

Nº 17

0-722

1930

REVISTA



FORD

1'50

Manuel Fernández Durán y Queralt
S. Bernardo, 116

Madrid

VATSA

Madrid

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

Mobiloil "AF"

EL ACEITE DE

Calidad

UNIVERSALMENTE
ESCOGIDO

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

VACUUM OIL COMPANY, SOCIEDAD ANONIMA ESPANOLA



Productos celulósicos
para el pintado de
coches

MUÑUZURI S.A.
Apartado 49
BILBAO



CAMBIANDO SUS AN-
TIGUAS BUJIAS POR
LAS NUEVAS

CHAMPION-C4

CONSEGUIRÁ ME-
JOR FUNCIONAMI-
ENTO EN SU MOTOR

FORD

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

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

AGAPITO BLASCO

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

DOMICILIO CENTRAL:

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

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

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

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA ABLASCO

TELÉFONOS:

DESPACHO 16167

MUELLE REBAIX 12750

G A R A G E 55108

MUELLE BARCELONA 12759

Balneario de BETELU

A 40 KILÓMETROS DE SAN SEBASTIÁN (VÍA TOLOSA)

Manantial ITURRI SANTU

Sin rival para garganta y bronquios

Manantial DAMA ITURRI

Similar al agua de VITTEL

COCINA FAMOSA - PENSIÓN COMPLETA DESDE 15 Ptas.

CENTRO DE EXCURSIONES

ABIERTO DESDE EL 15 DE JUNIO

Correspondencia y teléf. interurbano - Admón.: Balneario BETELU (Navarra)

LUBRIFICANTES DOBÓN

INTERESA

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



Rafael Dobón Soriano
LINARES (JAÉN)

Rocalla

El mejor material de cemento y aluminio para construcción, el más económico y el de mayor duración.

Nº 1: Bases para...
 Nº 2: Cajas para...
 Nº 3: Depósitos para...
 Nº 4: Tubos para...
 Nº 5: Depósitos para...
 Nº 6: Depósitos para...

ROCALLA S.A.
 OFICINAS:
 RUA ESTUDIOS 14 Y CANUDA 2
 TELEFONO 20768
 FABRICA EN CASTELLOFELS

Legítima Batería



DE 13 PLACAS

**Más potencia
 Mayor duración
 Mejor arranque**

Pesetas: 135

Pídala en las Agencias Oficiales Ford



AGENCIA OFICIAL

P. PELEGRÍ LLADO

Plaza Cataluña, 2

REUS

AUTOMÓVILES Y CAMIONES
 RECAMBIOS LEGÍTIMOS

NEUMÁTICOS:

GOOD-YEAR - GOODRICH
 MICHELIN - PIRELLI - LEE
 LUBRIFICANTES ATLANTIC

CAMBIOS :- PLAZOS

Volquetes Ibáñez



Entregas rápidas
 Pídanse presupuestos

MANUEL IBÁÑEZ

Viladomat, 211 BARCELONA Teléfono 54101



Automóviles Sociedad Española

S. A.

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

**Automóviles
Tractores
Camiones**



Agencia Oficial



BARCELONA

Carrocerías Mateu & Marrugat

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

Avenida 14 Abril, 333
Mallorca, 336
Ballén, 126
Teléfono 75294
Barcelona

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

A thick vertical black bar runs down the left side of the page. At the bottom left, a black right-angled triangle is positioned with its hypotenuse facing the center of the page.

FÁBRICA DE LANERÍAS

TEJIDOS DE FANTA-
SÍA PARA SEÑORA
Y PAÑERÍA CLÁSICA

ESPECIALIDAD
EN PAÑOS PARA
CARROCERÍAS
DE AUTOMÓVIL

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

MOLINS HERMANOS

SUCESOR

Teléfonos:

Despacho - 232 — Fábrica - 543

Rambla, 178 (Apeadero) SABADELL

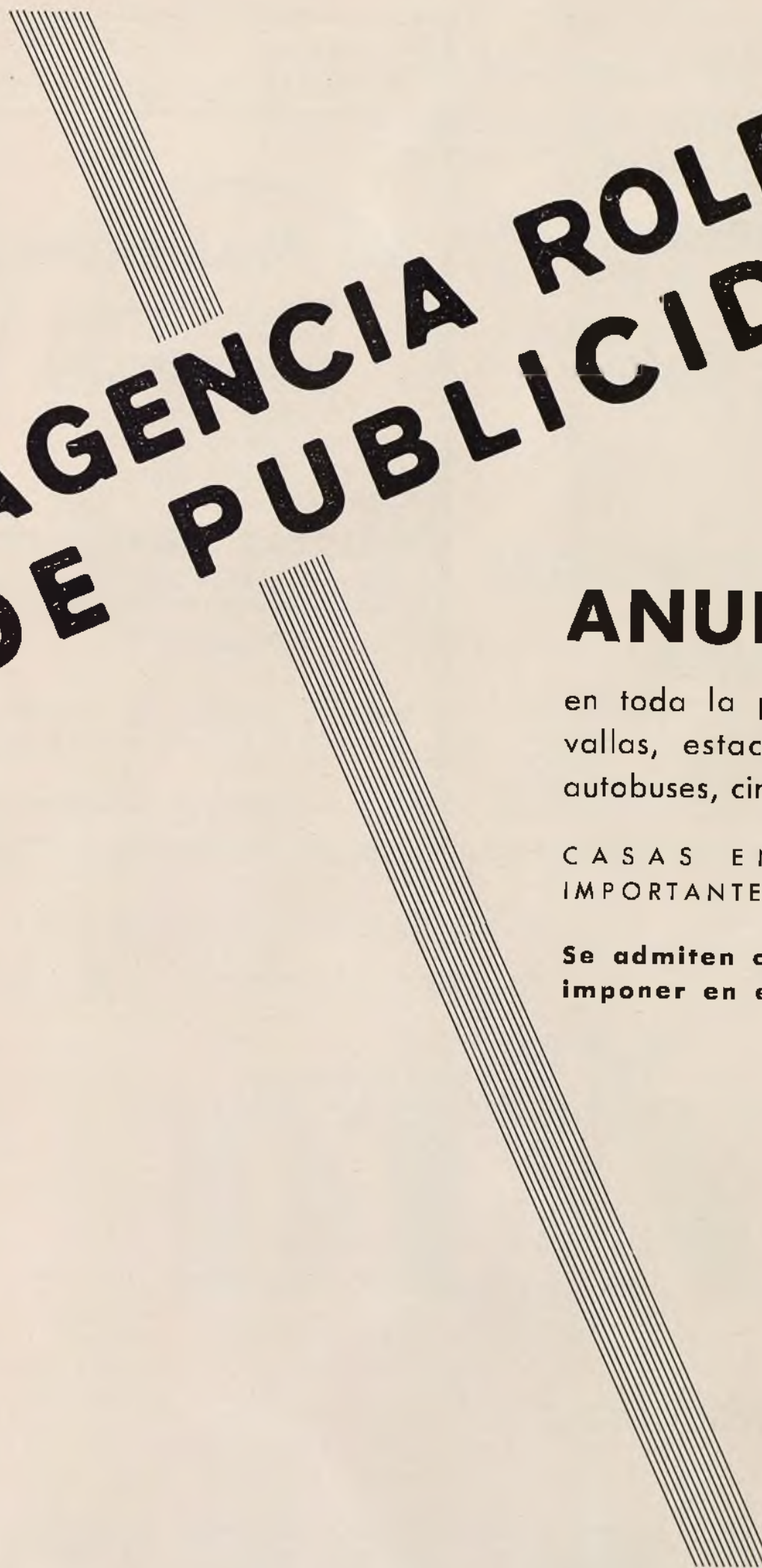
EL INDISCUTIBLE
MASAJE



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

Proteje el cutis contra las incle-
mencias atmosféricas, lo sua-
viza, suprime los barros y la
irritación producida por la na-
vaja, evita que el cutis se agriete
y elimina los excesos de grasa.

DE VENTA EN PERFUMERÍAS



AGENCIA ROLDOS DE PUBLICIDAD

ANUNCIOS

en toda la prensa mundial,
vallas, estaciones, tranvías,
autobuses, cines, T. S. H., etc.

CASAS EN LAS MAS
IMPORTANTES PROVINCIAS

**Se admiten cantidades para
imponer en el GIRO POSTAL**

Vergara, 11 : Tel. 20670 : BARCELONA

**Manufacturas
de Carrocerías**

José Solá

Meléndez, 8-10-12

TELÉFONO 2489

Sabadell

GABRIEL PUJOL PARES

**La Maquinista
Reusense**

**Construcción y repa-
ración de maquinaria
en general**

PRENSAS HIDRAULICAS

MONTADAS CON VIGAS DE ACERO

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

VILADOMAT, 217-219
TELÉFONO NUM. 32108

BARCELONA

M. Subirana

Volquetes hidráulicos sobre cha-
sis de todas las marcas desde 1 ½
a 10 ton. garantizados por un año

ENTREGAS RAPIDÍSIMAS



Los montados sobre chasis FORD, entrega inmediata



Fábrica Nacional de Aparatos Surtidores de Gasolina y Aceites

**HARDOLL
S A T A M
CARBOX**

**F i j o s
Automáticos
Eléctricos**

ISIDRO HERREIZ

INGENIERO INDUSTRIAL

OFICINAS - ALMACENES - TALLERES

Batista, 7 y 9 (S. M.)

Teléfono 50414

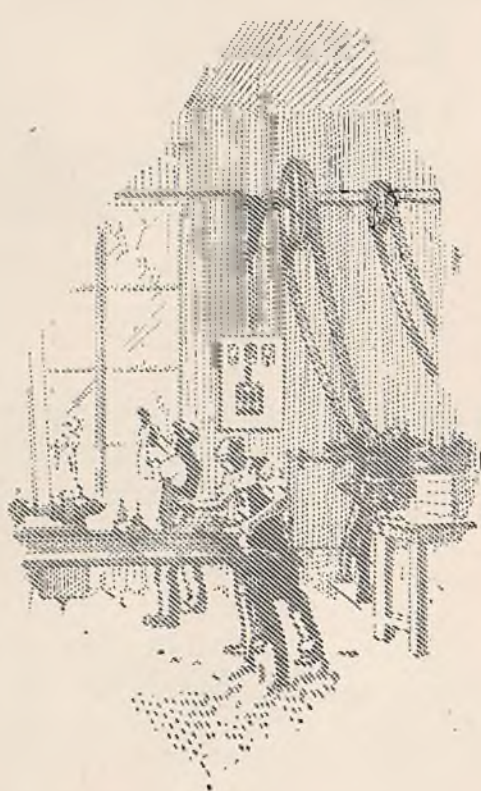
BARCELONA

**TRAJES INTERIORES
PARA CABALLERO**

DUX

TRAJES DE BAÑO

DE VENTA EN LAS BUENAS CAMISERIAS Y ESTABLECIMIENTOS DE GÉNEROS DE PUNTO



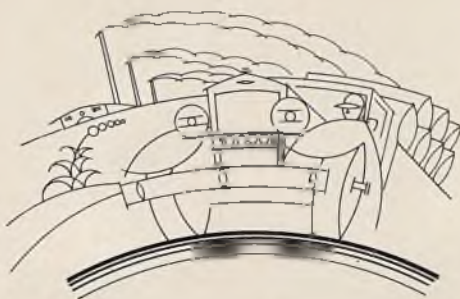
Las manos

limpias de grasa

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



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



REVISTA FORD

sumario

Páginas

Portada, por J. L. Rey.	
Paralelismo evolutivo del automóvil y la moda, por Juan de Maza.	175-176-177
Africa de extremo a extremo por vía aérea, por Enrique Torres-Aldaz.	178-179-180-181-182
Prosa y poesía de las joyas, por José M. ^a de Sagarra.	183-184-185
La mayor fábrica de automóviles de Europa.	186-187-188-189
La evolución fotográfica, por Pedro Catalá.	190-191-192
Los mesones, por Paulino Masip.	193-194-195
Deportiva nacional.	196-197
El deporte internacional.	198-199
El gran premio de invierno, por Argos.	200
Exprés, por Elvira Augusta Lewi.	201
La VIII Exposición Portuguesa de Automóviles.	202-203

Páginas

La elegancia en el cine, por María Luz Morales.	204-205-206-207
La cité de Carcassonne ante el turismo, el teatro y la cinematografía, por R. Planas Leblanc.	208-209-210-211
¿Cómo prepara Vd. su coche para las vacaciones?, por M. E. Canics.	212
Nivelación de tierras para riego, por Julián Trueba.	213-214-215
Recordando a Ramón Casas, por Juan d'Ars.	216-217-218-219
Gráfica internacional.	220-221
Arte manual de la gente de mar.	222-223-224
El humor de los demás.	225
Tendencias actuales de la arquitectura alemana, por José Pérez Hervás.	226-227-228
Bronces vivientes, por Julio Montiel.	229-230-231-232
Noticiario Ford.	233-234

PRECIO: Ptas. 1'50

MAYO - 1932

DIRECCIÓN: JUAN DE MAZA
COLABORACIÓN ARTÍSTICA EN ESTE NÚMERO:
ARREGLO: FRANCISCO FONTANALS
PREPARACIÓN GENERAL: J. D. ROSSELLÓ
FOTOGRAFÍA: P. CATALÁ - J. SAGARRA - A. FERRÁN
ILUSTRACIÓN: J. L. REY - J. CAMINS - R. RIBAS - A. R. WALTER



PUBLICIDAD: ROLDÓS TIROLESES
GRABADOS: J. M. LLOVET
IMPRESIÓN: TALLERES N. A. G. S. A.
REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:
APARTADO 680 - BARCELONA

revista "Ford" con la esplen dista
admiración con toda mi
Jesús Daniel
Miss España
1932

REVISTA FORD



JUNIO 1932

Nº 17



PARALELISMO EVOLUTIVO DEL AUTOMÓVIL Y LA MODA

por
JUAN DE MAZA

La moda es un tema que se presta a la ironía fácil. Y, como por asociación de ideas, al hablar de modas pensamos en mujeres, la víctima de la mordacidad tradicional de los moralistas ha sido siempre femenina. Toda la extravagancia, toda la volubilidad que — al decir de los hombres — marcan la característica natural de la mujer, encuentran su expresión perentoria en la historia del traje a través de las edades. Desde que hay mu-

jeres, y que estas mujeres visten, el hombre no ha podido sustraerse a admirar el ingenio con que han acompasado el tiempo a sus cambios de apariencia. Por admiración las ha criticado y sigue criticándolas. Porque es ofensa a su delicada imaginación insinuar que todo su arte consiste en parecerse unas veces a una campana y otras veces a un paraguas cerrado; la mujer ha estilizado muchas otras formas, más dignas que los poemas en

forma de pera que tanto alabó el hombre de hace pocos siglos. De la cola con pinza a la falda barre-aceras, del verdugado al vestido camisón — pasando por el miriñaque, el peplo Directorio, la crenolina y la manga-embutido —, cuántas siluetas han desfilado ante los ojos burlones de los varones de mostacho ochocentista... El talle ha subido a las axilas para bajar a las corvas, prisionero de la asfixiante coraza del corsé o libre hasta su completa desaparición en la línea femenina 1930. Unas veces, la metamorfosis se ha producido lentamente y hemos podido seguir su proceso. Otras veces, ha sido brusca, con más de revolución que de evolución. No es sólo frente a la miniatura de una bisabuela — encontrada en el fondo de un cajón, una tarde de lluvia en que no sabíamos cómo matar el tedio — que se hace manifiesta la trayectoria de los cambios; basta con una fotografía de nuestra madre «cuando era moza», diez años ha, quince cuando más...

No procede, sin embargo, atribuir a una fantasía arbitraria esas transformaciones que, como todo acto humano, obedecen a leyes normativas, aun en aquellos casos en que no acertemos a identificarlas. La moda no fué nunca una creación paradójica; ha sido, en todo momento, la expresión de una necesidad. Constituye el reflejo de las costumbres, y las glosa y las comenta con más exacta veracidad que la literatura. Si todo el siglo de Felipe II queda contenido en una sola de las novelas ejemplares de Cervantes, la época moderna puede abarcarse íntegramente en la visión fugaz de una mujercita de cabello corto, que enciende un cigarrillo frente al volante de su coche en marcha.

La generación que se acerca a los cincuenta no siempre se da cuenta de la transformación — el hábito de lo maravilloso embota la sorpresa. Cuando nació esa generación, existían el ferrocarril, el barco de vapor, la fotografía y el telégrafo, es decir, casi todo lo que hoy nos parece indispensable — lo conveniente vino más tarde. La telegrafía se encontraba en período de experimentación, la bicicleta no había aparecido todavía, los grandes salones del Real y del Liceo se alumbraban con gas, se ignoraba la calefacción central y el ascensor, y la sala de baño constituía un refinamiento suntuario. Ancianos que fueron jóvenes con Doña Isabel, recordaban el esplendor que la vida social recibió de la bujía esteérica al substituir a la candela. Y he aquí que, repentinamente, en el transcurso de pocos años, han aparecido mágicamente — alterando con brutalidad el ritmo de lo existente, imponiendo su tiranía con generalización coactiva — la lámpara eléctrica y el teléfono, el automóvil, el cinematógrafo, el fonógrafo, el dirigible, el aeroplano y, ya más cerca de las trincheras de nuestra época, la radio y la televisión. De todos estos nuevos

inventos, el automóvil es, seguramente, el que mayor repercusión ha tenido en la esfera práctica, por haber retado a dos nociones esenciales: la del espacio y la del tiempo. El gran sociólogo Guglielmo Ferrero ha expuesto a menudo, en la prensa profesional francesa, su concepto de la renovación del automóvil en dicho sentido: la distinción entre la civilización cuantitativa y la cualitativa — inspirándose, quizá, en el parangón de sociedad moral y sociedad material del cardenal Newman. Las primeras — las civilizaciones cuantitativas — se concentran en el arte y el pensamiento. Las segundas tienen que resignarse a una perfección de menor alcance en la vida interior y el círculo estético, pero, por contra, se benefician de los avances del progreso.

Nuestra civilización motorista pertenece a esa segunda clase. Se caracteriza por la economía de esfuerzo humano y por la velocidad. Ha habilitado al hombre moderno para escapar a sí mismo, a la monotonía y a la rigidez que durante veinte siglos limitaron su acercamiento a Dios por lentitud de marcha. Ha aproximado el mundo a los humanos, y ha convertido la aventura en algo tan accesible que — como sucedió con la bohemia — ha acabado por desprestigiarla; su secreto es el mismo de la divulgación de la literatura histórica, sea de Paul Morand, de Jack London o de Fernández y González, que constituye otra forma de viajar en sillón por el pretérito. Viviendo fuera de su casa y, en cierto punto, fuera de sí mismo, el hombre ha combatido más abiertamente la introspección neurótica y ha roto con sus costumbres caseras. Conoce y se da a conocer; se gasta y se renueva. Por una curiosa paradoja, la economía de esfuerzo físico que le ha brindado la mecánica se corresponde con el desarrollo deportivo que es derroche de esfuerzo, y el progreso, que encubre una corrupción de la naturaleza por el artificio, ha acercado artificiosamente a la naturaleza sus viejos disidentes.

¿Extrañaremos, pues, que esa transformación haya dejado huellas en la decoración de la vida en general y, en particular, en la trayectoria de evolución del traje? Aun sin otros antecedentes que una simple premisa propositiva — como Cuvier reconstituyó, de un solo osambre, un monstruo antediluviano — podríamos imaginar la huella con sólo comparar dos grabados de modas: una de 1900 y otra de nuestros años. Pongamos la figura de una dama de comienzos de siglo, deformemente conformada por su corsé de trazas ortopédicas, atemorizada al atravesar cada calle por la impedimenta de su falda arras-tradiza y sus enaguas de volantes recogidas en una mano, y en otra mano su sombrilla y su bolso de plata, temblando a cada paso por la estabilidad de su monumental sombrero clavado al moño, a pesar de las garantías de los grandes alfileres y las cintas de brida

a barboquejo. Pongamos, frente a ella, la otra figura de una damita de hoy, con falda breve y brazos al aire, tocada de gorrita sin alas hundida sobre la nuca rapada: encontraremos la diferencia entre dos mundos más que el intervalo de una media generación, como el intervalo de una sesión cinematográfica no marca la diferencia entre dos períodos de tiempo, sino el cambio de una película a otra película. La dama de 1900 se nos antojará más alejada de su hija 1932 que de la de veinte años antes, ceremoniosamente alojada en su silla de manos, y aun de la castellana que, mucho antes todavía, espe-

raba melancólicamente en las almenas el retorno de su Cruzado.

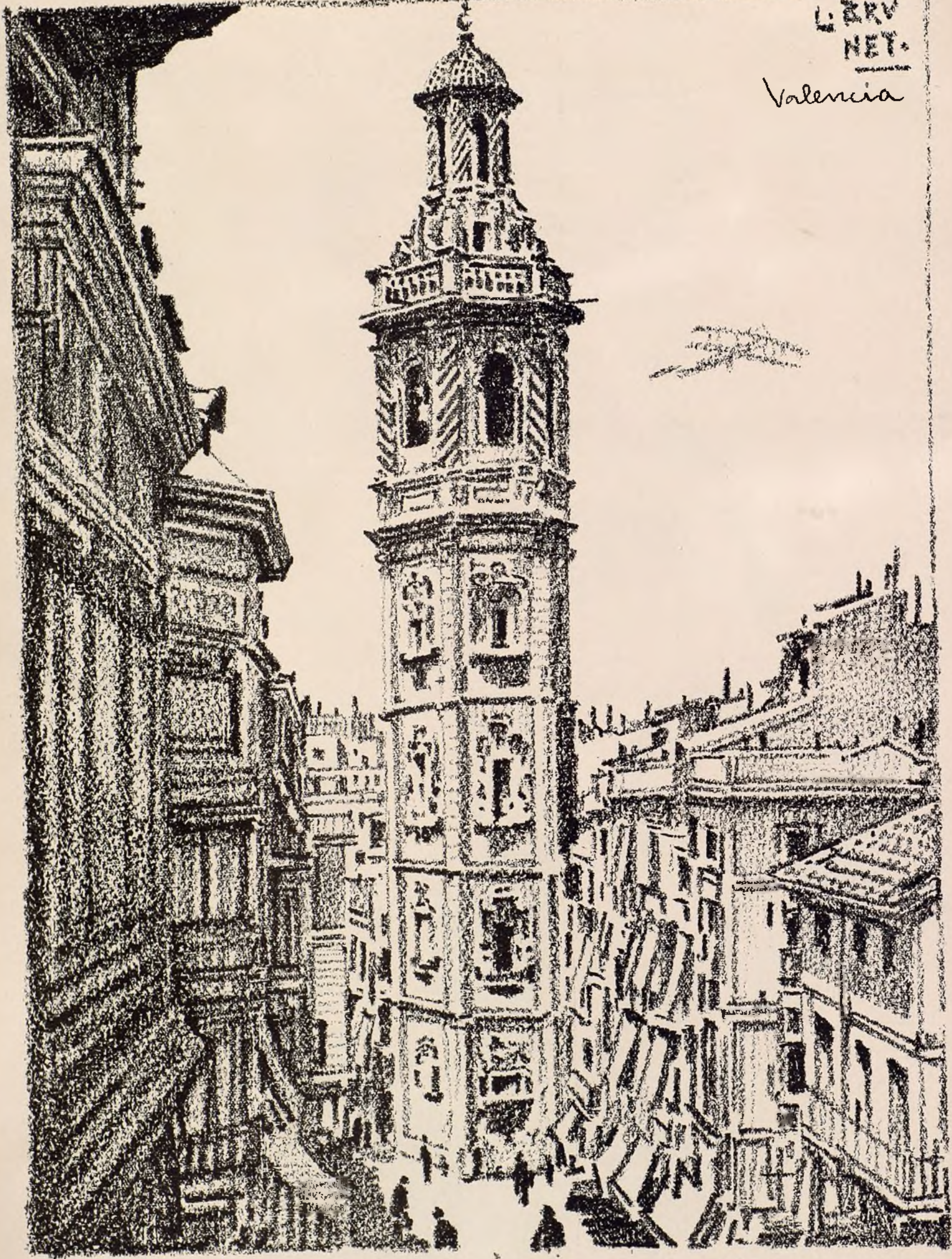
La mujer automovilista de 1905 — con amplio «canotier» enfundado en amplio velo, guardapolvo de mangas apretadas a la muñeca, boa, manguito y manta — armonizaba en realidad dos necesidades: las exigencias de una moda que no previó la creación del deporte, y la improvisación del motor escaso todavía de comodidad y sembrado de emboscadas por imperfección mecánica. Una mirada retrospectiva del vestuario femenino nos hace pensar que, durante largos siglos y hasta una época reciente, no ha habido otro propósito externo que el de adornar, con más o menos lujo y armonía, una muñeca de exhibición, ociosa, inmóvil y ribeteada intelectualmente de burlesco — con dos únicas excepciones: la caníflera y la amazona. Los elegantes de Trouville, en épocas de Napoleón III, se paseaban por la playa con la misma indumentaria efecista que en la visita de salón, y el propio atavío del baño venía a ser un vestido completo del mismo número de piezas... Hoy hemos saltado al otro extremo: el deporte domina a la estética, ha eliminado el empaque y ha puesto analogía de sencillez en el traje tailleur de calle y el de tenis o de golf, hasta hacer admitir al de «soirée» una cierta uniformidad de línea que acabará por democratizarlo como al «smoking» masculino.

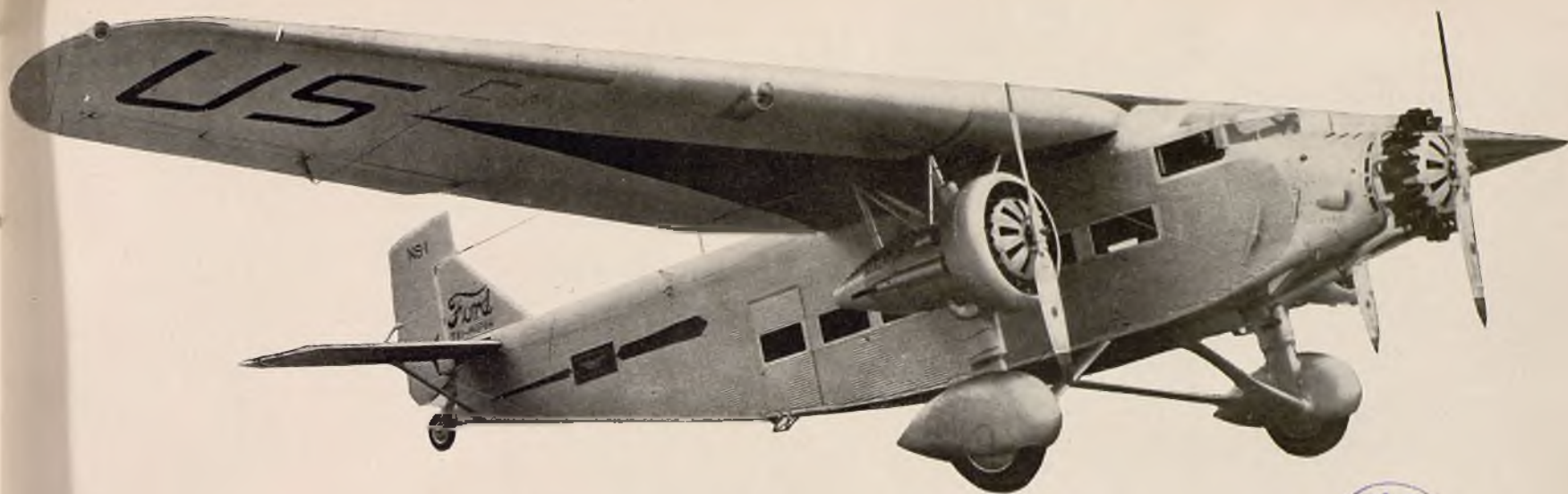
¿Es nuestra elegancia la verdadera elegancia? Sí o no, pero, en todo último caso, es racional porque se adapta a la flexibilidad de nuestra época. Este criterio de adaptación se ha generalizado, y el automóvil, por ejemplo, ha ido adquiriendo, paulatinamente, conciencia de su personalidad; la simplificación de líneas, el alargamiento del capó, el descenso de su centro de gravedad, la supremacía de la curva sobre el canto vivo, complacen a la vista porque está influido por la lógica, da beligerancia estética a lo que sólo pudo aspirar a tenerla utilitaria. La mujer automovilista de 1905 estaba condenada a irremediable fealdad de atavío porque el propio automóvil no había descubierto los principios racionales de su estructura. Y es que el ingeniero y el carroceros han servido bien a la coquetería femenina. Desde que el automóvil simpalizó con la mujer, la hizo participar de su saltura — y la mujer entró a saqueo en el protocolo, en el archivo de formulismos y, en buena parte también, en las fortificaciones de los llamados convencionalismos. La simplificación del traje llevada a límites de audacia, la melena y las rodillas al aire, el cigarrillo y el pijama, la camaradería masculina y el tuteo, el «maillot» de baño y la cura de sol, el cocktail y el danzing; de todo eso no ha sido directamente responsable el automóvil, pero ¿quién puede asegurarnos que, en cierta proporción, no ha sido cómplice?



L. ERV
NET.

Valencia





AFRICA

DE EXTREMO A EXTREMO

POR VÍA AÉREA

La ruta aérea del Cairo a la ciudad del Cabo ha tenido que sufrir un período de preparación de más de once años. Desde 1920, las fuerzas inglesas de la Royal Air Force no han cesado de trazar itinerarios, de estudiar mapas y acotar terrenos de aterrizaje provisional. En aquel mismo año, el coronel Van Ryneveld, junto con el comandante Brand, cubrió por primera vez el trayecto total desde El Cairo hasta la ciudad del Cabo; en 1929, Lady Bailey, tripulando un pequeño aparato de turismo, consiguió realizar con buen éxito el mismo recorrido — y con ello se llegó a la demostración de la posibilidad de establecer una línea de comunicación aérea entre el Norte y el Sur del continente africano.

Debido, sin duda, a la circunstancia de que el itinerario más favorable atravesaba en su mayor parte distritos sometidos al mandato de Inglaterra, la compañía inglesa «Imperial Airways» fué la que mayores facilidades encontró en el estudio del proyecto; llegada la realización, los terrenos especiales para aterrizajes forzados están hoy preparados a distancias relativamente próximas unas de otras, los servicios de enlace son seguros y las estaciones meteorológicas y de telefonía sin hilos funcionan con la máxima precisión. El servicio comenzó a principios del año pasado, enlazando El Cairo con la orilla sur del lago Victoria (Mouanza y Nairobi), y ya en Junio se inauguró la línea desde El Cairo hasta El Cabo.

Las dificultades con que han tropezado los técnicos han sido realmente considerables. Entre Khartoum y Kisomou (lago Victoria) no fué posible emplear el avión: los terrenos pantanosos, en una extensión de 2.502 kilómetros, exigen que el servicio sea prestado por hidroaviones. Del Cairo a Khartoum y de Kisomou a la ciudad del Cabo, se emplean

Por Enrique TORRES - ALDAZ



Cabina del globo estratosférico en que han de ascender a 25 000 metros el Conde Zichy y el doctor Hens von Braun

aeroplanos trimotores que, en virtud del enrarecimiento del aire del desierto, han de encontrarse en condiciones de poder sostenerse con un solo motor. Los motores han de tener potencia suficiente para remontar el aparato por encima de las altas cadenas de montañas de las cuales el sistema que se eleva al norte de Nairobi es de una altura máxima de 2.500 metros. La mayor dificultad reside en el enorme gasto de gasolina que hacen los potentes motores de los aparatos, en lugares donde el precio de la gasolina es, naturalmente, muy elevado.

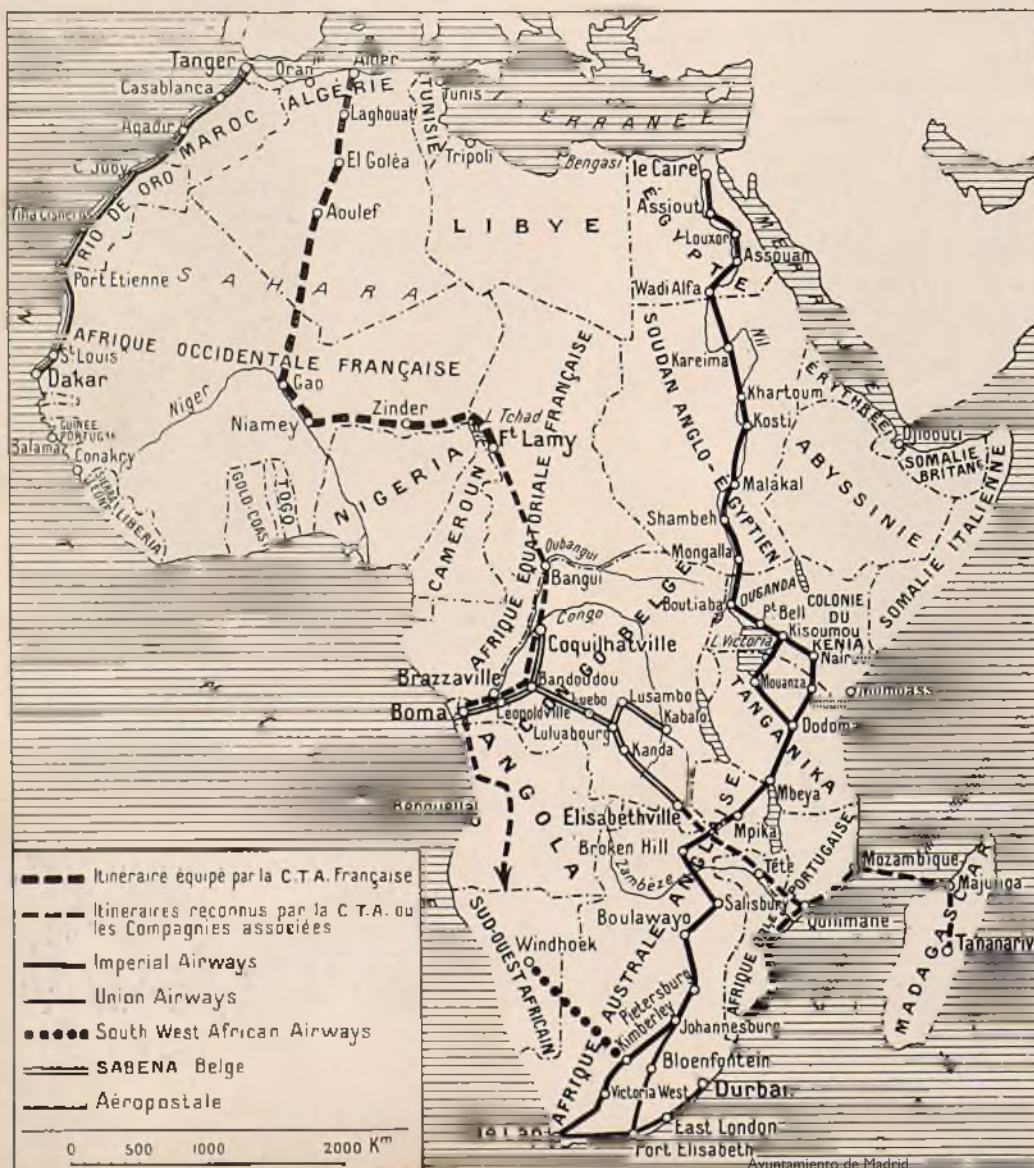
Al principio, el gobierno británico pensó en subvencionar por sí solo la explotación de la línea de comunicación aérea, pero luego, vistos experimentalmente los cuantiosos gastos que una empresa de tal naturaleza exigía, solicitó y obtuvo la ayuda financiera de los gobiernos de las colonias que se beneficiaban de la nueva vía de transporte. La Unión Sudafricana, el Sudán, la Rodesia, los territorios de Kenia y del Tanganyica contribuyeron directamente, comprometiéndose, además, a mantener en las debidas condiciones las instalaciones propias del servicio aéreo que se encuentren en su país respectivo.

En el caso de Rodesia, por ejemplo, ¿no es realmente la línea el sueño de Cecil Rhodes? Sí es, pero por medios distintos (el camino de hierro que él imaginaba de Egipto al Cabo de Buena Esperanza), por una vía más racional, mejor adaptada a las posibilidades y exigencias de velocidad que definen de una manera muy particular las necesidades

de los grandes enlaces transafricanos. Cuánto no se hubiera tenido que esperar para que la vía férrea uniera de Norte a Sur los dos emporios de la civilización africana... ¡El Cairo y la ciudad del Cabo! Qué inmensos capitales no se hubieran consumido, cuantas vidas se habrían sacrificado! Hubiera sido una repetición todavía más cruenta, más erizada de dificultades que la del enlace ferroviario de Este y Oeste en los Estados Unidos de Norteamérica.

Y ¿qué carga podrá tener preferencia para el transporte aéreo transafricano — la mercancía en bruto, recién arrancada de los bosques vírgenes, que busca la costa para llegar al mercado comprador de Europa? No, ciertamente; esa mercancía se conformará con ser transportada a hombro hasta los grandes ríos, donde se embarcará en los vapores fluviales con rumbo al litoral. Los grandes magnates del dinero y de los

Itinerario aéreo transafricano







Mrs Bruce se propone batir el record de permanencia en el aire, volando sin interrupción durante un mes

Interior del trimotor Ford 5-T



negocios, el correo de valor, los metales preciosos, los específicos medicinales, las delicadezas de la civilización europea y las buenas frutas de Africa utilizarán la nueva vía de comunicación, que tiene algo en común con la atmósfera mágica del Fausto de Goethe.

El precio del pasaje es relativamente elevado, pero no tanto si se le compara con el que tendría que fijar una empresa que explotase la línea sin subvención del Estado. De Londres a El Cabo se pagará, por vía aérea, unas 130 libras esterlinas; el vapor invierte 17 días, el avión 11 solamente. Por vía marítima, en primera clase, el pasaje sería de unas 100 libras. Convirtiendo en francos esos precios, resultará que el pasajero pagará por vía aérea unos 16.000 francos, y por mar unos 9.000, es decir, que cada día de ventaja sobre la fecha de llegada del vapor le representa un gasto de 1000 francos. Sin el régimen de subvenciones, el coste sería de unos 50.000 francos; el total es de 11 etapas de 1.000 a 1.200 kilómetros. Si bien creemos que únicamente será empleada la vía aérea en casos de extrema urgencia, por parte de los que deseen trasladarse de Europa al extremo sur de Africa, creemos por otro lado, que ha de constituir una singularísima facilidad para los que deseen una buena comunicación entre Alejandría, El Cairo y la parte sur del lago Victoria, por ejemplo, o bien — a la inversa — desde la ciudad del Cabo por Alta Rodesia o hasta el enlace con Mozambique. De El Cairo a Port-Bell en el lago Victoria, por los medios normales

habría que hacer etapas forzadas durante 21 días para cubrir el trayecto; el avión lo cubre en menos de 7 días. Se puede pensar, pues, en una determinada clientela, — que poco a poco se irá definiendo — con destino a las ciudades desconocidas de las que Nairobi es prototipo, o desde los distritos lejanos de Khartoum y de los cazaderos de Uganda.

Podemos asegurar a Vd...

...que en el ejército manchú figura un monoplano trimotor Ford adquirido hace menos de un año por el mariscal Chang-Suh-Liang, quien lo ha pilotado personalmente en varias ocasiones.

...que la Union Electric Light and Power Co. dispone de una flotilla de trimotores Ford para inspeccionar sus líneas de conducción eléctrica de alta tensión.

...que una conocidísima fábrica de conservas de Chicago posee un monoplano Ford que hace las veces de exposición ambulante y cuida de las entregas rápidas a gran distancia.

...que un trimotor Ford hizo posible, como guía, el aterrizaje de los 18 aparatos de caza de la escuadrilla n.º 17 del ejército americano en su primer vuelo nocturno.

...que el mayor hidroplano de los Estados Unidos es un trimotor Ford 5-A T que presta servicio en el Arsenal de Filadelfia.

PROSA Y POESIA DE LAS JOYAS



Lo más antiguo y lo más moderno que existe en el mundo es un brillante. El secreto de esta paradoja lo conocen los que venden brillantes como piedras muertas, pero de vida inacabable. La gracia del brillante no procede de una convención, ni de un «parti pris», sino de ese movimiento infinito y policromo de la luz al resbalar por las aristas del densísimo cristal. Por ello, el brillante tiene la vida de cien ojos que miran a un tiempo — que no se cierran.

Los brillantes desnudos, cuando duermen en el plato de la balanza, dan la impresión de insectos lamélicos y crueles que han venido de un astro más refinado, mucho más luminoso que la tierra en que vivimos, un astro poliédrico que sólo sabe albergar flores y animales translúcidos que se agitan con perfección de lógica y de mecanismo. Los brillantes desnudos, cuando yacen en un trozo de terciopelo de color de sangre, aunque completamente inmóviles no pueden abstenerse de lanzar el reflejo verde azulado de su país de origen.

La posesión de los brillantes es lo que las mujeres ambicionan de una manera más viva. Como que la posesión del amor absoluto y de todos los objetos que tengamos en los cuentos de las mil y una noches es imposible, y sobre esa imposibilidad estamos todos de acuerdo, resulta que un brillante es lo que más se aproxima a una idea maravillosa; el brillante tiene una felicidad que no puede definirse, y que comienza y acaba en el mismo brillante. Las mujeres son las únicas que aciertan a apreciar este pensamiento de una manera precisa. El brillante es carbón puro, de igual manera que las hojas de una rosa: las piernas de Marlene Dietrich son carbón impuro. Eso son ilusiones que han creado los químicos para asesinar las ilusiones. Pero la divinidad de los brillantes está muy por encima de las mentiras de la química. Las mujeres viven convencidas de esa sentencia, y sienten que lo único que puede saciar la sed dolorosa de la piel de una garganta perfecta, no son precisamente los labios de un boxeador, ni de un profeta, ni de un aviador de tostada mejilla, sino un brillante limpio y mondado, con toda su

por JOSE M.^a DE SAGARRA

frialdad cálida, con todo el juego de matices juguetero y eterno de sus aristas irisadas.

Los maestros y los oficiales que trabajan en las platerías y en los obradores de orfebrería, y los que se dedican a labrar y pulir las piedras preciosas, se me antojan cirujanos que manipulan la carne más delicada que conocemos. Las pinzas que sujetan un brillante por la nuca, son de una responsabilidad que estremece. Lo que más se parece a pesar almas debe de ser, sin ningún género de duda, pesar una de esas esmeraldas de un verde finísimo y criminal, con palpitaciones.

En esas clínicas de la joyería, los guantes de goma tienen que ser de una pulcritud exagerada, y las batas casi de nieve auténtica. A la puerta de las famosas clínicas esperan los labios mejor pintados y los piratas más poderosos.

Los joyeros conocen perfectamente la importancia de su oficio, saben que ponen en juego la piel, y es por eso que aprietan los dientes mientras torturan las piedras y las fijan dentro de las minúsculas jaulas de platino o de oro blanco, jaulas que tienen patitas y uñas como arañas implacables que no acaban de morir. Algún oficial cándido contrae tanto la órbita del ojo, que la lupa queda allí pegada para siempre.

Todo el mundo habla con cierta pasión literaria de las grandes clínicas niqueladas y perfumadas que sirven para tallar y modelar el pecho de las danzarinas. Pero son más terribles, más impresionantes, las clínicas que trabajan en la carne fría de las piedras preciosas. Por eso suele suceder que, a veces, cuesta más dinero un prendedor con cuatro piedras que abrir el vientre a un fabricante de explosivos o a un miembro preponderante de la Sociedad de Naciones.

Las perlas, desde que los fabricantes de perlas artificiales las falsifican con tan desvergonzado refinamiento, se han ruborizado con justificadísima indignación: este es el motivo por el cual las perlas verdaderas son actualmente más rosadas que antes. Alguien





opina que ese color rosado lo han adquirido envejeciendo al pasar de una piel rosada a otra más rosada. Todo esto son mentiras. Una explicación de orden moral es siempre más aceptable que una explicación mecánica, y más todavía tratándose de objetos finos como las perlas.

Desde que las perlas falsas han prostituido la sensibilidad del mundo, dentro del mar, en el estómago deforme y pegajoso de las conchas maravillosas, las perlas se dedican a una clase de ejercicios espirituales de perfección y depuración, las perlas se irisan y redondean con inimitable coquetería, su tacto de semilla de flor oceánica es de un excitante tal que según qué pieles no pueden resistirlo. A pesar del maquinismo y la pacotilla que invaden la cultura actual, las cosas auténticas son ahora más bellas y más maravillosas que nunca: los hombros de una mecanógrafa son, generalmente, superiores a los de la Helena homérica, las mejillas de los infantes de dos años no se habían parecido nunca tanto a los albaricoques verdosos como en los días que vivimos. Y un collar de perlas nunca había sido tanto un collar de perlas como en el momento de la caída nublada y tempestuosa del año mil novecientos treinta y uno.

Los pintores holandeses se habían entretenido en pintar objetos inanimados con una fuerza de gracia y de dignidad que impresionan, pero las primeras naturalezas muertas, con toda su mala intención, se remontan a las crinolinas del segundo imperio, que es la época de las pipas, de los sombreros de copa repulidos y de las barbas desgredadas, llenas de drogas literarias. Entonces, Manet cogió un limón de oro, y, sin contemplaciones de ninguna clase, varió todo el juego sobre la tela. Desde aquellos tiempos, las naturalezas muertas se han prodigado hasta el absurdo con todas las telarañas y todas las tristezas del alma. Hoy se va limpiando, cada vez más, el sistema de la naturaleza muerta; al lado de la invención de las casas sanitarias, hay esas naturalezas muertas de los escaparates de joyería, complicándose a fuerza de simplicidad. Los cristales, las tabaqueras, los pots para echar las perlas, para echar lágrimas o para no echar nada; la plata martirizada que puede sostener un pollo asado o cuatro galletitas. Los relojes planos, minúsculos, rodeados de piedrecitas con la hormiga del tiempo que les roe el alma. La fotografía y los ojos naturales modifican la visual de las naturalezas muertas, es el mundo de los encendedores automáticos y de las manos con una sola piedra; la boquilla canta con un sonsonete de ámbar al lado de las trampas del colorete.

Es la naturaleza muerta de la felicidad actual; los joyeros, invisibles directores de escena, presentan los modelos detrás de los cristales asegurados; luego, los comediantes, en una salita, reproducen la situación teatral de la naturaleza muerta, encima de una mesita de noche, cerca de un espejo inmutable, cuando el amor sólo tolera un collar de perlas.

(Traducción de J. M. S.)



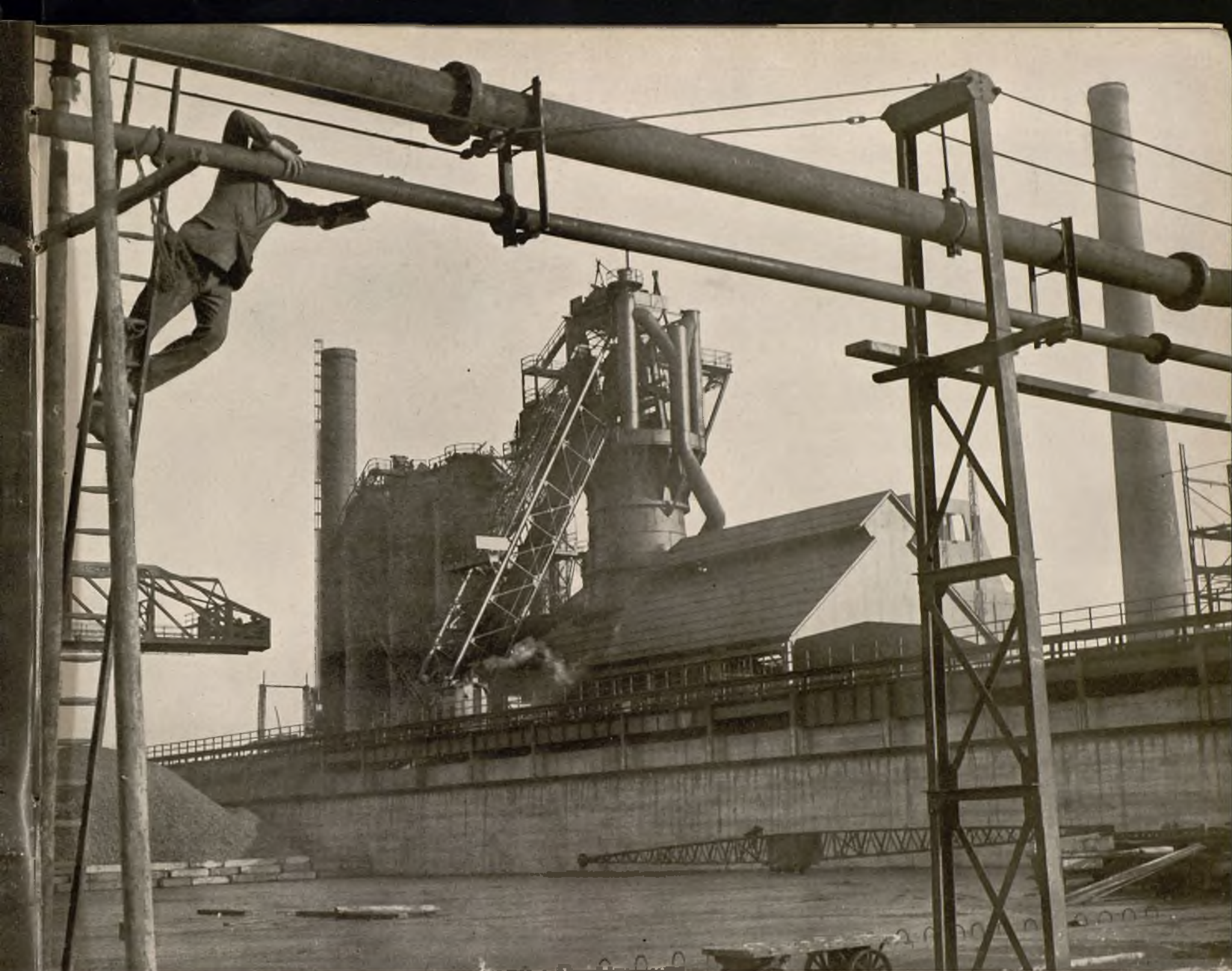


LA MAYOR FÁBRICA DE AUTOMÓVILES



DE EUROPA

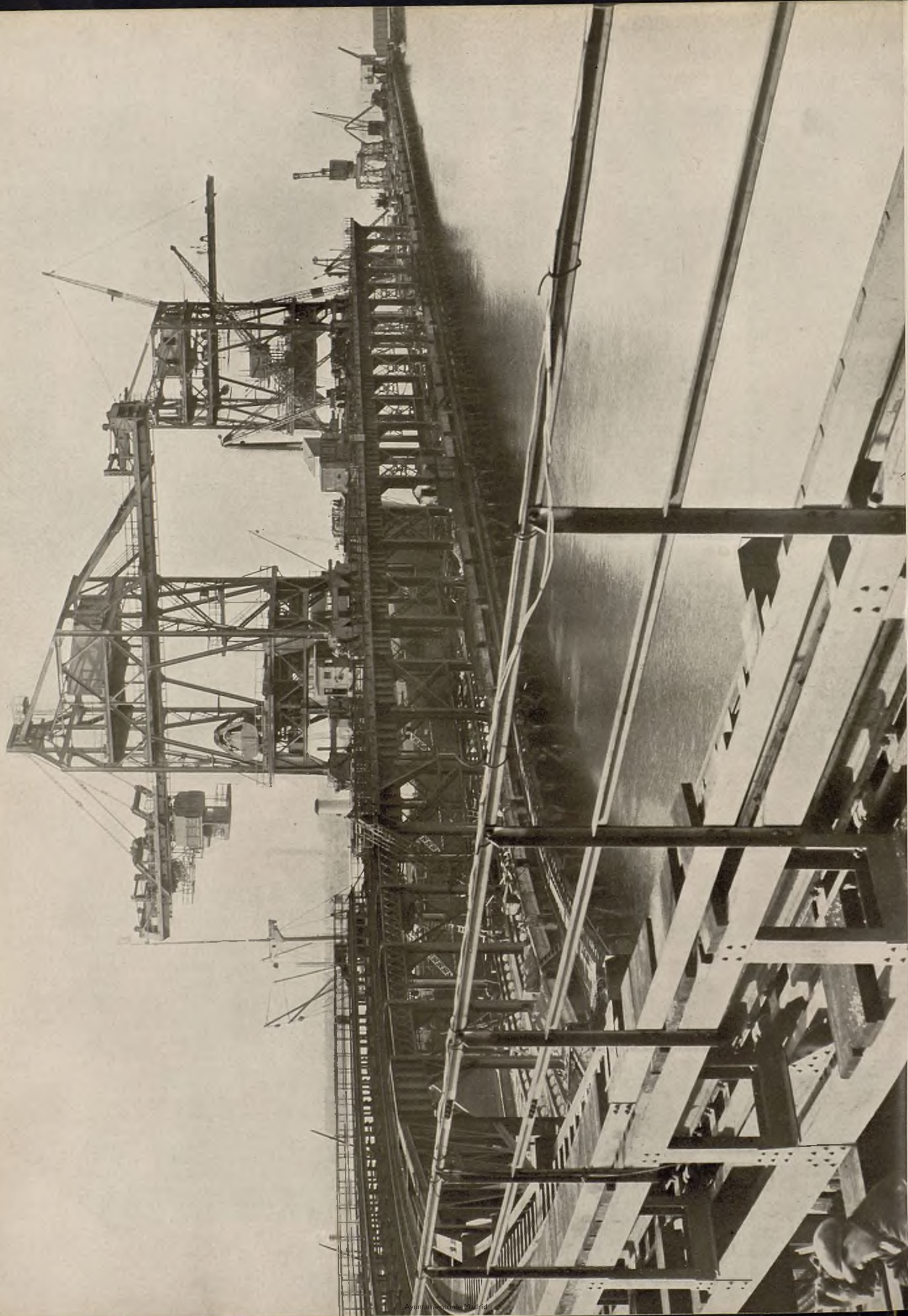
HENRY FORD no es un economista teórico. En todas sus obras se advierte la misma idea dirigente: «No hay nada estático; las cosas avanzan o retroceden, y es necesario trabajar incesantemente para mejorarlas, evitando con ello su inmovilidad». Así, la organización Ford extiende sin descanso sus horizontes. En Estocolmo (Suecia) se ha inaugurado últimamente otra fábrica de montaje, en Lisboa (Portugal) cuando estas líneas lleguen al público se habrá inaugurado un gran edificio destinado a la Ford Lusitana, filial de la Ford Motor Ibérica de Barcelona. Y por último, nos referiremos con alguna extensión a la fábrica Ford en Dagenham (Inglaterra) recientemente inaugurada y que es en la actualidad la mayor fábrica de automóviles de Europa. Ella sola produce tantos coches como sean capaces de producir todas las restantes fábricas de automóviles de Inglaterra. Durante cerca de dos años, millares de obreros han trabajado incesantemente en su construcción. La estructura total descansa sobre una red de pilares de cemento armado que alcanzan una profundidad de 20 metros. Se emplearon 13.800 de estos bloques, que puestos en línea alcanzarían una longitud de 203 kilómetros. Cada uno de estos pilares tiene junto con su número, su historia; en un grueso volumen figuran la fecha en que fué colocado, el nú-

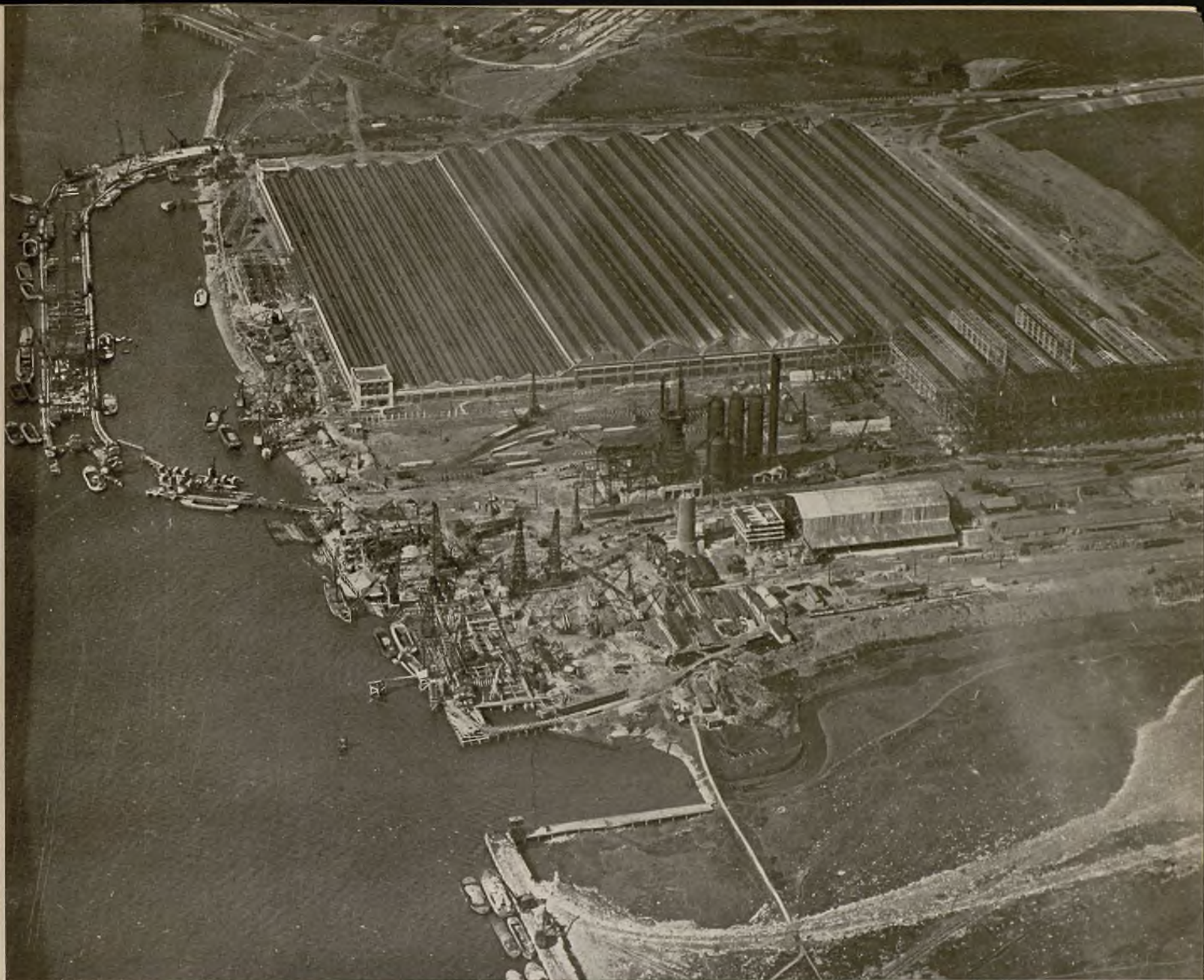


mero de golpes que recibió y como se comportó al desaparecer en el subsuelo de Essex. Cada pilar ha sido inspeccionado por los ingenieros Ford, y está garantizado para soportar una presión de 100 toneladas. Sólo unos pocos tendrán que soportar un poco más de 57 toneladas, pero los ingenieros Ford trabajan siempre con un considerable margen de seguridad.

Solamente el piso de tres naves principales contiene 32.000 tons. de cemento, reforzado con 3.695 kms. de acero.

La inmensa superficie de las naves de montaje y manufactura está recubierta con 8.000.000 de bloques de madera, para asegurar el máximo confort a los obreros. En la construcción de las paredes y techos de estas inmensas naves se han empleado 13.500 toneladas de acero y millones de ladrillos. Cuantos inventos ha producido el intelecto humano para seguridad y comodidad de los hombres de trabajo, han sido adoptados en la nueva fábrica de Dagenham. El sistema de iluminación diurna es algo notabilísimo: puede decirse para los efectos luminosos, que los techos son de cristal. El área de cristal empleada en los techos corresponde a la casi fabulosa cifra de 55.740 metros cuadrados. Las ventanas se abren automáticamente, por interruptores eléctricos. Para renovar el aire, doscientos cincuenta ventiladores especiales de gran





potencia están distribuidos por las distintas dependencias.

Sus altos hornos son de los primeros de Europa. Pueden producir 500 toneladas de lingote al día, y se calcula que consumirán semanalmente unas 10.000 toneladas de carbón y mineral de hierro. El conjunto de los altos hornos pesa 9.000 toneladas. Los almacenes de material para los altos hornos tienen capacidad para 34.000 toneladas de carbón, 122.000 toneladas de mineral de hierro y 11.500 toneladas de piedra caliza.

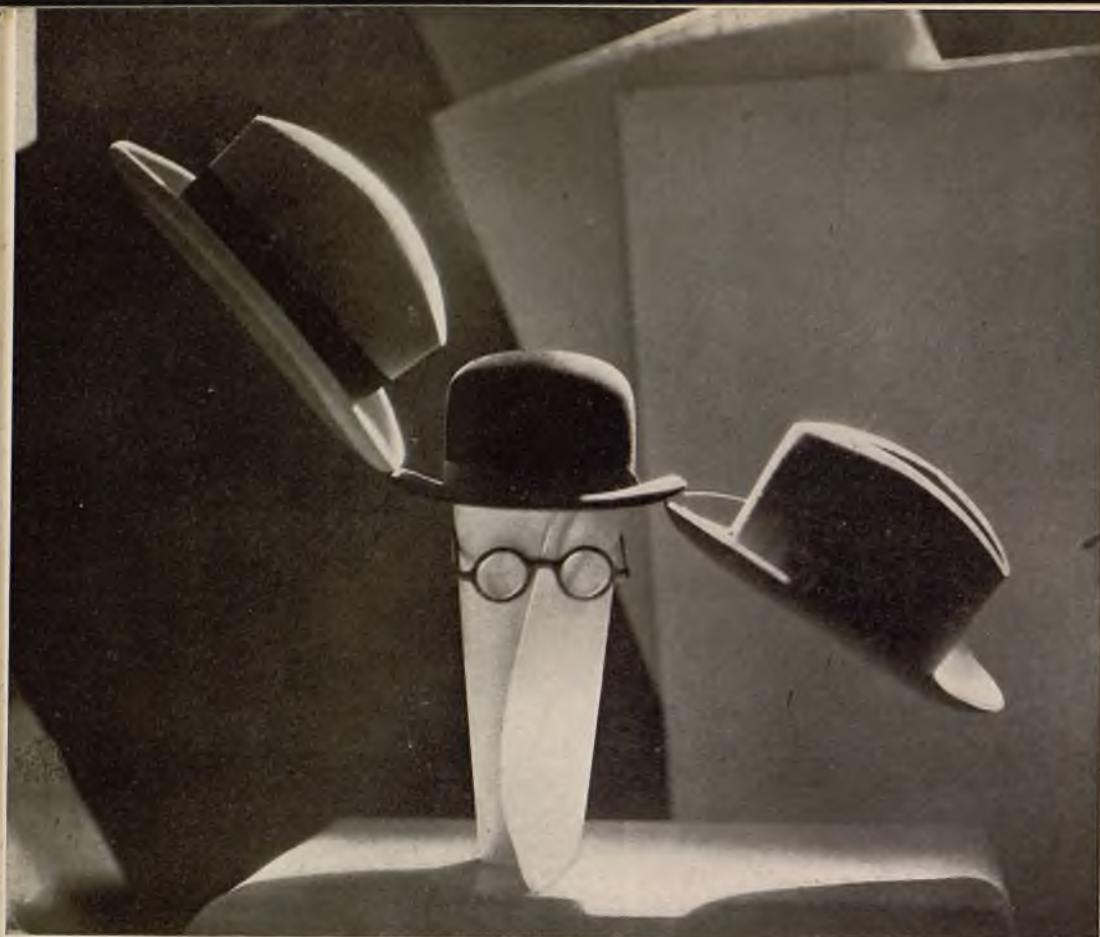
Los hornos de coke ascienden a 45: se carbonizarán 800 toneladas de carbón cada 24 horas. Por medio de una instalación especial, el vapor será generado del coke para uso en otras secciones de la factoría.

La sección de productos derivados está situada cerca de los hornos. En ella los residuos líquidos producidos en los hornos de «coke» serán tratados, transformándose en valiosos derivados, como el benzol, que será utilizado por los coches.

La fábrica de fuerza motriz generará corriente suficiente para abastecer a una gran ciudad y consumirá los desperdicios de la gran urbe del Támesis a razón de 1.000 toneladas por día. En los muelles especialmente construidos para la flota Ford, podrán atracar varios buques de 12.000 toneladas cada uno. Su coste aproximado asciende a 13.500.000 pesetas.

La fábrica de Dagenham ha iniciado sus trabajos con 15.000 obreros y producirá dos unidades por minuto.





*Una buena muestra,
muy expresiva, de
reclamo fotográfico*

LA EVOLUCIÓN FOTOGRAFICA

Por PEDRO CATALA

ANTE las fotografías modernas llenas de emoción que nos dan los fotógrafos alemanes, rusos, norteamericanos, ingleses; ante las obras saturadas de expresión de los checoslovacos, franceses e italianos, nos damos perfecta cuenta de la evolución que ha experimentado en estos últimos tiempos el arte fotográfico.

Ya en el asunto no se busca el rebaño que padece tranquilo bajo la vigilancia del pastor aureolado de rayos ponentinos, ya no es la ridícula composición modernista de la ninfa vestida de tul bajo la sombra de los chopos, ya no es la luz de Rembrandt ni el paisaje de Corot ni el academicismo de David.

Nuestra época ha traído nuevas concepciones.

Las grandes velocidades, la locomoción aérea, la electricidad, la vida moderna en una palabra, han contribuido a crear una nueva sensibilidad estética a la que no han podido sustraerse las huestes avanzadas de la fotografía, a pesar del

*Una rueda de engranaje
difícilmente tendría por
sí misma el atractivo que
le presta su sombra fugaz*



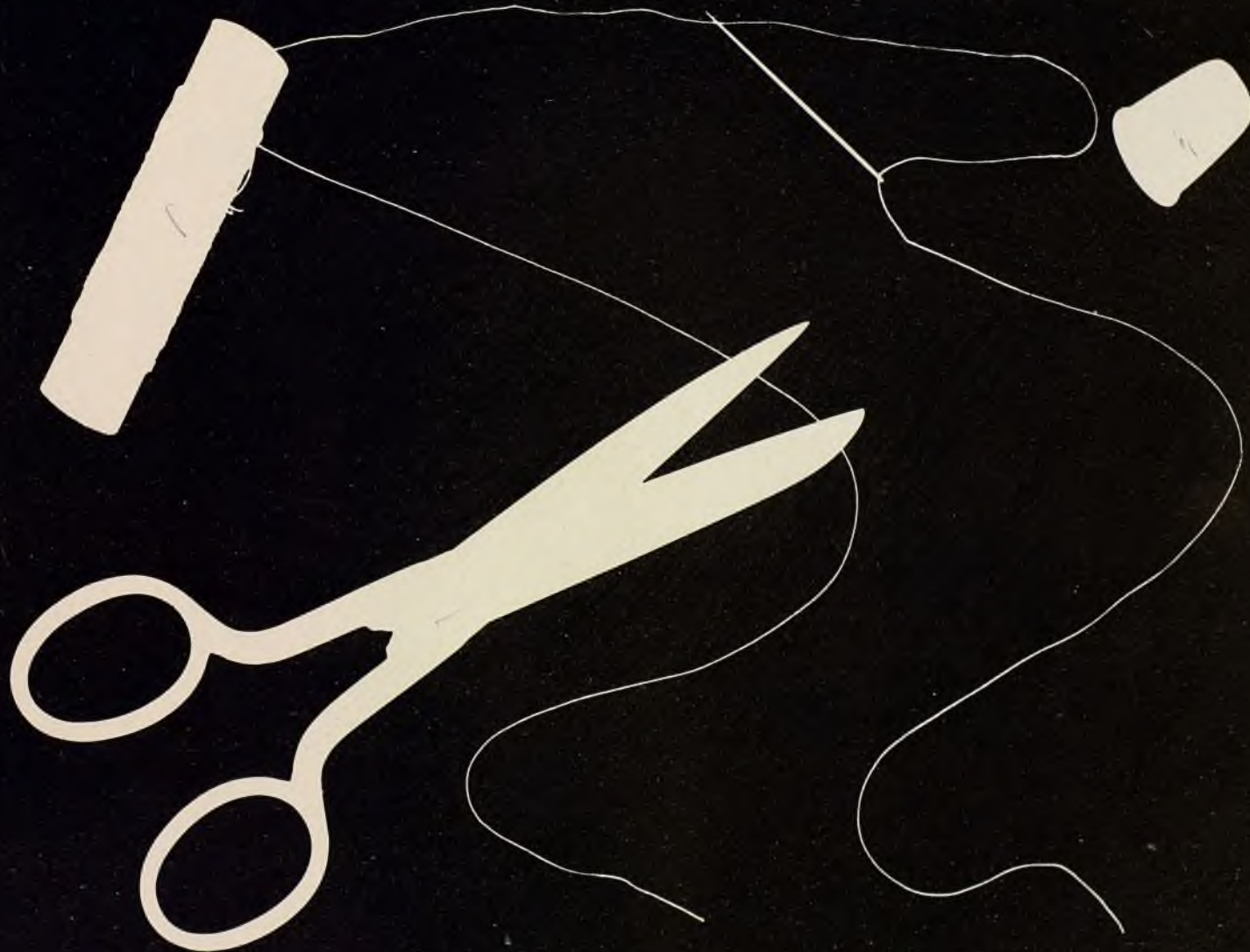
convencimiento que se tenía de que esa ciencia o arte era puramente medio de reproducción objetiva y por lo mismo sólo útil para crear obras realistas.

Son éstas, épocas de abstracción. El asunto sólo tiene valor por su fuerza expresiva, por sus cualidades especiales puramente emotivas; la forma conocida, en sí, no nos interesa, lo que buscamos es la fuerza que tras de la forma se oculta, su vida interior, lo jugoso que contiene su significación, su dinamismo o su profundo sentido estático.

Líneas, superficies, volúmenes, formas geométricas, dirigidas por un sentimiento profundo de equilibrio y de orden, son generadoras de obras llenas de expresión, hasta en el caso de su máxima simplicidad y posiblemente por su misma simplicidad.

La fotografía moderna se rige por el nuevo concepto de la belleza. Ya no es el bello ideal ni el calomorfismo adonisiaco de otros tiempos lo que admiramos desde que Pablo Gauguin descubrió nuevas fuentes de belleza en la humanidad semi-salvaje de Haití.

Los vanguardistas de la fotografía no pueden oír sin protesta el anatema que se les echó tratándolos de artistas de imitación. No: el fotógrafo se siente fuerte con esa arma de su técnica que em-



Un fotograma de 1921. Probablemente el primer ensayo de esta índole realizado en España, con intención de renovar el arte fotográfico envejecido prematuramente

pieza a esgrimir en defensa de sus creaciones abstractas, y si hasta ahora ha podido seguir de cerca a los pintores realistas, (dígalo sino algunas fotografías de Ortiz Echagüe en España) en lo futuro podrá seguir las tendencias expresionistas y post-expresionistas de Picasso, Delaunay, Togores, Schrimf y hasta penetrar en el campo surrealista de Dalí y de Miró. Sólo falta que vayan surgiendo nombres de fotógrafos adalides como Sougez, Man Rai, Tabard, Zuber, cuyas obras representan algo más que la pura imitación.

Los medios lícitos que puede utilizar el fotógrafo como elementos para sus expresiones emotivas no son nada sencillos, pues además de requerir un gran dominio de su técnica moderna harto complicada, que no es lo mismo que decir su técnica tradicional realista, necesita grandes conocimientos estéticos y una fina sensibilidad.

Fina sensibilidad, he aquí el misterio del nuevo arte fotográfico, sensibilidad sin la cual el fotógrafo no ve. Y es preciso ver, ver con la máxima intensidad para arrancar al objeto ese lenguaje mudo tan elocuente y expresivo para quien comprende. Sensibilidad para captar la belleza, la íntima belleza de un rayo de luz, de una sonrisa de querube, o de la sombra que refuerza un relieve.

Sensibilidad capaz de sintetizar en una forma concreta variedad de pensamientos.

Sensibilidad para hacer arte. Se sigue discutiendo si la fotografía es o no es arte, y no se discute si el fotógrafo es artista o artesano.

El pintor menosprecia sistemáticamente al fotógrafo, lo trata como *pariente pobre*, en tanto que él es el *príncipe hereditario del arte*, según Valdemar George.

No se tienen en cuenta las dificultades que el fotógrafo debe vencer para ocultar la influencia de la *máquina*, en tanto que el pintor halla la ventaja de poder expresar sus ideas en color... de rosa

Pero las cosas han cambiado según hemos dicho, y el fotógrafo cuenta con elementos para poner en juego y lograr esa fuerza emotiva, esa expresión que da valor a las obras. A la sensibilidad el fotógrafo debe unir un profundo dominio de su técnica moderna, si quiere aprovecharse de las ventajas que le ofrece el nuevo sistema del que vamos a citar algunos aspectos: El «Fotomontaje», esa combinación de figuras recortadas, unidas sin solución de continuidad bajo un criterio artístico. El «Fotograma», obtenido por la impresión por contacto con el objeto y por sus sombras ortogonales. La «múltiple impresión», cuyo problema es el de las sobreimpresiones. El estudio de sombras,



Composición con una sola impresión, casi sin retoque

(FOTO CATALÁ)

varias, reflejos, espejismos, etc. El dinamismo, sin el cual las figuras aparecen inánimes, frías, y no nos referimos al dinamismo en su acepción de movimiento solamente, pues el problema mayor lo hallamos en la abstención de este dinamismo estático que es expresión de vida.

Y tantos otros problemas como el de colocación para reforzar el efecto expresivo, la composición de planos en armonía con las líneas de luz y de sombras, el de los fondos, desechados por antiartísticos aquellos que durante un siglo han constituido el falso ambiente de los retratos, el de línea de visión, de plasticidad, de calidad, el de retoque físico, el de retoque químico, el de retoque del modelo, y tantos otros problemas que no enumeramos por no ser nuestro objeto hacer un inventario, pero que se suscitan en cada caso.

La fotografía es arte y arte asaz difícil que requiere años de práctica y de estudio de teoría.

En el dominio de todas sus posibilidades por un fuerte temperamento artístico, por uno de esos genios como los que llevan por nombre Rafael, Goya, Monet, por hombres capaces de concebir un «Laocoonte», un «Moisés», un «Pensador», hallaríamos indudablemente el genio que demostrara de una vez para siempre que la fotografía puede ser arte.



Posada de la Puya, de Córdoba



LOS MESONES

POR PAULINO MASIP

ACASO ningún lugar como el patio de un mesón para sentir en el tuétano del alma el pinchazo violento de España hecha cosa, materia que corta y que pesa. Ha vivido uno cinco, diez años, diciéndose español, llamando hermanos a los españoles, hablando de España y de la raza con estrepitosos adjetivos por fuerza de costumbre y sin saber demasiado a qué cosa real y evidente corresponden tantas palabras, y un día cualquiera, entre media docena de arrieros y mozos de mulas, bajo el negro cobertizo de un parador, las palabras vacías se llenan de sentido y vienen a herir lo que hay de más hondo y vital y primario en nosotros. (Otro día la voz mágica puede estar en el arqueo de brazos con que una bailarina rompe su danza, y otro, en el simple olor de la tierra mojada). En estos paradores madrileños, la sensibilidad menos histórica se estremece

y aguza. Son varios siglos de vida española que se pegan a la piel del visitante en un abrazo irrespirable. Sin salir de un mesón puede escribirse la historia íntima de España, la verdadera historia, al cabo. Durante siglos, la posada fué institución y símbolo nacional. A una posada comparaban nuestros místicos el mundo, por extensión de lo que sus contemporáneos sentían por la tierra que les vio nacer, que era posada o lugar de tránsito. Para el soldado que iba a Flandes o a Italia, para el fraile que iba a Compostela o a Roma, para el segundo que iba a Indias, para el pícaro que iba a todas partes, España era tan sólo una serie de mesones, paradores y ventas. La mirada de todos ellos describía un arco que nacía en el propio corazón —fuente de alientos— y terminaba, saltando, sin tocarla, por encima de España, en el confín de los mares, o en el cielo, o en tierras re-



Hostal de la Bona Sort, de Barcelona



han llenado hasta hoy, no opinaban lo mismo. Hubo en efecto cambio de clientela. Quedó reducida a trajinantes, arrieros, buhoneros, gitanos, tratantes y gallofería de poco pelo, vagabunda, que venía a la Corte más por curiosidad que por ambición. Los mesones madrileños tomaron un aire decididamente rural. Aún hoy, basta asomarse a ellos para sentir que esta Villa del oso y del madroño es, antes que nada, pueblo castellano, labriego, campesino. Por la Puerta de Toledo entra en Madrid el viento esencial de la tierra que los sustenta, viento que se remansa en los patios de los mesones. Pisa uno el asfalto de la Gran Vía y se pisa espuma de España y de Europa, si se quiere. Pisa uno los cantos rodados del parador de Medina y se pisa la tierra de un pueblo de Castilla la Nueva, con más o menos habitantes e importancia, pero pueblo castellano antes que nada y por encima de todo.

...

Posada de la Sangre, en Toledo



Hostal de l'Oli, de Barcelona

motas del Gran Turco. Estas tepas y paredes mesoniles han sido cauce del río nacional. La vida española iba del mesón a la venta y de ésta al parador y a otra venta, hasta llegar al boquete final que les abría el paso al infinito. Al Madrid cortesano se venía en solicitud de privilegios, prerrogativas, sanciones, premios: unos para comenzar la vida y otros para terminar, pero siempre vueltos los ojos hacia la línea del horizonte más lejano. Para una estancia tan de albur y prisa, bueno era el mesón, y en él daban los huesos del soldado y la santa fundadora, del descubridor de tierras y el mistionero, del poeta y el navegante, quién camino de arriba, quién camino de abajo.

El mesón simboliza lo que hubo de mejor y peor en el alma andariega y disparada de España. Desde ahora pido que se haga uno de ellos — del mesón desconocido, es decir, sin historia relumbrosa — monumento nacional, para que quede como testigo perdurable de una época absurda y divina.

...

Se nos fueron acabando las ganas de andar al mismo tiempo que se inventaban otros medios de locomoción y otras formas de hospedaje y albergue. Con las galeras, las diligencias y los ferrocarriles, vinieron las fondas, las casas de huéspedes y los hoteles. En una Guía de Madrid de 1876 se habla ya de los mesones como supervivientes obstinados de una época fenecida. Los arrieros de Fuensalida, Chozas de Casarrubio, Santa Cruz del Alamo, Alcocer, etc., que los

No era injustificado ni excesivo el espanto que ponían en personas y caballerías los primeros automóviles que llenaron de polvo y de estrépito el limpio silencio de Castilla. Era un espanto de adivinación, que hoy se llamaría freudiano. Ahora se ve. La Coronela y la Galana, el mayoral y el arriero no se asustaban sólo por los desmanes inmediatos y el estruendo horripilante del momento. Un poeta fácil pudo repelir la frase de Hugo: «Ceci tuera cela». En su alma ingenua, la mula de varas y el borrico ajero y el macho-gulón la presentían. Presentían que aquellas nuevas bestias deslizando, raudas y aparatosas, tiraban contra ellos directamente, y que su gesto de huida hacia las cunetas, para dejarles paso, no era sino el ensayo de la desbandada definitiva. Así fué. Murieron en breves años las diligencias que el ferrocarril había respetado, sin lucha apenas. No habla lugar. Murieron los grandes carros de transportes. El primer autocamión que salió a la carretera los fué arrojando por los terraplenes



Típica posada de la provincia de Málaga



a medida que los encontraba en su camino. Y una mañana, los arrieros que tiran frutas y hortalizas de Aranjuez, vieron que volvía ya del mercado la camioneta que salió horas después que ellos. En mucho menos tiempo que ellos ponían en el viaje de ida, la camioneta iba y volvía con la faena terminada. Aquella mañana, los latigazos fueron más violentos y las interjecciones más rotundas. Pero ni el látigo ni el idioma llenen poderes de transmutación. Al volver a casa, uno de los mozos llamó al patrón, y con las cuentas le hizo entrega de sus arreos. No quería seguir trabajando en condiciones tan vergonzosas para su orgullo de hombre. A él no le echaba nadie la pala encima. Aquel mozo se hizo chófer, y su claxon es hoy el que más ruge por las planicies manchegas. Se ha pasado al enemigo, y su ejemplo se imita todos los días. El motor de explosión ha vencido.

...

Con las diligencias y los carros, mesones y paradores desaparecen. Son innecesarios. Los caballos de vapor no exigen cuadras, ni largo reposo, ni alojamiento para sus conductores en espera de reanudar la jornada. Van y vienen sin tregua ni fatiga. Pocos años más y el mesón que no se haya transformado habrá desaparecido. De una manera u otra, como tal mesón no existirá ninguno.

Pero no hay que apurarse demasiado. Mientras una tradición muere, otra tradición está naciendo. El pueblo no pierde nunca el contacto con sí mismo, y mientras el tiempo deshele el vestido de ayer, su alma teje el vestido de mañana. Nunca quedará desnudo.

DEPORTIVA NACIONAL



El palo-mascota del equipo femenino de hockey del Madrid, en el match de éste con el Polo Jockey Club, de Barcelona



Carreras ciclistas en el autódromo de Terramar



Las últimas regatas en el puerto de Barcelona



La Sra. Carmen Soriano, que ostenta el record de España de 300 metros en 4 m. 40 s.



Una de los coches de mejor performance en el «gincama» del Polo Jockey Club de Barcelona



El rugby sigue en auge entre los deportes españoles



Partido final de campeonato entre el Barcelona y el Madrid, venciendo este último

EL DEPORTE INTERNACIONAL



Los Angeles, E. U. A. Una escuela en que se dan cursos de remo con espejo, para corregir el estilo



Miami, Estados Unidos. Los jugadores de golf se dirigen a los campos de juego en «aquaplanos». Algo nuevo.



Roma, Italia. Mussolini es un gran aficionado a la motocicleta



Bolonia, Italia. Prueba de fin de curso en la escuela de Equitación Militar



Los indígenas de Samoa se han declarado partidarios del ciclismo



Leeds, Inglaterra. Sir Henry Birkin, el famoso corredor inglés, conduce frecuentemente un tractor Fordson, quizá para hacer contraste con sus coches de carreras

FOTOS KEYSTONE

Saint-Moritz, Suiza. Las carreras de enganche sobre nieve cierran la temporada de los deportes de invierno



EL GRAN PREMIO DE INVIERNO



DE SUECIA

El Gran Premio de Invierno es una prueba de cuño reciente — se corrió por primera vez en Suecia en 1931. Y, ello no obstante, constituye el acontecimiento motorista más importante del norte de Europa, que este año ha atraído a los más destacados corredores suecos y finlandeses, y aun a un expertísimo inglés, Whitney Straight, que llevó el volante de un Maserati. La carrera ha cerrado la temporada de invierno, y ante 70.000 personas se alinearon 24 coches (2 Mercedes, 2 Bugatti, Benz, Aston Martin, Voisin, Buick, Studebaker, Ford, Chrysler, Delage, Chevrolet, R. N. W., Fiat, Dodge y Maserati) • Se corrió la prueba en Ramen, Dale-

carlia, en un circuito montañoso de 28 millas (45 kilómetros) con grandes curvas, a recorrer 7 veces — 360 kilómetros en conjunto. Al examinar los resultados técnicos de la carrera, posiblemente única en el mundo en su género, debe tenerse en cuenta que su circuito es el peor de los que se fijan para los Grands Prix y, en todo último caso, fuera de comparación con los caminos en que se corren las demás grandes carreras europeas. Ante la expectación general, considerando la potencia de la mayoría de los coches inscritos, el primer premio correspondió al Ford conducido por O. Bennstrom, que cubrió el recorrido en 4 horas 28 minutos 26 segundos, a un promedio de 85 kilómetros por hora — un promedio extraordinariamente alto, atendiendo a las condiciones de la prueba • Bennstrom completó la primera vuelta en noveno lugar, pasó al cuarto en la segunda vuelta, y al llegar a la cuarta arrebató el primer puesto al Buick de Finn y lo conservó hasta el final, con la circunstancia de que seis de las siete vueltas las hizo en tiempos que no se diferenciaron en más de 10 segundos uno de otro • El segundo lugar se lo adjudicó Finn (Buick) y el tercero Ketanen (Chrysler). ARGOS





Los rascacielos le semejaron grandes tumbas sumidas en el silencio. Aquella quietud era un lapso que atenuaba el ánimo encendido de Abel. La noche avanzaba y parecía dilatarse el tiempo, tanto, que a Abel le pareció que nunca amanecería.

Y se encontraba bien así. No deseaba que llegase el día, ni que aquellas tumbas inmensas diesen de nuevo señales de ser habitadas. Así todo estaba bien; infinito y silencio.

Abel iba sintiéndose cada vez más despejado. Había pasado una de sus acostumbradas crisis de rebeldía por su impotencia. Hacía unos días que sentía más que otras veces el deseo no satisfecho, siempre latente en él, de marcharse, de ir a vivir en un país, luego en otro. Y se sentía rabioso de que, al cabo de unas horas, volviera a ser todo exacto, regularizado. Tendría que entrar en la oficina y todo se sucedería como siempre: igual. Se hallaría ante la mesa de trabajo, rodeado de las mismas cabezas, de los mismos compañeros. Y los ojos siempre inquietos de Abel hallarían como obstáculo la inmovilidad de las ventanas, de las paredes, exactas a las de ayer, a las de anteayer. Mientras la vida se movía más allá de los cristales, diferente de como corría también por entre las letras de las cartas, en el teléfono, en los dedos epilépticos de los mecanógrafos.

Pero este dinamismo que corría invisible por los teclados, por el teléfono, no era la vida que Abel sabía que existía. La vida era más. Era precisamente esa quietud solemne que ahora envolvía a los rascacielos, y que reposaba en las vías desiertas.

Abel observó despacio—ahora, de noche, podía permitirse—los esqueletos simétricos de los anuncios apagados.

Y, en efecto, en estas horas de la noche la vida corría con toda su plenitud, pero sin prisas, normal, sin el artificio con que el hombre la engalana: pura y primitiva. Abel se la imaginó en un ser vivo: una res alocada, sin collar ni dueño alguno.

Aspiró con fuerza el aire libre, y al instante le vino a la memoria el olor de la oficina nueva, del esmalte de las paredes, del vaho de la calefacción. Pasaría el tiempo indefinible con la misma regularidad. Y cada día la oficina le recibiría generosa, por no guardarle rencor al desprecio que por ella sentía.

Era el día en que había de venir Truda. Abel la esperaba en el restaurante, después del trabajo. El dinero para irse se le hacía imposible de adquirir, y no tenía ya el optimismo de costumbre.

Truda llegó. Tendría unos veinte y cinco años. Era alta, ancha.

Abel se portó indiferente con ella, casi brutal.

Truda merendó pensativa, y sólo alzaba los ojos hacia él cuando pellizcaba de algún plato. Estaba acobardada por el mal humor de Abel, resignada. No se atrevió a preguntar por su marcha. Hacía días que no le hablaba de irse, y Truda tenía el resultado de ese mutismo.

No dándose, empero, todavía por vencida, dijo:

—Tú piensas marcharte cuando yo esperaba en una vida aquí, quieta y agradable. ¿Por qué, para qué renovarse, como dices tú? ¿Y acaso no estamos bien aquí?

Abel la miró burlón. Truda le creía aún enamorado. Por lo visto. Optó por hablar en tono grave:

—Oye, Truda, ¿no te aboga vivir siempre en una misma ciudad?

Truda, humilde, hizo un gesto de no comprenderla.

—Vamos a bailar, Abel...—sólo supo decir. Y se alzó, sacudiéndose la falda con preocupación.

A las pocas semanas Abel estaba metido en un vagón del exprés Viena-Budapest. Franc, su compañero en la pensión, le había dejado el dinero para el viaje. Y Abel, atolondrado, contaba con devolvérselo así que llegase a la nueva ciudad que visitaría.

Todo volvía a ser hermoso para él. Hasta el recuerdo desagradable de la despedida de Truda tomaba aspectos que se apartaban de la melancolía para adquirir el tinte rosado de la libertad.

Abel tenía diez y nueve años. Su vida empezaba a cada sensación que acababa. Ahora ya había logrado su objeto. Todo estaba en aprovechar ese corto tiempo dichoso.

Viajaba solo en el departamento. Iría poca gente en aquel exprés—pensó. Se estiró bien cómodo. Su parezca, unida al tiempo ancho que se le presentaba, le hacía sentirse bien.

Y como no había nadie a su alrededor, su curiosidad innata, irrefrenable, le hizo alzarse. Quería conocer a alguien. Tenía necesidad de hablar.

En el tercer departamento se encontró con el oficial Leman. Abel procuró hacérsele muy amigo; le habló de sus ansias por viajar siempre y ver caras y aspectos nuevos, y finalmente le confesó que ahora era feliz. Leman, que al principio le escuchaba atento y distraído a la vez, al oír la palabra feliz quedó mirándole, interesado.

Después se separaron. Cuando Abel se disponía a entrar en su departamento oyó el ruido seco de un disparo que casi sofocó el ruido del exprés. Vaciló en acudir, pero, impulsado por el peligro, fué corriendo, y por instinto, en busca de Leman. Le halló quieto, los ojos muy abiertos y fijos por el espanto.

Abel se abalanzó a él. Otras personas y los empleados del exprés acudieron también.

Leman fué a hablar a Abel, pero al ver a la gente pareció dominar su espanto y logró decir casi serenamente:

—Me han atentado.

La policía que viajaba llegó, y los nuevos amigos fueron abrumados a preguntas. Pero como nadie descubriera nada, todo volvió a normalizarse. Leman volvió a su departamento y tuvo esta idea: ¿Y si el hombre que se había propuesto matarle estuviese allí, escondido? Miró el reloj. Era ya tarde de la noche. A su alrededor sintió la misma sensación que Abel: nadie.

Leman se sentó en el sofá de su departamento y encendió un cigarrillo. Pensó, inconsciente, en la conversación con Abel. Aquella ansia de vivir era completamente nueva para él, desconocida. Leman estaba afiliado a un partido político. Trabajaba para él. Y he aquí que sus enemigos sabían que viajaba solo y querían atemorizarle o matarle.

A ese pensamiento, Leman, instintivamente, se levantó. Iria a pasar la noche con Abel. Calculó el efecto de su acción y desistió. El no tenía la vehemencia ni la espontaneidad de Abel.

Se envolvió en una manta y se estiró en el sofá otra vez. Pero antes, por precaución, cogió el revólver. Si volviese el hombre que quería atentar contra su vida, él sería más rápido. Y rió de mala gana. ¿Por qué los de su partido le habían encargado esa comisión? Se avergonzó de hacerles este reproche. Pero se dio claramente cuenta de cuán impotente era. Hubiera querido viajar por el placer de la libertad, como aquel iluso e incoherente Abel: buscar la vida como él. ¿Pero no tenía ya la libertad? No estaba sujeto a ninguna oficina. Y sin embargo... El silbido agudo de la locomotora pareció repercutir en ecos, fuerte el primero y débiles los sucesivos, en su cerebro. Sintió la sensación de deslizarse sobre algo candente. Casi cerraba ya los ojos cuando se percató de que alguien abría despacio la puerta de su departamento.

Leman empujó el revólver debajo de la manta. El hombre se acercaba con cuidado. Leman no le dio tiempo: disparó primero. Y quedó como paralizado al oír en un gemido la voz de Abel. Leman se alzó de un salto y se abalanzó desesperado hacia el cuerpo caído.

Sostuvo a Abel, contemplándole fijamente, hablándole incoherente. La gente habíase despertado y acudía presurosa en torno de los dos hombres. Eran las cinco de la madrugada.

Leman gritó, y su boca tomó el aspecto de una mueca deformada. A Abel se le estiraban las facciones, endurecidas ya. Y sus pestañas curvas como las de una muchacha se quedaron persistentes, fijas, alzadas al techo.

Leman se vió atado, rodeado de policía. Y creyó que él, el verdadero Leman, estaba libre, como siempre, como antes. Notó con extrañeza que la gente ahora le miraba con expresión indefinible. Miró donde estaba Abel y al no hallarle preguntó balbuciente:

—¿Dónde está Abel?

Nadie respondió. Sintió la misma soledad de antes. El exprés dió un prolongado y alegre silbido. Y en seguida entró en la estación.

ELVIRA AUGUSTA LEWIS



EN los magníficos salones del Palacio de Cristal de Oporto, tuvo lugar del 16 al 26 de Abril, la VIII Exposición Portuguesa de Automóviles, bajo la iniciativa de la Cámara Sindical del Automóvil de Oporto. • Las Autoridades; el Gobernador civil, Mayor Lobo da Costa; el representante del Comandante de la 1.ª Región, Mayor Adriano Rodrigues; el 1.º y 2.º Comandantes de la Policía; el capitán Serafín de Morales, de la Comisión Técnica, acompañados de D. Alfredo Anjunes Cunha, Presidente de la Cámara Sindical del Automóvil, y del Sr. Meneres inauguraron oficialmente la Exposición, el día 16 a las cinco de la tarde. Horas después, a las 9 de la

LA VIII EXPOSICIÓN PORTUGUESA DE AUTOMÓVILES

INFORMACIÓN DE
NUESTRO
ENVIADO
ESPECIAL

II



Ayuntamiento de Madrid



I. — Entrada a la «Sala Holandesa».

II. — El coche Ford de 8 HP, fué el atractivo de la Exposición.

III y IV. — Dos aspectos de la «Sala Holandesa» en la que se expusieron los productos Ford.

noche, se abrió la Exposición al público, que invadió inmediatamente los espaciosos salones. Según cálculos del Sr. Oscar Carbalho, Secretario de la Exposición, durante la primera noche el número de visitantes pasó de cinco mil personas, cifra notable si se la compara con la de 12.000 personas que durante los diez días que duró la anterior Exposición acudieron a sus salones. La gama de expositores puede decirse que abarca todo cuanto tiene relación con el automóvil; accesorios de todas clases, aceites, neumáticos, pinturas para automóviles, etc. y además aparatos de radio. Entre los stands de automóviles estaban representadas las marcas



menos deportistas decoraron al Ford de 8 HP con un lindo biberón, ocurrencia humorística que fué comentada animadamente por el público. Durante todo el tiempo que permanecía abierta la Sala Holandesa, una de la más acreditadas orquestinas de Oporto, hizo las delirias de los visitantes. ■ No queremos hacer comentarios sobre el éxito de la Exposición; nos limitaremos a copiar las manifestaciones del Sr. Alfredo Antunes Cunha a los redactores del «Jornal de Noticias». «...en tres años el mundo da muchas vueltas. El mundo de los automóviles sobre todo. ■ Por ejemplo; y nos condujo a la Sala Holandesa: Vea aquel Ford. Es el último modelo, «el hermano más joven» del viejo Ford que está a la entrada y que solo tiene un interés histórico. El nuevo Ford no ha sido expuesto todavía en la Europa Continental. Sólo Londres lo conoce. Fíjese en que el Ford pequeño, es un encanto. El Ford de 8 HP, montado sobre una plataforma giratoria se ofrece a los ojos de los curiosos. Como mascota lentadora—un biberón. El coche confortable, moderno, cuesta apenas 18 contos de reis. Aquel Ford, bruñido, metálico, es una tentación irresistible. ■ Alfredo Cunha no se detiene; aquél, allí de lado, un Lincoln magnífico, cuesta 200 contos... ■ ...un triunfo, un doble triunfo. Para los expositores — y para las señoras que, victoriosas, pasaron haciendo más esbirros en los corazones, que ciertos coches a los peones desprevenidos...» ■ Completaban la instalación de la Sala Holandesa el Lincoln vencedor del último Concurso de Elegancia, varias unidades industriales, y el tractor Fordson; el famoso Ford de carreras n.º 8659, a cuyo lado se exhibían los trofeos (30 copes y 11 premios) ganados en los últimos 15 meses. Total un nuevo éxito Ford, y una nueva felicitación nuestra a la Ford Motor Ibérica por su brillantísima participación en la Exposición de Oporto.

ARGOS

Oporto, 26 de Abril

más importantes, y recordamos entre otras las siguientes: Hudson, Morris, Vauxhall, Blitz, Chrysler, Opel, Plymouth, De Soto, Lincoln, Panard Levassor, FORD, Hanomag, Citroën, Renault y el tractor Fordson. Todos ellos estaban expuestos en la sala general, a excepción del Ford, Fordson y Lincoln que tenían sus stands en la Sala Holandesa, y del Citroën cuyo stand estaba en la Sala Gil Vicente. Puede decirse que el «clou» de la Exposición residía en el secreto contenido en la Sala Holandesa. En ella pudo contemplar el público portugués por primera vez el coche que señala una nueva era en el automovilismo práctico. El nuevo Ford de 8 HP, que colocado sobre una plataforma giratoria fué admirado por millares de visitantes, y objeto de los más interesados comentarios de automovilistas y deportistas. Los nuevos Lincolns de 8 y 12 cilindros llamaron poderosamente la atención por su aspecto majestuoso. ■ Los ele-



LA ELEGANCIA EN EL CINE



ELEGANCIA en el cine!! ¡Elegancia en el cine! Elegancia en el cine... Desde los días, ya cinematográficamente prehistóricos, en que la estrella suprema era Francesca Bertini, con su elegancia amanerada y retumbante, la pantalla rige los destinos de la moda. Aunque en los hulevares parisinos esta afirmación constituya casi un sacrilegio, no por ello es menos cierta. Por doloroso que nos parezca, en cuestión de elegancias hoy París es tributaria de Nueva York—o mejor, de Hollywood—, como todo el mundo.

Rastaría la enorme, la colosal, la incaptable difusión del cine, para explicar esto de que la elegancia del mundo sea, hoy, la elegancia de la pantalla. Ninguna moda, jamás, en ninguna parte ni a través de ningún periódico, revista, pregón, ni clarín, pudo hallar el «eco» que el vestido, o la «pose» de una Marlene Dietrich o una Jeanette Mac Donald, a un mismo tiempo admirada, comentada, deseada, por las mujeres ricas y pobres, jóvenes y maduras, ostentosas o modestas, de París y de Londres, de Barcelona y de Sevilla, de Oklahoma y Oviedo, de Picamoiçons y de Dublin, de Tokio y del Cairo... Es así—por vía de lienzo—como recibimos día a día, minuto a minuto, las influencias de la moda social de Rusia, literaria de Francia, política de Italia, decorativa de Alemania... Y, en muchísima mayor proporción en cuanto toca a lo superficial, a lo externo—costumbre, traje, actitud—la influencia de la moda de Norteamérica. En todo momento y en toda cosa: en el peinado y en el afeitado, en la corbata y en el zapato, en el gesto y en la danza, somos tributarios del país de Lincoln. No hay que asustarse demasiado, sin embargo, de esta conquista del coloso yanqui. La penetración es perfectamente pacífica, y no corresponde exactamente la gloria del triunfo a la nacionalidad Estados Unidos, sino a ese país de maravilla, amorfo y complejo, universal y vario, que se llama El Cine.

~

La elegancia en el cine se rige ante todo y sobre todo por las leyes de la fotogenia. Imposible es que se sustraiga a ellas ninguna imagen que deba ser captada por el tambo-vistas, reflejada en el lienzo luego. El cine, que, multiplicando nuestra capacidad visual, nos ha enseñado a ver, a mirar, nos enseña, asimismo, a rechazar las formas que a la cámara le repugnan. Revelándonos un nuevo más esencial sentido de la belleza, el cine

por
MARIA LUZ MORALES

nos trae sobre todo una exaltación de la línea, generadora del movimiento. La cámara prende en su maravilla, con decidida preferencia, las formas simples, naturales, vestidas sólo de desnudez geométrica. Y aquí radica ese culto de la línea que va en nuestro tiempo del cuchicheo a media voz en el coquetón saloncito del gabinete de belleza, hasta la edificación, el decorado, el mueble, el traje. Y aún hay que incluir el cuerpo humano, y más especialmente el femenino. Las matronas opulentas, rebosantes de curvas incitantes, que fueron ideal de belleza, hace



quince, veinte años, han perdido su cetro desde el momento en que la pantalla comenzó a mostrarnos el exceso grotesco de aquellas opulencias. Cuando hoy vemos en la pantalla una dama magnífica de curvas, nos produce la misma repulsión estética que cuando contemplamos uno de aquellos disformes sombreros recargados de lazos, cintas, plumas, pájaros, flores y demás perifollos, que aparecieron—como magnífica lección de *antiestética*—en el lienzo, durante la época prehistórica del cine. De entonces acá, en la línea estriba el *ser* o *no ser* esencial de la elegancia en el cine... y fuera de él. Una mujer tiene o no tiene línea; en tener o no tener línea reside la gracia, la





elegancia, del traje, de un mueble, de un edificio, de una dama. La elegancia, cinematográficamente hablando, es la línea. Nada más. Nada menos.

Hay otro factor, además, que excluye del cine (y, a través de su influencia, de la elegancia universal), todo lo que sea adorno, recargamiento, pendelegue, exceso de materiales y de formas. Es la rapidez con que las imágenes cinematográficas pasan ante nuestros ojos. «Rapidez y complejidad son las características de la vida moderna», ha dicho el cineasta León Moussinac. Mas esta complejidad es íntima, sustancial, y es necesario que se exprese de manera rápida y sencilla. En el cine hay que dar, con el mínimo de tiempo, el máximo de sugestión, y por ello se nos aparece en todo su horror la abundancia de adornos y la exaltación de formas y de curvas, que no puede captar nuestra atención, atenta a recoger cada imagen que pasa. De aquí que la elegancia que los grandes modistos han infiltrado en las grandes estrellas y que nosotros admiramos en el lienzo revistiendo sus atractivos y populares figuras, sea siempre sencilla. De aquí que, siguiendo los pasos de los ídolos, las mujeres elegantes del mundo entero se acojan de sencillez en sus vestidos, sombreros, ademanes. Y otro tanto hay que decir de los hombres, más influidos, a causa del cine, por la lejana moda de Norteamérica, que no por la cercana del París de los chaquets y las harbitas puntiagudas.

~

La elegancia en el cine tiene también por base la liberación, la personalidad, la originalidad. Liberación de aquella vieja e implacable esclavitud a la moda que en tiempos de nuestras madres y de nuestras abuelas uniformaba a las mujeres según su dictado con exactas mangas de jamón, polsón protuberante y otros excesos igualmente unánimes. Esta liberación trae de la mano la exaltación de la personalidad. A nadie se le oculta que no sólo cada artista, según su tipo y su temperamento, debe adoptar una especial manera de vestir, que ponga de relieve sus facultades, su sensibilidad, sino que tampoco puede ser el traje sujeto a una moda dada para dos películas distintas, ni para dos escenas diferentes de la misma cinta. Hay que acentuar, ya el misterio, ya el dinamismo, ya el sentimiento o la pasión de una actriz, de un actor. Tomemos como ejemplo dos estrellas altas, rubias, ideales. Y sin embargo... ¿podríamos vestir de la misma manera a Jeanette Mac Donald y a Greta Garbo? No: aunque en parecidas condiciones de tipo físico, su temperamento, su espíritu, su labor, hacen a estas dos mujeres, no sólo diferentes, sino contrarias, opuestas. El modisto debe comprender esto y realizarlo, logrando para cada una la «toilette» que corresponde, no sólo a su belleza, sino a su temperamento y a su espiritualidad. Hay que subrayar con determinados detalles el matiz del carácter y la sensibilidad. Recordemos el chal y el gran sombrero de Lillian Gish en *El Viento*, que acentuaban más y más la sensación de tormento, de pesadilla, del fenómeno natural sobre la sensibilidad de la mujer. Recordemos esos «deshabillés» o saltos de cama incitantes, vaporosos, sensualmente ideales, de la citada Jeanette Mac Donald... Pensemos un momento en aquella especie de uniforme «de las mujeres a quienes no importa la vida ni la muerte», que en *Fatalidad* nos muestra Marlene Dietrich. Y ya que hablamos de esta gran estrella... fijemos nuestra atención en un solo detalle: ese velillo que le encubre y le descubre la frente, los ojos, y que es una nota de coquetería y de misterio que a un tiempo promete y no da...

De esta manera, la elegancia en el cine se basa en estos tres factores: exaltación de la línea pura y simple; exclusión de adornos recargados, a causa de la fugacidad de la imagen. Y sobre todo y ante todo, originalidad, personalidad. «El traje en el cine—dice Boris Bilinsky, modisto de los estudios—debe sugerir la personalidad del actor. En el cine la emoción nace de la expresión corporal. El traje envuelve el cuerpo del hombre; de aquí su importancia. El traje es el hombre, pues que la expresión humana nace de esta suma: hombre + traje. La vida de cada país y de cada época—añade—está caracterizada por un ritmo que la resume entera. Este ritmo es el que da el signo de la época y su armonía.» Hay, pues, que crear vestidos, teniendo en cuenta el ritmo de la época y lo esencial de la línea contemporánea, no lo que un día se llamó estúpidamente *última moda*.





LA CITÉ DE CARCASSONNE ANTE EL TURISMO, EL TEATRO Y LA CINEMATOGRAFIA

La parte sur de Francia ofrece al automovilista inapreciable oportunidad de pasar sus vacaciones en el extranjero, dejando apenas apartadas nuestras carreteras nacionales. Carcassonne puede interesarle en este concepto, por dos motivos arqueológicos y turísticos. Primero: por la existencia de la antigua Cité de Carcassonne, cuyo origen se pierde en la noche de los tiempos, una villa completa, fortificada, que Cros-Mayrevieille salvó de la destrucción oficial. Segundo: el agrupamiento de paisajes soberbios en sus alrededores, a título de derivación de la situación privilegiada de la ciudad, vecina a la vez de los Pirineos y del Mediterráneo.

Confesemos que lo que más nos ha interesado siempre de Carcassonne es su «Antique Cité». En una alta colina, asentada sobre un gran pedestal de roca y ver-



de recortado en el azul del cielo, imagine el lector una sombría fortaleza entera, ligeramente ovalada, habitada y fortificada por un doble cinturón de murallas; un cerco exterior de 1.500 metros con 16 torres, de tiempos de San Luis, y otra interior de 1.100 metros con 29 torres, perteneciente a diversas épocas (de los primeros siglos de nuestra era al siglo XIV), con fosos, puentes levadizos, almenas, matacanes, pozos, máquinas de guerra y calabozos subterráneos. En el interior de esas murallas, una ciudad completa con el castillo feudal, la iglesia gótico-romana (verdadera joya de la Cité), callejas sinuosas y viviendas particulares o de traza administrativa, para un millar de habitantes. En el transcurso de algunas horas, el visitante revive veinte siglos de historia en sus aspectos militar, religioso, artístico y social, y acaba



reconociendo con el ministro de turismo de Francia, monsieur Baillef, que «la Cité de Carcassonne es la ciudad más curiosa del país y un monumento único en el mundo».

Los cineastas han encontrado en el conjunto de la Cité medieval un escenario repetidamente empleado para las películas históricas. La primera tentativa tuvo lugar en 1908. Gaumont rodó tres escenas: «El retorno del cruzado», «La guitarra encantada» y «La promesa de esponsales», que hoy nos parecerían asaz modestas, pero ricas en interés histórico para los anales del séptimo arte. En 1926, la Sociedad Francesa de Películas Históricas se instaló varios meses en Carcassonne para impresionar «El milagro de los lobos», con escenario de Dupuy-Mazuel y un nutrido ejército de comparsas a las órdenes de Raymond Bernard como «metteur en scène», para rememorar la defensa de Jeanne Hachette. Fué la película un acierto que los amantes del cine recuerdan todavía, pero la Cité no obtuvo de ella ningún beneficio turístico: en toda la publicidad del film se prohibió que figurase el nombre de Carcassonne, y el gran público no tuvo noticia de que las murallas y los puentes no eran construcciones de cartón-piedra de un decorador de «studio».

En 1927, Marco de Gastyne impresionó en la Cité su «Vida de Juana de Arco», representando en el castillo varios episodios del sitio de Orleans. En 1928, Jean Renoir rodó su «Torneo de la Cité», que acabó llamándose más simplemente «El Torneo». En 1930, el Sindicato de Iniciativa de Carcassonne se decidió a tomar una película («Septimania»), de finalidad puramente turística.

Para el teatro, la actuación del cine fué un incentivo. Y en 1908, en Julio, Paul Mounet, Jacques Fenoux y Jeanne Delvair dieron, al aire libre, una representación de «La hija de Rolando» en un gran tablado adosado a la Torre





del Molino. Al año siguiente, el Ayuntamiento de Carcassonne hizo construir un gran teatro en hemicírculo, en el que Mounet-Sully y Lucio Brille pusieron en escena «Los burgraves». A partir de entonces, el teatro de la Cité se alzó en rival de todos los teatros al aire libre del Mediodía de Francia, incluso del famoso de Orange. Y de 1910 a nuestros días, exceptuando el período del 15 al 19, cada año ha habido grandes representaciones de «Hamlet», «Horacio», «La Arlesiana», «Hernani», «El Cid», «Monna Vanna», «La Redoma Encantada», «Otelo», «Don Juan»...

Cuando el visitante sienta satisfecha su curiosidad arqueológica, le interesará dirigirse, en plan turístico, a la Montaña Negra, siguiendo la pintoresca ruta de Rigole. Al sur, remontando el curso del Aude, deberá ver Quillan, el desfiladero de Pierre-Lys, las gargantas de Saint Georges y de Galamus, que hay quien compara con los más bellos panoramas suizos. Luego, a Narbonne, casi al borde del Mediterráneo, con su museo lapidario único. Y las grutas prehistóricas sembradas por doquier, y las abadías de Fontfroide y Saint Hilaire.

Saldrá nuestro turista de Carcassonne, repitiendo con un santo monje del Languedoc que desde el siglo V alababa las bellezas del famoso Midi francés, que «la región del Aude, de la que Carcassonne es lo más bello, viene a ser la médula de las Galias. Posee la fuente de toda fecundidad y — cosa que a veces preferimos — del placer, de la belleza, de la voluptuosidad natural. Toda esa región está en tal forma llena de viñedos, de jugosos prados, esmaltada de cultivos, adornada de frutos y encantada de bosques, fresca por sus fuentes, surcada de ríos y repleta de cosechas, que los amos de sus predios poseen, más que un trozo de tierra, un reflejo del paraíso».

R. PLANAS LEBLANC





¿COMO PREPARA VD. SU COCHE PARA LAS VACACIONES?

CLARO, ha pensado usted en sus vacaciones de este año. Ha pensado muy bien en cómo hacerse reemplazar en su despacho: ha tratado ya con el sastre, ha hecho compras, ha consultado guías y escrito a hoteles. Es decir, ha hecho preparativos para usted mismo, como es lógico. Pero, ¿no le parece muy lógico también hacer preparativos para su coche, que ha de ser vehículo y compañero, y al que usted confía muy buena parte de responsabilidad en el buen éxito de sus planes de verano? Nosotros, que muy probablemente no saldremos de vacaciones este año, hemos pensado por usted en lo que respecta a su coche. Le sugerimos que, antes de lanzarlo «*via adelante*», cuide de lo siguiente:

(a) Haga limpiar todo el sistema de refrigeración y apretar o reemplazar las conexiones de goma.

(b) Cambie el aceite del motor y limpie de residuos el depósito, poniendo aceite de tipo adecuado para verano.

(c) Haga comprobar la compresión de los pistones, y en caso necesario, que el Agente que le vendió el coche reponga segmentos y esmerile válvulas: si los segmentos no requieren atención, bastará con esmerilado de válvulas y limpieza de carbonilla.

(d) Limpie bien el carburador; no creemos necesario llamar su atención sobre lo esencial de la alimentación de combustible.

(e) Verifique estado y abertura de las puntas de los platinos del distribuidor, y asimismo la distancia entre electrodos de las bujías. Si estas últimas llevan más de 15.000 kilómetros de servicio, cámbielas; una bujía defectuosa ocasiona molestias demasiado serias.

(f) Ajuste la correa del ventilador y vea si es necesario cambiarla.

(g) Ajuste la carga de la dinamo (a un máximo de 10 u 12 amperes para el Ford, por ejemplo); vea si la batería está bien cargada y si las placas están bien cubiertas de agua destilada. Desde luego, fíjese bien en que los bornes de los cables estén limpios de óxido.

(h) No descuide la alineación y el enfoque de los faros delanteros. Un faro sport es muy práctico y contribuye a realzar la buena apariencia del coche.

(i) Haga comprobar la alineación de las ruedas, las holguras del mecanismo de dirección y encasquillar éste, si necesario fuera. Tenga presente que en sus excursiones de verano correrá usted a velocidades más altas que de costumbre.

(j) Vea si el sonido del claxon requiere un ajuste.

(k) Conviene que haga apretar los tornillos de la carrocería al chasis.

(l) Si el cristal del parabrisas no se encuentra en buenas condiciones, no se exponga a un grave peligro; cámbielo por otro inastillable de visión clara. Lo menos que pueden pedir usted y los suyos, en un viaje, es un máximo posible de seguridad.

(m) Cuide bien del engrase general del coche, sin omitir el cojinete del embrague y la valvulina del cambio de marchas y el diferencial. Las hojas de ballestas deben ser engrasadas también, y protegidas con fundas de cuero.

(n) Haga ajustar los amortiguadores para servicio de verano.

(o) Desde luego, hará usted ajustar el recorrido del pedal de embrague, si fuese necesario, y los frenos de mano y de pie, así como apretar bien los tuercas de las ruedas.

(p) Compruebe el estado de los neumáticos (también el de repuesto) y la presión, de acuerdo con las instrucciones del fabricante. Un pote de parches puede serle útil en carretera.

(q) Un buen lavado y lustrado de pintura en la carrocería remozará su coche. El buen aspecto es siempre interesante, pero en vacaciones lo es más todavía.

Procure usted que el servicio lo haga quien ofrezca garantía máxima de buen trabajo y conocimiento del coche. El Agente de su marca tiene el deber de ofrecerle esa garantía máxima... Felicidades, lector automovilista, y que sus vacaciones de este año sean todo lo placenteras que para nosotros los quisiéramos—si pudiéramos disfrutar de vacaciones.

M. E. CANICS





NIVELACION DE TIERRAS PARA RIEGO



EL regar un campo por el procedimiento de sumersión o a manta, que es corrientemente empleado para riego de tierras sometidas al gran cultivo, cereales, forrajeras, industriales, etc., exige la previa nivelación de las mismas, entendiendo por nivelación el disponerlas en tablas o parcelas sensiblemente horizontales, es decir, con todos los puntos de su superficie a la misma altura.

Para lograr tal necesidad, nos vemos precisados a quitar, desmontar tierra de las partes altas y echar o terraplenar en las honduras o partes bajas del campo.

Se comprende fácilmente lo costoso, lo caro de tal operación, sobre todo al considerar las enormes extensiones de tierras sometidas a tal trabajo y para un agricultor, cuando el campo es de gran extensión o la pendiente natural del terreno sea algo acusada, por exigir en el primer caso gran distancia de transporte de las tierras movidas, y en el segundo desmontar grandes espesores de terreno.

Esta dificultad puede en gran parte atenuarse mediante la división del campo que tratamos de nivelar, en parcelas elegidas convenientemente, de forma que una vez renizado el trabajo, cada una quede con el grado de horizontalidad exigido, pero en planos distintos, es decir, en forma de escalones más o menos acusados, según tamaño de los mismos y pendientes del terreno.

Nos aparece, pues, como primer problema en la nivelación de tierras, la determinación y fijación de las parcelas, es decir, el parcelado previo, en cuya elección hemos de tener en cuenta los diversos factores o circunstancias que a continuación exponemos.

En primer lugar, hemos de asegurarnos del grado de homogeneidad del suelo a diferentes profundidades, a fin de no desmontar, hasta llegar a la roca o a las capas de arcillas cono-

cidas con el nombre de *huro*, de difícil o imposible conversión en capa arable. Para ello nada mejor que el verificar calcatas o sondeos en los puntos en que a primera vista aparezcan como alteros a desmontar, operación que puede realizarse utilizando sondas especiales de toma de muestras de tierras o simplemente abriendo un pequeño hoyo con una azada. Bastu corrientemente alcanzar profundidades de orden de los 50 a 60 centímetros, máximo espesor a nuestro entender para los desmontes a realizar.

En posesión del conocimiento de la naturaleza del suelo hasta esas profundidades, debemos estudiar detenidamente la pendiente del terreno en el sentido en que ésta sea mayor, es decir, en su línea de máxima pendiente. Este dato nos permitirá señalar la anchura racional con vistas a una nivelación económica que hemos de dar a las parcelas.

El nivel de agua, aparato que creamos de gran utilidad para empleo en todas las faenas de nivelación de tierras y de manejo sencillísimo, nos permitirá tal estudio. Una forma rápida de señalar los puntos de división de las parcelas, considerados como límites de anchura conveniente de las parcelas, consiste en disponer el nivel en estación en el punto de la margen del campo encuentro de ésta y la línea de máxima pendiente, de forma que la superficie del agua en las dos ramas del aparato quede próximamente a una altura del suelo de unos 70 centímetros. Hacer recorrer después a un hombre dicha línea hacia abajo, observándole otro con el nivel, y la visual que pasa por encima de la superficie del agua en las ramas caerá sobre el cuerpo del hombre, ascendiendo a medida que éste se aleja. En el momento en que dicha visual caiga por la parte superior de la cabeza, la posición de los pies nos indicará el punto de separación o de división de las parcelas, ya que entonces podemos suponer que el desnivel entre el punto donde



está el aparato y el ahora marcado será de un metro, diferencia entre la estatura media de un hombre, 1'70 metros, y la altura del nivel sobre el suelo, 0'70 metros, con lo cual resultará para la nivelación de la parcela espesores para el desmonte y terraplenado de 0'50 metros, o sea próximamente la profundidad de tres labores de arado corriente del país.

Claro es que los puntos así obtenidos son los que pudiéramos llamar límites de la anchura a señalar para las parcelas, y seguramente aplicables en el caso en que tenga pendiente apreciable o intensa; pero cuando el terreno sea de poca pendiente, otras circunstancias serán las que nos impongan la anchura de las parcelas, como son la mayor o menor facilidad para el riego y sobre todo que no tenga un gran valor la distancia media de transporte de las tierras, permitiéndonos dar como anchura máxima por estos conceptos la de 50 metros.

Debemos, además, tener muy en cuenta, al parcelar, las disponibilidades económicas del propietario; sabido es que cuanto más estrechas sean las tablas, menos tierra habrá que remover, y por tanto más barata la nivelación; pero en cambio, mayor será la dificultad de cultivarlas y sobre todo de empleo de maquinaria para las faenas agrícolas, conviniendo, por tanto, muchas veces sacrificarse algo más, desembolsando mayor cantidad al nivelar, ya que es operación y gasto que sólo se hace una vez, y en cambio el quitar las dificultades que se nos presentarían todos los años al tener parcelas reducidas, nos lo compensaría.

Hechas las anteriores observaciones, fijamos como límites de anchuras de parcelas, salvo casos especiales, las de 60 y 15 metros.

Una vez determinada la anchura conveniente, podremos marcarlas de dos formas, siempre en sentido perpendicular a la línea de máxima pendiente del terreno: 1.º En parcelas regulares, es decir, de modo que las tablas queden con márgenes rectas y en formas geométricas regulares, rectángulos, trapecios, triángulos, etc.; y 2.º En parcelas por curvas o líneas de nivel, o sea, que los márgenes principales de las parcelas lleven un trazado en general curvo, coincidente con las líneas de nivel del terreno (la determinación y fijación de las líneas de nivel en el terreno será objeto de una de las prácticas a realizar durante el curso).

La primera forma de parcelar presenta en general la ventaja de su mayor vistosidad, más facilidad para el riego, labores y empleo de máquinas; pero en cambio resulta más costosa, por ser mayor casi siempre la distancia media de transporte de las tierras removidas y diferente el desmonte y terraplén a realizar y a distancias muy diversas.

La parcelación por curvas de nivel presenta, en cambio, la ventaja del coste mínimo, pero la falta de lindes o márgenes rectas y a veces de paralelismo de las mismas origina dificultades para el laboreo.





Sea una u otra la forma de las parcelas, aconsejamos longitudes de las mismas a poder ser superiores a los 100 metros, a fin de evitar en lo posible pérdidas de tiempo en las vueltas.

Fijamos, pues, como dimensiones adecuadas para una parcela tipo en zonas de cultivo semiextensivo, propias para trigos y legumbres forrajeras, las de 40 metros de ancho y 150 metros de longitud.

Marcadas sobre el terreno las parcelas, pasaremos a su nivelación. Decíamos al principio de estas líneas que para el riego de los campos había necesidad de nivelar cada una de las tablas en que aquél quedara dividido, y a continuación expondremos unas ideas conducentes a demostrar tal necesidad.

Al dar entrada al agua a un campo sin nivelar, ésta se deslizará más o menos rápidamente por su superficie, siguiendo las líneas de mayor pendiente, y si ésta es algo fuerte, saldrá por la parte más baja al campo casi toda la que entró. En este rápido caminar del agua a través del campo arrastrará la flor de la tierra, las semillas y cuantos elementos ligeros encuentre a su paso, y además la casi totalidad de la parcela permanecerá completamente seca, aunque para evitar esto reguemos con grandes volúmenes de agua.

Ahora bien; ¿basta una primera nivelación, más o menos rudimentaria, que evite este desfilzar de agua? Aún permitiéndola y soportándola algunos cultivos, podemos asegurar que no. Es verdad que un campo de trigo con pendientes escasas aprovecha bastante bien los riegos que se le pueden dar; pero siempre se nos perderá agua o se nos acumulará en las partes bajas, sobre todo si forzamos algo el volumen de entrada, a fin de que el agua domine algún altero del campo. En estas condiciones, el exceso de agua en las partes hondas producirá encharcamientos, grandes presiones del agua sobre las márgenes, aumentadas por la acción mecánica de los vientos, productores a veces de pequeños oleajes, ocasionando desperfectos y rotura de márgenes, muchas veces escapes de aguas a los campos vecinos, ocasionadores de frecuentes denuncias y pleitos, quedando además las partes altas deficientemente regadas.

Independientemente de estos inconvenientes de orden, que pudiéramos llamar mecánico o físico, tenemos otros de carácter fisiológico, ocasionados por los encharcamientos, donde el exceso de humedad produce en casi todas las plantas podredumbres, clorosis o al menos se ferunda, es decir, no produce grano; alfalfares de nuestros climas cálidos de verano se pudren fácilmente si se mantienen algún tiempo encharcados, a más de aparecer fácilmente enfermedades criptogámicas, entre ellas la conocida con el nombre de mal vioso (Mediguginis).

por JULIAN TRUEBA

Ingeniero Agrónomo,
encargado del Centro Agronómico de Almuédvar

(Terminará en el próximo número.)



UM ANO DE VITÓRIAS FORD

1.ª Rampa da Penha, GUIMARÃES

14 carros inscritos

1.º Circuito de Vila Real

10 carros inscritos

1.º Circuito do Campo Grande, LISBOA

22 carros inscritos

1.º Circuito do Covilhã

7 carros inscritos

2.ª Rampa da Penha, GUIMARÃES

20 carros inscritos

1.º Circuito do Rio Ave, VILA DO CONDE

13 carros inscritos

1.º Circuito da Povoia de Varzim

11 carros inscritos

1.º Circuito da Boavista, PORTO

14 carros inscritos

1.º Circuito de Setubal

11 carros inscritos

2.ª Rampa Ponte do Bico-Infias, BRAGA

20 carros inscritos

LISBOA-PORTO, em 4^h e 55', só em FORD (CONTROLE DO A. C. P.)

PORTO-LISBOA-PORTO, em "prise" directa, á media de 50, kms 223 e consumindo 10^l,280 aos 100^{kms}, só em FORD (CONTROLE DO A. C. P.)

1.º Premio da classificação geral
1.º Premio da categoria "Corrida"

1.º Premio da classificação geral
1.º Premio da categoria "Corrida"
1.º Premio da categoria "Sport"
2.º Premio da classificação geral
4.º Premio da classificação geral
Volta mais rápida, 77, "575 de média

2.º Premio da categoria "Corrida"
2.º Premio da categoria "Sport"

1.º Premio da classificação geral
2.º Premio da classificação geral
3.º Premio da classificação geral
4.º Premio da classificação geral

1.º Premio da categoria "Corrida"
2.º Premio da categoria "Sport"

1.º Premio da categoria "Corrida"
2.º Premio da categoria "Sport"
3.º Premio da categoria "Corrida"

1.º Premio da classificação geral
1.º Premio da categoria "Corrida"
3.º Premio da classificação geral
Volta mais rápida, 95, "283 de média

2.º em velocidade absoluta
Volta mais rápida, 115, "492 de média

1.º Premio da classificação geral
1.º Premio da categoria "Corrida"

2.º Premio da classificação geral
3.º Premio da classificação geral
5.º Premio da classificação geral

AGENTES OFICIAIS

Freitas





Autorretrato de Ramón Casas

RECORDANDO A RAMON CASAS



EL elogio de Ramón Casas sienta bien a los profanos y mal a los entendidos: es decir, bien al «grand public», especialmente a los elementos de cierta posición, y mal a determinado sector del profesionalismo de la pintura. Casas oyó sólo al principio de su trayectoria artística el aplauso entusiasta de los «connaissseurs» y de la crítica. Luego, tras una salva, el silencio se hizo denso a su alrededor, alentado por la generación del llamado arte joven, que creía así vengar el desdén del maestro. ¿Hubo desdén? Hubo, en todo caso, paradoja de un cambio de actitud; espíritu de renovación que abandonó, con Rusiñol y con otros, en la madurez de su técnica, para acoplar sus pasos a las tendencias post-impresionistas que venían empujando a la corriente de vanguardia. Yo no acusaría al maestro catalán de otra cosa que de haber sido demasiado explícito en manifestar su desvío, en definir su clasificación — aun a trueque de desvirtuar en lo aparente su temperamento abierto de par en par a todo lo que fuese novedad, pero sin esnobismo. Se le tuvo por egoísta y por sensual. ¿Puede hablarse de sensualismo como acusación al hombre de imaginación creadora, llámese Casas, Blasco Ibáñez o Llimona, ni puede hablarse de egoísmo frente a quien publicó «Pel i Ploma» y sufrió los reveses editoriales de «Forma» y las amarguras

El famoso taller de Ramón Casas en las épocas de Albéniz y Pérez Galdós





Retrato

Sorolla, visto por Ramón Casas

del intelectual convertido, por un momento, en contraltista de su propia espiritualidad? Porque Casas no supo editar a lo Pérez Galdós, hombre de su mismo tiempo... • Recordamos a Casas como pintor y como dibujante. Mejor como dibujante. Sus retratos al carbón son lo mejor de la especialidad de nuestro tiempo. Se le ha comparado a Holbein — y se ha comparado a Haverman con Casas. Nosotros encontramos en sus retratos más efectos de luz en claroscuro para la semejanza y la personalidad que en el propio Haverman, y más todavía que en un Madrazo, en un Sargent, en un Bauer. Ninguno obliuvo de su carbón el trazo tan concreto, tan limpio, tan a peso como Casas. En pintura, acabó trabajando quizá mecánicamente, cediendo al instinto, a la inercia en sus últimos tiempos, y así como no dejó que el amaneramiento entrase en su dibujo, la pintura del Casas de nuestros años dice bien claramente que quedó a la larga vencido el velazquismo de su primera época, la del «Moulin de la Galette», la de la «Processó de Santa Maria del Mar»... • Recordamos también a Casas como humorista y como deportista. Su bicicleta fué una de las primeras que rodó en Barcelona. En el salón mayor de un salón del famoso «Quatre Gats» de antaño, Casas pintó un cuadro apareciendo él con Romeu, montados en un





Retrato

«tándem». Con Bosch Labrás y Rusiñol (José M.^a), fué de los primeros conductores de automóvil en Cataluña — y, como tal, de los primeros en hacerse responsable de un accidente mortal del motorismo de cuatro ruedas en un pueblecito de montaña. Ya en los tiempos de su taller del Paseo de Gracia, en Barcelona, Casas había dado tres vueltas a Cataluña en automóvil (sin contar las cruzadas en tartana con Santiago Rusiñol, con Isaac Albéniz) y gozaba contando a Guimerá y al autor de «Glorias Nacionales» que de la ciudad condal a Montserrat había dieciséis copas justas, porque no solía contar por kilómetros sino por tabernas. Tiempos de primer esfuerzo y primera bohemia, que más tarde, en sus tiempos de opulencia, de mecenazgo de «Forma» y «Pèl i Ploma», comentaba Casas patriarcalmente con acento de agri dulce recordatorio, Galdós, Albéniz, Romeu, Guimerá, Rusiñol, Aldavert, Utrillo, Marquina — nombres de su época, muchos que acabaron, pocos que subsisten — nombres que, como hombres, asociamos a una época, y como artistas, a una concreción de arte que no verán florecer, tan madura y tan completa, nuestros pintores de hoy.

JUAN D'ARS



El centenario de Goethe. Una miniatura que se ha vendido por cientos de millares en Alemania

GRAFICA INTERNACIONAL



Una fábrica danesa hace un buen negocio con estatuillas de Gandhi, en porcelana fina



Ayuntamiento de Madrid

FOTOS KEYSTONE

Concurso Internacional de Peluquería recientemente celebrado en Berlín



Al comenzar la temporada de verano, el vendedor de sandwiches aparece nuevamente en las calles de Viena



La Cruz Roja de Berlín trasladando enfermos de los hospitales a los colegios electorales para ejercer su derecho de sufragio durante las elecciones presidenciales



Max Wiedenhoft, de Mainz (Alemania), hace la prueba oficial de su bicicleta aérea a 167 kilómetros por hora. Un serio competidor del aeroplano pequeño

Las muchachas inglesas ya no fuman cigarrillos... pero inician la moda de fumar en pipa





ARTE MANUAL DE LA GENTE DE MAR

Que es mi barco mi tesoro,
Que es mi dios la libertad,
Mi ley, la fuerza y el viento;
Mi única patria, la mar.

ESTRONCEDA

Y en cumplimiento de lo que dijera el poeta del romanticismo español, en las casonas ribereñas de la costa del bravo Cantábrico, y en las enaladas villas del Mediterráneo, los viejos marinos entrellenan sus añoranzas, construyendo, como arquitectos de maravilla, pequeños modelos de veleros, en cuyo bordo navegaron cuando jóvenes, o que reproducen buques antiguos. Esta afición a conservar en todo momento contacto con el mar, data en España, y especialmente en Cataluña, de siglos. Hace años fué descubierto en Mataró (Barcelona) un precioso modelo de carabela catalana del siglo XV o de finales del siglo XIV, modelo elaborado en aquella fecha remota, el más antiguo que se conoce en el mundo, después

de las naves de los vikingos nórdicos y de las trirremes romanas del lago Nemi. Cuando nadie soñaba aún en que algún día surcarían los mares estos poderosos navíos de cuatro chimeneas, palacios flotantes, con una pequeña población a bordo, cuando los famosos *clippers* cargados de velas doblaban el Cabo de Buena Esperanza para alcanzar los puertos de Inglaterra cargados con té para Europa, cuando el capitán, según frase gráfica, era el amo después de Dios, aquellos rudos marinos, que parecían pertenecer a otra raza diferente de los que ellos desdeñosamente llamaban terrestres, al encontrarse en algún peligro, una gran tempestad por mares desconocidos, por costas inhóspitas, invocaban la ayuda del cielo, único auxiliar con poder suficiente para prestarles ayuda en aquel apurado trance, y prometen si salían con bien de la aventura, construir, si para ello tenían habilidad, o hacer construir por algún «*maître d'atela*» famoso en caso contrario, un modelo reproduciendo el buque en que navegaban. Y así, poco a poco, se fueron poblando de flotas en miniatura, las bóvedas de las parroquias de los pueblos costeros. En estas flotas hay navíos de todas clases y tamaños, desde la modesta barca de pesca hasta la orgullosa fragata, desde el buque construido de tosca madera hasta el navío construido de marfil.

Es curioso el proceso de construcción de estas naves diminutas. Primeramente se dibujan las líneas de amura en un papel. Se recorta el papel, se aplica sobre el bloque de madera que se piense utilizar para construir el modelo, se sigue con un lápiz el contorno de lo que más tarde será la cubierta y heos aquí en la primera fase de esta construcción naval. Sujelando el bloque firmemente a un banco de carpintero, con un formón o con un cuchillo muy afilado se va dando forma al casco del buque, operación que requiere una gran seguridad en el manejo de las herramientas y un conocimiento detallado de lo que es el casco de un buque, por medio de unos cartones cortados convenientemente, para comprobar que las dos mitades del buque son exactamente iguales. El interior del casco se vacía con una gubia o con una azuela, luego se le esculpen la cinta, batayola, el trencañil y la empavesada. Luego se tapa el casco por medio de la cubierta, encima de la cual se instalan el cabrestante para llevar el ancla





y las cámaras, botes, etc. Los palos, vergas, bolalón, hauprés, etc., se hace con madera de Flandes, con el auxilio de un cortaplumas muy fino; luego se alisan con papel de esmeril. Las diminutas poleas del aparejo, se hacen con trociscos de cedro, taladrándolos con una aguja de saco. La jarcia y el cordaje se hace con cuerdas finas de guitarra o con cordillos de pescar. Las velas se construyen con madapolón ribeteado y en algunos casos, de seda encerada; las banderas, de seda o con lustrina de colores. Las cadenas de las anclas salen de cadenas de abanicos o de llaveros. En Inglaterra hay casas que se dedican especialmente a la construcción de modelos de buques. Venden molinete, cabrestantes, anclas, cadenas, botes salvavidas, cañones, banderas, todo cuanto pueda necesitar uno de esos arquitectos de maravilla, como decíamos antes, para la construcción de sus navíos de ensueño.



El humor de los demás

SU PRIMER COCHE

(Diálogo entre mi mujer y yo)

MI MUJER. — El punto capital es la apariencia. El motor tiene ya poca importancia. Mientras funcionen, los coches de hoy día se parecen unos a otros como un chino a otro chino. De manera que lo que yo deseo es un coche de tipo deportivo, algo fuera de lo corriente, algo coquetón que creas que ha de llamar la atención. Naturalmente, color llamativo; nada de eso que los vendedores llaman color sufrido, duradero... ¿Asientos? Con dos habrá bastante... Pero quizá un «dickey» no le vendría mal. En fin, tú verás... Que no falten las luces de guardabarro, que quedan muy bien en un coche reducido... Y si consigues entender qué es eso de la rueda libre, que pongan rueda libre también...

Yo. — Conforme. Procuraré recordarlo todo. Y en cuanto a la capota, ¿qué?

MI MUJER. — Mmmm... En realidad no tiene gran importancia, porque no me preocupa el mal tiempo. Pero lo que sí me interesa es el parabrisa; no muy grande y de cristal inastillable, como el del Ford.

Yo. — Perfectamente. Voy a ver los modelos, que seguramente estarán expuestos ya.

MI MUJER. — Y no te olvides de que has de venir con el coche tú mismo. No te fies de que lo manden.

Yo. — Descuida, lo traeré bajo el brazo.

Y con aire decidido me dirigí a la tienda de juguetes, a comprar el primer coche que habíamos prometido a nuestro heredero, para su cumpleaños.

DR. SARDONICHUS



Ya te advertí, Isaac, que este «limousine» resultaba pequeño. Fíjale cómo estoy royendo los cristales con mis brillantes.

(The Humorist, Londres)

Duque: ¿A qué obedece tan inusitada hilaridad en las habitaciones del piso alto, Pablo?

Mayordomo: Que Su Excelencia me disculpe. Es que la cocinera y yo estábamos celebrando nuestras bodas de oro.

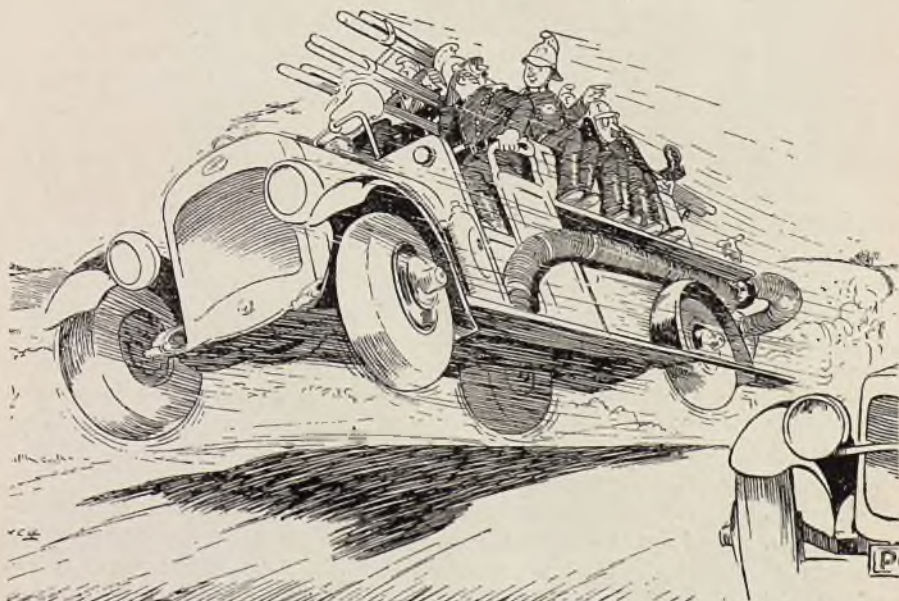
Duque: Procure Vd., Pablo, que el caso no vuelva a suceder.

(London Opinion, Londres)



El forzado rico: Dígame, guardia: ¿habría inconveniente en que me comprase un aislado mecánico?

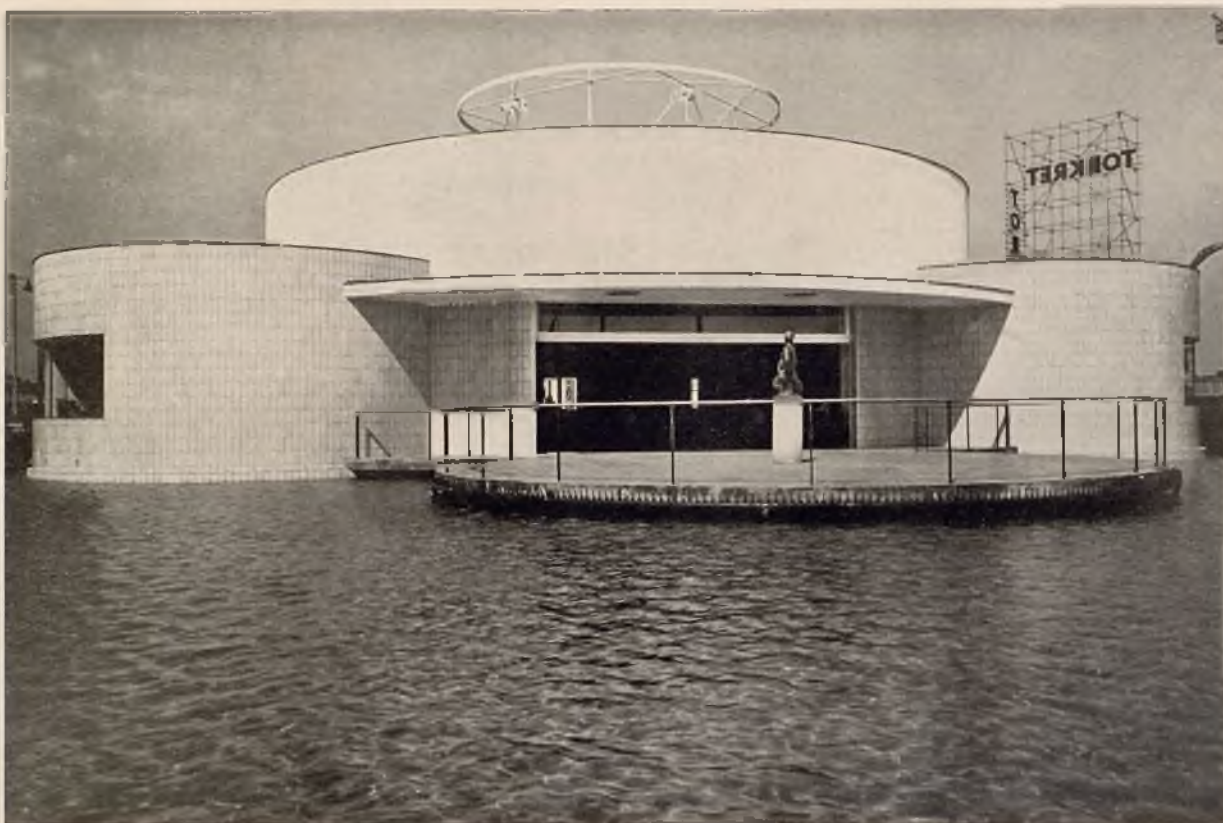
(Judge, New-York)



El leí: ¿Cómo dice?

El hombre parlanchín: Diga que se ve bonito el paisaje, ¿no le parece?

(Punch, Londres)



Piscina recientemente abierta en Berlín

TENDENCIAS ACTUALES DE LA ARQUITECTURA ALEMANA

por José Pérez Hervás

DE todas las fases de la vida humana va desapareciendo lo tradicional y lo diferencial. Al principio de la revolución arquitectónica moderna, el alemán Olbrich, de Darmstadt, no hizo sino modernizar las casas populares del Centro de Europa, y los arquitectos alemanes contemporáneos, especialmente en las construcciones cubistas aisladas, no se diferencian del suizo Le Corbusier ni del francés Mallet-Stevens. No obstante, en las grandes construcciones en masa, aparecen verdaderos rasgos característicos en la arquitectura alemana contemporánea, y ellos son, precisamente, los que imitados por arquitectos faltos de imaginación, constituyen lo que puede llamarse caricatura del cubismo arquitectónico.

La verdadera revolución moderna de la arquitectura empezó el 11 de julio de 1914 con el manifiesto de Sant'Elia y su exposición de la ciudad futura en Milán. En su doctrina se basa toda la evolución arquitectónica operada no sólo en Alemania sino en todo el mundo. Lo esencial es abolir lo superficialmente decorativo, disminuyendo, por consiguiente, la importancia de las fachadas. Hay que utilizar los techos y los subterráneos; hay que trasplantar los problemas del

buen gusto de la decoración minuciosa de capiteles y portadas al más vasto de las grandes agrupaciones de masas y de la amplia disposición de las bases.

La construcción de la casa moderna presenta únicamente serios problemas en la ciudad y en el tipo de «casa de alquiler». Las modernas condiciones de relación implican la poca estabilidad del habitante de la ciudad comparado con el del campo; empleados estatales y particulares se ven obligados a frecuentes cambios de residencia, por lo cual, aunque pudiesen adquirirla, no les conviene poseer casa propia. La consecuencia lógica de todas las construcciones de alquiler por el precio excesivamente caro de los solares, es el desarrollo en el sentido de la altura. Innecesario es decir que la aglomeración humana en superficies tan pequeñas es un inconveniente que aparece con tanta mayor intensidad cuanto mayor es la ciudad, y asimismo se comprende que el arquitecto dedicado a esta construcción deba resolver problemas muy difíciles. En muchas ciudades es indispensable la separación entre barrios de vivienda y barrios de negocio a pesar de los importantes impedimentos que se presentan, casi siempre fundamentados en razones económicas.

Consecuencia natural del cubismo es el dominio absoluto de la línea recta. Los arquitectos alemanes la emplean elegantemente. Véase, como tipo, el edificio para despachos de la Kurfürstendammstrasse, de Berlín; las líneas largas y rectas hacen elevar la mirada del espectador y este efecto se acrecienta en los pisos superiores por una doble línea que divide las ventanas. En las casas de empleados y obreros de las grandes empresas, además de las condiciones higiénicas obtenidas por el nuevo sistema constructivo, lógicamente aun mayor higiene y comodidad ensanchando la distancia de las líneas paralelas de cada hilera de casas y aprovechando el espacio restante para huertos y jardines de los inquilinos. Tales son las colonias Dessau-Ziebig, del arquitecto Leopoldo Fischer; Karlsruhe-Damersstock, de los profesores Gropius, de Berlín, y Haesler, de Celle; y Rathenow, proyectada por el mismo Haesler.

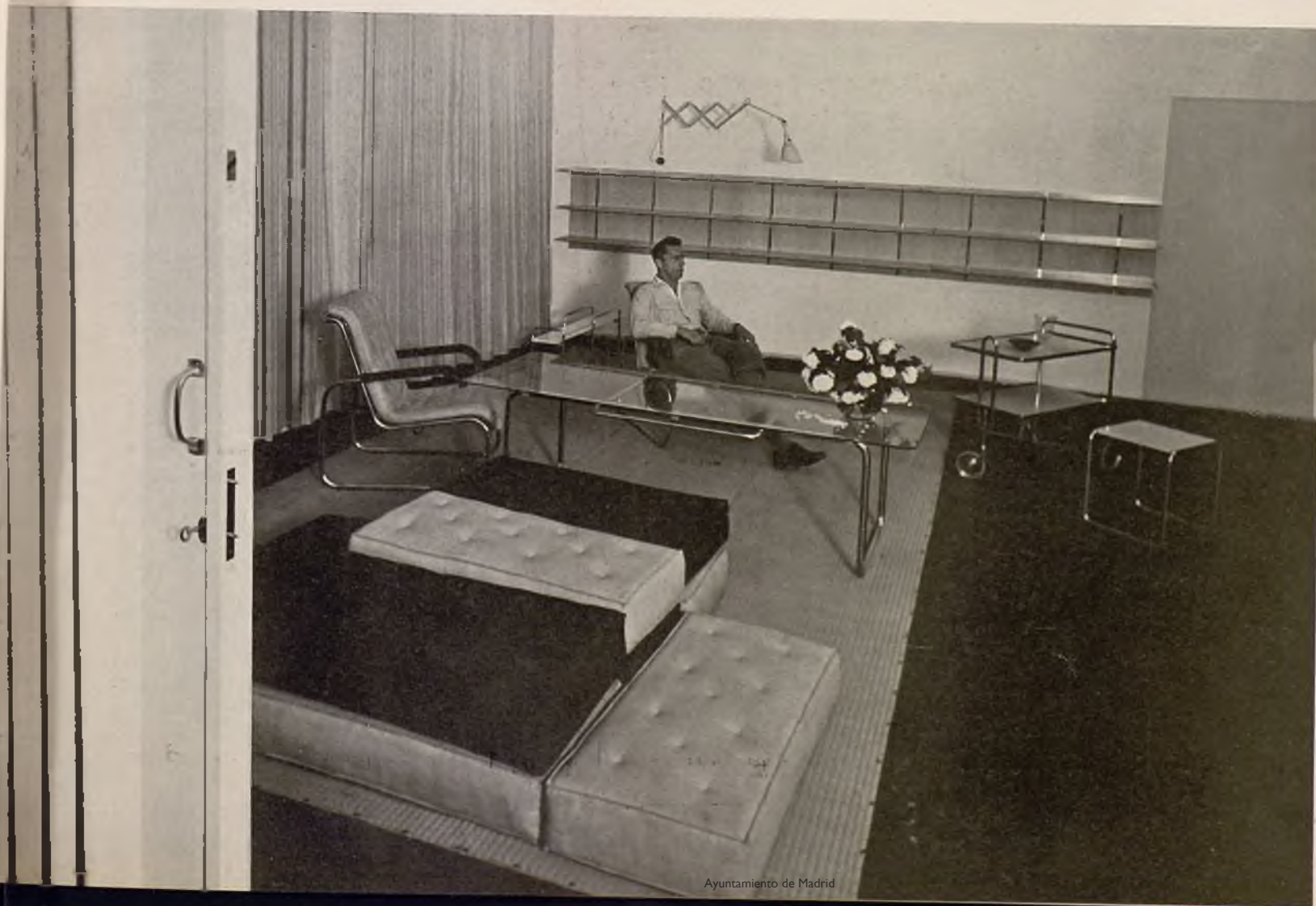
Sin abandonar los principios de la perpendicularidad pero atenuándolos algo se tiene hoy a la construcción en rueda, o en círculos concéntricos. Uno de los primeros arquitectos que han aplicado en Alemania este sistema constructivo, es Huberto Ritter, de Leipzig. Si no tan simétrico, algo parecido a este sistema es el seguido por Hans Hesse en las casas de la calle Lever, en Berlín-Steglitz. En el arte arquitectónico perpendicular, se llega pronto a la monotonía cuando la imaginación del arquitecto no alcanza a evitarla. En la arquitectura moderna alemana ha surgido el innovador Federico Hoeger, quien, con el sencillo material del ladrillo consigue enorme diversidad de efectos constructivos y estéticos y produce construcciones en las que la elegancia clásica se hermosea con adornos modernos y coadyuva a los fines prácticos planteados por las exigencias actuales. La Casa de Chile de Hamburgo, obra de Hoeger, es un gran palacio en el que lo práctico se acompaña a lo suntuoso y a las necesidades del ornato urbano: en él predomina la nota de la eutimia, la unidad de las partes con relación al conjunto.

Estas tendencias cubistas de la arquitectura actual alemana aparecen finalmente en las iglesias construidas después de la guerra— pues, en esencia, la nueva arquitectura, aunque de raíces radicadas en tiempos más remotos, es un producto típico de la posguerra. Es natural que en ellas, el respeto debido a la tradición alicorla la fantasía de los arquitectos, pero de todos modos éstos han logrado resultados muy aceptables. Son de citar las iglesias de S. Enrique,



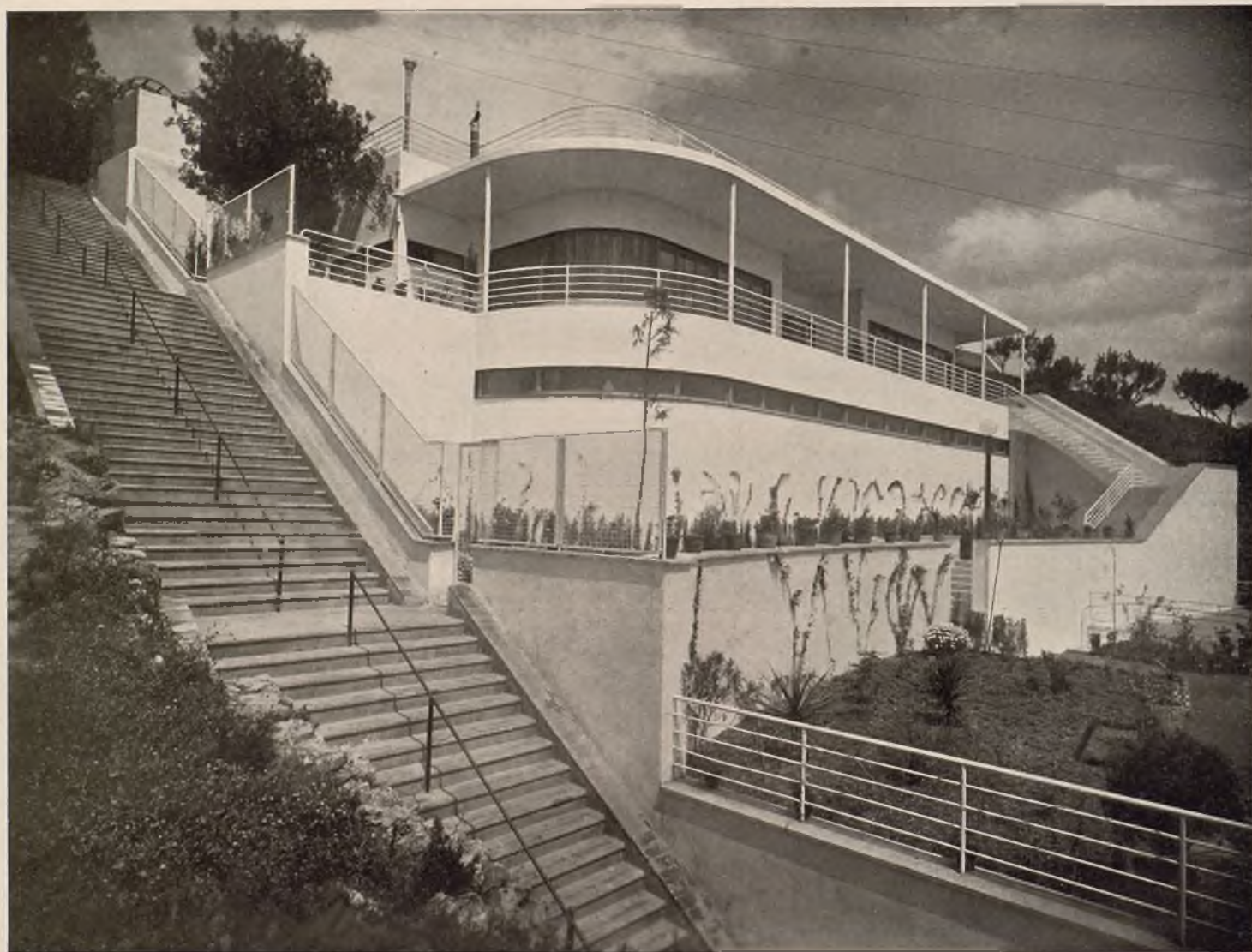
Casa del arquitecto José Luis Sert, en Barcelona

Interior de un nueva club deportiva de Hamburgo



en Bamberg; S. Bonifacio, en Frankfort del Mein; la de Nuestra Señora de la Paz, también en Frankfort; la de S. Bonifacio, en Erlangen y Leipzig; la de S. Carlos Borromeo, en Nuremberg. Aunque no se ha dado a los ventanales de la nave central más anchura que la tradicional, se los ha multiplicado, con lo cual la luz penetra a raudales en el interior, posibilitando el que los fieles puedan leer cómodamente en los devocionarios. Este efecto se acrecienta por las numerosas ventanas abiertas al exterior de las naves laterales.

El verdadero fundador del movimiento cubista en la arquitectura, Sant'Elia, muerto en la guerra europea en el frente del Carso, no pudo realizar más que en parte la ciudad soñada, que él describía así: «Semejante a una inmensa cantera tumultuosa, ágil, móvil, dinámica en todas sus partes, y la casa futurista semejante a una máquina gigantesca. Los ascensores no deben esconderse como



Construcción en San José de la Montaña, Barcelona. Arquitecto Sixta Illeras

serpes solitarias en los vanos de las escaleras; éstas deben desaparecer, y los ascensores deben trepar como serpientes de hierro y de vidrio a lo largo de las fachadas. La casa de cemento, de vidrio, de hierro, sin pintura y sin escultura, rica solamente por la belleza congénita de sus líneas y sus relieves, extraordinariamente austera en su simplicidad, alta y ancha cuanto sea necesario y no según las prescripciones municipales, debe surgir como del hondón de un abismo. La acera no se extenderá más como una plataforma al nivel de la portería; se profundizará en la tierra por planos parejos, que servirán para el tráfico metropolitano y correrán paralelos a pasarelas metálicas y velocísimos tapices rodantes».

Esa ciudad futurista, modificada según el estilo alemán, aparece en la composición del dibujante tedesco K. W. Petscher, en la cual agrupa en síntesis las construcciones humanas, desde las lacustres hasta la ciudad gigante del futuro.



BRONCES

TEMAS PRE-ESTIVALES

POR JULIO MONTIEL



VIVIENTES

Hoy, como antaño, hay hombres de bronce. Los ha habido siempre. Los de antaño eran pocos, exhibían en las ferias pueblerinas sus «cuadros vivientes» de exaltados temas patrióticos o mixtos de arte, historia y cultura física — una docena de grandes muchachos de buena configuración y mejor musculatura, bronceados con mejunjes cuya elaboración constituía a veces un secreto de profesión. Al público le gustaban los hombres de bronce, y se entusiasmaba con sus representaciones plásticas de «el triunfo de la justicia», «la patria en peligro» y «la muerte del gladiador», rematados con el apoteósico «clarín de la victoria»... Pasaron de moda. Después de la guerra, los he buscado inútilmente en las fiestas populares; han desaparecido con sus laureles, con sus corazas y sus cascos de hojalata, para

morir — como las grandes fieras — lejos de la mirada de otros hombres.

Los hombres de bronce de nuestros días circulan libremente en las playas de moda. Primero, fueron los deportivos militantes que, aliados a los naturistas, popularizaron los baños de sol; luego, se han ido sumando, poco a poco, recelosamente, los demás. Se dedican a «hacer el lagarto», como observa maliciosamente Bernard Shaw. Pero entre los deportivos militantes y los conservadores modernizados, hay diferencias de tiempo y de forma. Antes no existían los primeros — y los segundos hacían el lagarto vestidos de rayadillo o de franela, pues los dictados del convencionalismo ochocentista exigían que piernas y espaldas se ocultaran a los besos de Phoebus. Inmensa mentira esté-



mañana por hábiles artífices capilares. Se tendía una cuerda que permitía a los bañistas sumergirse en el agua hasta cerca del cuello, sin gran peligro. Se danzaba, se comía, y de vez en cuando se daba el caso de que algún reciente bachiller se atreviera audazmente a mojarse las extremidades inferiores sin auxilio de las cuerdas, cuando comprobaba que los bañeros seguían ansiosos sus movimientos para lanzarse al salvamento en caso necesario.

Han transcurrido veinte años. La postguerra ha barrido los pantalones de cuadros, los trajes de baño tipo buzo y el santo horror al agua que pedía una gran dosis de romanticismo literario o amoroso para pasear a orillas del mar — porque era, sin embargo, de buen tono dejarse ver en tan arriesgados lugares.

Ya no se prohíbe jugar a pelota en nuestras playas, para protección de los durmientes, ni predomina el tipo de señora que borda o cose pero no lee. El deporte ha transformado nuestras playas, y las ha confiado a la acción renovadora de profesos-



tica del hombre que, a través de los siglos, sigue siendo un mono vestido que ha perdido el pelo—o que no lo ha perdido todavía... En pocos años, se ha manifestado la evolución. Al terminar sus vacaciones, el veraneante que se precia debe estar completamente bronceado por el sol; así lo piden la higiene, el deporte y el esnobismo. Nos invade la helioterapia. Y hasta los poetas están de acuerdo en dar beligerancia estética a los bronceos vivientes.

En 1910, la descripción del veraneante «chic» era, poco más o menos, la siguiente: zapatos de lona blanca, pantalón de cuadros, corbata de sedalina, gorrita clara, caña de Indias, gardenia en el ojal y raya en medio hasta la primera vértebra cervical. Y, como característica principal e invariable, la piel muy blanca. En aquellos recatados tiempos en que los menores de treinta años realizaban proezas deportivas bajo la conmovida mirada de sus padres, nuestras mujeres odiaban al mar porque les desarmonizaba la voluminosa disposición del moño — erigido cada



res de cultura física y entrenadores al aire libre, que hagan belleza y hagan vida. «Manifestemos nuestro agradecimiento a la playa moderna — escribe Miomandre. Le debemos, en gran parte, la resurrección de la belleza práctica. El mar nos da temple. El sol nos pinta de oro y nos infunde su fuerza maravillosa. El ejercicio hace desaparecer nuestro abdomen de esclavo profesional. Nos sentimos vivir más y mejor».

Pero no es hombre de bronce todo el que quiere serlo. Hay epidermis que enrojece, que queda cocida, pero que jamás bronceará. Sé de quienes, verano tras verano, persisten en su intento con una tenacidad capaz de arrancar lágrimas de admiración, tratando de obtener el tinte con reflejos metálicos que distingue a las tribus kanakas y a los nativos de Hawái. Se untan de cabeza a pies. ¿Qué no harían por bron-



cearse! Han probado toda clase de productos de tocador y tratamientos de «Institut de Beauté». Quizá sea de mala calidad la primera materia, pero el color langosta que acaban adquiriendo no es precisamente el más indicado para un hombre de mundo. Y más todavía, que el tono escarlata,

el cuerpo ulcerado, la piel siniestramente destrozada... Pobres gentes eliminadas que se retiran a un rincón del mundo deportivo, para curar resignadamente sus quemaduras irradiadas.

En las legiones de aspirantes a bronce vivos, hay hombres de popularidad mundial: Maeterlink, Douglas Fairbanks, Max Dearly, Alain Gerbault, Bernard Shaw. Pero Bernard Shaw se queda, los más de los veranos, en el más lamentable de los matices escarlata — a pesar de lo cual, el insigne ecléctico asegura que cada año alcanza un pequeño progreso, sin perjuicio para su talento. Alain Gerbault, vagabundo del mar, que «la tierra hizo salir de la civilización para no volver a ella», es un bronce viviente integral, un cuerpo de bronce hasta los huesos. Y de



bronce debe de ser su corazón también, cuando ha pedido que si muere en puerto, sea su cadáver remolcado a alta mar y hundido en las aguas, atado a su velero con todas las lonas desplegadas.

«Yo me enorgullezco — dice André de Fouquières, árbitro europeo de elegancias masculinas — de preconizar el mantenimiento de los usos y de la buena compañía, en la convicción de que la renovación de la moda irá haciéndolos cada vez más agradables, más elegantes, más ajustados a nuestra época de movimiento y deporte. Predico entusiásticamente la necesidad de saber vestir con distinción por el placer íntimo de sentirse bien vestido, de agregarse a la estética social y de agradar a las damas. Y esta necesidad de elegancia y de respeto a las costumbres no la creo incompatible con la práctica del naturismo. Más todavía; soy partidario del naturismo porque soy devoto de la elegancia. Un hombre preparado por ejercicios racionales de cultura física, que conoce y corrige sus defectos por las prácticas a pleno sol,



es más apto para llevar sus ropas con la elegancia que llamamos desenvuelta o natural. Así, por ejemplo, el traje de mejor corte y de mejor firma de sastre no podrá ser llevado dignamente por un hombre ventrudo. Porque la elegancia en el vestir ha de

completarse con la elegancia con la actitud y del gesto».

Michelet previó el cuerpo de bronce, el bronce viviente, al cantar que «de toutes les fleurs, c'est la fleur humaine qui a le plus de besoin de soleil». Pero el poeta ochocentista no se atrevió a ser suficientemente franco con los elegantes de crema facial y aceites para el cabello. Por eso le he substituído en mis preferencias por el belga Emile Verhaeren, que pone el mismo lirismo en un concepto expuesto con más alma y con más sol:

«J'aime mes yeux, mes bras, mes mains, ma chair, mon torse
Et mes cheveux amples et blonds,
Et je voudrais, par mes poumons,
Boire l'espace entier pour en gonfler ma force».

NOTICIARIO FORD



PROXIMA INAUGURACION DE UN SERVICIO DE AUTOMOTORES EN ALEMANIA

Dentro de unos días, el primer auto-rail alemán comenzará su servicio regular en la línea Berlín-Hamburgo. El motor tendrá una potencia de 410 HP., y el vehículo podrá transportar 102 pasajeros.



Un nuevo tipo de autobuses sobre rieles con neumáticos ha sido probado cerca de Turín, en Italia

COMO FUE DESCUBIERTO EL CRIS- TAL INASTILLABLE

Si se hiciera un día, en conjunto, la historia de los grandes inventos, se tendría que reconocer que muchos de ellos deben su origen a la casualidad. Sería preciso añadir que este caso tenía que ser observado por persona capaz de encontrarle conclusiones útiles. Pero también resulta curioso el observar que si la casualidad el caso no hubiera podido llamar la atención de la persona capaz de observarlo.

Pléjmonos, por ejemplo, en el descubrimiento del cristal inastillable. En 1903, el químico Benedictus trabajaba en su laboratorio, cuando he aquí que al coger una retorta, ésta se le escapó de las manos y se le cayó al suelo, observando entonces con gran sorpresa suya que no se rompía. Se limitó por aquel entonces a anotar que la retorta había contenido momentos antes de caer al suelo, una solución de alcohol, acetona y otras sustancias.

Pasados siete años de aquel incidente, el mismo químico de quien hemos habla-

do anteriormente, leía en un periódico que dos personas habían sido gravemente heridas en un accidente de automóvil a causa de la rotura de los cristales. Entonces pensó seriamente en el cristal inastillable. Dos láminas corrientes de cristal, unidas por una levisima película de celuloide, constituyeron la primera muestra de este nuevo producto, después industrializado por Saint-Gobain y que hoy ha adquirido tan enorme difusión por el mundo entero, una vez reconocidas sus grandes ventajas. Muy profunda y acertada fué la observación del sabio Benedictus, pero seguramente nunca se le hubiera ocurrido si la retorta no se le hubiera caído de las manos.

EL COCHE DEL AÑO

El coche Ford de 8 HP. va a ser distribuido en España, y la sensación que ha causado el aviso de su construcción constituye sin otro precedente que el del cambio de modelo Ford. Son en números considerables los pedidos tomados ya por la organización de agentes de dicha marca, aún sin haberse fijado todavía el precio definitivo. Hemos conseguido para nuestros lectores una nueva fotografía del nuevo coche de 8 HP., que consideramos más detallada todavía que las que publicamos en nuestro número anterior.



PRESTIGIO MERECE PRESTIGIO

El distinguido deportista riojano don Eusebio Zaldívar Platas, en cuyo historial automovilístico figura el record Porto Alegre-Buenos Aires en un Ford modelo T, de que tanto se ocupó la prensa

de Buenos Aires en el año 1929, parece ser que, reintegrado a su tierra castellana, volverá en breve a asociar su nombre al automóvil Ford. Porque prestigio merece prestigio.



INAUGURACION DE UNA ESTACION DE AUTOMOVILES

El Ministro de Comunicaciones, Mr. Pybus, inauguró la estación «Victoria» en Londres, para automóviles; esta estación se considera la mayor de su clase en el mundo.

La edificación es de estilo moderno y cuenta con espacio para recibir a gran número de coches de viajeros procedentes de muchas regiones, que tendrán como punto de partida esta estación.

La estación citada cuenta con sala de espera, biblioteca, sala de baile, restaurante y cantina. Las oficinas se hallan emplazadas en el piso superior, y en los bajos se han abierto al público varios establecimientos.

Treinta y dos compañías de viajeros han adoptado esta estación como término.

INAUGURACION DE UNA FABRICA DE AUTOMOVILES EN RUSIA

El 1.º de Enero fué inaugurada la fábrica de automóviles de Nigni-Novgorod, cuya construcción se empezó en Mayo de 1930. Es una de las fábricas más grandes del mundo.

Según las previsiones de los ingenieros, su producción deberá aumentar gradualmente hasta llegar a 1.000 vehículos en el mes de Abril; para llegar tan pronto como sea posible a la suma de 14.000 vehículos. Los proyectos de la fábrica han sido llevados a cabo por la Ford Motor Co. de Detroit, y toda la maquinaria ha sido suministrada por los Estados Unidos.

EL AUTOMOVILISMO EN LA REPUBLICA ARGENTINA

Según la última estadística que se ha publicado, hay en la Argentina unos 355.000 automóviles, número que coloca a este país en el séptimo lugar, o sea después de los Estados Unidos, de Francia, del Canadá, de Alemania y de Australia, en cuanto a circulación de automóviles se refiere.

LOS TRES CORREDORES QUE EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS PA- SARON DE LOS 300 KILOMETROS POR HORA



En 29 de Marzo del año 1927, el infortunado Segrave lograba rebasar por primera vez en la historia los 300 kilómetros por hora, estableciendo el record mundial de la milla lanzada en 327 kilómetros 281 metros por hora.

Este record fué batido al año siguiente por Malcolm Campbell, que estableció la nueva marca en 330 kilómetros por hora. Dos meses después este máximo era sobrepasado por Dayton Kesch, que elevó el record a 334.022 kilómetros por hora.

El 11 de Marzo de 1929, Segrave volvía a la Florida para reconquistar su antiguo puesto de campeón. Su coche era de una concepción completamente nueva y de una ejecución muy envidada. Era su famoso «Flecha de Oro». Con él consiguió Segrave su intento, estableciendo un nuevo record.

En 1930, Segrave se abstuvo de disputarse su propio record, pero apareció en su lugar su compatriota, el famoso corredor Kaye Don, que tripulando un coche con dos motores Sunbeam de 12 cilindros cada uno, llamado «Bala de Plata», no consiguió, a pesar de sus esfuerzos, batir el record establecido por Segrave.

Entre tanto, Segrave desaparece de las pistas. La muerte le sorprendió en el mismo momento del triunfo y de la gloria, cuando conseguía batir el record de velocidad en carro automóvil.

En Febrero de 1931, Malcolm Campbell consiguió establecer un nuevo record alcanzando la asombrosa velocidad de 396,040 kilómetros por hora.

Y, finalmente, durante el mes de Febrero último, Malcolm Campbell batió su propio record, alcanzando los 408 kilómetros por hora.

DIFICULTADES DEL TRAFICO EN LAS CALLES DE NUEVA YORK

La inmensa cantidad de automóviles que circulan por Nueva York, nada menos que unos 750.000 vehículos a motor, da lugar a serias preocupaciones por lo que respecta al estacionamiento en las calles neoyorquinas de una tan gran cantidad de vehículos. Como está prohibido el estacionamiento de los coches durante largos intervalos en las calles más céntricas de la ciudad, los particulares han

tenido que adoptar algunas curiosas soluciones para eliminar las dificultades de tan complicado problema.

Resultan interesantes estos dos extremos de la iniciativa particular; en uno de los hoteles de más importancia de la ciudad de Nueva York se han dispuesto las máximas facilidades para los clientes que posean automóvil. Los coches entran en el hall y pueden subir por medio de ascensores apropiados al piso requerido. Otro ejemplo: una importante tienda de novedades tiene un garaje de gran capacidad donde los clientes pueden dejar sus coches mientras realizan sus compras. Una vez éstas terminadas, un grave portero pide el coche del cliente al garaje, por teléfono, y éste es traído hasta la puerta del establecimiento, por un mecánico. Sólo así es posible realizar las compras en Nueva York, si se quiere ir acompañado del propio automóvil.



Los peatones londinenses gozarán de un especial privilegio. Así, cuando deseen atravesar la calzada de carruajes, para parar el tráfico les bastará con apretar el botón de la columna de señales, aparecerá inmediatamente una luz roja, pararán los vehículos y entonces los peatones podrán pasar sin peligro alguno, pero tendrán que hacerlo algo aprisa porque la luz solo estará encendida unos segundos.

LO QUE ESTA HACIENDO HENRY FORD

(Traducido del *Detroit News*, de Detroit.)

1. Está construyendo un nuevo modelo, con un nuevo motor de 8 cilindros en «V».
2. Seguirá fabricando coches de 4 cilindros: un Modelo «A» perfeccionado.
3. Tanto el de 4 cilindros como el de 8, tendrán carrocerías más espaciales, de construcción enteramente nueva, mayor distancia entre ejes, chasis más bajo y armazón de mayor resistencia que los modelos anteriores.
4. El precio, en los tipos diferentes, seguirá dentro de la clase económica.
5. El chasis se construye de manera que el motor de 8 y el de 4 sean intercambiables.
6. La producción ha principiado en

Febrero, y a primeros de Marzo se hará la presentación definitiva del nuevo modelo.

DATOS SOBRE DETROIT

La magnitud de las fábricas Ford en el área de Detroit puede concebirse fácilmente por las siguientes cifras:

El consumo total de carbón en las plantas de fuerza motriz núm. 1 y núm. 3, fué de 637.404 toneladas durante un año. Esto es equivalente a un tren formado por 12.700 vagones cargados de carbón, o sea un tren de 160 kilómetros de longitud.

LOS VEHICULOS INDUSTRIALES EN LOS ESTADOS UNIDOS

Una reciente estadística nos proporciona datos interesantes sobre la importancia de la circulación de vehículos industriales en los Estados Unidos.

El número total de camiones asciende a 3.490.000. Alrededor del 26 por 100 de estas vehículos son empleados por los agricultores. Los ferrocarriles solamente utilizan 5.000 autobuses y 10.000 camiones.

TRADUCIMOS DEL «NEW YORK HERALD», DE NUEVA YORK

El fantástico programa de Henry Ford llamará a 100.000 hombres más al trabajo, con una nómina de 52 millones de dólares, y la adquisición de materiales suficientes para producir un millón y medio de coches en 1932. Sin contar más que la fábrica central de Detroit, los cambios ascienden a 300.000.000 de dólares. Toda la industria de los Estados Unidos se siente revivir al tremendo impulso de la Ford Motor Company.

LA PRODUCCION DE PETROLEO

Las estadísticas de producción de petróleo durante los últimos meses indican una disminución de 200.000 barriles por día, disminución producida por el cierre de los pozos de los Estados de Texas y Oklahoma. La producción total del país ha disminuido en un 12 por ciento en comparación con la del mes precedente unos 68.000.000 de barriles.



12 coches Ford recientemente entregados al Ministerio de Trabajo de los Estados Unidos, para uso en el Departamento de Inmigración que los dedicará a la vigilancia de las fronteras.



EL HOMBRE DE NEGOCIOS...

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

TONICO NERVIOSO CERA

(FOSFORO ESTRIGNINA E HIPOFOSFITOS)

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

Verlin farmacias
LABORATORIOS CERA, S. A.
Vico, 18 - Caparrós, 35 al 39. - Barcelona.



UNICO APROBADO POR LA ACADEMIA DE MEDICINA Y CIRUGIA DE BARCELONA

AUTO TRANSPORT

“PARÉS”

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



GARAGE Y ALMACENES

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

TELEFONO 30476

BARCELONA

*FÁBRICA
DE RADIADORES
P A R A
AUTOMÓVILES*

*Ramón
Sagarra*



Paseo Sunyer y Dr. Ferrán

Teléfono 671 B.

REUS

FERRAN BOIXADÓS

Infants, 18 - Tel. 1395

M A N R E S A



Radiadors

per tots els
cotxes americans
i europeus

Recanvis en general

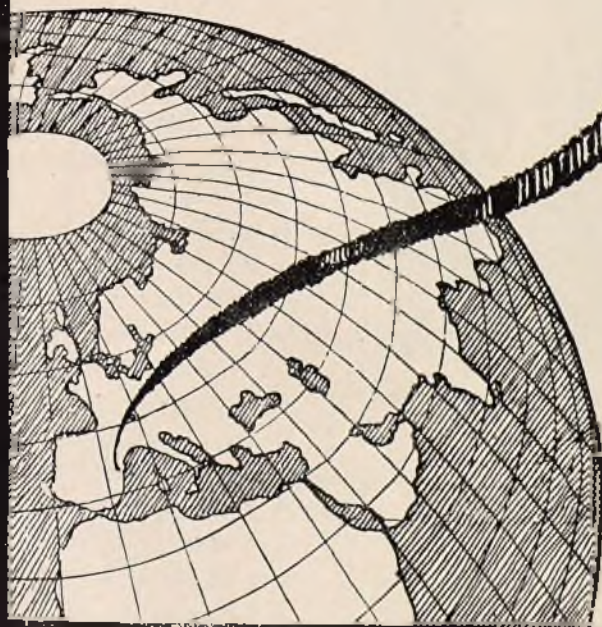
MAGNESIA SPELLEGRINO

ES EL MEJOR DE LOS PURGANTES

porque es agradable
económico
y eficaz



Purga
Refresca
Desinfecta



Representantes para
España: GIMENEZ-
SALINAS y C.^a, So-
ciedad Limitada BARCELONA

Su FORD

funcionará con la suavidad de un

8 cilindros

aplicándole el



REGULADOR AUTOMÁTICO DEL ENCENDIDO

PHILIPS

MEJOR ACELERACIÓN * MÁS POTENCIA
MAYOR VELOCIDAD EN LAS CUESTAS
ECONOMÍA DE GASOLINA

Evita las sacudidas en las marchas intermedias,
los retrocesos del motor y roturas de Bendix.
Durará tanto como el coche. Millares en servicio.

Autoetracción Eléctrica, S. A.

BARCELONA — SEVILLA

CONDICIONES FAVORABLES A LOS AGENTES FORD

Casa Cailà

TAILLER DE
REPARACIONS

Representacions d'automòbils i camions

Lubrificants ATLANTIC

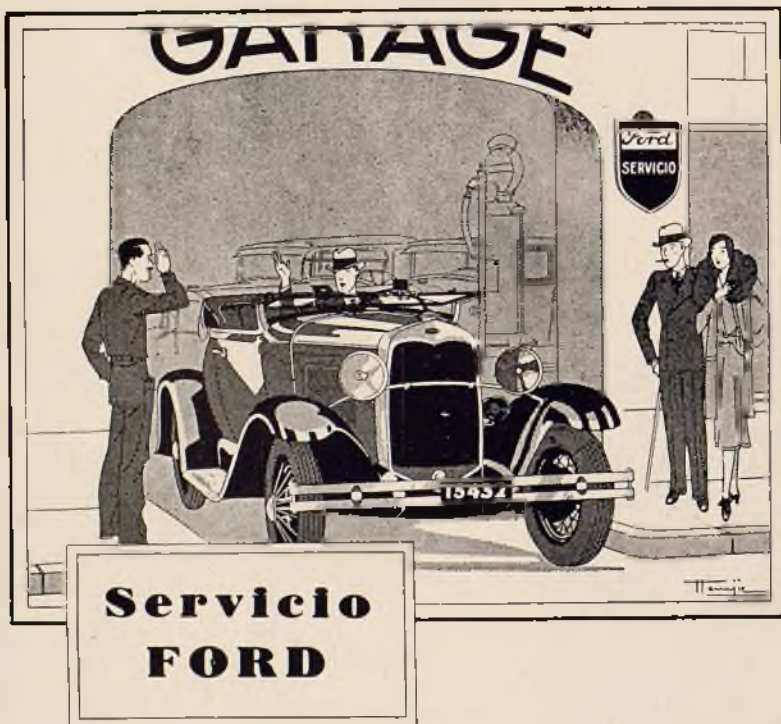
Neumàtics DUNLOP

ACCESSORIS

Sant Joan, 19

REUS

TELEFON 171 B



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

El Agente Ford de su localidad

Lepanto, n.º 2
TELÉFONO 53224
BARCELONA

GARAGE ICARIA

Servicios especiales de:
CUSTODIA, CARGA y
CONDUCCIÓN por ca-
rretera para todas las
AGENCIAS FORD

CLAES TILLY
CLAES TILLY
CLAES TILLY

ESTE ES EL FAMOSO

Accite de Haarlem

que tomado en gotas o cápsulas antes de acostarse, combate eficazmente desde el año 1695, el Reuma, Gota, Cálculos, Arenillas, Mal de piedra, Irritaciones de la vejiga, Arterioesclerosis, Diabetes, Epilepsia (feridura), Cólicos nefríticos, etc., etc.

EL BÁLSAMO "CLAES TILLY"

purifica la sangre, asepliza el riñón, aumenta la secreción urinaria, tonifica el corazón y no causa trastorno alguno en el aparato digestivo.

Precios: Frascos, ptas. 1'50
Cápsulas, pesetas 2'35

DEPOSITARIO:

J. DOMINGO

Libertad, 14 BARCELONA

**NEW-YORK
SASTRERIA
FERNANDO 42**

Distingase
Vd
de sus amigos

Vista Vd
de manera
irreprochable

Adquirirá
simpatías y
personalidad

Pague Vd
menos que hasta
hoy

esto es lo que le ofrece la

**NEW-YORK
SASTRERIA
FERNANDO 42**

"La sastrería de moda"

LUBRIFICANTES "ATLANTIC"



"ATLANTIC"
S. A. E.

BARCELONA
Almogávares, 66
Teléfono 51534

MADRID
Conde Xiquena, 6
Teléfono 12921

ANUNCIANTES

Vacuum Oil Company, S. A. E.	161	La Maquinista Reusense	170
Muñuzuri.	162	Manuel Subirana	170
Bujías Champion	162	Isidro Herreiz.	171
Agapito Blasco.	163	Trajes Dux.	171
Balneario Beletu	163	Sosa Solvay.	172
Lubrificantes Dobón.	164	Tónico nervioso Cera	235
Rocalla, S. A.	165	Auto transport Parés	236
Legítima Batería Ford.	165	Ramón Sagarra	236
P. Pelegrí Lladó	165	Ferrán Boixadós	236
Volquetes Ibañez	165	Magnesia S. Pellegrino.	237
J. Aoustin.	166	Autotracción Eléctrica, S. A.	238
Automóviles Sociedad Española.	166	Casa Cailà.	238
Maieu & Marrugat.	166	Servicio Ford	238
Lanertas Molins Hermanos.	167	Garaje Icaria	239
Masaje Bob.	168	Claes Tilly.	239
Agencia Roldós de Publicidad.	169	Sastrería New-York.	240
José Solá.	170	Lubrificantes Atlantic	240