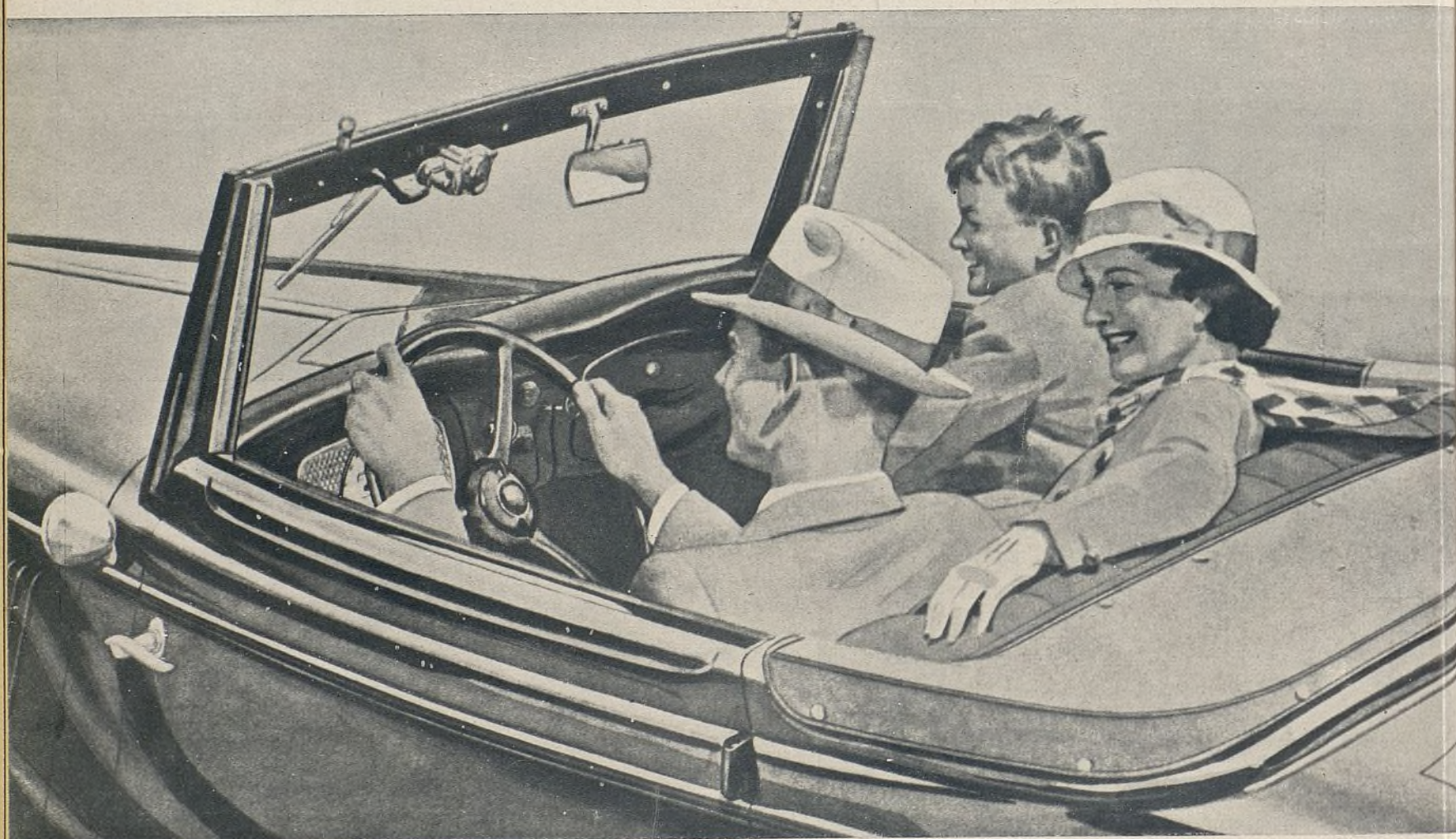
Modelo 40

Carrocerías mayores y espaciosas. Longitud entre ejes: 2,85 metros. Líneas y colores nuevos. Guardabarros de diseño especial. Motor de 8 cilindros en V, de funcionamiento excepcionalmente suave; 75 HP. de potencia al freno. Culata enteramente de aluminio. Motor montado sobre amortiguadores de caucho. 25 cojinetes. Extraordinaria aceleración. Más de 130 kilómetros por hora. Consumo de gasolina y aceite excepcionalmente bajo. Avance automático de la ignición. Segunda silenciosa. Cambio de marchas sincronizado. Cigüeñal equilibrado estática y dinámicamente. Pistones de aluminio. Carburador de tiro hacia abajo con silenciador. Tubo de reacción para la marcha. Eje trasero tipo $\frac{3}{4}$ flotante. Chasis doble en X. Carrocerías de acero, completamente aisladas. 5 ruedas de radios soldados eléctricamente. Dirección muy suave. Frenos mecánicos a las 4 ruedas, completamente encerrados. Parabrisas con 20° de inclinación, de cristal inastillable, en todos los modelos. Ballestas Ford, sistema cantilever, de diseño especial. 4 amortiguadores de doble acción, de ajuste automático. Bajo coste inicial y de mantenimiento. Diámetro y recorrido de los cilindros: 77.78 x 95.24 m/m. Capacidad del sistema de refrigeración, 22 litros. Tanque de gasolina de 53 litros. Neumáticos de 5.50 x 17. Acero inoxidable en las piezas exteriores. Las piezas esmaltadas han sido previamente bonderizadas.

FORD MOTOR IBÉRICA
BARCELONA

CORTESIA Y AUTOMOVILISMO

Por el Dr. SARDONICUS

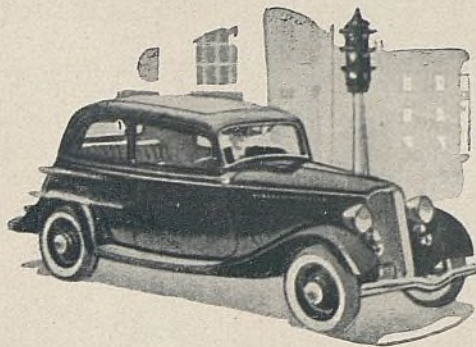


ANTAÑO, cuando un jinete quería adelantar a otro, disminuía el paso de su cabalgadura para no inspirar al caballo del desconocido el brusco deseo de seguirle en su galope... Luego, acompañando con una sonrisa su majestuoso sombrero, solicitaba permiso para adelantarse.

Eran, aquéllas, costumbres corteses, que los caballeros no han creído útil conservar al cambiar sus «pura sangre» por el automóvil; el «gentleman» que, destocado, conduce un bólide, exige paso libre con un rugido imperativo de klaxón, y no se preocupa del peligro que, por su falta, puede sorprender al pequeño 5 HP. que conduce una dama con las manos crispadas sobre el volante; las más de las veces, le lanzará, a su paso, una mirada llena de rencor y desprecio.

Esta prioridad del más fuerte, del más brutal y del más escandaloso, son signo de nuestra época, sin que podamos argumentar en contra, porque, sobradamente aprobado por un código que no es en suma más que una legalización de las costumbres imperantes, se ha convertido en un «derecho». Y dar posesión al hombre de un «derecho» es crearle el deseo irresistible de utilizarlo, cueste lo que cueste.

Objetaréis, sin duda, que si todas las pequeñas incorrecciones se salvaran con una sonrisa amable o con un gesto de excusa, la circulación por ciudades y carreteras no se vería perjudicada por ello. Esto es cierto, pero para que llegara a convertirse en realidad, antes tendríamos que cambiar la mentalidad del «chauffeur», mentalidad tan peculiar que resultaría empeño vano tratar de comprender, basándose en las reglas ordinarias de la lógica. El caballero más cumplido que, antes de tomar el volante de su coche, cumple con todas las exigencias de una correcta educación, al convertirse en «chauffeur» se transforma en personaje áspero, dominante y hasta a veces grosero.



Los automovilistas tienen mal genio; este es un hecho admitido, cuyo fundamento hay que buscar en la hipertrofia de su amor propio; en ningún otro caso se produce en forma tan violenta el espíritu de casta como en esta especie de aristocracia de la carretera que crea la potencia y la marca del coche; como si estos dos factores fueran únicos para demostrar la cuantía de la fortuna y el rango social. Vergüenza para quien, bajo el pretexto de una prisa inadmisiblemente, no respetando un cruce peligroso, atenta al honor del blasón. Animados de un justo deseo de venganza, será necesario, cueste lo que cueste, alcanzar al audaz y obligarlo, como justo merecimiento a sus culpas, a circular con las ruedas pegadas a la cuneta, rozando los árboles; y hasta, según en qué casos, se deberá cerrarle el paso por medio de largos y prolongados zigzags...

Y el automovilista justiciero, orgulloso de haber dado una lección a este desconocido maleducado, relatará la historia de sus meritorios hechos, por la tarde, en su tertulia de amigos, como si se tratara de una aventura de caza.

Y así, de día en día, va afianzándose esta costumbre de «egoísmo automovilístico» que, sin razones aparentes, ha encontrado en la carretera una zona de desarrollo más favorable que en parte alguna.

«Cada cual para sí», tal es la divisa adoptada por la mayoría de los conductores; y si la silueta aborrecida de un vigilante de Obras Públicas no se deja entrever en el horizonte, ¿por qué no abandonarse a este instinto de dominación que es la base de toda victoria humana? Y a más, ¿para qué preocuparse tanto de gentes que no conocemos y que seguramente no volveremos a ver? Tales escrúpulos no producen otro resultado que disminuir nuestra velocidad media. Un paso a nivel está cerrado, detrás del cual se han alineado por orden de llegada, y a su derecha respectiva, una treintena de coches; esperad y veréis cómo siempre hay un energúmeno bien convencido de su principio de «egoísmo», que adelantará con desenvoltura sin igual a todos esos automovilistas pacientes y disciplinados, colocándose en el primer puesto tras de la barrera...

Circuláis con precaución por una carretera recién asfaltada... y será bien raro, o mejor dicho feliz casualidad, que no seáis adelantado por algún automovilista que, sin cuidarse de pasar lejos de vuestro coche, salpicara vuestra carrocería con mil manchas indelebles...

Cuando se trata de ayuda mutua o de una avería, ¿cómo asombrarse de la indiferencia general?

Hay que tener en cuenta que, entre las «aventuras de carretera», las hay que contribuyen a la formación de este temible «egoísmo automovilístico»: son los casos, desgraciadamente ciertos, de turistas asaltados por malhechores en el momento en que se detenían para auxiliar a los simuladores de un accidente; son los relatos de gentes honradas que, habiendo ofrecido un asiento en su coche a una dama fatigada, se han encontrado con una amenaza de escándalo, a menos de aligerar su cartera.

Ceder una bujía, ayudar a cambiar una rueda o recoger un herido, constituyen, en nuestra época, formas superiores de la cortesía que no están al alcance de todo el mundo. El ideal consistiría simplemente en crear en la carretera un ambiente agradable. ¿Es una gran ambición esperar que, algún día, podrá producirse una colisión entre dos vehículos, y sus conductores, en lugar de obsequiarse con denuedos y palabrotas vulgares, se pedirán perdón mutuamente, como si se tratara de simples peatones?





EL ARTE DE BIEN COMER EN ALSACIA

por CURNONSKY

PARA los turistas del mundo entero, el clásico viaje a Francia no sólo ofrece un incomparable aliciente estético y pintoresco, sino que brinda también la agradable certeza de encontrar en todas partes excelentes comidas y vinos exquisitos, pues nuestra cocina regional reproduce y refleja la diversidad, siempre renovada, de los parajes y de los paisajes. Si Francia, por reconocimiento unánime de los pueblos, es el país del mundo en donde mejor se come y ... se bebe, Alsacia ha sabido, como Bretaña, el Bearn y Auvernia, por ejemplo, conservar su fisonomía original y sus tradiciones locales, y ha sido en todo tiempo y continuará siendo siempre una gran Región gastronómica.

Si bien ella ofrece a la admiración de los viajeros el encanto intenso y profundo de sus antiguas ciudades, la majestad de su río, la gracia de sus lagos y de sus riachuelos, la belleza de sus selvas, el deleite apacible de sus valles dominados por «la línea azul de los Vosgos», hace más todavía y se enlaza con el resto de Francia por la excelencia, la variedad y la originalidad de sus guisos locales y de sus vinos. En todas partes se encuentra lo que el buen maestro Francisco Rabelais llamaba alegremente «preciosos paradores para el paladar».

¿Quién no conoce *El Amigo Fritz*, la admirable comedia sacada de la obra de los dos grandes novelistas alsacianos Erckmann y Chatrian? En esta notable pieza, todo un acto se desarrolla en la mesa, en un comedor acogedor que, por así decirlo, despide un perfu-



me único de cordialidad, de agradable compañía y de buena comida. Parece que se husmea el perfume de la *choucroutte*, del venado y de los *pâtés de foie gras*. Tened la seguridad de que este buen olor apetitoso y sano lo encontraréis en Alsacia en todos los recodos de los caminos; emana de la tierra alsaciana como un aroma potente de riqueza y de vida.

Los productos regionales

La Naturaleza ha prodigado a la Tierra de Alsacia sus más preciados dones. «En todo tiempo, dijo Doppelmeier, se ha llamado a Alsacia la bodega, el granero, la granja, el verjel, la huerta y la despensa de los países que la rodean». Es un Edén de la buena comida, un país de gente campechana y de alegres compañeros que siempre supieron comer y beber, sin exceso, pero con alegría y dilección.

Bajo el clima templado de Alsacia, su suelo proporciona a profusión el trigo, las legumbres, frutos exquisitos, los vinos de colinas y del llano, el lúpulo y el tabaco.

En los doscientos kilómetros de su curso, al borde de ricos prados, el Rin y sus afluentes dan toda clase de peces de agua dulce: la carpa, el lucio, la perca, la brema, el barbo, el gardón, la anguila y, por fin, el rey del Rin: el salmón.

En los ríos y en los torrentes abundan los gobios, los albures, y en ellos se pescan también las truchas y los cangrejos, regocijo de los gastrónomos locales.

También se encuentra en los torrentes del Ban-du-Roche, ese pescado tan raro, delicia de los finos conocedores: la umbra.

La caza es tan numerosa y tan variada como el pescado: jabalíes, ciervos, gamos y corzos pueblan el



«fondo de los bosques y su vasto silencio», y el cazador diligente no tiene más que elegir entre las liebres, los conejos, las perdices, las codornices, los faisanes, las gallinas de agua, las cercetas, los patos salvajes, las gangas, las becasas...

Un gastrónomo humorista — la modestia nos impide nombrarlo — escribió en alguna parte: «Entre los animales domésticos, los que yo prefiero son los comestibles». Ahora bien, Alsacia nutre (y engordal) dos de los más deleitables entre todos, «verdaderas minas y reserva de golosinas»: el ganso, admirable máquina para elaborar el *foie gras*, y el cerdo, animal rey, querido de Monselet, que proporciona todas las variedades de la rica y suntuosa tocinería local.

Y el verjel alsaciano es innumerable...

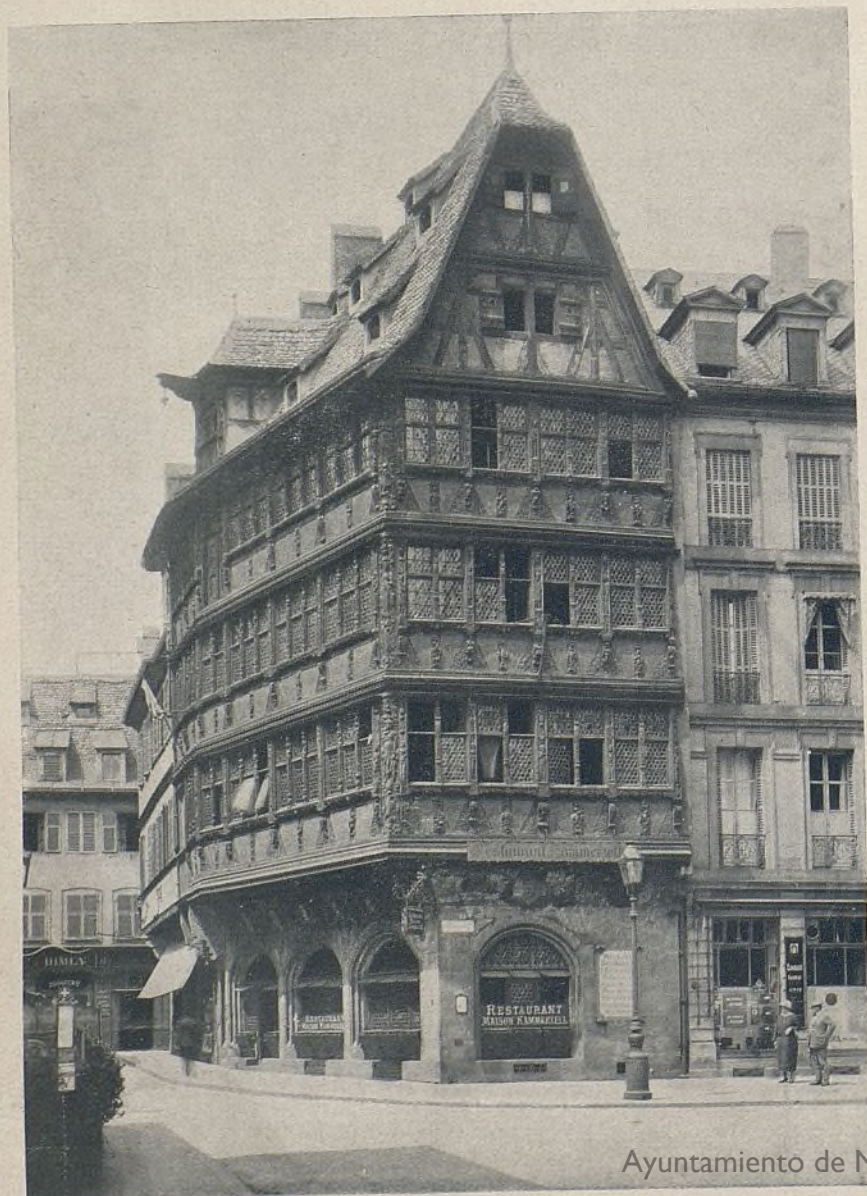
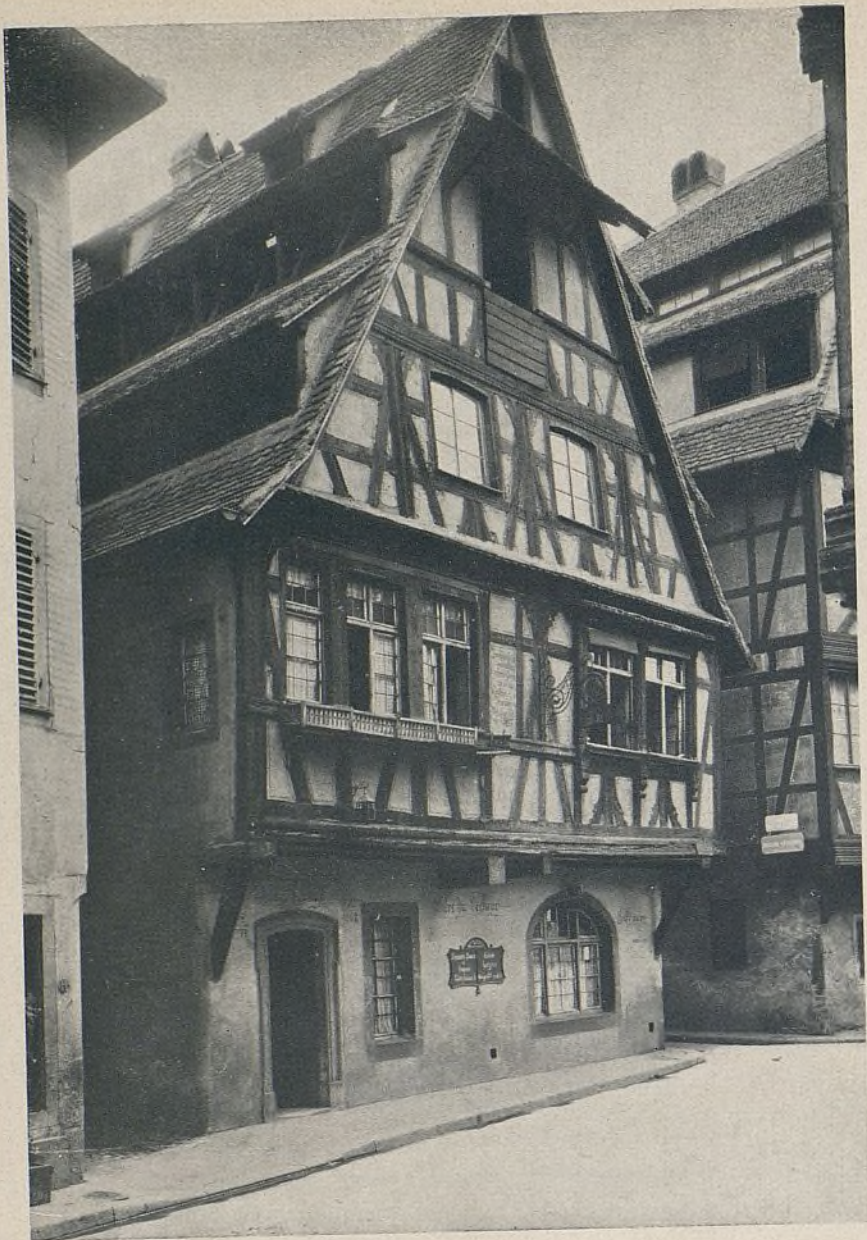
Para evitar su enumeración que correría el riesgo de parecer fastidiosa, recordemos únicamente que el erudito Charles Gérard pudo designar en Alsacia: treinta y tres especies de manzanas, doce de cerezas, veintinueve de ciruelas, treinta y seis de melocotones... y ochenta de peras!

Inútil decir que un verjel tan rico y tan variado ha favorecido el progreso de la pastelería y también el de la destilería.

Los platos dulces y los pasteles son, por decirlo



C. Sp.



Ayuntamiento de Madrid

así, la coquetería y el adorno de la cocina alsaciana. La mayor parte de los nombres locales:

Los Jungferekuechle (buñuelos especiales de media cuaresma),

Los Wasserstriwele (tallarines),

Los Freschekuechle (flan de ranas),

Los Aenesbredle (pastel de anís),

Los Schwowebredle (galleta salada),

desconciertan algo al gastrónomo novicio, pero pronto se acostumbra y saborea el nacional y deleitable Kugelhopf y la Bretzel, así como también las tortas... todas las tortas, con manzanas, con cerezas, con ciruelas, con endrinas y hasta con queso. Entre ellas, indiscutiblemente, la torta con quetsches es la reina.

Para los postres, la destilación de los frutos del verjel alsaciano proporciona las seis famosas especies de aguardiente blanco: el kirsch, el quetsch, la mirabela y los aguardientes de fram-buesas, de arándano y de saúco.

Dos maravillas gastronómicas

En Francia, tierra clásica de la gastronomía, el genio culinario de una provincia se resume casi siempre en un plato regional que es el resultado de numerosas experiencias perseguidas durante largos años y a veces durante siglos: la Provenza tiene su *bouillabaisse*, el Languedoc su *cassoulet*, el Delfinado su *gratin*, la Bretaña su *cotriade*, el Bearn su *garbure*, el Anjou su *mantequilla blanca*, Lyon sus *quenelles*, Dijon su *jam-bon persillé*, pero Alsacia ha creado dos verdaderas maravillas culinarias: la *choucroutte* y el *pâté de foie gras*.

¡La *choucroutte*! El Universo entero la aprecia y se sirve en todas las *brasseries* del mundo... pero es evidente que no puede encontrarse tan perfecta en ninguna parte como en su país de origen, es decir, tan cuidadosamente preparada, amarillenta, untuosa y fina a la vez, sostenida por el robusto sabor del tocino ahumado y adornada con relucientes longanizas y con el rosado y delicado jamón. Se saborea sobre todo durante los meses de invierno, de fines de Septiembre a fines de Febrero... pues su rico perfume «calienta el corazón» y su delicado sabor se dilata al contraste de la cerveza fresca y espumosa.

El *pâté de foie gras* en empanada, gloria de Estrasburgo, se yergue soberbiamente en su sabrosa majestad por encima del imponente montón que forman los variados pâtés alsacianos. Charles Gérard cuenta *cuarenta y dos* variedades de los mismos, entre los cuales los pâtés de venado (ciervo, jabalí, cochinillo de jabalí, corzo y liebre), los pâtés de caza (codornices, alondras, perdices, tordos), los pâtés de aves (pollo, pavo o pato) y, en fin, los pâtés de pescado, con sus tres deliciosas rarezas: el *pâté de salmón*, el *pâté de lota* y el *pâté de trucha*.

Y no es solamente bajo el decorado del pâté en empanada que los foies gras de Alsacia se ofrecen a la delectación de sus numerosos adictos; se saborean en todas sus formas: asados, salteados, en papillot o en cazuela.

Condimento

Al estilo de nuestros antepasados, la cocina alsaciana es *picante* en general. Emplea todas las especias: clavos, canela, jengibre, nuez moscada y el comino que tan apreciado era antaño.

Se aromatiza con todas las hierbas y con todas las plantas que perfuman los prados y los bosques: el tomillo, el laurel, el hisopo, la centáurea, el perifollo, el hinojo, la mejorana y la salvia purpurada.

Tres menús alsacianos

Para la edificación de los gastrónomos — he aquí al azar de mis recuerdos de *Gastronómado*, los menús de tres comidas alsacianas:

— En un bonito albergue del campo, agradable y limpio, a orillas del Ill, cerca de Estrasburgo, en la extremidad del tranvía de la Robertsau...

Como entremeses: la ensalada de cervelá y la ensalada de pepinos.

La marinesca al vino blanco, especialidad de la casa.

Las chuletas de cerdo fresco al rábano silvestre.

Una tajada de *pâté de foie gras* en empanada.

Los espárragos de Hoerdt.

Los buñuelos de almendras.

Todo ello rociado con un Gentil de Ribeauvillé y con un Traminer exquisito, y mirando con compasión... el agua del río brillar a través de las ramas bajo un claro sol de primavera.

— Ahora, en Colmar, en un célebre restaurant, entre el ruido de jarros de cerveza y el alegre murmullo de conversaciones con los antiguos y queridos amigos de Alsacia...

El flan con cangrejos.

El lomo de liebre con tallarines.

El ganso relleno con cebollas.

El jamón en empanada.

La ensalada fresca de la temporada, y un pedazo de este sabroso queso de Munster, perfumado con comino, rivalizando con los más famosos quesos del mundo.

¡Un *kugelhopf* incomparable!

Dos vinos admirables: el Traminer y el Clevner de Colmar.

¡Y aquel aguardiente de frambuesas, digno del Olimpo y del Walhalla!

— En Estrasburgo, en fin, en una curiosa y simpática taberna alsaciana...

Los bocadillos de queso blanco.



Colmar: Maison Pfister
Strasbourg (Bas-Rhin): Vieille Maison

El pâté de salmón (una delicia).
 La *Choucroutte* (con todos los adjetivos que quieran).
 Los menudos de ganso con nabos.
 Los vástagos de lúpulo (retoños tiernos de lúpulo cocidos con jugo de limón).
 El inevitable y delicioso Munster.
 Admirables tortas de cerezas y de *questches*.
 ¿Vinos?... ¡Ninguno! Quisimos, aquella noche, honrar a la cerveza alsaciana y fué una famosa noche!

Los restaurants de Alsacia

No nos es posible indicar aquí la lista de los restaurants y de los buenos albergues de Alsacia. Se necesitaría todo un volumen, pues abundan y la mayoría de ellos son excelentes. Por lo demás, es harto conocido de los gastrónomos que siempre se hallan buenos restaurants en las regiones en que los habitantes comen y cenan a veces fuera de sus casas y desean encontrar, en los hoteles o en los albergues, una cocina tan esmerada como la suya propia.

Ahora bien, en Alsacia, en donde se come muy bien en casa de los habitantes, la tradición se ha mantenido de ir una o dos veces al mes a cenar en familia en algún restaurant local. Los fondistas y los dueños de los restaurants están así sometidos a una especie de control conocedor y permanente, costumbre que constituye una garantía para el turista.

Además, la excelencia y la *personalidad* de la cocina alsaciana provienen, como es muy lógico, del buen natural y de la cordialidad que son propios al carácter local.

El alsaciano tiene el sentido profundo de la intimidad y del amor al hogar, nacido del «fuego» que agrupa a su alrededor a los miembros de la familia y a los amigos de la casa.

Pues bien, hasta la fecha ¿no es acaso la cocina la primera de las Artes del Fuego? Pero para que tenga esta dignidad, se necesita por lo menos el esfuerzo paciente de una raza, fundado en la finura del gusto, en la probidad y en la sencillez.

Con todos estos títulos es natural que la cocina haya encontrado en el noble país alsaciano una de sus tierras de elección.



ACUARELAS DE
CARLOS SPINDLER



CUANDO UN MAYOR PIENSA EN JUGUETES

Por J. D. ROSSELLÓ



A la intromisión de la ciencia en los juegos infantiles, habría que oponer los derechos de la imaginación, defendidos por George Sand; «Para los niños, los juegos son todo un drama, una ficción escénica. Son, a veces, toda una novela, todo un poema. Un viaje a las regiones de lo desconocido, que ellos miman, con el que sueñan durante horas enteras, y cuya ilusión les cautiva de una manera exclusiva.» La forma como se comportan con sus juguetes, denota, además de una imaginación poderosa, una curiosidad siempre atenta; experimentan el atractivo de la novedad, y todo les parece nuevo. Buscan en todo el porqué y el para qué; por eso, cuando juegan con un caballo de cartón, su primer deseo es averiguar lo que tiene dentro. «No es por capricho — dice Champfleury — que el niño tiende sus manos hacia los objetos que están fuera de su alcance, y llora cuando se le niega la satisfacción de sus deseos.» En la edad en que tiene necesidad de acumular un fondo de conocimientos, los ojos no bastan para darse cuenta de los ángulos y del contorno de los objetos; el niño quiere tocarlos. La rotura de los juguetes es debida al mismo instinto de observación. El niño tiene sed de saber. Es en el hombre el más bello período de análisis, investigaciones y experiencias. «El niño — dice M. Greard — nace con el instinto de observar y conocer.» No estando aún despierta en él la vida interior, pertenece por completo a los fenómenos del mundo exterior que le rodea; todos sus sentidos están en tensión continua; todos los objetos con los que tropiezan su mirada y sus manos, le atraen, le cautivan, le producen admiración. Su facultad de atención se fatiga pronto, pero es renovada sin cesar. «¡Otra más! ¡Otra más!» son las palabras expresivas que repite a los que le cuentan historias y cuentos. Tiene tesoros de ciega confianza, así como también sus momentos de desconfianza inocente.»

Aun sin gran habilidad — la bondad hace las veces —, se puede hacer seguir a los delicados resortes de su inteligencia, el hilo de una demostración, de un razonamiento, de una idea. Pregunta sin cesar y de pregunta en pregunta llega a penetrar, en la medida de sus fuerzas, al fondo de las

JUGUETES
MARKLIN



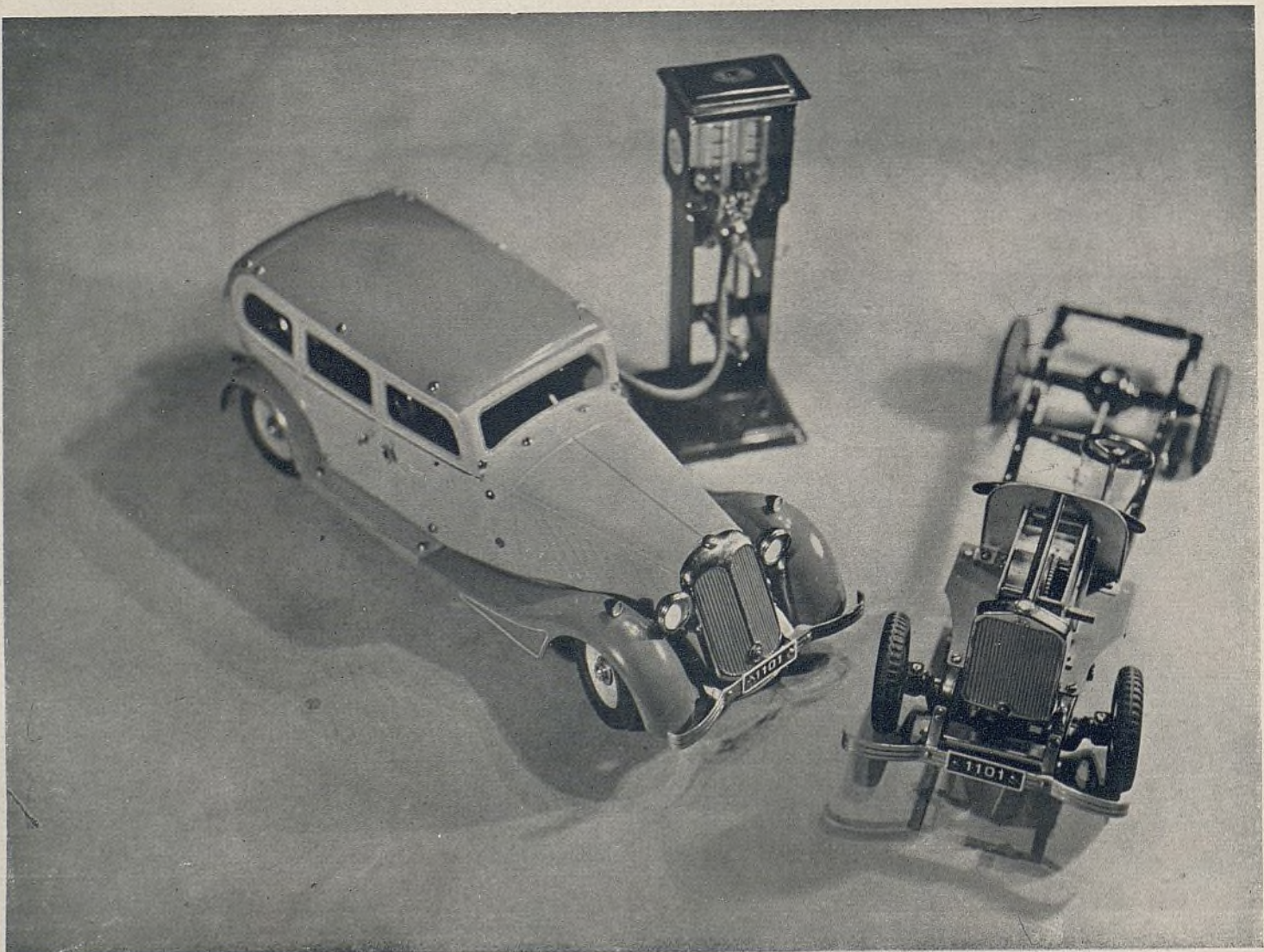
cosas. Al instinto de observación, el niño une la necesidad innata de la actividad. No hay bastante con mostrarle los objetos, es preciso que los toque, que los maneje, que se los apropie. Vedle en sus juegos. «Los juegos de los niños—decía Montaigne—no son juegos, y hay que juzgarlos, por lo que a los niños se refiere, como acciones serias.» Así, cuando lo creen conveniente, rompen el objeto que les encanta, para penetrar en su secreto. El niño no destruye, a veces, más que por el placer de volver a construir. Encuentra placer en construir, y sus obras son a veces notables por su acierto; es naturalmente geómetra y artista. Tiene, por encima de todo, fecundidad inventiva; hace, deshace, rehace... es un creador.

Es natural que la pedagogía haya querido utilizar este instinto, creando el juguete instructivo. En la época en que nace y se ejercita su razón, el niño lo observa todo; quiere ver, conocer, aprender. Todo objeto es, para él, un enigma que hay que descifrar; le da vueltas, lo examina, lo mira por todas partes, se ingenia para encontrarle un empleo, lo hace servir para múltiples cosas, y acaba por hacerlo pedazos impelido por su curiosidad insaciable. Todo lo que cae en sus manos es objeto de estudios y de experiencias, inocentes, pero siempre eficaces.

El nuevo sistema de aprender jugando, hace surgir numerosas observaciones. El abate Blanchard dice a este propósito: «Cuando hay que hacer una larga excursión, ¿esperaremos a que se ponga el Sol bajo el horizonte, o nos aprovecharemos de los primeros rayos de luz que escapen de su seno?» Y los que creen como Egger, quizá estén más en lo cierto: «La edad en que el niño no tiene todavía maestros, es aquella en que aprender más y mejor. Compárense el número de ideas adquiridas entre el nacimiento y los cinco o seis años, con las que se adquieren durante los años siguientes, y bien seguro que os asombraréis de esta precocidad profunda.»

No hay que hablar aquí de la educación por los juegos, ejercicios físicos o gimnasia; no debemos hacer referencia más que a los juguetes, aquellos objetos que se dan a los niños para que sean sus dueños, los pequeños déspotas, los tiranos, los destructores curiosos. Tienen su importancia y su papel a desempeñar en los problemas de la pedagogía moderna. Son los primeros educadores de los sentidos del tacto y, sobre todo, de la vista, cuya preponderancia sobre los otros sentidos ha sido notablemente indicada por el pedagogo Horace Mann: «La superioridad de la vista sobre los demás sentidos en prontitud, precisión y extensión, es casi infinita, como lo es su poder de penetrar en todo lugar donde haya luz. El gusto, el olfato, el tacto, no son más que servidores del cuerpo y de la infinita variedad del mundo exterior; el oído no nos revela más que los sonidos; la vista, por el contrario, es la gran vía de comunicación entre el infinito exterior y material y lo infinito interior y espiritual.»

JUGUETES MARKLIN



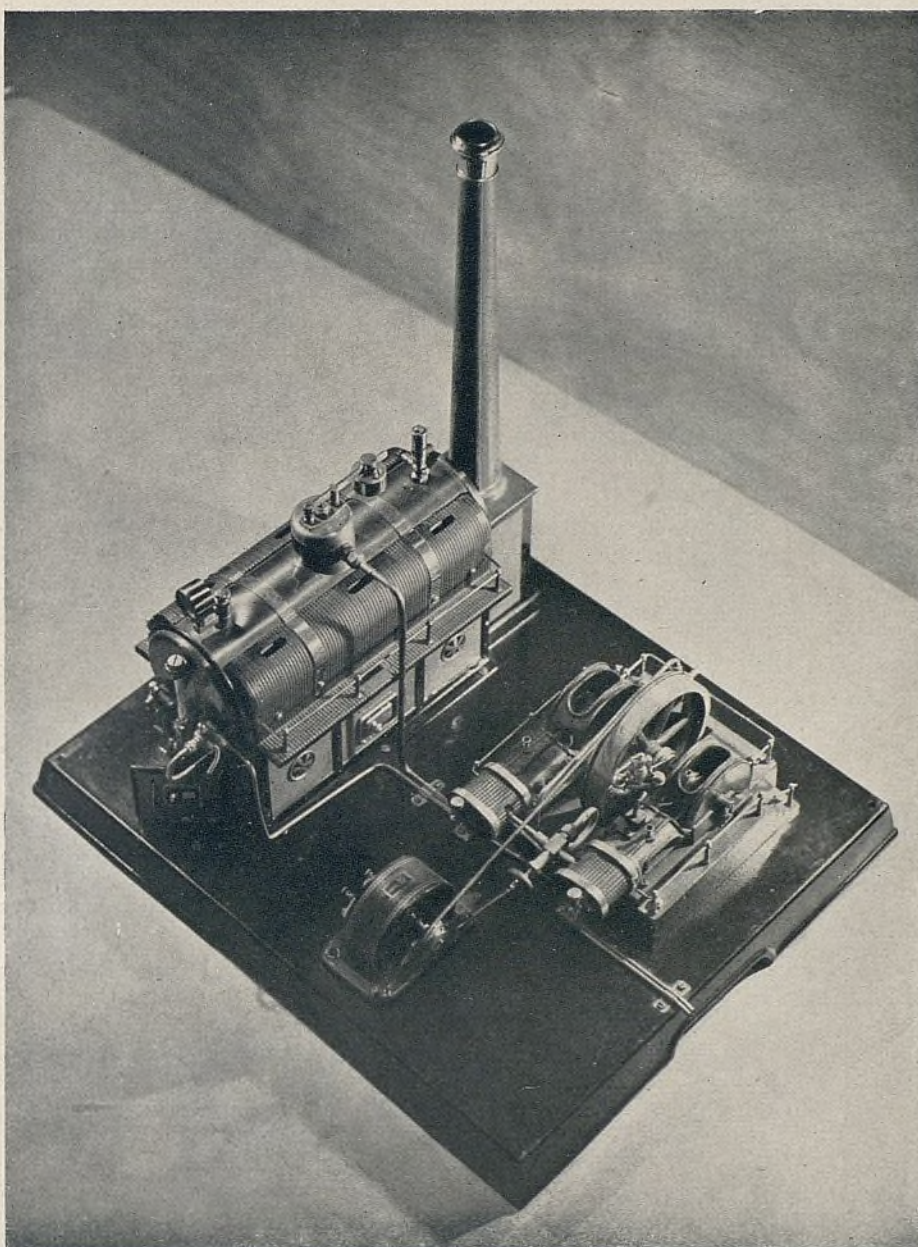
Ayuntamiento de Madrid

REVISTA FORD

Fué en especial J. J. Rousseau quien preconizó las ventajas de una educación sin esfuerzo sensible por parte del educando y de la eficacia de las lecciones de cosas. Todo, los fenómenos naturales, los juguetes, los incidentes durante los paseos, es aprovechado para la instrucción de Emilio.

El método educador de Rousseau se ha propagado. Después de Pestalozzi, es, sobre todo, Froebel, en Alemania, quien ha extendido la educación con sus «Jardines de niños» y sus ejercicios recreativos. Bélgica ha adoptado su sistema. En Francia penetró gracias a los cuidados de Mme. de Marenholtz-Bülow, amiga de Froebel, y por las publicaciones del abate Lenoir, de madame de Combrugne, etc.

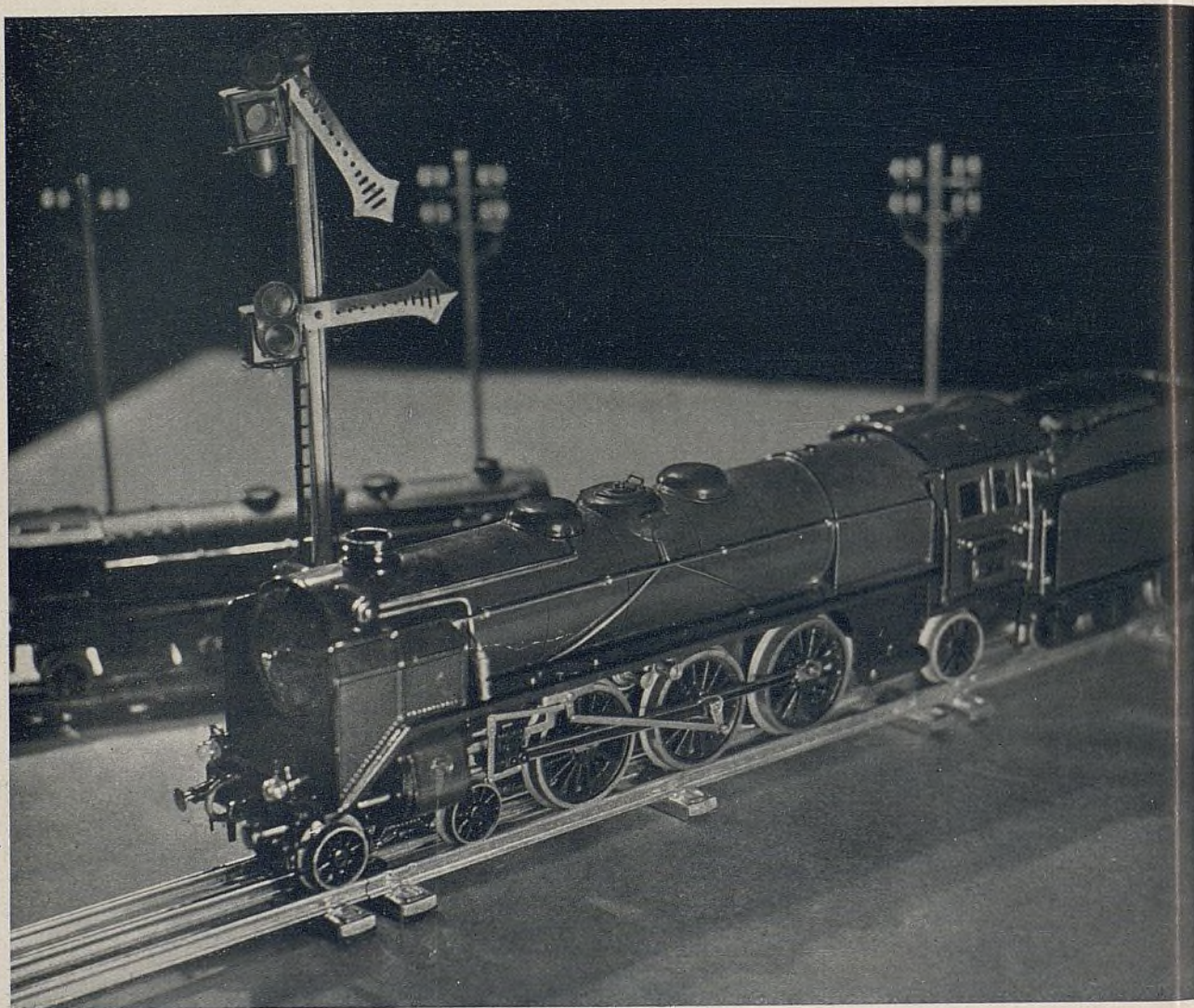
Hay más gracia y agilidad en los trabajos que hacen los niños en la escuela, con banderolas o con hojas de papel de colores. Hay más libertad, más variedad y muchas sorpresas. Con elementos tan sencillos, producen cosas sorprendentes. Hay un libro de Mlle. Marie Koenig y M. Albert Durand, «Le Monde en papier», que revela las más curiosas diversiones infantiles, muy superiores en utilidad y dificultad a las construcciones de cartón que hicieron furor hace una veintena de años.



JUGUETES MARKLIN
Y TEO

cuando todos los niños hacían y deshacían castillos, cuarteles, cabañas y palacios. Armados de unas tijeras, los pequeños dedos hacen obras maravillosas, flores, hojas, animales, personajes... un mundo fantástico.

Todos estos métodos tienen su utilidad, si no se exageran. El peligro está aquí: a fuerza de querer facilitar la educación, se entristece el juego. Está bien que se procure que el trabajo sea agradable, pero a condición de no convertirlo en un recreo laborioso. A fuerza de sacar partido de todo, de explotar hasta la sonrisa del niño para el perfeccionamiento de su ser intelectual y moral, se corre el riesgo de estropear sus placeres por estas infiltraciones de utilitarismo, y se sueña en el castillo del barón d'Almune, que describe Mme. de Genlis: «Cuando queremos hacer estudiar historia a nuestros niños, siguiendo el orden cronológico, empezamos por mi dormitorio, en cuyos muros está representada la historia sagrada; de allí, pasamos a la galería, en la que encontramos la historia antigua; llegamos al salón, que contiene la historia romana, y terminamos en el hall, donde encontramos la historia de Francia.» El tal castillo es una feria pedagógica. Cada objeto tiene su papel, su finalidad, su utilidad educativa. Hay lecciones de geografía en un abanico. Las tapicerías representan hechos históricos. Toda la mitología está representada en el comedor. Triste palacio en el que no se pierde ninguna mirada, ni un solo minuto, donde la educación absorbe todos los instantes y todas las ocupaciones de sus moradores.



Esto es un exceso, como lo es la opinión contraria de Kant y de Mme. Staël, que condenan el trabajo atractivo. No es útil que la educación sea austera ni penosa, y no hay que pensar en cerrar a los pequeñuelos en una cárcel, aunque esté llena de ciencia. Si los juguetes y los juegos pueden no ser inútiles, es gran cosa, y es legítimo aprovecharlos. Deseamos, sin embargo, que no se destruya el carácter simpático y recreativo de los juegos; que el juguete no sea denominado pedagógico, y que el niño pueda manejarlo sin que le evoque la sombra del maestro de escuela.

Jugar es abandonarse, no pensar en nada, olvidar el resto del mundo; no reglamentéis, pues, el placer, no pongáis límites a la independencia, no sujetéis su libertad bajo un yugo. ¿Qué ocurrirá? ¿Será el trabajo que se hará atractivo, o la diversión que se hará fastidiosa?

JUGUETE
MARKLIN



Marruecos

NO existe quizá un país que supere a Marruecos en poder mágico para atraer y seducir a los turistas. A nuestras almas ávidas de diversidad, tan amantes del movimiento, que a la estabilidad preferimos, con frecuencia a nuestra costa, la flexibilidad atrayente de una vida que comienza, la tierra marroquí ofrece contrastes continuos, presentando el espectáculo emocionante de un país dormido en un sueño muchas veces secular, y que al despertar ha sido captado por la fiebre de Occidente, prodigando, un poco al azar, pero con una audacia prodigiosa—aun en sus tanteos y en sus errores—, todo un tesoro de energías acumuladas y de fe en el porvenir.

Contrastes, por todo y en todo momento. La tierra en sí misma, no es más que un contraste; desiertos, praderas, bosques, nieves eternas en el Atlas, el mar embravecido que cañonea con explosiones innumerables la muralla abrupta de su costa, ofreciendo un en-



La Ménara y el Gran Atlas



Marrakech

Ayuntamiento de Madrid

canto maravilloso. El contraste de sus playas cubiertas de espuma y sus radas tranquilas, el azul obscuro del mar y el blanco níveo de las villas de ensueño que coronan los acantilados. Con el lastre de sus tradiciones, pero ávida de novedades; nostálgica de sus grandezas pasadas, pero mirando hacia el progreso; serena en apariencia, pero desgarrada hasta lo más íntimo de su corazón oriental, presenta en sus ciudades —con más vigor aún que en el «bled» mismo— el contraste singular de la lucha de los dos mundos, de las dos civilizaciones que separan los cuatro siglos, durante los cuales el Islam permaneció dormido.

En Rabat, frente por frente, en una estrecha callejuela, se encuentran el Dispensario antituberculoso y el «marabout» de Sidi-Bou-Msimer, infalible en la curación de dolores reumáticos, siendo suficiente, para lograr la curación maravillosa, con clavar los dolores a los muros que abriga la tumba del «santo». Ni los médicos carecen de clientes, ni el «marabout» de peregrinos. Una política guiada por un acertado pensamiento artístico e inteligente ha cuidado de mantener intactos todos los vestigios de un pasado que, sin duda, ni una fe ardiente hubiera podido conservar. Se ha querido, al construir las ciudades nuevas apartadas de las viejas y fuera de los límites de sus murallas, al sujetar las construcciones europeas a determinadas costumbres del país, en la preferencia por los muros encalados y las terrazas espaciosas, conservar en toda

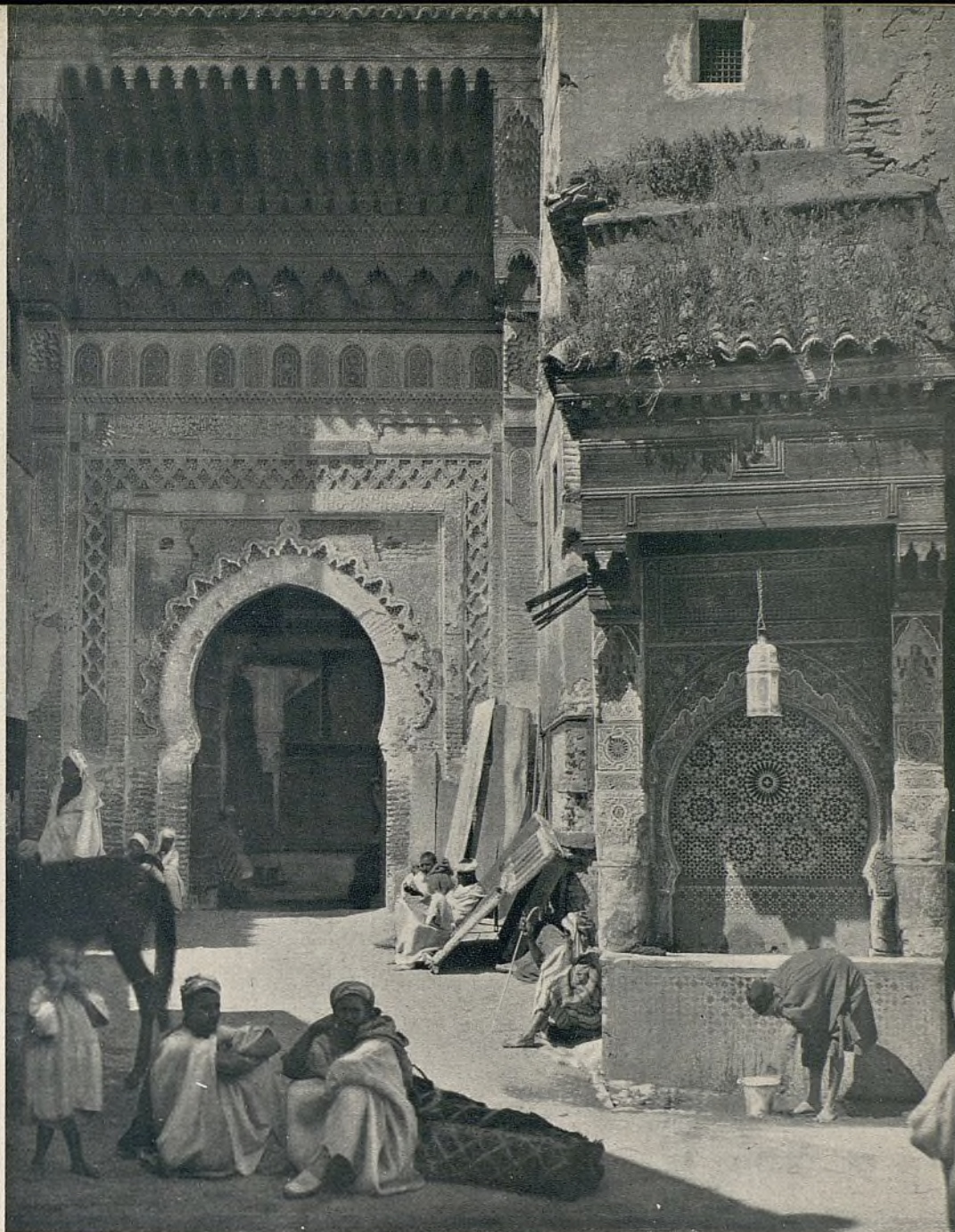
su pu
ciosos
como
el dis
parte
direct
tan te
y dec
acom
sidade
a las
ningu
servar
el arte
puente
carrete
jados
lanzad
de los
dadera
Marru
darán
con ta
transic
logran

En
den co
glos m
nuestr
vorági
moder
prepar
cos, si
tinto a
pectiva

Interior

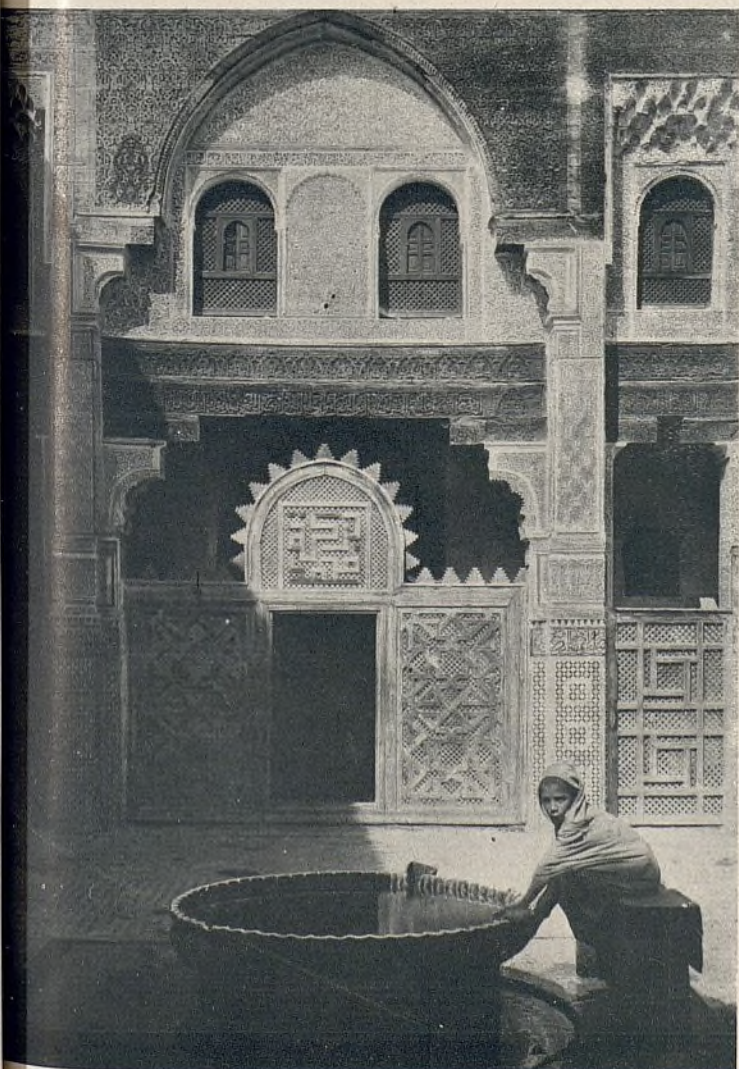
su pureza los contrastes, que tan deliciosos resultan, tanto para el espíritu como para los ojos del artista, evitando el disparate vulgar. En ninguna otra parte hemos visto manifestarse una idea directriz tan voluntaria, tan metódica, tan tenaz, en su afán de respetar color y decoración, ambiente y tradición, en acomodar—en forma artística—las necesidades y exigencias de la vida moderna a las antiguas ciudades del Islam. En ninguna otra parte hemos podido observar la maestría empleada para enlazar el arte moderno con el antiguo. Ciertos puentes de complicada ingeniería, en la carretera de Casablanca a Rabat, encajados los unos por salvajes desfiladeros, lanzados los otros sobre las cortaduras de los «oueds», son, en su género, verdaderas maravillas. Jamás los que visiten Marruecos con sentido de artista, quedarán lo bastante reconocidos a los que con tal habilidad han sabido preparar las transiciones a la vez hábiles y bruscas, logrando su empeño sin desnaturalizarlo.

En nuestra época, las etapas se suceden con velocidad vertiginosa y los siglos no tienen mayor importancia para nuestros espíritus que los minutos en la vorágine desenfrenada de la civilización moderna. Apresurémonos, pues, en la preparación de nuestra visita a Marruecos, si queremos ver—en ambiente distinto al de exposiciones y ferias retrospectivas—a la Edad Media codearse con

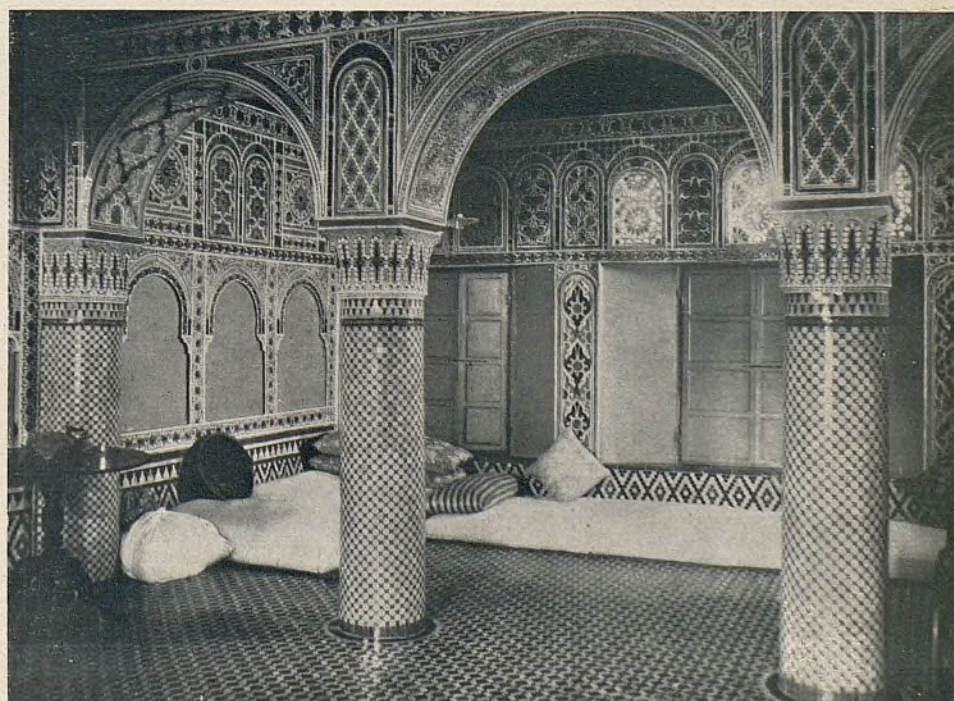


Interior árabe

Fez.—Fuente Nejjarine



Casa hebrea



Ayuntamiento de Madrid



Marrakech

FOTOS FÉLIX
Y BOUHSIRA

nuestra civilización, contemplando la paradoja única, de los personajes divinos de la huida de Egipto—descendidos a la tierra por un milagro—, detenerse pacientemente frente a la barrera cerrada de un paso a nivel. Este país experimenta, de año en año, y quizás mejor diríamos de instante en instante, modificaciones sensibles aun para aquellos que moran en él habitualmente. Es evidente que Marruecos no tardará en alcanzar una estabilidad

relativa; pero, antes, tenemos una ocasión única para sorprenderle en flagrante delito de metamorfosis. Tierra plena de multitud de espectáculos que nos presentan un encanto vivo y deslumbrador. Fantásticas combinaciones de kaleidoscopio, que aparecen y desaparecen con velocidad insospechada, y que nos dejan en la duda de decidir, entre las dos imágenes, cuál ha sido la más bella. Contraste, siempre contraste.



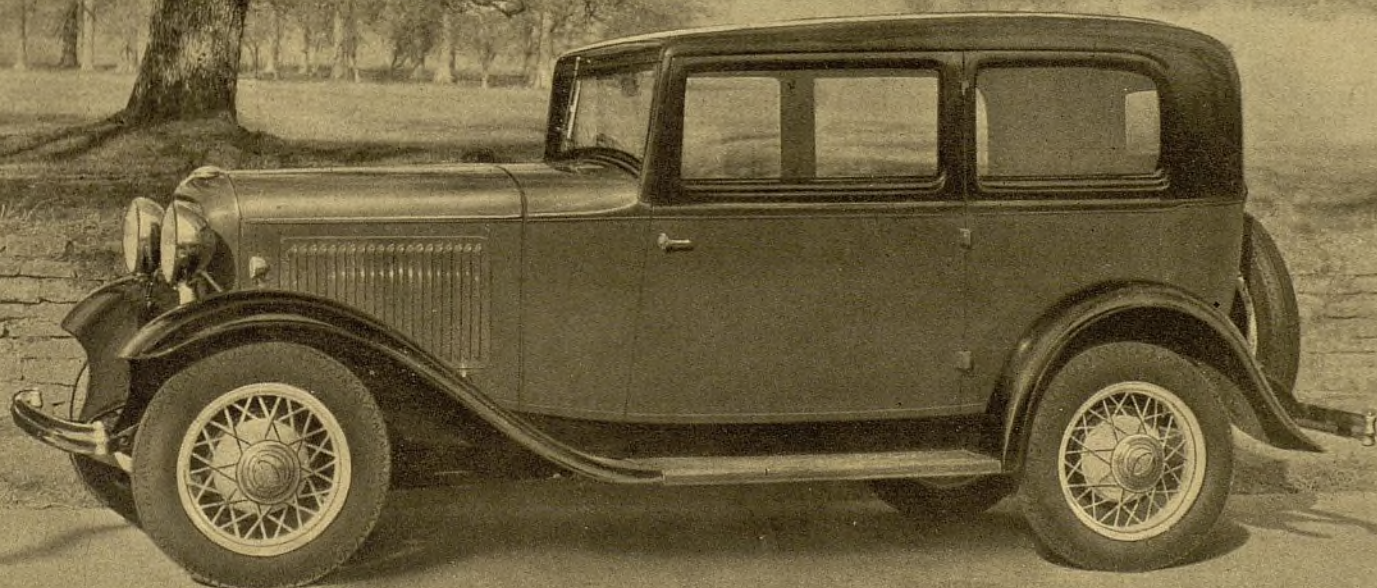
*No un modelo intermedio entre el
coche pequeño y el coche corriente*

UN COCHE GRANDE....

PERO SOLO 13 HP



MOD. B.F.



Ford Motor Ibérica

*Puesta de Sol, tomada de
la Catedral de Notre-Dame*



CUANDO BRILLA PARIS

(Reflexiones de un testigo de piedra)

por RAFAEL DORIZ

FINALIZABA el día, un bello día. En las calles, allá abajo, todavía no habían encendido las grandes farolas. Las sombras invadían como una neblina los jardines de las Tullerías, calles y avenidas, dibujando contra el cielo el contorno fantástico y sombrío del Palacio de Justicia. Nos encontramos en lo alto de Nuestra Señora de París, a causa de una misión singular—la de interrogar a un testigo excepcional. Se trata de uno de los monstruos que, por capricho del arquitecto Violet-le-Duc, cumple desde hace ocho siglos su misión de centinela de París, habitando la parte superior del tercer piso en esta inmensa ciudad de piedra de Notre-Dame.

Se percibía, aun en estas alturas, un rumor confuso que llena el aire. La llegada de la noche era impotente, al contrario de lo que ocurre en el campo, para lograr la paralización del trabajo, ni del ruido, ni de la actividad. Tampoco trae consigo la paz y el sosiego para los corazones. Unos momentos más y la penumbra sombría de la inmensa metrópolis queda sembrada de innumerables puntos de luz. Se iluminan, en terrible competencia, las vitrinas y escaparates de tiendas y almacenes. El tráfico de vehículos, desde estas alturas, traza líneas de luz.

Nuestro monstruo parece desconcertado; más aún, creemos que tiene miedo de algo. Lo disimula, contándonos que está neurasténico. Hasta ahora, había vivido tan tranquilo en su nido de



La Plaza de la Concordia

águila... De día, veía pasar bajo sus pies el París bullicioso; de noche, cobijado por las sombras protectoras, asistía a los aquelarres de brujas y fantasmas.

En estas reuniones se volcaban todos los secretos de París. Y hay que tener en cuenta que París es un total; es la cúpula del género humano. Es una ciudad prodigiosa, resumen de todas las costumbres, vivas y muertas.

París tiene un Capitolio, el Hotel de Ville, cuyos arquitectos fueron Ballu y Deperthes, ocupando el solar manchado con la sangre de Ravillac, Damiens y la Brinvilliers, cuyos crímenes conocieron la recompensa de la guillotina. Para hacer honor a los notables, su fachada está adornada con 110 estatuas de mujeres y hombres ilustres.

Tiene, como Atenas, un Paternón, la inmensa sinfonía de piedra de Nuestra Señora de París, una de las siete maravillas del mundo moderno. Recordar todos los sucesos que han ocurrido en Notre-Dame, sería, en realidad, rehacer la historia de Francia. Todas las alegrías y las tristezas de la nación han tenido su eco bajo sus bóvedas. En bautizos de príncipes reales, bodas regias, coronaciones, funerales y exequias... ha visto apretujarse en sus naves inmensas a la multitud, más inmensa aún, del todo París. Sobre sus ennegrecidos muros, han resbalado millares de «Te Deum» y «De profundis...», celebrando el nacimiento de los de ilustre linaje, alabando al Ser Supremo por las victorias, o rogando por la salvación de las almas de aquellos ilustres entre los ilustres, sobre los que se había posado la garra helada de la Muerte.

Tiene, como Roma, su Arco de Triunfo, el de la Estrella. Monumento majestuoso, construido para conmemorar las victorias, innumerables, del más grande capitán de los siglos, — Napoleón —. Es el mayor que se conoce en su género, tal como corresponde a las glorias que simboliza. En sus muros, unos bellísimos alto relieves recuerdan las heroicas gestas. Treinta escudos colocados en torno

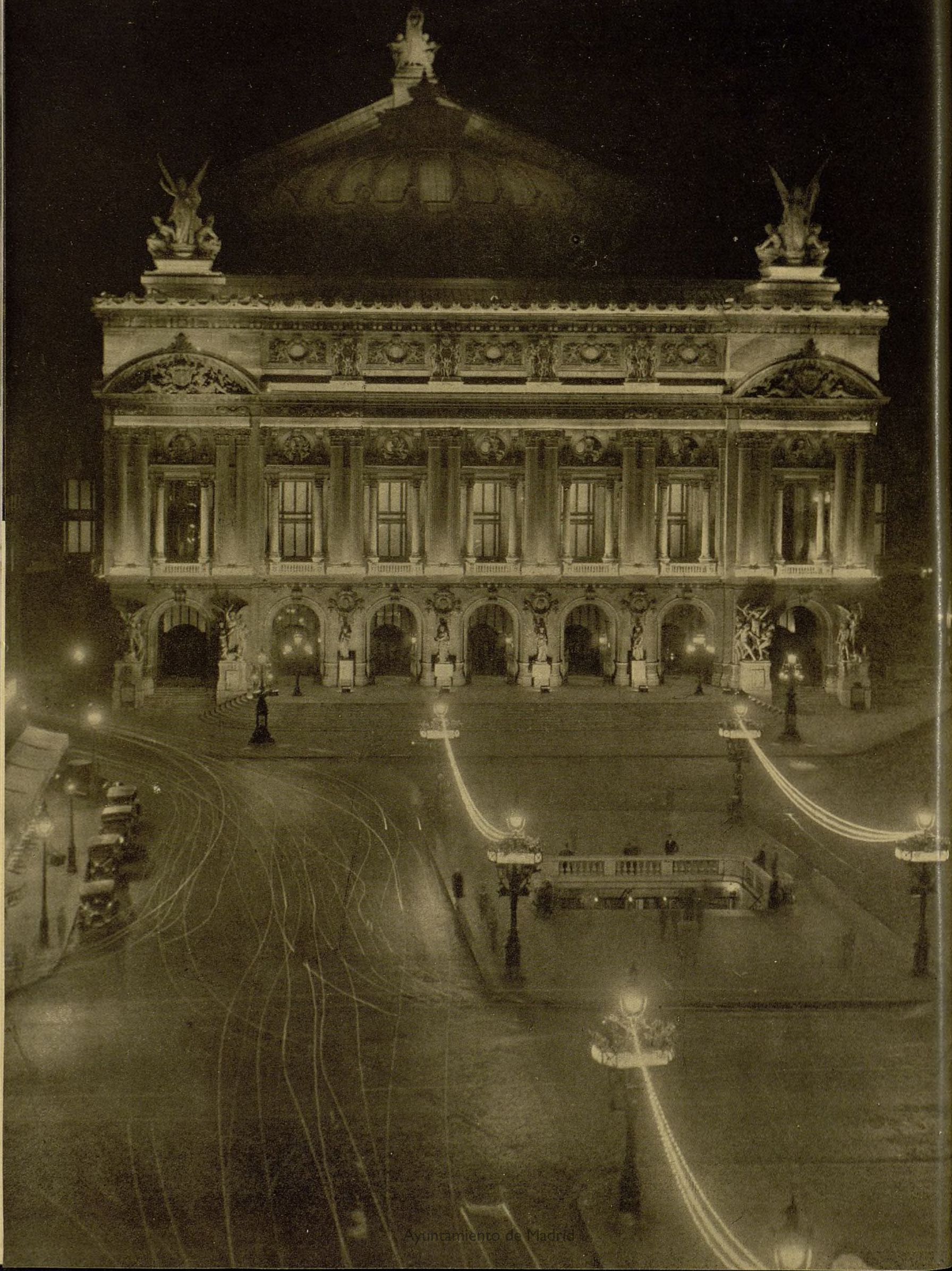


Nuestra Señora de París



Arco de Triunfo de la Estrella

Ayuntamiento de Madrid



Ayuntamiento de Madrid

Plaza de la Concordia



del ático perpetúan los nombres de las principales batallas de la República y del Imperio. Bajo el Arco triunfal descansan, como símbolo de la gran catástrofe de nuestro siglo, los restos de un Soldado francés desconocido; sobre su tumba brilla siempre la «llama del recuerdo», simbólica lengua de fuego avivada diariamente por los antiguos combatientes.

Nuestro interlocutor sigue mostrándonos París. Nos habla de la Plaza de la Concordia, que mejor debiera llamarse de la discordia, tantos han sido los nombres con que la han conocido las generaciones sucesivas. Millares de bombillas eléctricas iluminan su superficie. Dos monumentales surtidores que lanzan al espacio agua y haces de luz en pintoresca amalgama, resaltan aún más este espectáculo pleno de armonía y de belleza. Presidiendo, el famosísimo Obelisco de Luqsor, monolito de 500 toneladas de peso. Sobre sus cuatro caras, jeroglíficos, para nosotros indescifrables, celebran las victorias de Ramsés y de Sesostrís, contadas por Ra. En este mismo sitio, se elevó durante la Revolución, la terrible máquina del Doctor Guillotín, por cuya báscula fatal pasaron, en sangriento desfile, más de 3.000 víctimas. Desde su atalaya, nuestro guía singular nos va indicando,

sucesivamente, los tesoros arquitectónicos que destacan sus grandes moles en el cielo iluminado por el resplandor de tantas luces. La Conserjería, con sus picudos torreones, la cúpula majestuosa del Panteón, guardador de tantas cenizas ilustres; el Louvre, el palacio real mayor del mundo; la Columna de Julio, con su genio de la Libertad, para redimir la leyenda negra de la Bastilla, cuyo emplazamiento ocupa; las iglesias de la Magdalena, del Sagrado Corazón, de San Germán; los puentes sobre el Sena; las masas negras de los parques de Montsouris, del Luxemburgo, de Monceau, el Bosque de Bolonia... la silueta de la torre Eiffel... Mas, de pronto, nuestro monstruo, a cuya fealdad nos habíamos ya acostumbrado, enmudece y sobre sus ojos caen, pesados, los párpados de piedra. Un segundo, y nos vemos inundados de luz; no habíamos observado que, bajo nosotros, en el suelo, en perfecta alineación, hay centenares de bombillas y focos eléctricos, que, al encenderse, han acabado con la paz de los fantásticos y enigmáticos moradores de estas alturas. Lentamente descendemos por innumerables escaleras, pasamos por tenebrosos pasadizos... se abre una pequeña puerta, y al fin, nos vemos en la calle, en el mundo de los hombres, en nuestro mundo, pleno de luz y de animación.

FOTOS JIES

La Torre Eiffel y el Sena



Ayuntamiento de Madrid



«Villancicos», cuadro de Francisco Soria Aedo

LA EMOCIÓN REGIONALISTA EN EL ARTE

AVILA

POR CECILIO BARBERAN

BELLOS acordes policromos — de una policromía barroca — los del colorido de estos cuadros de Soria Aedo, con respecto a Castilla. Recio y exacto perfil el de las figuras que los componen, trasunto fiel de una raza que, al parecer, quedó sentada en medio del camino de la vida.

Sentarse en medio del torbellino vital de España, es ser huésped unos días en Avila, auscultar su sentir y observar su vida. Grato refugio el de la augusta ciudad del silencio. Su aire, liso como cristales, tiene tónicos que equilibran y adormecen los más inquietos nervios. Sus pétreas murallas son una barrera que gratamente invita a la sensibilidad, a reposar indefinidamente. Su urbanismo, con imperativo y hechizo a la vez, nos habla de un alto en el camino que nos hace meditar en virtudes ¡ay! que, fuera de aquí, apenas parece que existen y que aquí las vemos como se ven dentro de la cabina del aviador los tensores que sostienen la armadura y la robustez del aparato que cruza volando el espacio.

Avila, como Segovia, como Burgos y Salamanca, entre infinitas ciudades españolas más, son ciudades de reposo, al parecer; pero, a poco que observemos, se verá que son centros donde convergen los tensores del alma de una raza. De ahí el milagro de mantenerse como se mantienen: muertas aparentemente, dormidas en medio de la corriente de la vida.

Pero, nada más distante. Nosotros, viendo su calma y el dulce letargo en que se mecen, y viendo, al mismo tiempo, el fuerte empuje espiritual que, tanto en arte como en sociología, en el

campo como en el taller, irradian, hemos llegado a creer que, más que ser ciudades muertas, son lo contrario, ciudades arquetipos que modelan su propia personalidad de esta forma; es decir, ciudades que luchan, a costa de todo, por no desustanciarse de sus virtudes ancestrales, cuando tales virtudes contribuyen a hacerlas felices.

De ahí, pues, que tengamos que desconfiar de apariencias de calma tan concretas como estas que apuntamos; que seamos todo recelo ante los tópicos que proclaman sus falsas virtudes y, por ende, que cuando lleguemos a ellas pretendamos penetrar en lo más buído al objeto de conocerlas mejor.

¿Es sólo esta preocupación nuestra? Declaramos que no. Antes otros vieron más lejos y leyeron más hondo. De este ver y esta lectura nacieron las características regionales, mantenidas con entusiasmo sagrado por el arte, gran guardador de lo mejor de sus tesoros. Y fué primero en literatura el romance, la crónica y la novela, la que recogió los asuntos que respectan a la vida y costumbres de estas gentes y los convirtió en nervio de sus creaciones. ¿Quién puede ignorar la emoción que infundió la vida de Castilla en nuestra literatura? Desde el poema *Mío Cid*, pasando por las obras de Teresa, la mística Doctora, hasta los romances de Enrique de Mesa, ¿qué es, en el fondo, todo lo creado, sino una impresión regionalista, fuerte, barroca y brillante a la vez, como es su vida misma?

No es nueva, como se puede ver, esta premisa nuestra con respecto a lo que observamos. Las ideas antes expuestas prueban el aserto de cuanto decimos, y también la desconfianza que antes expusimos sobre el aparente letargo de su vida. Ahora, que esta impresión se recibe sólo cuando estos mundos se consiguen ver con los ojos de la distancia.

Los ojos de la distancia no son comunes sólo al viajero que pasa impasible sobre las maravillas del mundo. Son de mayor alcance y diaphanidad los del artista, y en cuanto éste está dotado en mayor o en menor grado del divino don de percibir los latidos sin sonido que le rodean y los colores y armonías que los demás no perciben. Gran caudal de estas virtudes suele tener el pintor. El pintor que sea fruto de una solera clásica de arte y no de una bebida exótica que con su colorido falsamente nos deslumbré.

Pintor excelentísimo, en el que concurren las virtudes raciales antes expuestas, es Francisco Soria Aedo. El notable artista ha ahondado en el miasma de Castilla con singular fortuna. Ved los aspectos de la ciudad de Avila que aportamos, y ved también los cuadros que a la sombra de las murallas de la misma pintó Soria, y decid si no es exacto el ritmo, si el artista no miró con ojos de águila la lejanía y no captó con su pupila lo mejor que de Avila — su campo — podía obtener: el alma plena, las líneas exactas del aspecto genuinamente regional.

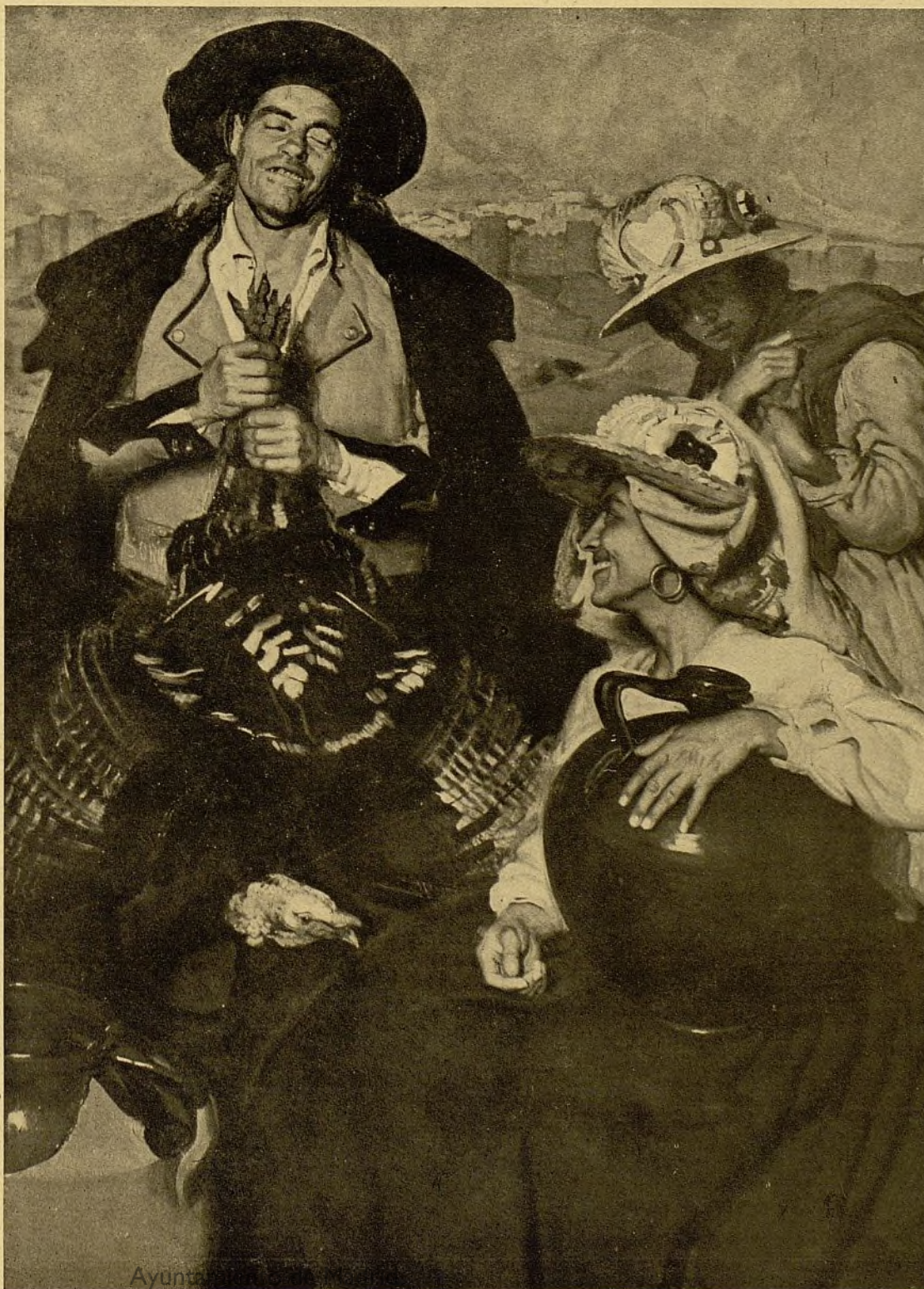
Cierto que este ver a distancia en el arte es muy común en todo artista. El regionalismo es cantera inagotable en la paleta de todo pintor. Pero por ello, de abundar tanto este género de pintura, es difícil acertar en el grado de superación en que el pintor que hoy nos ocupa acierta. Las plasmaciones pictóricas que Soria Aedo nos trae de dicho ambiente regional, por lo singulares que son con respecto a todas las demás, merecen destacarse. Porque no se trata de que la obra del laureado Soria Aedo — laureado precisamente con una primera medalla en la Exposición Internacional de Barcelona del año 1929, por su cuadro de costumbres abulenses titulado «Nochebuena en la aldea» — haya hecho la misma al socaire de dicha modalidad. No. La obra de Soria, el pintor moderno más clásico que tenemos, recogió este aspecto como una faceta más de su varia y española factura; por lo tanto, vió siempre estos tipos regionales con una desimpresión, con una carencia de prejuicios tan completa, que esta misma sinceridad fué la que logró que, por cauces no conocidos, captara dichos asuntos con un valor y una reciedumbre tan absolutos.

La pintura de Soria con respecto a la región, no se ha reducido sólo a recoger la nota de su traje con el mayor acierto. Tampoco a darnos una concreción en grises y platas de su recia adustez, sino que ha calado en más hondo, o sea en la psicología de los seres que recoge en sus cuadros, de modo que cada uno de ellos es un retrato de un alma, de un carácter o de un estado de ánimo que sorprende cuando se estudia por separado. Dudamos que se pueda llegar a más en la captación de una colectividad como ésta que el artista apresa.

Miró, pues, lejos y leyó hondo. Ondas de revelación parece que envolvieron al artista, iluminándolo plenamente. El pintor, casi un mozo, en la treintena de los años de su vida, parece que para conseguir esta obra dejó al pincel pintar como si obedeciera en un sueño. Y sin saber cómo, con esa divina inconsciencia que tienen los momentos felices del arte, fué ahondando, burilando tanto en torno de cuanto le rodeaba, que los personajes de sus cuadros se plasmaron solos en el lienzo.

Si el pintor consiguió sus triunfos, en esta ocasión, obedeciendo a un sueño, nosotros, tiempo ha, estamos en vigilia. Esta nos la sostiene Avila, la augusta ciudad del silencio, o sea su dinamismo interior. Está tan alerta, siempre la misma consigo, que consiguió que nada de lo que le es peculiar le desapareciera. Sólo desaparece lo que muere. Y al existir, vivos están, por tanto, sus casonas solariegas y sus murallas; esas murallas que amenazan todos los días con el ejército de sus torres perfectamente alineadas. Y vivo está su campo en su augusta mudez, y viva el alma de esas gentes que visten recios y pardos paños y refajos verdes, rojos, azules y amarillos. Y vivo, en suma, el espíritu de la región acreditando su personalidad, su existencia con estas llamadas que hace a la sensibilidad de los extraños que, como nosotros, llegamos a ella. ¿Que nosotros no tenemos palabras apropiadas para expresarlo? Ciertamente. De ahí que tengamos que echar mano a la emoción del arte, el gran revelador de estas virtudes, que, como todas las auténticas y valiosas, sólo se dan a unos pocos privilegiados.

FOTOS MORENO



«En el mercado de Avila», cuadro del laureado pintor Soria Aedo

LA CERÁMICA MODERNA

VISTA POR SUS PROPIOS ARTISTAS



EN Viena, mi ciudad natal, son contadas las viviendas de nuestro tiempo, en que falte una pieza de cerámica moderna. Así como los salones antiguos se adornaban con porcelanas de Meissner, estatuas helénicas de mármol o figuras de bronce, hoy día la cerámica rellena cada hornacina y cada rincón • Estas figulinas están tan íntimamente unidas con el arte decorativo de la habitación moderna, que para ambas rigen las mismas leyes. Línea, forma y color se hallan completamente simplificados, estilizados y abandonados por completo a la fantasía del artista; en ningún caso, sin embargo, pueden tener tendencias naturalistas. Lo principal es el efecto decorativo, con la idea • Mis temas favoritos los constituyen la adolescente y la verdadera figura de mujer. Desnudos femeninos en posición de reposo o bien cuerpos vestidos con túnicas y flores, cuerpos exóticos de púberes aderezados con salvajes joyas primitivas, cabezas de mujer y muchachas de ojos exageradamente rasgados, recordando los de las antiguas cerámicas egipcíacas, máscaras abigarradas para colgar de la pared, como substitutivo de los cuadros. Tales figulinas tienen un extraordinario efecto decorativo, y dan una gran vida a la habitación • Por ejemplo:

sobre el tocador, una cabeza femenina enjorada, un cuerpo en reposo al lado de la cama turca; entre los libros de la biblioteca: los pequeños espacios, con cabecitas de cerámica, sirven de alegre variación, y en los dormitorios son muy adecuadas las figuras de grupos materiales — la mujer de cara de Madona italiana, con el niño en brazo, pero estilizada, a título de escultura simbólica o de factura psicológica. Los bustos de bellezas negras también se prestan — y de ahí que se haya querido trazar un paralelo entre la cerámica del día, en su corriente general, y la aplicación escultórica del llamado arte negro de 1930 • Sobre los anaqueles de las paredes, en medio de macetas con cactus, o de las ventanas adornadas con el verde de las plantas, en todo sitio, la cerámica moderna encuentra su lugar propio para realzar la estética del conjunto.

GERTI KRGMARIK



FOTOS FERRÁN



Ayuntamiento de Madrid



El público londinense admirando los nuevos modelos Ford, expuestos en el Royal Albert Hall

Información
gráfica de la
exposición en
Europa de los
nuevos modelos

FORD



Un aspecto del Stand Ford en la «International Fair» de Utrecht (Holanda)



Vista parcial del Stand Ford en el Salón del Automóvil de 1933 en París

FOTOS HOBBS, HOLLEDER
Y NEW YORK TIMES, S. A.

El vestido e



Los modistos, eternos magos, perpetuamente envueltos como las arañas, entre tules, sedas y encajes, han sabido crear, para la mujer moderna, un tipo de vestido para viaje, un vestido exprofeso; único que permite a la fémina de hoy desenvolverse desahogadamente entre sus telas dúctiles; un traje que armoniza con la elegante carrocería de su automóvil y encuadra bien dentro el exquisito confort de un «pullman», un traje; en fin, en el que haya algún tul, algún chal que el viento orece, como una gaviota cuando nuestras mujercitas contemplen el añil intenso del mar desde su «yate» de turismo.

Aquí vemos un bonito ejemplar de este cómodo vestido de turismo, de excursión. Un abrigo y falda de lana negra; el forro y la bufanda de seda rayada blanco y negro; blanca la chaqueta de lana de Angora. El otro modelo, hace más flexible, más estilizada la figura de la mujer; el vestido es de tela de Angora marrón oscuro, con un lazo grande de piel de Ocelote o tigre. La boina, los puños de los guantes y la chaqueta, también de la misma piel.

Unas ropas que armonizan, sin duda, con el verde de los prados o el azul del mar. Detrás de estas gentiles siluetas femeninas, las montañas de un matiz diluído tendrán una configuración puramente decorativa, para que sus bellezas queden bien enmarcadas.

Estos vestidos tienen mayor encanto que los otros; nos gustan mucho más que los de noche, que los de tarde y paseo; emanan de ellos una extraña tentación, y es... ¡que son atavíos de viaje, ropas de turismo o que tienen algo de ello; ropas que al volver otra vez a quedar plegadas en el ar-

en el paisaje

por Regina Opisso



mario, huelen a pinos, a salitre, huelen, en fin, a paisaje, a un raro, misterioso y desconocido éxodo que nos invita al viaje con aquella misma fuerza de atracción que Goethe infiltraba a su amada, cuando le decía: ¿Queréis venir allá, al país donde florecen los limoneros?

¡Divina tentación que emana de estas ropas, deseo del paisaje bello que hacía murmurar constantemente a Baudelaire estas cosas, a oídos de su exótica amada:

Un país hay que se te parece, en que todo es bello, rico, tranquilo y honrado, en que la fantasía edificó y decoró una China Occidental; en que la vida es suave de respirar; en que la felicidad se desposó con el silencio. ¡Allí hay que irse a vivir, allí es donde hay que morir!

También el otro figurín nos trae agradables sugerencias del paisaje, de un paisaje intensamente nevado cuya deslumbrante blancura delimita las perspectivas, pareciendo las montañas grandes pilones de azúcar sobre los cuales sólo se destacan dos manchas: la de los abetos y la elegante línea de los «esquí», ave de madera que vuela dibujando bellos arabescos sobre la estepa blanca.

La mujer, aquí, cubierta con ropas, casi varoniles, tiene un saludable optimismo, una sana sonrisa, al sentirse feliz dentro de este vestido alegre, pintoresco, y exageradamente «amuchachado» que proporciona un encanto especial y delicioso a su figura, a la que han nacido alas, gracias a los esquís que anudan sus pies, recién calzados.

En la nieve, los «flirts», los amores,—como dicen mis amigas—no llegan a encenderse, a abrasar... el frío no deja!

Cuando la nieve cae, nuestra fémina, muy cerquita a la lumbre del hogar del refugio montaños, tomará un té caliente mientras luce un bello atavío de sport, de pantalón, boina, guantes, y bufanda azul marino, con chaqueta de cuero azul ultramar... o blanca... o beige...

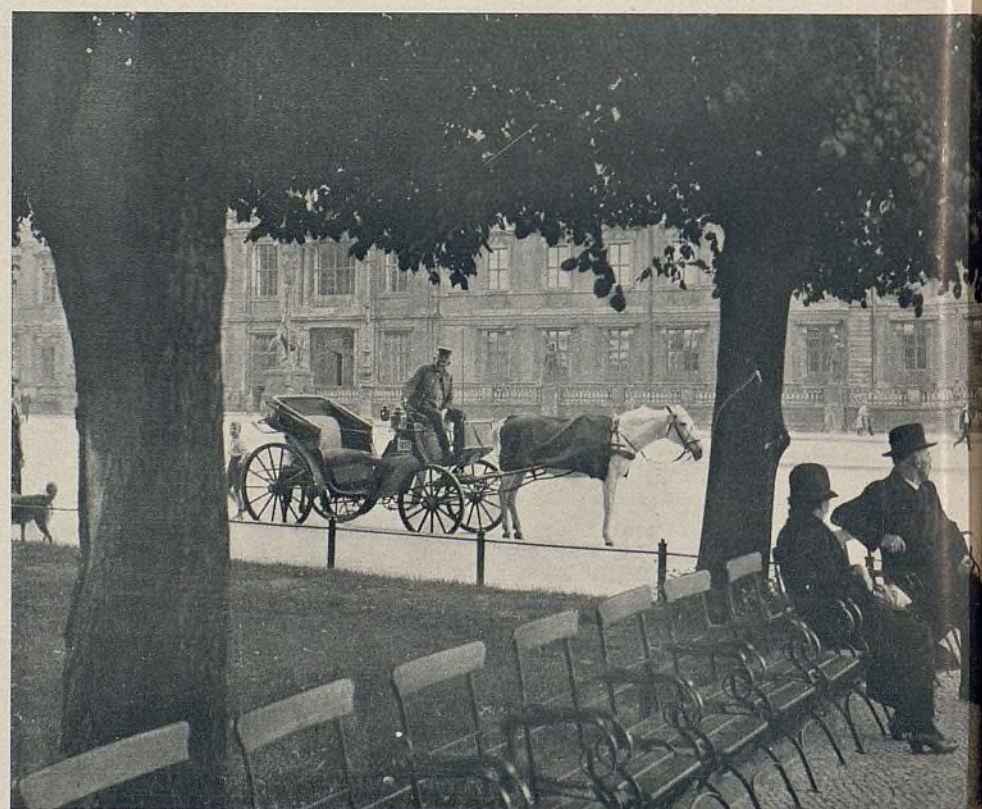


INFORMACION INTERNACIONAL

*Spreewald. — Desfile de campesinos
ataviados con sus típicos trajes.*



*Estambul (Turquía). — El famoso centenario
Zara Aga, que a pesar de sus 150 años
gusta todavía de los paseos en automóvil.*



*Detroit (E. U. A.). — El Príncipe Luis
Fernando (derecha), hijo segundo
del Kronprinz, que trabaja como
empleado en la Ford Motor C.º*

*Berlin. — Uno de los pocos
coches de alquiler que quedan
en la capital de Alemania.*

Londres. — Uno de los coches de la flotilla Ford, adquiridos por la policía londinense para la vigilancia de carreteras.



Glendale. — Un magnífico anticipo de los Reyes Magos.

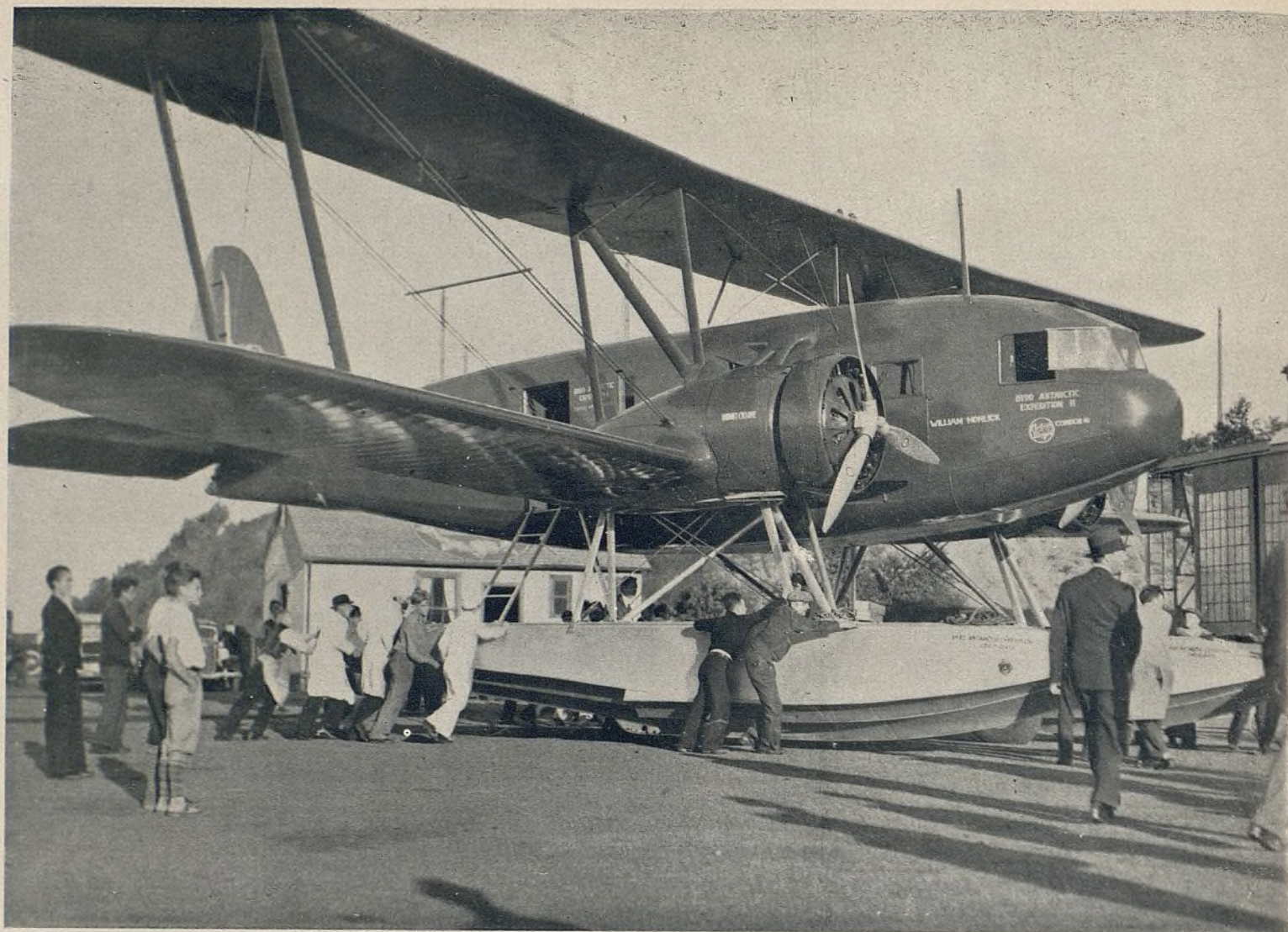


FOTOS KEYSTONE

Suecia. — El Príncipe Lennart de Suecia, nieto del Rey Gustavo, con su Ford V-8, en una de sus posesiones.

Los Angeles
(E. U. A.). — El
mayor hidro-
plano del mun-
do. Pesa 8.500
kilos.

FOTO KEYSTONE

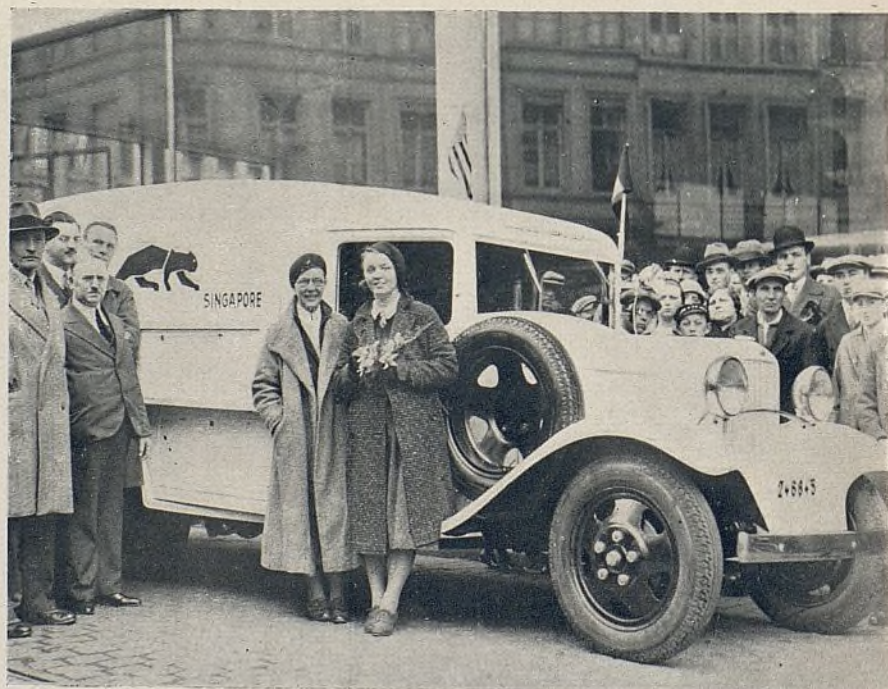


EL DEPORTE INTERNACIONAL



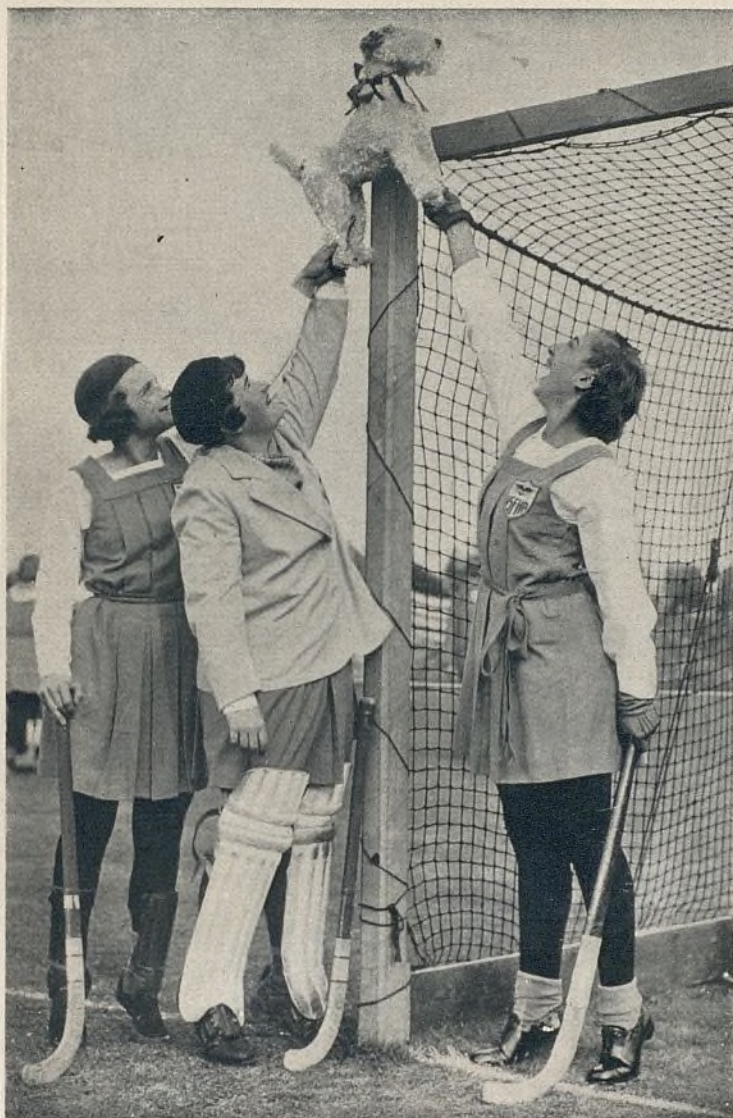
Portugal. — Giles Holroyd, con
coche Ford, vencedor en el III
Circuito de Boavista.

FOTO GONÇALVES



Amberes (Bélgica). — Miss Leila Denis-Roo-
sevelt, pariente del Presidente de los E. U.,
v Miss Edna Reebe, que acaban de finali-
zar con éxito su raid Amberes-Singapore

FOTO FORD



Penrhos (Inglaterra).—Miss Frances Elliot, del equipo de hockey americano, sujeta la mascota de su club a un poste de la meta antes de comenzar el campeonato contra el equipo inglés.



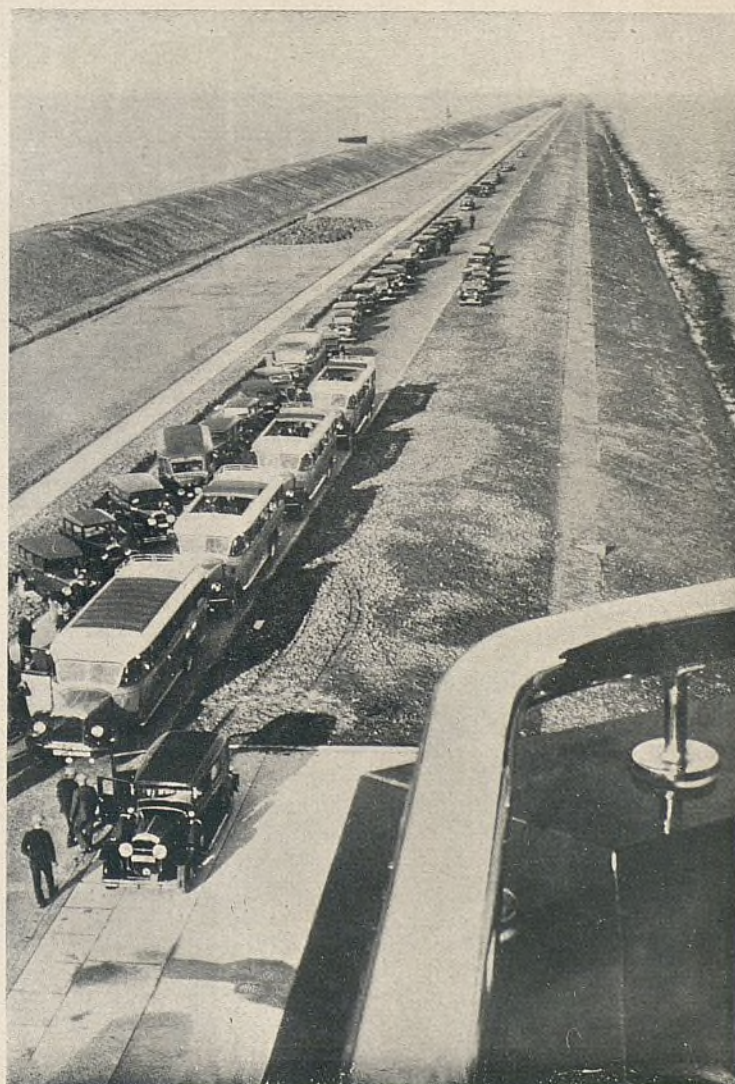
Londres.— Los fruteros de los mercados londinenses celebran su carrera anual.

FOTOS KEYSTONE



Los Angeles (E. U. A.). — Una jugada difícil ejecutada por Henry Batista, candidato al Campeonato Nacional

Holanda. — Escollera de protección en el Zuidersee, de 30 Kms. de longitud, sobre la cual se habilitará un paseo para coches.





Cuatro momentos de la vida de CARUSO

P O R P A U L L U R B A I N

NÁPOLES... Un pequeño y mísero teatrillo de barrio, en la vieja Piazza Castello. Un café concierto de marineros, próximo al puerto y a la Immacolatella Vecchia. Los martes, como cantor de coro en la iglesia de Santa Anna alle Paludi. Tales fueron los comienzos artísticos de un «scugnizzo» de Nápoles, conocido por «Arrichetiello», que al poco tiempo fué el mejor de entre los innumerables cantores ambulantes con que cuenta la bella ciudad del cielo eternamente azul. Un día, mientras cantaba el pequeño Caruso, como de costumbre, en una de las iglesias napolitanas, el entonces Príncipe de Gales, después Eduardo VII, que la visitaba, quedó maravillado de la belleza de la voz del rapaz, hizo que se lo presentaran, y en el acto le ofreció su protección si consentía en partir para Inglaterra. Pero Caruso estaba demasiado enamorado de su libertad y del cielo de Nápoles, para aceptar tan tentadora oferta...

LONDRES... El Enrique Caruso que debutó en el Teatro Nuevo de Nápoles, cuyo salario era de 10 liras por cada función, en 1901 es el ídolo del público de Londres. Antes se le han rendido toda Italia, Moscú, Petrogrado y América del Sur. En Monte Carlo cantó con la Melba, presentándose por fin en el Covent Garden de Londres, el 14 de mayo, representando el papel del Duque en «Rigoletto». Su debut en Londres fué un éxito clamoroso, y ello le valió su enorme popularidad, cantando todas las temporadas hasta el año 1907, en que los empresarios del Covent Garden no renovaron el contrato por lo excesivo de sus honorarios. En 1914, Caruso cantó en Londres por última vez, y de la crítica de su actuación en el último acto de «Tosca», copiamos las siguientes líneas «...la mezza voce que empleó para expresar su trágica situación, producía una emoción sublime, como si los más gloriosos días del pasado hubieran venido con sus ecos armoniosos bajo una cúpula de oro, para hacernos recordar que nunca más en nuestra vida podríamos esperar oír algo comparable con la voz de este tenor único, que solamente puede explicarse por una palabra — Caruso!

VIENA... En Viena, la Viena de los Habsburgos, el acontecimiento de su presentación había sido preparado por los relatos sensacionales de sus éxitos fantásticos en América, y de sus ganancias casi fabulosas. Fué recibido con enorme entusiasmo, y le obligaron a repetir por tres veces la canzonetta de «Rigoletto», y el «solo» en el comienzo del cuarteto. El tercer papel que representó fué el de Rhadamés en «Aida», logrando un clamoroso triunfo en el acto del «Nilo» en el aria en B mayor, y en el duo, «Morir si pura e bella». El público le aplaudió frenéticamente, y le homenajeó como se había



hecho pocas veces a otros artistas. El tumulto y el gentío frente a las taquillas, los aplausos de los espectadores, la increíble actividad de los revendedores de localidades, y las escenas en el «Opernturl», el éxito del teatro Hofoper, donde es casi seguro que los caballos de su carruaje hubieran sido substituídos por sus admiradores, si no hubiera empleado Caruso un automóvil para desaparecer de la escena de sus triunfos,—eran cosas que ocurrían cada noche.

Después de 1907, Caruso apareció en Viena cada año, y se encariñó en particular con su papel de Ricardo en «Un Ballo in Maschera», su Canio y su Don José. Cuando apareció en «Carmen» por primera vez en Viena, el público austríaco, siempre tan extraordinariamente correcto, se dejó llevar por su entusiasmo y le obligó a repetir en medio de un acto, en contra de su voluntad. Había terminado su famosa romanza, y estaba arrodillado a los pies de Carmen, cuya mano acariciaba su cabeza. Una explosión de aplausos le obligó a levantarse. Por todas partes se oía el mismo grito de «bis, bis!». El cantante indicó, con un movimiento de su mano, que no podía hacerlo, y volvió a arrodillarse. Pero los aplausos persistían, y Caruso se inclinó otra vez, reconocido, intentando después continuar la representación. Pero el público persistía aún, y por último, el artista tuvo que complacerle. Llegó a tal extremo el entusiasmo por Caruso, que las localidades llegaron a venderse en pública subasta.

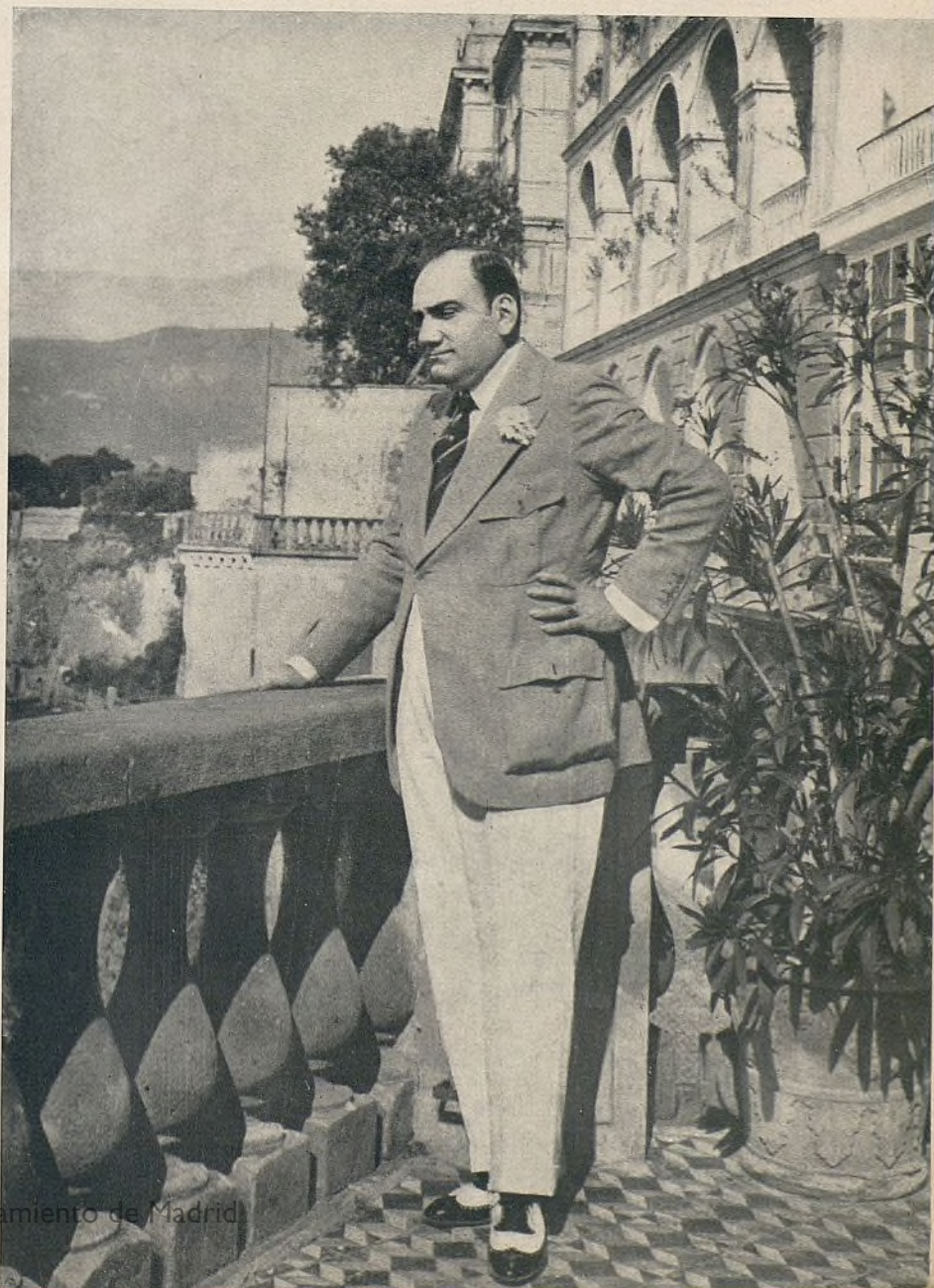
NEW YORK... Un año de arduas negociaciones entre Maurice Grau, empresario del Metropolitan Opera House de New York, y el manager de Caruso, para llegar a un acuerdo. El 23 de noviembre de 1903, Caruso debutaba, cantando el «Rigoletto», con Madame Sembrich. La impresión que causó entre los espectadores fué profunda, pero pocos serían los que se dieran cuenta de entre los que le

oyeron cantar aquella noche, de que el nuevo tenor llegaría al poco tiempo a ser el más firme puntal del Metropolitan Opera House, casi por una generación. Se recordaba, cuando Caruso llegó, que habían habido voces de gran fuerza, voces de gran agilidad, pero ninguna que poseyera las infinitas gradaciones de tono, ni el encanto maravilloso de la garganta privilegiada de Caruso.

Durante 18 años, puede decirse que hasta su muerte — porque estaba convenido con Signor Gatti-Casazza su contrato para la temporada 1921-1922, sólo unos cuantos días antes de embarcar para Italia en mayo, 1921, Enrique Caruso fué el «tenore assoluto» de la Metropolitan Opera House. Si bien en algunas ocasiones se temió por la condición de su garganta, su supremacía fué indiscutida hasta el final, y murió como había vivido, en la cúspide de la gloria artística.

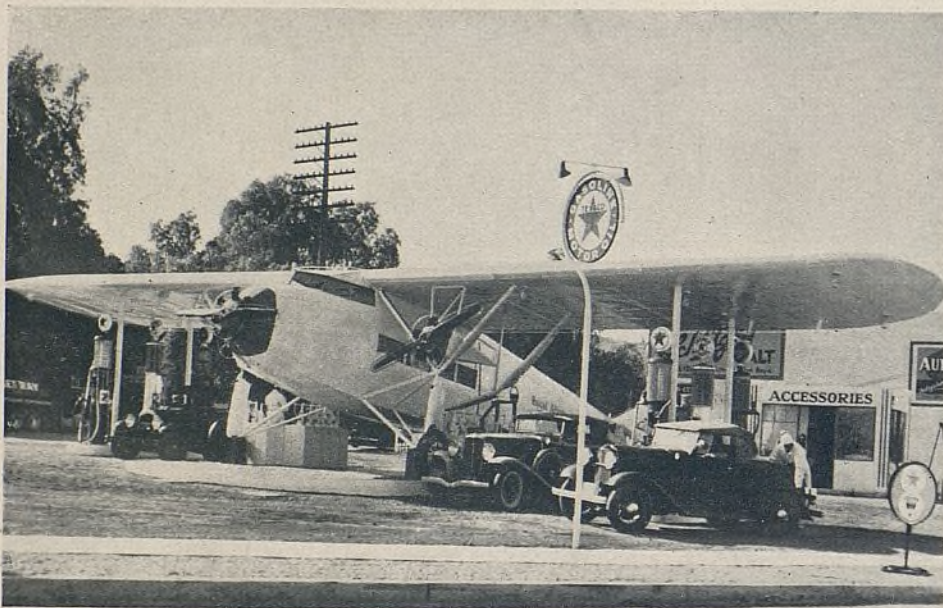
Discos «LA VOZ DE SU AMO» (Selección)

RIGOLETTO (Verdi)	
Questa o quella.	DA-102, DO-100.
Bella figlia dell'amore.	DQ-100, DQ-101.
Un di, se ben rammentomi.	DA-561.
La donna é mobile.	
TOSCA (Puccini)	
E lucevan le stelle.	DA-112, DA-125.
Recondita armonia.	
FAUST (Gounod).	
Alerte! ou vous êtes perdus!	DK-106, DO-100.
Elle ouvre sa fenêtre.	
Que voulez-vous, Messieurs?	
LA BOHEME (Puccini)	
O Mimi, tu più non torni.	DM-105, DO-101.
Addio dolce svegliare.	
MADAME BUTTERFLY (Puccini)	
O quanti occhi fisi.	DM-110, DM-113.
Amore o grillo.	
Non ve l'avevo detto.	
AIDA (Verdi)	
Celeste Aida, forma divina	DB-144, DM-111
La fatal pietra sovra me si chiuse.	
O terra addio	
I PAGLIACCI (Leoncavallo)	
No, Pagliaccio non son.	DB-111
Vesti la giubba.	



NOTICIARIO

FORD

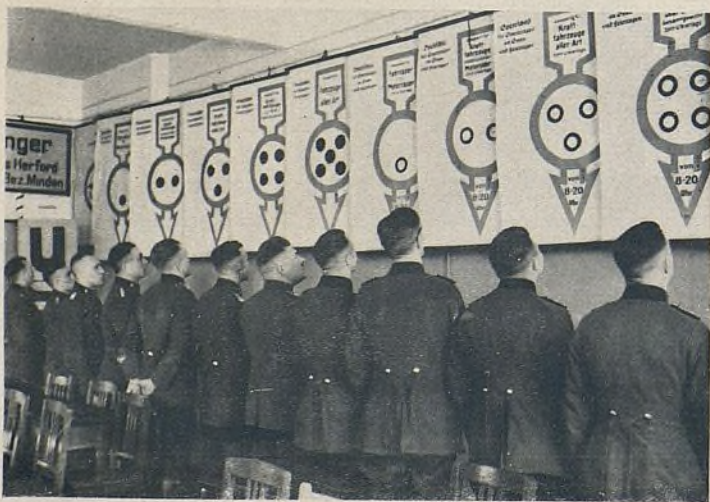


Los Angeles (E. U. A.). - El famoso aeroplano «Royal Albatross», construido expresamente para cruzar el Atlántico, ha sido adquirido por un comerciante, y en la actualidad pasa tranquilamente sus días como estación de servicio de gasolina

400 MILLONES DE DOLARES PARA CARRETERAS

A pesar de la crisis y de las dificultades económicas y financieras de todo orden, en los Estados Unidos todavía se arbitran recursos para emprender trabajos de gran envergadura. Leemos a este propósito en una revista italiana «R. A. C. I.», órgano oficial

Berlín. - Por el Departamento de Ingeniería, se están haciendo experimentos de pavimentación, de calles y carreteras, empleando como material básico la madera que luego es recubierta por una capa de asfalto



Berlín. - Los aspirantes a policía aprendiendo las complicadas señales de tráfico en el Instituto Técnico de Tráfico

del Automóvil Club de Italia, que el programa de trabajos públicos en los Estados Unidos incluye una partida de 400 millones de dólares destinados a la construcción y conservación de las carreteras de la república norteamericana.

EN CROYDON

El tráfico en el aeródromo de Londres (Croydon) va aumentando sin cesar. En julio fué de 11.000 pasajeros. En agosto ha llegado a la cifra de 12.035.

428.270 KILOMETROS POR HORA

Campbell, recordman del mundo de velocidades en automóvil, en una carta enviada a Mr. Balzar—representante en Florida de la American Automobile Association—, anunciaba que los nuevos perfeccionamientos introducidos en su famoso «Pájaro Azul» le per-





Londres. - A pesar del frío y de la nieve, el Agente de Tráfico cumple con su obligación

Los Agentes de Circulación de Berlín son obsequiados con regalos, por los automovilistas, con motivo de las fiestas de Navidad

FOTOS
KEYSTONE Y ESPIGO

mitirían alcanzar, en las próximas pruebas, una velocidad de 5 millas (8,046 kilómetros) en 1 minuto, o sea 300 millas (428'20 kilómetros) por hora.

UN RECORD

La «Automobile Association», o sea el Automóvil Club de Inglaterra, que ya contaba con quinientos mil asociados, recibió durante estos últimos días cerca de quinientas solicitudes de ingreso. A este paso, no tardará en llegar al millón.

CODIGO DEL BUEN AUTOMOVILISTA

De nuestro estimado colega *Sevilla Automovilista* copiamos los siguientes consejos:

«Código del buen automovilista. — No viajar nunca a gran velocidad por caminos que no sean conocidos.

«Leer cuidadosamente los reglamentos de tráfico de las ciudades que se visiten por primera vez.

«No viajar por ningún camino del lado contrario al debido.

«Obedézcanse los letreros que se encuentren con instrucciones para los automovilistas.

«No se siga nunca a un automóvil a una distancia que sea menor de veinte metros, cuando vaya caminando a gran velocidad.

«Nunca se haga alto en las curvas de las montañas.

«No tratar nunca de dejar atrás a ningún otro automóvil que vaya caminando en igual dirección, ni en las curvas, ni en las partes altas de las montañas.

«Cuando se quiera dejar atrás a otro automóvil que camine en igual dirección, há-

gase en un tramo del camino que sea bastante largo.

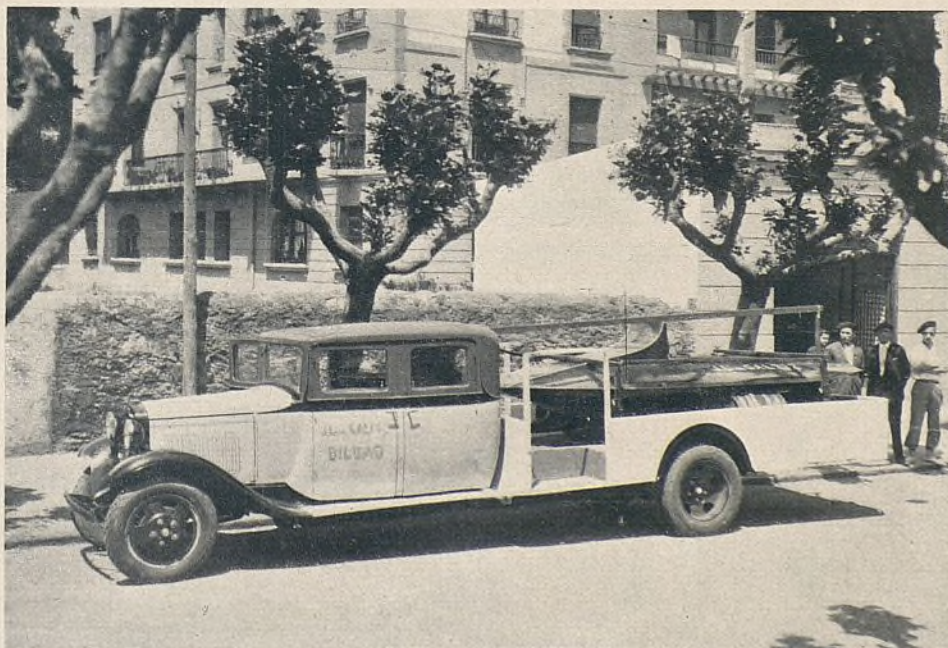
«Con frecuencia deben inspeccionarse los frenos y someterlos a prueba.

«Inspeccione con frecuencia la luz de la parte de atrás del automóvil. Esta luz le indica la posición de nuestro automóvil al chófer que viene detrás de nosotros, que tal vez esté deslumbrado con las farolas de algún otro automóvil que venga en dirección contraria.

«Téngase presente que el no respetar la vida de nuestros semejantes se considera en todas partes como un gran crimen que se castiga muy severamente.

«Igualmente piénsese en que cada vez que se arriesga uno en algún peligro puede destruir alguna vida y que nuestros semejantes no son piezas de ajedrez.

«Si se observan estas reglas se reducirán notablemente los accidentes automovilísticos.»



Camión Ford, propiedad de don José Luis Galiz, carrozado especialmente para el transporte de un equipo completo de regatas de Out Board, compuesto de una lancha, con motores y los mecánicos correspondientes. Con este camión, su propietario ha recorrido todo el Mediterráneo en sus diversos viajes para concurrir a diversas carreras

AUMENTO DE VENTAS

A pesar de la crisis económica que sufre Dinamarca, es interesante constatar que las ventas de automóviles han sido más importantes durante el primer semestre de 1933 que durante el mismo período del pasado año.

LOS AUTOMOVILES EN TURQUIA

A partir del próximo año, en Istanbul, todos los automóviles deberán ser pintados del mismo color. Todavía no se sabe cuál será este color. Lo único que cabe conjeturar es

que no será rojo, por ser este color privativo de los bomberos.

AUTOMOVILES CON APARATOS DE RADIO PARA LA POLICIA

La policía de Londres dispondrá en breve de 500 automóviles provistos de radio, por cuyo medio recibirán las órdenes directamente del mando central.

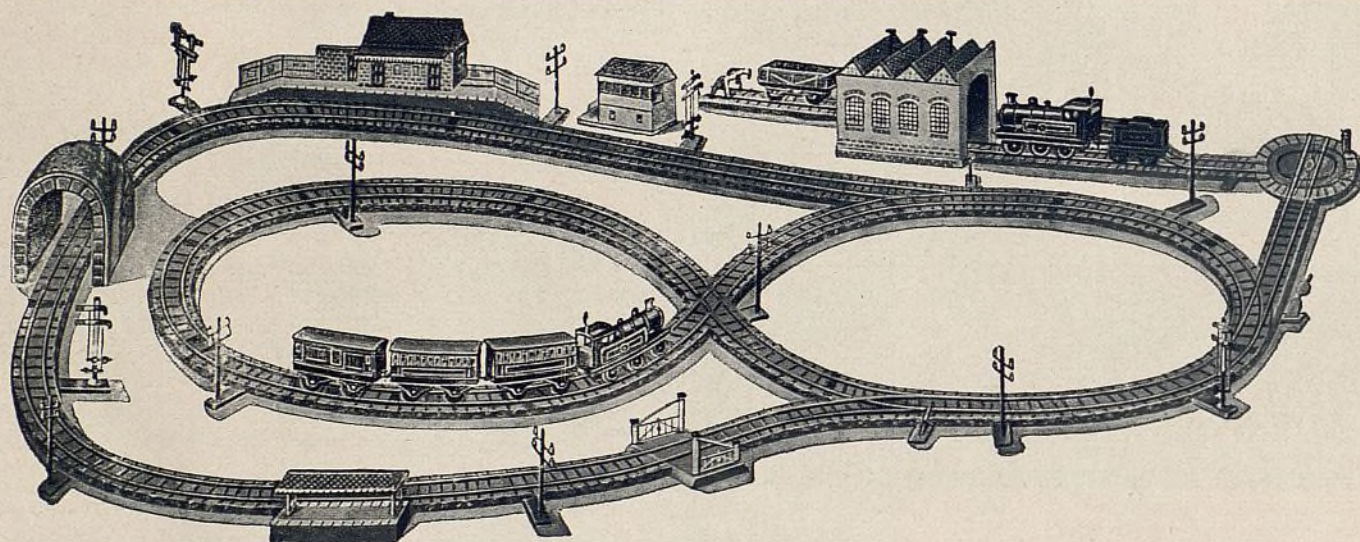
UN PEDIDO DE 300 AUTOBUSES

La Comisión de Transportes, siguiendo la política de reemplazar los tranvías de París

por autobuses, ha autorizado a la Administración para que haga un pedido de 300 chasis nuevos de los 560 destinados a reemplazar los tranvías suprimidos.

AUMENTA LA PRODUCCION DE AUTOMOVILES

El número de vehículos automóviles producidos en los Estados Unidos durante el segundo trimestre de 1933 ha sido de 652.000 contra 515.000 en el trimestre correspondiente a 1932.



Esta magnífica instalación ferroviaria puede realizarse con los perfectos juguetes MARKLIN, la marca de calidad y garantía

Extenso surtido en trenes desde 5 a 3.000 pesetas • Desvíos automáticos, puentes, estaciones, cruces de vía, semáforos, lamparitas eléctricas para la iluminación de estos juguetes, etc., etc.

EL ANCOR DE ORO

CORTES, 642 (entre Paseo de Gracia y Claris)

BARCELONA

LA CASA DE LOS TRENES Y MECCANOS**EN INVIERNO, EN VERANO**

y en todas las épocas del año proteja V. sus ojos. Para ello, acuda al

Instituto Médico Oculista

Cottet

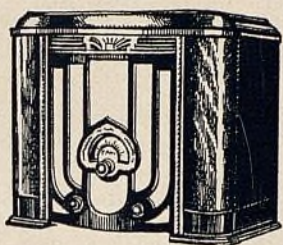
donde hallará el mayor surtido de gafas, y se podrá hacer examinar la vista gratuitamente, por un médico oculista especializado

P. del Angel, 40-BARCELONA

Calle Príncipe, 15 - MADRID



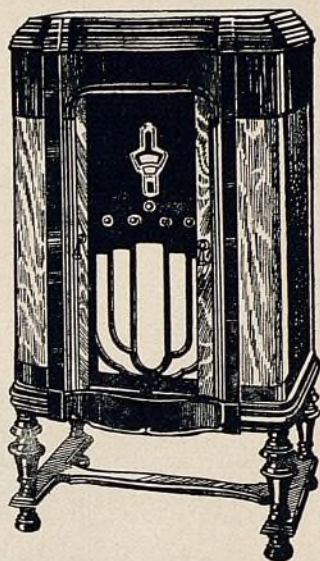
MODELOS 1934



Arriba: Modelo 63 de 6 válvulas en mueble de sobremesa. Altavoz dinámico de gran tamaño. Ptas. 725.-



A la izquierda: Modelo 630-C. Radiofonógrafo de 6 val. Con motor y pick-up de 2 velocidades. Ptas. 1400.-

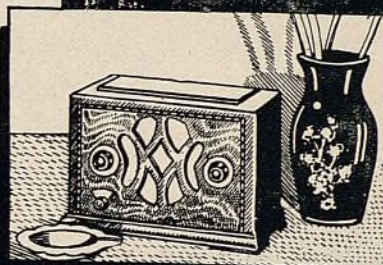


A la derecha: Modelo 780-C. Radiofonógrafo de 10 válvulas con todas las últimas maravillas. Ptas. 2400.-

A la derecha: Modelo miniatura de 5 válvulas, 75 500 metros. Ptas. 450.-

La marca de la máxima pureza de tono presenta esta temporada algo más que radio-receptores. Los nuevos modelos son ya instrumentos musicales perfectos.

Solicite una demostración



FADA Radio

La marca suprema!

PRICUAL
RNTOLI

Ventas al Contado y a Plazos

DISTRIBUIDORES GENERALES PARA ESPAÑA:
ANGLO ESPAÑOLA DE ELECTRICIDAD. S. A.
CORTES, 525 - PELAYO, 12 - BARCELONA



interesa a usted

nuestro plan de retribución a
colectores de subscripciones

premios en metálico:

por 5 subscripciones: ptas. 10

» 10	»	» 20
» 25	»	» 50
» 50	»	» 100
» 100	»	» 200

Radiadores MUMANY

PATENTE 96268

Para Aviación
y usos industriales

Construcción
y Reparación
de todos los sistemas

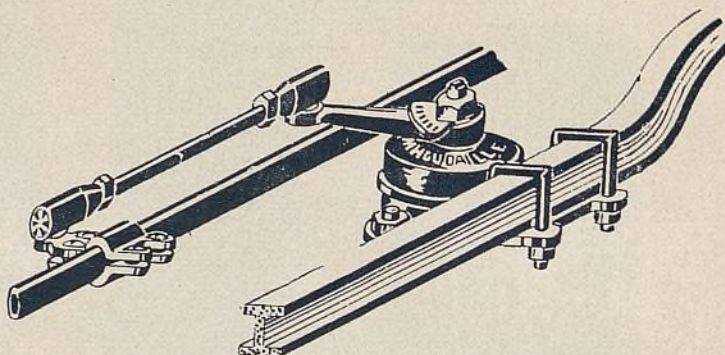
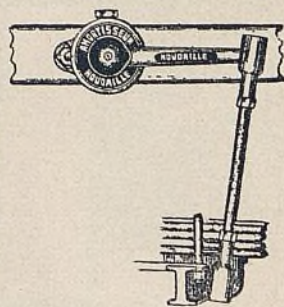
TRABAJO EN SERIE

Calle Aribau, 200
BARCELONA
TELÉFONO 78906

El amortiguador hidráulico de
SUSPENSIÓN

HOUDAILLE

Forma parte del equipo de las principales marcas de coches del mundo



El amortiguador hidráulico de DIRECCIÓN

HOUDAILLE

SUPRIME EL SHIMMY
EVITA ACCIDENTES GRAVES

UNICO AGENTE EN ESPAÑA:

Jaime Martí Cabot. - Barcelona

Telegramas: Marticabot • PASEO DE COLÓN, 15 • Teléfono 15037

ANUNCIANTES

Mobiloil	401	Englebert	408
Lanerías Molins Hermanos	402	Philips	419
S. A. E. Georgia Oil	403	Dunlop	433
Parche Sami	403	Hijo de Guillermo Leopold	476
Bujías Champion	403	Coffet	476
Firestone-Hispania, S. A.	404	Anglo Española de Electricidad	477
Los Tirolese, S. A.	405	Premios Ford	477
Muñuzuri, Lefranc, Ripolin, S. A.	406	Radiadores Mumany	478
Mateu, Marrugat y C. ^a , S. L.	406	Jaime Martí Cabot, «Houdaille»	478
Ferretería Ráfols, S. A.	407	Juan Arruga	478
Comercial Adolfo Alvarez, S. A.	407	Nestlé	479
Rocalla, S. A.	407	Crédito Ford	480
Uralita, S. A.	408		

AGENCIA OFICIAL



Juan Arruga

Calle Clarís, 98 - 100
BARCELONA

OFICINAS y ALMACENES: Teléfono 72064
TALLER y GARAGE: Teléfono 70525



Estamos ya en invierno con sus rigores. Debemos proteger el organismo infantil contra los ataques con que el frío y la humedad amenazan a los niños, y para ello, es necesario introducir ya desde ahora en su régimen alimenticio, sabrosas y abundantes papillas de

HARINA LACTEADA NESTLÉ

alimento completo, altamente nutritivo y muy rico en vitaminas.

Pida hoy mismo una muestra de Harina Lacteada Nestlé y un ejemplar del folleto "Para fortalecer a la Infancia" a: Sociedad Nestlé A. F. P. A. (Sección B 22) Vía Layetana, 41 - Barcelona



TAMBIEN VD. PUEDE POSEER

UN COCHE O CAMIÓN



SIN DESPRENDERSE
DE SU VALOR
ADQUIRIÉNDOLO A PLAZOS

*El Departamento de Crédito de
FORD MOTOR IBÉRICA*

*puede ofrecerle las facilidades necesarias para
que SU COCHE O CAMIÓN VAYA CÓMO-
DAMENTE PAGÁNDOSE A SI MISMO MIEN-
TRAS TRABAJA, CON EL PRODUCTO DE SU
PROPIO SERVICIO, sin que tenga Vd. que
afrontar un esfuerzo económico para la compra*

*Si, como particular o como comerciante, reconoce Vd. la
necesidad de poseer un coche o camión, pero su adqui-
sición se le ofrece momentáneamente inconveniente*

*pida escala de pagos al
Agente Ford más próximo*