

REVISTA



FORD

octubre

1932

Nº 19

1'60

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

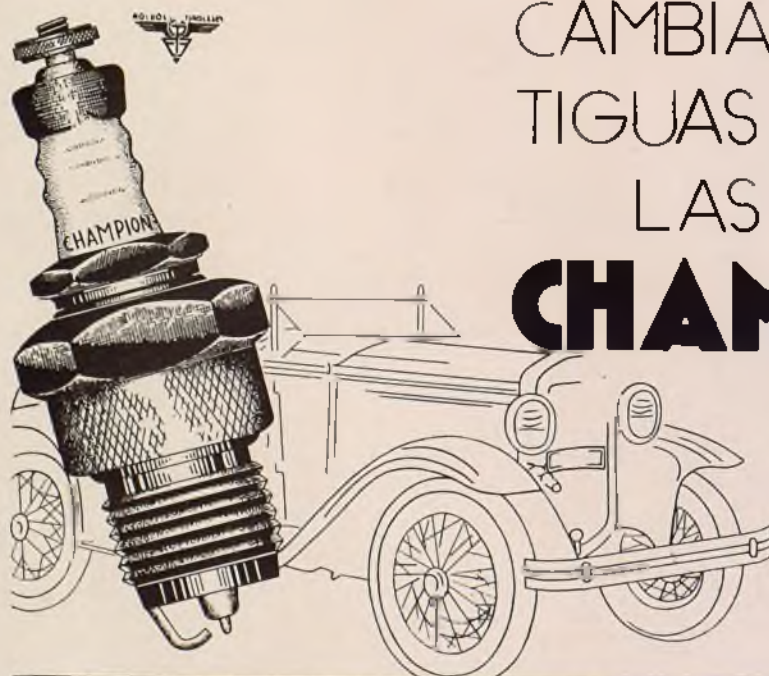
*Para la caja de cambio de
marchas y eje trasero use*
MOBILGREASE

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

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)

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

Automóviles Sociedad Española

S. A.

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

Automóviles
Tractores
Camiones



Agencia Oficial



BARCELONA

Manufacturas de Carrocerías

José Solá

Meléndez, 8-10-12

Teléfono 2480

Sabadell

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

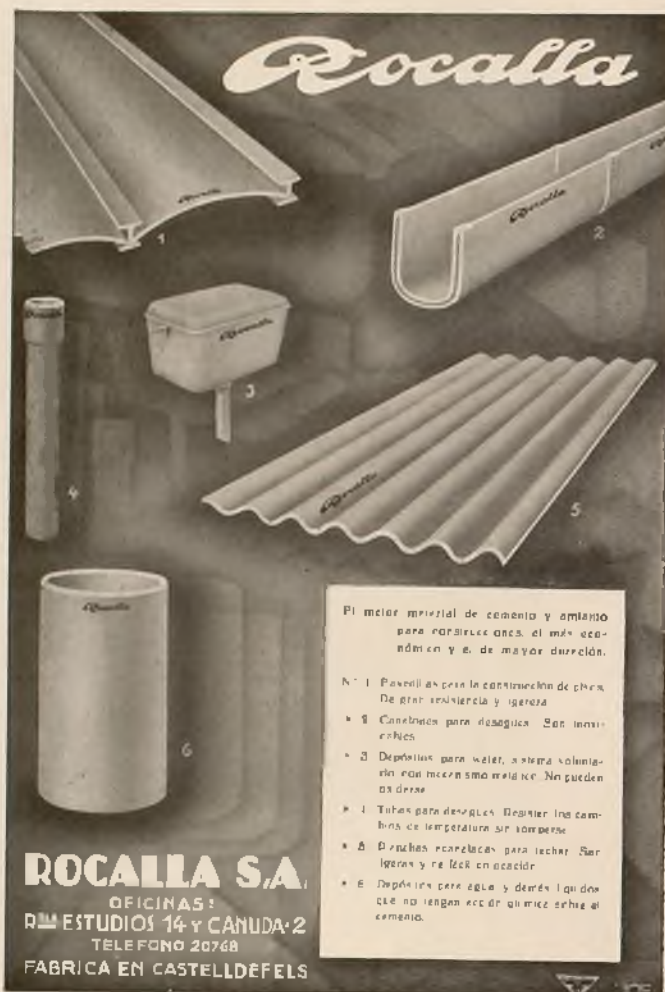
MOLINS HERMANOS

SUCESOR

Teléfonos:

Despacho - 232 — Fábrica - 543

Rambla, 178 (Apeadero) SABADELL



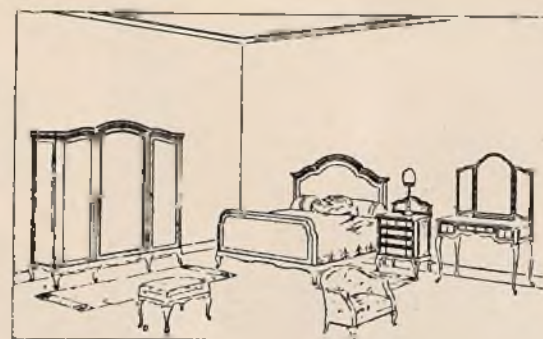
Rocalla

Pl mejor material de cemento y ampliando para todas las obras, el más económico y de mayor duración.

Nº 1 Pavimentación para la construcción de pisos. De gran resistencia y ligereza.

- 2 Caneles para desagües. Son insustituibles.
- 3 Depósitos para water, a la vez voluntarios con microsmo realice. No pueden ser derre.
- 4 Tubos para desagües. Disponer los cambios de temperatura sin romperse.
- 5 Dientes para cables para techar. Son ligeros y se fican en el cielo.
- 6 Depósitos para agua y demás. Los que no tienen que ser de quince años al cemento.

ROCALLA S.A.
OFICINAS:
R. ESTUDIOS 14 y CANUDA 2
TELÉFONO 20768
FABRICA EN CASTELLDEFELS



MUEBLES FRAU

Exposición y Tienda:

Jaime II, 79 y Escursach, 10 — Teléfono, 189

Fábrica:

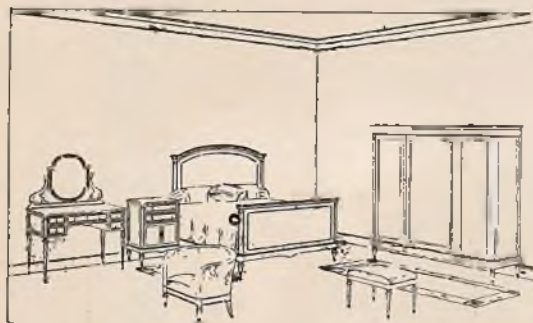
Reina Esclaramunda, 15 — Teléfono, 179

PALMA DE MALLORCA

Almacén-Tienda:

Rda. Universidad, 15 y Balmes, 9 - Tel. 22313

BARCELONA



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 34101

EL INDISCUTIBLE
MASAJE

BOB



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

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

AUTO TRANSPORT

“PARÉS”

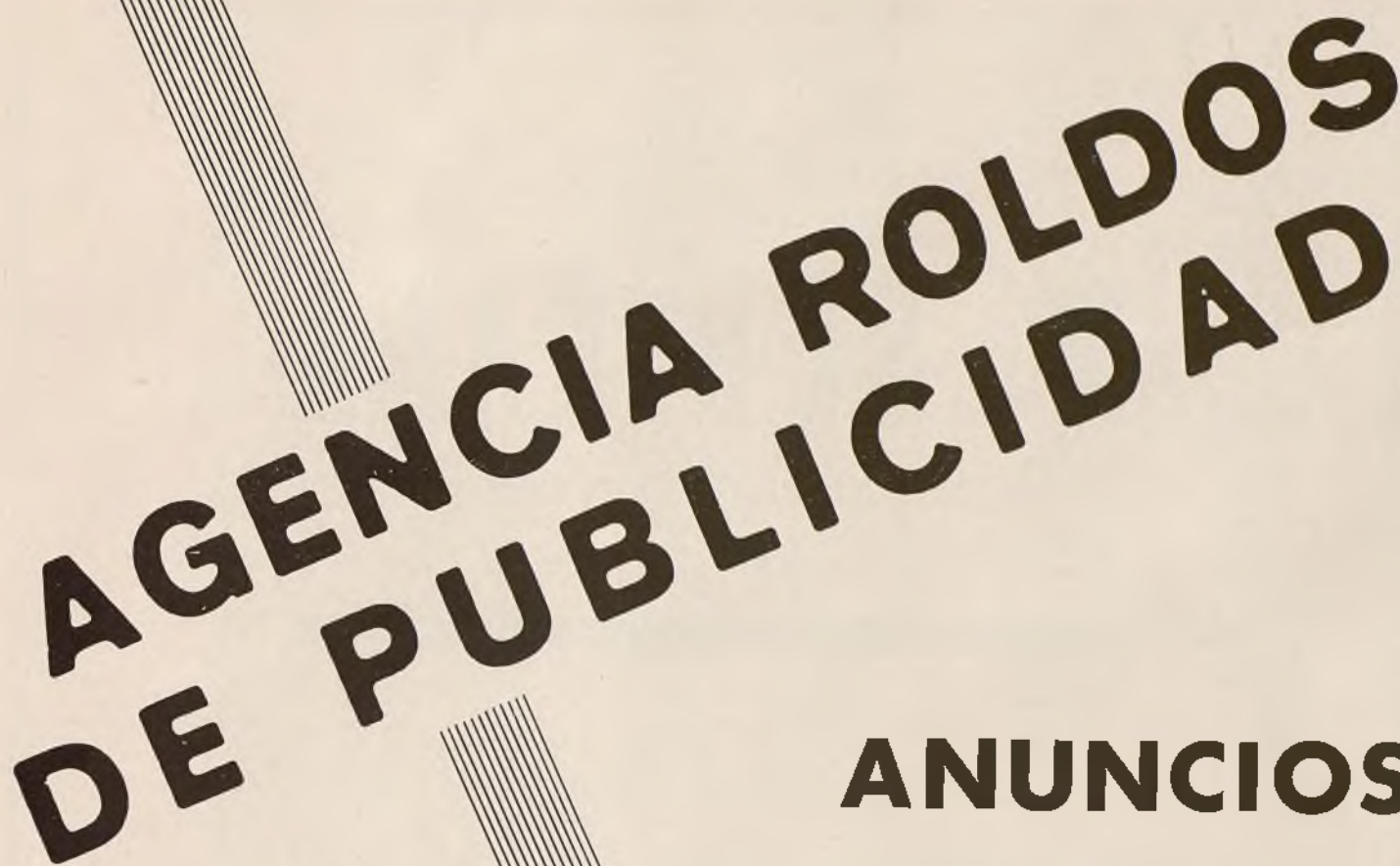
DISTRIBUCION DE AUTOMOVILES
POR CARRETERAS

GARAGE Y ALMACENES

107-109-111 CALABRIA 107-109-111

TELEFONO 30476

BARCELONA



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

M. SUBIRANA

Viladomat, 217-219 :: Teléfono 32108

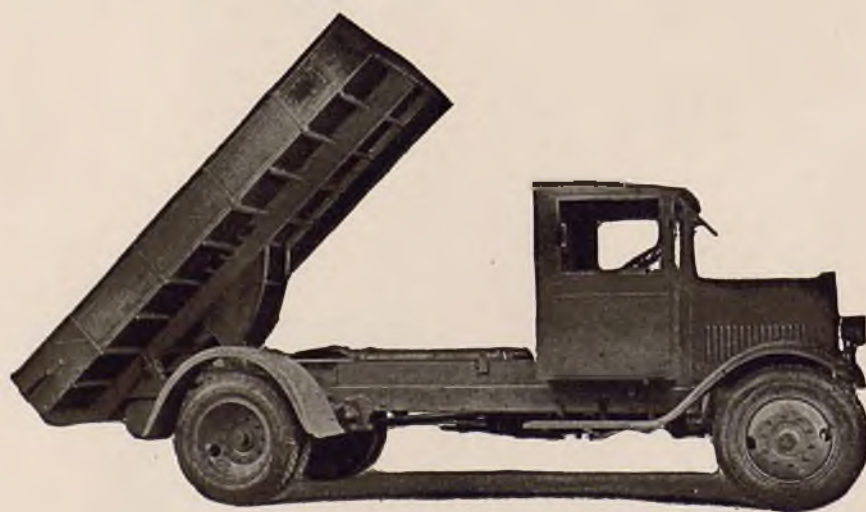
B A R C E L O N A

Volquetes hidráulicos sobre chasis
de todas las marcas desde **1 ½** a **10**
toneladas, garantizados por un año

ENTREGAS RAPIDÍSIMAS



Los montados sobre chasis FORD, entrega inmediata





REVISTA FORD

sumario

Páginas	Páginas
Portada, por Aurelio.	
Lo que yo pienso del paro forzoso, por Henry Ford	334-335
Documentos internacionales necesarios para el paso de fronteras	336
En la ruta del Quilote, por Jaime Pantoja Morales	337-338-339
El problema de la motocultura, por J. Bustinza Lachiondo	340-341-342
Mallorca, por XYZ	343-344-345
Comentarios ingenuos al séptimo arte	346-347-348-349
Notas aéreas	350-351
La Colección Plandiura, por Juan d'Ars.	352
Información técnica sobre los nuevos modelos «A» mejorado de 4 cilindros y «V-8» de 8 cilindros, por M. E. Chanic	354-355-356-357
	358-359-360-361
	362-363-364
El deporte contra la guerra, por A. Fernández-Beuthen	365-366-367-368
	369
Barcelona de noche, por A. Peláez de Ojeda	370-371-372-373
	374
Los réditos, cuento, por Vicente Díez de Tejada	375-376
El deporte internacional	378-379
Páginas deportivas nacionales	380-381
Lo que pasa en el extranjero	382-383
La joya de Granada, por José Diego Rosselló	385-386-387-388
Los secretos de la estratosfera	389-390
El humor de los demás	391
Información gráfica de la exposición en toda España de los nuevos modelos Ford	392-393-394
Noticiario Ford	395-396-397

PRECIO: Ptas. 1'50

OCTUBRE - 1932

DIRECCIÓN: JUAN DE MAZA
COLABORACIÓN ARTISTICA EN ESTE NÚMERO:
ARREGLO: FRANCISCO FONTANALS
PREPARACIÓN GENERAL: J. D. ROSSELLÓ
FOTOGRAFÍA: P. CATALA - 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



Del verano
queda sólo un recuerdo - y una promesa del
próximo.

M6 23 945
M6N

REVISTA FORD

OCTUBRE

1932



Nº 19

GRANDES HOMBRES Y GRANDES PROBLEMAS

LO QUE YO PIENSO DEL
PARO FORZOSO

TODA mi vida he tenido que trabajar. Unas veces, alguien ha contratado mis servicios; otras veces, no. Hasta los cuarenta años, he sido un empleado. Cuando no me han empleado los demás, me he empleado yo mismo. Principié muy pronto a darme cuenta de que encontrarse sin colocación no equivale necesariamente a estar sin trabajo. Lo primero significa que mi patrono no ha conseguido encontrar cosa alguna que encargarme; lo segundo significa que estoy esperando hasta que él lo consiga.

En nuestros días, consideramos el trabajo como algo que los demás encuentran para que nosotros lo hagamos — y nos llaman y nos pagan para hacerlo. Estoy convencido de que nuestro desarrollo industrial tiene en ello muy buena parte de responsabilidad. Hemos acostumbrado a los hombres a pensar del trabajo en esa forma.

En mi propio caso, pude encontrar trabajo, tanto para mí como para los demás. Fuera de mi vida de familia, nada hay que me produzca mayor satisfacción que la de ver aumentar las oportunidades de trabajo, en número y en provecho de los que se sirven de ellas. Y está al margen de toda discusión que los empleos, en el mundo entero, son hoy más numerosos y más ventajosos, en cuanto a salario, que hace dieciocho años. Pero algo completamente ajeno a la industria de la nación ha afectado muy seriamente las condiciones de ese régimen de empleo. El término «paro forzoso» se ha convertido en uno de los más horribles de nuestra lengua. La propia situación ha venido a ser de incumbencia de todo ciudadano.

Cuando llegé esa situación, había sólo tres caminos a seguir. Desde luego, el primero consistía en mantener el régimen de empleo hasta el máximo, por todos los medios al alcance de los patronos. El empleo — alquiler de servicios — era a lo que estaban acostumbradas las gentes; era lo que preferían. Y fué la solución inmediata que se aplicó a la dificultad. En mis fábricas recurrimos a todos los argumentos para distribuir trabajo entre el mayor número posible de obreros. No soy partidario de «hacer trabajar» — el público paga toda la labor innecesaria —, pero hay momentos en que la presión de los demás nos obliga a hacer lo humano, aunque lo humano sea lo peor; y tengo que admitir que, como la mayoría de fabricantes, contuvimos los despidos de personal prosiguiendo trabajos que el buen sentido mercantil habría detenido formalmente. Toda nuestra labor improductiva fué continuada a marcha normal. Había siempre decenas de millares de hombres empleados (la cifra mínima en Dearbon fué de 40.000), pero quedaba constantemente un cupo de tantos millares de gentes sin trabajo o escasamente ocupadas, que la situación se hizo insostenible.

por HENRY FORD

Cuando se han agotado todos los mecanismos para dar empleo, y han fallado todos, no queda otro recurso que el de la ayuda propia o el de la caridad.

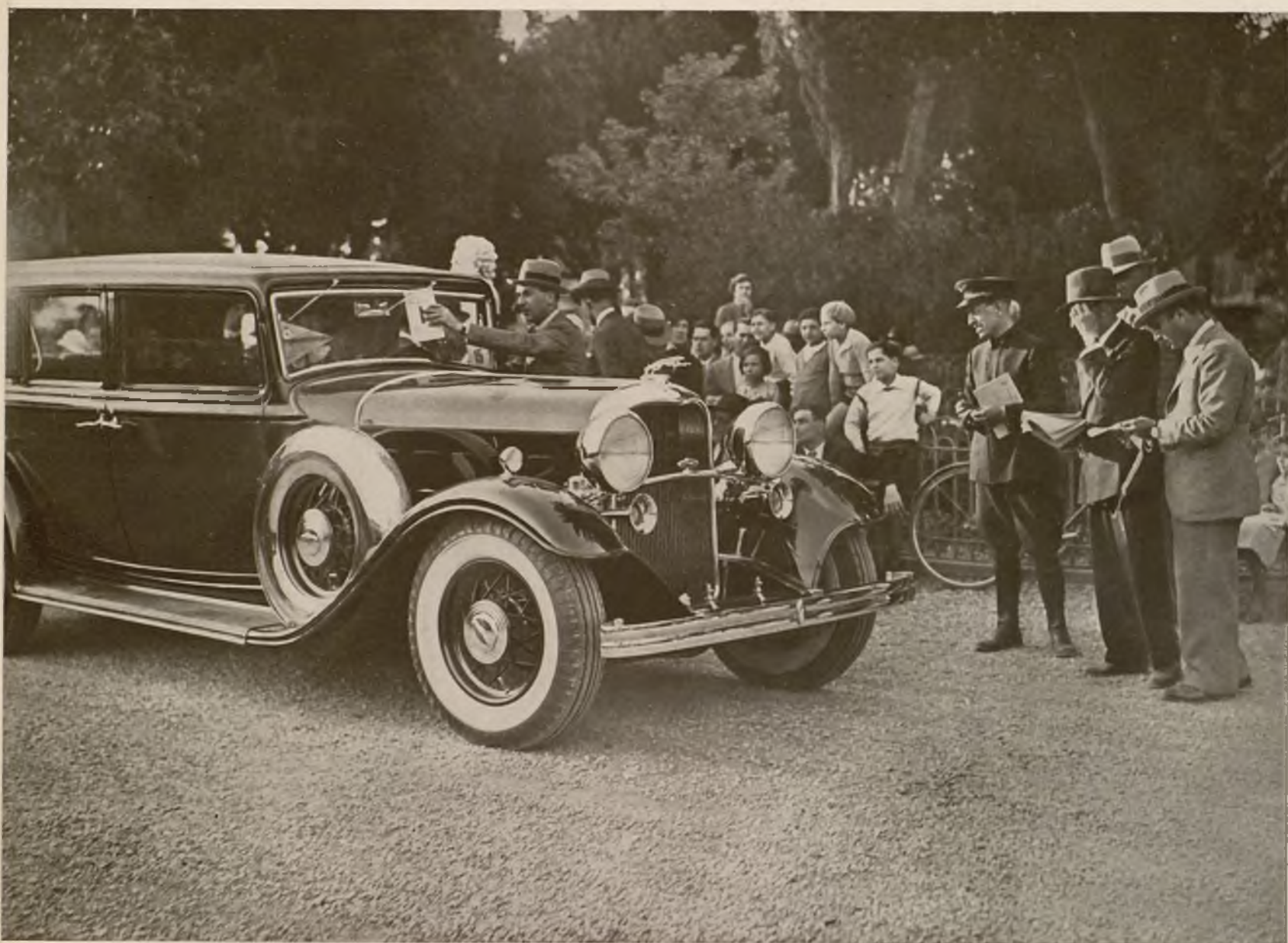
No creo en la caridad rutinaria. Entiendo vergonzoso que un hombre tenga que inclinarse a recogerla o a darla. No llamo caridad al socorro humano. Mi discrepancia con la caridad estriba en que no la considero útil ni humana. La caridad de nuestras ciudades es el elemento más cruel de nuestro régimen, con la posible excepción de las cárceles. Lo que llamamos caridad es un sustituto moderno de la falta de gentileza personal, de interés personal y de disposición personal de prestar ayuda a los que se encuentran en dificultad. La verdadera caridad constituye un esfuerzo más costoso que el de dar dinero.

La teoría que nosotros sustentamos sobre la ayuda a los demás, la venimos practicando desde hace varios años. Solíamos explicarla años atrás — cuando no podía inducir a nadie a que nos hiciese caso. Los que presentaban estos temas a la opinión pública eran puestos en ridículo por los mismos que ahora llaman a gritos a alguien que haga algo.

En nuestra propaganda figuran el socorro ordinario, la hospitalización, la liquidación de deudas, con un elemento complementario, el de ayudar a los demás a poner sus negocios de acuerdo con las nuevas condiciones de la vida, y en el bien entendido de que toda la ayuda recibida ha de compensarse en cuotas razonables, al llegar períodos más favorables. Muchas familias no estaban tan mal como creían estarlo; necesitaban una guía en la dirección de sus recursos y oportunidades. Naturalmente, el factor humano se encargó de plantear los problemas corrientes. Apoyándose en los buenos sentimientos de las gentes, hay quien adquiere un espíritu de indigencia profesional. Pero cuando lo que se da es cooperación, las personas y familias honradas y dignas pueden, generalmente, ser ayudadas a resolver un estado de cosas mucho menos desesperado de lo que temieron.

Una de las responsabilidades voluntariamente asumidas — no precisamente por ser nuestra, sino porque parecía ser que no había nadie más para asumirla — fué el cuidado de un pueblo de varios cientos de familias que se encontraban en condiciones muy poco satisfactorias. En condiciones ordinarias, se habría requerido la disposición de fondos considerables para poder hacer algo para aquellas gentes. En este caso, pusimos a todos en actividad, limpiando sus hogares y sus traspatios, arreglando sus caminos, y labrando luego más de 500 hectáreas de terreno libre en los alrededores de sus viviendas. Prescindimos de todo cuanto pudiera tener sabor de caridad a mano tendida, y en su lugar establecimos una oficina en la que se concedían créditos personales, abrimos una escuela de confección, y pusimos en actividad a todos los sastres y zapateros de viejo para que trabajasen para el vecindario. Encontramos al pueblo bajo la carga de una pesada deuda, y actuamos extraoficialmente como agentes suyos, procurando los recursos necesarios para poner en regla sus asuntos. Muchas familias están hoy libres de deudas, por primera vez en su vida, y en ese pueblo ha aparecido un nuevo espíritu de confianza en la vida, y un nuevo concepto de los valores materiales, y una nueva apreciación de la independencia económica. Nada de todo ello se habría podido llevar a cabo extrayendo caudales de un fondo de caridad por medios ortodoxos. La única forma de caridad verdadera para esas gentes era la de ponerse hombro con hombro con ellos debajo de la carga y prestarles nuestra experiencia para enseñarles qué puede hacerse en sus circunstancias.

Nuestros inspectores han resuelto, millares de veces, casos como el relatado. Y así como no hay institución alguna que por sí sola pueda sostener la carga, considero que no basta con reducirse a atenuar la angustia del momento; entiendo que muchos miles de familias han sido preparadas para un mejor régimen de vida, cuando las ruedas de la actividad se pongan otra vez en marcha.



DOCUMENTOS INTERNACIONALES NECESARIOS PARA EL PASO DE FRONTERAS

Para la oportuna información de nuestros lectores, creemos conveniente recordar a los mismos que los documentos internacionales actualmente en vigor, son los siguientes:

- 1.º Certificado Internacional para automóviles.
- 2.º Permiso Internacional para conducir.
- 3.º Cuaderno de identificación para la exportación temporal de carruajes automóviles españoles que hacen frecuentes salidas al extranjero. (Utilizable en las aduanas españolas, donde deberá ser reintegrado el día en que haya de utilizarse, con una póliza de 10 pesetas).
- 4.º Tríptico para un determinado país.
- 5.º Carnet de Passages en Douanes, si se han de recorrer varios Países.

Los dos primeros documentos citados, son valederos para los territorios de los Estados que a continuación se relacionan: Alemania, Austria, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Chile, Cuba, Dinamarca, Egipto, España, Estonia, Finlandia, Francia, Argelia, Túnez, Marruecos, Indias Francesas, Colonias Francesas, Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Islas de Aurigny, Gibraltar, Guernesey, Jersey, Malta, Indias Británicas, Grecia, Hungría, Iraq, Irlanda (Estado libre de), Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Mónaco, Noruega, Países Bajos, Indias Holandesas, Palestina, Polonia, Portugal, Rumania, Sarre (Territorio del), Siam, Siria, Líbano, Suecia, U. R. S. S., Uruguay, Vaticano (Ciudad del). — El objeto de estos dos documentos (1.º y 2.º) no es otro que el de sustituir en los citados territorios a los carnets nacionales de circular y conducir, sin que ellos tengan aplicación ni relación alguna con las aduanas extranjeras. En una palabra, que la aplicación de aquellos comienza una vez que el coche se halle en territorio extranjero.

El documento 3.º tiene su aplicación a la salida de un vehículo español para el extranjero, y ha de utilizarse en la propia Aduana nacional.

El documento 4.º, denominado tríptico, aplicable cuando se ha de exportar el automóvil a un solo país, es comúnmente utilizado por los automóviles españoles para poder pasar a Francia, Portugal, a las zonas francesa y española del Norte de África y a Marruecos.

Por último, el documento número 5, Carnet de Passages en Douanes, es aplicable cuando se han de atravesar varias fronteras, y es válido para las siguientes: Alemania, Austria, Bélgica y Luxemburgo, Brasil, Bulgaria, Checoslovaquia, Dinamarca, Egipto, España, Estonia, Finlandia, Francia, Argel y Marruecos, Gran Bretaña, Grecia, Hungría, Italia y Tripolitania, Irlanda, Letonia, Lituania, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Suecia, Suiza, Túnez y Yugoslavia.

Concretando, podemos condensar las anteriores notas en las informaciones siguientes, bastantes al buen servicio de nuestros lectores: Para la exportación de un automóvil a Gibraltar, sólo son precisos los documentos indicados con los números 1, 2 y 3.

Si una vez obtenidos estos documentos, que tienen de validez un año, el titular de ellos desea hacer una excursión a cualquier otro país, podrá solicitar y obtener el tríptico correspondiente o el Carnet de Passages en Douanes, según el caso, previo el pago de su importe.

Para el paso de las Fronteras de Francia, Portugal, Zonas francesa y española del Norte de África y Marruecos, es indispensable, además de los documentos 1.º, 2.º y 3.º, estar en posesión del tríptico o trípticos correspondientes.



EN LA RUTA DEL QUIJOTE

Patio de la casa de don Bartolomé López Zarco, hermano del doctor Esteban y de doña Ana (Dulcinea)

¿Fue la Dulcinea del Ingenioso Hidalgo la joven toboseña doña Ana Zarco de Morales? Todo parece confirmarlo después de prolijas investigaciones históricas. Cervantes, que amaba con loca pasión a doña Ana, fué despreciado por ésta, y por ello la convirtió donosamente el Quijote en Dulcinea.

El mayor entusiasmo, la más grata satisfacción que puede experimentar el devoto de don Quijote, es llegar a la Ruta Caballeresca, a los lugares cantados por Cervantes en su libro inmortal: Ruidera, Argamasilla, CRIPTANA, Alcázar de San Juan, y, sobre todos, El Toboso, cuna y sede de la mujer elegida para amada del loco enamorado.

El Toboso que es el pueblo del amor, del ensueño y de la fe, ha reconquistado por el entusiasmo de sus hijos, al honrar al que tanto le honró, la atención mundial, ganándose las simpatías de propios y extraños, como lo demuestran los centenares de cartas y visitas recibidas a diario, alentándonos a proseguir tan loable y patriótica campaña.

Decíamos que es grato a los amantes de Cervantes visitar los lugares que aquél inmortalizó y sobre todos ellos El Toboso, porque atrae extraordinariamente sobre todos y sobre todas las evocaciones del gran libro.

Representa lo más interesante, lo más grato, lo más ideal de la vida, representa el amor. Es el pueblo de la princesa ideal, por la que el gran Quijano rompió lanzas y deshizo entuertos, sufrió descalabros, e hirió su corazón, por la que tejó entre aromas de poesía una historia que más tarde sería considerada como el más gigantesco monumento literario de la humanidad.

Noble iniciativa — según frase del maestro Zozaya — que nos honra a los toboseños, porque toda ella es gratitud y reverencia a la dama y al excelso escritor.

Al reverenciar a la dama, lo hacemos porque Dulcinea es la personalidad más elevada de la literatura de todos los tiempos, pagando de paso al Príncipe de los Ingenios la atención que tuvo de naturalizarla en El Toboso. Consideró — según frase del citado maestro — que era capaz de hacerla suya, y por ello le otorgó un diploma de grandeza romántica que vale más que cualquier otro blasón histórico.

Para los que año tras año hemos dedicado todas nuestras actividades a investigar y desempolvar papeles, confrontar las opiniones de los más destacados comentaristas del Quijote, no nos ofrece duda que Dulcinea existió, fué una persona real de carne y hueso, y no fué otra que doña Ana Zarco de Morales, hermana del doctor Esteban, graduado en Bolonia (Italia) y Bartolomé.

Para hacer esta afirmación, tenemos pruebas irrefutables.

Por la Prensa de España y mucha extranjera, corrió la noticia de que en esta histórica villa habíanse hallado documentos importantísimos relacionados con la familia de los Zarcos, en la que





Parte antigua de la
Venta del Quijote

según los más documentados cervantistas se debe buscar a Dulcinea. El hallazgo es cierto, deblándose al difunto párroco de ésta, don Julio Martínez y al que esto escribe. Aquel los halló en el archivo parroquial, y un servidor en el suyo, el que antes perteneció a las familias Zarcos y Cervantes de este pueblo.

Los mencionados documentos no sólo están conformes con la tradición transmitida de padres a hijos, sino que en ellos están explicados con claridad suma los atisbos de los ya nombrados comentaristas. Veamos la opinión de los mismos.

Mayans, primer biógrafo de Cervantes, dice que éste hizo manchegos al célebre caballero andante y a su dama, porque en este pueblo tuvo un suceso desagradable, y en atención a esto, que no llamaremos venganza, ya que resultó en tanta gloria de la Mancha, les hizo manchegos.

Marlín Fernández de Navarrete sostiene que el atropello que con Cervantes se cometió en Argamasilla, según unos, él opina fué en El Toboso, por dirigir unas frases a una loboseña.

Don Pío Sánchez de León, vicario eclesiástico de Consuegra, en contestación al Sr. Navarrete, le manifiesta que Cervantes vivió en Alcázar de San Juan, en donde escribió sus mejores obras, que fué hidalgo pobre, por lo que tenía necesidad de ir de ejecutor a los pueblos, y estando en El Toboso dijo una jocosidad a una mozueta por lo que le metieron en la cárcel.

Don Vicente de los Ríos sostiene que Cervantes estuvo de asiento en la Mancha y a esta casualidad se debe la ingeniosa novela, que proyectó y escribió en aquella provincia, de la que era conoedor como pocos y en la que tenía muchos parientes.

Pellicer: «Tan versado se muestra Cervantes en las cosas de la Mancha, y tan informado de la topografía de sus lugares, usos, costumbres y trajes de sus naturales, que por necesidad tuvo que residir en ella.»

El ilustre manchego don Ramón de Antequera, en su «Julio Analítico del Quijote», una de las obras que más luz vierten sobre los personajes cervantinos, nos dice: Dulcinea era del Toboso, hermana del doctor Zarco de Morales, hidalgo acérrimo e intransigente en punto a ideas de nobleza y caballerosidad; que la casa de Dulcinea es, efectivamente, un palacio con un pórtico de piedra labrada, y las armas de los Zarcos de Morales, y en ella vivía el citado doctor y su hermana doña Ana, cuando Cervantes visitó El Toboso. También comenta el disgusto que en ésta recibió Cervantes, opinando que éste no fué con los criados y familiares de la dama, sino con el propio novio de ésta, don Rodrigo de Pacheco, caballero calatravo de Argamasilla de Alba. Esta opinión se ajusta más a la tradición del pueblo, el que señala como sitio donde se efectuó el encuentro, el desde aquella fecha célebre callejón de Mejía, paso obligado de Cervantes para ir a la casa de sus parientes. Se extiende el ilustre manchego en muchas consideraciones y termina con lo siguiente: «Todos estos antecedentes nos llevan a creer que Ana es en quien personificó Cervantes a Dulcinea.»

El erudito escritor murciano, don Diego Clemencín, dice: «Cuando Cervantes designa a la persona de Cide Hamet Benengeli, alude al personaje que de una manera muy directa contribuyó a los disgustos que él sufrió en la Mancha, y acaso a alguno de los firmantes de las relaciones topográficas de El Toboso y Argamasilla, pedidas por el Rey Felipe II, en las que se mencionan los que tenían o gozaban de hidalguía; estas fueron formadas por el doctor Zarco y su pariente don Pedro

Casa llamada de
los Caballeros
San Juanistas





de Morales, y las segundas, por el citado don Rodrigo de Pacheco, declarando en las primeras que en El Toboso no existían nobles; son todos labradores, sólo lo es el doctor Zarco por ser graduado en Bolonia. Las dichas relaciones han sido halladas recientemente en la Biblioteca Escorialense, por un ilustre hijo de la Mancha, el padre Zarco, bibliotecario de la misma. Cervantes, que en otro lugar tachó de linajudos a los de Argamasilla, tira aquí a herir por los mismos filos al nombrado doctor, proporcionándole ocasión oportuna su afectación de nobleza e hidalguía, único, según él, que la disfrutaba; por ello el objeto de hurla se debe buscar en su casa. Dulcinea, al igual que su hermano, era muy dada a blasonar de su linaje y origen; dado su orgullo, despreció a Cervantes, prefiriendo a Pacheco, y por ello no extraño que tanto por venganza como por disfrazar a quien aludía, la presentara con el carácter de ridícula aldeana.»

El Sr. Rodríguez Martín, también se inclina a creer que de existir Dulcinea se busque en la dicha familia o entre las hijas de Flaminio Zarco, si las tuvo. Este sólo tuvo dos hijos, uno llamado como él y el otro Baulista. Después de unos apuntes genealógicos de la ascendencia del tanlas veces citado doctor, equivocados, según se colige de un precioso e interesante documento que se guarda en esta biblioteca.

Por lo expuesto se ve que todos los comentaristas señalan a Ana Zarco de Morales, como el modelo que Cervantes eligiera para heroína de su genial novela.

Veamos que nos cuenta la tradición. Como donación a esta iglesia parroquial, se decía fueron legados un copón, unos bancos forma media luna, una lámpara y unas faldas por la citada familia de Dulcinea; pues bien, dichos objetos aparecen anotados en varios documentos, como son en el testamento del doctor Zarco, en el libro Becerro del archivo parroquial y en el registro de capellanías, coincidiendo hasta el color de las faldas y estar acuchilladas según costumbre de aquella época. Exactamente igual ocurre con la casona o palacio de Dulcinea. Allí grabados en piedra, se admiran los escudos y armas de los Zarcos de Morales y Villaseñor, formados por cuatro cuarteles y en el centro de ellos, las armas del Colegio de los españoles de Bolonia, donde el doctor Esteban fué colegial, que la componen una banda verde, de esquina a esquina; en los cuarteles superiores una águila negra con un lucero, un moral en campo plata y en los de abajo tres bandas negras y siete estrellas y la luna creciente, en medio, en campo azul. Estos datos coinciden en todos sus detalles con la descripción que de ellos se hace en la cláusula 49 del citado testamento.

Muchas coincidencias más pudiéramos señalar, pero se haría esta crónica interminable, por lo que hacemos punto final, terminando con lo siguiente. ¿Son estas pruebas suficientes para proclamar la existencia real de Dulcinea? Creemos que sí, por aunarse tradición y documentos, pero si esto no bastara para algunos, imitaremos a los dinamarqueses que sin tener pruebas de la existencia real de Hamlet, orgullosos muestran su tumba, nosotros los tobaseños también mostraremos los objetos citados y el palacio de nuestra ilustre paisana, como el legado más preciado de nuestros mayores, publicando a los cuatro vientos que Dulcinea existió y no fué otra que doña Ana Zarco de Morales, hermosa dama, la que inspiró al Genio a escribir la obra más gigantesca de todos los siglos, elevando con ella a nuestra Patria a las cumbres de la inmortalidad.

El Toboso, Junio de 1932.

JAIME PANTOJA MORALES
Presidente de la Sociedad Cervantina

Monasterio de religiosas trinitarias conocido con el nombre de El Escorial de la Orden Trinitaria. Fué construido a expensas de D. Aleja Morales de Nieva, pariente de D.ª Ana Zarco de Morales (Dulcinea)

D. Jaime Pantoja Morales, Presidente de la Sociedad Cervantina, trabajando en la Biblioteca Museo, con el Secretario de la misma Sr. Olmo



EL PROBLEMA DE LA MOTOCULTURA

por J. BUSTINZA LACHIONDO

de la Escuela de Agricultura de Grangeneuve-Friburgo



ESTAMOS en un momento de especial oportunidad para tratar una vez más de la conveniencia — tan visible y, sin embargo, tan poco vista — de no demorar la aplicación extensiva de la tracción mecánica a la industria agrícola. La agricultura atraviesa, a paso lento, una época de reformas. Se pide una reducción de costes, especialmente en el coste de cultivo, pero la transición de lo antiguo a lo moderno, el cambio de medios para llegar al cambio de resultados, no se tramita con el apremio que sería de pretender en problema de tan alta trascendencia económica. Hay que desprenderse de normas y prácticas que, por rezagadas en el avance de la época, se han convertido de eficaces en perjudiciales, y hay que adoptar definitivamente ya, sin más períodos de vacilación, las tendencias que el adelanto industrial ha determinado en la agricultura de nuestros días. ¡Cuánto y cuánto se ha discutiendo acerca del empleo del tractor automóvil en las labores del campo! No obstante, sigue manifestándose el esfuerzo de los defensores de la tradición agrícola, de los adversarios del sistema mecánico. En su grupo hacemos dos divisiones: los convencidos y los indiferentes.

Para los convencidos, hay que hacer un cálculo de análisis que les de-



cida a recurrir seguidamente al tractor, sin esperar a mañana, para no desperdiciar las ventajas de un día más de trabajo económico. A ellos va especialmente dedicada la comparación numérica que hacemos en párrafos sucesivos. En cuanto a los indiferentes — entre los cuales incluimos a los timoratos y a los escépticos habituales — creemos que bastaría con presentarles un caso práctico, el de la segadora-atadora, por ejemplo. Hubo tiempo en que agricultores tenidos por competentes hicieron pública su firme opinión de que las segadoras-atadoras no serían máquinas de uso corriente hasta una próxima generación, y que deberían considerarse como un fruto inútil de la imaginación creativa, propio para provocar la admiración de gente lega tras los cristales de un salón de exposición. Y, sin embargo, todos sabemos que, al correr de pocos años de su presentación, desterraron la siega a mano de las explotaciones en gran escala y aun de las de importancia media. El caso de los tractores agrícolas es un caso similar. ¿Por qué empeñarnos en cerrar los ojos a la realidad, cuando la realidad nos brinda beneficios? ¿Por qué obstinarnos en seguir asidos a la rutina cuando el interés personal demuestra claramente que llegó el mo-

mento de seguir caminos opuestos? Una de las acusaciones más socorridas que se dirigen al tractor es la de su propósito de suprimir en absoluto la ayuda del caballo y cortar de cuajo la cría caballar, una fuente de riqueza regional. No hay tal propósito y ni siquiera tal consecuencia. En toda empresa de alguna importancia, el tractor y el animal de tiro no son incompatibles; tienen su respectivo lugar asignado en los trabajos generales, y hasta se complementan mutuamente. De lo que se trata es de costes de la labor, sea de preparación de tierras, siega, operaciones de levantar el rastrojo o transporte pesado. Para examinar los costes, vamos a establecer una comparación entre dos procedimientos (tracción mecánica y tracción de sangre) en una misma operación y por hectárea. Los datos que citamos son datos prácticos, cifras reales obtenidas de una hacienda tomada como elemento de referencia, de unas setenta hectáreas de cultivo. En esa hacienda, se calcula, como trabajo anual del tractor, un promedio de novecientas horas, asignando a la máquina un periodo de vida activa de seis años. Desde luego, en nuestra experiencia sabemos de casos abundantes de vida mucho más larga; las diferencias obedecen mayormente a que, en la práctica, se suele desdeñar más o menos la importancia del buen mantenimiento y de las reparaciones hechas



a su debido tiempo. Ateniéndonos a cifras del momento, el cálculo viene a ser el siguiente:

Precio actual del tractor (Fordson nuevo modelo).	Ptas. 9.520
Promedio de gastos de reparaciones y conservación por año	" 350

Con estos datos, fijemos el coste de trabajo del tractor por hora, prescindiendo de momento del combustible y de la mano de obra:

Amortización: $\frac{9520}{6000}$	Ptas. 1,58
Reparaciones y conservación: $\frac{350}{900}$	" 0,38
Interés del capital al 6 % $\frac{6 \times 9520}{100 \times 900}$	" 0,63
	Ptas. 2,59

Teniendo en cuenta que un Fordson trabaja $1 \frac{3}{4}$ hectáreas en una jornada de 8 horas, el coste total es como sigue:

Tractor: $\frac{2,59 \times 8}{1,75}$	Ptas. 12
Conductor	" 10
Combustible y aceite por hectárea.	" 12
Amortización, intereses, conservación y reparaciones por arado adaptado y por hectárea	" 2
Coste de la labor por hectárea:	Ptas. 36

Ahora bien, haciendo el mismo trabajo con un tiro de 3 caballos que invertiría 20 horas, tendríamos:

Caballos: $0,75 \times 20 \times 3$	Ptas. 45
Mozo: $0,75 \times 20$	" 15
Ayudante: $0,50 \times 20$	" 10
Coste de la labor por hectárea:	Ptas. 70

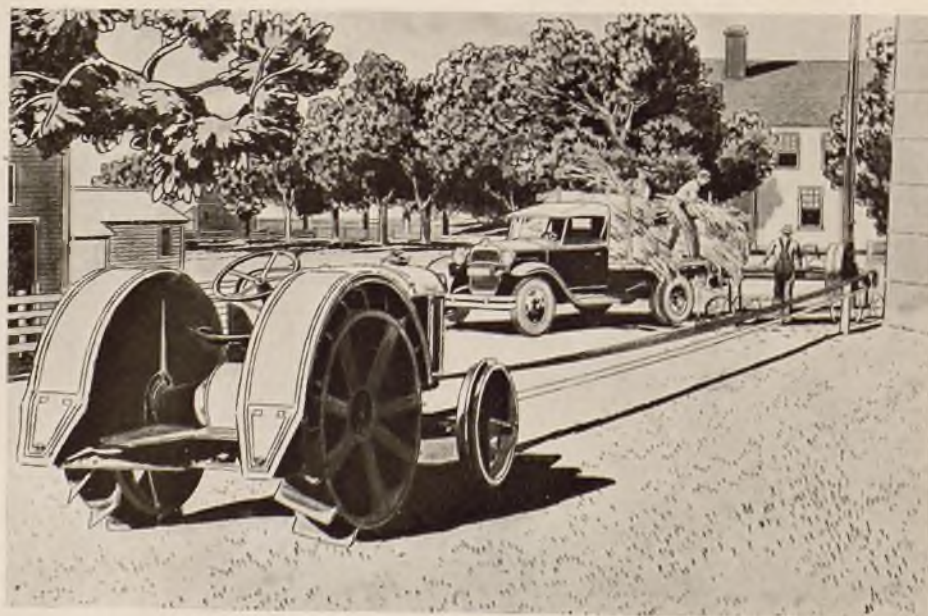
La diferencia aproximada ($70 - 36$) es, pues, de 34 pesetas por hectárea a favor del sistema mecánico, diferencia que subiría de punto considerablemente si en nuestro último cálculo hubiésemos introducido dos factores que hemos preferido dejar de mencionar, por tratarse de cifras extraordinariamente variables: la amortización correspondiente al tiro de 3 caballerías y el

porcentaje de reserva producido por los gastos de los animales cuando comen y no trabajan.

La comparación es interesante, y sus resultados atractivos. Cada agricultor debería establecerla a base de los datos correspondientes a su propio caso. Conste que en nuestro cálculo nos hemos atendido — a propósito, desde luego — a cifras que, más que favorables, fuesen desfavorables a la tracción mecánica, para dejar así cubiertas las eventualidades. Sabemos que hay propietarios de Fordsons que llegan a veces a labrar más de 2 hectáreas al día y a segar 10 hectáreas en 15 horas. Preferimos citar el caso normal más abajo.

El mismo hacendado cuya finca hemos tomado como referencia, nos decía: «La supresión permanente de 3 caballerías de tiro me reporta una economía muy apreciable. Los alimentos que antes se destinaban a los caballos los doy ahora a vacas lecheras y a tocinos, y me producen más. Elimino los riesgos de mal almacenaje, pues gracias al tractor las labores de recolección quedan considerablemente abreviadas. Calculo que, en periodos de recolección, mi Fordson hace el trabajo de 9 caballos o poco menos. Todo esto significa tiempo ganado, facilidad de compensar los retrasos por mal tiempo, cosechas más limpias, en dos palabras, mayor provecho.»

Nuestro comunicante es hombre afecto a los caballos; nosotros lo somos también. Pero no podemos sustraernos a la evidencia. Hay que pensar y obrar como industriales — como industriales del campo —, estudiando los medios de aumentar y perfeccionar la producción para aumentar el rendimiento y el beneficio. Pes a la acción detractora de algunos y a la indiferencia de muchos todavía, el tractor automóvil sigue imponiéndose paulatinamente, y dentro de poco esperamos poder ver en los campos españoles, Fordsons y más Fordsons que se encarguen de confirmar el acierto de nuestra buena voluntad, la de insistir aconsejando a los agricultores que se acojan a los beneficios, ya indiscutibles, de la motocultura moderna.





MALLORCA

Mitamar (Mallorca)

Por XYZ

MALLORCA, como casi todos los países de ensueño que han conquistado el favor del turismo internacional, ha sido *descubierta* por los artistas. Georges Sand y Chopin llegaron a la «Isla Dorada» en plena época romántica. La inquieta y apasionada escritora no fue feliz en aquel apacible rincón mediterráneo que ha sido también llamado — y con razón — «Isla de la Calma». Llevaba dentro de sí la inquietud, pero, prendada de la maravillosa belleza del lu-

gar — ella, con su «querido enfermo», habitó las celdas de la Cartuja de Valldemosa, sonoras todavía de las salmodias de los monjes — escribió a Lord Byron para expresarle su admiración y decirle que se creía indigna de habitar en lugar semejante que parecía hecho para albergar a un genio como él. La procesión de artistas de todos los países ha sido después interminable. Rubén Darío, el gran poeta de habla española, hizo en la isla una fecunda estancia. Legiones de pintores han tratado de apresar su luz y el encanto de sus calas y sus costas. Aficionados de todas las latitudes han ido a gustar la espléndida riqueza de su folklore. Recientemente, Kellerman, el gran novelista alemán, ha expresado su admiración por Mallorca y por su bellísima capital en términos del más cálido entusiasmo. En fin, el turismo internacional afluje ya en una corriente continua hacia la región privilegiada que es como un trozo de Grecia en España



Porque, por encima de su encanto romántico, tiene Mallorca una augusta serenidad helénica. Todo allí es transparente y todo contorno es claro y diáfano. Intentar describir sus innúmeras bellezas en un breve artículo periodístico es como intentar coger en un cuadro los mil variados matices de los almendros en flor que cubren la isla en los primeros meses del año en una gama infinita de colores claros, de sus bosques de naranjos, de sus montes abruptos y sus valles rientes, de todo ese conjunto majestuoso y dulce a la vez presidido por el azul del cielo y besado por el azul del mar. El viaje desde la península, hecho generalmente partiendo de Barcelona, se hace en diez horas de

navegación por un mar raramente inquieto. Nada más soberbio que la llegada en una mañana de estío o de primavera, cuando, al despertar del alba y nimbada por sus primeros resplandores, aparece la nube azul de las montañas mallorquinas inflándose sobre las aguas virginales.

Forman estas montañas una cadena de más de 80 kms. de longitud, con alturas que van de los 1.000 hasta los 1.445 metros corriendo a lo largo de toda la costa noroeste de la isla. Un fértil y riente llano se extiende a sus espaldas cortado en su centro y hacia adelante por graciosas colinas y montes de mediana elevación, que corona algún antiguo santuario, y cerrado al noroeste por las crestas de la Sierra de Artá, núcleo secundario que el mar separaba del principal en remotas épocas geológicas. Palma, la capital, aparece en frente del viajero en una visión de gracia inolvidable. En el fondo del puerto por entre un bosque de mástiles y de velas y sobre el perfil lejano y dentellado de la sierra, recorta la ciudad la línea de sus tejados y campanarios, con arquitecturas italianas, góticas y morunas de retablo medieval. El castillo de Bellver parece presidir el conjunto rodeado de su bosque de pinos, y la Catedral, maravilla de arte gótico, aparece ingente y sonrosada por el sol matutino como un gran bajel de proa al infinito con la elegancia de sus líneas de la más pura simplicidad.

Kellermann lo ha dicho: «Adoro esta ciudad. En los amaneceres, es una concha de nácar, húmeda aún de la mar. Palma parece un presente del Mediterráneo. En los crepúsculos, al atardecer, parece un crisol de oro. En la ciudad se hermanan deliciosamente una noble distinción y una sencillez magníficamente natural; no podría Palma ser de otra manera de como es. A veces me acuerdo de Roma, de Venecia, de Ragusa. Pero Palma tiene una luz extraña, caliente, que la envuelve. Y muy



Palma de
Mallorca.
Patio de
San Olean

Palma de
Mallorca.
La Catedral

pocas ciudades pueden envanecerse de esto. Palma tiene la alegría y el encanto de una ciudad del extremo oriente.

Sus barrios antiguos conservan el mismo aire secularmente quieto que se respira en los de Pisa, con el perfume árabe que le prestan aquí el viejo arco, resto del palacio de la Almudaina, sobre el callejón tranquilo, allá muros y tapias que evocan rincones de Túnez y Contantina, o la silueta grácil de alguna palmera añosa y solitaria rimando sobre el azul con el perfil de minarete de un esbelto campanario. Entramos en la Catedral. La sorpresa y el estupor llenan el alma; el visitante queda sobrecogido por el atrevimiento con que las esbeltísimas columnas, de sección octogonal, se lanzan a sostener la bóveda lejana, superior en altura (44 metros) a las de las más famosas catedrales de la península. Su gran rosetón central es el de mayor diámetro que existe.

Otras estupendas construcciones de distintas épocas del arte pueden admirarse en Mallorca. Sobresale entre ellas la Lonja. En algunos palacios de aristocráticas familias se admiran armoniosos patios unidos por el carácter de todas las cosas de Mallorca y por su acogedora paz y su gracia riente. En uno de los prestigiosos monumentos religiosos, se encuentra el sepulcro de Raimundo Lulio, el gran filósofo medieval que parece sintetizar en su fogosísimo apasionamiento y su dulcísimo sentimiento místico el genio de su pueblo.

Pero Palma es el punto de partida para otras visitas y estancias de máximo interés en la isla. Valldemosa, con su pintoresco pueblo y la famosa cartuja de que hemos hablado antes.

Mallorca - Vista general del Hotel de Formentor

FOTOS ARRIU HAS Y PATRONATO NACIONAL DE TURISMO

Los olivos milenarios de Mallorca ofrecen aquí su sorprendente silueta. A 5 kilómetros de Valldemosa, está Miramar, espléndida posesión que fué del Archiduque de Austria, cuya casa es de estilo

netamente mallorquín. El Príncipe viajero encontró tales encantos en Mallorca que lo aprisionaron con preferencia a otros lugares de la tierra que había visitado ávido de luz y de belleza. Fué un mallorquín más. Al lado del mar se alza *La Estaca*, retiro de recreo del Archiduque. siguiendo la costa, se toca el camino de Deyá, pueblecito situado en un bosque de naranjos.

También Sóller, rodeado asimismo de naranjos, es un lugar delicioso emplazado entre el mar y la montaña de la que descuellan pintorescamente varios picos famosos. De Sóller a Pollensa, el espectáculo es grandioso. En la bahía de Pollensa el viajero encuentra con las más sugestivas formas de la naturaleza todo el confort moderno que puede apetecer. La temperatura, igual y dulce en toda la isla, es excepcional por las especiales condiciones de aquel lugar.

Sin duda una de las excursiones más interesantes es la que puede hacerse a las famosas grutas estalactíticas del Drach, con sus lagos transparentes, que se recorren en góndola; en días determinados se dan conciertos musicales en el lago Martel. Las cuevas de Artá no son menos célebres. Y en fin, solicitan todavía el interés del viajero las excursiones a Alcudia, al monasterio de Lluch, Andraitx, Estallencs, Beñalbufar, Esporlas, a Capdepera y Cala Ratxada, al Puig de San Salvador de Felanitx y a las numerosas y encantadas calas.

Toda la isla, por no citar más nombres, está llena de lugares encantadores, alquerías diseminadas por valles rientes, con casas de atrayente blancura que son en todo una invitación a la paz y un apacible refugio lleno de un sentido acogedor dentro de su sencillez. Toda Mallorca es una égloga. En estos pueblos consérvanse cantos, bailes e indumentaria de gran interés folklórico. Y, lo que vale más, todas estas bellezas no han sido manoseadas ni industrializadas y conservan intacta su pureza y vivo su carácter.





Comentarios

ingenuos



NORMA SHEARER
(Foto M. G. M.)

AL SEPTIMO ARTE

QUE Dios y mi admirado compañero Felipe Centeno me perdonen si insisto sobre un tema que el primero lleva inspirándome largo tiempo, y en que el segundo ha rematado mi inspiración en su último artículo «La nueva curva del vampirismo». Mi insistencia puede justificarla la propia categoría del tema. Decir: «Señores, ¿han advertido ustedes que Hollywood está creando todavía un nuevo tipo, una nueva mujer, una nueva silueta moral de heroína?», es decir algo importante. Se nos declara que el público de buen gusto lo ha pedido. Como viene pidiendo que, siquiera por una vez a título de ensayo, podamos ver una película en que los aviadores no sufran gravísimos accidentes aéreos cuando tienen un percalce amoroso; en que haya grandes financieros cuyos hijos trabajen o estudien como Dios manda y no se dediquen a liquidar los millones paternos; en que marido y mujer cumplan con la Epístola de San Pablo; en que el protagonista no sea ni feo ni guapo, sino algo así como cualquiera de nosotros, para que no adivinemos al minuto lo que sucederá entre él y la esposa desatendida por el marido, hombre de ciencia o próspero comerciante... El público se

ha interesado, ciertamente, por un tipo que se apartara un poco de la «novia del mundo», las niñas de los bucles y las ingenuas ingenuamente ingenuas a lo Lillian Gish. Pero no creo que sea precisamente el gesto moral de Greta Garbo, Marlene Dietrich, Tallulah Bankhead, y aun de la deliciosa mujercita de Douglas Fairbanks Junior (vean «Letty Linton»), lo que esperaba el espectador, sino un buen término medio, más humano y más emotivo por la comparación que pueda sugerir con los tipos de nuestra propia vida en la pantalla real de la calle y del hogar.

Se habla de la mujer de ayer y la mujer de hoy (en lugar de hablar de símbolos de «avant-guerre» y de «post-guerre»), como de dos tipos sentimentalmente opuestos. Y por consentir la oposición en la literatura y en la conversación, hemos tenido que admitirla en el cinematógrafo, sin convencernos nosotros mismos del antagonismo. A un lado: May Mc. Avoy, Corinne Griffith, Margarita Clark, Mary Pickford—lo femenino, lo delicado, lo débil, lo frágil, lo que levantaba indefectiblemente aires de pendencia en la película, porque todos sus protagonistas masculinos —y hasta los caballos y los perros— se sentían atacados del



GRETA GARBO

(Foto M. G. M.)

afán de protección. La nueva heroína, en cambio, no necesita de un brazo masculino; se basta, y a veces se sobra, con su misterio, su mirada intraproyectante, sus características morales y algunas de las del orden físico—alta estatura, hombros anchos—, que encajan en los límites imprecisos de la distinción de sexos de que nos habla Marañón.

Se objetará que la pantalla de ayer tenía también sus mujeres fatales. Ciertamente: mujeres fatales de perspectiva exagerada (Bárbara La Marr, Nita Naldi, Betty Blythe, Gladys Brockwell, Sylvia Barandi), que en la primera parte de la cinta apartaban del surco conyugal a un par de maridos, arruinaban a un banquero, alzaban la muralla del odio entre dos hermanos y hacían degradar a un militar —y luego invertían los restantes metros en reírse de ellos, hasta que una de las víctimas se compadecía del espectador y mataba espectacularmente a la sirena.

La heroína de hoy no es la mujer fatal al 100 %; es pseudo fatal nada más. No tiene grandes puntos de contacto con las antiguas hijas del misterio. Tiene la capacidad del hombre para salir con la suya en situaciones que ninguno de los señores de platea podría normalmente resolver. Alguien ha dado en clasificarla dentro de un nuevo sexo cinematográfico. Fijémonos en ella. Labios carnosos, pestañas recargadas de materia química, pómulos salientes o cara alunada, y cabello de encrespado mar sobre una frente despejada, cintura estrecha, hombros anchos, piernas poco conformadas, buena envergadura, ademanes resueltos. Y una voz engolada, profunda, una verdadera «voz psicológica»—porque es la voz de la Garbo, como comprobamos penosamente en su «Ana Christensen».

En los días de Margarita Clark, una artista que tuviera grande la boca, procuraba disimular su defecto (¿diremos

JOHNNY WEISSMULLER

(Foto M. G. M.)





que lo era realmente?), y la barrita de carmín no llegaba nunca a la comisura de los labios. Hoy, ¿se han fijado ustedes en la boca de Joan Crawford?

...Yo creo que Greta Garbo, creadora del nuevo tipo, no es responsable. No hubo intervención de voluntad: no quiso crear. Sus pestañas tienen sus buenos 25 milímetros sin aceites ni postizos. Su espalda y su cintura son las mismas con que llegó a Hollywood, su paso masculino no lo es con vista a patente, su voz es cavernosa por la sencilla razón de que es cavernosa. Y porque acierta a combinar sutilmente ambas características masculino-femeninas (de nuevo en los abismos de la endocrinología), se destaca en un tipo singular que el espectador no alcanza a clasificar respetuosamente.

Posteriormente, la Paramount nos sirvió, con Marlene Dietrich y su lenguaje universal de las piernas, una nueva modalidad. Poco después, Tallulah Bankhead. Y ahora más difícil todavía: Sari Maritza... Radio Pictures ha buscado durante largo tiempo, y ha acabado por dar con Gwili Andre, una muchacha danesa que fué, en su día, la modelo preferida de los pintores de Nueva York... La Fox pensó en Elisa Landi, pero Elisa Landi es de características artísticas un poco diferentes... ¿Y el público? Pues, sencillamente, el público reacciona, y pide que Janet Gayner vuelva a sus encantadores papeles de ingenua (aunque tenga que ser con Charles Farrell, si no hay más recurso) y que se deje crecer el pelo y se abstenga terminantemente de volver a teñirlo en los días de su vida.

El cambio ha afectado también a las estrellas masculinas. Los bellos héroes galantes 1915-1920—cuando se hablaba de Jacques Catelain como del hombre más guapo del



JOAN CRAWFORD

(Foto M. G. M.)



GARY COOPER
(Foto Paramount)

mundo, y Bushman ganaba premios de belleza otoñal—han sido reemplazados por Clark Gable, George Raft, Bancroft y John Weismuller. Cada estudio tiene trampas tendidas en las cercanías, por si queda otro Gable en Hollywood: otro héroe muy a lo macho, que trate a mano alzada a las mujeres y logre el milagro de que a ellas les guste a rabiarse el nuevo método de galantería... Y cambiando héroes y heroínas, cambian los argumentos; el casamiento, que constituyó el final obligado de las cintas de hace pocos años, no es necesario, ni siquiera conveniente, en la pantalla 1930-1932. El amor ilícito es glorificado o presentado como algo tan natural como el pan en las comidas. Y en los tranvías de Los Angeles a Hollywood, las estrellas de menor cuantía y las jóvenes ingenuas, en su diaria peregrinación a los estudios, leen su manual de «Conviértase en una Greta Garbo sin necesidad de maestro», porque los aspirantes saben que el halo del misterio es la fortuna.

Como una novedad, el llamado nuevo sexo cinematográfico es interesante. Concederé que Greta Garbo es fascinadora, a su manera. Pero, ¿lo serán sus imitadoras, no

sólo las actrices profesionales, sino los millares de mujeres que en el mundo real sienten la influencia sentimental del cine? Y si ese nuevo tipo lo hacemos standard, ¿quedará lugar para la dulce silueta del tipo declaradamente femenino, que, más o menos en el fondo, existe en el ideal de todo hombre?

Afortunadamente, el caviar aburre cuando se come a diario. El nuevo sexo, cuando llegue la fiebre de imitación a las muchachas de servicio, hará que los espectadores sueñen casos y cosas de islas desiertas. Norma Shearer ha retrocedido a su anterior sencillez escénica, y lo propio ocurre con Constance Bennett. Joan Crawford vuelve a las historias de amor muy sencillas y muy vividas, y se desprende de su amaneramiento de niña-huracán. Y quizá la Garbo y la Dietrich se avengan también a cambiar, porque estoy en la convicción de que con un cambio nos gustarían más. Si no lo hacen, no estará mal que queden como reliquia de un tipo. Pero es el caso que, según la prensa profesional de Hollywood, los «producers» andan ahora en busca de la «mujer pantera»...



FLETE QUE TRANSPORTA LA EMPRESA FORD EN SUS LINEAS AEREAS

Hace ya casi siete años, en Abril de 1925, la Ford Motor Company, en su afán de ampliar y perfeccionar el vasto y completo servicio de comunicaciones que había venido implementando desde su fundación, inauguró sus propias líneas de transporte aéreo entre la gran planta central de Dearborn y las sucursales que posee en las importantes ciudades norteamericanas de Chicago, Cleveland y Buffalo. Desde entonces, los aviones de la compañía han transportado 5.443.200 kilogramos de carga, cifra que probablemente excede el volumen de carga conducido por cualquier otra línea aérea del mundo.

Para alcanzar semejante cifra, los aviones Ford, llevando pesadas cargas de piezas para automóviles, han volado 19,236 horas, cubriendo una distancia de 2,862,486 kilómetros — que equivale a más de 70 veces la vuelta al mundo en la línea del ecuador.

Los poderosos trimotores Ford empleados en este servicio no sólo fueron los primeros en emprender el transporte de carga aérea en una inmensa escala, sino que también condujeron a través del espacio la primera correspondencia aérea que salió de Detroit, el 15 de

Febrero de 1926, cuando los aviones comerciales Ford, que ya entonces volaban de acuerdo con horarios fijos y regulares, se hicieron cargo de la conducción de la correspondencia a las ciudades de Cleveland y Chicago.

LA ESCUADRA COMPRA AEROPLANOS

La División de Aeroplanos de la Ford Motor Company ha recibido de la marina de los Estados Unidos un contrato de compra de dos transportes aéreos trimotores Ford 5-D, equipados especialmente. Estos aeroplanos se dedicarán al servicio de transporte. Cada uno lleva tres motores «Wasp» de Pratt & Whitney.

El equipo especial incluye un mástil y soportes enchapados al cromo para el montaje de un generador de propulsión aérea en la casilla del motor izquierdo, para permitir la instalación de radio. Ambos aeroplanos se equiparán también con una escotilla de piso para permitir la carga de motores de repuesto; llevan depósitos ocultos de combustible en los extremos de las alas, de una capacidad de carga de 752 kilos, y luces de descenso, luces de paracaída y depósitos de 352 litros de combustible de reserva.



NUEVO MODELO

FORD

4Y8

CILINDROS





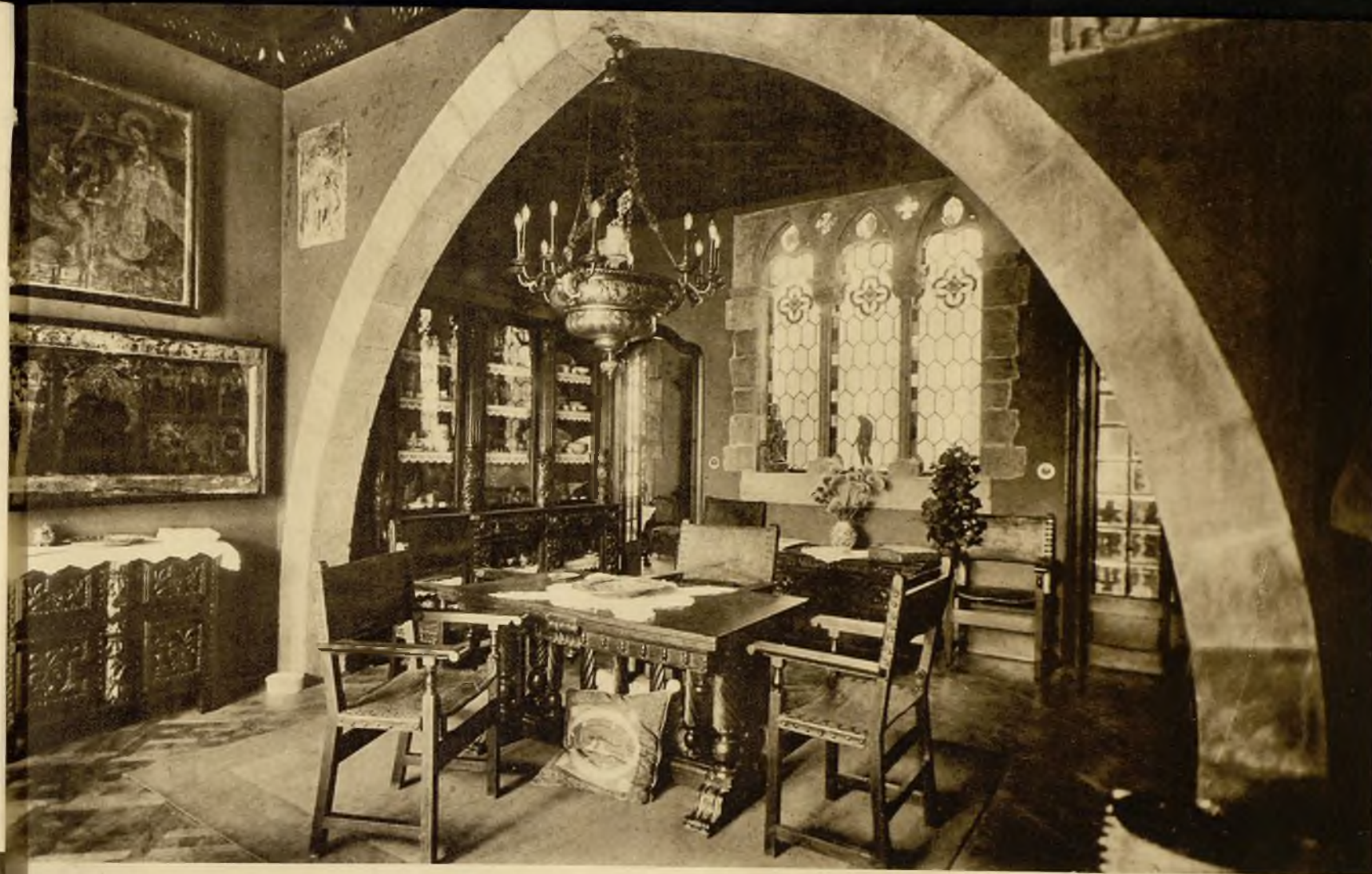
LA COLECCION PLANDIURA

Colección Plandiura. — Cerámica
«La ben plantada»

Casa Plandiura. — Salita



Por JUAN D'ARS



Colección Plandiura.
Interior del comedor
del propietario

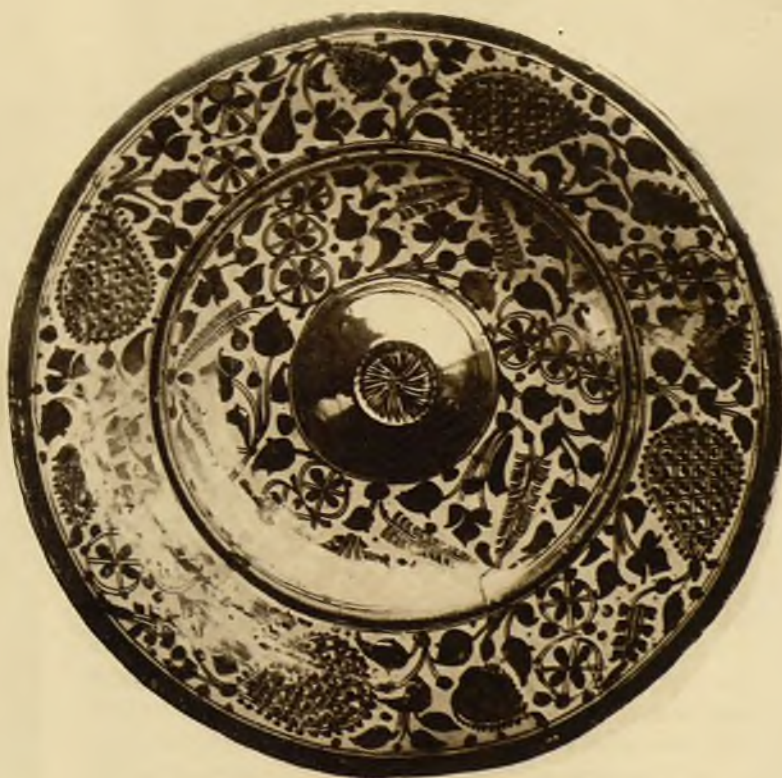
Numerosos debates y apasionadas discusiones ha suscitado la adquisición de la famosa Colección Plandiura, para el Museo de Arte Decorativo y Arqueológico de la ciudad de Barcelona, llevada a cabo por el Ayuntamiento de esta ciudad y por el Gobierno de la Generalidad de Catalunya. Apartándonos por completo de todo cuanto signifique polémica, nos limitaremos a dar una visión de conjunto de los tesoros artísticos que encierra tan notable colección, si es que tal cosa sea posible, en espacio tan reducido como el de que disponemos.

Pero, por donde comenzar? He aquí un problema de difícil solución si queremos detallar las riquezas y obras de arte contenidas en colección tan extensa. Algo nos dirá a la imaginación la cifra de tres mil ejemplares, y más si sabemos que todos ellos son ejemplares escogidísimos. Y el mérito de la colección aumenta, cuando al pasar por las diversas salas que la componen, y que ocupan cuatro espaciosos pisos y aún invaden parte de otro que sirve de habitación a la familia Plandiura, se percata el visitante de que no se trata de una colección particular, más o menos completa que comprende una de tantas manifestaciones del arte, sino que es como una visión del arte, que desde sus orígenes hasta la época contemporánea, desfila ante vuestros ojos, maravillados por tanta belleza reunida.

Si fuéramos a hacer el elogio de cada una de las



Col. Plandiura. — Plato





Col. Plandiura. —
Retablo «La Madre
de Dios de la Leche»

Colección Plan-
diura. — Tabla



obras notables que contiene la colección, tendríamos que hacerlo de cada una de ellas, y entonces este artículo dejaría de ser tal para convertirse en un libro. Y si a ello añadiéramos las anécdotas de la vida del coleccionista don Luis Plandiura, el volumen de que antes hemos hablado alcanzaría proporciones voluminosas. Cada adquisición, cada nuevo ejemplar, es toda una historia anecdótica. Hasta las ventanas de la casa del señor Plandiura tienen historia. Para poder adquirir una de ellas, ante la obstinación del propietario de la casa donde estaban enclavadas, el señor Plandiura se vió obligado a adquirir toda la casa, que regaló al asombrado propietario una vez desmontadas las ventanas que le interesaban.

El primer ejemplar que inauguró la colección fué una tela de Ros y Güell; siguió a esta adquisición otra ya más importante, un cuadro de don Juan Llimona. Luego fué adquirida en bloque la colección de cerámica del Marqués de Casa Brusi, y así en diez años de una pacienzuda labor, se ha llegado a reunir más de tres mil ejemplares de pintura, escultura, cristalería, etc.

La escultura románica está dignamente representa-



Col. Plandiura. — Retablo
«La Virgen y los Angeles»
Escuela de Pedro Serra

da. Entre otros ejemplares, merecen especial mención doce figuritas de barro cocido, procedentes de las tumbas cartaginesas de Ibiza. Siete crucifijos de talla de madera, y unas notables tallas de la Virgen y de San Juan. Del período comprendido entre los siglos XI y XIV, hay veinte ejemplares de la Virgen María. La notabilísima escultura en mármol de la Madre de Dios de Sallent de Sanabriga.

Puede afirmarse que la Colección Plandiura es la que posee el mayor número de palios de madera, pertenecientes a la época románica o a principios de la época gótica.

La colección de retablos de los siglos XIII y XIV es notabilísima, especialmente los de Sta. Ursula y el de los Apóstoles San Jaime y San Andrés.

Hay más de cuarenta tablas góticas, siendo de una pureza exquisita los de la Madre de Dios de la Leche, atribuidos a Jaime Serra.

Hay que dedicar un paréntesis especial a la tela del famoso pintor el Greco, que representa a los Apóstoles San Pablo y San Pedro.

Tampoco se ha descuidado aspecto del arte tan in-



Col. Plandiura. — Retablo del Calvario. S. XIV

Col. Plandiura. —
Bandeja de Alcora



Col. Plandiura. —
Bandeja de Alcora

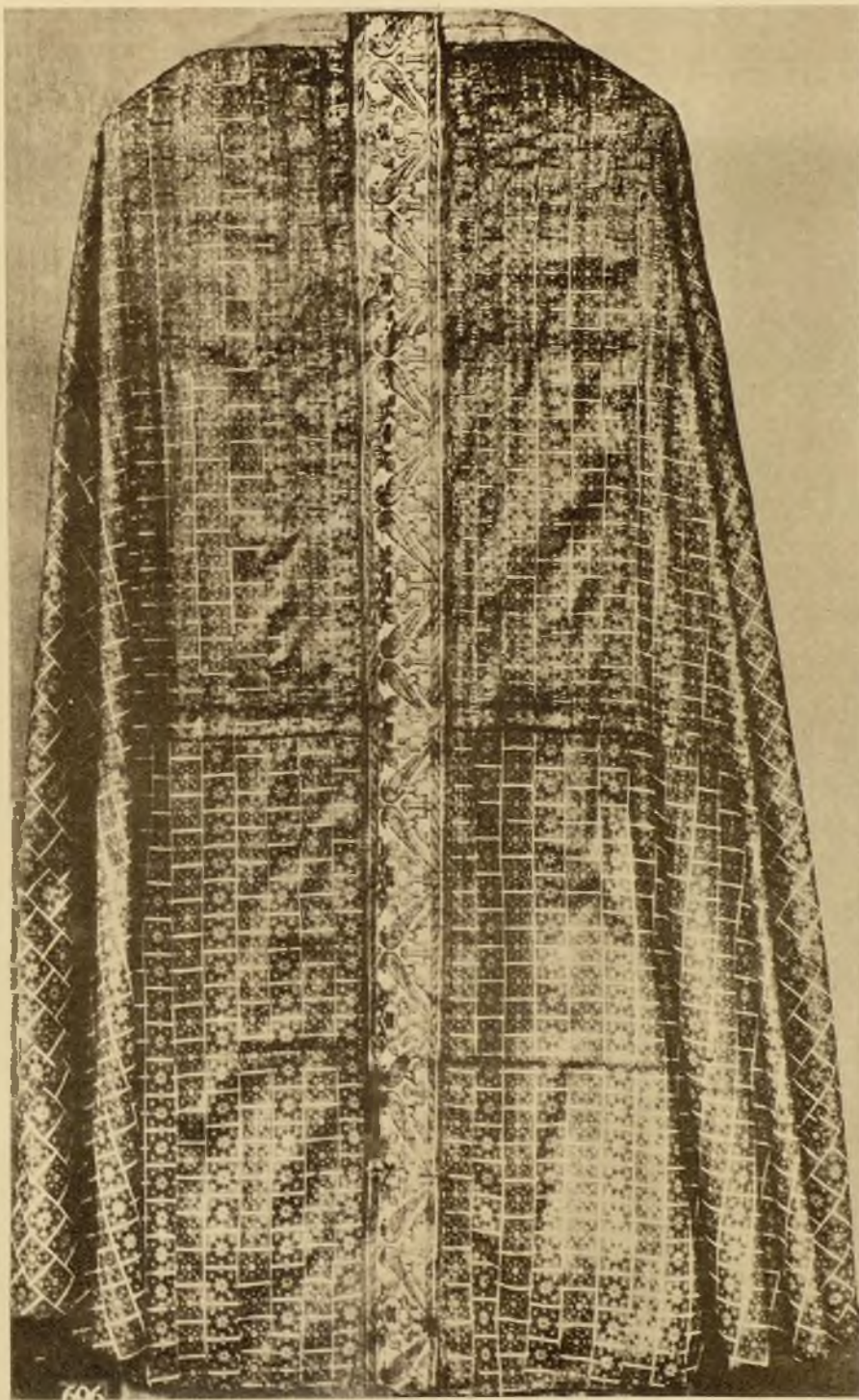
Col. Plandiura. —
Cerámica de Alcora



interesante para el artista, como es la colección de tejidos y bordados, destacando de entre todos los ejemplares, el terno de San Valerio y San Vicente, procedentes de la catedral de Lérida.

Manises, Talavera de la Reina y Triana, están todas dignamente representadas en la colección numerosísima de esmaltes y cerámica.

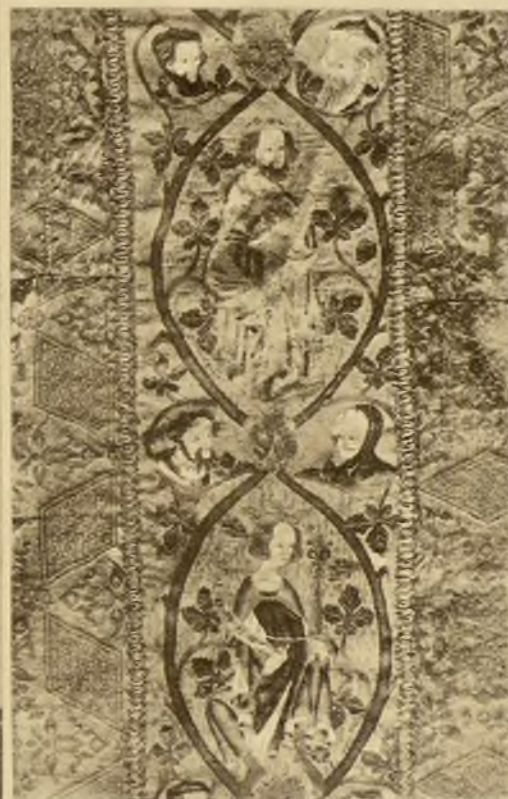
La cristalería, arte que parece quiere volver a vivir sus glorias de antaño, cuenta con preciosos ejemplares de Ibiza, Ampúrias, abarca el florecimiento de la cristalería de los siglos xvi al xviii, y termina con una selec-



Col. Plandiura. — Capa
del terno de San Valerio

clonada colección de ejemplares ejecutados por Nogués y cocidos por Crespo, y unos ejemplares maravillosos ejecutados y cocidos por Gol.

La galería de artistas contemporáneos, es lugar donde está agrupado todo cuanto de artístico ha producido Cataluña en estos últimos tiempos. Ramón Casas, Santiago Russinyol, Joaquín Vayreda, Juan Llimona, Meifren, Mir, Elías, Nonell, Nogués... lista que se haría interminable si tuviéramos que citar los nombres de aquellos autores que firman los cuadros de esta galería.



Col. Plandiura. —
Bordado de la ca-
sula del terno de
San Valerio. S. XIV



Col. Plandiura. —
Tarro de Paterna,
en azul. S. XIV



Col. Plandiura. —
Los jugadores,
por Domingo S. F.

Col. Plandiura. --
Pintura, por Nonell



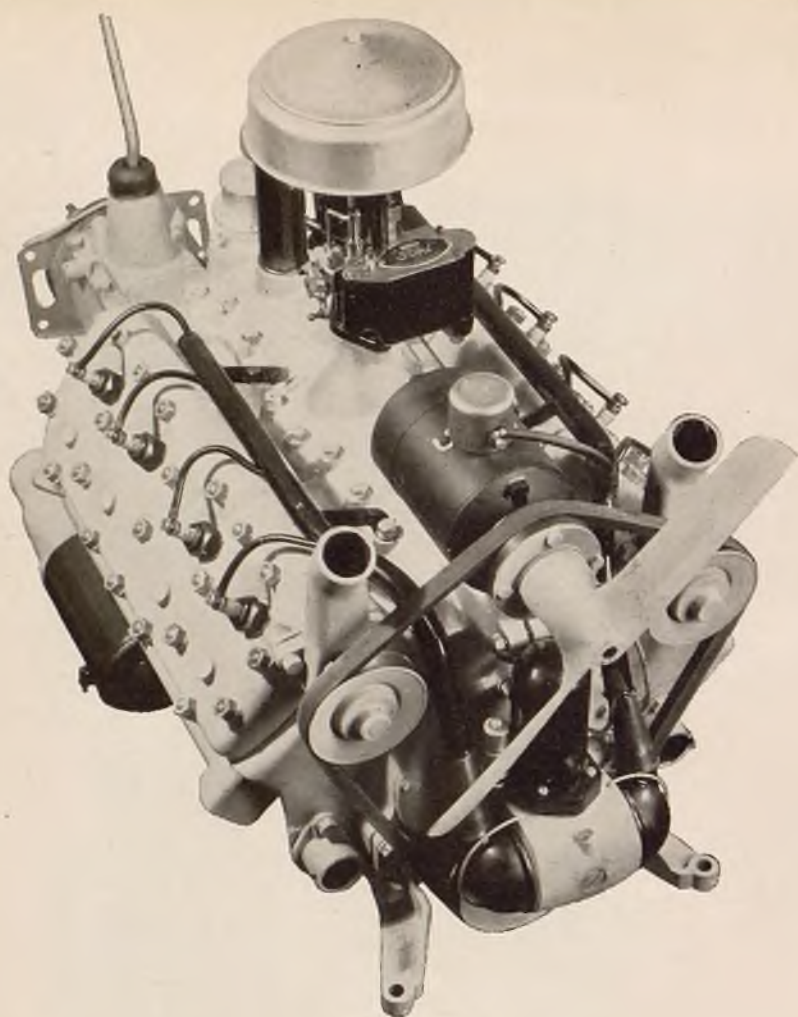
El desorden de la narración precedente, es reflejo de la multitud de imágenes que se agolpan a nuestro cerebro, que maravillado por tanta belleza, no acierta a ordenarla para su revisión. Ahora recordamos aquel retablo de San Vicente Diácono, obra del siglo xiv, luego se presenta a nuestra imaginación la trama del maravilloso tejido del terno de San Valerio, cuando todavía hay en ella reflejos del retablo de la Virgen y los angeles, del eximio Pedro Serra. De la serenidad augusta de las figuras pintadas por mano de Greco, pasamos a la contemplación del arte más humano de nuestros días.

Abandonamos este lugar de ensueño, con el descanso de saber que esta noble colección quedará protegida por el brazo tutelar de nuestros museos, para ser la admiración de propios y extraños.



Colección Plandiura.
Pintura en tela por Picasso

FOTOS « ARXIU HAS »



INFORMACIÓN TÉCNICA SOBRE LOS NUEVOS MODELOS "A" MEJORADO DE 4 CILINDROS Y "V-8" DE 8 CILINDROS

El nuevo Ford de 8 cilindros, en «V», representa un nuevo punto de partida para la industria del automóvil. Dejando a un lado el no menos señalado avance que hoy se ha conseguido en lo que a carrocerías se refiere, nos ocuparemos de lo que concierne a las características del chasis.

Lo primero que nos causa admiración es lo compacto de todo el conjunto del vehículo y, con especialidad, del motor. Este motor, que es del tipo de 8 cilindros, se compone de dos grupos de 4 cilindros cada uno, dispuestos en ángulo de 90 grados y fundidos en una sola pieza.

El diámetro de los cilindros es de $3 \frac{1}{16}$ " o sea 27.78 milímetros, con un recorrido de $3 \frac{3}{4}$ " o 95.25 mm.

Cubicaje: 220 pulgadas cúbicas (3.620 litros), proporcionando una fuerza de 65 HP al freno.

Los dos grupos de cilindros, y la parte superior del cárter del motor forman una sola pieza, y todas las partes mecánicas interiores van montadas en el bloque. Gracias a este sistema se consigue un perfecto alineamiento y una absoluta rigidez en todo el grupo.

El chasis y el motor son de un diseño mucho más resistente. Los límites de tolerancia de todas las operaciones en la construcción de las diferentes piezas del mecanismo perfeccionadas, los dos bloques de cilindros y el cárter del motor fundidos en una sola pieza, los tres puntos de suspensión del motor sobre bloques de caucho y la forma de unión del motor al chasis, al mismo tiempo que la suspensión de los muelles sobre robustos bloques de caucho, proporcionan al chasis, por razón natural, una espléndida suspensión y reducen las vibraciones a lo más mínimo. Esto se consigue

por la posición de las muñequillas del cigüeñal, cuyo diseño se ha hecho con la idea que no se produzcan las vibraciones que se originan por la explosión en los diferentes tiempos del sincronismo.

Los pistones son de aluminio, provistos de dos segmentos de compresión y un anillo o segmento para el desengrase. Los bulones de pistón, para aliviarlos de peso, son huecos y del tipo flotante, sujetos a las bielas por medio de un anillo de presión.

En este motor de 8 cilindros sólo existe un árbol de levas dispuesto entre los dos bloques de cilindros sobre el cárter del motor, y es movido por medio de un engranaje silencioso de «Celerón», o como generalmente se conoce, de «Bakelita». El eje de levas consta de 16 excéntricas o levas, una para cada válvula.

La lubricación en el motor V-8 es por presión, y se efectúa por medio de una bomba que recibe su movimiento por el árbol de levas y que está situada en la parte baja del cárter del motor.

El aceite es forzado a través del tubo principal de engrase que hay entre los dos bloques de cilindros; desde el tubo es distribuido a los tres cojinetes del árbol de levas, desde donde pasa a los cojinetes del cigüeñal, y de allí es dirigido a los cojinetes de las bielas a través de los agujeros que expulso lleva el cigüeñal.

Los otros mecanismos interiores del motor reciben la lubricación por barbotaje, o como generalmente se conoce, por chapoteo.

Carburador de alimentación por tiro hacia abajo. — El eje de levas mueve la bomba de gasolina, haciendo que forme una succión o aspiración desde el tanque de ga-

por
M. E. CHANIC

solina que está en la parte atrás del chasis y que tal aspiración se dirija directamente hacia el carburador. La antes mencionada bomba, así como el tubo de llenado de aceite para el motor, están situados en lo que se puede llamar tubo de admisión entre los dos bloques de cilindros.

El carburador va provisto de un eficiente filtro de aire, o purificador, y la bomba de acelerar la entrada del combustible, y gracias a esto se consigue que la alimentación sea regular y continua en todo momento, y más aún durante un período de aceleración rápida.

La refrigeración del motor es obtenida por medio del ventilador, un radiador tubular muy eficiente y circulación de agua por termosifón, acelerada por dos bombas dispuestas en las culatas de los cilindros.

Una correa del tipo V movida por la polea del cigüeñal, imprime el movimiento a ambas bombas, al ventilador y al generador. La tensión de la correa puede regularse por medio del tornillo vertical o soporte del generador. La operación es verdaderamente sencilla.

Encendido. — El encendido es obtenido por medio de una batería que recibe la carga del generador. La bobina y el condensador están montados sobre el distribuidor, el cual va dispuesto en el extremo delantero del motor detrás del radiador, y es movido directamente por el árbol de levas.

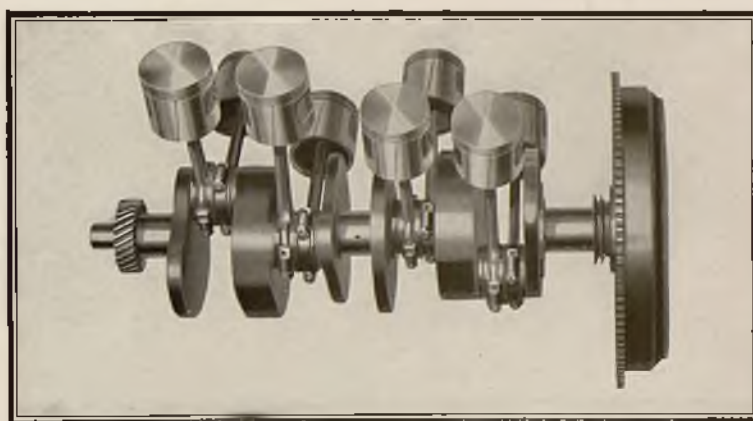
El avance de la chispa o encendido es automático, teniendo un avance de 15 grados y una variación extra de 6. Esto puede obtenerse moviendo el ajuste del regulador sobre el distribuidor en la parte derecha de la carcasa, lo cual nos dará un total de 21 grados.

Embrague. — El embrague es del mismo tipo que se usa en el modelo A. Nos referimos a que es un embrague de un solo disco y que trabaja en seco; sin embargo, este sistema ha sido mejorado. Dicha mejora consiste en que el cubo estriado que tiene el disco de embrague, ahora actúa independiente y se conecta con el embrague por medio de una serie de muelles pequeños. Por medio de esta mejora, que es de gran importancia, se consigue en el embrague una verdadera suavidad, y progresivamente se va adaptando al plato de mando y volante del motor durante la operación de embrague.

La cubierta del embrague y la caja de transmisión forman un solo y compacto grupo, que ha sido diseñado así por razones idénticas a las que han motivado el diseñar los bloques de cilindros y parte superior del cárter también en un solo grupo, cuyo principal motivo es garantizar rigidez y alineamiento perfectos en todo momento.

Al diseñar la transmisión, también se ha buscado incorporar los últimos adelantos de la técnica automovilística, tal como el cambio de engranajes o sistema sincronizado, con el cual conseguimos que se efectúen las operaciones de cambio de segunda a directa o viceversa completamente silenciosas. Consta el cambio de tres velocidades hacia adelante y una hacia atrás. Si se mira el motor en conjunto, se verá que éste y la cubierta del embrague y transmisión están completamente unidos e indiscutiblemente quedan dispuestos todos en un solo grupo.

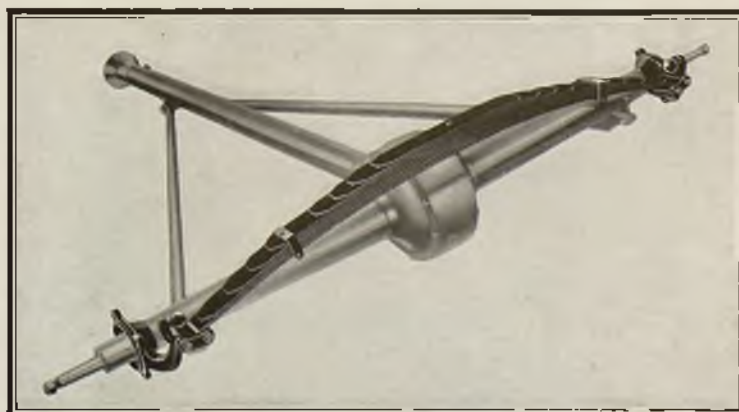
Este motor, que forma un solo grupo, va montado sobre el chasis en tres puntos: dos en la parte delantera y uno al extremo de la transmisión, y procurando eliminar la vibración a lo más mínimo y obtener un funcionamiento silencioso, el motor va montado en la parte del frente sobre dos robustos tacos de caucho, así como en la parte de detrás, en el travesaño central, va montado en un bloque de caucho entre dos placas independientes: una está unida al motor y otra está unida a la



El cigüeñal, corto y rígido, del Ford V-8; peso 30 kilos



La protección de goma de las ballestas y los brazos de los amortiguadores evitan desgaste, no necesitan engrase y facilitan el funcionamiento



La nueva ballesta trasera, transversal cantilever, de extraordinarias condiciones de suavidad y flexibilidad

cubierta exterior de la junta universal del puente trasero.

El eje trasero es del tipo de $\frac{3}{4}$ flotante. Esto quiere decir que todo el peso del vehículo está soportado por las cubiertas de los paliers, y que por consiguiente los semiejes o paliers son usados única y exclusivamente para propulsar las ruedas traseras. La corona y piñón del diferencial son del conocidísimo tipo helicoidal. Todos los ejes y semiejes hacen su roce sobre cojinetes cónicos de rodillos. En las ruedas van provistos de cojinetes de rodillos cilíndricos.

El cardán.— Desde el motor y transmisión, la fuerza es transmitida al eje trasero a través del eje cardán, y la reacción o vibraciones son absorbidas por medio de los tensores traseros. Deseamos hacer especial mención del sistema nuevo de eje cardán, que generalmente va hecho de una sólida barra de acero y en este modelo ha sido diseñado de forma que, en vez de ser sólido todo el cardán, se compone actualmente de un tubo y en ambos extremos lleva soldadas las piezas sólidas que hacen conexión con la trócola o junta universal y parte del piñón de ataque. Gracias a este nuevo sistema se evitan por completo las vibraciones o desviaciones a que es sometido el cardán cuando es todo de una sola pieza, especialmente cuando se va conduciendo el vehículo a grandes velocidades. Hay que tener en cuenta, por lo tanto, que, debido a su construcción en hueco, es por consiguiente mucho más liviano en peso.

El bastidor está extraordinariamente reforzado, no solamente por la forma que tienen los largueros sino también por medio de unos robustos travesaños transversales, y si se pone un poco de atención en el travesaño central, se observará que está provisto de dos gruesos cartabones hacia los laterales o largueros del chasis.

La doble curva de los largueros del bastidor ha permitido bajar bastante más el centro de gravedad, sin que por ello se haya sacrificado en la carrocería la capacidad de sitio cómodo y amplio para los pasajeros.

Como resultado de estas alteraciones, la comodidad y seguridad a altas velocidades han sido considerablemente aumentadas.

La suspensión del chasis es efectuada por medio de dos muelles transversales del buen sistema conocido por tipo Ford.

Las ruedas son del tipo de radios de alambre soldados eléctricamente sobre la lanta y el cubo, y los neumáticos van montados sobre el tipo de llanta altamente satisfactorio conocido con el nombre de «base hundida». La llanta mide 18×5.25 .

El ancho o vía es 56 pulgadas, o sea 142.24 cms., y la distancia entre ejes de 106 pulgadas, o 269.24 cms. El

coche puede girar en un círculo de 39 pies de diámetro, o sea 11.88 metros, y esto sencillamente nos dará una idea bien clara de la facilidad y excepcionales condiciones que tienen estos coches para ser, por su conducción, una cosa verdaderamente agradable.

El coche va equipado con cuatro frenos tipo mecánico de diseño especial, independientes del de mano. Esto, desde luego, se refiere al freno de servicio, generalmente conocido por freno de pie, ya que el freno de mano o emergencia actúa separadamente y sobre los tambores de las ruedas traseras.

Motor de 4 cilindros, modelo «A» mejorado

El motor de 4 cilindros tipo mejorado se fabrica con todas las características, y siempre ateniéndose en todo lo posible a las mismas cualidades que el motor de 8 cilindros. Se ha seguido al mismo tiempo, en el montaje de este motor en el chasis, exactamente los mismos detalles que en el tipo de 8 cilindros.

En este nuevo modelo de motor de 4 cilindros se ha introducido un gran número de modificaciones al efecto de tenerlo a la altura de modernidad a que está sometida la industria del automóvil.

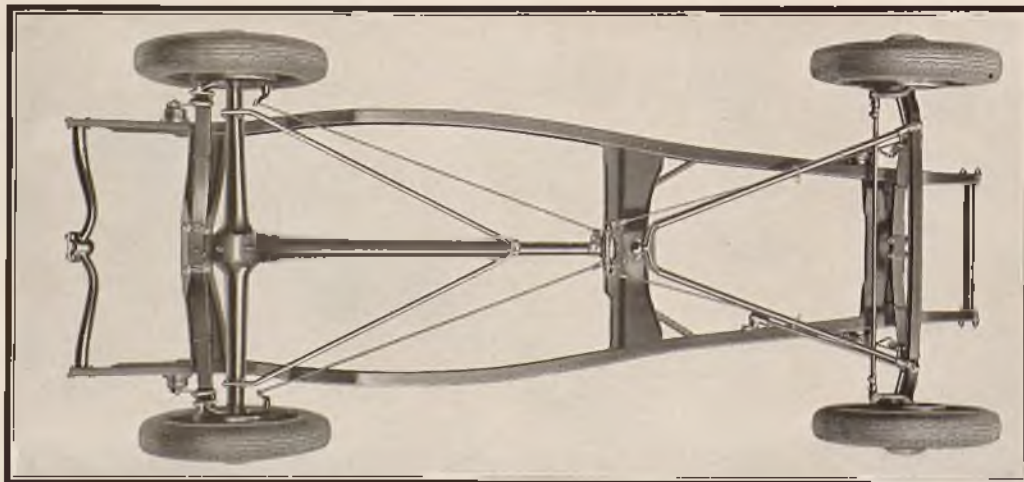
Los cilindros tienen el mismo diámetro y recorrido que en el anterior modelo «A», o bien sea $3 \frac{7}{8}$ " (98.425 milímetros) por $4 \frac{1}{4}$ " (107.95 mm.) y, naturalmente, la cubicación es la misma.

Este motor ha sido mejoradísimo, y la potencia al freno se ha aumentado de 40 HP a 50 HP, así como el número de revoluciones se ha aumentado en 600, ya que anteriormente eran de 2.200 y actualmente de 2.800.

Se ha podido llegar a este resultado por medio de unas modificaciones en el diseño de la culata de cilindros, con lo cual se ha conseguido el aumento de compresión.

También se ha modificado el eje de levas y se han introducido muchas mejoras. Además, el cigüeñal es de una construcción mucho más robusta, y el diámetro de los cojinetes ha sido aumentado en $\frac{1}{32}$ " o 0.793 milímetros.

El sistema de lubricación es por presión. El encendido es por avance automático. La transmisión del cambio de marchas es del tipo sincronizado, igual que en el modelo V-8. Toda la planta motriz va montada sobre el chasis en la misma forma que en el modelo de 8 cilindros, o sea sobre tacos de caucho. Por consiguiente, siendo igual el chasis para ambos modelos de 4 y 8 cilindros, los diferentes modelos pueden servirse equipados con motor de 4 ó de 8 cilindros.



El diseño de construcción de este chasis constituye una característica exclusiva Ford



EL DEPORTE

CONTRA

LA GUERRA

La guerra no desaparecerá definitivamente hasta que los pueblos no manifiesten su firme voluntad de que así ocurra." "Y como sea que los pueblos están integrados por individuos, es sobre éstos que recae la responsabilidad del futuro."

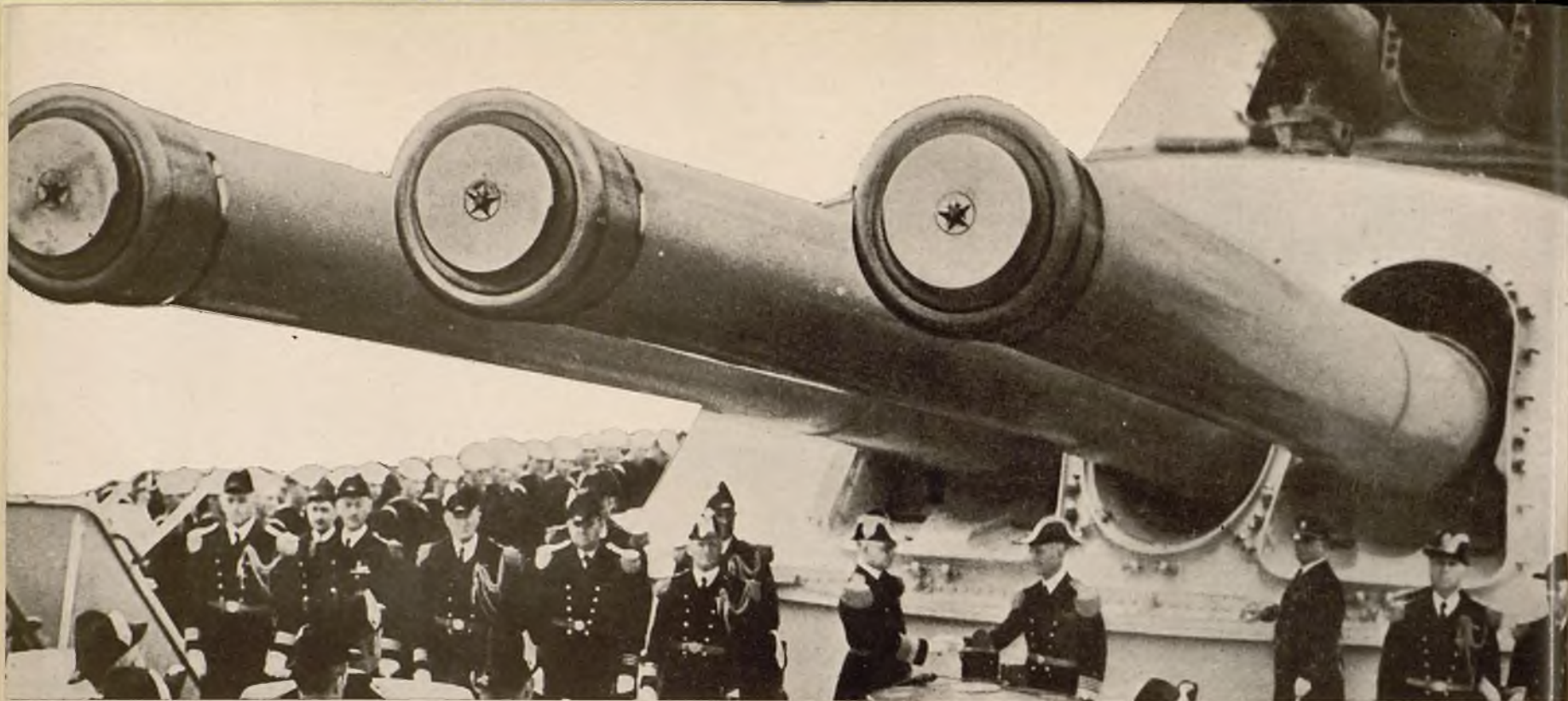
Frases, las anteriores, que proceden de una llamada dirigida por la Oficina Internacional de la Paz, a todas las conciencias.

Actuar directamente sobre los individuos; he aquí la palanca más eficaz para elevar la opinión pública hacia el ideal de paz tan ardientemente perseguido.

Estamos en un cruce de caminos, es preciso elegir entre la paz o la guerra. Y no creemos que haya dudas sobre el resultado de una votación semejante. Todos los hombres de buena voluntad, y en especial los que habiendo estado en la guerra la conocen, se pronunciarán en contra de las espantosas hecatombes de vidas humanas que significa la guerra moderna.

¿La Sociedad de las Naciones? No podemos menos de reconocer que la obra llevada a cabo por tan notabilísima institución es de un valor extra-

Por A. FERNANDEZ - BEUTHEN



Cada proyectil de uno de estos cañones dispone de la vida de varios centenares de personas



Un nuevo invento bélico para denunciar el vuelo de los aeroplanos



Los monstruos de la guerra moderna

ordinario, pero es mucho todavía el camino a recorrer para poder asentar sobre sólidas bases la obra gloriosa de la paz mundial.

Algunos escépticos dirán: ¿y bien, para qué? ¿Es que podremos impedir la guerra?

No seamos ni optimistas ni pesimistas; hay medios legales, jurídicos, que tomando como base la caballerosidad y la equidad lograrán el acercamiento de los pueblos, haciendo que las ocasiones para un *casus belli* escaseen más cada día.

Y ahora es cuando preguntamos si alguien conoce mejor agente pacifista que el DEPORTE.

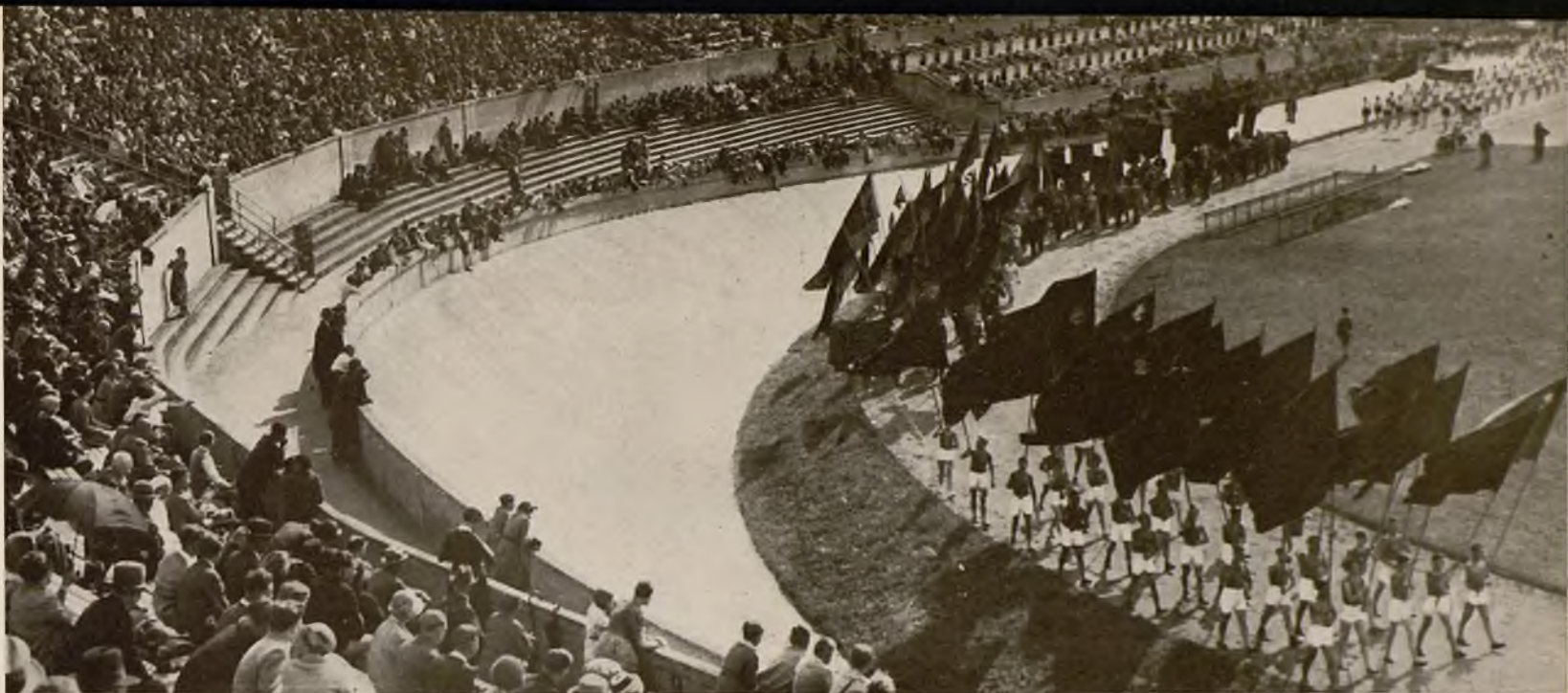
El deporte es lo que procura más ocasiones de camaradería sincera y de estimación recíproca, proporcionando a los diversos países ocasiones de conocerse mejor, evitando equívocos, haciendo desaparecer los odios que, naciendo del descontento, germinan durante años y años terminando con lo inevitable... la guerra.

Se dice frecuentemente que en muchos casos los atletas fueron los mejores embajadores de un país, y que su popularidad sirvió mejor a los intereses económicos de sus compatriotas que las palabras estériles de los funcionarios o de las comisiones.

La idea va haciendo su camino. Un conocido escritor parisién dice en uno de sus artículos: "La época en que nosotros vivimos permanecerá en la historia, y la renovación y desarrollo mundial de los deportes deben ser considerados como uno de los síntomas más

Guerreros de la paz, guerreros de una causa que nos habla de fraternidad y de alegría de vivir





*Desfile del ejército de la paz
en el estadio de Los Angeles*



*Mientras se habla de la paz entre
los pueblos, el eco de pisadas
marciales se percibe por doquier*

seguros de que la humanidad se va elevando cada vez más hacia su ideal."

Ser solamente deportista con los músculos es como no serlo. Solamente le será posible elevarse física y moralmente, si es deportista además de con sus músculos, con su corazón, con su cerebro, con su alma.

Nosotros creemos que si los poderes públicos se interesaran por el deporte y lo elevaran a un mayor nivel moral, encontrarían en él un auxiliar inestimable para la gran obra de la pacificación universal, obteniendo resultados magníficos de su colateral acción.

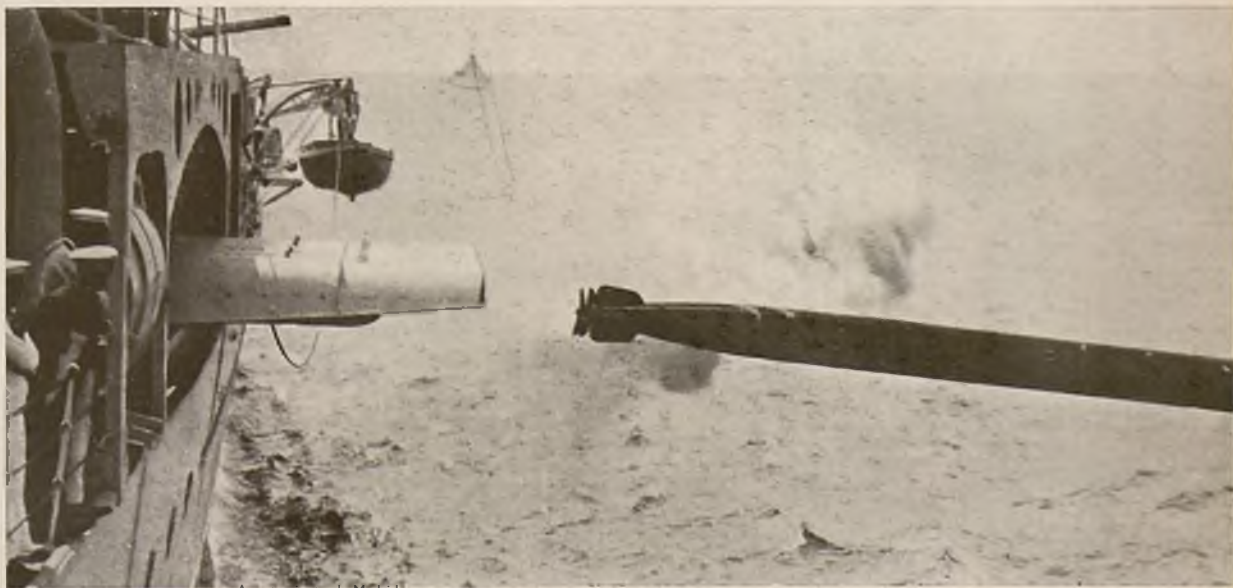
¿Han soñado Vds. lo que significa hoy día el movimiento deportivo del mundo?

Son millones de jóvenes los que practican en una u otra forma una especialidad atlética, y que afiliados a círculos, clubs, federaciones nacionales, etc., agrupadas a su vez bajo el pabellón de super-federaciones, no se preocupan de otra cosa que de fraternizar en toda clase de deportes.

Algunas cifras fijarán aún de una manera más clara la idea de su importancia, permitiendo que los profanos puedan darse mejor cuenta de la importancia de las posibilidades de colaboración que presenta el deporte. Hay más de cuarenta y cinco países afiliados a la Federación Internacional de la Asociación de Foot-Ball y treinta y cuatro a la Federation Internationale d'Atletisme.

La Union Cycliste Internationale agrupa a treinta países, y la Federación Internacional de amateurs de natación, a treinta y cinco.

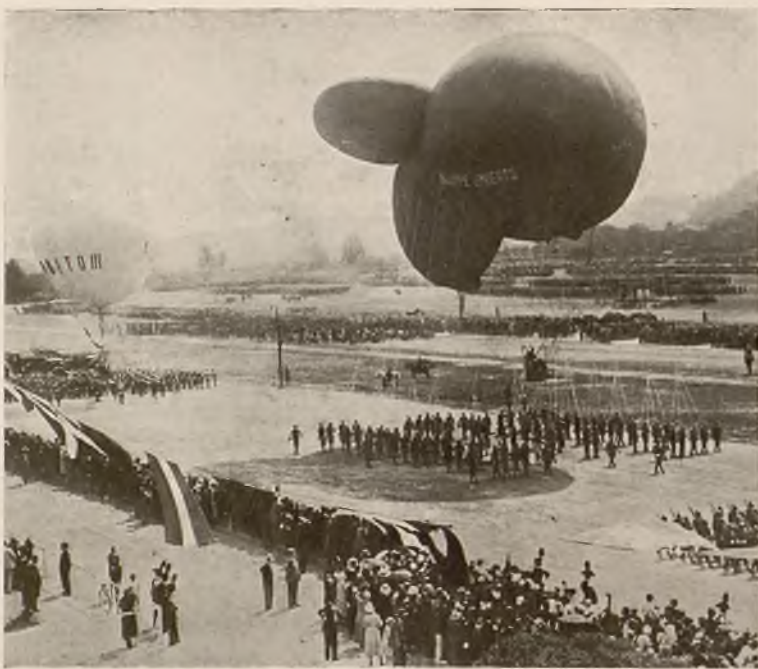
*Cada proyectil cuesta cien mil
pesetas; sus estragos se miden
en el incalculable valor
de muchas vidas humanas*



Aire, Sol, alegría de vivir...



Masas disciplinadas, severas, uniformes, extrañas máquinas de guerra...



Veintinueve países figuran en las listas de la Federation Aeronautique Internationale, veinticinco la Association Internationale des Automobile Clubs.

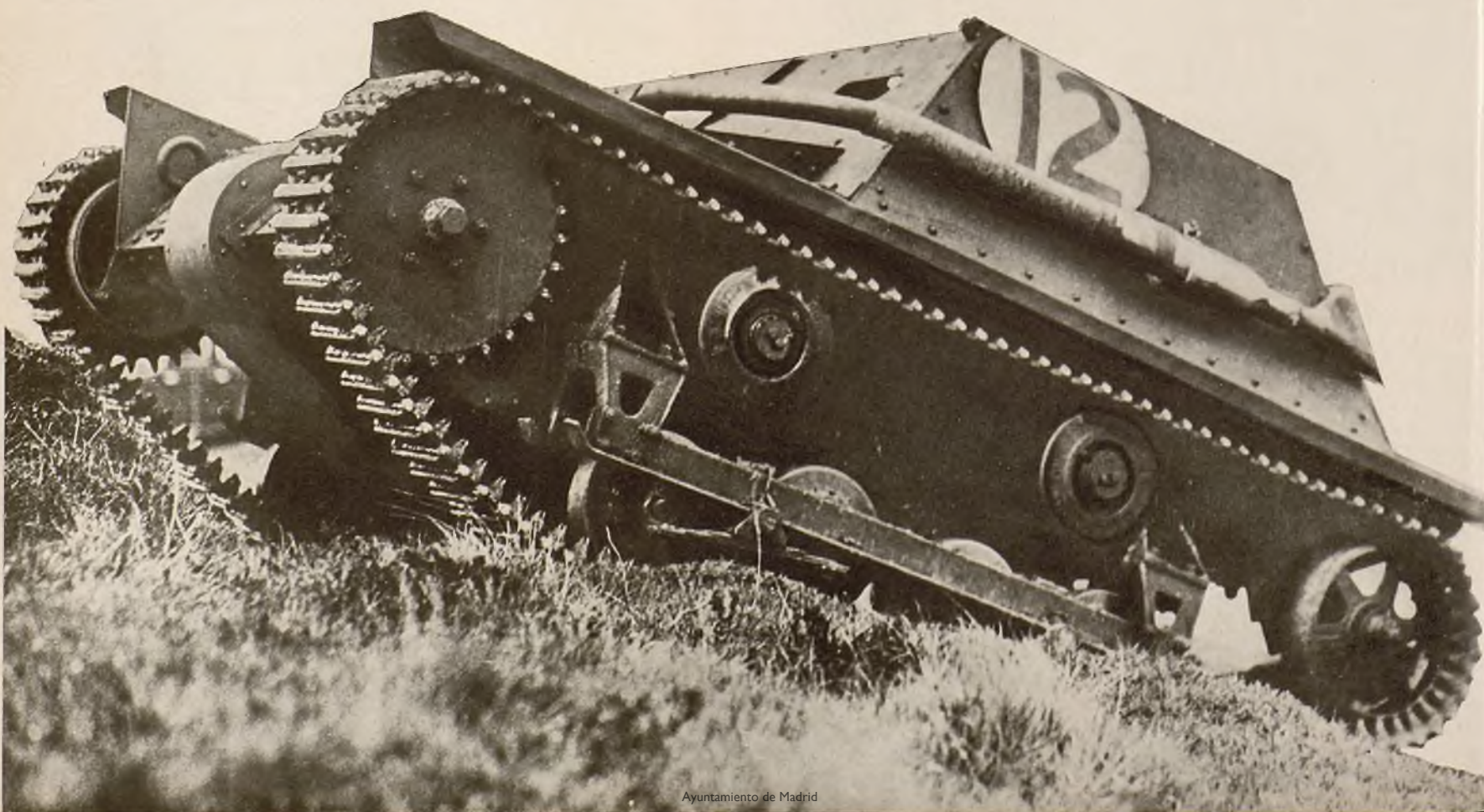
Las Federaciones Internacionales de boxeo, de esgrima, de lawn-tennis, de balandristas, de sociedades de tiro al blanco, tienen asociados más de veinte países.

En estas federaciones reina generalmente un espíritu de camaradería muy acusado, a pesar de las diferencias de intereses, razas y costumbres.

¿Qué propaganda en favor de la paz no podría hacerse, convocando a los comités directivos de estas asociaciones, clubs o federaciones, aprovechando las grandes reuniones atléticas nacionales e internacionales, para predicar la buena doctrina y convertir a los incrédulos?

Hemos hablado de efectivos; digamos finalmente unas palabras sobre las colosales instalaciones deportivas que se elevan en todas las grandes ciudades modernas, y que serían admirables tribunas para oradores elocuentes y persuasivos de la paz.

La ciudad de Bruselas posee desde hace algún tiempo,





un estadio moderno capaz para 75.000 espectadores.

Al otro lado del canal de la Mancha, el famoso estadio de Wembley ha visto invadidas sus gradas por 115.000 espectadores con ocasión de la disputa de la copa de Inglaterra.

El Estadium de Berlín tiene capacidad para 80.000 espectadores; el de Colonia, para 70.000; el de Hamburgo, para 60.000; el de Leipzig, para 40.000...

En España el célebre estadio de la Exposición de Barcelona, tiene cabida para 65.000 personas.

Si atravesamos el Atlántico, las proporciones que alcanzan estos centros de cultura física, son fabulosas. Tres de los estadios de los Estados Unidos tienen capacidad para 70.000 espectadores cada uno. Los dos estadios de Filadelfia pueden acomodar a 150.000 personas. Rara es la ciudad de primer orden o el centro universitario de importancia que no cuenta con su estadio de una capacidad que oscila entre los 30 y 40.000 espectadores.

El deporte consagrado a la causa más bella y más sagrada... la Paz del mundo, sirve para algo más que para el desarrollo de los músculos.





... apiñadas y cobijadas en la sombra y el misterio de la noche, tienen un poder emotivo diáfano y fuerte.

BARCELONA DE NOCHE

IMPRESIONES
DE UN
NOCTÁMBULO

por A. PELÁEZ DE OJEDA

No sé si el noctambulismo es meramente un hábito, una enfermedad o bien, por el contrario, un exquisito refinamiento de nuestras capacidades sensitivas. No lo sé; y me gustaría saberlo, porque, entonces, sabría si soy un rutinario, un enfermo, o un refinado. Por ahora, sólo sé que soy un noctámbulo y, entre tanto, sigo mi vagar durante la noche a solas con su silencio profundo y mi sentir, bajo el oscuro manto del firmamento... Porque en Barcelona, durante la noche, he hallado silencio profundo. Y él ha sido quizá el que ha despertado más vivamente mis sensaciones y el que ha hecho que las rosas hablasen a mi ánimo de modo íntimo tan sólo con su callada presencia...

Y en las calles solitarias de la vieja *Barcino*, al conjuro de su encanto, se ha ido desenvolviendo mi recuerdo y dilatando mi emoción; y en los recogidos rincones silenciosos y oscuros, he conocido la labor del tiempo que transcurre resbalando por las cosas nimbándolas de poesía y de inmortalidad; y he visto cruzar velozmente los segundos por un claro de luna para sumergirse raudos en las sombras; en las sombras recatadamente esperan y se transforman en horas; las horas se hacen siglos; y cada noche, idéntica a la anterior con su sombría apariencia y su discreto silencio, va formando una hilera interminable de noches que, en la deambulante existencia del noctámbulo, es como una sola y larga y profunda, infinita sombra. El tiempo madura las cosas, arrullándolas con el infatigable y monótono rodar de las horas y enriqueciendo su experiencia con el transcurso de la vida que, a cada nuevo instante, va depositando su esencia en ellas...

Por eso son emotivas las cosas viejas; tanto más cuanto que el silencio serena y predispone nuestra sensibilidad.

Y las centenarias y tortuosas y angostas calles de la Barcelona de ayer, con sus casas decadentes apiñadas y cobijadas en la sombra y el misterio de la noche, tienen un poder emotivo diáfano y fuerte.

Y sabor de tradición...

Una claridad suave al extremo de los arcos que cobijan a trozos la callejuela de las «Caputxes» me atrae y doblo una esquina junto a una casa mísera que destaca presuntuosa sus pisos sobre las demás, apoyando sus volandas atrevidas sobre los báculos de dos estrechas

... junto a una casa mísera que destaca presuntuosa sus pisos sobre las demás apoyándose sobre dos columnas, como dos báculas.





*... En los recogidos rincones
silenciosos y oscuros, he co-
nocido la labor del tiempo
que transcurre por las casas
nimbándolas de poesía ...*

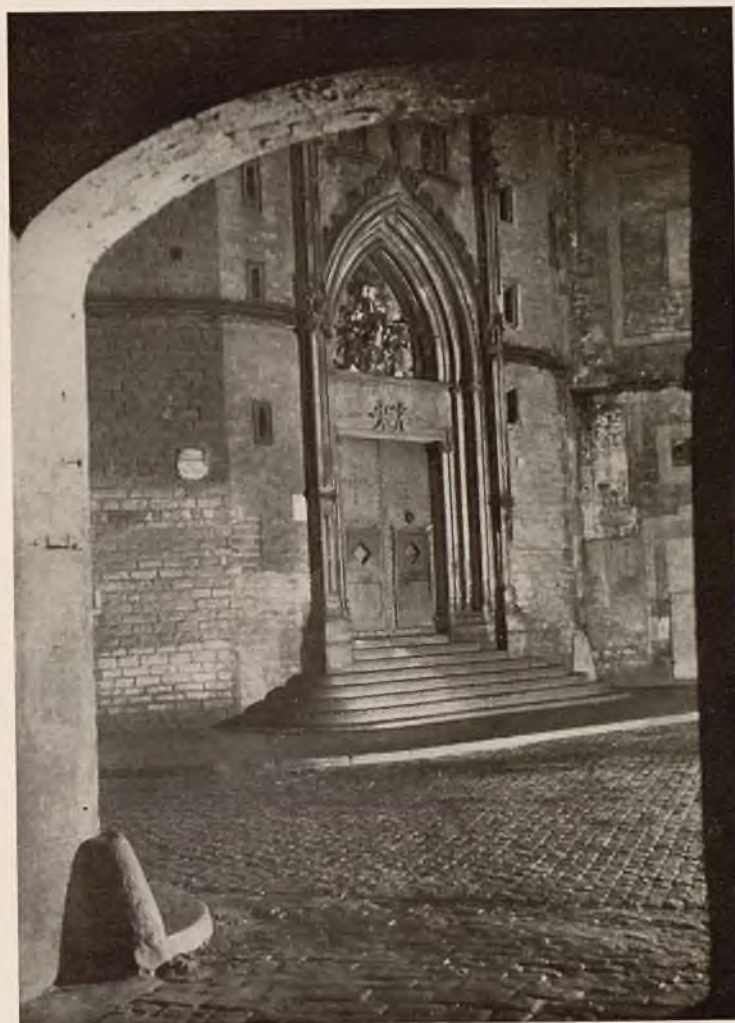
columnas; como una vieja achacosa que sostuviese sobre dos bastones su enjuta y miserable humanidad. El resto de la calle está en sombras, y, por el hueco a que he venido a salir, desemboco frente a la antigua iglesia de Santa María del Mar, que aparece ante mí bañada sutilmente por la luz lechosa y fría de la luna, con su breve escalinata y los soberbios relieves de sus puertas. Su visión hace desfilas por mi ánimo el cortejo de un recuerdo fúnebre que dió pábulo a la imaginación popular para aplicar a la antigua plaza «Dels Corretgers» su nombre alado y actual de «Plaza del Angel».

Al pie del altar mayor de la iglesia de Santa María, fueron hallados los despojos mortales de Santa Eulalia. Se acordó trasladarlos, y a partir de aquí aparece lo legendario. Cuéntase que, al pasar la comitiva por la que hoy es plaza del Angel, ofreció resistencia la urna, quedando inmóvil en aquel lugar. Allí la tuvieron que dejar hasta el día siguiente, y cuando, de nuevo, acudieron al sitio los magnates, prelados y el pueblo, antes de reanudar el intento de seguir el traslado, apareció en los cielos el ángel de la Guarda, que cruzó rápido el espacio, señalando, el brazo extendido, la puerta de Barcelona...

«Plaza del Angel» quedó, y ahora, bajo la capa azul de la noche, la ve mi imaginación, recorriendo hacia atrás varias centurias, plena de gente, convocadas a somaten por el Consejo de Ciento para defender las forales libertades. Eran momentos de peligro para la patria y para sus instituciones. Y en casos tales, salía el veguer con su dependiente, que agitaba al aire manojos de hierbas y matas encendidas y leía el usaje *Princeps namque*. «Via fora», gritaba el veguer después, y la multitud respondía contundente: «¡Somatén!» Entonces, todas las campanas salpicaban la algarabía de sus notas metálicas a rebato; prendían las hogueras arrebolando la ciudad; surgían banderas gremiales; y el Consejo de Ciento enarbolaba la de Santa Eulalia. Una vez reunidos los defensores en la Plaza del Angel, repartíanse armas, formábanse compañías, y cada cual disgregábase a su puesto...

La bocina de un taxi me saca violentamente de estas imaginativas reconstrucciones y me hace dar un brinco de varios siglos.

El ruido opaco de mis pasos conturba la serena calma de esta



... desemboco frente a la antigua iglesia de Santa María del Mar, que aparece ante mi mirada sutilmente por la luz lechosa y fría de la luna, con su breve escalinata y los soberbios relieves de sus puertas...

noche otoñal al cruzar de «Boquería» a «Fernando», por la calle breve, solitaria y triste de «Arolas». Al pasar por el lugar donde asomaba el jardín del ciudadano Gualbes, pienso en su hija, moza de dieciocho otoños, coqueta y hermosa que, en aquel punto, celebraba tras la reja amoroso coloquio con un gallardo doncel, el cual, burlando la vigilancia de su padre, persiguió al escondrijo de la casa murada de Sarriá, de donde la raptó, bien secundado por una partida armada y previa la exquisita complicidad de la hermosa, allá por el 4 de agosto de los años de 1520...

Y, tratando de evitar que algún moderno Gualbes me tome por rondador de tal calaña, me escutro con sigilo hacia la calle de «Fernando». Salgo a las «Ramblas». Empieza a llover y se dispersa ese mundo complejo y noctámbulo, de un exótico y morboso pintoresquismo que constituye su proverbial y característico complemento. El ambiente es triste. Y el aspecto llorón de las primeras «Ramblas», con su piso acharolado por la lluvia, el repiqueteo intermitente y cansino del gotear de las hojas, y su tránsito ausente, no sé por qué trae a mi memoria la Barcelona de antaño, cuando murió María Riquelusa, la actriz protectora de la iglesia de Santa Mónica; y apenas comprendo que fuese entonces el trozo de «Capuchinos» el punto de reunión de las elegancias barcelonesas en las noches de verano. Paso ante el palacio de la Virreina, y me pregunto qué fué de las joyas que encerraba y de los de Van-Dyck, Tiziano, Murillo, Velázquez y Rafael; de los grabados de Edelinck, Porporatti y Morjhen, y de los bustos de Amadeo y Alonso Cano.

Las «Ramblas», en esas horas cercanas al alba, cuando ya aparecen los escasos rostros cansados y macilentos, van quedando solitarias y silenciosas al perderse el eco de los pasos torpes de algún rezagado que se arrastra pesadamente internándose en las sombras que envuelven las Atarazanas y el barrio Chino...

Una impresión, mezcla de inquietud y anhelo invade mi ánimo, y aparece en mi recuerdo el asesinato de un poeta, de aquel catalán, Sol de Padrís, que cayó un día de revuelta, víctima de un motín de obreros; el lírico que a Cataluña y a la industria catalana cantaba de estos modos:



... con su piso acharolado por la lluvia, el repiqueteo intermitente y cansino del gotear de las hojas y su tránsito ausente...

El temps d'heroiques empreses
per Catalunya ha passat,
i s'ha mustegat la glòria
de ses armes en la mar.

No escull els turons més forts
per alçar castells feudals;
sinó en els valls per ses fàbriques
busca de l'aigua els saltants.

Si aquesta indústria que adora
atacara algun ossàs,
de l'almogàver les armes
tornarien a brillar,
i el crit de «Desperta ferro!»,
per cent mil boques llançar,
les més fortes i altes torres
faria bambolear. (1)

Otro poeta magnífico—Ausias March—, conmueve mi espíritu en la calle de su propio nombre. Y sus versos, en mi memoria, reflejan la inquietud de su ánimo; versos que van desde el amor tierno hasta los gritos de la desesperación; resume ternura su palabra cuando habla de la primera vez que vio a su amada Teresa:

Amor, amor, lo jorn que l'Innocent
per bé de tots fou posat en lo pal,
vós me ferís, car jo em guardava mal,
pensant que el jorn me fóra defenent.

En otra ocasión, expresando el profundo dolor de su sentimiento, exclama:

Plagués a Déu que mon pensar fos mort!

Y experimento la emoción toda de su amargura en los sublimes cantos de muerte, cuando nos dice en un lírico sollozo, cómo murió su amada abrazada a él. Luego, hablando con su espíritu, dice:

Tu, esperit, si res no te'n defèn,
romp lo costum que dels morts és comú:
torn 'en lo món e mostra'm que és de tu.
Lo teu sguard no'm donarà spavent. (2)

Empieza a amanecer. Con las primeras claridades vanse disolviendo un poco todas las emociones que la noche fué creando. Y con el despertar del día despierta en mí otro sentir—menos íntimo, quizá—, con el temor recóndito y pueril de que las luces rosadas de la nueva mañana penetren en mi ánimo y sorprendan mis flaquezas de noctámbulo romántico...; y también, en cierto modo, con esa curiosidad punzante y molesta de no saber si soy un enfermo, un refinado o un rutinario...

Pues de una vez, quiero conocer, simplemente, no más, a qué obedece mi deambular ascético durante estas noches de Barcelona, viviendo la emoción de una ruta aventurera y melancólica...

(1) Ha pasado para Cataluña el tiempo de las heroicas empresas y se ha marchitado la gloria alcanzada por sus armas en los mares. No escoge hoy los picos más fuertes para levantar castillos feudales, sino que busca los saltos de agua en los valles para sus fábricas. Si atacara sobre alguno esa industria que adora, volverían a lucir las armas del almogàver, y el grito de ¡Despiértate, hierro! lanzado por cien mil bocas, haría bambolear las torres más altas y más fuertes.

(2) Oh, tú, espíritu, si nada te lo prohíbe, rompe el sudario, que es la vestidura de los muertos; vuelve al mundo y muéstrame lo que es de tí. No me ha de espantar, por cierto, tu mirada.



LOS REDITOS

CUENTO

por
VICENTE
DIEZ DE TEJADA

Sí, amiga mía, sí; puede usted jurarlo. Puede usted, como dicen los catalanes, «ponerse de pie encima de ello»: El mayor monstruo de cien cabezas con cien bocas de fétido aliento ponzoñoso, de alas de dragón, de garras de tigre, enorme, inmenso y, sin embargo, invisible, incoercible, impalpable, que abrumba como una mole gravitando sobre un pecho, que hierde como un puñal, que fulmina como el rayo y que se escapa a todas nuestras artes, a todos nuestros hierros, a todas nuestras armas, como huye libre e indomable, de todas nuestras cárceles, el alado pensamiento, más sutil que el fluido más sutil, más que el aire, más que el sonido, más que la luz, más que la electricidad misma, más que en esos rayos brujos que burlan las pantallas de la materia, más que esas ondas misteriosas que hoy traen a nuestros oídos ecos de las canciones entonadas en el otro cabo del mundo, y que mañana nos traerán los latidos de Venus, de Arturo, de Vega, de nuestra próxima vecina la estrella más lejana del firmamento.

—¡Tome usted aliento, por Dios! Y, como dicen en nuestra tierra, tome usted algo. ¡Se ha disparado usted!

—No, perdone usted. Yo he estallado; pero quien ha pisado el fulminante ha sido usted, dulce amiga mía.

—¿Yo? ¡Pobre de mí!

—Usted, al hablarme del monstruo consabido, de ese monstruo horrendo que me ocasionó las mayores amarguras de mi vida, que estuvo a punto de amargar mi vida toda y para siempre, que me arruinó.

—¿Que le arruinó?

—Que me arruinó, haciéndome perder los réditos de mi capital mejor colocado.

—Pero, ¿de qué celos habla usted?

—Hablo de los celos.

—¡Ea! Pues ya se está usted callando; porque no consiento que continúe usted apurando la letra... y mi paciencia. ¡Celos usted! ¡Usted a quien el cielo dió por compañera la más virtuosa de las mujeres! ¡Es intolerable esto! ¡Tener celos de Inés, de ese ángel de bondad, de esa virgen prudente, de esa mujer fuerte, de esa...

—¡Perdone usted, señora! Ahora es usted quien se ha disparado...

—Porque usted ha apretado el gatillo y ha hecho saltar el pistón. Son palabras de usted.

—Es que yo no he dicho jamás que tuviese celos de Inés.

—¡Como que es imposible!

—Fué Inés quien los tuvo de mí.

—Entonces varía la cosa. Inés tendría razón.

—¡Falló el juez!

—¡Confirma el Tribunal Supremo. Inés tenía razón.

—Para estas cosas, desgraciadamente, la razón es lo de menos; acaso me atreva a decir que, más que un revulsivo es un sedante. Tener celos, sabiendo de quien se tienen, se menos horrible que sentirlos desconociendo al ser que los inspira. Surgen las comparaciones, nacen los sofismas, llega la resignación, y, a veces, hasta salta el desprecio, lenitivos todos de nuestro mal. En nuestro caso, he de confesar a usted que Inés conocía la persona que le inspiró aquellos celos tan horribles como infundados.

—¡Claro! Para el marido siempre son infundados los celos que siente la mujer.

—Las más de las veces, sí; porque da la pícara casualidad que ustedes, tan perspicaces, tan listas, tan zahories, no se enteran casi nunca de cuando llega el momento oportuno y justificado de tenerlos, y, en cambio, «rabian de celos aparte»

cuando la costa está libre de moros, en absoluto.

—En ustedes todas las costas son Berbería. Y, dejemos esto a un lado. ¿Qué fué, en resumen, lo de los celos de Inés? ¿Conocía a la... interfecta?

—La conocía.

—¿Guapa?

—Sí, señora; guapa.

—¿Joven?

—Joven. Y no me haga usted el padrón; le ahorraré a usted este trabajo. Vivíamos en el pueblo. Había en él una mujer guapa y joven, como ya he dicho: Isabel, la tarifeña; una morena moruna...

—¡Ya saltó el moro!

—Moruna o morisca, y no me interrumpa usted, aunque cristiana vieja y con toda la belleza y toda la sangre de nuestros primeros padres...

—De los de usted, querrá usted decir. Los míos fueron Adán y Eva.

—Esos fueron nuestros respetables abuelitos. Nosotros, los andaluces de abolorio, somos más moros que Muza, que fué el que nos trajo las gallinas y los dátiles. Isabel, la tarifeña, era, como le digo a usted, una mujer joven y hermosa, sin más defecto que un excoso: el de ser madre de cinco moritos, viuda, y, por remate, pobre. Pobre, en grado franciscano a lo Asís; pero honrada como una mujer de caudales.

—¿Y de esa infeliz sintió celos mi amiga?

—Sí; de ella. La pobre Isabel, siempre que nos veía por la calle, en el paseo, en el campo, dondequiera que se cruzase con nosotros, pasaba de largo, sin saludar siquiera, como si no nos conociese; pero, sin poder remediarlo, me miraba de un modo extraño, amoroso, derrochando luz que se escapaba por los ojos y mordiendo una sonrisa que le florecía en los labios. Esto se repetía siempre, tanto que Inés acabó por observarla. Y aquel día fué el último de nuestra doméstica felicidad.

—Tú conoces a esa mujer—me dijo, con acento de profunda convicción.—«Sí—le contesté aparentando indiferencia—. La conoce todo el pueblo. Es Isabel la tarifeña. —¿Y... además? —¿Además de qué? —De Isabel, la tarifeña, ¿quién es? ¿Qué es? —¡Qué sé yo, hija mía, quién pueda ser, ni qué sea! Es una viuda, pobre, con cinco chiquitines! —Pero tú, ¿de qué la conoces tú? —Pues... de verla. —¿Y ella a ti? —Pues de verme. ¡Tienes unas preguntas! —Más claras que tus respuestas. Esa mujer, al mirarte, se ríe. —Se reirá de mí. —No; se ríe contigo; porque tú te ríes también. —Ilusiones tuyas. —Realidades. Lo vengo observando mucho tiempo ha. Os sonreís los dos, os miráis los dos. ¡Entre esa mujer y tú hay algo, no me lo puedes negar! ¡Eres un vil, un infame, un perjuro...! — ¡Toda la caja de los truenos, señora!

—¿Pero se miraban ustedes realmente?

—Sí, realmente, nos mirábamos.

—¿Y se sonreían?

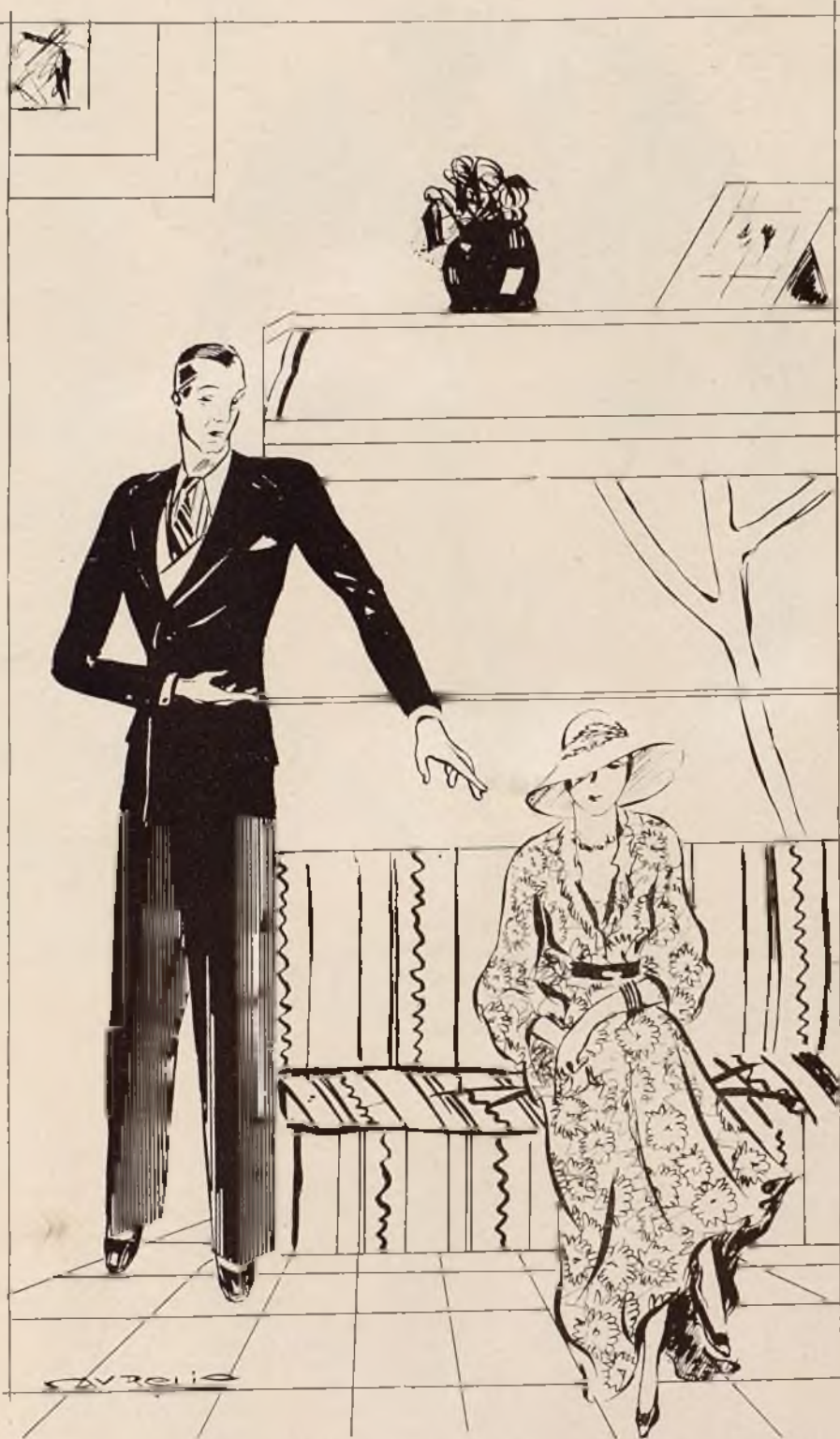
—Nos sonreíamos.

—¡Pues tenía razón Inés! ¡Algo había entre ustedes! Fuera ello lo que fuese, ¿por qué no se lo declaró usted en el acto, dando fin al tormento que mi pobre Inés sufría... y al que, seguramente, le hacía sufrir a usted?

—Porque no quise... y porque no podía. No; no ponga usted esos ojos de asombro... ni se sonría usted, ahora, con ese mohín de duda... ni se dé usted esos aires de sabionda... No es nada de lo que usted se figura. No quise decírselo, por un puntillo necio, y no podía decírselo, porque mis palabras, con sólo sus ecos, romperían como un exorcismo, el encanto que para mí tenían la sonrisa y las miradas de Isabel; encanto dulcísimo, que eran oleadas de leche y de miel para mi alma, brisas perfumadas por nardos y azucenas para mi corazón... Y, sin embargo, ¡oh poder formidable del sexo débil!, todo eso lo perdí, lo lancé por la ventana, lo oxceé, como se ahuyentan, con el rápido despertar, los fantasmas de una pesadilla angustiosa, porque, al fin, me rendí ¡y confesé!

—«Si tu mujer te pide que te tires del tejado abajo, ¡pídele a Dios que sea bajo!...»

—No era muy bajo el mío, sino torre altísima de marfil y de plata, y, no obstante, cerrando los ojos, me arrojé de ella, de cabeza. Mi situación, nuestra vida llegaron a hacerse insoportables. Confesé, y, avergonzado, huí del pueblo, adonde nunca más viesen mis ojos los de la pobre tarifeña, adonde jamás sus dulces miradas se cruzasen con



las mías, porque yo no era ya digno de ellas; porque no tenía ya derecho a seguir cobrando los intereses de un capital que no existía ya.

—¡Pero acabe usted, hombre de Dios, que me tiene usted en ascuas! ¿Qué intereses y qué vergüenza eran esos? ¿Qué había entre la tarifeña y usted?

—Nada. De mí a ella, una sencilla obra de caridad. De ella a mí, una inagotable deuda de gratitud. Yo, por compasión y sólo por compasión, saqué, una vez, a Isabel de un grave apuro económico, que atentaba contra la vida de sus hijos. Le había prohibido, en absoluto, la menor muestra de reconocimiento por su parte; hasta saludarme, cuando me viese; y ella, la infeliz, aceptó mis imposiciones; pero, a su modo, me pagaba, me iba pagando los réditos de las miserables pesetas que le ofrecí, con las miradas de luz de sus ojos y con las flores de la sonrisa de sus labios... ¡Y todo esto, que era un dulcísimo hechizo para mi alma, me lo hizo perder Inés, acuciada por el horrible monstruo de los celos!...

**Un esfuerzo gigantesco de Mecánica y
de Arte carrocerero.**

EL NUEVO CAMIÓN FORD CARROZADO
de 3,35 mts. y 4 mts. entre ejes.





Los Angeles. - El atleta Zabala (argentino) ganó la carrera del Marañon en las Olimpiadas, cubriendo la distancia en 2 horas 31,6 minutos.

Virginia, E.U. - En América todo se hace en serie. El profesor de un club de golf enseña a un mismo tiempo a un grupo de alumnos.



El Profesor Shütler en el momento de inaugurar la colina Otto Lilienthal, como monumento, para perpetuar la memoria del hombre que se elevó por primera vez en el aire con un aparato sin motor.



Berlin.-Una demostración gimnástica de los Clubs Atlético de Brandesburg, en el salón de la Kaiserdam.

EL DEPORTE



Sherpur-India.-El Virrey de la India, contemplando las famosas carreras de galgos, desde un palco viviente. Más de 50 elefantes fueron utilizados como alayayas.



París.-El atleta francés Louis Hostin (centro) ganó para su país la medalla de oro, levantando 865 kgrs.



Long Island, E. U.—Un momento interesante del campeonato de Golf, del Franch Meadow Club, que ha sido ganado por Gene Zarazene.

Francia. — Los corredores que tomaron parte en la Vuelta a Francia, durante la etapa Montpellier-Marsella.



INTER- NACIONAL



Barcelona.—El equipo alemán que tomó parte en el campeonato femenino de remo celebrado en este puerto



Primer partido de Campeonato de Cataluña de Fútbol jugado entre el Sans y el Español. El equipo del Sans que ha sido halido por el Español en su propio campo.



Un interesante momento de la carrera ciclista Barcelona - Madrid

alemán
cam-
remo,
uerto.

El famoso portero del
Barcelona, Llorens,
entrenándose, para
los próximos par-
tidos, en el Stadio.



Motorismo. 1.ª Carrera en
cuesla de San Ginés de
Villabar. Aranda, vence-
dor absoluto, junto con
su prometida después de
haber terminado la carrera.



PAGINAS DEPORTIVAS NACIONALES



Barcelona
(Castelldefels).
Una instantánea
de las regatas
a remo celebra-
das en aquella
localidad.

Calcuta. - Un nuevo instrumento musical que ha llamado poderosamente la atención. Tazas de porcelana llenas de agua, eso es todo. De todas formas, Calcuta está muy lejos para comprobar si este piano acuático suena bien.



Londres. - Música, danza y juegos acrobáticos, realizados al mismo tiempo y por las mismas artistas. Un poco complicado, pero también de un bello efecto estético.



LO QUE PASA EN EL EXTRANJERO



Viena. - Sábado Inglés. La gente, cansada de sus cinco días de actividad en la ciudad, sólo busca la manera de marchar al campo. El problema está en encontrar un asiento vacío.



Dagenham(Londres). Grupo de periodistas de todas las nacionalidades, que recientemente visitaron la famosa fábrica Ford en Dagenham.

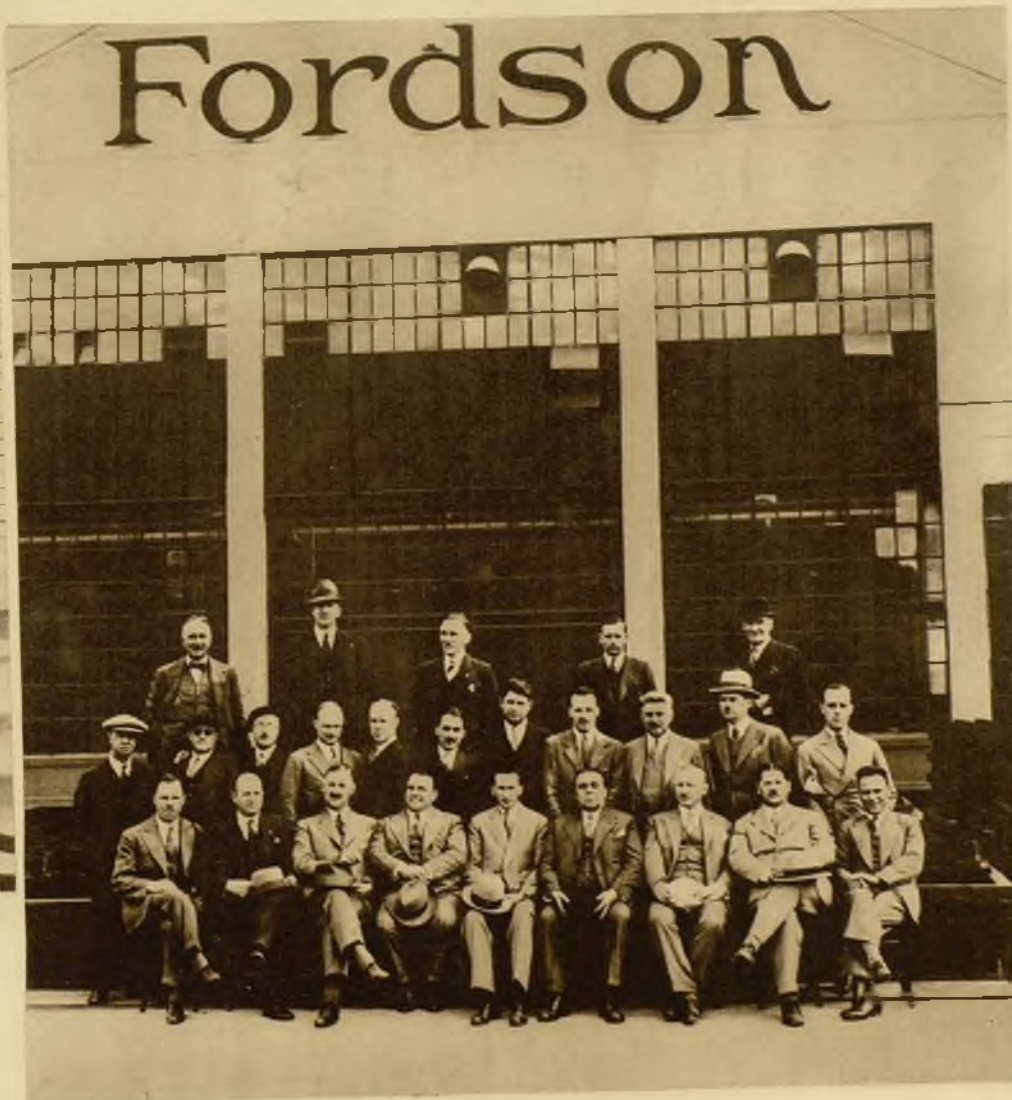


Berlin.-Un extraño pero agradable desfile presenciado por los berlineses. Fela Roonfelt y sus 21 girls han querido ahorrarse el coste de los anuncios, haciéndose el reclamo ellas mismas.

Cork (Irlanda).-Grupo de Agentes Fordson, que habiendo ganado el primer premio del Concurso de Ventas, fueron invitados a visitar la fábrica de tractores Fordson en Cork. Entre ellos figuran nuestros estimados amigos, Sres. Fité y Noguera, Agentes en Tárrega y Palma de Mallorca, respectivamnete.



La Sra. Teresa Daniel, Miss España, acompañada de sus padres, durante la visita que realizaron a la fábrica de la Ford S.A.F., en Asnières (Francia), cuyos honores les fueron hechos por el Sub-Director de la misma Mr. M. J. Buckmaster.





La señorita Teresa Daniel (Miss España), con un Ford 8-V, en el Bois de Boulogne de París

LA JOYA DE GRANADA



El Patio de los Arallanes de la Alhambra de Granada (Cliché Arxiu Mas)

Al turista capaz de comprender el sentimiento de lo histórico y de lo poético, ambos relacionados tan profundamente en los anales de la vieja y romántica España, la Alhambra de Granada le proporcionará un mundo de maravillosas emociones. Millares de leyendas y tradiciones verdaderas y fabulosas, innumerables cantos y baladas de amor y de guerra dan vida a este monumento oriental. Fue residencia de Reyes moros, que rodeados de los esplendores y refinamientos de la civilización asiática, mantenían su dominio sobre lo que ellos se vanagloriaban en llamar paraíso terrenal. El palacio forma parte de la fortaleza, cuyas murallas, sembradas de torres, se extienden irregularmente alrededor de una colina, estribación de Sierra Nevada. Exteriormente es una ruda amalgama de torres y murallas, sin ningún plan regular ni gracia en su arquitectura, lo que hace concebir al ignorante pocas esperanzas sobre la belleza que domina en el interior.

En tiempo de la dominación árabe, dentro de sus murallas podía alojarse un ejército de 40.000 hombres. Cuando los Reyes Católicos conquistaron para España tan preciada joya, la Alhambra continuó siendo morada real, y ocasionalmente ha sido habitada por los monarcas españoles.

por JOSE DIEGO ROSSELLÓ

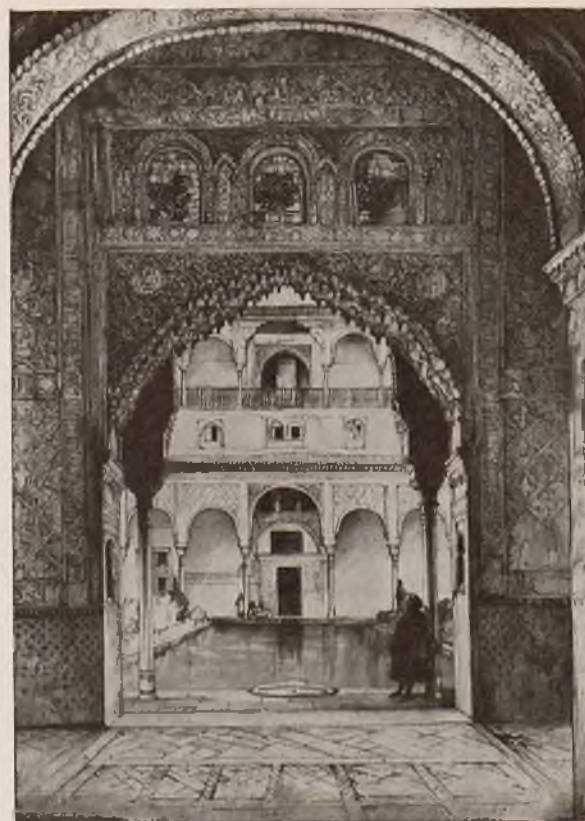


La Alhambra vista desde la «Cuesta de los Muertos». «El peinador de la Reina», y la «Torre de Comares» con la muralla al fondo y las torres del homenaje (Cliché Arxiu Mas)

El «Patio de los Leones» en la Alhambra (Cliché Arxiu Mas)

Atravesando las edificaciones exteriores se llega a un vasto patio, pavimentado de mármol blanco, y decorado en cada uno de sus extremos con ligeros peristilos árabes, uno de los cuales soporta una elegante galería de cincelada arquitectura. A lo largo de las molduras de las cornisas y en varias partes de las paredes, hay escudos y cifras de caracteres arábigos en alto relieve, que en frases elocuentes nos hablan de la munificencia de los monarcas árabes que hicieron construir este palacio de maravilla. A lo largo del centro del patio se extiende un inmenso estanque de unos 40 metros de largo por 9 de ancho, y que recibe agua de dos vasos de mármol. De ahí que se le llame el patio de la Alberca (de «al Beerkah», palabra árabe que equivale a laguna o estanque).

Del patio de la Alberca, bajo un arco morisco, se pasa al renombrado Patio de los Leones. Ninguna parte del palacio da una idea más completa de su belleza original, porque es la que menos ha sufrido la acción devastadora del tiempo. En el centro se levanta una fuente famosa en la poesía y en la historia. Los surtidores de alabastro siguen lanzando sus hilos diamantinos; los doce leones que soportan la fuente y que dan al patio su nombre, todavía dejan escapar un chorro de agua cristalina, como en los tiempos de Boabdil. Los leones, sin embargo, no son dignos de su fama, siendo de escultura muy pobre, obra sin duda de algún cristiano cautivo. Alrededor de los cuatro lados del patio hay unas ligeras arcadas árabes de trabajo afiligranado, sostenidas por esbeltas columnas de mármol blanco, que se supone que originalmente fueran doradas. La arquitectura, como la de la mayor parte del interior del





Un detalle del «Salón de Embajadores» con el «Pelinador de la Reina» al fondo
(Cliché Arxiu Mas)

palacio, se caracteriza más por la elegancia que por la grandiosidad, anunciando un gusto depurado y muy delicado. Cuando se contemplan las delgadas columnas y las paredes aparentemente frágiles, resulta difícil creer que todo esto haya podido sobrevivir a la acción devastadora del tiempo, a las terribles sacudidas de los terremotos y a las violencias de la guerra; motivos más que suficientes para excusar la creencia popular que el palacio está protegido por un hechizo diabólico.

En uno de los lados, un rico portal nos abre el camino a la sala de los Abencerrages; llamada así por los valerosos caballeros de tal ilustre linaje que fueron asesinados en esta sala. Dicese, y es verdad, que se oyen frecuentemente, por la noche, en el Patio de los Leones, un ruido sordo semejante al murmullo de una multitud, y de vez en cuando, un ruido metálico, como el distante agitar de cadenas. La tradición popular atribuye estos misteriosos ruidos a los espíritus de los Abencerrages, que por la noche recorren el escenario de sus sufrimientos e invocan la venganza celestial para sus asesinos. Los ruidos en cuestión son producidos por las corrientes subterráneas de agua que alimentan las fuentes y los surtidores. Opuesto a la sala de los Abencerrages, un portal, ricamente adornado, nos conduce a una sala de memorias menos trágicas que la anterior. Es una sala de alto techo, espaciosa, de una arquitectura exquisitamente graciosa, y que lleva el sugestivo título de Sala de las Dos Hermanas.

A cada lado de esta sala hay huecos para colocar otomanas, en las que los voluptuosos reyes de la Alhambra se abandonaban al reposo soñador tan caro a los orientales. Una cúpula admite una luz tibia que produce agradable penum-



Granada. — Reproducción de un grabado que representa un rincón de la ciudad antigua

bra; mientras a un lado se oye el refrescante murmullo del agua en la fuente de los Leones, y en el otro el sordo caer de la cascada al jardín de Landaraxa.

Es imposible contemplar esta escena, tan perfectamente oriental, sin experimentar las primitivas asociaciones de la poesía árabe y casi esperando de un momento a otro ver asomar el níveo brazo de alguna misteriosa princesa que nos hace señas desde la columnata, o ver brillar dos ojos negros a través de una reja. La mansión de la belleza permanece como si hubiera estado habitada ayer; pero ¿dónde están las dos hermanas que dieron nombre y fama a esta sala? ¿dónde las Zoraydas y Landaraxas?

Una abundante provisión de agua, que es traída de las montañas por antiguos acueductos árabes, circula por todo el palacio, alimentando sus baños y sus estanques, brillando como línea de plata a través de las salas o murmurando en los canales a lo largo de los blancos pavimentos de mármol. Cuando ha rendido homenaje de pleitesía a la fuente real y visitado los jardines y parterres del palacio, se desliza a lo largo de una magnífica avenida que conduce



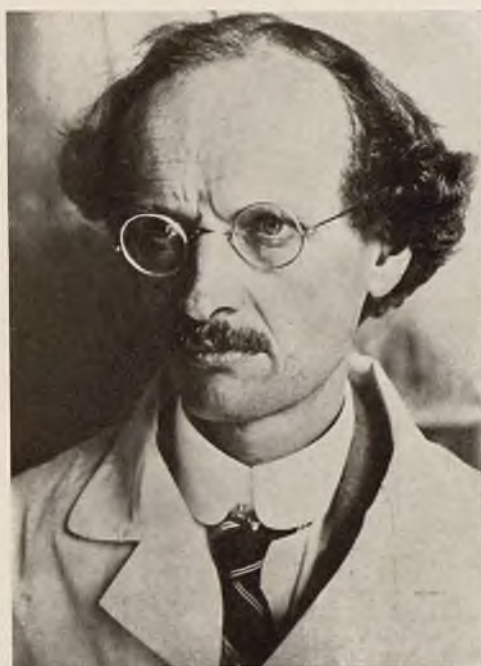
*La Torre de las Damas
de la Alhambra
(Cliché Arxiu Mas)*

Los grabados que ilustran este artículo, proceden de una antigua colección de dibujos que se conserva en el Museo de la Alhambra de Granada

a la ciudad, formando pequeños torrentes y artísticas y alborotadas fuentes, manteniendo un verdor perpetuo en la umbría vegetación que cubre la colina entera donde se asienta la Alhambra.

Los que han vivido en los ardientes climas tropicales pueden apreciar las delicias de una mansión que reúne el frío tajante de la brisa montañesa con el frescor de la umbría del valle. Mientras que la ciudad que se extiende a su pie gime bajo el calor ardoroso del sol y la vega granadina tiembla a la vista, tan espeso es el aire, las frescas y delicadas brisas de Sierra Nevada atraviesan estos enormes salones, trayendo consigo la dulzura y los perfumes de los jardines que rodean al palacio.

Todo invita al reposo indolente, la gloria de los climas templados; y mientras con los ojos entornados contemplamos a través de los balcones, medio desvañecidos, el maravilloso panorama de la vega granadina, el oído es arrullado por la música armoniosa de los árboles y el murmullo de las cascadas y de los surtidores.



LOS SECRETOS DE LA ESTRATOSFERA

*El famosa aeronauta
Profesor Piccard*



*Momento de trans-
portar al campo de
aerostación la bar-
quilla del globo en
que Piccard se elevó*

El hombre pensador no se contenta con el campo de experimentación que pueda proporcionarle su laboratorio; de vez en cuando escapa de su apacible estudio; y se esfuerza en lograr por vía empírica, el conocimiento más perfecto posible acerca del universo en medio del que se halla situado. ¡El más allá!.. secreto hasta ahora impenetrable, porque una imposibilidad material priva al investigador el transponer las fronteras de lo ignoto; ¿será conocido algún día?

La superficie de nuestro planeta ha sido explorada en todos sentidos; el enigma de lo que hubiere en los polos ha dejado ya de serlo, las misteriosas selvas del África ecuatorial, han sido cruzadas en todas direcciones por arriesgados exploradores y geógrafos; la civilización ha logrado penetrar en los inaccesibles refugios de los Lamas del Tibet. Todo el inventario, si se nos permite esta expresión, de la superficie terrestre ha sido hecho.

Pero no por eso ha cesado la actividad de los investigadores. La aviación ha abierto un nuevo mundo, el aire, que tendrá que ser escrupulosamente medido, explorado, inventariado.

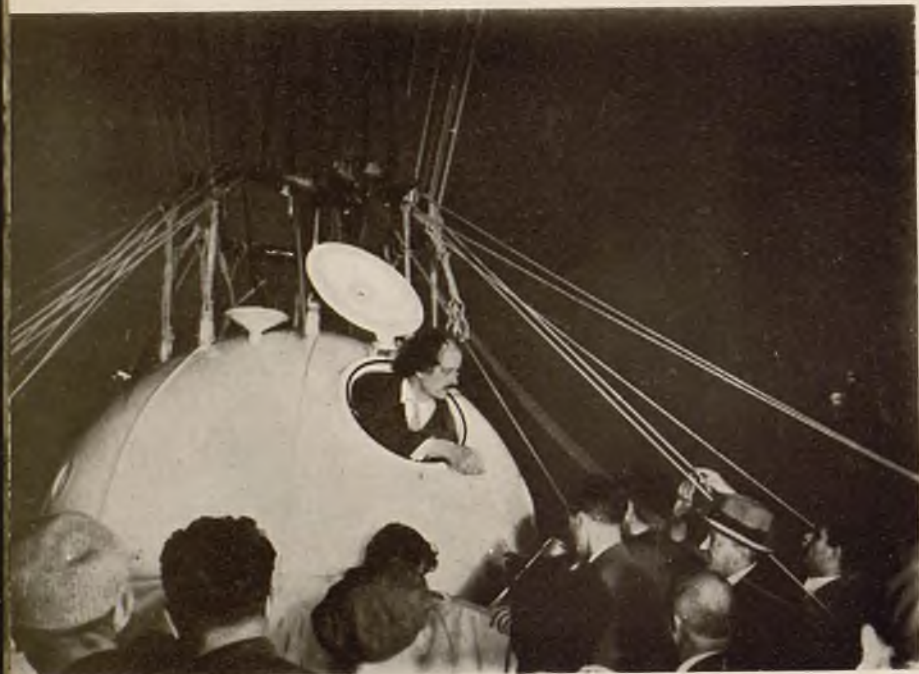
Desde la famosa ascensión en globo realizada por los hermanos Montgolfier en 1782 hasta la reciente de Piccard, el camino recorrido en el terreno de la experimentación ha sido enorme.



*El profesor Piccard
en el aeródromo de
Dübendorf (Zurich)
con su acompañan-
te, el Dr. Cosyns*



El Prof. Piccard y el Dr. Cosyns, el día antes de efectuar su ascensión a la estratosfera



El Prof. Piccard se despidió del público, momentos antes de comenzar su famosa ascensión



El Prof. Piccard y el Dr. Cosyns, fotografiados momentos después de tomar tierra en Desenzano, cerca de Mantua (Italia)

Glaisher y Coxwell, en 1862, alcanzaron en un globo la por entonces fantástica altura de 9.000 metros; el primero se desmayó, el segundo casi murió de frío. Los aeronautas Sivel, Crocé-Spinelli y Tissandier, en 1875, alcanzaron los 8.600 metros, pero los dos primeros perecieron víctimas de su atrevimiento.

Entonces, en vista de los peligros que suponía la ascensión a grandes alturas, se idearon los «globos de reconocimiento» o «globos sonda», sin tripulante alguno, equipados con aparatos especiales que sin necesidad de intervención humana podían registrar diversos datos. Estos globos sonda han alcanzado altitudes de 30 kilómetros, habiendo proporcionado datos preciosos y sin peligro para nadie.

El 27 de mayo de 1931, el célebre sabio Piccard acompañado de Herr Kipfer se lanzaron al espacio encerrados en una barquilla esférica, cuyo interior quedaba en absoluto aislado del aire atmosférico, alcanzando los 16.200 metros, altura record. Debido a desperfectos producidos en los aparatos científicos y a las dificultades con que lucharon los aeronautas, las observaciones científicas proyectadas por los arriesgados sabios apenas pudieron llevarse a cabo. Aleccionados por el relativo fracaso de su primera ascensión, prepararon con sumo cuidado la disposición de los instrumentos en el interior de la barquilla esférica y, el 18 de agosto pasado, acompañado por el Dr. Cosyns efectuó la segunda ascensión, elevándose en el aeródromo de Dübendorf (Zurich). M. Piccard perseguía en esta segunda expedición a la estratosfera el estudio de los «rayos cósmicos» cuando la presión atmosférica que intercepta los rayos ha sido reducida a la décima parte de la que corresponde al nivel del mar. Para ello era necesario trasladar el laboratorio físico instalado en la barquilla a una altura en que la presión atmosférica se hallara reducida a 76 milímetros de mercurio, o sea elevarse a unos 16.200 metros, lo cual fué plenamente conseguido en esta segunda expedición, en la que se alcanzó la cifra record de 11.700 metros.

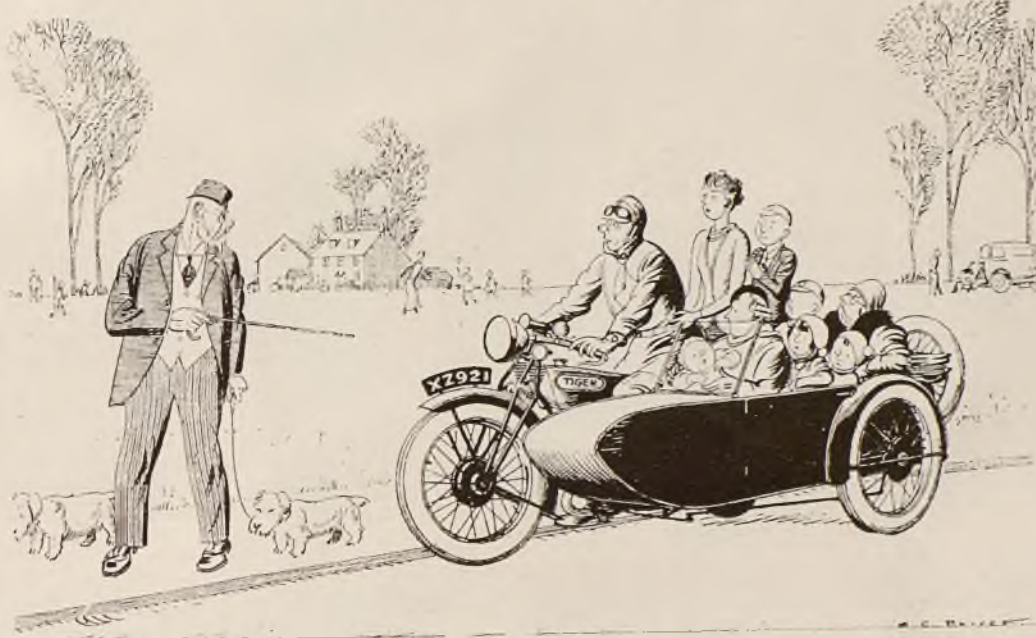
¿Cuál es el origen de los rayos cósmicos? Nadie puede aún indicarlo; la exploración de Mr. Piccard será quizá el primer paso para el esclarecimiento de este misterio.

El humor de los demás



— ¿Te declaraste a María ayer?
— No, no tuve bastante serenidad.

Karikatur en Oslo.



— Tengo que advertirles que si esto
fuere un embello, les denunciaré a
la Sociedad Protectora de Animales
y Plantas. *The Humorist (Londres).*

Conversaciones de bañearlo:

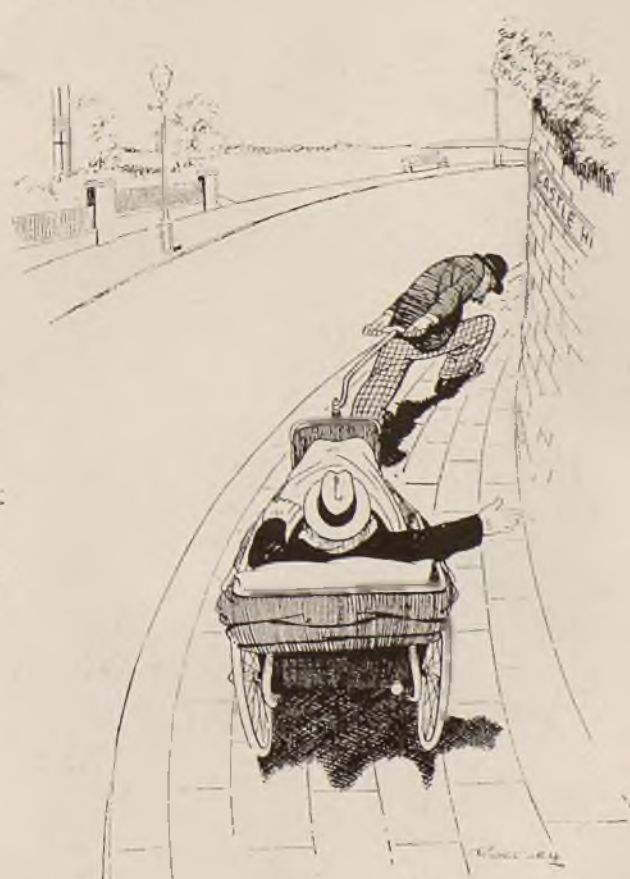
— Sí, conduzco un coche de carre-
res, pero no lo he traído. Quería
descansar un poco de conducir.
(En el óvalo, el coche de carreras)

The Humorist (Londres).



— Nenina, tan pronto llegues, avísame.
— Escribiré.
— ¿Y si te has olvidado alguna cosa?
— Te telegrafaré.
— ¿Y si necesitas dinero?
— Ob, entonces telefonaré.

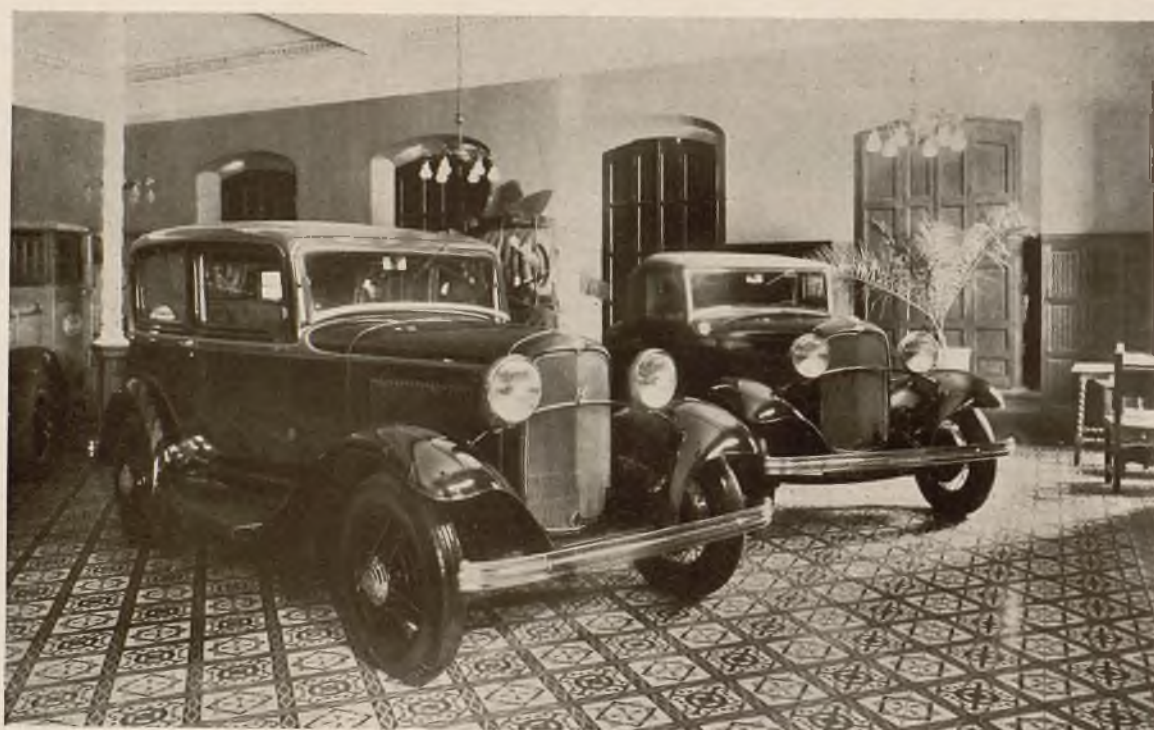
Die Lustige Kiste (Leipzig).



Hay que cumplir con las or-
denanzas del tráfico urba-
no. ¡Seguridad ante todo!

INFORMACION GRAFICA DE LA EXPOSICION EN TODA ESPAÑA DE LOS NUEVOS MODELOS FORD

El público de Valencia invadiendo los Salones donde se exhiben los Nuevos Modelos Ford expuestos por el Agente Oficial en aquella localidad Tabas, S. A.



Local en que por el Agente Oficial en Huelva, señor Lozano de la Fuente, fueron presentadas al público los Nuevos Modelos Ford



Salón de ventas de la Agencia Oficial de Las Palmas, de Don Manuel Lev, en que fueron presentadas los Nuevos Modelos del coche Ford

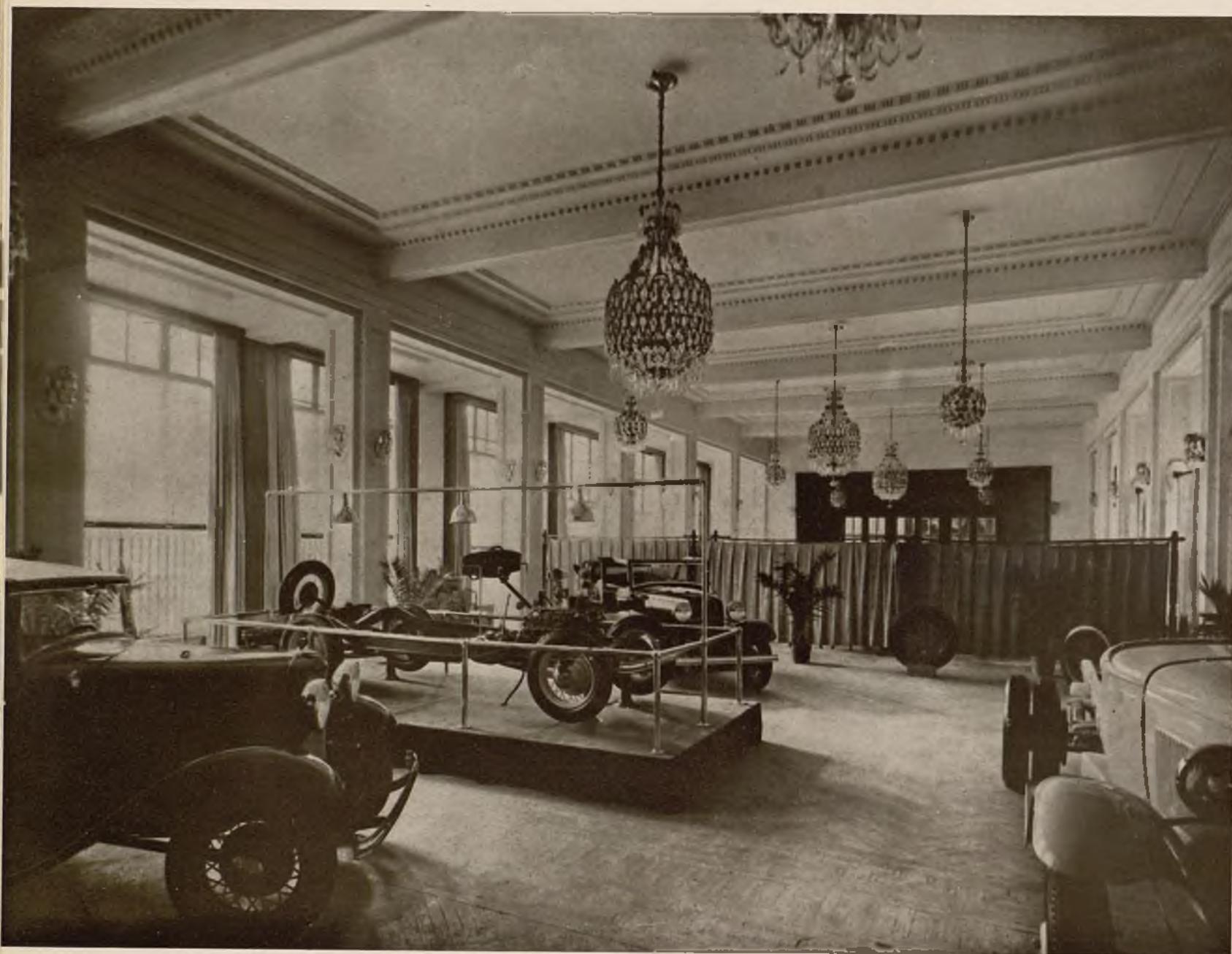
Un aspecto de local donde fueron presentados los Nuevos Modelos, al público de Barcelona, por uno de los Agentes Oficiales Ford de dicha ciudad, Don Amado Cassiñana



Un aspecto del Salón de Exposición del Agente Ford en Sevilla, Don Javier Malina



Salón de Exposición y ventas, de D. América López Méndez, Agente Oficial de Santa Cruz de Tenerife (Canarias)



Salón principal del Gran Hotel de Zaragoza, donde por el Agente Oficial de la citada ciudad, señores Jimenez y Sancho, S. A., fueron expuestas las Nuevas Modelos Ford



Vista parcial del local de Exposición, donde han presentado las Nuevas Modelos, los Sres. M. Odriozola Sociedad Limitada, Agencia Ford de S. Sebastián

NOTICIARIO FORD

DIFICULTADES DEL TRAFICO EN LAS CALLES DE NUEVA YORK

La inmensa cantidad de automóviles que circulan por Nueva York, nada menos que 750.000, da lugar a serias preocupaciones por lo que respecta al estacionamiento en las calles neoyorquinas de una tan considerable cantidad de vehículos. Como está prohibido el estacionamiento de los coches durante largos intervalos en las calles más céntricas de la ciudad, el Municipio ha tenido que adoptar algunas curiosas soluciones para satisfacer tal problema.

Resultan en extremo interesantes estos dos ejemplos. En un gran hotel las cosas están dispuestas de forma que los coches puedan entrar en el hall y aun subir por medio de ascensores apropiados al piso requerido. Un gran almacén tiene un garaje enorme donde los clientes pueden dejar estacionados sus vehículos mientras verifican sus compras. Cuando llega el cliente a la puerta del establecimiento, un empleado se encarga de trasladar el coche hasta el garaje, de donde es devuelto a la primera señal del portero encargado de atender a los clientes. Sólo así es posible realizar compras en Nueva York, si se desea realizarlas acompañados por el automóvil.

EN PARIS

París es, de todas las capitales, la que posee mayor número de automóviles en proporción con el número de habitantes. Tiene, de hecho, un automóvil para cada seis habitantes, mientras que en Londres esta proporción es de uno para 28, en Roma de uno a 35 y en Berlín de uno a 62.

EN LOS ESTADOS UNIDOS

En los Estados Unidos hay unos 48.000 autobuses dedicados exclusivamente al transporte de niños a las escuelas públicas.

GUERRA A LOS RUIDOS EN PARIS

La policía de París, sólo en un mes, impuso 467 multas a los automovilistas, por exceso de ruidos de varias especies. Muchas de estas multas fueron aplicadas porque se comprobó que los frenos de los coches multados no estaban lo suficiente afinados, y al frenar hacían ruido. ¡Calcule

el lector lo que pasaría aquí si se prestara atención a estas cosas...]

UN RAID DE BRUSELAS AL CONGO

BELGA

El Automóvil Club de Bélgica tiene en proyecto una prueba automovilística, que tendrá como punto de partida la ciudad de Bruselas y como término la colonia del Congo. Esta prueba se realizará durante el año 1932.

EL PROGRESO DEL AUTOMOVILISMO

EN ARGELIA

De 1920 a 1931 el número de vehículos en circulación ha pasado de 10.000 a más de 93.000. Actualmente existe un automóvil por 70 habitantes, o tres vehículos por cada kilómetro de carretera. En 1920 habían solamente 162 motocicletas. En 1931, gracias principalmente a la mejora de las carreteras, el número de motocicletas en circulación alcanzó la cifra de 8.589.

Argelia absorbe un tercio de la exportación francesa de automóviles.

CONDUCCIONES PARA PETROLEOS

Según información del Departamento de Minas, la conducción de petróleo por medio de tuberías en los Estados Unidos alcanzaba en 1931 un total de millas 111.660, con capacidad para albergar 23.214.000 barriles de aceite. En los cinco años entre

1926 y 1931 la longitud de las tuberías aumentó el 24 por 100. Los Estados que cuentan con mayor número de millas de tales conducciones son Oklahoma y Texas.

AERONAUTICA

Las líneas regulares de transporte aéreo en los Estados Unidos, y las que son operadas por compañías americanas extendiendo sus servicios a Canadá, México y Sud-América, han llevado 522.000 pasajeros en el año 1931, y sus vuelos han cubierto millas 47.385.000.

La aeronáutica civil de todas clases llevó 2.389.000 pasajeros, volando 141.729.000 millas.

MAS DE 150.000 PIEZAS SE LAVAN DIARIAMENTE EN LA FABRICA ROUGE

RIAMENTE EN LA FABRICA ROUGE

Dentro del recinto de la grandiosa fábrica de la Ford Motor Company, en Dearborn, E. U. A., es dable observar una variedad de actividades que a primera vista no siempre parecen tener relación con la fabricación de automóviles. No obstante, un estudio más profundo de estas actividades aparentemente desvinculadas de la industria, pone elocuentemente de relieve la magnitud de la empresa Ford y el asombroso grado de independencia a que ha llegado en su afán de bastarse a sí misma.

Por ejemplo, pocas son las ciudades del mundo que cuentan con un lavadero más moderno que el que sirve a la inmensa fábrica del Río Rouge, donde 60 obreros—trabajando en tres turnos de ocho horas—lavan miles y miles de toallas de mano, paños para limpieza y otros artículos de tela requeridos por el ejército de casi 100.000 personas que prestan sus servicios en la fábrica.

De las 150.000 piezas que diariamente pasan por el lavadero, aproximadamente el 98 por ciento son toallas de mano. Al entrar a trabajar, cada operario recibe diariamente el número de toallas que necesita para su labor, ya sea para secarse las manos o para mantener su máquina debidamente limpia. El empleo de estopa para limpiar las máquinas fué prohibido desde hace tiempo en los talleres, debido al peli-



Flotilla de camiones Ford, de la famosa firma inglesa Corringes, especializada en la fabricación de muebles de lujo

gro a que expone a los obreros cuando las hilachas se enrollan en las máquinas.

Para prevenir la posibilidad de transmitir enfermedades, todas las toallas sucias son devueltas por los obreros al finalizar sus respectivos turnos. Los cargamentos de toallas son enviadas al lavadero, donde son sumergidas en una enorme caldera que, girando a alta velocidad, las desembara de las finas partículas metálicas y otras materias extrañas. Las toallas pasan después a una máquina de lavar, que las lava y esteriliza prolijamente. Van luego a un extractor de agua y finalmente a las máquinas de secar. Una vez listas, son colocadas en bolsas o sacos y remitidas a los varios depósitos de herramientas existentes por toda la fábrica, de donde vuelven a ser distribuidas entre los operarios. Y así han llegado a lavarse hasta cuatro millones de toallas en el curso de un solo mes.

El lavadero de la planta del Río Rouge consume jabón en polvo, soda y otros productos adecuados en cantidades de tres toneladas y media por día.

¿EN QUE PARAN LOS AUTOMOVILES VIEJOS?

Son muchos y muy originales los usos a que se dedican los automóviles viejos, fuera de desarmarlos y aprovecharse de las piezas. Aun después de haberlos «despedazado» por completo, los motores, bastidores y carrocerías continúan sirviendo. Entre los usos curiosos de que nos informaron para REVISTA FORD, citamos aquí algunos de los casos más interesantes. Desde el que hace funcionar un «tío vivo» en Papeití, Tahití, Oceanía, a los que se usan por doquiera para autobotes, la variedad de empleo es sorprendente. En Wilmington, Carolina del Norte, se usan a manera de invernáculo, en un centro de recreo, utilizando viejos bastidores de treinta y cinco automóviles y seis camiones, y como plataforma para lanzarse al estanque de natación, hecha de los chasis de seis automóviles y tres camiones. El buquecito que el chiquillo Earl Du Vall construyó, viaja por el agua a 24 kms. por hora. El émbolo del motor lo hizo de un perno de pivote Ford y el cilindro de los bujes del pivote. Los conductos los tomó de la tubería del gas y como cigüeñal empleó la varilla del gobierno de gas. Usa alcohol como combustible y la caldera contiene un litro de agua que hace funcionar el motor durante una hora y cuarenta y cinco minutos. El barco, que pesa 6'8 kg., es de 91 cm. de largo: está hecho por completo de piezas Ford.

EL AIRE. COMO PROFESOR DE CIRCULACION.

El técnico francés P. Ablay, en una entrevista con el periódico francés *Record*, hace la apología del cinematógrafo, como útil profesor de circulación, pues en películas, organizadas exprofeso, pueden ser demostrados los peligros de la distracción y

de la imprudencia y la necesidad de una disciplina del tránsito tan útil y necesaria a todos.

ORIGINAL CARROCERIA MONTADA SOBRE CHASSIS FORD

El Agente Ford en Sabadell, señor don Antonio Oliver, ha construido por encargo particular, una carrocería especial, montada sobre chasis Ford, que ha llamado por



derosamente la atención. Por medio de una ingeniosa combinación se aumenta la capacidad interior en más del doble. En su interior no falta detalle. Esta nueva demostración de lo que puede hacerse sobre un chasis, abre nuevos horizontes para todos los amantes de la vida al aire libre. Es la solución ideal para todos los que deseen viajar cómodamente sin someterse a la disciplina de los horarios de ferrocarril, y para los aficionados a la caza y al deporte en general, que así podrán disfrutar libremente, acampando donde les sea más conveniente.

UN PINTORESCO CASO DE JURISPRUDENCIA

Recientemente en Francia, fué procesado un individuo por haber dado lugar, con el

automóvil que conducía, a un grave accidente. El prefecto de la región resolvió retirarle el permiso de conducción durante cinco años, pero cuando se trató de ejecutar esta determinación gubernativa, se comprobó que el individuo en cuestión nunca le había poseído. En vista de eso, el prefecto deliberó privándole durante los mismos cinco años de poder obtener el permiso de conducción.

Pero el causante de la catástrofe no se conformó con la pena impuesta y recurrió a la autoridad judicial superior. Lo curioso del caso es que la determinación del prefecto fué anulada porque la ley permite retirar el permiso de conducción, pero no permite que a quienquiera que fuere, se le niegue el derecho a obtenerlo.

MALCOLM CAMPBELL, EL CAMPEON DEL MUNDO, EN BUSCA DE UN TESORO

El famoso corredor inglés Sir Malcolm Campbell, poseedor del «record» de velocidad del mundo en automóvil, parece haber entrado en una temporada de descanso, en lo que al campo de sus triunfos se refiere.

Parece que se haya ahora entretenido en preparar el descubrimiento de uno de esos tesoros fabulosos de que habla la leyenda y quizá algún antiguo documento. Un tesoro escondido en la isla de los Cocos, en el Océano Pacífico, por un famoso pirata y que hace ascender a una fortuna fabulosa en oro, plata y piedras preciosas. Algo así como 12 millones de libras, que aun desvalorizadas, forman algo capaz de tentar al más abstemio en cuestiones de dinero.

Campbell realizará la excursión en unión de otros deportistas ingleses y tendrá por fin, a más de hallar el tesoro, dar un magnífico paseo marítimo, por lo que si en el primer aspecto pudiera fallar, el segundo es seguro será conseguido con creces.

AUMENTO PROGRESIVO DEL INGRESO PROVENIENTE DE IMPUESTOS SOBRE AUTOMOVILES

Los ingresos provenientes de impuestos sobre automóviles muestran continuo incremento, mientras que los resultantes de otras fuentes han decaído notablemente durante estos últimos dos años, particularmente los derivados de derechos de Aduana y bienes personales.

Francia. — El total de ingresos fiscales proveniente de toda clase de impuestos sobre automóviles durante 1930 fué de francos 2.982.380.000. Esto equivale a más o menos 80 dólares por cada automóvil.

Holanda. — La recaudación por derechos de caminos en 1931 subió a 10.913.705 florines, o sea alrededor de 4.360.000 dólares. No hay por el momento informe acerca de lo cobrado por derechos de aduana.

Latvia. — Por derechos de permisos de circulación, esta nación recaudó 167.165 dólares en 1931.

Noruega. — Por derechos sobre automóviles, representados probablemente por per-

misos de circulación sólo, se cobró aquí 1.952.916 kroners en 1931. No hay informes sobre otros impuestos.

Suecia. — Los impuestos sobre automóviles, excluyendo los derechos de aduana, llegaron a 44.372.617 kroners, es decir, como 11.000.000 dólares.

Suiza. — Los impuestos parciales dan a entender que en este país se cobraron por impuestos sobre automóviles 32 millones de francos, es decir, como 6.200.000 dólares. En esta cifra no se incluyen los derechos de aduana.

Inglaterra. — Los impuestos sobre permisos y gasolina se calculan en 47 millones de libras esterlinas, es decir, como dólares 230.000.000. El promedio por permiso, sin incluir impuestos sobre gasolina, fué cerca de 14 libras esterlinas por cada automóvil de pasajeros, 26 por cada camión y 48 por cada taxímetro, en 1931.

Estados Unidos. — Los impuestos totales sobre automóviles en 1931 subieron a la enorme suma de 1.022.000.000 dólares. De esta cifra corresponden 498 millones dólares a permisos y otros derechos y 534 millones dólares a impuestos sobre gasolina. El presente total es un poco mayor que el de 1930. Promedio de impuestos por automóvil, incluyendo derechos sobre gasolina, cerca de 39 dólares. Los ingresos provenientes de automóviles representan del 9 al 10 por ciento del total de impuestos percibido por la nación.

Japón. — Las entradas provenientes de automóviles correspondientes a la ciudad de Tokio solamente, en la cual hay matriculados alrededor de 21.000 vehículos a motor, fueron de 4.792.439 yens en el año fiscal de 1930 a 1931. Por este total se desprende que el permiso de circulación de cada automóvil en Tokio cuesta, por término medio, 108 dólares.

África Oriental Inglesa. — Los permisos de circulación solamente en la Colonia Kenia, representaron una cifra de 70.000 libras esterlinas en 1930. No hay datos sobre otros impuestos de automóviles.

Egipto. — Los impuestos directos sobre automóviles, sin incluir los derechos de aduana y otras tasas, fueron de 935.000 dólares.

África Oriental Portuguesa. — Los derechos sobre gasolina solamente representarán un ingreso fiscal de 200.000 dólares en 1932. No hay información sobre otros derechos.

Sudán. — Durante 1931, lo recaudado por permisos de circulación llegó a 18.765 libras esterlinas. No hay datos sobre otros impuestos.

Sudáfrica. — Los derechos sobre automóviles durante 1931 llegaron alrededor de 800.000 libras esterlinas, y con los aumentos habidos posteriormente, se calcula que este total será de 1.000.000 libras esterlinas para 1932. No se indica si estos totales incluyen también los derechos de aduanas.

Austria. — Los ingresos provenientes de automóviles durante 1931 llegaron a dólares 6.470.000. Este total no ha sido detallado.

Bélgica. — En 1930, los impuestos sobre

automóviles dieron un total de 87.500.000 francos. No hay detalles explicativos de este total, pero se supone que en él no incluyen los derechos de aduana.

Estado Independiente de Danzig. — Los impuestos sobre automóviles correspondientes al año fiscal de 1931 dieron un total de 188.547 dólares. No hay detalles sobre la distribución de este total.

Dinamarca. — Los impuestos sobre automóviles, sin incluir los derechos de aduana, fueron cerca de 47 millones de kroners en 1931. Esto equivale a más o menos 80 dólares por cada vehículo, al año.

Estonia. — En el año fiscal de 1930 a 1931 se recaudaron como 170.000 dólares de impuestos sobre toda clase de vehículos automóviles.

Argentina. — En 1930, los ingresos provenientes de impuestos sobre automóviles llegaron a cerca de 71.000.000 pesos m/n (como 28 millones de dólares) correspondiendo de esta suma 555.000.000 a derechos de aduana. El impuesto de gasolina introducido el primero de febrero de 1931 se calcula que dejará una suma adicional de 20.000.000 pesos m/n.

Brasil. — No hay datos sobre impuestos. Los permisos de circulación decayeron mucho en Río de Janeiro en 1931.

Canadá. — Los impuestos sobre permisos y gasolina fueron de 42.821.508 dólares en 1930, sin incluir los derechos de aduana.

Terranova. — Los impuestos, comprendiendo probablemente los derechos de permiso, fueron de 99.861 dólares, en once meses de 1931. En esta cifra no se incluyen los impuestos sobre gasolina.

Puerto Rico. — Por permisos se recaudaron 807.348 dólares en 1931, lo que representó un aumento sobre 1930.

Irlanda del Norte. — Los impuestos sobre automóviles fueron de 701.176 libras esterlinas el año pasado, lo que representa un aumento sobre la cifra del año anterior, la cual fué de 632.565 libras esterlinas. No hay detalles acerca de la clasificación de estos impuestos.

Australia. — No hay datos sobre los totales más recientes. Durante 1929, el Gobierno recaudó más de 12.000.000 libras esterlinas de impuestos sobre automóviles, incluyendo derechos de aduana. En 1931 se recaudaron en Victoria cerca de 1.083.000 libras esterlinas.

CAMBIANTES ARENAS Y TRAIADORAS

MAREAS EN EL CABO COD

En la larga extensión de arenas cambiantes y de traidoras mareas que llegan del Cabo Cod en Chatham, Massachusetts, que se interna 19 kilómetros en el mar, los guardas de la costa estacionados en Monomoy encuentran que el automóvil Ford es el único medio seguro de transporte. Las terminantes pruebas que han hecho con los diferentes tipos de vehículos dieron por resultado que adoptaran el producto Ford.

El transporte de estos hombres incluye el atravesar la playa entre los puestos de salvavidas, el ir a la ciudad a buscar la correspondencia, el salir con licencia, etc. A

los automóviles de los guardas les quitan todo lo superfluo para su trabajo y a veces los equipan con neumáticos extragrandes para acelerar el paso sobre arenas dificultosas. A menudo tienen que someterse estos automóviles a las condiciones más adversas para la buena conducción, como es de imaginarse.

Con anterioridad al empleo de los Fords, los guardas tenían que depender de la tracción animal, lo que tomaba mucho más tiempo y resultaba mucho más penoso que en la actualidad.

HA SIDO ABOLIDO EL LIMITE DE VELOCIDAD EN IRLANDA

Siguiendo el ejemplo de Inglaterra, que en 1930, en su nuevo código de carreteras, abolió el límite de velocidad, Irlanda tendrá un nuevo Código de carreteras, en el cual será establecida una reforma semejante. No habrá límite de velocidad establecido, pero será considerada como peligrosa toda velocidad superior a 30 por hora. Será obligatorio el seguro de todos los automóviles, pareciendo que el proyecto del nuevo código no cuenta con la simpatía de los automovilistas irlandeses.

EN CALIFORNIA, LOS FERROCARRILES

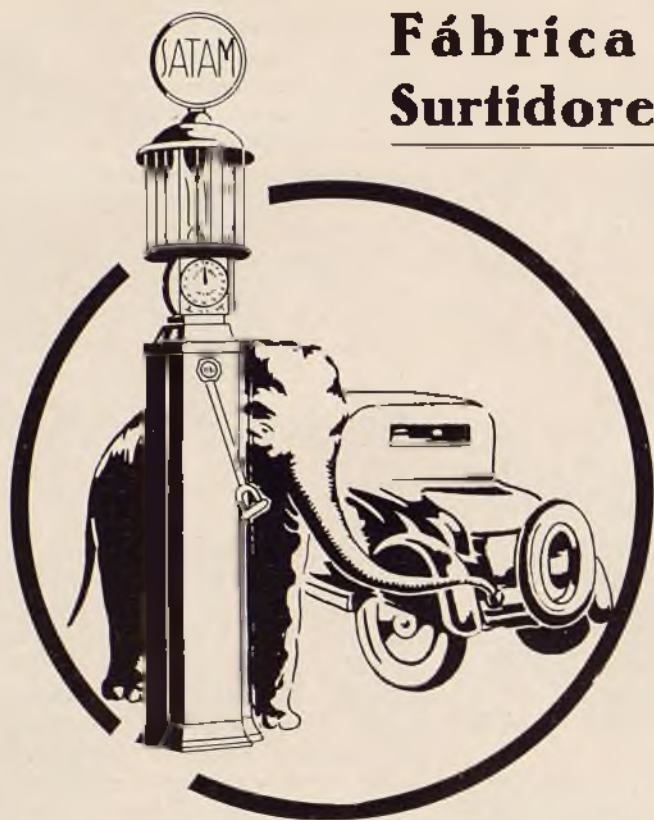
BAJAN LAS TARIFAS

Todas las compañías ferroviarias de California reducirán las respectivas tarifas, algunas de ellas en cantidades importantes, para así afrontar la competencia que les hacen los servicios de transportes en automóvil.

Las líneas férreas de pequeño recorrido, principalmente, han sido muy perjudicadas por la competencia de los autocars. En distancias inferiores a 200 millas, el transporte de mercancías por el ferrocarril cesó casi en absoluto. De ahí las reducciones a que nos hemos referido, que en muchos casos llegan al 20, 30 y aun a un 60 por ciento.



Camión-cuba, adquirido para el Servicio de Higiene de la Ciudad del Vaticano



Fábrica Nacional de Aparatos Surtidores de Gasolina y Aceites

**HARDOLL
SATAM
CARBOX**

**Fijos
Automáticos
Eléctricos**

ISIDRO HERREIZ

INGENIERO INDUSTRIAL

OFICINAS - ALMACENES - TALLERES

Batista, 7 y 9 (S. M.)

Teléfono 50414

BARCELONA

Su FORD

funcionará con la
suavidad de un
8 cilindros
aplicándole el



REGULADOR AUTOMÁTICO DEL ENCENDIDO

PHILIPS

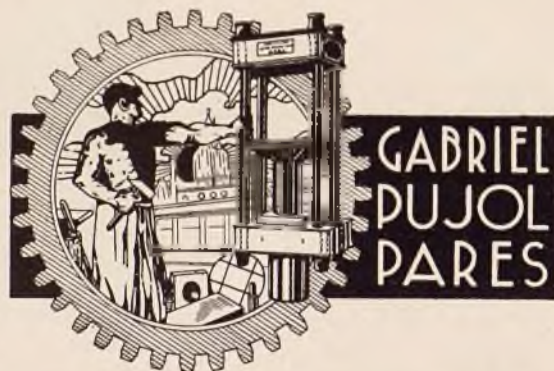
MEJOR ACELERACIÓN * MÁS POTENCIA
MAYOR VELOCIDAD EN LAS CUESTAS
ECONOMÍA DE GASOLINA

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

Autotracción Eléctrica, S. A.

BARCELONA - SEVILLA

CONDICIONES FAVORABLES A LOS AGENTES FORD



**GABRIEL
PUJOL
PARES**

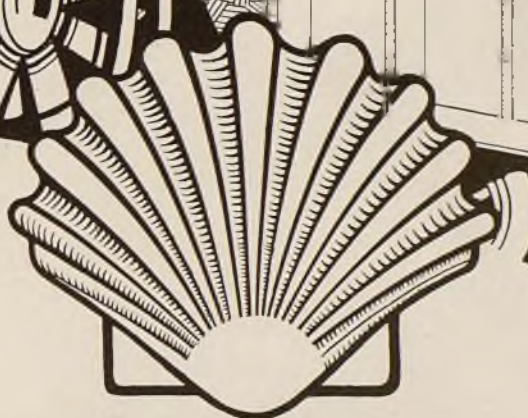
**LA MAQUINISTA
• REUSENSE •**

Construcción y reparación
de maquinaria en general

PRENSAS HIDRÁULICAS
MONTADAS CON VIGAS DE ACERO

Dr. ROBERT **REUS** TELÉFONO
Número, 47 Número 286

«cada producto Shell, es lo mejor que en el mundo se fabrica para el uso a que está destinado y puede obtenerse, en cualquier parte del mundo, siempre de la misma calidad.»



SHELL

ofrece a los propietarios de Tractores, dos testimonios de calidad referentes al resultado obtenido con el empleo de

SHELL MOTOR-OIL, «DL»

aceite único para Tractores.

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE COMERCIO EXTERIOR

BARCELONA MADRID SEVILLA VALENCIA BILBAO S. SEBASTIAN CADIZ
 Vía Layetana, 20 - Pº Recoletos, 6 - Sto. Tomás, 7 - Colón, 31 - Alameda de Recalde, 6 - Urbieta, 7 - Pº de las Cortes, 5

Agencias y Depósitos en todas las Capitales y Poblaciones de importancia

Casa Cailà

TALLER DE
REPARACIONS

Representacions d'automòbils i camions

Lubrificants ATLANTIC
Neumàtics DUNLOP
ACCESSORIS

Sant Joan, 19 R E U S
TELEFON 171 B

Parques, Jardines y Terrazas

Plantación - Proyectos - Conservación

Arturo Rigol

Despacho: BARCELONA - Calle Sans, 22

Para cualquier consulta, use el
teléfono **31250**

LUBRIFICANTES "ATLANTIC"



"ATLANTIC"
S. A. E.

BARCELONA
Almogàvares, 66
Teléfono 51534

MADRID
Conde Xiquena, 6
Teléfono 12921

ANUNCIANTES

Vacuum Oil Company, S. A. E.	321	Mateu & Marrugat.	328
Muñuzuri.	322	Automóviles Sociedad Española.	328
Bujías Champion	322	José Solá	328
Lubrificantes Dobón.	323	Agencia Roldós de Publicidad.	329
Agapito Blasco.	324	Manuel Subirana	330
Auto transport París	324	Isidro Herreiz.	398
Lanertas Molins Hermanos.	325	Autotracción Eléctrica, S. A.	398
Rocalla, S. A.	326	La Maquinista Reusense	398
P. Pelegrí Lladó	326	Sociedad Española de Comercio Exterior.	399
Muebles Frau	326	Casa Cailà.	400
Volqueles Ibáñez	326	Arturo Rigol	400
Masaje Bob.	327	Lubrificantes Atlantic	400