

Nº 20



HEMEROTECA MUNICIPAL - MADRID

Ribar

R

E

F

A

S

T

A

1.50

FORD

DICIEMBRE 1932

Manuel Fernández Durán y Queralt

8. 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*

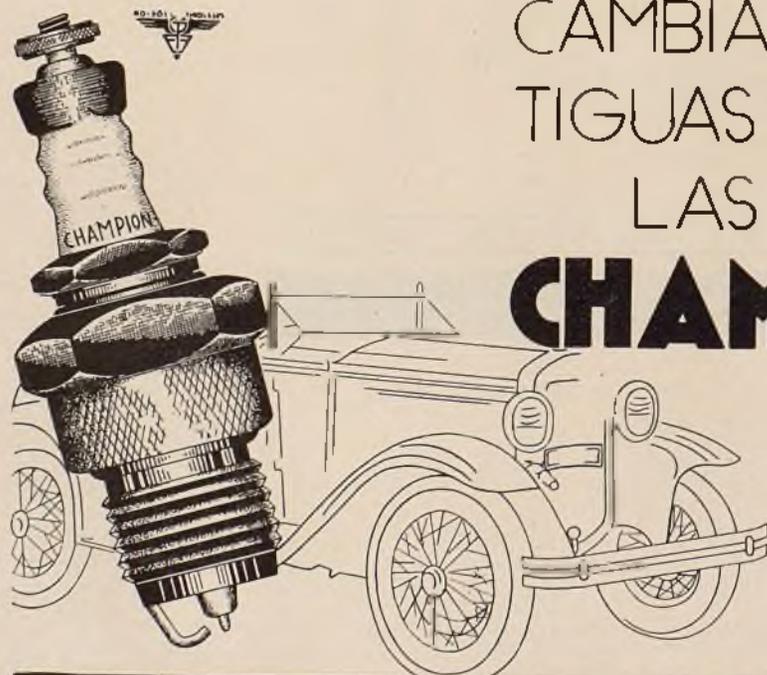
MOBILGREASE

VACUUM OIL COMPANY, SOCIEDAD ANONIMA ESPAÑOLA



Productos celulósicos
para el pintado de
coches

MUÑUZURI S.A.
Apartado 49
BILBAO



CAMBIANDO SUS AN-
TIGUAS BUJIAS POR
LAS NUEVAS

CHAMPION-C4

CONSEGUIRA 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 certámenes 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 2489

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 - 545

Rambla, 178 (Apeadero) SABADELL



AGENCIA OFICIAL

P. PELEGRÍ LLADO

Plaza Cataluña, 2 REUS

AUTOMÓVILES Y CAMIONES
RECAMBIOS LEGÍTIMOS

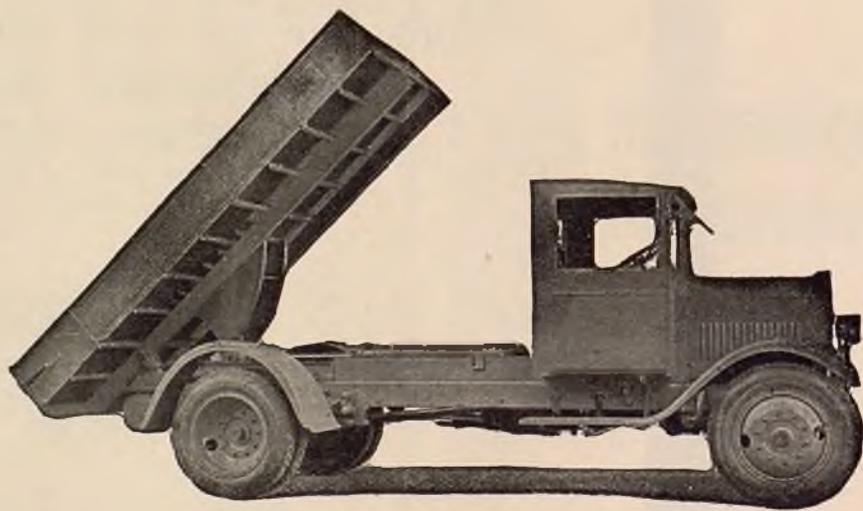
NEUMÁTICOS:
GOOD-YEAR - GOODRICH
MICHELIN - PIRELLI - LEE
LUBRIFICANTES ATLANTIC
CAMBIOS :-: PLAZOS

Rocalla

El mejor material de cemento y arena para construcciones, el más económico y el de mayor duración.

- Nº 1 Boveritas para la construcción de pisones de gran resistencia y ligeros.
- 2 Carzinas para desagües. Son casi ditas.
- 3 Depósitos para water, sistema unitario en mecanismo metálico. No pueden oxidarse.
- 4 Tubos para desagües. Deslizan los cambios de terreno sin sin romperse.
- 5 Planchas onduladas para techos. Son ligeras y de fácil colocación.
- 6 Depósitos para agua y demás líquidos que en ningún caso prima sobre el cemento.

ROCALLA S.A.
OFICINAS:
RUE ESTUDIOS 14 Y CANUDA 2
TELÉFONO 20768
FABRICA EN CASTELLDEFELS



M. SUBIRANA

Viladomat, 217-219 :: Tel. 32108
BARCELONA

Volquetes hidráulicos sobre chasis de todas las marcas desde 1 1/2 a 10 toneladas, garantizados por un año

ENTREGAS RAPIDÍSIMAS

LOS MONTADOS SOBRE CHASIS FORD ENTREGA INMEDIATA

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:

OFICINAS:
Paseo Nacional, 50 y 51

ALMACENES:
Calle del Mar, 100 y 102

GARAGE:
Calle de Sicilia, 74 y 76

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA ABLASCO

TELÉFONOS:

DESPACHO 16167

MUELLE REBAIX 12750

GARAGE 55108

MUELLE BARCELONA 12759

AUTO TRANSPORT

“PARÉS”

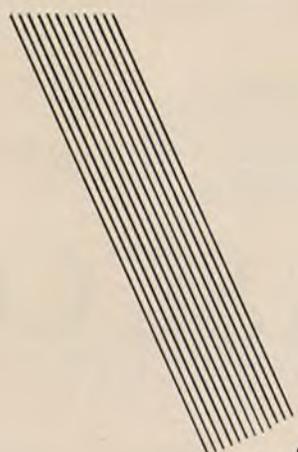
DISTRIBUCION DE AUTOMOVILES
POR CARRETERAS

GARAGE Y ALMACENES

107-109-111 CALABRIA 107-109-111

TELEFONO 30476

BARCELONA



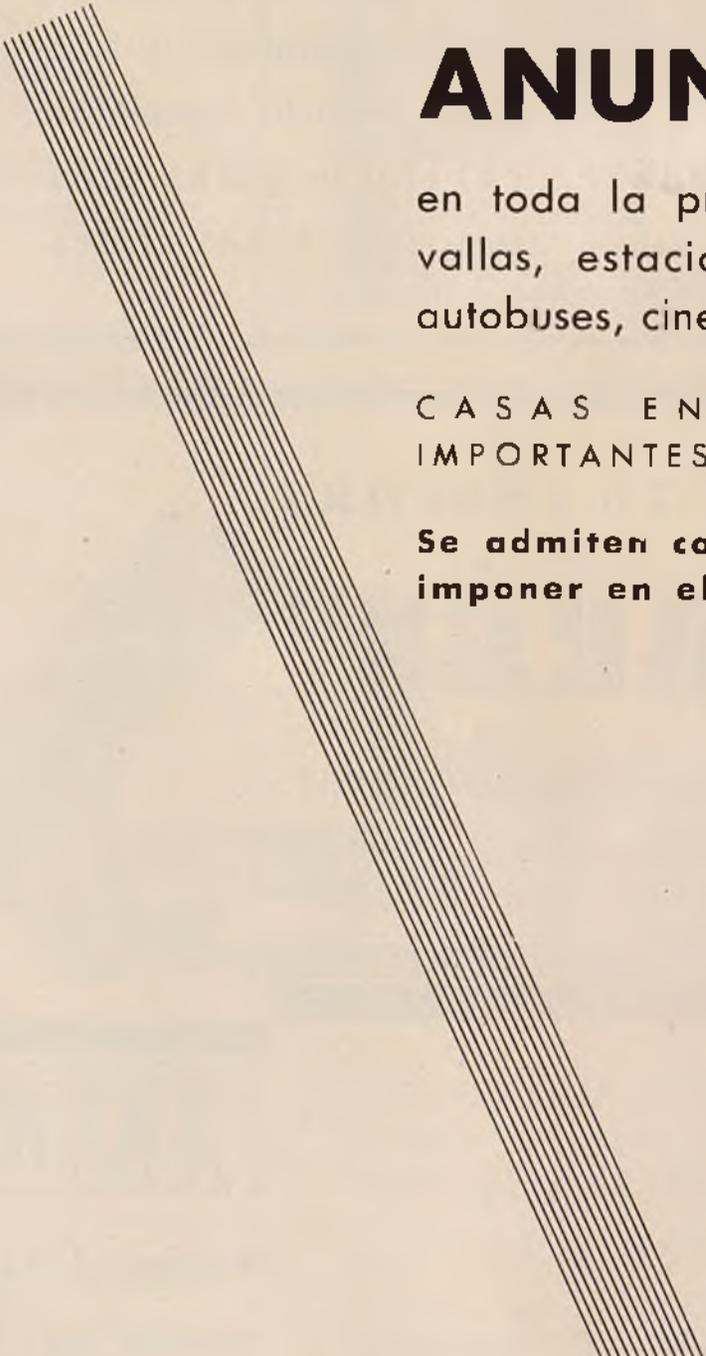
AGENCIA ROLDOS DE PUBLICIDAD

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



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

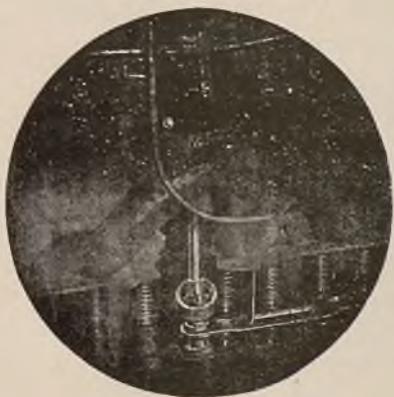
BARCELONA

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



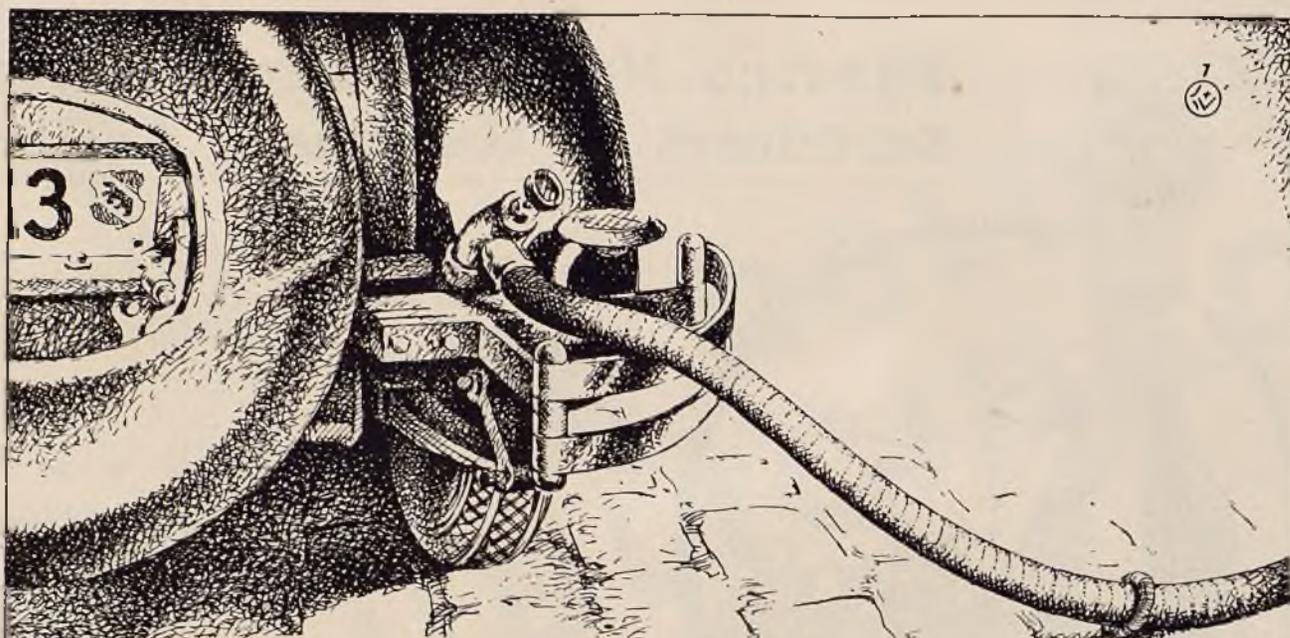
**GABRIEL
DUJOL
PARES**

**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



¿PONE VD. AGUA O GASOLINA?

Vd. busca por el contrario la esencia que posea el máximo de energía, y no espera a que el depósito este vacío para volver a llenarlo. De tiempo en tiempo, Vd. revisa cuidadosamente su coche.

¿Qué hace Vd. con su organismo?

¿Está Vd. atento al desgaste diario de energía, y cuida con igual solicitud el complicado mecanismo de su cuerpo? Toda negligencia o abandono se paga muy caro.

La esencia energética que Vd. necesita para su cuerpo es la Ovomaltina. Cuanta más actividad útil desee Vd. desplegar, de mayor calidad deberá ser su alimentación.

La Ovomaltina es un alimento fortificante en forma concentrada y ligera. Sólo contiene los elementos nutritivos de los alimentos substanciosos que la integran. La Ovomaltina pasa inmediatamente a la sangre y es una nueva fuente de energía. Así como no podrá Vd. «rodar» con agua, tampoco podrá trabajar intensamente con sólo la ayuda de la alimentación habitual. Tome Vd., pues, una taza de Ovomaltina en el desayuno y se encontrará Vd. perfectamente.

Ovomaltina

velará por sus fuerzas

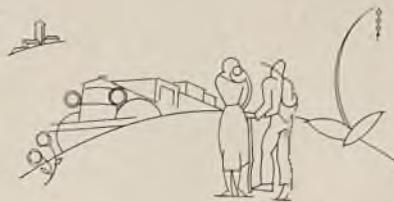
Latas de 250 y 500 gramos en farmacias y droguerías

Agente general para España:

JOSE BALARI MARCO

VALENCIA, 305

BARCELONA



REVISTA FORD

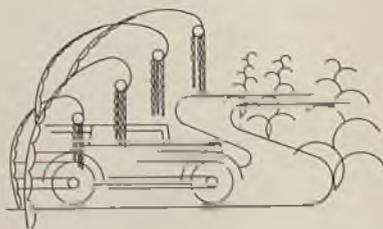
sumario

	<u>Páginas</u>		<u>Páginas</u>
Portada, por Aurelio.		Lobos..., por Vicente Díez de Tejada . . .	441-442
Balace de comercio internacional, por Sir Persival Perry K. B. E.	413-414	Burgos, por Argos	443-444-445
La granja y la fábrica, por Henry Ford. Quiere Vd. que hablemos de la lotería? Una mujer y usted — o yo, por Julio Montiel	415-416-417 418-419-420 421-422	El servicio aéreo pan-americano, por Ralph W. Grant	446-447
Ilusiones, por E. D. Rábago.	423	Paso al director!, por Felipe Centeno	448-449-450-451 452
El encanto de las nieves, por L. Fernández de Olavarria	424-425-426-427	La miniatura en el arte, por Juan d'Ars. El humor de los demás.	453-454-455 456
El nuevo Reglamento General de Circulación Urbana de Barcelona, por Salvador Plans	428	Lo que pasa en casa de los demás.	457-458
La casa de mañana, por Mauricio Mes- tres Pujalá	429-430-431	La evolución del vehículo mecánico, por J. Harrison	459-460-461-462 463-464-465
Velada, por Elvira Augusta Lewi	432	Figuritas de Belén, por Juan de Folga- rolas.	466-467-468
Ford-Rodeo	433-434-435-436	La pintura medieval catalana, por Darío Alabert	469-570-471-472
El deporte nacional	437-438	Teresa Daniel	473
Instantáneas deportivas en el extran- jero	439-440	La Exposición dinamarquesa de produc- tos británicos	474-475
		Noticiero Ford.	476-477-478

PRECIO: Ptas. 1'50

DICIEMBRE - 1932

DIRECCIÓN: JUAN DE MAZA
 COLABORACIÓN ARTÍSTICA EN ESTE NÚMERO:
 ARREGLO: FRANCISCO FONTANALS
 PREPARACIÓN GENERAL: J. D. ROSSELLO
 FOTOGRAFÍA: P. CATALÁ - J. SAGARRA - A. FERRÁN
 ILUSTRACIÓN: J. L. REY - J. CA- MINS - 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

A LAS FELICITACIONES DE NAVIDAD,
UNA VD. LA DE "REVISTA FORD" - CORDIAL COMO
LA QUE MÁS..... Y SIN AGUINALDO.



REVISTA FORD

Nº 20

Diciembre 1932



BALANCE DE COMERCIO INTERNACIONAL

Por SIR PERSIVAL PERRY K. B. E.

LOS fabricantes europeos atribuyen a la producción en serie el bajo precio de los automóviles americanos. Esto puede ser verdad, pero no es una razón para los precios comparativamente excesivos que rigen para los vehículos europeos.

La producción en serie es una consecuencia de la demanda, pero no crea la demanda. Ningún fabricante se atreve a construir en gran escala hasta que la demanda del público le obliga a hacerlo.

Huelga decir que la reducción en los precios estimula el consumo de todos los productos. Es igualmente evidente que a mayor demanda del producto corresponde una mayor facilidad de reducir el precio. Pero este último axioma debe ir acompañado de una reserva.

La actual demanda de productos Ford en Europa implica una producción aproximada de 500 unidades diarias.

Puede advertirse que, aun en caso de que la distribución se viera libre de trabas arancelarias, el coste de un vehículo resultaría mayor, debido a la producción en serie en menor escala, si la comparamos con la de los Estados Unidos. Sólo en parte es esto verdad.

Al proceder a una producción en serie de un producto tan complejo como el automóvil, hay que tomar en consideración varios factores.

Por ejemplo, si la mejor máquina para un artículo «A» produce 10 unidades por hora, en una jornada de trabajo de 8 horas la producción será de 80 unidades. Esta es la cifra de máximo rendimiento. Sin embargo, si la demanda asciende a 100 unidades diarias, se necesitarán dos máquinas «A», y la segunda de ellas no trabajará a máximo rendimiento.

Si la mejor máquina para un artículo «B» produce a 100 por hora, la producción diaria será de 800 unidades. Esta máquina trabajará, por consiguiente, una hora diaria solamente.

Hay 6.221 piezas—que implican más de 24.000 operaciones mecánicas—en un chasis del coche Ford, modelo A.

Es imposible sincronizar la totalidad de esas operaciones mecánicas, y se hace necesario examinar y determinar el mayor denominador común.

Debido al continuo progreso y perfeccionamiento en la maquinaria y los métodos de producción, el coeficiente promedio de máximo rendimiento cambia continuamente.

Para satisfacer la demanda europea actual y futura de automóviles Ford, se hace necesaria una producción de tal magnitud que reúna, prácticamente, todas las ventajas y economías de la producción en serie más eficiente, y creemos que los productos Ford fabricados en Europa podrían servirse a precios prácticamente iguales a los de América.

En los Estados Unidos, hay un vehículo de motor por cada 4'59 personas. En Europa, con exclusión de Rusia, la proporción es de uno por cada 69'8.

Los países de Europa que emplean mayor número de automóviles por habitante son Francia (uno por 27), Gran Bretaña (uno por 29) y Dinamarca (uno por 31). Estos países figuran entre los más prósperos, a pesar de las dificultades y los problemas particulares que cada uno de ellos tiene que resolver. Interesa advertir que Francia es la primera nación productora de automóviles del continente europeo, mientras que Dinamarca depende exclusivamente de la importación en lo que respecta a vehículos de motor.

Los buenos medios de transporte contribuyen, indudablemente, a elevar el bienestar nacional. No hay medio más económico y satisfactorio que el automóvil para el transporte necesario de personas y mercancías. Todos los países europeos ponen trabas al tráfico por tracción animal, y en algunos existe la misma disposición con respecto a la circulación de bicicletas.

El argumento de que no caben más automóviles en nuestras carreteras se invoca frecuentemente. No es así.

Se ha demostrado hasta la saciedad que el automóvil induce a la construcción de buenas carreteras. Los requerimientos de los automovilistas crean los buenos caminos. En Inglaterra y en la mayoría de los demás países, se han construido carreteras convenientes—pagadas por el impuesto sobre el tráfico de motor—, y las mejoras de las condiciones de los caminos dependen y se regulan por el ingreso producido por dicho impuesto. El creciente número de automóviles en circulación ha dado lugar a una continua extensión de redes de buenos pavimentos.

En los Estados Unidos, casi todas las clases sociales poseen automóvil. Una buena mayoría de los empleados de la Fábrica Ford de Dearborn (no solamente los empleados de oficina, sino asimismo los obreros de taller) poseen coche propio. Sin embargo, en Europa, el coste inicial y el mantenimiento de un automóvil lo alejan del alcance de todos aquellos que no gozan de salarios elevados.

Debido principalmente a las barreras aduaneras, los compradores de coches Ford importados en Europa pagan aproximadamente el doble de lo que pagan los compradores norteamericanos por análogos vehículos.

Durante el período comprendido entre el primero de junio de 1929 y el 31 de mayo de 1930, la Ford Motor Co. de los Estados Unidos vendió al público norteamericano 1.646.456 automóviles, a un precio medio de \$ 52'84 por coche.

Durante el mismo período, las naciones atendidas por las Compañías Ford europeas adquirieron 107.514 unidades Ford, pagando el equivalente de \$ 98.722.096, o sea un promedio de \$ 918 por unidad. Si esos vehículos hubiesen podido adquirirse a la equivalencia de los precios de venta americanos, los compradores de Europa hubieran economizado \$ 42.724.504.

Si dichas unidades hubieran podido conseguirse a los precios de Norteamérica, la demanda en Europa hubiera sido indiscutiblemente mucho mayor.

La Ford Motor Co. de Norteamérica montó sus automóviles con piezas adquiridas de otros fabricantes, hasta que construyó su propia fábrica. En el primer año de su vida industrial, en 1903, la Compañía montó y vendió 1.708 unidades; partiendo de la base de 250 días laborables al año, arroja un rendimiento de 6'8 coches por día.

En el año comprendido entre 1.º de junio de 1929 y el 31 de mayo de 1930, la Compañía fabricó y vendió 1.826.224 coches, con un promedio de producción de 7.305 unidades por día.

Esa gran producción ha sido alcanzada y aumentada gradualmente, de año en año, para ponerse al nivel de la creciente demanda.

Los componentes se fabrican en grandes talleres de producción en serie, y se distribuyen por el mundo entero desde 110 centros de montaje y venta al por mayor.

La creación de facilidades análogas en una escala proporcional en Europa, depende de la desaparición de los obstáculos artificiales que en la actualidad dificultan el libre desarrollo de la industria y del comercio.

En los círculos europeos de fabricantes de mayor responsabilidad se asegura que la población de los Estados Unidos, disfrutando de un libre intercambio comercial, constituye un mercado y crea una demanda que no puede homologarse en Europa.

La población de los Estados Unidos es de 122.696.000 habitantes. La población de los países atendidos por las Compañías Ford en Europa es de 484.961.000.

La idea de equilibrar las exportaciones y las importaciones crearía—en caso de ser adoptada en dichos territorios—un área de libre intercambio que comprendería una población cuatro veces mayor que la de Norteamérica y una extensión tres veces y media mayor, sin sacrificar en nada los intereses económicos o industriales de los 83 diversos países afectados. Por consiguiente, si pudiera hacerse que un país exportase determinados componentes de un valor cuatro veces mayor que el del consumo interior, sería posible, en aquel país, la importación de cuatro quintos del valor total en otros componentes, sin perjudicar el equilibrio de exportación e importación.

En cada país se podría fomentar, entonces, la producción especializada de varias piezas principales que entran en la construcción del automóvil.

La proporción de producción especializada que los países en cuestión no requiriesen para su propio consumo, se exportaría contra importación de material producido por los

otros cuatro países que participasen en el convenio. Por consiguiente, esos cinco países podrían dedicarse en su máxima capacidad a la fabricación de aquellas piezas de automóvil para cuya producción les hiciesen particularmente indicados sus condiciones geográficas, climatológicas o tradicionales.

Eliminando las restricciones que pesan sobre el intercambio internacional de dichas piezas, los automóviles Ford podrían venderse a precios muy comparables con los que rigen en los Estados Unidos.

Cada uno de dichos países obtendría de ello un abaratamiento considerable en el transporte, con el consiguiente aumento de ingresos para su gobierno y la mejora resultante del tipo de vida en todo el continente.

Las Compañías Ford de Europa pueden garantizar una reducción no inferior al 33 1/3 por 100 en todos los precios de venta al público correspondientes a coches y camiones Ford, tan pronto como el balance comercial internacional de importaciones y exportaciones se vea libre de trabas arancelarias y otras restricciones.

La causa principal del reducido uso del automóvil en Europa es el precio. La razón de los precios altos radica principalmente en las tarifas arancelarias elevadas. La mayor parte de la población de Europa se encuentra en la imposibilidad de gastar el capital necesario para la compra de un coche, y no puede tampoco pagar los crecidos gastos de su mantenimiento. El tipo más popular de coche Ford se vende en América por \$ 490. En Europa, el precio medio, a paridad de cambio, es de \$ 821'30.

El impuesto anual sobre automóviles en América cambia en diferentes Estados, pero el promedio para coche Ford es de \$ 11'30, mientras que el impuesto medio anual en Europa equivale a \$ 74'84.

El precio de reventa de gasolina en América, en el tercer trimestre de 1930, era de 19'2 centavos por galón americano, y en Europa (promedio de las 18 naciones más importantes) era de 29'5 centavos. Los neumáticos, los lubricantes y otros artículos para el automóvil son más económicos en los Estados Unidos que en Europa.

Es un hecho admitido que los ingresos fiscales procedentes de los impuestos sobre el automóvil no pueden materialmente reducirse. Sin embargo, es cierto que si la moderación de los altos impuestos actuales hiciera posible una reducción de los costes de funcionamiento del automóvil—bien por reducción real, bien por un cambio en la tasación de dichos impuestos—el aumento de vehículos en circulación compensaría sobradamente la baja experimentada en los ingresos por coche.

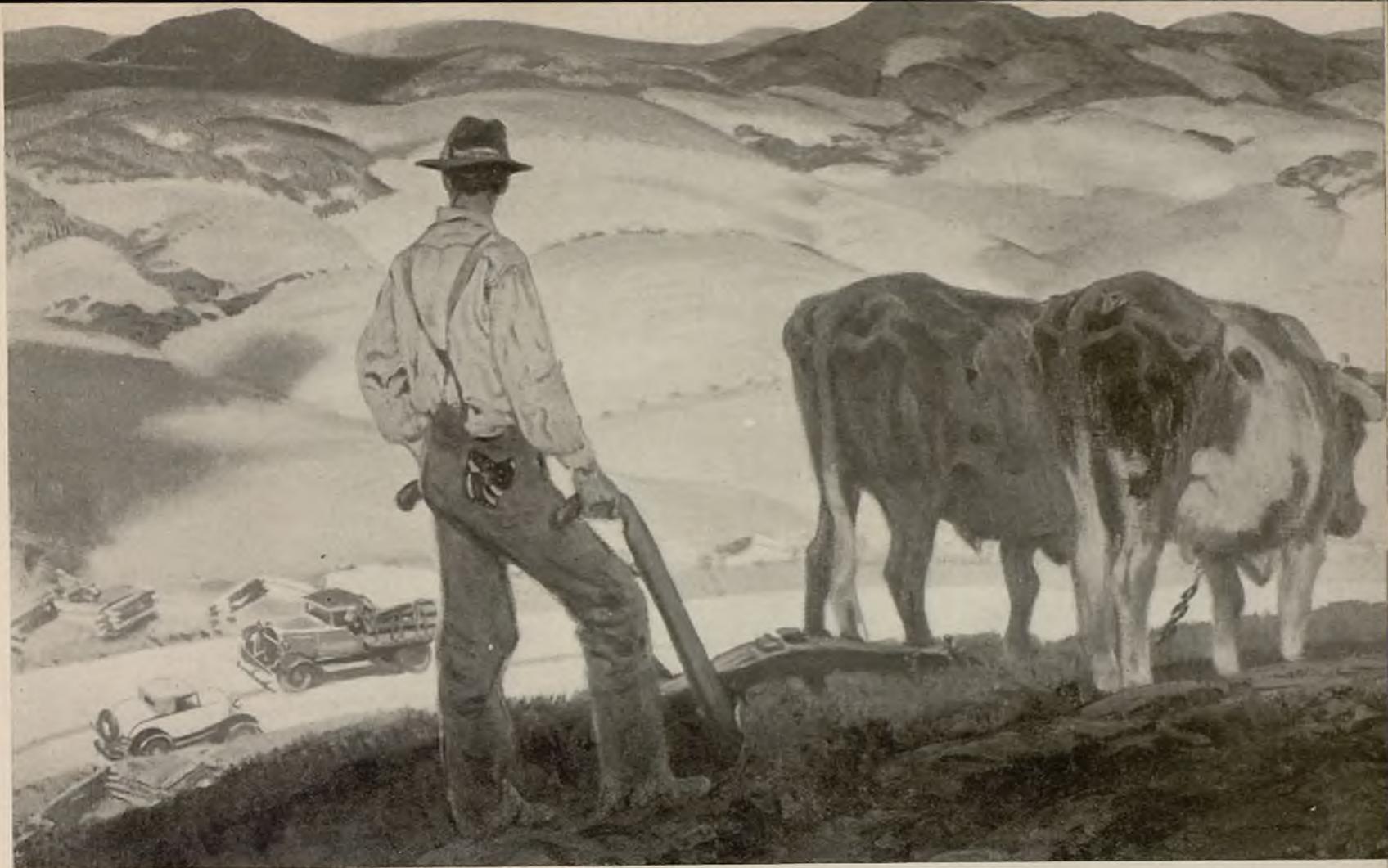
Por ejemplo, en América, el impuesto promedio sobre todos los automóviles es de \$ 18'79 por unidad. Hay 26.523.779 coches en circulación que producen un ingreso de \$ 498.381.807. En Gran Bretaña, hay 1.557.974 automóviles en servicio, sobre los cuales los impuestos equivalen a \$ 125.554.665 a paridad de cambio, o sea \$ 80'59 por unidad.

Por consiguiente, el impuesto sobre automóviles en Gran Bretaña es cuatro veces mayor que en América, mientras que el empleo de vehículos por habitante es solamente de una sexta parte.

Los ingresos sobre impuesto de gasolina en Gran Bretaña fueron de £ 15.043.000, o sea £ 9'70 (\$ 47'14) por coche durante el año 1929-30. En América, dichos impuestos son de \$ 431.312.000, o \$ 16'26 por coche.

Si la Gran Bretaña tuviese en circulación la misma proporción de automóviles por número de habitantes que existe en los Estados Unidos, y los impuestos quedasen reducidos a la mitad de los actuales, el ingreso correspondiente sería de 88.835.000 libras, con un aumento anual de 63.000.000 libras sobre el ingreso actual.

El examen de estas cifras y estos hechos nos hace deducir que si se rebajasen los impuestos europeos sobre coches de motor el empleo de automóviles quedaría tan estimulado que el ingreso procedente de impuestos resultaría aumentado.



LA GRANJA Y LA FÁBRICA



Los peligros que puedan preverse para nuestro país no dependen tanto de la influencia de las nuevas cosas como de nuestro abandono de las antiguas. En la actualidad, muchos de los males que se achacan a lo nuevo — a la máquina — deberían quizá imputarse a nuestro olvido de lo que tuvimos antes de la aparición de la máquina, o sea, la tierra. Ambas — máquina y tierra — se corresponden; no pueden existir separadamente; no hay antagonismo entre ellas; deben estar reunidas.

Si el mundo ha de tener un mínimo de suministro de mercancías, debe utilizar la máquina. Los hombres no se avendrán jamás, voluntariamente, a renunciar a la ayuda de la máquina en su trabajo.

Por otra parte, la maquinaria crea nuevas ocupaciones. Permite a todos el goce económico de las facilidades y el confort de la vida moderna. En cuanto a la sobreproducción, *nunca hemos tenido una sola producción suficiente de todas aquellas cosas que necesita una familia*. Sería realmente soberbio que el mundo se aprestase seriamente a sobreproducir de todo aquello que todos necesitamos. Descubriríamos entonces que nuestros medios mecánicos actuales no pueden soñar en cubrir el requerimiento. Demos a la sociedad un sistema monetario que haga más sencillo el traspaso de mercancías de hombre a hombre, y todas las fábricas de la tierra no alcanzarán a suministrar una décima parte de la demanda.

Pero, ¿se puede esperar de la máquina más de lo que pueda dar? No podemos comer o consumir máquinas. Si el mundo fuera un inmenso taller, moriría. Cuando se trata de mantener la vida, vamos a los campos. La máquina puede ayudarnos a plantar, a recoger, a moler y a cocer el trigo para

Por
HENRY FORD

*...la máquina puede ayudarnos a plantar, a recoger, a moler y a cocer el trigo para el pan...
Y al hacerlo, actúa en sociedad con la tierra.*



el pan. La máquina puede tejer y cortar y coser nuestros vestidos. La máquina puede transportar estos elementos para nuestro uso en cualquier parte. Al hacerlo, actúa en sociedad con la tierra. Y es sobre esta relación y este equilibrio que yo insisto en nuestros días.

Hace diez años, creamos siete pueblos industriales en pequeños lugares de producción de fuerza hidráulica, dentro de un radio de veinte millas de Dearborn; nuestro propósito era el de combinar las ventajas de los salarios de la gran ciudad con las condiciones de vida del campo. El ensayo ha constituido un acierto. Los gastos han sido menos que en la gran fábrica, y los obreros no quieren oír hablar de volver a los talleres de la ciudad. Como sea que podían cultivar tierras, han quedado habilitados para mantenerse en tiempos de paro. Su seguridad es obra de la máquina y la tierra conjuntamente, no de una sola de ellas.

Aun cuando ese experimento ha dado un resultado plenamente satisfactorio, yo he creído siempre que constituye solamente un paso hacia una buena solución. A pesar de ser excelente el régimen de las industrias de fuera de ciudad, no une realmente la industria a la agricultura. Por mucho tiempo he creído que la industria y la agricultura son socios naturales, y que ambas deberían principiar ya a reconocer y practicar esta sociedad. Cada una de ellas tiene problemas que la otra puede resolver. La agricultura necesita un mercado más extenso y más estable; los obreros industriales requieren empleos más numerosos y más fijos. ¿Se puede conseguir que uno de los dos elementos suministre al otro lo que necesite? Entiendo yo que sí.

El guión es la química. En los alrededores de Dearborn, estamos laborando veinte mil hectáreas para toda clase de cultivos. Los diversos productos pasan por nuestros laboratorios, para estudiar la forma en que pueden emplearse en la fabricación de automóviles, estableciendo así un mercado industrial para el rendimiento de la tierra. Preveo un tiempo en que la industria no tendrá que arrasar los bosques cuya madurez requiere varias generaciones, ni agotar minas creadas por siglos de labor natural, sino que se proveerá ampliamente de materia prima con el producto anual de los campos. La cocina del mundo entero no es un consumidor suficiente para lo que produce el agricultor: hay que encontrar un mercado más extenso, si se quiere que la agricultura llegue a ser lo que le corresponde. Y ¿dónde está ese mercado si no es en la industria?

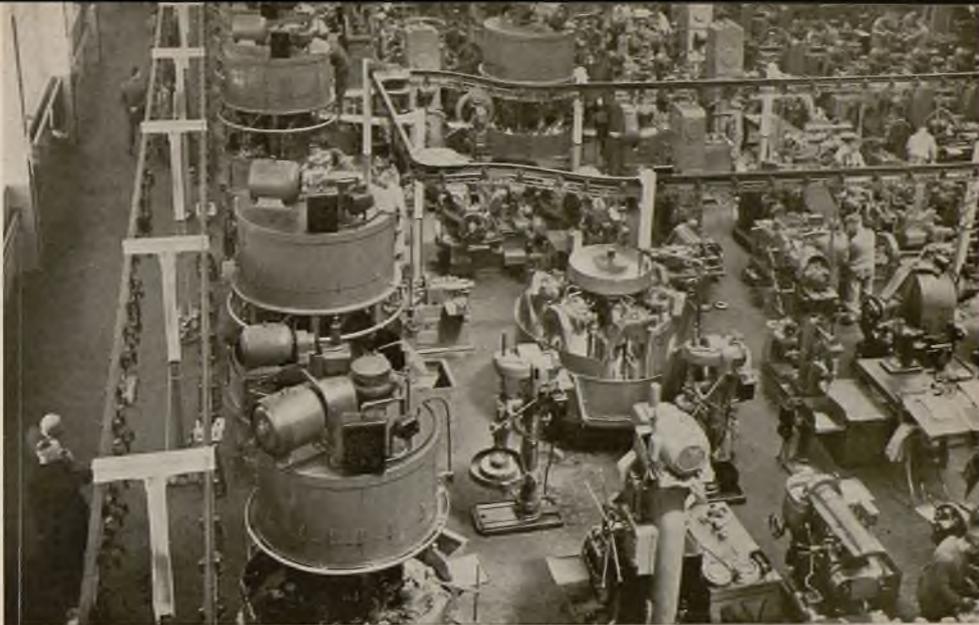
Tengo la convicción de que podremos sacar de las cosechas anuales la mayor parte de los materiales básicos que hoy pedimos al bosque y a la mina. Es decir, que producirémos muchas, si no la mayoría, de las substancias que emplea-

mos en la fabricación. Cuando llegue ese día — y es seguro que ha de llegar —, al agricultor no le faltará un mercado ni al obrero le faltará un empleo. Más gente vivirá en el campo. Las actuales condiciones de vida, antinaturales, quedarán equilibradas naturalmente. Los cimientos de nuestra sociedad se apoyarán de nuevo en la tierra. Volverán los tiempos de la pequeña industria anexa a la granja, porque el primer proceso de transformación del material cosechado para la industria podrá ser hecho por los mismos que cuidaron del cultivo. El maestro labrador volverá a ser, como lo era antes, maestro de un sector industrial.

Dijo un escritor romano que el grano no fue nunca tan abundante en la antigua Roma como en los tiempos en que los que gobernaron fueron los mismos que labraron los campos. Lo propio ocurrirá en nuestro tiempo, cuando los que fabriquen mundialmente los artículos de consumo sean aquéllos que saquen de los campos las materias primas.

Lo inmediatamente cierto es que debemos proseguir; la situación de hoy no puede estabilizarse — la vida marcha. Supongo que en 1632 habría gentes convencidas de que el mundo ya había corrido bastante y debía detenerse en su carrera para ser moldeado al estilo 1632. De nuevo en 1732, otros pensaron en la estabilización. Y en 1832, la misma proposición — que siempre se ha hecho — que cada generación hace. Supongamos que el mundo hubiese hecho alto en una de dichas fechas... ¿Debemos nosotros proclamar que 1932 es el año en que debe cesar el desarrollo y dejarse todo estático como está ahora? No podemos hacer eso. La vida rompería cualesquiera barreras que se opusieran a su marcha. No tenemos todavía el mando de todos los elementos que componen un mundo digno de permanecer indefinidamente sin modificación. Nuestros tiempos son primitivos. El verdadero progreso ha de llegar todavía. La era industrial está en los comienzos de su labor; vemos tan sólo los primeros destellos, que son los menos diáfanos.

Somos precursores, y el oficio de precursor tiene sus tropiezos. Esta generación se compone de peregrinos por razones de economía, que pasan de condiciones de vida poco ventajosas a otras que se espera han de ser más beneficiosas. Este es el significado de nuestros tiempos. No retrocedemos, ya la falsa prosperidad no volverá demasiado pronto. Convendría interpretar en esta forma la situación actual y ayudarnos todos mutuamente, como lo hacían los viejos exploradores, a medida que vamos atravesando las dificultades. Vamos a clavar nuevamente nuestro estandarte en la tierra, porque la tierra es la base de la seguridad económica que estamos persiguiendo.



«Damos a la sociedad un sistema monetario que haga más sencillo el traspaso de mercancías de hombre a hombre, y todas las fábricas del mundo no alcanzarán a suministrar una décima parte de la demanda.»



Viendo las pizarras anunciadoras del curso del Sorteo de Navidad, en la Puerta del Sol, de Madrid

¿ QUIERE VD. QUE HABLEMOS DE LA LOTERIA ?

La lotería, forma de determinar por suerte la propiedad de un objeto determinado o de una cantidad cierta de dinero — sistema de adquirir riqueza sin trabajar — ha sido siempre favorablemente aceptado por los humanos de todas las razas y en todos los tiempos. El «amor nummi» (amor al dinero) ha sido un fenómeno universal.

Dicen los historiadores que ya los hebreos y los egipcios practicaban una forma de especular en numerario, parecida a la lotería actual. Los clásicos latinos nos hablan en sus obras, de la costumbre que tenía el Emperador Augusto de celebrar loterías de objetos valiosos al final de los fastuosos banquetes con que obsequiaba a sus deudos y amistades. Nerón y Domiciano no quisieron ser menos que su antecesor, y siguieron la costumbre de las rifas o loterías.

Hasta el siglo xv no reaparece la lotería en Italia, tomando gran incremento en Génova, donde los habitantes de la ciudad eran muy aficionados a apostar dinero en relación con el nombramiento de ciertos senadores elegidos por sorteo de entre un número determinado de nombres contenidos en una lista.

En 1539, Francisco I de Francia otorgó a Juan Laurent el privilegio de loterías, pagando por ello la cantidad de 2.000 tornesas como contribución a las cajas del Tesoro. En 1612, se proyectó en Inglaterra una lotería cuyos premios ascendían a la respetable cifra de 30.000 libras esterlinas, y a pesar de lo aficionado que es el pueblo inglés a toda clase de apuestas y especulaciones, el proyecto no pudo llevarse a cabo por no haber encontrado aceptación por parte del público.

En Alemania, cabe citar la célebre lotería de Hamburgo, de la que se hacía gran publicidad. En Alemania hubo ocasiones en que los premios ofrecidos consistían en fincas, y llegó en una de las extracciones a ofrecerse, entre otros lotes, una ciudad entera, 29 aldeas, un enorme palacio, 1.000 tierras de labor y 2 fábricas. Así, el afortunado con el primer premio no tenía que afrontar el



Niños del colegio de San Ildefonso, encargados de «cantar» las bolas del bombo

Abajo. — El número favorecido con el premio mayor de Navidad en el año 1931

problema de cómo colocar el capital; todo se lo daban resuelto.

Como en toda historia, no podemos menos de hablar de lo que ha ocurrido en China. Dicen los sabios que en el Imperio de la gran muralla también existió la lotería en los tiempos remotos; en la actualidad, como en todos los países pobres, la gente confía en que la riqueza podrá llegar a sus manos si compra un trocito de papel.

En España, la Lotería tiene una historia más compleja. En tiempos de la Casa de Austria se utilizó para reunir fondos con qué atender a las necesidades de la beneficencia nacional. Tenían carácter accidental y extraordinario, y en ellas se ofrecían, como premios, títulos, hidalguías y mercedes reales. Como puede verse, el Tesoro hacía un bonito negocio.

La verdadera lotería con carácter de recurso normal y permanente con premios en metálico, no comenzó hasta el reinado de Carlos III. Este monarca, allá por el año 1763, reglamentó la Lotería llamada *beneficiata*, porque el producto que de ella se obtenía se dedicaba a cubrir las atenciones de la beneficencia de la villa de Madrid.

Las primeras oficinas se instalaron en un caserón de la Plazuela de San Ildefonso, pero luego tuvieron que ampliarse dedicando a ello un edificio de los Trinitarios descalzos. Su primer director y administrador fué el napolitano D. José Peya. En el mes de Diciembre del mismo año se verificó el primer sorteo, sólo en Madrid, a título de ensayo. En medio año los beneficios alcanzaron la bonita suma de 575.416 pesetas, y para aumentarlos se dispuso que por los *ambos y ternos* se pagase el 10 y el 40 por ciento más de lo establecido. Así se consiguió elevar el producto de la lotería a 11.000.000 de pesetas.

Pero el dinero producido por tal indirecto impuesto ingresaba en las arcas reales, mientras los pobres para quienes fué creado esperaban en vano. Sólo a fines del reinado de Carlos IV se comenzó a cumplir con alguna equidad lo ordenado en el reglamento autorizado por Carlos III. En 1808 percibían del producto de la renta: 50.000 pesetas el Hospital General, 25.000 la Inclusa, 26.000 el Montepío del Ramo, 7.500 las Arrepentidas, 5.000 el asilo de Santa María y diferentes cantidades para varias instituciones benéficas de Madrid. El Estado, una vez satisfechas estas atenciones, hacía suyo el remanente; pero el negocio era tan floreciente que muy pronto se apoderó, del total, y despo-





La Mesa del Sorteo de Navidad, en la Casa de la Moneda

jando a este recurso de su carácter benéfico, lo convirtió en exclusivamente financiero.

Por la misma época en que se implantó en España la anterior lotería, se estableció en Méjico otra distinta, consistiendo en un número determinado de billetes, divididos en décimos, distribuyéndose entre unos cuantos de estos billetes el valor de todos ellos. Esta forma de lotería, que es la actual, coexistió en la Península con la denominada primitiva, por acuerdo de la Junta de Cádiz. En el año 1812 se celebró en Cádiz el primer sorteo de la lotería moderna, en el que de 20.000 billetes puestos a la venta se expendieron 17.492. La *primitiva* gustaba más al público porque permitía jugar cantidades muy pequeñas con opción a grandes premios, pero como la moderna era más sencilla asegurando al Estado el 25 por ciento del importe total de los billetes, se tendió a desarrollarla, para lo cual Fernando VII autorizó las extracciones extraordinarias o grandes premios, especialmente el mayor de Navidad. En 1867, una fuerte jugada que de haber tenido éxito hubiera comprometido la situación del Tesoro, hizo que la lotería primitiva fuera abolida.

De cómo ha crecido la afición a la Lotería en España da buena idea el hecho siguiente: en 1814, el premio mayor era de 40.000 pesetas; en 1932, el premio mayor asciende a la fantástica suma de 15.000.000 de pesetas. El valor anual de los premios de todos los sorteos gira alrededor de los 80.000.000 de pesetas.



La clásica cola para el sorteo de Navidad, a la puerta de la Casa de la Moneda, de Madrid



UNA MUJER Y USTED—O YO

Por JULIO MONTIEL

1922.—Renunciando al harén y al gineceo, el hombre moderno ha reducido el peligro de perder a su mujer—o de enterarse de que la pierde. Como compensación, ha hecho más accesibles a las mujeres de los demás... Esas mujeres de los demás se encuentran en todas partes, mezcladas con los hombres. Y sólo Ulises y un director de escena pueden sustraerse, temporalmente, a la anestesia moral de una belleza. Usted mira a su alrededor... Envejecer constituye un drama indefinido, que usted convierte en tragedia con su resistencia a envejecer.

1923.—¿Una complicación extraconyugal? Mucho cuidado. Si realmente la ama usted, un callejón sin salida. Si no la ama usted, un verdadero fastidio. Los hombres escapan de la familia por un amor, y crean otra familia que dejan, más o menos tarde, por otro amor.

1924.—También ella mira a su alrededor; principia a reprochar a usted—sin palabras—su actitud de pequeño egoísmo práctico. Se dibuja en lontananza la soledad de dos en compañía. Ella no se siente feliz, y la culpa no es precisamente de usted, por lo menos de una manera absoluta. Es muy difícil hacer feliz a una mujer... No piense que sus triunfos profesionales, sus «éxitos» personales, su carrera en la vida, puedan desvanecer lo agri dulce de esta primera situación. Usted ha perdido la ilusión de sus «éxitos» porque le han costado demasiado esfuerzo; ella, porque opina que no le han costado bastante esfuerzo.

1925.—Ella se aburre; se aburre más que antes, quiero decir. Casi todas las mujeres se aburren un poco... Ya no le gustan los amigos de usted. Evita la compañía de otras mujeres. Los «éxitos» de usted han acabado por serle completamente indiferentes. Lo que quizá desearía es que se identificara usted más con la vida de ella, que se hiciera más devoto de sus cosas, más atento, más «novio»...

Ella tiene, seguramente, cualidades que usted no ha advertido, y que, si las advierte, no fomenta. Ella se da cuenta, y se siente defraudada.

¿Recuerda usted haberme confesado, hace unos días, que un hombre no se casa nunca con la mujer con quien cree que ha de casarse? Es posible que tenga usted razón; es posible también que usted y yo—y, como usted y yo, todos los demás—matemos moralmente a las mujeres con quienes convivimos. Porque todo hombre destruye

lo que ama. ¿Acaso el loco no ataca primero a los que más quiso en su cordura? ¿Y acaso el amor es un estado de normalidad?

1926.—Fijese en las esposas de sus amigos. No quisieran ellas nada mejor que poder serles incondicionalmente fieles. Pero advierten demasiado pronto que el hombre al que han cedido el usufructo de su vida manifiesta una larga serie de limitaciones a su perfección. Se ha revelado unilateral, especialista, y un especialista nos aburre un tanto, ¿no cree usted? El está convencido de que su lógica y su «personalidad» pesan *erga omnes* sobre los demás; sobre quien pesan es sobre su mujer... Esas esposas de sus amigos sienten patológicamente la necesidad de aire fresco y de un ambiente infantil. Buscan un compañero, y retienen al esposo como encargado de negocios. Sin embargo, estarían encantadas de poder hacer de su marido un amigo íntimo.

1928.—Se está usted descubriendo demasiado... Ella es bonita todavía, porque una mujer realmente bonita no deja escapar su belleza más que a virutas en el decurso de los años. Y ahora siente la opresión de impulsos antagónicos, de aspiraciones de idealidad, de instintos de algo más profundo que su psicología de la vida diaria. Total: que, sin proponérselo, la ha enseñado usted a amar. Las mujeres conducen a los hombres hacia una sola mujer. Un hombre guía a una mujer hacia los hombres en general.

¿Se ha dado usted cuenta de la transformación? Ella ha cambiado. Es más joven. Se ocupa más, mucho más, de su adorno. En público, tiene una risa, un tono de voz, una manera de producirse que usted advierte con inquietud. ¡Y cuán indulgente se muestra en los avances—cada día más francos—de los hombres que la rodean!

Usted se molesta de que ella sea demasiado cordial con los amigos. No le gusta verlos a su lado. Principia usted a alejarse de personas cuyo trato le agradaba... El papel de marido celoso le sienta como una neuralgia. Y, sin embargo...

Hay quien opina que cuando el hombre alcance un mayor grado de inteligencia, encontrará natural la infidelidad de su mujer... Admito que la propiedad es sólo una forma de servidumbre a beneficio de nuestra vanidad. La prueba está en

que amamos más aquello que no está sometido a nuestra voluntad. El instinto de monopolizar a una mujer, de esclavizar su imaginación, de paralizar su adaptación y sus aleteos de propia contradicción, es un instinto que ejercitamos sin la justificación de un razonamiento serio. Es cierto. Pero, si algún día llegásemos a alcanzar ese grado de discreción y tolerancia a que aluden los evolucionistas, amaríamos con moderación, es decir, no amaríamos ya más... Proclamamos nuestro derecho a nuevas costumbres sociales, a la destrucción de los viejos moldes del amor. Pero hemos tenido padres... Y nuestros hijos—probablemente—los tendrán también.

¿Cree usted, como Paul Vincennes, que de los que amamos no cabe esperar más que un «ambiente» necesario a nuestro desarrollo, y que sus acciones debemos apreciarlas objetivamente? Todo esto se presta a hacernos aplaudir si lo decimos aprisa y en voz alta; pero la realidad es otra. El hombre particulariza las acciones y omisiones de las personas que ama. El exceso de esta particularización es lo que llamamos celos.

Y es que el hombre no ama por instinto. Fueron las mujeres quienes le enseñaron a amar, pero el hombre ha desarrollado este sentimiento mucho más que ellas. La mujer inventó el amor, y el hombre creó el concepto de la fidelidad para darle fijeza. Quizá sea todo ello una paradoja.

1929.—¿No cree usted que debería dar a ella un poquito más de sus atenciones, de su tiempo; ocupar sus ocios, tratar de divertirla?...

Ahora es cuando... Fijese. Ella parece más despierta, intelectualmente, más perspicaz, más analítica. Conoce a gentes que usted desconoce. Manifiesta menos ternura, y en cambio, es más discretamente solícita para con usted. Está menos en casa, y, sin embargo, sin que usted sepa cómo, todo marcha como antes en la casa. Se ha aficionado a actuar de colaborador, con más formalidad y menos entusiasmo. Habla como si estuviese a distancia de usted.

¿Guarda acaso un secreto?

No tiene usted derecho a espiarla. ¿Le ha dado motivo para ello?

Usted duda—y en la duda hay siempre una íntima convicción de fracaso.

1930.—Así han transcurrido varios meses. Usted no acierta a resolver la situación. ¿Debe dejarla, combinar una separación sin estridencias, sin ecos de sociedad, sin violencias?... Puede usted apoyarse en lo de «una incompatibilidad, una falta de identificación». Otro argumento no lo tiene usted, y, remiendo tenerlo, lo desea a veces... Pero ella es una niña. La libertad de acción la haría desgraciada. Y usted no puede acostumbrarse a la idea de que ella sea desgraciada. Hay aquí un cocktail de responsabilidad, de afecto y de amor propio. Por lo que a la responsabilidad se refiere, recuerde que en materia de cariño no hay crímenes ni faltas; hay, simplemente, errores de gusto.

A fin de cuentas, ¿qué es lo que usted sabe realmente? Confiese que nada sabe. Quizá Paul Vincennes tenga razón, a pesar de todo. El matrimonio, en su aspecto actual, constituye un es-

tado en el que hombre y mujer pueden jugar a quererse con un máximo de confort moral. Pero el amor en sí mismo... ¿Qué hay de exacto en él? Cada ente humano reúne mil y una cualidades y mil y una razones para gustar o no gustar; digamos, en otros términos, que lleva en sí mismo la historia clínica y el diagnóstico de su amor.

Hay cuerpos perfectos, caras perfectas. Corazones perfectos no los hay. El verbo amar se conjuga en pretérito. Todo pasa; feliz o desgraciado el caso, da lo mismo.

Amar es bueno. Dejar de amar también es bueno. Ahora que llega usted al fin, ¿por qué no piensa en las nuevas oportunidades que la vida vuelve a ofrecerle? El amor crea un estado de aprisionamiento. La vida es más importante que el amor. Quizá es más bella, porque es más libre. En todo último caso, la finalidad de vivir no es la de amar.

Por otra parte, ¿qué ha venido usted a hacer a este mundo? Usted ha sido confiado al cuidado de sí mismo. Dedíquese, pues, a usted mismo. Si se ama lo suficiente para elevarse muy alto, acabará por admitir que el amor es algo que damos y no recibimos. Si no se ama usted a sí mismo, engaña usted a la persona que quiere.

...No es tan fácil eso de amarse a sí mismo. En todos los tiempos y en todas partes, ha existido el tipo del ego, el Narciso, el introspectivamente complacido. Con usted no reza la proposición; preferiría cambiar su alma y sus gustos, y partir con otros ojos al encuentro de otros mundos. Pero he aquí que este privilegio no alcanza al hombre; es privativo de la mujer. Para usted—el amo, el dominador, el director de otras vidas—no hay posibilidad de deserción. Un abandono de su puesto se castiga con pena militar.

...Tampoco está usted tan solo como se figura. ¿Por qué no hace un inventario de sus amigos? Busque entre ellos—compañeros de trabajo, jefes, subordinados, rivales—a algunos hombres de buena voluntad. Verdad es lo de que siempre hubo guerra en todas partes, pero también hay un poco de afecto en cada rincón.

1932.—Ella está cambiando. Se ha vuelto inquieta, superficial, inestable, ávida del detalle, indiferente a lo importante. Las mujeres no envejecen graciosamente, en su mayoría...

Ahora preferiría usted vivir solo. Puede hacerlo, si quiere. Pero le sería difícil cambiar de compañero, y usted necesita un compañero. Ella ha sido su horizonte, su balcón a la vida, porque le ha distraído de usted mismo. Usted tiene que saldar esta deuda... No piense, por un momento, en el porvenir de la Sociedad de Naciones; piense en el porvenir de ella... ¡Está tan deseosa de felicidad! A las mujeres les repugna extraordinariamente renunciar a la felicidad, porque es todo lo que tienen.

Dedíquese a ella. Háblele mucho de ella. Haga por ella cuanto pueda.

Hasta aquí, ha apoyado usted su vida en la de otro, como una pared medianera. A partir de ahora, será otro el que apoyará su pared en la de usted, si usted insiste diplomáticamente en el régimen de comunidad moral. O bien quedará usted solo. Todo depende de la medida en que, hasta aquí, se haya considerado acompañado. Sea como fuere, en lo sucesivo confiese a sí mismo, y a nadie más que a sí mismo.

ILUSIONES

Tened, rosas del alma, vuestra esencia
purísima en el cáliz desilada,
esa esencia que ha sido elaborada
castamente en el fuego de la ausencia,

que ya anuncia el otoño la inminencia
de la hora propinqua y anhelada,
y ha de ser en tal hora derramada
con preciosa y total munificencia.

En el acto a llegar pronto y propicio,
brillará vuestro oro en la caída
limpio de vanidad y de artificio,

y, la vacua corola desprendida,
al otoño le haréis el sacrificio,
sublimada y desnuda, de la vida!

E. D. RÁBAGO





EL ENCANTO DE LAS NIEVES

Si el poeta volviera a preguntarnos: «¿Mais où sont les neiges d'anjan?», podríamos contestarle categóricamente, sacando la nariz del cuello del pullover: de noviembre a abril en las altas montañas de la blanca Helvelia, donde la nieve es acogedora, espesa, immaculada, abundante, simpática... Es nieve verdadera, sin barro, sin manchas, sin reslos de vituallas de excursionistas — nieve de primera mano, directa del cielo, sin haber hecho estación en los tejados, ni en paredones sucios y polvorientos — nieve auténtica, de blancura sin tacha, como las barbas de Papá Noel.

Colinas y valles duermen bajo los suaves pliegues de su manto de plata, y sólo los deportistas provistos de «skies» como pasaporte, pueden circular libremente por el paisaje de algodón, escapando al uniformismo de las carreteras cerradas al tráfico rodado... Es en Suiza donde se encuentran las nieves de antaño — el país que, en un lejano entonces, quedaba aislado del resto del mundo al anunciarse los primeros copos, y que hoy, quizá como compensación por el inmerecido abandono, se denomina «el paraíso de los deportes de invierno».

Al asalto de la nieve se sale sin paraguas, sin impermeables, sin engorrosas bufandas. Un holgado traje de lana es suficiente para la conquista de la montaña, en cuya cumbre se alza el kaleidoscopio de paisajes casi lunares. Fueron los in-

Los deportistas noruegos, fanáticos por los deportes de invierno, asaltando materialmente los trenes que parten hacia las blancas regiones montañosas.



Por
L. FERNÁNDEZ DE OLAVARRIA

Altura...



Velocidad...



gleses los que descubrieron y probaron que, mientras los países del llano son inundados en invierno por océanos de nieblas y de brumas, en lo alto de las montañas el sol brilla invariablemente en un cielo invariablemente azul. Por eso se ha hecho irresistible el encanto de las nieves; Skie, bobsleigh, skikering, hockey... Gstaad, Kandersteg, Adelboden, Frutigen, Hahnenmoos...

Ya en el siglo XVIII, Suiza atrata a los viajeros, y entre ellos a literatos célebres cuyo concepto del turismo fué histórico, filosófico o literario, pero no turístico. En la época en que Voltaire vivía en Ferney, a las puertas de Ginebra, Rousseau puso de moda las orillas del Lemán. Al alborear el siglo XIX, Byron, con su «Prisionero de Chillon», da a conocer la vieja parroquia y el abanico de sus alrededores. Fué luego el lago de los Cuatro Cantones, cuyo nombre difundió Schiller, y más tarde los Grisons, con sus valles ahogados en sol. Citemos a Lamartine, a Ruskin, a Longfellow, entre sus cantores.

Hasta últimos del siglo pasado, la corriente turística dirigida hacia Suiza, se manifestaba durante la temporada de verano. Se cultivaba, como hoy, el alpinismo, el excursionismo de alta escuela, la natación. Era la temporada del ciclismo y del automovilismo incipiente por las pintorescas carreteras del llano y de la alta montaña, con cuartel general en los hoteles de las orillas del Lemán, de los lagos de Thoune, y de Tessin... Transcurridos treinta años, el invierno se ha convertido, a su vez, en temporada de gran turismo y de deportes al aire libre. Magnífico desenvolvimiento en treinta años. Carl Egger informa detalladamente sobre él en el Anuario de 1929 de la Asociación Suiza de Clubs de Ski: una extensa relación de los modernos exploradores de la nieve desde 1865, en las alturas de Arosa, con los nombres de Schnelder y Staubli mezclados a indicaciones geográficas del Col de Sirela, de la Furca de Maienfeld y del Ochsenalp.

Sólo por lentas etapas ha adquirido el movimiento turístico su ritmo actual, marcado por listas hoteleras en las que alternan los maharajas y los príncipes de sangre con los magnates de la industria, los campeones de boxeo y las estrellas de cine o de revista. El deseo de comodidad ha sido siempre uno de los males necesarios del género humano; para bien de los turistas, la larga ruta en trineo postal a través del desierto blanco de los desfiladeros de 2.000 metros, ofrecía poco atractivo. Pero la posibilidad de abrir nuevas fuentes de recursos para las regiones montañosas poco favorecidas económicamente, fué pronto advertida por los especialistas; entre 1899 y 1914, el trineo desaparece del escenario suizo, cediendo paso a la red ferroviaria de vía estrecha (400 kms.), hoy totalmente electrificada. La llamada de las estaciones de invierno pudo oírse en el mundo entero, y como



*... hasta la nota
graciosa del de-
portista infantil
de la nieve ...*

las olas cortan la playa en la marea creciente, los turistas de los cinco partes del mundo invadieron la montaña en pleno invierno. Y donde el raíl conquistador no había clavado sus derechos, el automóvil postal entró en servicio desde las fechas del Armisticio. Este fué el punto de partida para el inesperado desarrollo de las estaciones de invierno. Los Grisones disponen hoy — y hablamos sólo de los Grisones — de tres docenas de balnearios de invierno, con más de 20.000 camas. El desarrollo de este gran cantón suizo, ayer improductivo y penosamente accesible y hoy centro incomparable de todos los deportes de invierno, la rápida transformación de Saint-Moritz y sus ciudades vecinas, de Davos y Arosa que conocían sólo una estación veraniega, — puede compararse humanamente a la carrera hecha a base de energía por un hombre de voluntad nacido en pañales de pobre. El que ha sido testigo de la gigantesca transición producida desde la época del trineo saltarín, queda pensativo ante el elegante vagón-restaurant que escolta los «grands directs» y se hunde en las nieves a través del agujero de seis kilómetros del Albula, el túnel más alto de Europa. Las más fantásticas leyendas de la infan-



*Prácticas de los
alumnos de la
escuela de Ski
de Oberstdorf
(Alemania)*

Modernismo ...



cia vuelven a su imaginación, cuando, a la caída de la noche, ve surgir los focos de luz de una gran estación en el paisaje de nieves y sombras.

...Y la vida elegante ha subido a las cimas más altas. Donde no había antes más que chalets de refugio cuyos nombres conocían algunos valientes, se levantan hoy hoteles de diez pisos, con dancings y garages, y ascensores express y calefacción central. Ciudades de ensueño han aparecido como en generación esporádica en lugares cuyo índice de civilización lo daban antes unas casitas de pastores. Y estas casitas siguen clavadas en su sitio, como nota pintoresca de historial de la nueva ciudad, y alternan con las tiendas de artículos de lujo, los cines, las agencias de viaje y los grandes bancos internacionales en los que se habla un cocktail de 12 idiomas diferentes.

...Pero la ciudad del lujo en la alta montaña no ha conseguido disfrazar la belleza blanca del horizonte invernal. Las nieves tienen una majestad que desafía las innovaciones decorativas del hombre...



*¿Llamemos a esto
'hiperdeporte', si
les parece bien?*

EL NUEVO REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN URBANA DE BARCELONA

Por SALVADOR PLANAS
Asesor Técnico de la Comisión Municipal
de Circulación de Barcelona

«Han salido nuevas disposiciones para circular. Esto interesa a todos los usuarios de la vía pública.» (De la prensa local.)

Los automovilistas, sin duda alguna, salen ganando con el nuevo Reglamento Urbano de Circulación. Al principio, algunas vacilaciones, como siempre, y en todas las cosas nuevas, pero luego la práctica, la rutina, se encargan de dar al conductor aquella seguridad instintiva, tan desarrollada en algunos que hasta nos impresionan el verlos maniobrar, en plena calle, al volante de cualquier «bóvido», haciendo proezas.

¿Sus ventajas?... Son muchas; las más esenciales son las que delimitan las responsabilidades de los usuarios de la vía pública, regulando en forma definitiva los pasos de peatones (¡ya era hora!), determinando concretamente el principio de responsabilidad, en caso de accidente, cuando ocurre fuera del paso de peatones, en contra de éstos, y en contra del automovilista cuando ocurren dentro de la zona a ellos reservada (paso de peatones), y luego la innovación introducida al Reglamento, solucionando un problema que no ha sido resuelto en ninguna parte más por ahora, si bien ya han sido hechas varias consultas por otras capitales extranjeras, de su aplicación. Consiste en la utilización del rojo-ámbar, color que hasta ahora carecía de aplicación, y que si existía era por contrapartida del verde-ámbar forzado del «Main Street», funcionando actualmente como sigue:

Rojo: paro absoluto.

Rojo-ámbar: girar a la izquierda.

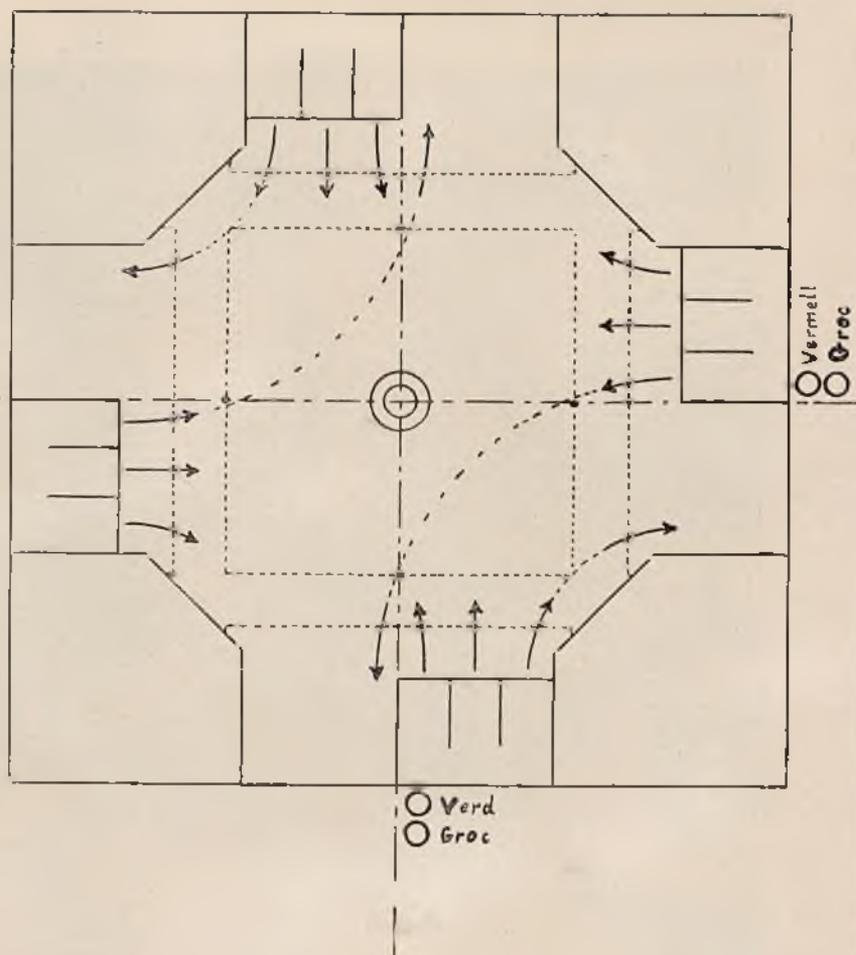
Verde: circular en línea recta (de frente).

Verde-ámbar: girar a la derecha.

Ahora bien, esto implica una posición determinada en la calzada, a fin de poder actuar de acuerdo con las luces, siendo preciso:

Que en las calzadas donde sólo quepan dos columnas de vehículos, tanto si la de la izquierda está o no ocupada por una línea de tranvías, la de la derecha sirva para el paso libre en direcciones laterales, y la de la izquierda para el paso libre en dirección rectilínea.

Que en las calzadas donde quepan tres columnas de vehículos, tanto si una de las columnas está o no ocupada por una línea de tranvías que siga en dirección rectilínea, o bien que gire hacia la derecha o hacia la izquierda, permanecerán en la columna de la derecha los vehículos que quieran girar hacia la derecha; en el centro los que deseen el paso rectilíneo; y a la izquierda los que quieran girar hacia su izquierda, o sea, cada uno exactamente a don-



de tiene que ir. Y cuando en una calzada de capacidad para tres columnas, con una línea de tranvías, se produzca por un vehículo o por un tranvía la obstrucción de la vialidad de una cualquiera de sus columnas, debido a la situación en que se encuentre dicha línea de tranvías, podrán los individuos afectos a la Brigada Especial de Circulación o al Cuerpo de Inspectores de Circulación, descongestionar la calzada apartando los vehículos obstaculizadores fuera del paso obstruido.

Que en las calzadas donde quepan cuatro columnas de vehículos, una de las cuales esté ocupada por una línea de tranvías, sea cual fuere su dirección, ésta quedará exclusivamente reservada para el paso de tranvías, y se clasificarán las otras tres de acuerdo con el párrafo segundo, aumentándose en las calzadas donde quepan cuatro columnas de vehículos las de «paso central», quedando reservadas siempre las de derecha e izquierda para el paso hacia derecha e izquierda respectivamente.

El conductor que sirve su vehículo sobre una columna que no le corresponda, así como el que toque la bocina o produzca cualquier otro ruido en señal de impaciencia, a causa de tener el paso cerrado, será denunciado.

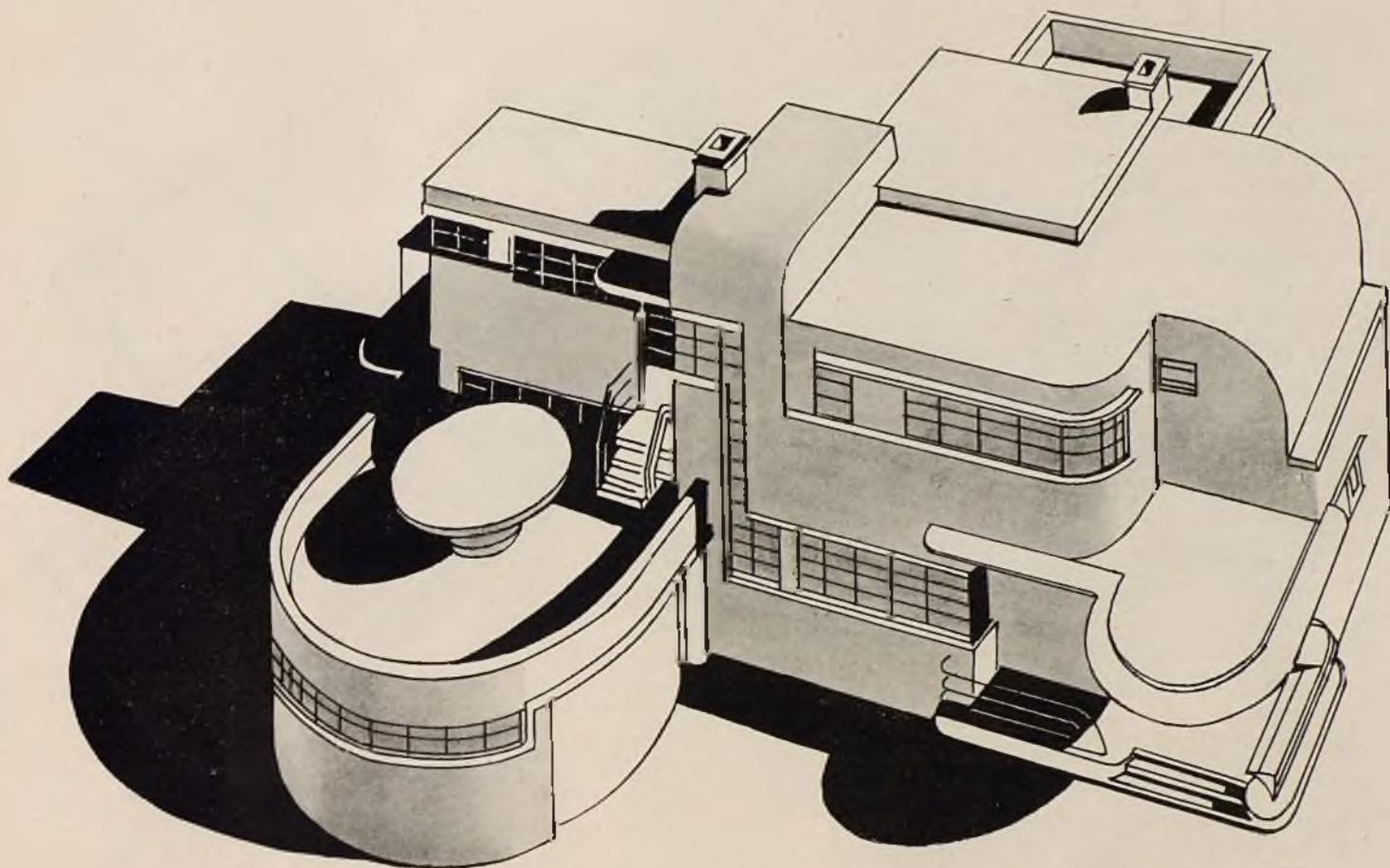
En todos los cruces donde haya una señal luminosa reguladora del tráfico, se marcará, además del «paso de peatones», una «raya», que se denominará «raya de precaución», junto a la cual se pararán todos los vehículos y tranvías, al indicarlo la señal luminosa correspondiente.

Los conductores de vehículos y de tranvías han de obedecer la señal luminosa que se encienda, mientras no hayan pasado la raya de precaución. Una vez pasada ésta, aun cuando se efectúe un cambio de señal, debe seguirse la dirección emprendida.

No hay duda que esta innovación representa un avance extraordinario en materia de circulación, descongestionando las vías con una regularidad sorprendente, ya que el accidente es evitado por la anulación del embotellaje. Del gráfico adjunto se desprenden las ventajas señaladas.

Al cambiar el color, se repite la operación, pero para la otra vía. Otros detalles.

En otro próximo artículo entraremos a fondo del Reglamento, analizando puntos tan interesantes como el estacionamiento, la supresión de bocinas en unas horas determinadas y la aplicación de las sanciones por infracción de las disposiciones correspondientes.



LA CASA DE MAÑANA

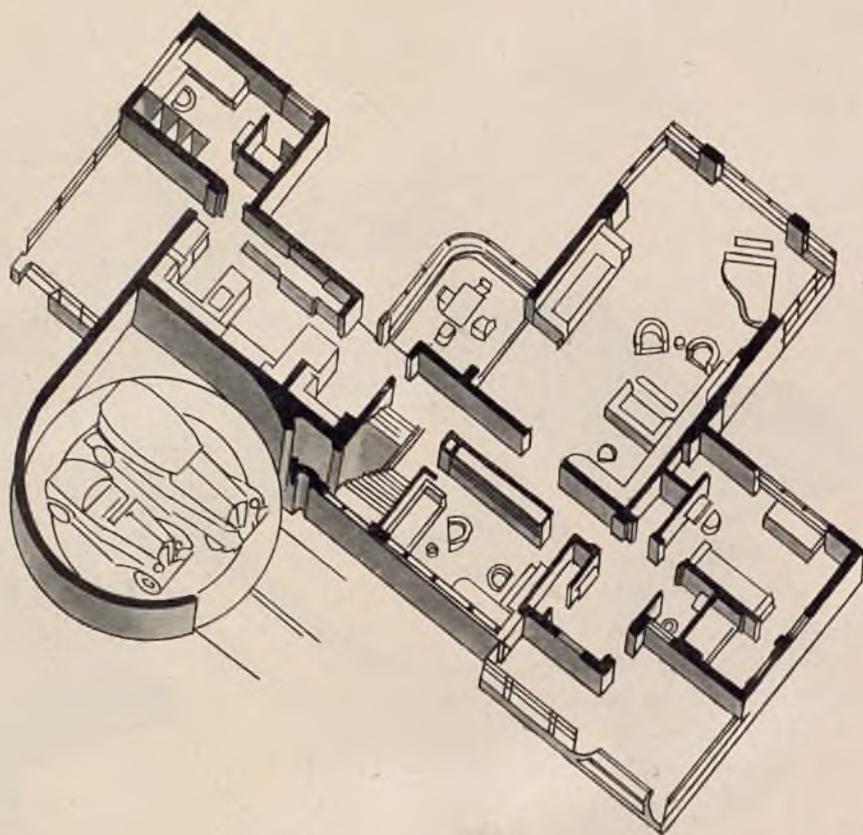
DURANTE varios siglos, la estructura de nuestras casas ha sufrido muy escasa modificación esencial. El progreso ha añadido los cuartos de baño, la calefacción central, el ascensor, ha hecho más higiénicas las cocinas domésticas, más perfecta la línea general desde un punto de vista estético, pero, en su estructura de conjunto, las casas que hoy habitamos no difieren sensiblemente de las que se construyeron en tiempos de Felipe V.

No pretendemos hacer una crítica de estilos. En su día, fueron prácticos y suficientes; hoy, su época ha pasado. Estamos en el siglo xx, el siglo que ha asistido al progreso más importante en la civilización material desde el origen del mundo. Sin embargo, pese a nuestros conocimientos técnicos, pese al concurso de la ciencia, continuamos viviendo en casas cuyo espíritu de construcción se manifiesta en franco antagonismo con el espíritu

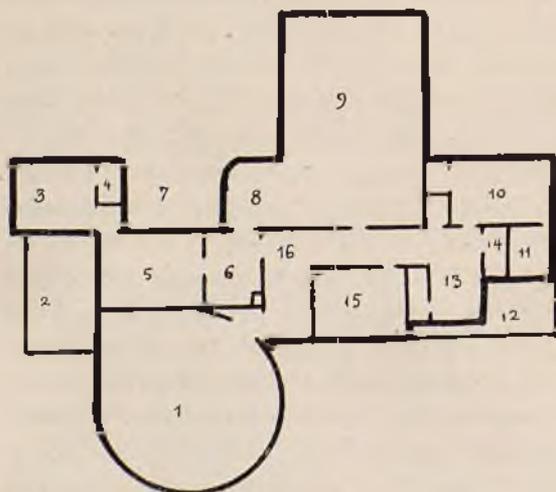
POR
MAURICIO
MESTRES
PUJOLÁ

de la época. Permanecemos fieles a las ventanas de pequeñas dimensiones, desoyendo la voz de los higienistas, que proclaman que los rayos de sol son fuentes de salud y de vida. Insistimos en situar las habitaciones de uso en la parte correspondiente a la fachada — el emplazamiento menos íntimo de la casa — y nuestras habitaciones de servicio en la parte posterior, dando frente al jardín (en caso de haberlo) que tanto apreciamos. En una palabra, seguimos viviendo en casas de alquiler a todo tipo «standard», lo que equivale a decir que seguimos habitando las casas de los demás, hechas para todos sin consideración a la personalidad y las necesidades del que la habita. Esta deserción de la casa propia no es natural, y creo poder afirmar que repugna a la mayoría de los que se ven obligados a seguir tal práctica.

El sentimiento de la propiedad es innato. La casa propia... pero las dificultades son insuperables. El hombre corriente, cuando considera este problema en sus aspectos social y económico, hace responsables a los arquitectos. Desde luego, el arquitecto puede equivocarse — pero no es que se equivoque porque, en su segunda actitud de hombre de negocios, viene obligado a tener muy en cuenta las necesidades de sus clientes y la finalidad de uso de la vivienda. Desgraciadamente, un arquitecto no vende mercancías a muestra; vende ideas, frutos de imaginación y ciencias exactas. No puede presentarnos la casa que pretendemos construir, ni demostrarnos las ventajas o desventajas de la aplicación de nuestras propias ideas. Cierto es que puede mostrarnos planos, maquetas, modelos, pero ninguno de estos elementos alcanzará a representar de una manera acabada y no reducida o fragmentaria, la casa que nos proponemos le-



- 1.— Garage
- 2.— Entrada de servicio
- 3.— Dormitorio s/ventana
- 4.— Baño s/ventana
- 5.— Cocina
- 6.— Despensa
- 7.— Terrazo
- 8.— Comedor
- 9.— Salón
- 10.— Dormitorio para forasteros
- 11.— Baño
- 12.— Entrada
- 13.— Hall
- 14.— Lavabo
- 15.— Biblioteca
- 16.— Escalera



vantar. Sucede, pues, que habremos de confiar en la idea técnico-artística del arquitecto — y aquí es donde el problema suele plantearse.

El cliente pone una determinada fe en su arquitecto, pero si éste sugiere algo original, algo diferente de lo ya existente, el comprador opta siempre por la tendencia más conservadora... Gradualmente, sin embargo, el propietario cae en la cuenta de que si sus casas han de mejorar, precisa abandonar algunas de las viejas prácticas y muchas de las viejas ideas. Al resumir el estado actual del problema, cabe considerar que sólo estamos en el umbral de lo que, dentro de pocos años, ha de ser, en esencia, la arquitectura universal; y para poder anticiparnos una visión de esa arquitectura, la persona interesada ha de esforzarse en comprender los principios que rigen el estilo que podríamos llamar siglo xx.

Lo que pretendemos es — con nuestra imaginación libre de influencias de estilos tradicionales y partiendo de una base utilitaria — tratar de crear un tipo de belleza arquitectónica que refleje el espíritu de nuestra época y ofrezca la permanencia necesaria. La característica del trabajo contemporáneo es la de que ha de responder cabalmente a su finalidad. Hemos vuelto a lo sencillo porque hemos

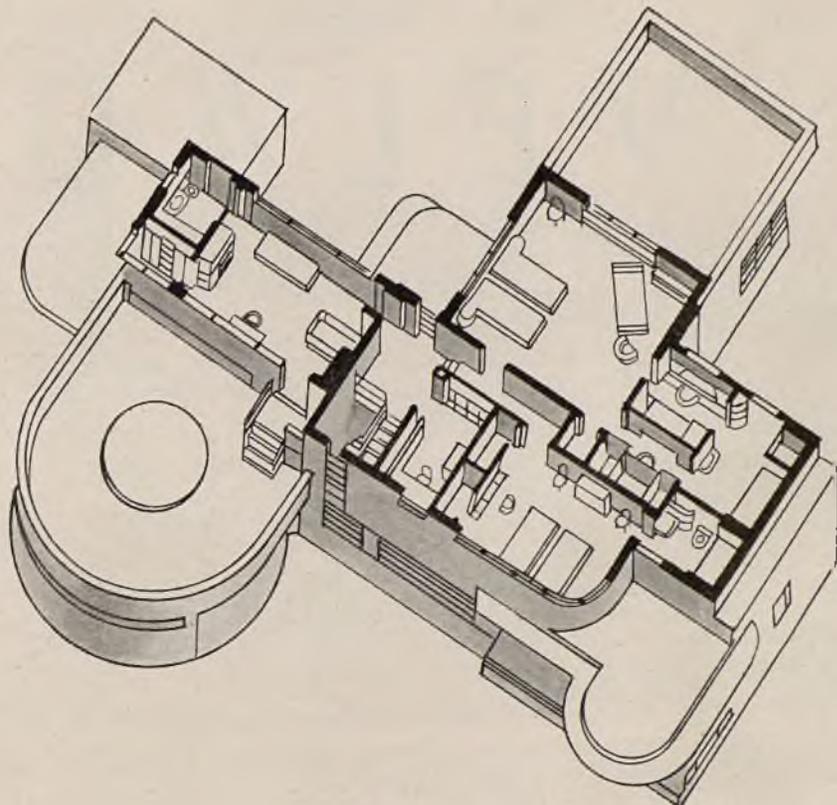
comprobado que el adorno y la elaboración de líneas de los estilos clásicos no se adaptan a las corrientes modernas. Nos ocupamos menos de lo convencional que nuestros padres, y es muy natural que tratemos de hacer extensivo este cambio de ideas a la construcción de nuestras casas.

Progresivamente, vamos abandonando costumbres seculares que no resisten a la pregunta del porqué: aquello que no tenga una razón de existencia, debe desaparecer.

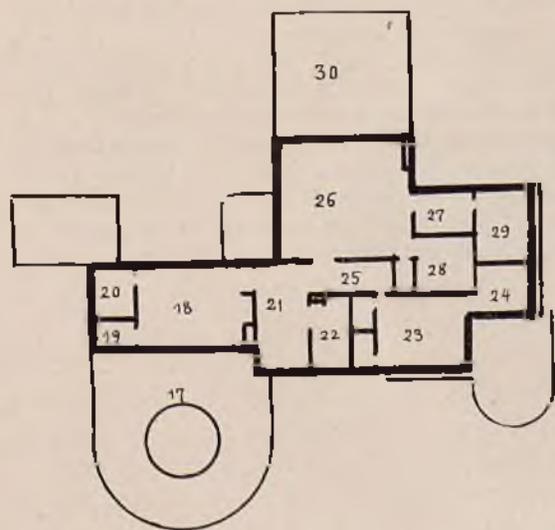
Quizá un ejemplo ilustre más claramente nuestra tesis. Es regla general la de que toda casa tenga su comedor, por muy escaso y valioso que sea el espacio puesto a disposición del arquitecto. Dividiendo la porción edificable, lo único que conseguimos es ofrecer al inquilino varias habitaciones de dimensiones miserables, pero, con todo, cualquier propietario desconfiaría de un arquitecto que hoy le propusiese prescindir de la habitación destinada a comedor.

¿Living-room salón o comedor? Los arquitectos de la escuela germánica defienden el «living-room». Admitiendo esta tendencia, cabe identificar en una sola habitación el salón y el comedor. El espacio dedicado a comedor podría elevarse sobre una plataforma, a unos 25 centímetros sobre el nivel del pavimento, y por medio de ligeras mamparas quedaría aislado del resto de la sala siempre que fuese necesario.

Se tiende a eliminar todo cuanto, aun siendo conveniente, no reúne los requisitos de lo necesario para permitirnos hacer uso de los numerosos auxiliares que la vida moderna pone a nuestra disposición. En tiempos pasados, la idea del hogar, del «home», era la de un refugio contra las inclemencias del tiempo, con ribetes de museo familiar. Lo



- 17.—Terraza para los niños
- 18.—Habitación para los niños
- 19.—Guardarropa
- 20.—Baño
- 21.—Escalera
- 22.— Habitación de servicio
- 23.—Dormitorio
- 24.—Baño
- 25.—Hall
- 26.—Dormitorio
- 27.—Tocador
- 28.—Tocador
- 29.— Baño
- 30.—Terraza



que hoy deseamos es un refugio que sea tan saludable y tan apto como el exterior para nuestra libertad de movimientos.

Al llegar a este punto, descubrimos que, con el antiguo sistema de construcción, existe un límite para el espacio para ventanas, para no perjudicar la resistencia de las paredes; por consiguiente, hay que recurrir a un nuevo material, que es el hormigón armado. La antigua construcción consistía, en conjunto, en levantar paredes para sostener la estructura interna de la casa, y en su virtud, a mayor número de aberturas practicadas, mayores posibilidades de afectar seriamente la solidez. En la construcción de hormigón armado, el armazón de hierro es el que soporta el peso de la edificación; la pared sólo sirve para aislar del exterior. No teniendo que depender de la pared como elemento principal para nuestros cálculos de resistencia, podemos practicar en ella cuantas aberturas consideremos necesarias, sin que de ello derive perjuicio para la estructura general. Si tal deseáramos, podríamos inclusive eliminar las paredes —tal como hoy las entendemos— y sustituirlas por enormes ventanales de cristal.

(Continuará)

VELADA

«Cuento calor de historia—de Noche-buena o de otra noche cualquiera»

Por Elvira Augusta Lewi

Eh, tú, Lily, ¿estás ya vestida?—gritó Andrés, desde la puerta de la habitación donde estaba su mujer.

La voz de ella contestó:

—¡Ya!...

Andrés dió una vuelta y volvió al lado de sus amigos, que esperaban en el saloncito de fumar.

—No sé cuándo vamos a irnos al fin. Cuando lleguemos, todas las mesitas estarán ocupadas—advirtió, algo inquieto y mirándoles.

Apareció Lily. Su *toilette* fué en seguida unánimemente admirada. Lily, que había llegado descontenta y de mal humor, saludó a todos con una insistente sonrisa, de suave amabilidad.

—¿Adónde vamos?—preguntó a su marido, una vez instalados todos en el interior del coche.

Andrés no la oyó. Hablaba ya alegremente con los tres amigos que les acompañaban.

Llegaron al restaurante, donde les tenían reservadas las mesitas. Había allí demasiada gente, demasiada luz. Lily respiró el calor, y casi a un tiempo apareció roja.

A la noche de Navidad se le hacían alegres exequias.

Lily, instalada ya en una mesita, contemplaba a Juan, uno de los amigos. Pero ya no era el suyo. Lo había sido. ¡Y pensar que de todo «aquello» había nacido su destino!

Estaba cerca de Juan. Pero ella no era de Juan. Era del mediocre de Andrés. Y ella misma era también mediocre; sentía al menos esta sensación, y estaba destinada a vivir dentro de la mediocridad. Aquel sitio en que se encontraba. El modo ingenuo de celebrar la Noche. Todo lo decía. Antes, Juan la había distinguido entre sus amigas. Nunca se lo había dicho. Pero ella estaba segura de ello.

Una camarera, Berthie, pasó y vió la cara pensativa de Lily. Pero sólo la vió Berthie. Los otros, no. Porque Berthie era algo dichosa: pronto saldría de aquel horno en que se cocía gustosamente la gente.

Un año antes, Lily, en la misma Noche de Navidad, esperaba a sus amigos. Juan iría entre ellos. Lily se consumía esperándoles. Cuando vinieron, alguien dijo al oído de Lily:

—Se ha enamorado de una chica magnífica, según dicen.

Lily come ahora su ración, calmosa. La una. ¿Hasta qué hora le parecería bien a su marido estarse allí? El calor le subía al cuello, la asfixiaba. Había de aguantarse. Un poco más. Continuó pensando atrás. Juan fingía interés por las cosas de ella. Sonreía más que de costumbre, y hablaba menos.

—Está muy enamorado—susurró la misma persona de antes.

Lily no se atrevió a preguntar de quién. Pero otro pensamiento fué al encuentro del suyo, y de retreque preguntó:

—¿Y de quién?

—De Mónica.

Lily quiso dar entonces un gran salto y salir, no sabía adónde. La angustia la empujó, brutal. Quiso marcharse. Pero había frente a su cara otras caras sonrientes; más allá, paredes, calles. Límite. Todo barreras. No se movió.

La Jungfrau (1) la acogió amorosamente con sus brazos de

(1) Célebre montaña de los Alpes Berneses (Suiza), de 4.164 metros de altura. — N. del E.

hielo y la mecío en su falda. Así le calmó el llanto rebelde. Y durmió su memoria por un tiempo.

Los esquíes comunicaban vida a sus pies. Sus *toilettes* también la distrajeran. Y, además, en el hotel donde se hospedaba, encontró buenas y adictas amistades, que no ha vuelto a ver. Se familiarizó con los esquiadores, langostas negras que saltaban el horizonte de plomo, con ansias humanas de quererlo atravesar.

Lily los admiraba. Viéndoles, pensó que podría muy bien tomar por esposo a alguno de ellos. Y se casó con Andrés.

Pero su vida había llegado a un enojoso equilibrio. Y no estaba tampoco satisfecha. Antes bien, abatida. ¿Qué culpa tenía ella?

Berthie, también mediocre, se mueve lejos de Lily. Ya ha dado la una. Pronto acabaría su turno. Fuera, el trío vendría a andar despacio y tambaleándose aún. Pasó un coche, y con instante, Lily volvió a reaccionar. Mónica entró con su prometido. Juan cambió la expresión de la cara. Lily dejó que la satisfacción la invadiera. Hubo saludos, sonrisas, ruidos de sillas. Luego, aparentemente, todo siguió igual.

La animación del local aumentaba. Lily pensó y creyó un momento en el azar. A veces, la vida tenía cosas bonitas. Como el encuentro baldío de Juan y Mónica.

El calor zumbaba en el cerebro de Lily. ¡Y aquella manera de hablar de Juan para con los recién llegados, tan llena de animación como de alegría!

Berthie y su amiga Ninna salieron a la calle. Empezaron a andar despacio y tambaleándose aún. Pasó un coche y con las ruedas levantó pestañas de fango y nieve que las ensuciaron. Un bulto grande, un hombre, se acercó pronto a ellas.

—¡Berthie!

Y, a pesar de la proximidad, su voz ronca sonó lejos. Se colgó de su brazo.

—¿Vamos a comer el pastel de Navidad, Berthie?

Ella se dejó arrastrar y buscó calor en el bulto humano que la había apesado.

Andrés se levantó. Hubo los consabidos despidos. Al salir, Andrés, entre el gentío, se percató de que Lily no iba con ellos.

—¿Se ha quedado dentro mi mujer?—preguntó a Juan.

Juan entró nuevamente, con gran contento; de paso vería otra vez a Mónica. Se acordó de que debía buscar a Lily. No la encontró. Salió inquieto.

—No está—dijo lacónico, sin mirar a Andrés.

Y ya no fueron a ningún otro sitio. La velada había acabado allí, a la puerta del restaurante.

—Quizá haya vuelto a casa. ¿No estaría cansada, quizá?—murmuró Andrés, queriendo colgarse una esperanza. Pero le sentaba mal. Tan mal, que casi hubiera llorado.

Andrés volvió asiduamente a la Jungfrau. Solo. Sus esquíes pesaban, pesaban. El horizonte, frente a él, le incitaba, burión, para que saltase. Se reunió con la caravana de langostas humanas. Pero Andrés llevaba lastre—la nostalgia—y no podía saltar ligero con los otros.





FORD- RODEO



¿Qué es un Rodeo? El nombre se relaciona con los juegos tradicionales de los Cowboys americanos, donde los mejores de ellos concurren con sus caballos, dando una prueba pública de su agilidad y destreza en el manejo de sus monturas.

¿Qué es un Rodeo Ford? Es casi lo mismo, con la única diferencia de que los caballos han sido sustituidos por coches Ford.

En el n.º 11 de REVISTA FORD, dimos cuenta a nuestros lectores, de un Rodeo-Ford celebrado por primera vez en Copenhague. La idea ha prosperado, y he aquí que tenemos una nueva forma de deporte automovilista. Al cumplirse el aniversario de aquel acontecimiento deportivo, el Comité que lo organizó, halagado por el éxito entonces alcanzado, ha organizado una segunda edición, aumentada y corregida, del famoso «Rodeo».

Primeramente, el 4 de septiembre se celebró el «Rodeo», tomando parte en el mismo únicamente conductores dinamarqueses, bajo los auspicios de un grupo de deportistas y del Príncipe Federico como presidente.

El día 11, se repitió la prueba, compitiendo Mr. Morian Hansen, campeón danés del Rodeo, con campeones de otros países. La Danish Ford Motor Company prestó su colaboración para obtener la concurrencia de conductores extranjeros. De los 16 conductores que concurren a la prueba, 8 conducían coche Ford y procedían de lejanos países; Finlandia, Noruega, Suecia, Inglaterra, Alemania, Polonia y Bélgica.

A pesar del tiempo poco apacible, acudieron a presenciar el Rodeo Internacional más de 6.000 espectadores.

El itinerario estaba recubierto de barro y los diversos obstáculos como la *doble-curva*, la *escalera*, las cercas y los canales de agua, presentaban muchas dificultades que sólo podían resolver los conductores a fuerza de extraordinaria habilidad.





El match internacional fué precedido de un match disputado por 8 conductoras danesas, y una prueba para señoras entre una conductora alemana y otra danesa. La conductora alemana venció porque su contrincante, casi al final de la prueba, abandonó la lucha.

Terminadas estas pruebas preliminares, tuvo lugar el match INTERNACIONAL. De entre los conductores se distinguieron de una manera especial Mr. Walenius, de Finlandia, Mr. Permeke, de Bélgica, y Mr. Hansen, de Dinamarca. Por una falta, Mr. Walenius fué descalificado, y quedaron frente a frente Mr. Permeke y Mr. Hansen.

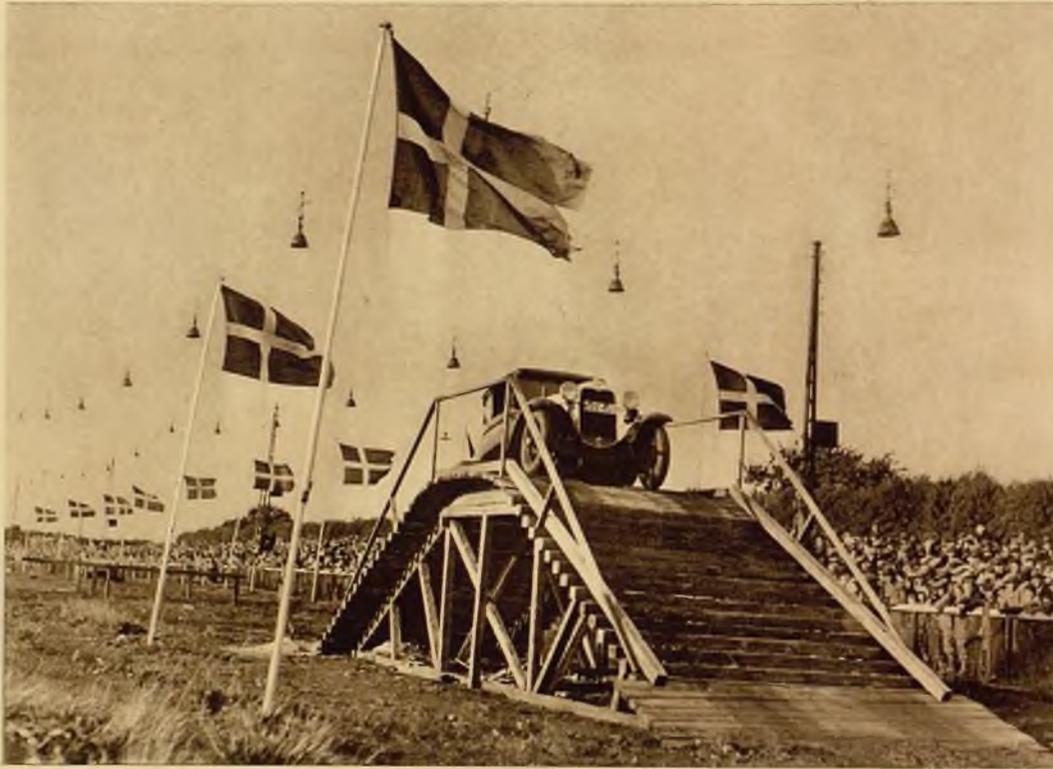
Parecía que el belga quedaría victorioso. Había adelantado en el cronometraje y parecía más experto conductor. Pero al termi-



nar uno de los circuitos, Mr. Permeke tuvo la desgracia de que el coche, al pasar por un terreno pantanoso y a causa del nerviosismo de su conductor que veía que estaba perdiendo terreno, se despistase, quedando por este accidente vencedor absoluto Mr. Hansen, conductor danés.

Casi simultáneamente tuvo lugar en Michigan (Estados Unidos) un concurso semejante, tomando parte en el mismo coches Ford de 8 cilindros.

Las fotografías que acompañan dan una clara idea de las dificultades que hubieron de vencer los que tomaron parte en la dura prueba. Sólo es posible el triunfo con conductores de una gran pericia y coches de una seguridad de funcionamiento casi matemática.



EL DEPORTE NACIONAL



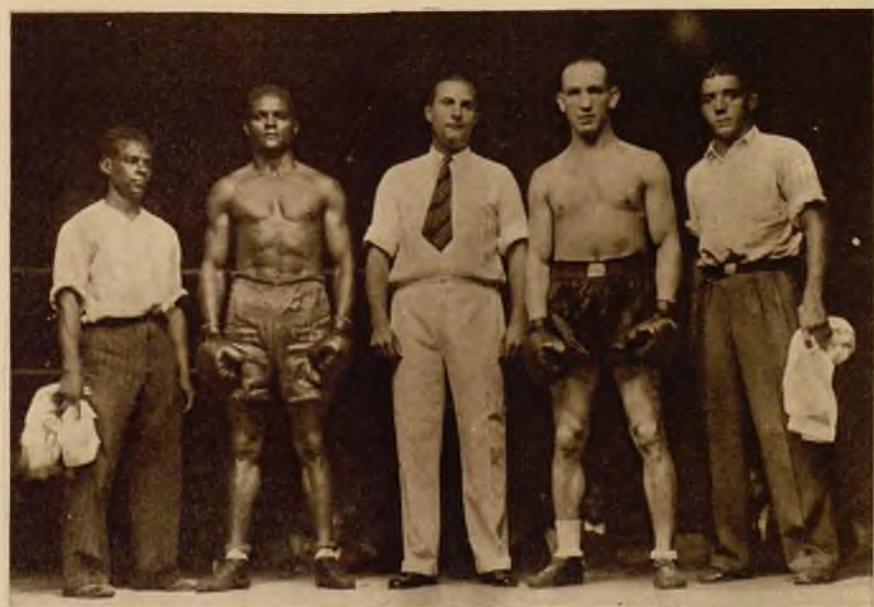
Barcelona.— La Srta. Conchita Ambrosio, vencedora de las regatas femeninas.



Barcelona.— Celebración del 4.º aniversario del «Club Femení d'Esports».

Ignacio Ara y Kid Tunero, antes del combate que terminó con decisión de match nulo.

Las autoridades en la VII Travesía del Puerto de Barcelona.



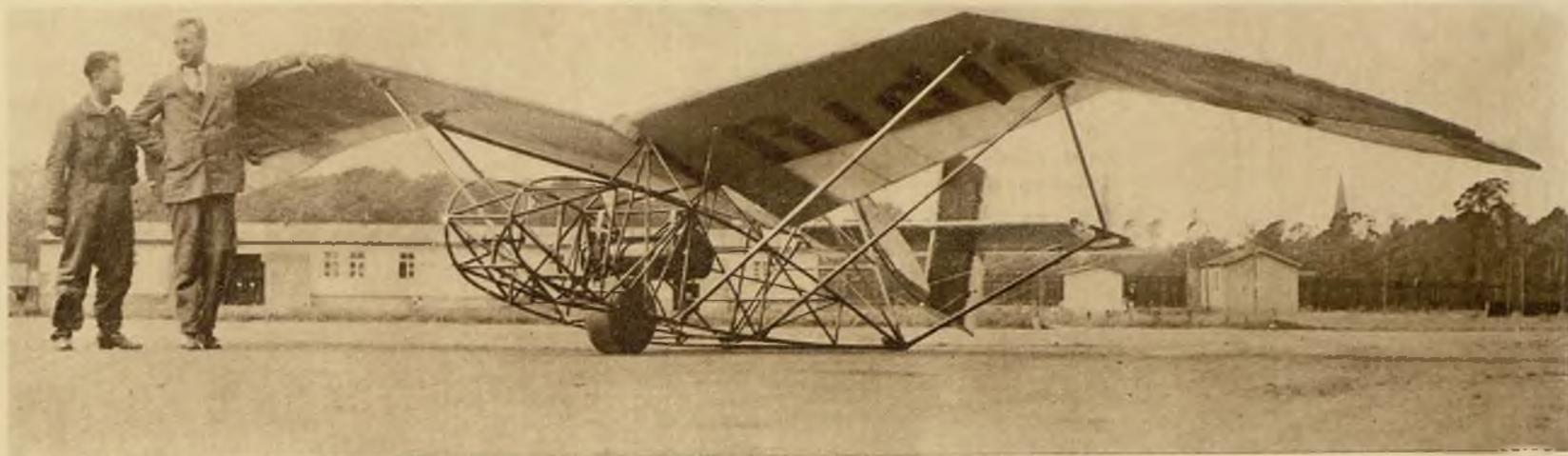
El Graf Zeppelin a su llegada a Barcelona.



Hermosos ejemplares que participaron en la última exposición canina de la ciudad condal.



Un nuevo deporte. Regatas de palines de vela, con un solo tripulante.



Tempelhof.—El piloto Hans Richter hace pruebas de una nueva avioneta individual que aspira a vender a 2.000 marcos... si tiene suerte en las pruebas.

INSTANTÁNEAS DEPORTIVAS EN EL EXTRANJERO



Flaa, campeón francés, a la terminación del match de tennis en que venció a Tilden campeón de los EE. UU.



Steffes (Izquierda) y Engel (derecha), primero y segundo en el Gran Premio Alemán del Grunewald Stadion.

Detroit, U. S. A.—El Miss England III, a 180 kms. por hora, en las pruebas preparatorias del campeonato del mundo.

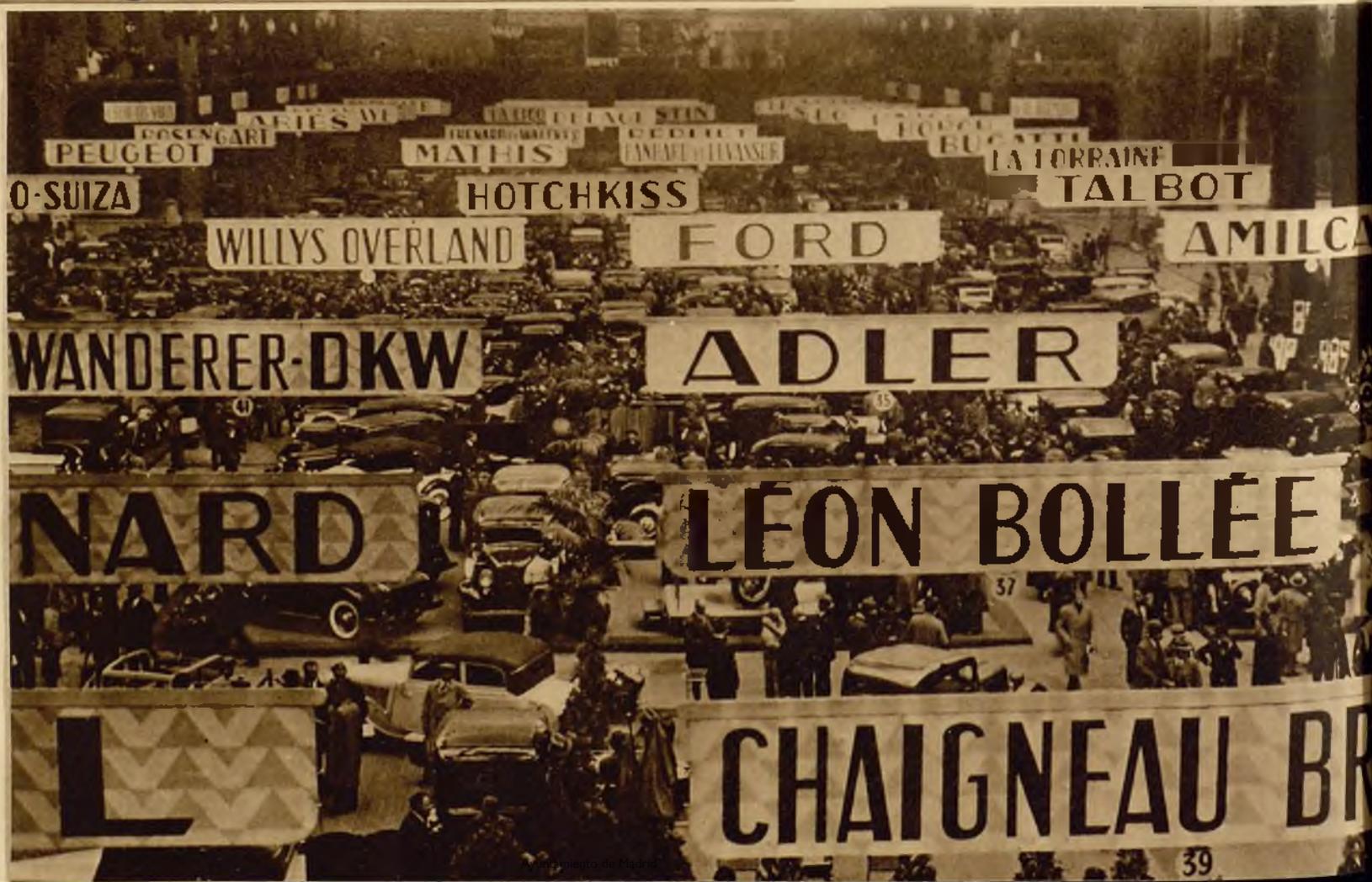


Berlin.—Una carrera
motoclisla para co-
rredores infantiles.



New York — Las «girls» invaden los de-
portes brutales. No se haga caso de que
aparezca una ventaja numérica a favor
de «ellas»: «él» es el famoso Paulie Walker,
que hace de entrenador por amor... al oficio.

Un aspecto del Salón
del Automóvil, en París.





LOBOS...

Por VICENTE DIEZ DE TEJADA

NUNCA podré yo olvidar a aquella pobre muchacha. Su imagen quedó para siempre grabada en mi retina, y los años transcurridos, antes que esfumarla, fijáronla más y más, cual reactivo enérgico, tanto más vivo cuanto más actúan sobre su labor las aguas puras de los lavados. Insensible a la acción del tiempo, inalterable, inmutable, fija, la figura de aquella infeliz doncella perdura en mi mente tal cual en ella grabáronla las violentas impresiones recibidas en mi niñez... Continúo viéndola joven, humilde, hacendosa, incansable... y fea; fea, sí; fea en grado tal, que llegaría a la repulsión si el afecto piadoso que todos la profesábamos no acudiera con sus cendales caritativos a velar la fealdad extrema de aquella cara, en la que no fueron las lágrimas las que menos arañaron y royeron, contribuyendo a desfigurarla... Voraz, la viruela había arrugado, mordido, corcusido ferinamente su carita de niña, sin piedad para las rosas de las mejillas ni para las fresas de los labios, borrando los delicados arcos de las cejas, podando las negras pestañas, profanando el puro lirio de la frente, la recta nariz marfileña, la armónica serenidad de todo el rostro, convertido en carátula grotesca... Sí, era fea; fea, fea de remate; pero era buena como el pan de flor, dulce como el panal de la colmena y cariñosa como el corderillo con que jugábamos...

No he dicho su nombre. Petra, *Petruca* para nosotros, y ahora caigo en que también he omitido decir que *Petruca* era la costurera de mi casa.

La teníamos con nosotros sólo un día por semana: los miércoles invariablemente; ¡oh, cómo lo recuerdo!—costumbres rígidas de mi madre: lunes, la colada; martes, el secado; miércoles, repasado y costura...—y el miércoles, cuando nos desayunábamos para ir a la escuela, ya estaba *Petruca* en casa, tirando de la aguja, y a mediodía, cuando del colegio regresábamos, ya nos esperaba cosiendo, cosiendo siempre, y cosiendo, cosiendo, nos regalaba con uno de sus cuentos adorables, cuentos ingenuos, sencillos, cuentos de aldea, en los que las tres hijas de un rey celoso disputábanse el amor de su padre... Aquel de «como la sal en el agua», ¿podré yo olvidarlo nunca...?

Comía con nosotros, en nuestra mesa, y cuando nosotros nos relajábamos aún con las golosinas de los postres, ya *Petruca* había desertado los manteles y ya estaba engolfada de nuevo en sus tareas...

—¡Petra, por Dios!—decíale mi madre—. Que no es puñalada de pícaro que no admite espera... Descanse, repose la comida... Hay día para todo...

—¡Ay, ay!—contestaba ella riendo, con aquella su risa graciosa, que nos dejaba ver sus hermosos dientes blancos—. ¡Ya reposará ella si quiere...! Es mi costumbre; no sabría estar con los brazos cruzados...

Y comía poco; un pajarito comería más que ella, y en la mesa, lejos de su campo de operaciones, callaba, enmu-

decía, privándonos de su charla dulce y agradable de muchacha ingenua, satisfecha, *contenta* de la vida...

Vestía con los regalitos que de las señoras recibía, reformados, recosidos, pulcros, y comía en las casas en que trabajaba, con lo cual quedábale intacto su jornalito, jornal exiguo, mísero, con el que iba lentamente amasando su pellita para cuando llegasen los malos tiempos, tiempos de ceguera, tiempos de vejez...

—Se los robarán un día, *Petruca*—decíale mi madre—. Le robarán esos cuartitos...

—Sí, sí; que los busquen, a ver si dan con ellos... ¡Trabajo les mando!...

Petruca no vivía en el pueblo, en nuestro pueblo, sino en una aldea cercana, próxima, a un tiro de fusil... de un fusil que presintiera el Maüsser, y esto por el camino real, que por el atajo, trepando por los vericuetos que la carretera había asqueado *por estar verdes*, la distancia de un poblado a otro era mucho menor aún.

Con el alba salía *Petruca* de su casa diariamente, de su casita humilde, heredada de sus padres, muertos, y al anochecer, *de noche ciega* ya algunas veces, regresaba a su hogar, sin temor alguno, conocedora palmo a palmo del terreno y convencida de la seguridad absoluta de los caminos... ¿Ladrones?... Las patatas, el maíz... no digo yo que no debieran temerlos; pero, ¿las personas? ¡En jamás de la vida!

*
**

Llegó el invierno, invierno montañés, invierno de aquellas verdes tierras en que, según fama, entra el día de Santa Ana y sale el de Santiago, huracán y fosco, rezongador, enfadado con el verano, que le ha robado todo un día, y los campos y los montes y los pueblos cubriéronse de nieve, del blanco sudario en que se envuelven lo más del año, abrigándose con él como el esquimal en su choza de hielo. Llegó el invierno, al cual «nunca se lo come el lobo...» y comenzó a hablar de ellos, como yo de ellos comienzo a hablar ahora... Rondaban ya, bajaban del puerto, oíaseles ulular por las noches, ya se habían atrevido con algún cercado, algún aprisco había recibido ya su cruenta visita... ¡Sus huellas quedaban ya marcadas en la nieve!...

Tasio, el mozo de casa, contaba de los lobos cosas estupendas.

Si el hombre ve al lobo, nada, no pasa nada. Basta para ahuyentarlo un recio garrote, unas chispas arrancadas por el pedernal al eslabón de encender la yesca, el choque violento y repetido de los clavos de las *albarcas*, golpeadas una contra otra... El lobo huye, huye siempre... Como huye del carto si el carretero deja arrastrar por la nieve un largo cabo de cuerda... Pero si el lobo ve al hombre, si lo mira con sus ojos de fuego antes de que el hombre lo haya visto a él, entonces, oh, entonces, el hombre es hombre perdido...

El terror paralizará sus miembros, ahogará la voz en su garganta, apagará la luz de sus ojos... y el pelo se le pondrá de punta, como púas de acero, tan reciamente, tan violentamente, que a su impulso la vieja gorra de zalea, la mugrienta boina de estambre, se desprenderá de la cabeza y rodará sobre la nieve... El lobo no tendrá más que acercarse y saltar sobre el hombre para hacer presa en su cuello y refocilarse con el caliente caño de sangre que manará de la desgarrada gorja...

Tasio había visto muchos lobos. ¡muchos!... Gracias al *Morito*, al recio mastín, el manso, el fiero, el de la oreja inquieta y el ojo encarnizado, el del carnosos pescuezo armado de erizadas carlancas, podía contarlos... Más de una vez, a él debióle la vida...

Una noche, venía Tasio de una aldea cercana de cortejar con su novia, y regresaba a su pueblo. Era noche de luna, clara, despejada, serena. El campo parecía de cristal, de plata, nevado todo, con nieve dura, apretada por la helada... A un lado de la carretera, en la cuneta, a lo lejos, Tasio divisó un bulto negro, algo inmóvil, oscuro, entre lo cual relucían dos ascuas ardientes... Era el lobo... ¡Bien lo sabía él, que entendía de ello! El lobo era, sí, que se plantó en medio del camino, acechando, esperando, no muy seguro de su poder por hallarse solo... Retroceder era morir; no tardaría el lobo en alcanzarlo; había que avanzar, avanzar temerariamente, fingiendo un valor y una serenidad sin límites... Y Tasio avanzó, y el lobo, enderezándose, comenzó a caminar ante él, torcido, ladeado, con la cabeza vuelta hacia el hombre... Subió Tasio a lo alto del talud, y el lobo trepó también a lo alto, sin cesar de andar, sin dejar de volver la cabeza, aquella mancha en la que relucían los ojos, de los cuales la luna arrancaba dos haces de fuego, dos llamaradas verdosas... Descendió Tasio a la carretera, y a la carretera saltó el lobo... Vuelta el hombre a intentar alejarse por lo alto del camino, y vuelta el lobo a cortar el camino por lo alto... y siempre caminando ante él, y siempre mirando hacia atrás... ¡y siempre acortando el paso el lobo para achicar la distancia que lo separaba del hombre! Tasio comenzó a tener miedo, a espantarse, y el lobo, conociéndolo quizá, empezó a arrufar, entrechocando los dientes, aumentando el terror del mozo.

De pronto, el lobo paróse en seco... El pueblo estaba cercano ya, la presa podría escapársele... Clavando su grupa en la nieve, sentóse de cara al hombre, azotando el suelo con el peludo hopo, aullando apagadamente, mostrando los afilados dientes de su enorme boca... Echóse Tasio rápido a la carretera, y a ella descendió también el lobo, y volviendo al mozo la espalda, comenzó a escarbar en la nieve, arrojándola con fuerza, con sus patas traseras, cual si con ella quisiera cegar al muchacho. Tasio se vió perdido: conocía lo inmediato de la acometida... Oxeó al lobo amenazándolo con su recio garrote herrado con tachuelas, voceó, se agachó, fingiendo buscar algún canto, como si de asustar a un perro se tratase, y el lobo, por todo hacer, apartóse a un lado cauteloso y empezó a caminar hacia el hombre sesgadamente, rastreadamente, rodeándolo con intención de ganarle la espalda... Tasio vió la muerte encima. No era él cobarde, por fortuna, y decidió defenderse hasta no poder más. Requirió su cachiporra, y sin dejar de mirar al lobo, cambió con él los terrenos y caminó hacia atrás, de espalda, con dirección al pueblo, que ya se tocaba con las manos... Bien lo comprendió su enemigo—¡latín saben los ladinos!—, y en franca acometida ya, avanzó hacia el mozo... Instintivamente ocurriósele a éste lanzar un prolongado y agudo silbido, bien conocido de su perro, y la fiera respondió a él con un aullido espantoso, saltando ante el muchacho rápidamente, desordenadamente, de un lado a otro, cual si quisiera aturdirlo mareándolo, sin atreverse a lanzarse sobre él, sobre el pobre mozo espantado, cuyo garrote, sujeto a su muñeca por una correa, agitábase amenazador en el aire... Y se abalanzó sobre él el lobo, se arrojó al fin sobre él, arrancándole una manga de la dentellada

primera, que llegó a las carnes, que ensangrentó las ropas... Sobre la cabeza de la fiera cayó el garrote, sonando a hueco, y la bestia, herida, retrocedió, disponiéndose a embestir de nuevo... Saltó, y ya en el aire, en contorsión violenta, rectificó el lobo su camino, cayó de lado y huyó a campo traviesa... Tras él, como una exhalación, ladrando enardecido, partió heroico el *Morito*, obediente al silbido de su amo... ¡A Dios y a él debió Tasio la vida!...

Algo parecido a esto habíale sucedido en la montaña a todo el mundo, y de ello se hablaba en todas las casas, en el seguro asilo de las cocinas, cabe el fuego generoso, para lucimiento de héroes y espanto de chiquillos... y de ello se habló también en la nuestra, a propósito de Petra, de la costurera Petruca, por aquello de regresar sola a su casa todas las tardes.

Nunca permitió mi madre que lo hiciese sin la compañía de Tasio cuando de entre nosotros salía, y por lo menos hasta la entrada de su pueblo de ella, Tasio y el *Morito* dábanle escolta, no sin que la chica protestase agradecida por lo innecesario del cortejo... Pero en otras casas no eran tan considerados, no eran tan previsores... ¡Qué horror si a Petruca le saliera el lobo una noche en las revueltas del camino!...

—Pero no tenga cuidado, señora—decía ella a mi madre—. ¿No ve que por acá no bajan?... ¡Si es sólo un paso!...

—Petra, me da miedo... La rinconada del cementerio, con tanta arboleda, me da temor. ¡Dios mío! ¡Por nada del mundo me aventuraba yo a cruzarla sola!

—No tema, señora, no tema. Yo haré como san Froilán: si me sale el lobo, le haré que me acompañe hasta mi casa.

—¡Usted sí que le acompañará a él a su cubil dentro de su barriga!

—¡Qué cosas tiene la señora!

—¡Dios nos libre de una hora menguada!

Y Tasio acompañaba a Petra, y al salir de casa, decía la costurera a mi madre:

—Diga la señora a Tasio que antes de salir me mire bien a la cara, no caiga en la tentación de cortejarme por el camino...

Reíanse todos, reíamos todos la agudeza, que rezumaba lágrimas, de la moza, y mi madre, tranquila ya por el día aquel, murmuraba viéndola partir:

—No sé... no sé... ¡Quiera Dios que no nos dé que sentir esta chica el día menos pensado!...

**

Y llegó—¡Dios mío de mi vida!—, llegó aquel día «menos pensado», en el que mi madre pensaba siempre...

Petruca había cosido el día anterior en casa de la *jueza*, y de allí salió sola hacia la suya.

A la mañana siguiente, en la arboleda del cementerio, la hallaron muerta las lecheras que iban al mercado.

Tendida la hallaron sobre la nieve ensangrentada, agarrada por el frío, en desorden las destrozadas ropas, suelto el cabello... Violentísima debió de haber sido la defensa de la moza, en cuya garganta la fiera había dejado huellas de las zarpadas de sus uñas, quizá de sus dientes... La nieve, pisoteada en torno del cadáver, pregonaba lo épico de la lucha, lucha desigual, horrenda, desesperada... que acabó cuando las fuerzas de la moza se agotaron, ¡acaso cuando se extinguió su vida!...

¡Oh, pobre y dulce Petruca, tan hacendosa, tan humilde, tan buena! ¡Petruca inolvidable!...

**

No; los lobos no la devoraron. Robáronla tan sólo... ¡Robáronle la bolsa, la bolsita de cuero que ella ocultaba en su seno virgen, la bolsita en que guardaba los centenes para tiempos de vejez, para tiempos de ceguera!...



PRIMERO, CONOZCA ESPAÑA

B U R G O S

Burgos, cabeza de Castilla la Vieja, tiene sobre la ancha llanura un heraldo sin par que la anuncia al viajero. Son las maravillosas torres gemelas de su catedral. Desde mucho antes de llegar a la ciudad, aquellas torres y los esbeltos pináculos del templo catedralicio hacen saber al visitante, no sólo que Burgos está ya cerca, sino que Burgos se sintetiza en la maravilla de su catedral. Y está bien que sea así, porque la riqueza monumental de toda la provincia de Burgos es tan extraordinaria e interesante que sólo un monumento de la calidad de la catedral burgalesa podía asumir la representación simbólica de la ciudad en que se levanta. Allí parecen haberse hecho piedra, orfebrería y luz maravillosa, los sueños de la antigua Castilla. Burgos es la tierra del Cid. Es tierra de preclaros linajes castellanos. Tierra de caballeros. En su catedral se concentró todo el simbolismo de aquellos ideales por los que luchó y se engrandeció la vieja Castilla.

El rey Fernando III el Santo colocó la primera piedra del templo burgalés el año 1221, sobre el solar que ocupara el primitivo, fundado por Alfonso VI. Entre 1221 y 1250, se construyó la fase más importante del edificio; las obras duran hasta finales de la segunda mitad del siglo XVI. Bajo el crucero, reposan las cenizas del Cid Campeador y de su esposa Doña Jimena. El alma de Castilla reposa, pues, dentro del templo de esbeltísima traza. En el exterior, destacan la portada principal con estatuas del rey santo y del obispo fundadores del templo y otras puertas secundarias, con ricas esculturas. Las torres son, como se ha indicado antes, una auténtica maravilla, y las flechas, una filigrana debida a Juan de Colonia. El domo octogonal es magnífico. En el interior destaca, en medio de innúmeras bellezas, la capilla del Condestable, con estatuas y escudos, cúpula poligonal y pináculos. Al lado de este insuperable

conjunto arquitectónico, otras interesantísimas obras de arte reclaman la atención del visitante de la catedral: retablos espléndidos, sepulcros como los del obispo Don Mauricio, que es una obra singular de metalistería y de esmaltes, el de los Condestables y el de otros varios caballeros y prelados. El museo catedralicio contiene, además, muchos objetos admirables: tapices góticos y del Renacimiento, joyas de muy diversas épocas, entre las que destacan las de la capilla del Condestable, pinturas y gran número de documentos y códices de valor.

La riqueza de Burgos en monumentos y obras de arte no queda limitada a la catedral. No menos rico es el cuadro de su arquitectura civil. Uno de los palacios señoriales más notables es el de los Condestables de Castilla o *Casa del Cordón*, edificado en tiempos de los Reyes Católicos por Don Pedro Fernández de Velasco. La portada de este palacio, decorada con los escudos de los Fernández de Velasco y el Cordón de la Orden Franciscana, de donde recibe su nombre, es uno de los más originales de la arquitectura civil de Castilla. En este palacio recibieron los Reyes Católicos a Cristóbal Colón, al regresar éste de su segundo viaje, en 1497. Otro palacio notable es el de Miranda. Fué construido en 1545 por el Abad de Salas, Don Francisco de Miranda. Su fachada, su patio y su escalera se cuentan entre las más jugosas creaciones del Renacimiento español. Cerca de este palacio destaca la ostentosa fachada de la *Casa de Angulo*, de mediados del siglo XVIII.

Otros edificios, de servicio público, serían dignos de mención, pero en Burgos abundan los aspectos interesantes y no es posible recogerlos todos en un artículo periodístico. En iglesias parroquiales y conventuales se unen el arte y los recuerdos históricos. Así, por ejemplo, es célebre la de Santa Águeda (Santa Gadea)

Por
ARGOS



por haber hecho jurar en ella el Cid Campeador, el héroe castellano, al rey Alfonso VI que no había tomado parte en la muerte de su hermano Sancho, asesinado por Bellido Dolfos durante el sitio de Zamora. Un paseo por el interior de la ciudad hará conocer al visitante otros aspectos artísticos a los que se juntan nuevas recordaciones históricas, que a cada paso salen al encuentro por tierras de Burgos. El arco de Santa María sirvió sólo en su origen como arco de ingreso en la ciudad; en el siglo xv fué habilitado para reuniones del Consejo, y en el siglo xvi se construyó la portada monumental con las estatuas de héroes que la decoran. Hoy se halla instalado en la Torre de Santa María el Museo Arqueológico provisional, que contiene, entre otras cosas, una joya que es una pieza capital. Nos referimos al frontal de Santo Domingo de Silos, obra del siglo xv, de orfebrería y esmalte, capital en la historia de las artes industriales españolas. Otros objetos interesantes se guardan al lado de éste: sarcófagos cristianos primitivos, arquetas arábigas de marfil, arquetas románicas de esmalte, ricos sepulcros, etc. En conjunto, el Arco de Santa María ofrece la particularidad de reunir hoy en un mismo edificio la torre militar, el palacio municipal y el monumento conmemorativo de las glorias ciudadanas.

Otro arco de Burgos: el Arco de Fernán González, erigido en 1592. Es ejemplar único en España durante el siglo xvi, en este género de monumentos conmemorativos. Cerca de él se halla el lugar donde se supone tuvo su casa el Cid, lugar señalado en 1784 con un sencillo monumento designado con el nombre de «Solar del Cid».

Un paseo por el contorno de la ciudad da ocasión para contemplar algunos restos del recinto fortificado, tales como los del Paseo de los Cubos, la Puerta de San Martín y, sobre todo, la de San Esteban, mudéjar del siglo xiii. Son muy escasas las ruinas del castillo, antigua residencia del primer conde de Castilla. Este castillo, simbólico recuerdo, coronaba la colina a cuyo pie se extiende la ciudad. Esta, situada en el valle del río Alarzón, tiene interesantes alrededores. De clima frío en invierno, ofrece, en cambio, condiciones excelentes

para residencia de verano y otoño. Por toda su provincia, como hemos indicado antes, se hallan diseminados monumentos del más atrayente valor artístico e histórico; imposible enumerarlos todos.

El Hospital del Rey, fundado por Alfonso VIII a fines del siglo xii, era una de las paradas o estaciones obligadas para los peregrinos que, por el camino de Francia, se dirigían a Santiago de Compostela. El Monasterio de las Huelgas fué palacio de recreo de los Reyes de Castilla, y el mismo Alfonso VIII lo transformó en convento de monjas cistercienses para refugio de damas nobles. Las distintas dependencias del monasterio e iglesia presentan muchas bellezas de arte románico y gótico, siendo especialmente notables el claustro, la torre y el pórtico exterior en que se encuentran los sarcófagos de muchos caballeros de las Ordenes de Santiago y Calatrava. En este monasterio vivieron y murieron princesas reales y damas de la más alta nobleza de Castilla. En él se conserva el magnífico paño llamado Pendón de las Navas, por haber presidido una de las batallas más famosas en la historia antigua de España.

La Cartuja de Miraflores es otro lugar de especial atracción artística y turística. Al interés que ofrece siempre un cenobio de cartujos por la singularidad de su vida, se une la riqueza monumental y artística de la cartuja burgalesa. En la iglesia, bella muestra del arte gótico, son de admirar un maravilloso retablo y los sarcófagos, excepcionalmente importantes, de Don Juan II, Doña Isabel de Portugal y el Infante Don Alfonso.

Finalmente, hay que retener estos nombres para una eventual excursión por tierras de Burgos: el Monasterio de Santo Domingo de Silos (a 57 kms. de la capital), con su maravilloso claustro del siglo xi, su gran biblioteca y su escuela de canto gregoriano; la villa de Covarrubias, a 40 kms. en el camino de Silos, con un riquísimo museo parroquial; Briviesca, con el magnífico retablo del Convento de Santa Clara; Oña, con uno de los mejores claustros ojivales de España; Peñaranda de Duero, con el rico palacio de los condes de Miranda.

Burgos es, en resumen, una de las tierras de España más opulentas en joyas del arte y de la Historia.



EL SERVICIO AEREO



PANAMERICANO

POR la costa occidental de Sudamérica y a ambos lados de los Andes hasta Buenos Aires, el nombre «Panagra» simboliza un medio de transportación veloz y seguro—un vuelo de 7.240 kilómetros desde Cristóbal, Zona del Canal, al sur rumbo a la capital de Chile, y desde allí, sobre innumerables lugares de incomparables panoramas montañosos, a las pampas y a las grandes ciudades del Río de la Plata: Buenos Aires y Montevideo.

La Pan-American Grace Airways tiene ahora tres años de existencia. Pocas son las nuevas empresas que se han desarrollado tanto en tan poco tiempo. La cooperación entre el norte y el sur de América lo ha hecho posible. Los aviones trimotores Ford descienden en Colombia, Ecuador, Perú y Chile, antes de cruzar el paso más alto del Hemisferio Occidental. Remontarse en vuelo sobre los Andes lleva consigo cierto riesgo, que, aun en las condiciones más favorables, proporciona sensaciones muy suyas.

Resulta difícil encontrar palabras para describir el aspecto de grandeza y sublimidad con que se deslumbra el navegante aéreo después de haberse remontado por las primeras serranías de la cordillera al este de Santiago y cuando, desde una altura de 6.100 metros, contempla emocionado 128 kilómetros o más de agreste desolación y la multitud de mellados picos o lomas que han dominado por los siglos de los siglos esta inmensa región solitaria.

Nieve eterna los cubre. Entre las heladas sábanas se ven serranías estériles de calvas rocas barridas por la furia de los vendavales y las profundas grietas y abismos de agudo corte en duro granito. Aquí y allá se discierne un helero o glaciar, desparramándose por el precipitado costado de una montaña.

El soberano de estos altivos hendedores de los cielos es el Aconcagua—el pico más alto del continente. Se levanta a 7.040 metros sobre el nivel del mar, a mayor altura que Mt. Mc.Kinley, y no obstante, se acerca uno tanto a él, que no parece sobresalir ni mil metros. Volamos ahora sobre la Argentina. La pasmosa altitud queda tras nosotros según volamos en el territorio por las faldas de la sierra. Repentinamente, abajo se nivela la tierra.

El aeródromo de Mendoza, un oasis circundado por grandes viñedos al borde de estéril desierto, es la primera parada en la ladera oriental. Descendemos y marchamos

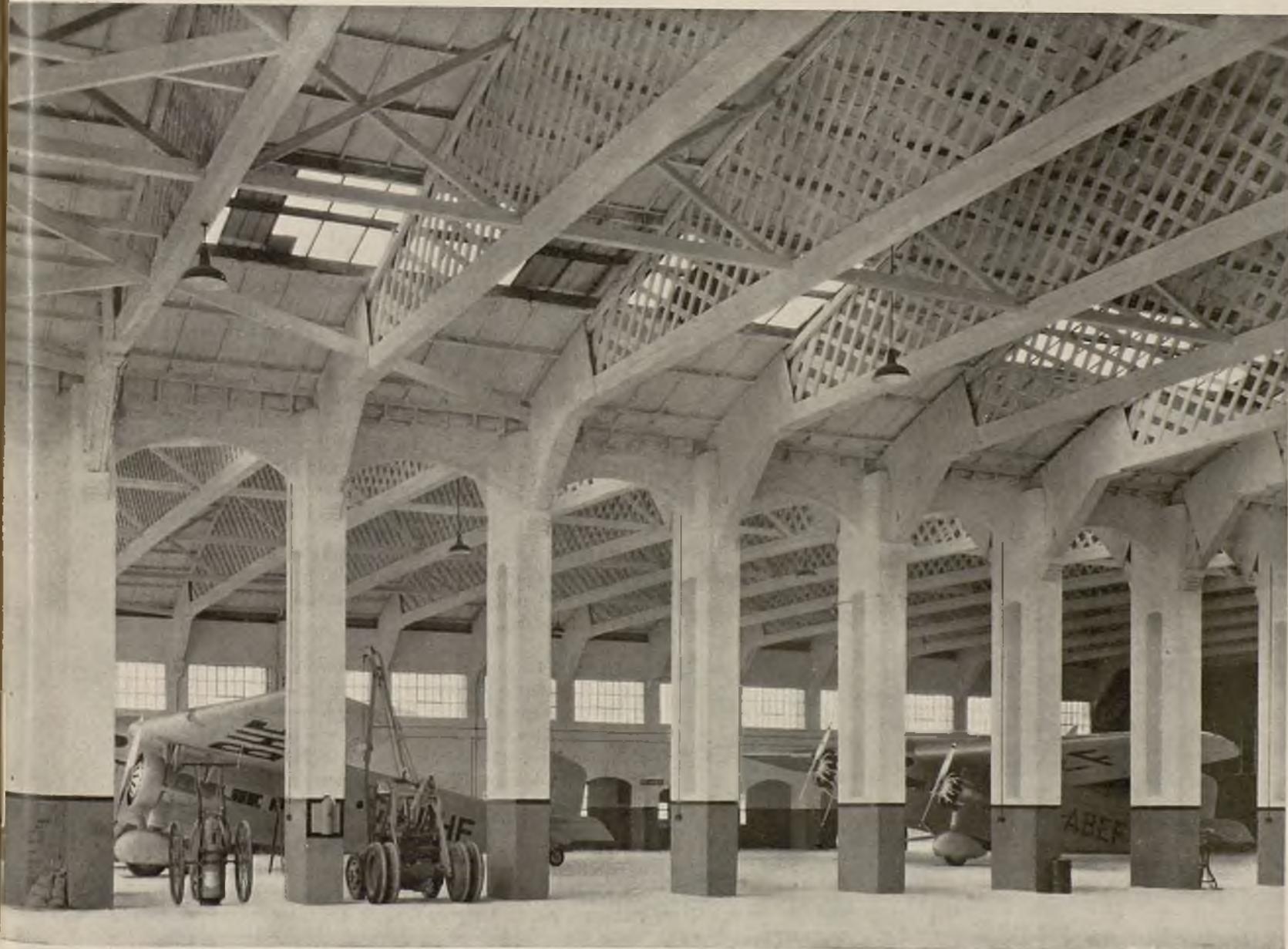
Por
RALPH W. GRANT

al hangar una hora y catorce minutos después de haber salido de Santiago. Compárese ese tiempo con las dieciséis horas que el mismo viaje emplea por ferrocarril.

Después que salimos de Mendoza, el avión se remonta por extensiones estériles hasta la inmensa pampa. Aquí se ven los grandes rebaños de ganado que se dispersan por provincias enteras. Llegamos después a los trigales, campos sin fin salpicados de molinos de viento y de rectos caminos que desaparecen en el horizonte. Casi a mediados de la tarde descendemos espiralmente en el aeropuerto de Morón, lindante a Buenos Aires. Extendiéndose por todas partes en la distancia, surge la gran metrópolis con sus bellos edificios y sus populosas calles que se centralizan en la maravillosa vía la Avenida de Mayo.

La historia del desarrollo de la empresa «Panagra» merece bien contarse de nuevo. Inauguró el servicio en mayo del 1929, transportando semanalmente el correo entre Cristóbal, Panamá y Mollendo, Perú: una distancia de 3.860 kilómetros. Pasó a Chile, llegando así la primera entrega aérea de correspondencia de los Estados Unidos a Santiago el 21 de julio, 9.650 kilómetros al sur de Nueva York. Las cumbres andinas se erguían intrigantemente hacia el este, y al perderse hacia ellas la vista, los pilotos de la empresa «Panagra» sentían la fascinación de lo desconocido, que parecía desafiar, a espíritus intrépidos, a la conquista. Apenas se conocía cosa alguna tocante a las condiciones atmosféricas en las alturas andinas. Las autoridades de la aviación chilena, cooperando en todo, designaron el Paso de Uspallata, de 4.420 metros de altura, como ruta propicia a seguirse.

El aeroplano Ford normal trimotor, fué el que se escogió para los viajes de ensayo, y los resultados justificaron por completo la confianza depositada en él. El servicio comenzó a extenderse a la Argentina en octubre del 1929, y un mes después hasta el Uruguay. En el corto espacio de seis meses, la «Panagra» estableció un servicio de correo aéreo sobre una ruta de 7.240 kilómetros de longitud, con un viaje semanal de ida y vuelta, y sus vuelos llegan a un total anual de 800.000 kilómetros sobre siete países sudamericanos, a razón de 1.045 kilómetros por día.



EN TORNO
AL CINE

¡PASO AL DIRECTOR!

POR FELIPE CENTENO

*Lionel Barrymore, director,
actor, cineasta completo*



En el principio, el cine fué la máquina. Más tarde, el astro. Y un buen día, se ha descubierto que el cine no es, sino... el director. En la era del maquinismo, el cine interesaba, de una parte, a los ingenieros, a los electricistas, a los técnicos, que detrás de la pantalla, y a su coste, se hacían la «guerra de patentes» más encarnizada y cruel que la que — en tales tiempos — sostenían en el lienzo los «malos» y los «buenos», el traidor y el *shariff*. De otra parte, era entonces el cine diversión de gente sencilla cuya ingenuidad ¡ay! llegaba al extremo de creerse realizando un viaje de recreo, porque, a su espalda, la cabina les enviaba un ruido trepidante y ante sus ojos oscilaba la mole del Simplón.

En la era del idolismo, el cliente del cine fué la niña lánguida cuyos sueños turbaba la mirada acarreada de Rudy Valentino, y el joven incendiado por el fuego de los ojos de Nita Naldi o Bárbara La Marr...

La era del director es señalada por el pacto de los intelectuales y artistas — ¡un día tan desdeñosos! — con el cine. Porque el director representa, da unidad y responsabilidad a la obra cinematográfica. Ea, por tanto, quien — con los elementos varios, dispersos, múltiples, que la industria le ofrece — ordena y crea la obra de arte. El cine, como materia artística, es, pues, el director.

Buena, mala, mediana o sublime, cada cinta expresa la sensibilidad de su director y su concepción visual del mundo. En algunas producciones como las de los rusos Eisenstein, Pudovkin y Ekk, desaparece incluso el valor humano destacado

*Eliya Landl, la artista múltiple de la Fox,
a quien se denomina su propio director*



AL PHYEE



del héroe, para que el director saque y realce de entre la masa amorfa, los valores que, a través de su selección adquirirán categoría heroica. Por el director, el cine tiene calidades, estilos: *¡Pase al director!*

¿Quién dirigió las primeras películas? Misterio!... Como las primeras literaturas, son la obra de todos, el balbuceo infantil, el contorno impreciso, y los responsables de sus atisbos de belleza o de sus chafarrinones de mal acierto, quedan para siempre en el anónimo. Se sabe, sí, que ellos salieron de entre los mísmos ingenieros o fotógrafos, dueños y señores de todo el período inicial o de entre los industriales, que al idear *asunto* para una breve y rudimentaria película, no hacían sino discurrir como iban a emplear su celuloide o su dinero...

Más, en seguida, cuando Norteamérica entra de lleno en el juego de las sombras, e inventa el Octavo Arte — que no es otro que el de sacar dinero del Séptimo — se apresura a atar a la industria cuantos elementos pueden serle útiles. Gente dispersa de todas las actividades, fracasados del teatro, ilusionados de la literatura, llaman a las puertas del nuevo espectáculo (no sin esa mezcla de desdén y resignación que es el gesto de todo artista que cree descender de categoría por la fuerza de las circunstan-



Joan Crawford, Greta Garbo y Clara Bow, tres estrellas de primera magnitud que han cambiado — es decir, que se han adaptado al régimen evolucionista de la dirección en los últimos años. (Cómparese estas fotografías con las de 1920).



cia»). David Wark Griffith viene entre el tropel: es de los menos desdeñosos; de los más ilusionados.

La Biograph le contrata como actor y director (esta calidad de «director» no tiene aún su pleno sentido) pero, rápidamente, el actor va quedándose atrás y el «director» nace. David Wark Griffith es joven, animoso y aventurero; ha sido periodista en Alabama y Luisiana; actor dramático fracasado en Nueva York. Cincuenta dólares seguros cada semana le parecen de perlas. A esta situación mediocre, le da la novedad del arte naciente un picante sabor de aventura... Frente a las posibilidades del lienzo, Griffith es el primer artista — no técnico — que comienza a ver el mundo en torno con ojo cinematográfico. Inventa el «close-up» o *primer plano* para subrayar los momentos de máxima emoción, dándoles equivalencia de musical «fortísimos» (1). Discurre las «acciones simultáneas». Descubre a Mary Pickford y la lanza a la fortuna y a la gloria. Los magnates de la industria se lo disputan, le llenan las manos de oro... Dicen de él, como máximo elogio, que «sabe siempre cómo narrar una historia». Y están en lo cierto. «Narrar una historia» de manera cinematográfica, es todo en lo que el arte del director nato consiste...

Poco después, con «El Nacimiento de una Nación», Griffith se corona como el primer y más grande director de América. No tarda en compartir este cetro, con un nuevo valor resplandeciente: Cecil B. de Mille, que, con sus «Diez Mandamientos», merece el nombre honroso y bíblico de «el hombre que separó las aguas del Mar Rojo».

Surgen en seguida los directores alemanes, con fuerza, con estilo propio y con un empeño de originalidad, que no conoció antes el mercantilismo norteamericano. La vieja fórmula de Zola, por la cual «el Arte es la Naturaleza, vista a través de un temperamento» es repuesta en vigor por los directores de ultra-Rhin. «El gabinete del doctor Caligari», con sus monstruos y sus alucinados, su decorado expresionista, su asunto de pesadilla, es el primer grito de independencia del arte-industria. El realizador del film es Robert Wiene, nombre escasamente famoso, y que, no obstante, abre camino a otros que lo serán extraordinariamente.

Fritz Lang, que se hace célebre con su visión legendaria de «Los Nibelungos», lánzase luego a la osadía de las grandes realizaciones innovadoras, con «Metrópolis», «Espione», «La Mujer en la Luna»... La estrella de Lubitsch con «Madame Dubarry», «Enrique VIII» y «La Princesa de las Ostras», se levanta en el horizonte dando un tino de curiosa ironía al cine alemán. Murnau crea su «Fausto», con Emil Jannings de protagonista.

Y en seguida aparece lo increíble: en menos de diez años, un grupo de directores alemanes geniales. Lo son Erich Pommer, Eric von Stroheim, von Sternberg, Leo Mittler, Joe May, Arnold Frank, W. Buttman, Paul Leni, E. A. Dupont, Pabst...

(1) Esta aguda sugerencia se debe al crítico José Palau, en su conferencia «El cine y la música».





Un nuevo valor de la Fox — un valor creado (no descubierta) por la dirección. ¿Lo conocen Vds.?

Y si a América corresponde el honor de haber creado de la nada los primeros directores, de Alemania nos viene, en cambio, la aureola de competencia, de prestigio, de fama creada en torno a la figura del director.

Convendría, en un noble afán de divulgación de la posible cultura cinematográfica, dar a conocer al público los nombres, las nacionalidades, las peculiaridades características y estilos de los distintos directores... Tarea un poco difícil — aunque indispensable — dado que la universalidad del Séptimo Arte des- arraiga y amalgama, en muchísimos aspectos, los elementos de que se compone. Por ejemplo: el más ilustre director de Francia es, sin ningún género de duda, René Clair, realizador de «Sous les toits de Paris», de «El Millón» y de «Viva la Libertad», pero: ¿sabe alguien que los directores de América que se llaman George Fitzmaurice, Louis Gasnier, George Archimbaud, Robert Florey, Jacques Feyder, Marcel de Sano y Henry Abbadie d'Arrast, son franceses también? Los alemanes Lubitsch, Murnau (fallecido el año pasado, mientras realizaba «Tabú»), von Stroheim, von Sternberg — descubridor de Marlene Dietrich — son, como queda dicho más arriba, alemanes, hoy utilizados por la industria norteamericana. Rouben Mamoulian — creador de «Las Calles de la Ciudad», de «El Hombre y el Monstruo» y «Amame esta noche», la última cinta de Chevalier — es ruso. Y en este «puzzle» universal formado por los directores de Norteamérica: ¿sabe alguien que, nada menos que Ernest B. Shoedsak, el director explorador, es español?...

La personalidad del director, sus métodos de trabajo; la originalidad que, en este instante, por ejemplo, aportan al cine del mundo los directores rusos con su nuevo concepto del arte, a través de una nueva concepción de la vida; la actividad de los directores-actores, encabezados por Charlot, bien merecen otra Crónica detenida... Por de pronto, la puerta está abierta y el grito lanzado: «Paso al director!».



Colección Planas

LA MINIATURA

EN EL ARTE



Colección Wardaga

PLAN para este artículo: indicar cómo y en qué época ha nacido al arte la miniatura, cuáles han sido sus épocas y sus representantes, iniciación y causas de su decadencia, y razones para creer en su renacimiento.

¿Origen de la miniatura? Recurrámos a la etimología, adelantándonos a la Edad Media, en épocas en que los monjes calígrafos usaban minio como colorante para pintar las mayúsculas y los títulos de sus copias manuscritas y de sus llamados códices miniados. Tales fueron los principios — muy humildes, por cierto — del arte de iluminar que, desprendido de la cultura caligráfica, había de llegar, en el siglo XVI, al retrato miniatizado propiamente dicho.

Corriendo el tiempo, el monje copista amplió sus miras estéticas al compás de los progresos de su habilidad. Al convertirse en iluminador, adorna las márgenes de sus pergaminos, y hace de las iniciales un tema y un pretexto para la más elaborada decoración; reproduce personajes, flores, animales, y con una amplitud simbólica que se aparta del sentido de lo real, emplea cuantos motivos de ornato acuden a su imaginación. Sólo a mediados del siglo XIV, el arte de iluminar franqueó las puertas de los monasterios y adquirió patente de arte laico. La inspiración se renueva, se rejuvenece a su contacto

Por JUAN D'ARS

con la realidad. Observador curioso del ambiente, el artista reproduce en sus minuciosas ilustraciones todas las palpitaciones de la vida de su tiempo, pública y privada, manifestada en escenas de costumbres, en trajes y aun en sátiras políticas.

En méritos del estudio de la naturaleza, del descubrimiento de las leyes de la perspectiva y de las balbucientes teorías de aplicación del claro-oscuro, la iluminación progresa concretamente, aunque con lentitud; así, la representación de la figura humana adquiere mayor importancia y alcanza una perfección notabilísima, tanto en representación suelta como en escenas de colectividades. Entre los artistas del llamado bello período de la miniatura, nombremos al gran maestro entre los maestros: Jean Fouquet (1415-1480), gran pintor en pequeño, máximo exponente en la ciencia de la composición, y hombre que unta a la delicadeza y firmeza de dibujo una extraordinaria distinción en el color.

La invención de la imprenta, hacia 1454, había de asestar un golpe de muerte a las actividades de los copistas miniaturistas, robándoles poco a poco sus medios de vida. Los miniaturistas se refugiaron en el arte de grabar sobre madera, que, por esta causa, dió en alcanzar considerable desarrollo, pero encontró después más adecuado marco a sus habilidades en la representación pintada de personajes contemporáneos, o sea, en el retrato miniaturado tal como nosotros lo conocemos. En el siglo XVI, el retrato en pequeño — al óleo, a la acuarela o al lápiz — apasionó a las gentes; citemos a Francisco Clouet (llamado Johanel), como el más ilustre representante de la época.

El siglo XVII no vió disminuir la afición al pequeño retrato en colores. Son los tiempos en que Petitot (1607-1691), perfeccionando o, por mejor decir, renovando los procedimientos técnicos de la pintura en Inglaterra y en Francia, pintó la extraordinaria colección de retratos que hizo ilustre su nombre, y crea la escuela de retratistas sobre esmalte, que tan bellas obras ha legado al público inteligente. Mien-

tras tanto, los miniaturistas seguían pintando sobre papel o pergamino, y hemos de esperar a comienzos del siglo XVIII para encontrar los primeros retratos sobre marfil. Es a una mujer (Rosalba Carrera, nacida en Venecia en 1675) que corresponde el honor de haber presentado en Francia la primera muestra de este nuevo género de retrato.

La Carrera se instaló en París en 1720, y fué favorecida con especiales plácemes de la Academia de Pintura de Francia. Siguen a la veneciana un cierto número de pintores miniaturistas, cuyas obras, correctas pero sin el sello de la superioridad, encontramos rara vez firmadas, y es preciso llegar a mediados del reinado de Luis XV para ver surgir a los grandes miniaturistas verdaderamente personales. Fué un admirable período de 75 años, en que la miniatura sobre marfil se constituyó en regalo diplomático de príncipes reinantes, enriquecida de diamantes y filigranas de preciosa orfebrería. Citemos en término de honor a Drouet (padre) que pintó los retratos de Buffon y Bucher, así como el del marqués de Beauharnais, padre de Josefina, la que hubo de ser emperatriz de los franceses. Ducrest fué el primer pintor de María Antonieta. Pero el



Colectión Planas



Colectión Planas



Colección Planas

gran maestro del siglo XVIII es Pedro Adolfo Hill, nacido en Estocolmo, en 1736 y nombrado pintor de la cámara real en 1769. En el primer año de su ejercicio como miniaturista, pintó más de 80 retratos que se calcula que le valieron unas 30.000 libras. Tal era la fama de Hill, que sus nobles clientes hacían larga antesala día tras día, y se dice que el pintor escogía de entre ellos a los que más le simpaticaban físicamente. La Revolución le obligó a emigrar a Bélgica, donde murió a poco. Fue llamado el Van-Dyck de los miniaturistas, y por alguna de sus obras se ha pagado últimamente 125.000 pesetas.

Hablemos de Jean Baptista Isabey, pintor de cuatro reyes y dos emperadores, profesor de dos emperatrices, y consejero artístico de dos generaciones de hombres célebres, de los que nos ha dejado retratos admirables.

Mlle. de Mirbel señala la cúspide de la escuela francesa; a partir de 1849, el bello arte de la miniatura va en decadencia, cediendo paso a la fotografía...



Colección Planas

En Inglaterra, Peter Oliver, Thomas Flatman, John Hoskins y, muy en particular, Samuel Cooper, merecieron bien del arte, como iniciadores de la miniatura británica. Después de nombrar a Bernard Lens — que puede decirse que fué el primero en pintar sobre marfil. — corresponderá citar a Conway, el gran maestro de su género, cuyas pingües ganancias le permitieron vivir a un fren principesco. Su rival, Engleheart, llegó a pintar 4.800 miniaturas, con un ingreso anual de más de 50.000 francos. Y terminemos mencionando a Robertson Ross, uno de los últimos miniaturistas, casi contemporáneo.

La invención de la fotografía originó la franca decadencia de la miniatura. Persistió el gusto del público por el pequeño retrato en color, pero se manifestó muy marcadamente la preferencia por el maravilloso daguerrotipo de nueva invención.

Sin embargo, todo mal tiene fin; la obra de arte tiene un valor propio. Así, después de más de 80 años de pasión por el retrato fotográfico, las gentes de buena fortuna y mejor gusto se han formulado la siguiente observación: de las fotografías de sus antepasados del siglo XIX, queda sólo una imagen pálida y descompuesta, velada por la venganza del tiempo, y acaso en actitudes harto ridículas, mientras que los retratos del siglo XVIII han conservado bellamente la efigie en primorosas miniaturas.

No tengo la pretensión de pronosticar un pronto fin del retrato fotográfico. Es evidente que las gentes apreciarán siempre la oportunidad de disponer de una docena de retratos por unas pocas pesetas. Este hecho no cambiará, mientras subsista su ventaja económica. Lo que me propongo es afirmar que, allí donde existan convicciones artísticas y arraigado culto del recuerdo, se volverá a la miniatura porque ni el gran retrato ni la fotografía — más o menos decorativas pero poco íntimas — pueden establecer un paralelismo artístico con lo primoroso y lo estéticamente exacto y detallado de una miniatura auténtica.

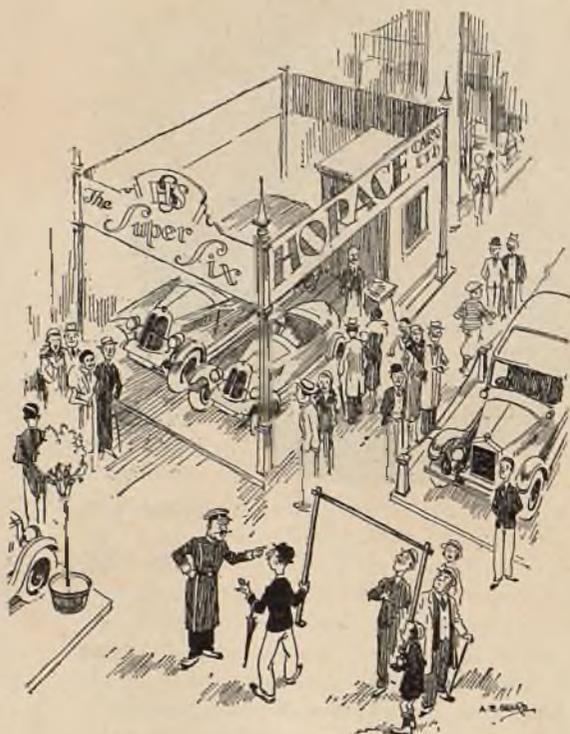
El humor de los demás

CONSEJOS AUSTRALIANOS

No limpies jamás el motor: nada evita las vibraciones como una capa de polvo grasiento de un par de centímetros: esto absorbe el ruido mejor que ningún otro procedimiento.

Cuando salgas para una larga excursión, no olvides que las bujías deben estar bien roscadas en sus respectivos cilindros, pues si no es así, te expones a no sacar brillantes velocidades medias.

Si el motor «pica» es, a veces, difícil localizar este ruido. Sin embargo, si notas que una biela sale a través del cárter, consulta a un técnico competente: es posible que dicha biela se haya roto.



En el Salón del Automóvil:
— ... ¡Pero si esta es la medida de la puerta del garaje de mi casa, y deseo comprar un coche que pase bien!



El automovilista (al músico callejero):

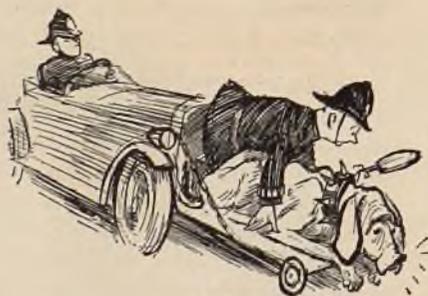
— Veo que maneja Vd. bastante bien este cacharro. ¿No podría Vd. hacerme el obsequio de doblar este mapa de carreteras?



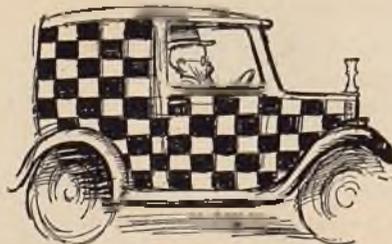
Coche para la estrella teatral



— para el marino



— para el servicio de policía



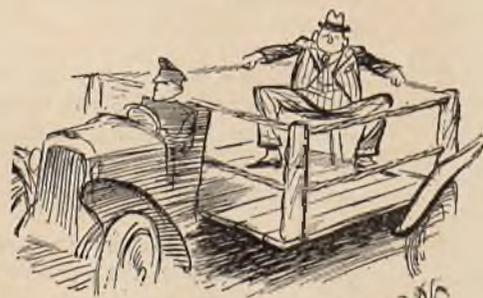
— para el aficionado al ajedrez

DEMOS AL COCHE UN SELLO DE PERSONALIDAD

Como las fabricantes de automóviles podrían eliminar la monotonía de los tipos «standard»



— para el jardinero

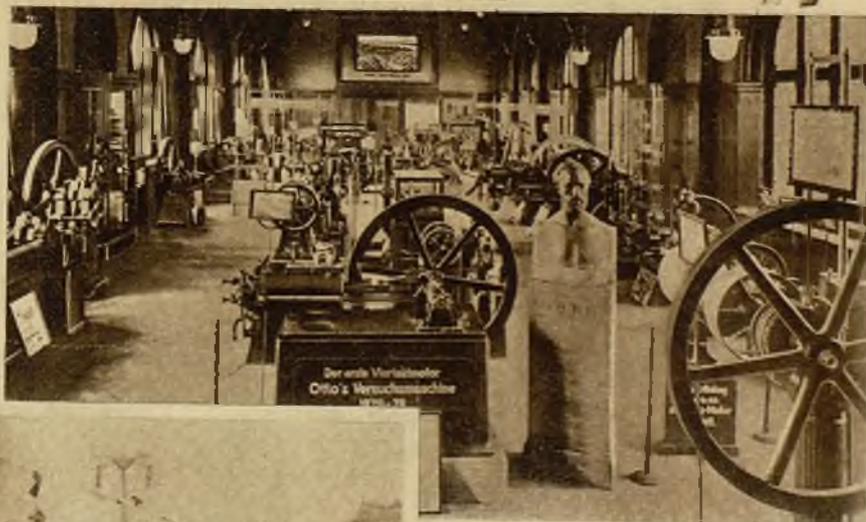
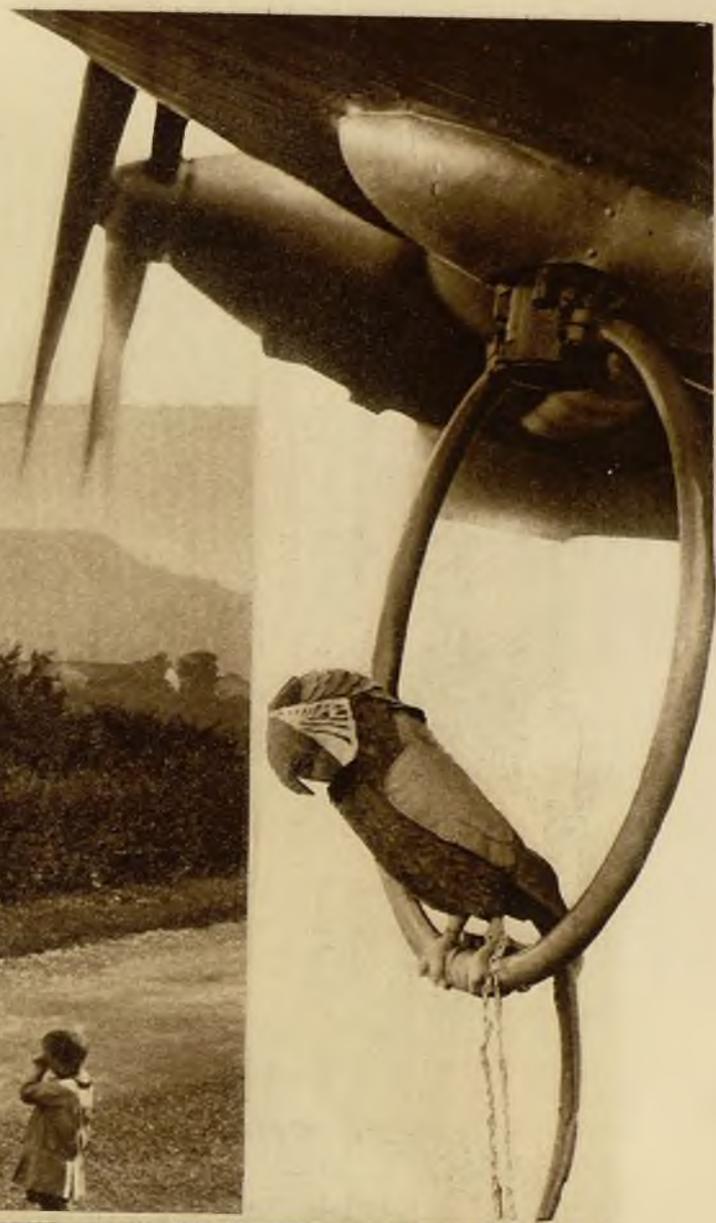


— para el boxeador

LO QUE PASA EN CASA DE LOS DEMÁS



Luxemburgo. — El primer Ford 8 HP recorre el condado cuyo nombre asociamos al de Franz Lehar.



Colonia. — Una sala del Museo del Motor.



(Arriba) París. — Una mascota que se ha hecho famosa en el campo de aviación de Le Bourget.

Ostende. — Un Bremen le-rresire en que están dando la vuelta al mundo varios deportistas alemanes.

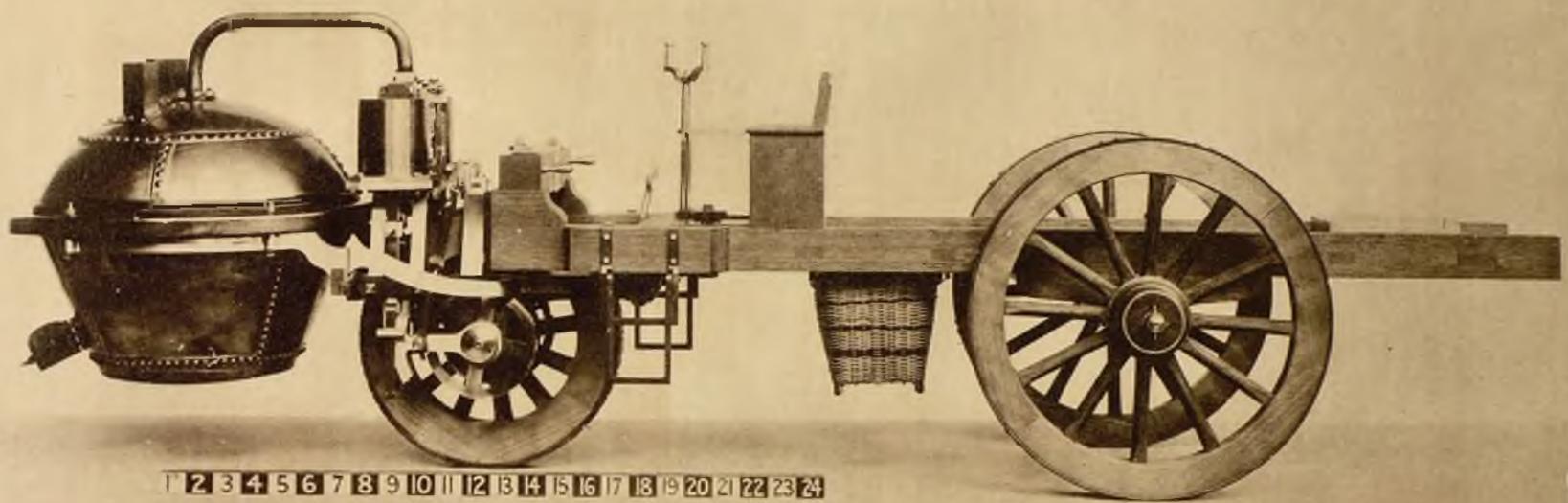
Hamburgo. — Una curiosa propaganda de una revista musical de argumento oriental.



Postdam. — Las recientes maniobras del ejército alemán.



Pamona, Cal. U. S. A. — Campeonato femenino de rapidez en la fabricación de mantequilla.



El vehículo ideado por Cugnot en 1770 para el Gobierno Francés para arrastrar piezas de artillería pesada

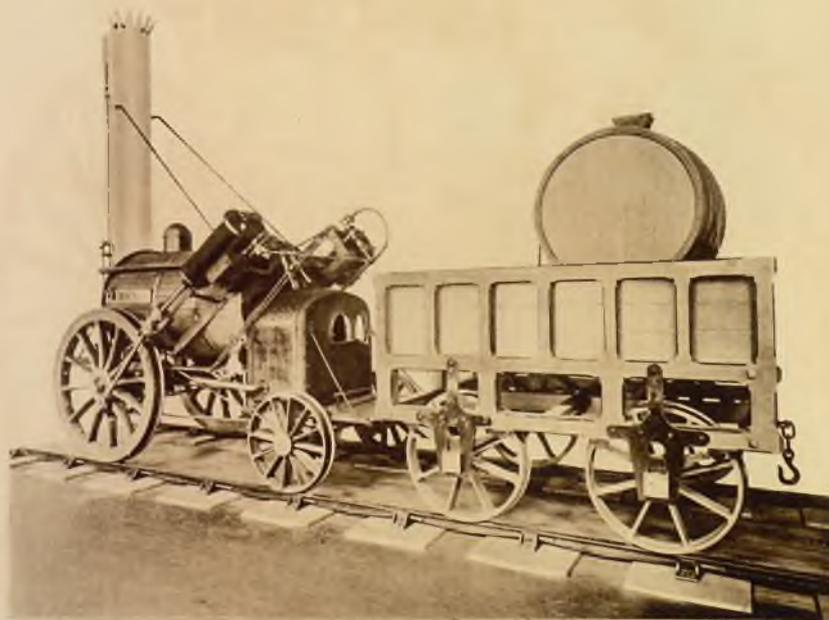
LA EVOLUCION DEL VEHICULO MECANICO

por J. HARRISON

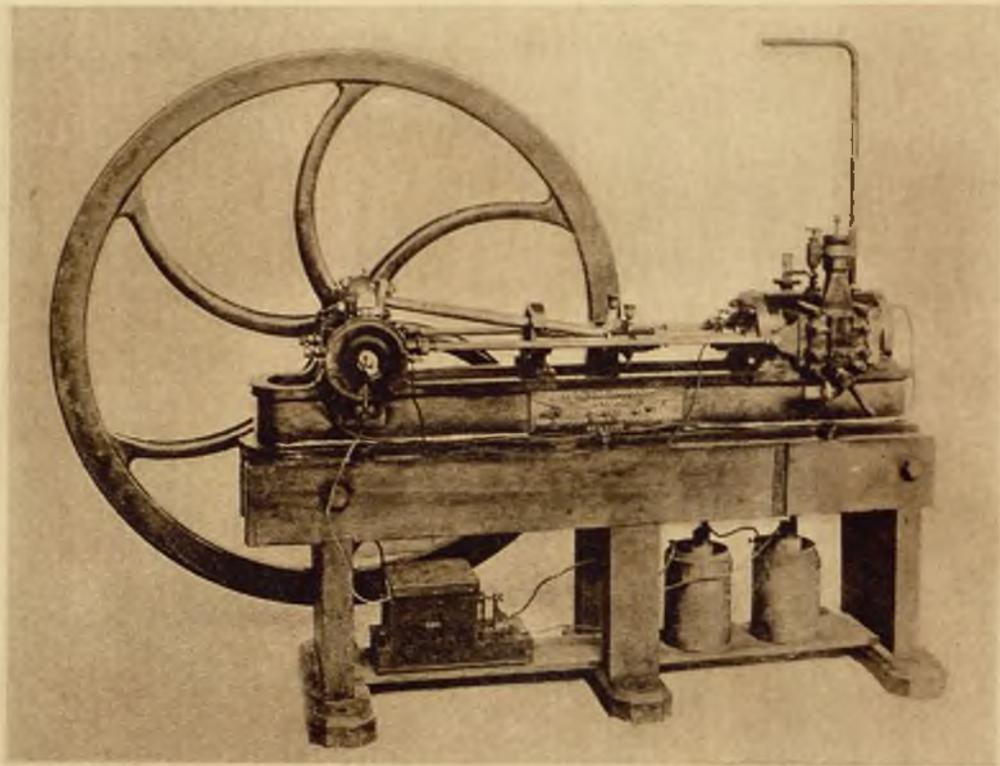
PERFECCIONADA la máquina de vapor (término que se considera impropio para designar unidades de fuerza motriz por combustión de carbón o aceites minerales), el paso próximo consistía en eliminar el vapor y la voluminosa caldera productora del mismo, haciendo quemar el combustible directamente en los cilindros de la máquina.

Existía ya el arma de fuego, y aun antes de que la máquina de vapor naciese a la vida industrial, se había hablado de la utilización de la pólvora como productora de potencia de tracción. Sin embargo, fué J. J. E. Lenoir quien proyectó el primer motor de explosión.

Lenoir, como buen francés y realista, hizo lo que hoy nos parece que hubiera sido lógico hacer. Construyó una máquina de vapor común y corriente, completa con válvulas deslizantes y cilindros de doble fondo. Una camisa de agua rodeó el cilindro para las necesidades de refri-



Una reproducción de la locomotora «Rocket» de Jorge Stephenson, construida por Robert Stephenson y Coy Ltd. para Mr. Henry Ford. Los ralles sobre los que descansa son también una reproducción de los usados cuando la máquina «Rocket» atrajo sobre sí la atención del mundo científico e industrial

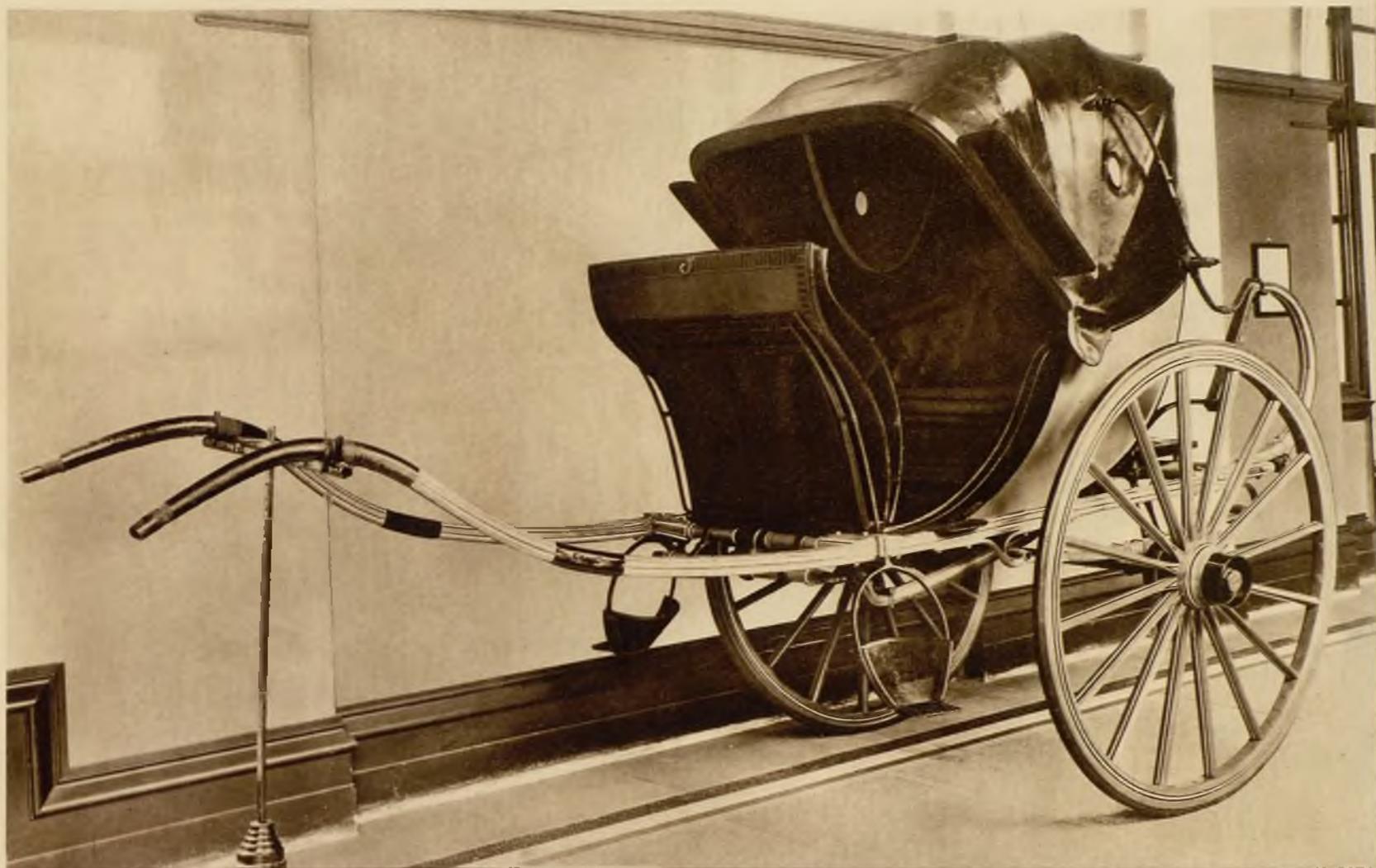


La máquina construida por
Lenoir en 1860, el primer motor de combustión
interna que ha existido

Uno de los primeros
automóviles. El modelo Benz de 1898

geración, y en cada cubierta de cilindro atornilló una bujía de ignición. En un extremo del cigüeñal, lijó un mecanismo para la puesta a tiempo, conectado con las bobinas del encendido y con las bujías. Ni tan siquiera se ocupó de modificar la puesta a tiempo de la válvula de su «máquina de vapor». El gas entraba durante la primera mitad de la carrera del pistón; luego, se cerraba la válvula y el gas era encendido por la chispa de la bujía. El motor, construido en 1860, fué muy popular en tamaños pequeños, porque no necesitaba caldera ni fogonero. Poco podía objetarse en cuanto a la eficacia del funcionamiento, pero, como sea que el combustible no quedaba sujeto a una presión, el consumo resultaba excesivamente elevado. Su potencia era de $\frac{1}{2}$ HP., si bien desarrollaba en realidad 1 HP. El cubitaje era 20 % mayor que el de un automóvil Ford modelo «A», lo que constituye una demostración convincente de los progresos alcanzados en la fabricación de los motores de combustión interna.





Un cabriolet construido por Wurdovers of Long Bere - Inglaterra

Otro aspecto del Benz 1898



Quince años después, el Dr. N. A. Otto, que durante diez años había estudiado en su laboratorio la construcción del motor de explosión, construyó el llamado «Otto-silencioso». El gas era comprimido, y el funcionamiento se regía por el principio del motor de cuatro tiempos. Su ciclo era muy similar al moderno. Sin embargo, el encendido se hacía por medio de una llamita de gas, a través de una abertura controlada por una válvula en la culata del cilindro, al final del tiempo correspondiente a la compresión.

El estudio de la evolución de la bicicleta y el coche de caballos nos ofrece detalles de interés próximo, en la supervivencia de los nombres de sus constructores, que perduran todavía en un gran porcentaje de radiadores y en los depósitos de gasolina de las motocicletas modernas.

La construcción de carruajes en el siglo XIX alcanzó muy singular perfección, y cabe pregun-

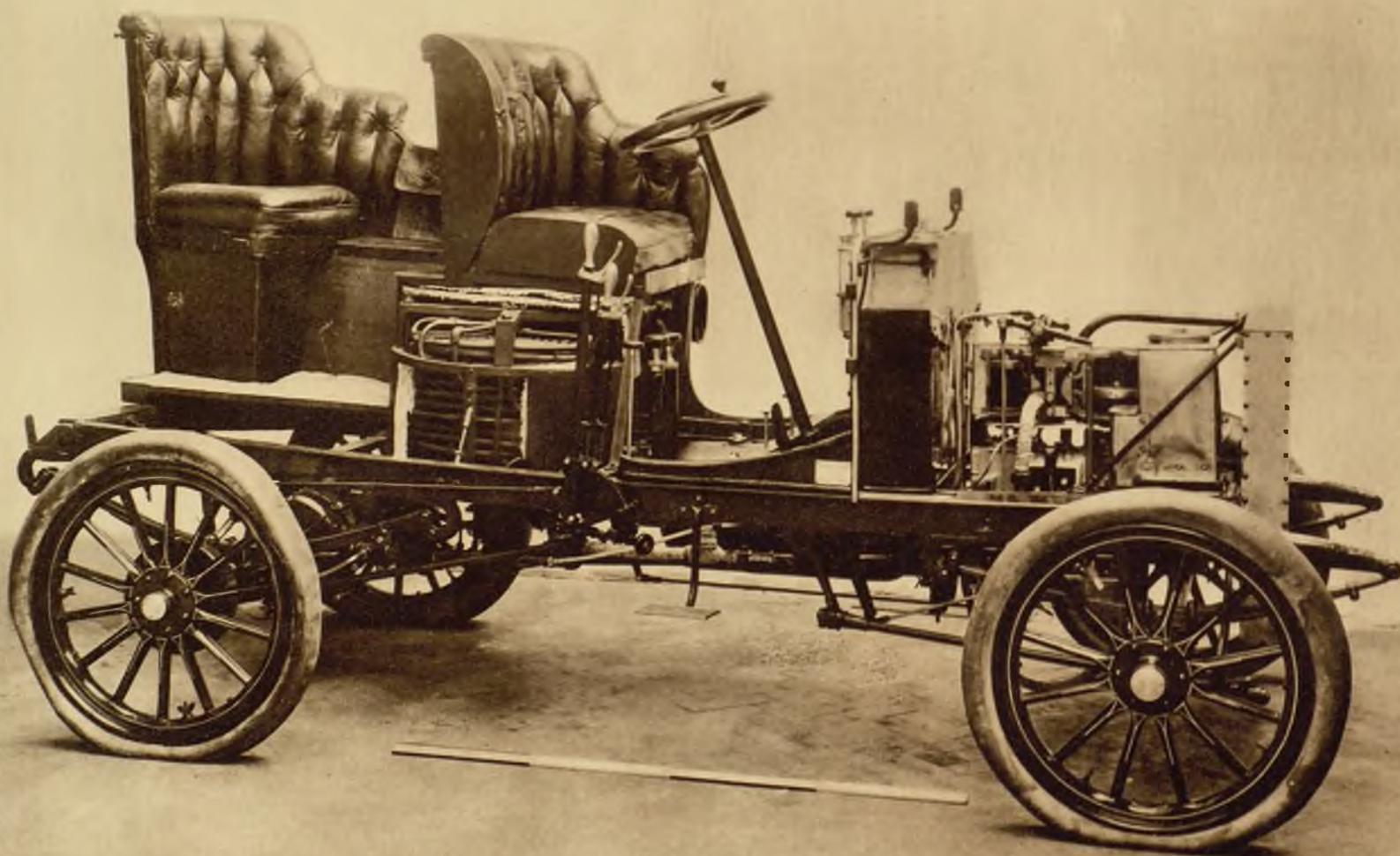
tar si en cuanto a belleza de líneas, calidad de trabajo, acabado o diseño general, se ha hecho algo mejor en nuestros días. Sorpréndenos que haya sido tan poca la evolución alcanzada, toda vez que casi todos los tipos de carrocería de nuestra época están directamente inspirados en alguno de los carruajes de los tiempos de la reina Victoria. Donde quizás se acuse más ostensiblemente la procedencia sin modificaciones, es en el más gracioso de los vehículos de tracción de sangre, el «cabriolet», el coche deportivo de los comienzos del siglo XIX—con su clásico color rojo brillante y su capota de piel negra.

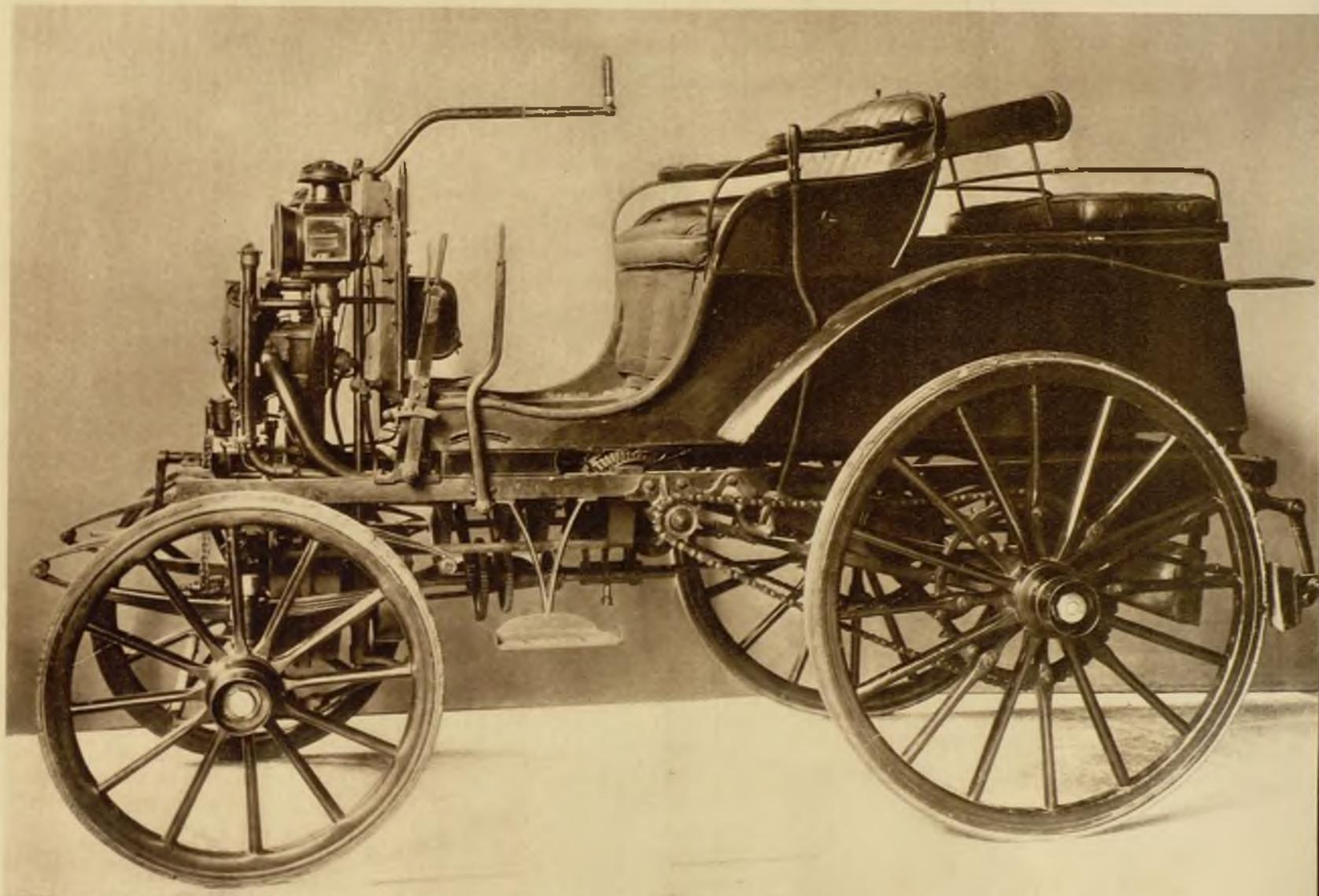
En 1884, Herr Gottlieb Daimler lanzó un nuevo modelo con su motor ligero de petróleo, montado sobre un bíchico de madera. El año siguiente, Carlos Benz, principió la producción de los automóviles de su marca. Sus primeros coches eran de tres ruedas, y durante varios años tuvo que vencer numerosas dificultades para venderlos. El motor era muy sencillo, de un solo cilin-



Uno de los primeros coches de 4 cilindros, un Daimler 1898

Un chasis seccionado del modelo White 1903





Modelo Panhard correspondiente al año 1894

Unos años más tarde, el Benz era un automóvil de mayor elegancia



dro y con un cigüeñal al descubierto, lubricándose sus cojinetes principales por medio de ingeniosos engrasadores. Un pequeño tanque, de unos cuatro litros de capacidad, hacía los oficios de refrigerador. A cada cuatro o cinco kilómetros, era preciso detenerse para rellenar de agua ese tanque; al propio tiempo, los cojinetes del motor tenían que ser engrasados, lubricando las levas y los engranajes. Una ancha correa transmitía la fuerza a un engranaje de dos velocidades, y por medio de un diferencial se comunicaba el movimiento a las ruedas traseras, con el concurso de dos cadenas. En cuanto al encendido, era por batería.

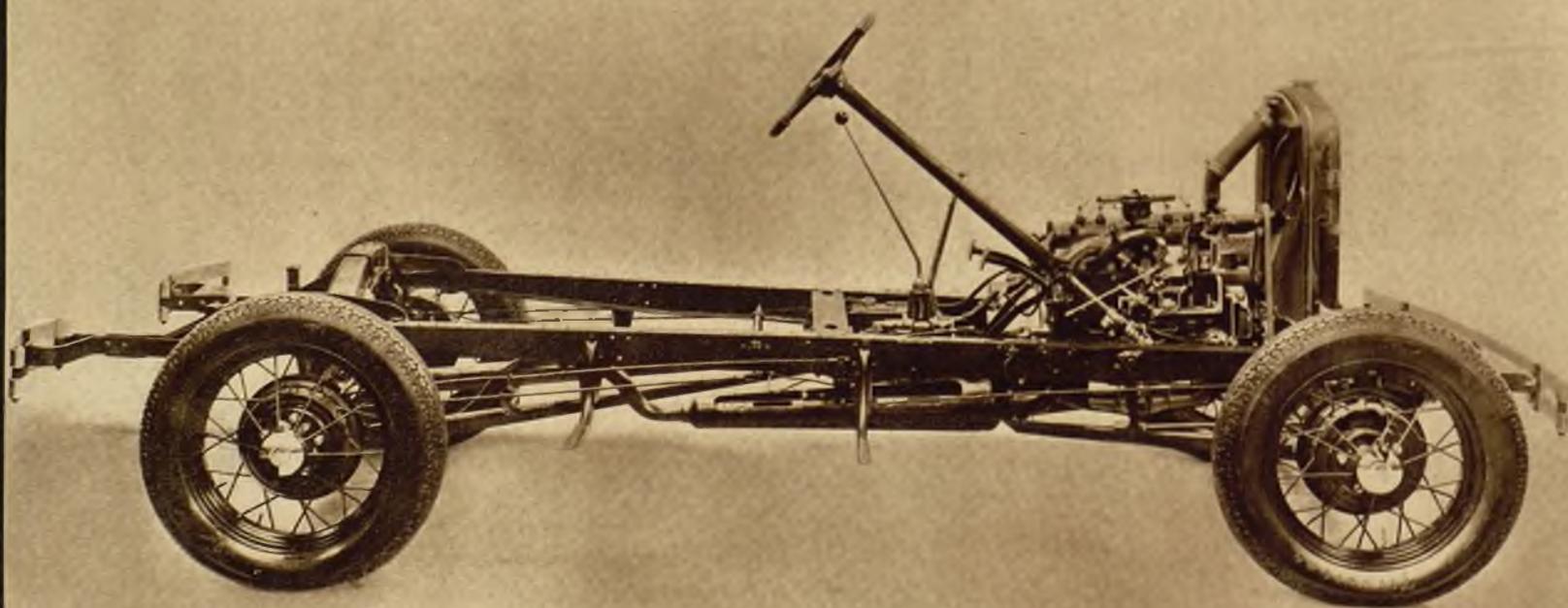
Seguíale el Panhard en orden de importancia. El motor—bajo un capó—quedaba alojado en la parte delantera del coche, en vez de estarlo sobre el eje trasero. La fuerza se transmitía por un embrague y una caja de cambios de tres marchas—que el propio inventor consideraba como algo provisional. Cuando se criticó acerbamente a Panhard la construcción de una transmisión en la que un engranaje en movimiento engranaba con otro también en movimiento, contestó: «Es

brutal, pero funciona...» Brutal podía ser, pero ciertamente funcionaba. Sobrevivió a su inventor y a todos los numerosos substitutos que, años más tarde, se presentaron para eliminarlo.

Podríamos hablar de la tracción llamada «por fricción», y de los coches con transmisión neumática... Luego, aparece el Ford modelo T... Hacia 1898, resultó evidente que los constructores empezaban a dividirse en dos sectores de opinión. Un grupo se dedicó a desenvolver el tipo actual de automóvil, y el otro grupo persistió en hacer práctica su creencia de que el nuevo coche sin caballos debía ser una máquina sencilla. El Benz de 1885 seguía las líneas de su antecesor, pero se le añadió un asiento adicional; el coche tenía ya cuatro ruedas, era más bajo, más rápido y usaba neumáticos. Este modelo siguió vendiéndose (variando sólo ligeros detalles) desde 1885 hasta 1900, siendo el primer coche popular del que se alcanzó una producción total de unas 4000 unidades en menos de siete años.

Las fotografías que ilustran este artículo, han sido galantemente cedidas por «The Science Museum», de South Kensington, Londres

Y finalmente, el modelo «A» Ford, regalado por Mr. Henry Ford, después de su última visita al Museo de South Kensington





*Miss España 1932
y el Ford*

FIGURITAS DE BELÉN

A la sombra protectora de la iglesia parroquial en los villorios, o en el tranquilo remanso de una plaza del casco antiguo en las grandes ciudades, se levanta — a fines de la primera quincena de diciembre — un improvisado mercado de tenderetes en el que se realizan las más singulares transacciones. Quien compra palacios, quien castillos de almenadas murallas, quien un humilde «pesebre», la más sencilla pero la más importante construcción del mundillo de ingenuidad que nos ofrece el último mes del año. Nadie se asombrará de ver regatear a los compradores unas monedas de vellón en la adquisición de unos reyes engalanados de las más fantásticas vestiduras. Barbudos pastores que, por comparación de tamaños con sus propias ovejas, semejan pigmeos; gentes y animales de tan extraordinarias proporciones de perspectiva, que sus cabezas sobrepasan la altura de las casucas del belén. Ríos argentados, con cauces forrados de papel de chocolate... Y año



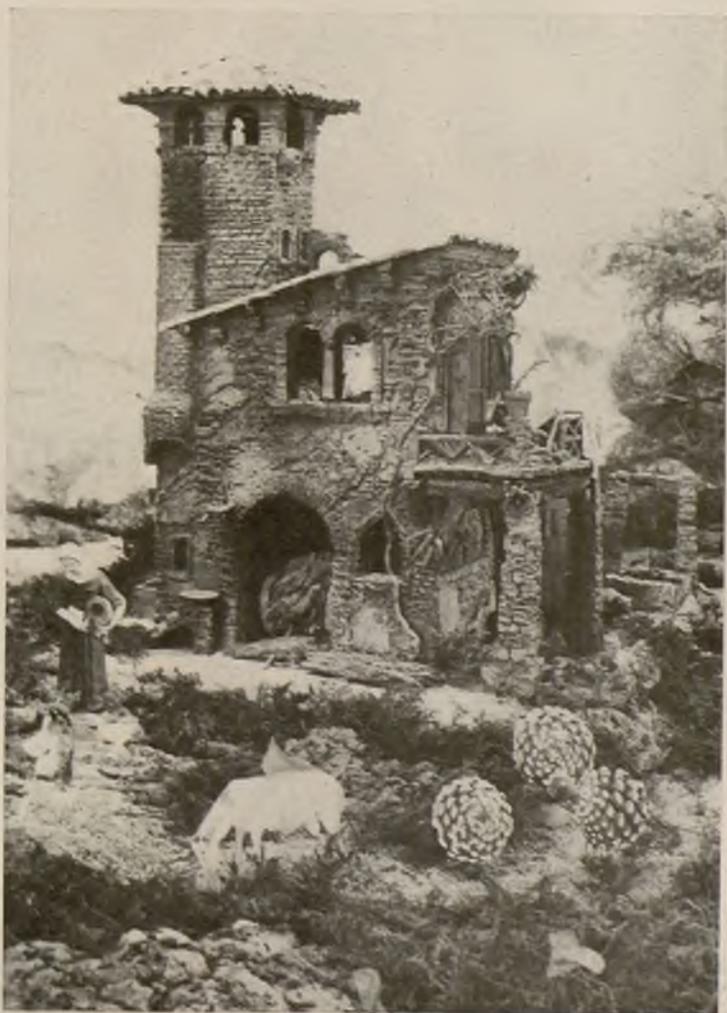
Por
JUAN DE FOLGAROLAS



tras año, para satisfacción de grandes y de pequeños, la tradicional adquisición del minúsculo fundo belenario, cuyo origen se remonta al siglo IV, según nuestras noticias, es decir, según las noticias del P. Andrés de Palma de Mallorca, verdadera autoridad en la materia.

Parece ser que San Francisco de Asís, con su milagroso Belén de Grocio, promovió una verdadera revolución en la iconografía sagrada de la Natividad del Señor. Pero el concepto purista franciscano había de sufrir honda transformación al influjo de las corrientes artísticas del Renacimiento italiano. Si la piedad salió perjudicada con el cambio, el arte resultó favorecido, y de todo ello se desprende un aumento de libertad en la concepción estética del Nacimiento — independencia que repercutió seguidamente en los representantes de las diversas escuelas, italiana, flamenca, francesa, holandesa y española indistintivamente.

Se asegura que el primer Belén con figuritas de barro cocido se construyó en Nápoles en 1478, y en él se representaron profetas y sibilas. Un siglo más tarde encontramos el Belén completamente constituido, en su técnica actual, con artistas de la fama de Antonio Rossellini y Gerolamo de Santa Croce. Todas las evoluciones del arte han dejado rastro en la construcción de belenes: barroquismo, clasicismo, paisajismo, mecanismo... Hasta llegar al siglo XVIII, en que el tradicional «pesebre» alcanza su

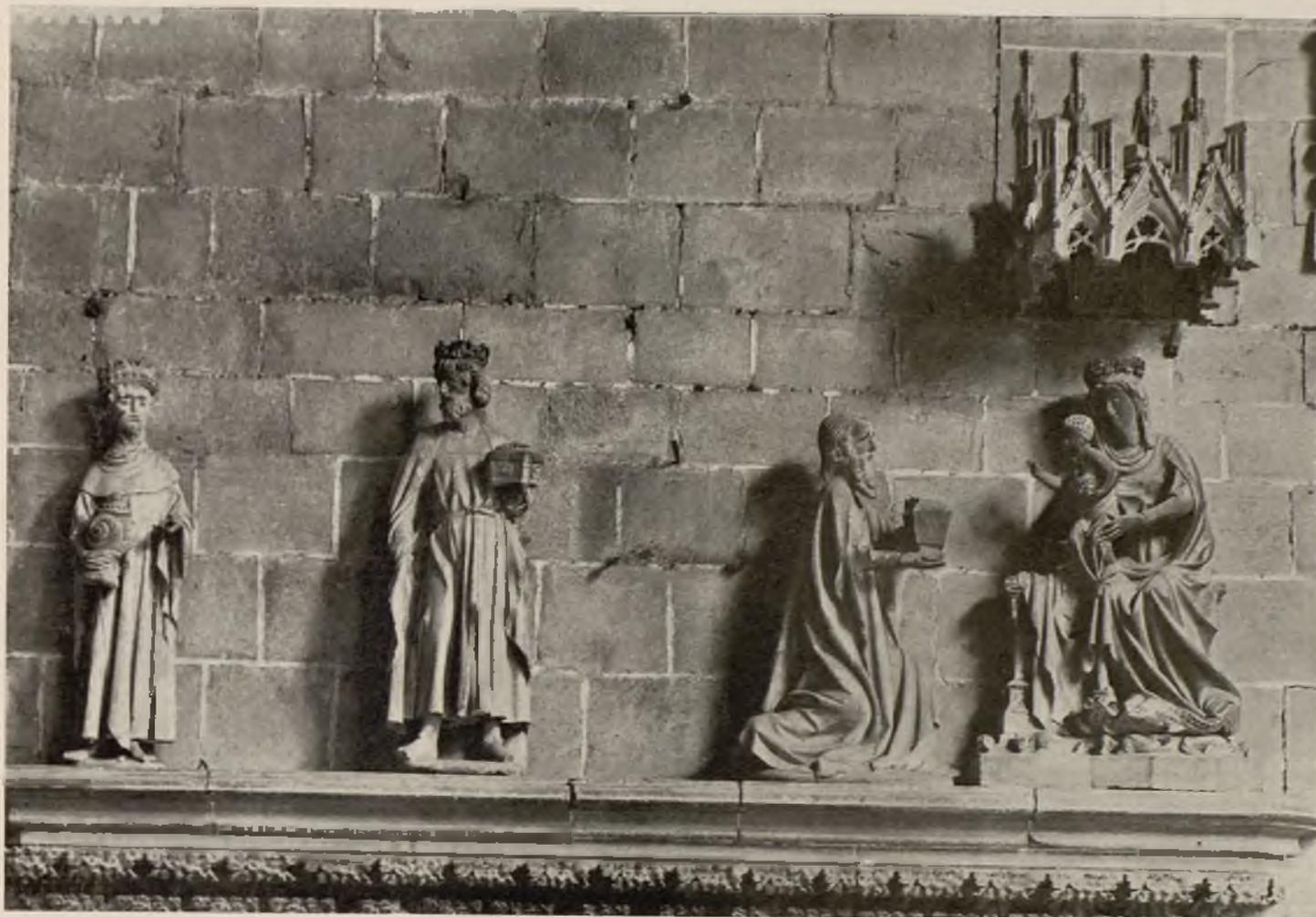




máximo esplendor; buenas pruebas las tenemos en las famosas ferias napolitanas, y en la construcción del gran Belén de Carlos III de Sicilia. A tanto llegó la afición popular que las figuras — no ya las figuritas — se vistieron de finos ropajes y se adornaron con joyas de auténtica y rica orfebrería. Machado de Castro y Antonio Ferreira, entre varios artistas portugueses de primera fila, se dedicaron casi exclusivamente a tallar preciosas figuras para los belenes conventuales lusitanos.

En el siglo XIX, es tal la fama de los «pesebres» catalanes, que se hace exportación de los mismos a varios países extranjeros. Y así podemos citar a los Vallmitjana — Venancio y Agapito — hermanos escultores de gran fama cuyos principios artísticos van muy relacionados con la modelación de figuras de belén; a Roig Soler, a Santigosa, a los barceloneses Cerdá, Seidí, Travé; a Tusquellas, el decano de los actuales escultores belenistas; como podría citar a la «Associació de Pessebristes de Catalunya», que tan fructífera labor para la divulgación y el mantenimiento artístico del belén catalán... (Sobre belenes podrían escribir cuartillas y más cuartillas, hablando de su historia, su evolución artística, sus relaciones folklóricas, su técnica de construcción... pero, al llegar a este punto, recuerdo que la redacción de la Revista me ha encargado encarecidamente que fueran dos y no más de dos las cuartillas de este artículo).





Conjunto de la Adoración de los Reyes, de la Catedral de Pamplona

LA PINTURA MEDIEVAL CATALANA

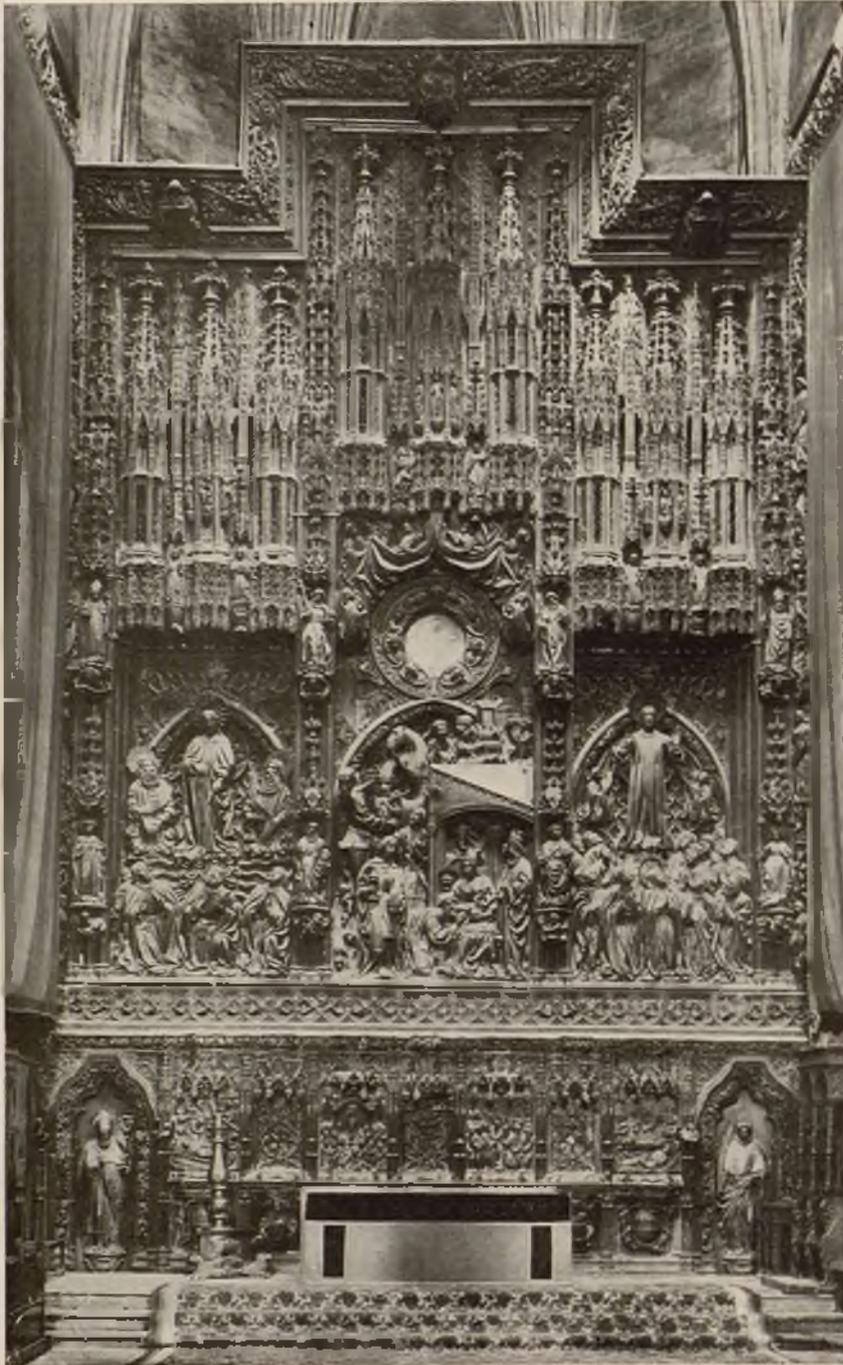
por DARÍO ALABART

La situación geográfica de Cataluña dió lugar a que, en tiempos de las primeras civilizaciones prehistóricas, éstas se asentaran en Cataluña antes de introducirse en el resto de España, según procedieran de Oriente o de Occidente. Resultado de ello fué una amalgama de los rasgos más característicos de cada una de aquellas olas de cultura. Lo mismo ocurrió en la Edad Media. Las relaciones culturales de Cataluña con Italia y su proximidad con Francia, influyeron en la formación de su patrimonio artístico y cultural. A diferencia de la época prehistórica, en que la influencia procedía del Sur hacia Europa, ahora ocurre lo contrario, la influencia cultural penetra por Cataluña y se esparce luego por el resto de España, dejando en aquella región mayor sedimento que en ninguna otra de la península.

Sin embargo, no por esto hemos de creer que el arte catalán medieval carece de caracteres propios. El núcleo fundamental de la cultura lo constituye el arte propio del país. No en vano se seguían en Cataluña las tradiciones de la imperial Bizancio. La mezcla de arte oriental exótico con el arte árabe y muzárabe, este último nativo del suelo español, infunden en la vida artística del Principado una coloración propia y exclusiva, que sirve para diferenciarla de las tendencias occidentales del resto de la península.

Al correr de los siglos, apagada ya la antorcha mágica de Bizancio, Oriente cede el paso a las corrientes europeas cada vez más poderosas. Francia e Italia pugnan por obtener la supremacía, que alcanza esta última en muchas ocasiones. Pero en los albores del siglo xv le llega la hora al arte nórdico: la pintura flamenca y la alemana señalan nuevos derroteros al arte. Esta influencia puede verse reflejada en las obras producidas por los artistas catalanes de aquella época. Pero a diferencia de lo que ocurre en muchos casos similares, en lugar de alcanzar el elemento extranjero un predominio sobre el nativo, ocurre esta vez un fenómeno extraordinario. La recia textura del arte catalán, juntamente con el producto de tan variadas influencias, produce un arte nuevo, original y de gran elevación artística, estando tan fundidos todos sus elementos que se manifiestan en una forma completamente distinta a la peculiar de cada uno de ellos. En resumen, Cataluña supo encontrar en su arte, la expresión de su carácter.

La psicología peculiar de la raza catalana, que es tanto de carácter como de producción, se manifiesta especialmente por su habilidad en apropiarse de las corrientes de influencia de multiforme complejidad — que de una manera constante han penetrado en Cataluña procedentes del extranjero — únicamente lo que



I. — Altar mayor de alabastro, perteneciente a la catedral de Zaragoza. Obra de Pedro Juan y Gaspar y Gil de Morlanes. Siglos XIV-XV.

II. — Retablo procedente de Guardia dels Prats (Museo Episcopal de Tarragona).

en la actualidad, lo que permite contemplar toda la evolución, desde los primeros albores del arte románico hasta los últimos momentos del gótico. De la época románica, Cataluña posee con sus magníficas pinturas murales y frontales de altar, un material notable por su número y calidad, que para la historia de la civilización y del arte es de valor inestimable.

El primer gran artista del siglo XIV que sigue las huellas de la escuela italiana, es Ferrer Bassa, y a continuación de él hasta el siglo XVI figuran una serie de artistas importantes que forman escuela. Jaime y Pedro Serra, que nos recuerdan la escuela veneciana, fueron los más notables. En los comienzos del siglo XV se vuelve a la concepción realista del mundo, a la cabeza de la cual marchan Cabrera y Borrás, manteniéndose largo tiempo y vigorizándose con el influjo flamenco que entonces empieza a dejarse sentir.

A mediados del siglo XV aparece Dalmau, cuya producción indica la sugestión que ejercía sobre él el arte de Juan y Huberto Van Eyck. Es después de Dalmau que se inicia la escuela propiamente catalana del siglo XV, en la que Jaime Huguet,

podían asimilarse de modo íntimo. Para el artista catalán del cuatrocientos, la ley suprema fué la sencillez y la claridad. Toda la turbulencia y complicación del arte extranjero, especialmente del alemán, encontró en Cataluña una barrera infranqueable.

Pero a pesar de su predilección por lo sencillo, por lo objetivo de sus formas, hay una manifestación de la influencia italiana — la pompa y el lujo —, a que los catalanes han sido muy aficionados, dando lugar a un despliegue de suntuosidad. Oriente y Occidente, luchando por alcanzar la supremacía, terminan confundiendo sus esfuerzos, originando una aglomeración de motivos ornamentales. Los bellos frontales románicos correspondientes a aquella época muestran muchas veces un exceso caprichoso de orlas decorativas; los siglos XIV y XV se distinguen por el gusto por las telas ricas y los lujosos vestidos, prodigándose los fondos dorados en relieve y los objetos de adorno, que resaltan plásticamente de las figuras.

Otro aspecto interesante de la pintura medieval catalana, es el número de ejemplares que se conservan





Retablo de la Epifanía, llamado del Condestable de Portugal. Obra de Jaime Huguet, siglo XV (Museo de Sta. Agueda, Barcelona)

III. — Retablo de «La Adoración de los Reyes» que se conserva en Mantesa.

IV. — Retablo gótico de alabastro. Siglo XV, hecho por orden de Bernat Despujol. (Catedral de Vich).

autor entre otras notables obras, del célebre retablo de la Epifanía, llamado del Condestable de Portugal, y que en la actualidad puede admirarse en la capilla-museo de Santa Agueda, de Barcelona, figura como maestro el más notable de toda aquella generación de pintores que asombró al mundo con su arte.

Al lado de Huguet, merece citarse a los Vergós, familia de artistas que se sucede en varias generaciones. Los maestros Alfonso de Baena y Bartolomé Bermejo, oriundos del sur de España, producen en Cataluña sus obras maestras, completando el hermoso conjunto que ofrece la pintura del medievo.

A pesar de lo completo de los catálogos de los museos catalanes, entre los que merecen citarse: el Episcopal de Tarragona, entre cuyos tesoros figura un retablo pintado en la primera mitad del siglo XV, y uno de cuyos personajes es el propio rey Don Jaime I; el Episcopal de Vich; el ya citado de Santa Agueda: el Municipal de la Ciudadela y por último, por citar únicamente los más importantes, los ejemplares que forman la célebre Colección Plandiura, adquirida conjuntamente por el



Ayuntamiento de Barcelona y la Generalidad de Cataluña, según se desprende de los concienzudos estudios e investigaciones llevadas a cabo por diversas comisiones, el número de monumentos artísticos de Cataluña correspondientes a la época cuatrocentista debió de ser muy numeroso. Las facturas, cuentas y recibos de encargos solicitados o pagados a los artistas, permiten formar un imaginario catálogo de lo que fué producido por aquellos excelsos maestros del arte catalán, demostrando que el tesoro actual de la escuela catalana medieval es sólo una pequeña parte del patrimonio primitivo.

Para ilustrar este artículo, hemos escogido expresamente reproducciones de obras que tratasen un tema similar — Las Adoraciones — para que de este modo pueda el lector comparar la diversa factura y características peculiares a cada uno de los grandes maestros. Unos retablos de tallas en mármol o alabastro pertenecientes al resto de España, permiten establecer comparaciones entre las orientaciones de las escuelas netamente españolas y la escuela medieval catalana.



Un coche 1933 para 1933.....

EL NUEVO MODELO

Ford

4 Y 8 CILINDROS

LA EXPOSICIÓN DINAMARQUESA DE PRODUCTOS BRITÁNICOS



El día 24 de septiembre, con asistencia del Príncipe de Gales y del heredero de Dinamarca, se inauguró en Copenhague la primera Exposición netamente inglesa que se celebra en el continente. El éxito ha sobrepasado los cálculos más optimistas, pues son cerca de seiscientas casas inglesas las que exponen sus productos.

La Exposición se divide en tres secciones. La Dorum, reservada a las industrias pesadas. El «Hall des Industries» contiene principalmente los productos textiles, de porcelana y los de la Unión Sud Africana. La tercera sección la constituyen los diversos pabellones de los famosos jardines Tivoli, en los cuales son expuestos artículos diversos, tales como gramófonos, aparatos de T. S. H., etc. La «Travel and Industrial Development Association» tiene establecido, en esta sección, un stand donde el visi-



tante encuentra toda la documentación imaginable relativa a los centros turísticos e industriales de la Gran Bretaña. Coincidente con esta Exposición se celebra otra de arte industrial inglés en el Kunstindustriemuseet, en la que se pone de manifiesto los resultados obtenidos por los industriales ingleses en la adaptación de los dibujos y colores al arte moderno.

Los motivos de una Exposición de Productos Británicos en Copenhague, son los deseos por parte del pueblo dinamarqués de estrechar las relaciones comerciales entre ambos países. Los organizadores oficiales de la Exposición son la «British Import Union» y un grupo de comerciantes dinamarqueses que han prestado su colaboración al «Department of Overseas Trade» de Londres.



El éxito y desarrollo extraordinarios alcanzados por esta Exposición son debidos al hecho de ser Inglaterra el mejor cliente de Dinamarca, hasta tal punto que el 67% de sus exportaciones (en gran parte agrícolas) son enviadas al primero de dichos países.

La Ford Motor Company A/S tenía instalado un magnífico pabellón. Entre los objetos expuestos, llamó poderosamente la atención una maqueta a escala de la fábrica Ford en Dagenham (Inglaterra).

El modelo Ford 8 HP, expuesto por primera vez en Dinamarca, fué la admiración de los millares de personas que concurrieron al stand el día de la inauguración.

NOTICARIO FORD

TODAVIA HAY BUEN HUMOR

Un grupo de deportistas nacionales ha dado pruebas de humorismo. Han salido de excursión en su «Bala de Llauna», for-



midable bólide del año 1914, valorado en 150 pesetas (con patente pagada). La «tour-née» comprende el Norte de España, y en especial el Valle de Andorra. Han prometido darnos referencias de todas cuantas aventuras encuentren a su paso, y de las cuales tendremos al corriente a nuestros lectores.

EL FORD EN LOS ANGELES

La extensión de los estudios de la Fox Film Corporation en Los Angeles es tan grande, que para facilitar el movimiento de los artistas entre los «sets» (interiores y ex-



Foto Fox Film

teriores) se ha puesto al servicio un autobús Ford. Y lo que es todavía mejor, no se paga nada. Véase aquí cuatro artistas de la Fox, después de almorzar en el café de Pa-

rís. Son Alan Dinehart, Spencer Tracy, Elissa Landi y Herbert Mundin.

EL CONSUMO MUNDIAL DE PETROLEO

El 1931, el consumo mundial de petróleo alcanzó la cifra de 1.373 millones de barriles, destinándose, de esta cantidad, el 40 por 100 a la obtención de gasolina; el 43 por 100 a la elaboración de aceites pesados; el 3 por 100 a aceites lubricantes; el 9 por 100 a las refinerías de petróleo, y el 5 por 100 restante a la obtención de productos diversos.

UNA PISTA PARA AUTOMOVILES EN

FRANCIA

En nuestro vecino país, será construida en breve una pista para automóviles que tendrá una longitud total de 206 kilómetros y que dará trabajo a más de 30.000 obreros. El presupuesto total de construcción de la obra asciende a la cifra de 380 millones de francos, suma que será cubierta por empresas particulares, revertiendo la propiedad al Estado a los cuarenta años de su construcción. Estará compuesta por dos avenidas de siete metros de anchura cada una, separadas por un pasillo central de un metro de ancho, donde se acomodarán los postes para el alumbrado, teléfonos, etcétera. En esta pista se autorizarán velocidades hasta el límite de 150 kilómetros por hora.

INCONVENIENTES DE LOS PASOS A

NIVEL

Todo automovilista siente horror por los pasos a nivel, y no podemos menos de reconocer que tiene razón. Un ejemplo muy frecuente, cuya culpa ha de atribuirse a los remidos pasos a nivel, ilustrará nuestro aserto. Es el caso que un paso a nivel estaba cerrado; se esperaba el tren de un momento a otro. Esperando impacientemente detrás de la barrera, un caballero al volante de un magnífico automóvil. Hasta aquí, exceptuando la impaciencia natural, todo va bien. Pero el lector ya siente apro-

ximarse la tragedia. Unos momentos más aparece en escena un ciclista sudoroso, que sin perder tiempo se dirige al conductor del coche, y le hace la siguiente pregunta:

—¿Es usted el que hace poco, cuando me adelantó, me llamó cuadrúpedo?...

CAMPAMENTOS DE LUJO

En el número anterior dimos una breve noticia de la carrocería especial montada sobre chasis Ford, construida por el agente Ford de Sabadell, señor Antonio Oli-



ver. Hemos recibido nuevos detalles e información gráfica acerca de la misma, que publicamos por creer interesará a aquellos de nuestros lectores que sean aficionados al excursionismo.

La carrocería está montada sobre un chasis de camión Ford, y en estado de marcha presenta el aspecto de una camioneta. Una vez llegado el vehículo al lugar escogido para acampar, la camioneta sufre una serie de transformaciones que triplican su capacidad. Cada uno de los costados se abre, formando dos alas laterales que con la central forman una casa completa. Unos soportes de hierro graduables aseguran esta-



bilidad al edificio sobre ruedas. Las dimensiones totales del «edificio» son de 5'50 metros de anchura por 3 de longitud. El cuerpo central comprende armarios, lavabos, buffet y cocina. Las alas laterales son destinadas a dormitorios, y cada una de ellas contiene cuatro cómodas y holgadas literas, superpuestas, al estilo de los camarotes de un buque. Cada grupo de literas puede quedar aislado por medio de cortinas. Durante el día, el conjunto puede formar una sola cámara, siendo entonces transformadas las literas en confortables sofás, para lo cual la litera superior se convierte en respaldo del asiento formado por la litera inferior. La entrada a la casa se hace por medio de una escalera desmontable. El sistema de iluminación es doble, por medio de gas y de electricidad. El montaje total de la casa ambulante puede realizarse en una hora escasa.

Una buena prueba del ingenio del señor Oliver, que ha sabido diseñar y construir una obra que en España puede decirse que es única.

EL V CONCURSO DE ELEGANCIA DE OSTENDE (BELGICA)

En la elegante ciudad de Ostende se ha celebrado, como todos los años, el Concurso de Elegancia y de Confort del Automó-



vil. La señorita Teresa Daniel, «Miss España», conduciendo un coche Lincoln, obtuvo del Jurado un valioso premio. Tanto



la magnificencia del coche Lincoln presentado, como la belleza de nuestra gentil Miss España, fueron la admiración del selecto público que acudió al desfile de lujosos automóviles y de bellas conductoras.

DISTINTIVO DE NACIONALIDAD

Los distintivos de nacionalidad, formados por letras en negro, sobre un fondo blanco, que actualmente están en vigor, son los siguientes:

Alemania	D
Austria	A
Bélgica	B
Bulgaria	BG
Checoslovaquia	CS
Dantzig	DA
Dinamarca	DK
España	E
Estado Libre de Irlanda	SE
Estonia	EW
Finlandia	SF
Francia	F
Grecia	GR
Holanda	NL
Hungría	H
Inglaterra	GB
Italia	I
Letonia	LR
Lituania	LT
Luxemburgo	L
Mónaco	MC
Noruega	N
Polonia	PL
Rumanía	R
Suecia	S
Suiza	CH
Territorio del Sarre	SA
Turquía	TR
Yugoeslavia	SHS

PRINCIPALES CIRCUITOS AUTOMOVILISTAS DE EUROPA Y NOROCCIDENTAL DE AFRICA

Resulta interesante comparar la extensión de los grandes circuitos. A continuación damos una nota de los más importantes, con su extensión en kilómetros:

Mónaco:	3 Km. 180 m.
Saint-Germain en Lye:	4 Km. 180 m.
Staouell (Argelia):	7 Km. 200 m.
Reims:	8 Km. 200 m.
Dieppe:	8 Km. 60 m.
Monza (Milán):	10 Km. 60 m.
Routes Pavés:	13 Km. 60 m.
Tre Fontane (Roma):	14 Km. 50 m.
Spa:	14 Km. 914 m.
Le Mans:	16 Km. 360 m.
San Sebastián:	17 Km. 315 m.
Trípoli:	26 Km. 200 m.
Comminges:	25 Km. 300 m.
Nurberg Ring:	28 Km. 300 m.
Isla de Man:	60 Km. 734 m.
Madonas (Sicilia):	108 Km. 734 m.
Marruecos:	708 Km. 560 m.

LA CARRERA DE MUNKSNAS-FINLANDIA

DIA

El Finnish Automobile Club organizó en Helsingfors una carrera de velocidad que ha tenido un éxito resonante. Once de los más afamados corredores de Suecia, Noruega y Finlandia, pilotando coches de las primeras marcas: Mercedes-Benz, Chrysler, Alfa-Romeo, Bugatti, Ford, Reo... se inscribieron para disputarse el preciado trofeo de la victoria. El circuito tenía una longitud total de 150 kilómetros por terreno muy pe-



Instalación del stand Ford tomada durante la celebración de la «Exposición del Motor» que tuvo lugar en Bilbao del 18 al 26 de agosto. El chasis seccionado, de funcionamiento eléctrico para que puedan apreciarse todos los movimientos de las piezas del motor, atrajo poderosamente la atención de los visitantes

ligroso, en algunos lugares en malas condiciones de conservación. El corredor A. Wallenius, de Finlandia, pilotando un Ford, completamente de serie, cuyo cuenta-kilómetros señalaba haber recorrido ya 6.000 kilómetros, logró alcanzar el tercer puesto, recorriendo el circuito en 1 hora 47 minutos 35 segundos.

GAR WOOD GANA EL TROFEO HARMS-WORTH

Detroit. — Gar Wood estableció un nuevo record de 124'91 millas por hora, en el lago de St. Clair, en su famoso autobote «Miss America X», el 21 de septiembre. La velocidad indicada representa el término medio de dos carreras: en una dirección desarrolló 124'41 y en la opuesta, 125'42 millas por hora. Su mejor tiempo en recorrer una milla fué oficialmente calculado en 28'86 segundos.

El cuadro que sigue a continuación da una idea del desarrollo del record mundial de velocidad en canoas motoras:

- 1923.—Gar Wood: 80'567 millas por hora.
- 1928.—Gar Wood: 92'8 id. id.
- 1929.—Gar Wood: 93'125 id. id.
- 1930.—Maj. H. O. D. Segrave: 98'76 id.
- 1931.—Gar Wood: 100'6 id. id.
- 1931.—Gar Wood: 101'154 id. id.
- 1931.—Gar Wood: 102'256 id. id.
- 1931.—Gar Wood: 103'065 id. id.
- 1931.—Kaye Don: 103'49 id. id.
- 1931.—Kaye Don: 110'233 id. id.
- 1932.—Gar Wood: 110'785 id. id.
- 1932.—Gar Wood: 111'712 id. id.
- 1932.—Kaye Don: 119'01 id. id.
- 1932.—Gar Wood: 124'91 id. id.

SEGURIDAD ANTE TODO

El Bureau de Control y Seguridad de las carreteras de Pensylvania, insiste en que los propietarios de camiones dividan las horas de trabajo de los conductores de los mismos, en forma tal, que no conduzcan en un mismo día, si antes no han podido dedicar un número prudencial de horas al sueño. Ac-

identes recientes han probado a las autoridades que el hecho de que muchos conductores se duerman al conducir, es un peligro inmediato y cierto para la circulación.

HAY QUE AGUZAR EL INGENIO

Los propietarios de los garajes públicos de Nueva York muestran una inusitada actividad para conseguir que los automovilistas confíen sus vehículos a su guarda. Demuestran cómo cada noche, en la ciudad, quedan abandonados en la calle más de 230.000 coches.

ALEXANDRE WINTON

La muerte ha sorprendido a Alexandre Winton, uno de los «pionniers» del automovilismo. Fué él quien vendió el primer automóvil en los Estados Unidos.

TRIBUNA LIBRE

LA VENTA DE COCHES USADOS

Son contadas, en España, las casas de automóviles que hayan estudiado a fondo la organización de ventas de los coches usados procedentes de cambio por coche nuevo.

La sección de coches usados, en una casa que tenga la representación de una marca vendible, es imprescindible, y aquella a que se debe prestar especial atención, ya que de ella depende el aumento de cifra de venta de coches nuevos.

La mayoría de representantes de automóviles hacen las ventas de los coches nuevos con cambio de coche usado, sacrificando parte del beneficio que les deja el coche nuevo, y esto es debido a que quieren vender

el coche usado al primer postor, por tener miedo de que se les quede por mucho tiempo y tengan luego que perder más; pero todo es debido a no estar organizados para poderlos vender al precio que han abonado. Otras casas los venden directamente a los que se dedican a la venta exclusiva de coches usados, y por lo tanto han de cederlos a un precio bajo.

En la actualidad, un gran porcentaje de ventas son con cambio, y muchísimas de ellas se pierden por su valoración baja, por carecer de orientación de precios y de organización de venta.

Otras casas se encuentran con que, por el mismo motivo, acumulan un gran stock de coches usados y han de suspender la venta de coches nuevos con cambio, hasta descongestionar, repercutiendo siempre en la cifra de venta de coches nuevos.

En algunos países donde es muy interesante la venta de coches, los representantes dan casi tanta importancia a la sección de coches nuevos como a la de coches usados, y tienen un jefe de ventas para cada sección. El de coches usados es una persona que reúne todas las condiciones de un buen vendedor, conoce a fondo, práctica y técnicamente, la mecánica, y está al corriente de los precios de los coches usados que hay en el mercado; de esta forma puede valorar los coches con conocimiento de causa cuando es requerido para un cambio. Tiene a sus órdenes a uno o más vendedores que trabajan activamente dentro y fuera de la capital los probables compradores que tienen en el fichero, haciéndoles conocer los coches que tienen en existencia.

La mayoría de los agentes anuncian en un periódico de la localidad los coches, y esperan a que vaya el comprador, y si no le interesa ninguno de ellos ya se pierde este comprador, dejándolo sin visitar, ya que con frecuencia no le piden siquiera el nombre y la dirección.

Otro de los puntos más interesantes que debe conocer el jefe de ventas es la preparación de los coches para la venta; la mayor parte de los coches se venden hoy tal cual entran en la agencia, para no hacer gastos que se creen superfluos; con poco dinero se cambia la presentación del coche, pintándolo o bien simonizándolo y arreglando pequeñas abolladuras, pudiéndose vender el coche con más facilidad y a mejor precio. El asunto motor es también muy interesante y al que se le debe prestar la máxima atención.

Todos los buenos agentes de automóviles conocen de sobras estos detalles, pero son muy contados los que los ponen en práctica, y creemos que no hay motivo para que no se pueda en España tener organizada como en otros países la venta de automóviles.

Desde luego, reconocemos que hay dificultades para poner en práctica una buena organización de esta clase, pero las dificultades son vencidas con esfuerzo y buen propósito, y no deben tomarse como motivo de imposibilidad desde el primer momento.

JUAN CARDONA MIRÓ



MISS ESPAÑA 1932

La Srta. Teresa Daniel, «Miss España 1932», ha emprendido su anunciada gira artística por toda España, dando comienzo a la extensa serie de conciertos que tiene contratados en casi todas las ciudades de importancia, hasta primeros de año próximo.

«Miss España» viaja por carretera, en un Ford de 8 cilindros que ha sido destinado al exclusivo servicio de la «tourné». El Ford azul de la gentil artista se ha hecho ya popular en las primeras plazas de su itinerario. Aun cuando lo damos por descontado, hacemos votos por el más lisonjero éxito de la gira iniciada.

.....Y HASTA 1933,
LECTOR AMIGO



Casa Cailà

TALLER DE
REPARACIONES

Representacions d'automòbils i camions

Lubrificants ATLANTIC
Neumàtics DUNLOP
ACCESSORIS

Sant Joan, 19 REUS
TELEFON 171 B

LUBRIFICANTES "ATLANTIC"



"ATLANTIC"
S. A. E.

Parques, Jardines y Terrazas

Plantación - Proyectos - Conservación

Arturo Rigol

Despacho: BARCELONA - Calle Sans, 22
Para cualquier consulta, use el
teléfono **31250**

BARCELONA
Almogávares, 66
Teléfono 51534

MADRID
Conde Xiquena, 6
Teléfono 12921

ANUNCIANTES

Vacuum Oil Company, S. A. E.	401	Agapito Blasco.	407
Muñuzuri.	402	Auto transport Parés	407
Bujtas Champion.	402	Agencia Roldós de Publicidad.	408
Lubrificantes Dobón	403	Isidro Herreiz.	409
Mateu & Marrugal.	404	Autotracción Eléctrica, S. A.	409
Automóviles Sociedad Española.	404	La Maquinista Reusense	409
José Solé.	404	José Balari Marco	410
Lanerías Molins Hermanos.	405	Casa Cailà.	480
P. Pelegrí Lladó	406	Arturo Rigol	480
Rocalla, S. A.	406	Lubrificantes Atlantic	480
Manuel Subtrana	406		