TARIFA SUSCRIPCION

	Mes	Trim.	S e.	Año
Local . . .	3'50	10'50	21	42
Prov.ª .	—	10'50	21	42
Extranj.º	—	18'50	37	74
América.	—	11'—	22	44

ANUNCIOS: Según tarifa

Año XXXII . Núm. 5555 — Diario de Deportes y de Guerra — Edición de la mañana

El Mundo Deportivo

Precio ejemplar: 15 cts. — Fundado en 1906 — Sábado 11 Diciembre 1937

Redacción, Administración y Talleres
DIPUTACION, 338
BARCELONA
TELÉFONOS
Redacción..... 51190
Administración.. 52321

FUTBOL

CRONICA BRASILEÑA

Grandes clubs y grandes estadios en el Brasil

El futbol nocturno y los campeonatos profesionales

Río Janeiro.—Muchos quedan admirados ante el nuevo estadio de Arsenal de Londres, y sus elogios son plenamente justificados.

Pero hay otro país en el mundo que posee estadios, al menos, tan bien montados como los de la patria del futbol: es el Brasil.

El acondicionamiento de ciertos estadios brasileños, es perfecto en todos sus aspectos; tanto en la visualidad y cabida para el espectador, como en el confort de los jugadores.

Por ejemplo, el estadio de Fluminense F. C., que es el club más rico del Brasil. Es también el más importante, pues practica varios deportes, y su sección aviatoria es conocidísima en todos los centros aeronáuticos del mundo.

Su Estadio de cemento armado, fué construído en 1919 para el Campeonato Sud-Americano, y es completamente cubierto. Es una verdadera ciudad deportiva, ya que los jugadores pueden tener en él sus hogares o vivir a pensión. Su capacidad es de 30.000 personas.

Hay que ver este Estadio de noche, con sus reflectores múltiples, los «smokings» de los hombres, los elegantes vestidos de las mujeres, en ocasión de los grandes encuentros entre países de Sud-América, para tener la impresión de que uno se encuentra en la ópera y no en un terreno de futbol...

El Estadio Vasco da Gama, responde como indica su nombre, más a un concepto deportivo. Sus socios no serán tan elegantes como los del Fluminense, pero vibran, no hay duda, con más intensidad, ante un match apasionante.

Por ello su estadio es mayor. Caban 50.000 personas y su capital social es de 150 millones de francos.

Pero no solo es en Río Janeiro donde se encuentran grandes clubs y grandes estadios. En San Pablo el Palestra Italia, club fundado por la colonia italiana, posee el césped más vasto del Brasil, en su campo capaz para 50.000 espectadores. Este club ha sido varias veces campeón en la Liga Paulistana.

En Brasil, el clima ha favorecido extraordinariamente el desarrollo del futbol nocturno. El jugador por la noche tiene grandes ventajas, ya que así es posible jugar en todas las estaciones y entre semana, sin que por ello la afluencia de gente sea menor. Las instalaciones eléctricas, costosísimas, son perfectas y no molestan en lo más mínimo a los jugadores.

El público acostumbra a ser más numeroso de noche que de día, y se va generalizando en los grandes clubs el ofrecer bailes después de los encuentros nocturnos, que tienen una gran acogida.

El futbol profesional fué oficializado en 1935. El Campeonato Profesional se disputa en dos grupos, que corresponden a dos ligas y regiones: La Liga Carioca, región de Río Janeiro, y la Liga Paulistana, región de Sao Paulo. Este campeonato no tiene promoción y por lo tanto cada año son los mismos clubs los que lo disputan.

La Liga Carioca comprende los siguientes nueve clubs: Fluminense, Vasco da Gama, Flamengo, América, Bangú, Sao Cristóbal, Botafogo, Andararhy y Carioca.

La Liga Paulistana agrupa ocho: Palestra de Italia, Corinthias, Estudiantes de Sao Paulo, Sao Paulo F. C., Santos Portuguesa de Sao Paulo, Ipiranga y Portuguesa de Santos.

A fin de temporada los ganadores de estas dos Ligas se enfrentan para el Campeonato del Brasil. El campeón actual es Sao. Cristóbal, de la Liga Carioca, que recientemente actuó en el Perú batiendo al campeón nacional por 5 a 1.—T. F.

BOXEO

NADA DE LO PROYECTADO

Mañana no hay reunión en el Price

No hubo manera de combinarla

A pesar de las gestiones del Sindicato de Boxeadores, efectuadas hasta última hora para combinar la acostumbrada reunión matinal en el Price, para mañana, domingo, no ha sido posible coordinar pareceres y por esta semana se ha decidido que los aficionados pugilísticos se queden sin espectáculo.

Entretanto, se han bilvanado la reunión para el próximo domingo, en la que es probable que se combine un programa con los "ases" del momento en el peso pluma.

Leed todos los días
El Mundo Deportivo

Las competiciones futbolísticas de la Federación

Mañana habrá afianzamientos en los primeros lugares...

si el Júpiter triunfa del Granollers y el Barcelona del Gerona

Indecisos solo se muestran Europa-Español y Sabadell-Badalona

La jornada de mañana

Primera 'A'

Europa—Español.
Barcelona — Gerona.
Júpiter — Granollers.
Sabadell — Badalona.

Primera 'B'

Horta — Martinenc.
Avenç — Vich.
Tarrasa — Sans.
Manresa — Gracia.

Segunda Categoría

Hospitalet — Mollet.

Infantiles y Reservas

Gracia — Español.
Sans — Badalona.
Barcelona — Avenç (Sólo infantiles)
Martinenc — Europa.

Ni el Gerona ni el Sabadell anuncian sus equipos

...ni probables modificaciones en los mismos

Ya habíamos convenido en que, Gerona y Sabadell están a suficiente distancia de Barcelona, como para justificar la carencia de noticias durante toda o casi toda una semana de sus equipos representativos.

El delegado gerundense en la Federación, no nos pudo anticipar la formación alguno de sus representados. Nos aseguró, que su última victoria sobre el Europa, había fortalecido la moral del cuadro blanquirrojo y también la confianza de los dirigentes en el mismo, por lo cual, era más probable la presentación en Las Corts del mismo equipo de la pasada jornada. De haber alguna variante, tal vez fuera la del delantero centro, pues según parece Sancho no rindió gran cosa en dicho lugar el pasado domingo.

RIGUAL
centro delantero del Barcelona, y "leader" absoluto de los goleadores

Y nada más. Así, pues, el probable equipo de Gerona es ante el Barcelona sería: Pascual; Baiges, Torredeflot; Negre, Brucet, Folip; Lluch, Torres, Sancho, o Sáiz, olé y García.

En lo que se refiere al Sabadell, parece ser que no tendrá tantas dificultades para formar su equipo semanal, jugando en la Creu Alta, y podrá mejorarlo bastante ante el Badalona. Pero, de momento, tan sólo se han aventurado a darnos como probable el siguiente: Jujol; Imbers, Sasnuyer; Martínez, Torres, García, Egea; Doménech, Colomina, Llauradó y Esteve.

Es el mismo que empató en Granollers y, tan sólo por esto, merece que se le dé chance ante los costeños.

El Español presentará el mismo equipo que batió al leader...

para intentar su revancha ante el Europa

Los blanquiazules nadan recuperando posiciones a grandes pasos, tanto que nadie espera verlos ya en la última posición que llegaron a detentar en los comienzos del torneo.

El pasado jueves se entrenaron la mayoría, con el cuidado que requiere el enemigo que les espera en la próxima jornada. Y ayer, el resto, una minoría de rezagados que no dejaron pasar por alto los deberes de la preparación, compatibles con otros deberes.

Y al final de dichos entrenos llegó la confirmación:

—Jugará el siguiente equipo: Ruiz, Pardo, Cros; Cardús, Vila, Santamaría; Ferrando, Llovera, Martínez, Ponce y Bosch.

—¿El mismo que batió al Júpiter?

—El mismo; con decir esto sobra toda manifestación de optimismo. Estos dos puntos que nos vamos a jugar pueden ser la clave de nuestra incorporación a priera fila y como el "Barsa" ha de pasar por aquí...

Nuestro comentario también está por demás si tan sólo decimos que creemos posible que los españolistas logren su desquite de aquella derrota que les sorprendió en el último minuto y estando ya todo a media luz.

ROVIRA
el centro medio del Granollers que vuelve hacia su forma

El partido Europa-Español se jugará en el campo del Gracia...

...pues el Europa no dispone de su terreno habitual y ayer en la Federación así quedó resuelto

Los europeos mañana recibirán al Español en el terreno de los graciences. El campo europeísta ha sido cedido para necesidades del momento por el departamento de guerra y no se halla disponible para el próximo partido.

Recibida por los dirigentes europeístas la notificación se personaron en el local federativo en representación del Europa sus directivos Sánabre, Riera, Vivancos y Saló, quienes expusieron al organismo que rige los destinos del futbol catalán personificado en los federativos Guardia, Güell y Pi las dificultades en que se encontraban para recibir al Español.

Estudiado el problema que acababa de plantearse, después de rápidos cambios de impresiones se llegó al acuerdo de que el terreno graciense podría suplir al europeo dada la indisponibilidad de éste.

Un directivo del Gracia, Rodríguez, presente en las conversaciones no se sintió con suficiente autoridad para decidir de por sí y requirió consultar a sus compañeros de directiva, pero los apremios de tiempo no permitiendo esa consulta, se llegó, por fin, a la solución del asunto a base de una carta de la Federación dirigida al Gracia de manera oficial, a fin de que el Europa pudiera el domingo — mañana — jugar el partido que le corresponde en campo propio en el terreno de los rojos. Y así quedó zanjado el obstáculo que, por unas horas, hizo difícil la celebración del encuentro Europa — Español.

Vergés, ex medio centro del Levante, al Badalona

... PARA DEBUTAR MAÑANA EN LA CREU ALTA

Los costeños han podido llenar el sensible hueco que les ha producido la descalificación de Mariages con bastante rapidez ya que, acaban de fichar al medio centro catalán Vergés, que durante tantas temporadas defendió los colores del Levante en Valencia.

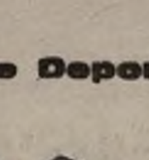
Vergés, que ayer se entrenó con resultado satisfactorio, debutará mañana con los azulados en la Creu Alta.

FUTBOL

EN GLASGOW

Checoslovaquia batida por 5 a 0 por Escocia,..

en una deficiente actuación de los bohemios



El miércoles pasado, ocho días después de su magnífica actuación contra Inglaterra con la que sólo perdió por 5 a 4, el equipo nacional de Checoslovaquia ha jugado contra el Escocia en Glasgow y ha obtenido un resultado que linda con la catástrofe.

El partido jugado en Ibrox Park, en el campo del Rangers, fué de absoluto dominio de los escoceses que marcaron cinco tantos sin que los checos consiguieran uno solo.

Los escoceses que después de la magnífica actuación de sus rivales en Londres habían presentido las posibilidades de un excelente partido acudieron en número de 41.000 — cantidad que no es extraordinaria en Escocia pero sí en un match contra un equipo continental — y salieron defraudados.

Es extraña esta actuación de los checos en su segundo y último partido en Gran Bretaña. Si bien encajaron los mismos tantos que en Londres, en Tottenham lograron marcar cuatro para elevar su "score" a la mínima diferencia. Esta falta de eficacia de su ataque con sólo ocho días de diferencia es bastante sorprendente, aunque demuestra al mismo tiempo la gran clase de los medios y los defensas de Escocia, el primerísimo país futbolístico del Mundo.

Encuentros de Copa del Mundo a la vista

Egipto-Rumanía y Palestina-Grecia, para diciembre y enero, respectivamente :: El Suiza-Portugal parece ahora que tendrá lugar en Suiza

Llegan más noticias de los grupos eliminatorios de la Copa del Mundo. Las naciones a las que falta jugar sus encuentros, van poniéndose de acuerdo y hay tres encuentros que parece van a tener inmediata celebración.

El Egipto-Rumania se jugará el 17 de diciembre, o sea una semana más tarde de la fecha que se anunciaba.

Para decidir el pleito del Palestina-Grecia, basado en inconvenientes religiosos de Palestina, para jugar en sábado fué necesario nombrar un árbitro. El Dr. Pelikan ha decidido que los encuentros de esta eliminatoria se celebren el 25 de enero en Tel-Aviv y 15 de febrero.

El Suiza-Portugal parece que se jugará en Suiza. Los helvéticos entusiasmados por el éxito del Suiza B-Francia B, quieren ahora organizarlo.

La Liga Inglesa

El Brentford en peligro

Los resultados del último sábado de la Liga Inglesa son los siguientes:

Birmingham — Arsenal, 1—2.
Charlton Athletic — Everton 3—1.
Chelsea — Huddersfield Town, 3—1
Grimsby Town — Leicester City, 2—1.
Leeds United — Sunderland, 4—3.
Liverpool — Derby County, 3—4.
Middlesbrough — Blackpool, 2—2.
Portsmouth — Bolton Wanderers, 1—1.
Preston North End — Wolverhampton Wanderers 2—0.
Stoke City — Brentford 2—0.

Brentford	19	34:29	23
Chelsea	18	39:31	22
Preston	18	33:20	22
Arsenal	18	36:21	21
Wolverhampton	18	28:21	21
Bolton	18	33:25	21
Leeds U.	18	29:26	21

El Brentford batido el sábado anterior sigue "leader" pero tiene un partido más que los importantes perseguidores que se ven en la clasificación.

Nota importante

Para los que envían notas y originales de información

Recordamos una vez más, que todos los escritos o comunicados de orden informativo para cualquier sección de nuestro diario, debe ser dirigida "impersonalmente" a nombre del Director de EL MUNDO DEPORTIVO o del Jefe de la Sección correspondiente. En el caso de ir dirigidas a nombre particular, corren el riesgo de no ser publicadas.

Nuestra dirección es:
Diputación, 338

El campeón de Rusia de todas las categorías y sus compañeros habrán de demostrar el valor pugilístico de la U. R. S. S.

N. KOROLOV
que aparece en la foto, ante su "punching" es campeón absoluto de la U. R. S. S. Pronto será dable observar el valor verdadero de los pugilistas rusos, puesto que como saben nuestros lectores la Federación Francesa desplaza su mejor equipo de "amateurs" para luchar con los eslavos. Este N. Korolov, campeón de los pesados, habrá de ser quien tenga una de las más difíciles tareas, puesto que Germain, campeón de Francia se acreditó como un valor en los últimos Juegos Olímpicos

BOXEO

¡NOVELES, ATENCION!

Cuando un rival es zurdo...

Por qué es que los fighters norteamericanos titubean todos cuando tienen que oponerse a un boxeador zurdo? La respuesta es bien sencilla: pues que un pugilista zurdo está preparado y entrenado en combatir con los diestros, mientras que para éstos un adversario zurdo constituye la excepción.

MARCEL THIL
quien, en su larga experiencia pugilística, ha podido observar la manera de batir a los zurdos como a los "diestros"

Además, por su guardia, el zurdo está siempre en una posición favorable para aplicar golpes al hígado, y nadie ignora que esos son los más peligrosos en el boxeo.

Marcel Thil, el que fué campeón de los pesos medios, debió enfrentarse a un fighter de esa característica — Louis Brouillard — y, además, de entrenarse con sparring partners zurdos, el hombre, tomó sus precauciones, todo lo cual por lo visto, le dió gran resultado, pues fué su brazo el que el referee levantó después del combate en el Palais des Sports de París.

El hígado es un órgano sumamente delicado — dice el conocido fighter francés — y es necesario recomendar a los boxeadores diestros que consagren su codo derecho pegado al cuerpo. El adversario golpea primero con la izquierda; en ese momento, automáticamente, vuestro antagonista se descubre, es el instante indicado entonces para entrar con la derecha.

Si el zurdo pelea con la derecha adelante, en vez de adoptar la guardia clásica, conviene entonces boxearlo de igual manera. Esto lo han hecho con buen resultado muchos campeones.

AERONAUTICA

LAS GRANDES LINEAS

Los ingleses siguen preparando la travesía regular del Atlántico

Ahora sus grandes "Short Empire" estudian la ruta del sur

Nuestros lectores recordarán la serie de vuelos comerciales que sobre las rutas del Atlántico Norte se han efectuado en el curso del pasado verano. Los grandes hidros americanos e ingleses han rivalizado en hazañas concluyentes sobre el camino de Terranova habiendo efectuado docenas de travesías sin el menor accidente. Ahora lo adelantado de la estación les ha impedido continuar sus ensayos sobre la ruta del norte pero se ha iniciado ya los trabajos sobre los caminos del sur. En efecto: los «Short Empire» a gran radio de acción han volado ya sobre el recorrido Southampton-Lisboa-Azores-Bermudas acabando allí su cometido, ya que el trozo Bermudas-Nueva York está ya en explotación normal por la «Panamerican Airways» que trabaja en «pool» con los ingleses.

El «Caledonian», que tan magníficamente se portó sobre el Atlántico Norte, es el aparato encargado de estudiar las posibilidades y los peligros de las rutas del sur.

'Curso de aviación'

Hoy, una conferencia en la Escuela del Trabajo

La Federación de Alumnos y ex alumnos de la Escuela del Trabajo, nos anuncia que esta tarde a las 6 en la Sala de Actos de la Escuela del Trabajo, Urgel 187, se dará una conferencia sobre el tema "Curso de Aviación" y que la disertación irá acompañada de proyecciones adecuadas.

Asimismo, podemos hacer extensivo que la sesión se dedicará a los socios y al público deportivo en general.

Frontón NOVEDADES

Hoy, sábado, tarde, a las 4: RICARDO y LEJONA contra FERNANDEZ y VILLARO. — Noche, a las 10'15: ROBERTO y JAUREGUI contra NARRU II e IZAGUIRRE I

CICLISMO

La evolución del manillar

...en la metamorfosis del ciclo

Por JEAN LEUILLOT

Cada ciclista tiene sus manías. Unos no pueden pedalear si su manillar no tiene tal o cual forma; otros no se encuentran cómodos sobre el sillín si el largo del «sten» no tiene por lo menos ocho centímetros.

¿Es del manillar que depende la posición del ciclista? ¿No es en verdad lo más difícil para un corredor el encontrar su posición? Algunos la buscan durante años sin poder encontrarla. Y si no la encuentran, ¿quién es el causante? Indiscutiblemente el manillar... siempre ese maldito manillar.

Porque, cosa curiosa, cuantos más manillares se ensayan, menos bien se encuentra uno, pues el cuerpo no tiene tiempo de plegarse, de adaptarse a la forma de aquél.

Es suficiente a veces una separación de un centímetro, una leve inclinación, un poco más largo, para hallarse perfectamente a gusto.

Necesario es, sin duda, reflexionar un poco en el momento de elegir un manillar. Es preciso recordar esos sufrimientos motivados por una posición no racional, esos deseos después de un sprint, y esas reflexiones hechas al pasar en bicicleta por delante de una vidriera, para llegar en poco tiempo a encontrar el manillar que nos conviene exactamente.

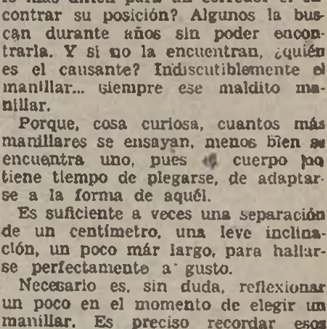
Es muy raro que el primer manillar con el cual un ciclista se ha encontrado a gusto no sea para toda su vida. Evidentemente sufrirá modificaciones, pero no será más que una copia más o menos deformada del primero.

Ahora bien: en lugar de tratar el asunto en esa forma juiciosa y razonable, muchos ciclistas cambian de manillar como de camiseta.

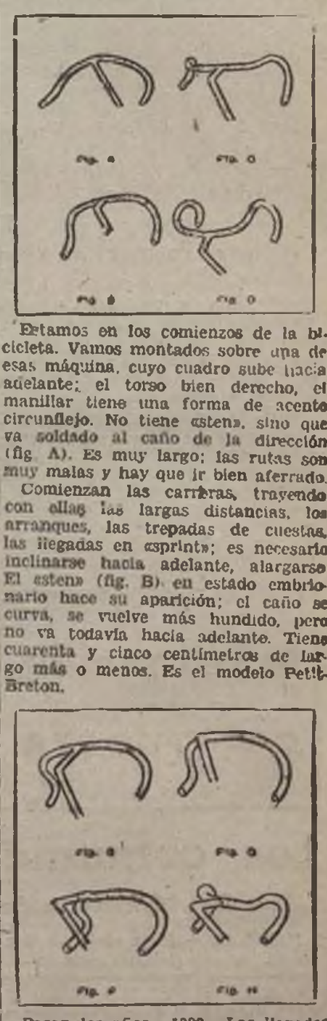
Basta tan solo que vean la foto de la bicicleta de un campeón para que el ciclista se meta de cabeza en el primer comercio que tenga cerca y cambie en seguida de manillar.

Pero, en fin, lo que deseamos mostrar, después de haber hablado de la importancia del manillar, es que existe en esto, como en muchas otras cosas, una moda. Mas al contrario de la moda, que con frecuencia varía sin ton ni son, el manillar ha seguido la evolución de las carreras sobre carretera.

Sigan, si gustan, con nosotros las transformaciones sucesivas del manillar.



Estamos en los comienzos de la bicicleta. Vamos montados sobre una de esas máquina, cuyo cuadro sube hacia adelante; el torso bien derecho, el manillar tiene una forma de acento circunflejo. No tiene «sten», sino que va soldado al caño de la dirección (fig. A). Es muy largo; las rutas son muy malas y hay que ir bien aferrado.



Comienzan las carreras, trayendo con ellas las largas distancias, los arranques, las trepadas de cuestas, las llegadas en «sprint»; es necesario inclinarse hacia adelante, alargarse. El «sten» (fig. B) en estado embrionario hace su aparición; el caño se curva, se vuelve más hundido, pero no va todavía hacia adelante. Tiene cuarenta y cinco centímetros de largo más o menos. Es el modelo Petit-Breton.

Pasan los años... 1920... Las llegadas son más reñidas, se ponen entonces de moda las carreras por las calles; pero las carreteras son todavía muy duras; llenas de piedras; es necesario echarse hacia adelante, bajarse. Pero efectuar en esa forma largas distancias sería muy penoso; se necesita encontrar una segunda posición para descansar los riñones y entonces hace su entrada en el mundo del ciclismo el manillar «cuernos de vaca». El largo del «sten» ha aumentado; el manillar se curva más aún y avanza hacia adelante (fig. C). Es más largo — 50 centímetros — es el modelo franco-belga, de Masson.

Luego la Tour de France se vuelve más penosa; son los grandes pasos entre las montañas, las largas etapas, las rutas quebradas; es necesario poder apoyarse adelante, echando todo el peso sobre el manillar, pero respirando al mismo tiempo bien.

Los «Cuernos de vaca» (fig. D) se acentúan y se elevan más aún.

© Archivos Estatales, cultura.gob.es

1926-1927; las distancias son muchos largas, las rutas mejores. Es necesario andar todavía más rápido, siempre más rápido, y he aquí a algunos amateurs, entre ellos Leducq y Wambst, que conducen el primer modelo Phillippe (fig. E) a la victoria.

Es todavía más hundido; la horquilla aún más larga; pero no hay más «cuernos de vaca»; solo se conserva el avance hacia adelante y su largo se acorta: 45 centímetros.

El tren de las carreras se vuelve más rápido; es necesario tener las empuñaduras más bajas (fig. F) para el sprint. El «sten» se vuelve «descendente». Sin embargo, no se puede mantener durante 200 ¿ilómetros el manillar tan bajo y tan derecho y el Phillippe se vuelve cuadrado (fig. G) y permite descansar sensiblemente cuando se colocan las manos en lo alto. Es el modelo Archambaud y Speicher.

Llega la exageración y el manillar se acorta hasta 36 centímetros de largo. Es una locura. No se puede respirar más; pero... es la moda.

1934; el manillar ha recobrado un largo normal, lo cual se debe en gran parte a las carreras «detrás de motocicletas».

Finalmente, 1935; los cuadros vienen más pequeños, más recogidos; se copia un poco a los italianos y, como ellos, se suprime la dirección cuadrada; el manillar es derecho y el «sten», que es siempre «descendente», se ha alargado por el hecho de verse suprimido la curva hacia adelante (fig. H). Este manillar es de 40 centímetros de largo. Es necesario, en efecto, andar más, más rápido, desde la partida hasta la llegada, pedalear a gusto, respirar bien... y, sin querer, se ha vuelto, con excepción del «sten», al modelo Petit-Breton.

Como ven, nada es nuevo bajo el sol... La moda es siempre la moda, y el manillar es sobre una bicicleta lo que el sombrero sobre la cabeza de una mujer.

Futbol

ESTA TARDE EN EL CAMPO DEL FORTPIENC

Ropas para el frente

El Fortpienc contra los artilleros

Hoy, a las 3 tarde, en el campo del Fortpienc, tendrá lugar otro partido benéfico para ropas de abrigo para nuestros hermanos que luchan en los frentes.

El primer equipo U. S. A. Fortpienc, jugará contra el cuerpo de Artillería (Selección), prometiéndose un éxito por dicha organización del Fortpienc.

Equipo que presentará el Fortpienc, es el siguiente: Jaén, Martínez, Juan Mercader, Santiveri, González, Alejandro Casas y Medina.

Mañana empieza el "Torneo Montseny

Mañana, domingo, día 12, empezará el torneo arriba indicado en el cual se pondrá en juego una copa que la disputarán los clubs "Montseny F. C." "C. D. Alcántara, C. D. JAC, SAI, y F. C. Univers.

El torneo promete ser interesante dada la igualdad de fuerzas si bien que muchos de los jugadores están luchando en armas contra el fascismo, los jóvenes que actúan sabrán cumplir la falta de sus compañeros.

Un nuevo Torneo de Peñas

La Peña Llobregat adherida al Centre d'Esports de l'Hospitalet, organiza un Torneo de Peñas, jugándose los partidos los domingos por la mañana, o bien por la tarde. En este Torneo se disputará un Trofeo donativo de la Peña organizadora.

Todas las Peñas y Clubs que deseen inscribirse para este Torneo, pueden dirigirse por carta o personalmente en el local de la Peña Llobregat, Laureano Miró, 56 y 58, Bar Hospitalet. Teléfono, 34 H.—Hospitalet del Llobregat.

Información de guerra

Los comunicados oficiales

Del Ministerio de Defensa Nacional

Madrid, 10. — Parte oficial de Guerra facilitado por el Ministerio de Defensa Nacional y transmitido a las 23 horas:

EJERCITO DE TIERRA:

Sin novedad en todos los frentes.

LEED TODOS LOS DIAS
EL MUNDO DEPORTIVO

BICICLETAS
Sanromá
Orbea
Mendi
Para todos los gustos y precios
Balmes, 62 - T. 12303 - Barcelona

Atletismo

Carreras de vallas

Un artículo de Lawson Robertson, famoso entrenador de atletismo que fué a Berlín, como jefe del equipo de los EE. UU. y que se clasificó campeón olímpico de los 100 metros en los Juegos de 1908

La carrera de vallas es una de las pruebas más atractivas en el programa atlético.

Requiere, si mucha exactitud, larga práctica y presenta muchos puntos desmoralizadores para los novatos. Pero una vez adquirido el estilo y aun cuando el aspirante recibe fuertes porrazos y caídas, el "saltar el obstáculo" se transforma muy a menudo en una obsesión.

La prueba principal de vallas es la de 110 metros con diez obstáculos de 1 metro 6 de alto y colocados a 10 yardas de distancia unos de otros. El primero está situado a 15 yardas de la salida y el último a 15 también de la línea de llegada.

En las vallas altas la técnica en el paso del obstáculo es el principal factor para lograr un buen tiempo. Es este un detalle aún más importante que la simple velocidad. Los mejores vallistas han sido, en efecto, hombres cuya habilidad para el sprint sobrepasaba en muy poco lo común. La estatura en cambio, y el largo de las piernas, han contado mucho más en su éxito que la velocidad. Los mejores vallistas yanquis tienen, con pocas excepciones, un promedio de arriba del metro 80 de estatura, pero hay también muchos excelentes especialistas que, aunque dificultados por la carencia de piernas largas, han sabido compensar esta deficiencia mediante su velocidad de carrera entre una valla y otra.

Se requiere en primer lugar una gran dosis de paciencia para llegar a dominar el estilo correcto, pero hay en verdad pocas ramas del atletismo en que el estilo sea de tan grande importancia. El principiante debe esperar la desmoralización que viene de los golpes, de las rodillas despellejadas y hasta de tobillos dislocados o quebrados. Ante todo, el atleta no debe temer a las vallas, y recomiendo al principiante que use tobilleras y algunas veces rodilleras, las cuales las puede usar también el vallista experimentado, con gran ventaja.

Todo vallista conoce, por supuesto, la necesidad de las tres zancadas entre una valla y otra. En cuanto a la manera de salvar el obstáculo, existe una sola de hacerlo en forma eficiente. Es la siguiente: La pierna que va adelante será impulsada rígidamente hacia arriba como si fuera a "shotar" el borde superior de la valla. La pierna es estirada en este esfuerzo, hasta un punto que produce un tirón en el tendón de atrás de la rodilla. Acompañando a este envión se produce un nítido arqueado del cuerpo hacia adelante que continúa durante el esfuerzo por salvar la valla. El propósito del encorvado del cuerpo hacia adelante es el de mantener al atleta en una posición de caída, de manera que él pueda bajar al otro lado instantáneamente. Para acelerar este movimiento, el brazo opuesto a la pierna que va adelante es llevado hacia adelante y ligeramente hacia abajo. Existen dos razones para esto: primero, evitar la natural inclinación de saltar de costado, y segundo, asegurar la acción armoniosa de brazos y piernas, sin pérdida de velocidad en el momento en que el pie va adelante y toca tierra del otro lado.

Mientras tiene lugar esta acción, la rodilla de la pierna que ha quedado atrás es llevada ligeramente hacia arriba y de costado y el pie correspondiente a esa pierna es traído hacia el frente e impulsado vigorosamente hacia adelante para efectuar un tranco completo, delante del pie que ya ha tocado el suelo. La acción de los brazos es fácil de aprender, pero la inclinación del cuerpo requiere bastante práctica.

Muchos vallistas tienen la ilusión de que porque su cabeza va inclinada hacia adelante ya está obtenida la correcta inclinación. Y esto es un error. El arqueado del cuerpo debe empezar desde las caderas, y la inclinación hacia adelante continuada en forma exagerada. Es cuando se acaba de saltar la valla para iniciar el primer paso que el atleta apreciará el valor de la inclinación hacia adelante. Si, por ejemplo, como ocurre en el caso de los principiantes o novicios no se efectúa esta inclinación, el vallista tocará el suelo al lado de la valla en una posición erguida. En consecuencia, para ponerse en carrera otra vez é deberá adoptar la partida del sprint, recomenzando la inclinación hacia adelante y perdiendo así tiempo por esa doble acción.

Un antiguo campeón y recordman abogaba por la teoría de que ambos brazos deben ser estirados hacia adelante en el momento en que se está librando el obstáculo; pero esta acción no es práctica, excepto posiblemente durante las pruebas de preparación con el fin de corregir el error de llevar el otro brazo hacia atrás. Y con respecto a ese campeón, diremos que ni él mismo, sin embargo, ponía en práctica el estilo que recomendaba.

Mientras el brazo opuesto es estirado hacia adelante conjuntamente con la pierna que se adelanta a salvar la valla, el otro brazo deberá ser mantenido cerca del costado del cuerpo, posiblemente un poco hacia afuera, y será usado meramente a efectos del equilibrio. El echarlo hacia atrás, que es una tendencia muy natural, retarda el paso de la valla y obstaculiza el movimiento armonioso, necesario para la continuación de las tres próximas zancadas.

Con el fin de perfeccionar el estilo al pasar las vallas he aquí unos ejercicios que recomendamos grandemente para ayudar al atleta a dominar esa acción de las caderas necesaria al pasar el obstáculo:

Uno de ellos consiste en agacharse sobre el suelo, en una posición imitativa de la acción de pasar la valla. Veamos: la pierna de adelante, por supuesto, se colocará estirada y la que queda atrás se colocará sobre el suelo formando un ángulo de unos 90 grados con la otra. La rodilla tocará el suelo directamente hacia el costado y la pantorrilla "rastreará" con la punta del pie hacia arriba.

Luego, ejercitarse para la acción del arqueado del cuerpo, mediante la inclinación de tronco hacia adelante, desde las caderas, estirando simultáneamente una pierna y el brazo opuesto hacia adelante. Este ejercicio ayuda a estirar los tendones y afloja las coyunturas en forma conveniente al movimiento rotativo o circular utilizado al pasar la valla con la pierna que va atrás. No hay que traer la rodilla de esa pierna demasiado hacia adelante. Perfeccionando esta práctica el atleta llegaría a ser capaz de llevar su mano más allá del pie extendido hacia adelante.

Otro ejercicio es pararse al lado de la valla y hacer pasar la pierna "de atrás" por sobre ella, sin inclinar el cuerpo hacia el costado.

Para el novicio o principiante es recomendable que se cubran las vallas con alguna tela o lona durante los ejercicios de adiestramiento. Este método podría ser usado también entre los vallistas experimentados en su preparación preliminar.

En cuanto al entreno para esta clase de pruebas no deberá ser practicado más que tres o cuatro veces por semana y en las proximidades de una competencia se reducirá aún más el número de sesiones de entrenamiento. Tan sólo de cuando en cuando se practicará sobre la distancia íntegra y eso cuando ya se haya cumplido la mitad del período preparatorio.

Hagamos ahora una breve reseña de los puntos más salientes en las carreras de vallas altas:

Primero: Practicar constantemente en la salida para la primera valla, porque muchas carreras son ganadas o perdidas en ese punto decisivo.

Segundo: Después de pasada la primera valla, acentuar la inclinación hacia adelante y el impulso hacia abajo de la pierna "delantera".

Tercero: Tratar de abordar la valla sin temor de chocarla.

Cuarto: Recordar que es casi imposible correr toda la distancia angustiosamente. Piénsese, si, las primeras tres vallas como si su vida dependiera de ello, pero luego debe hacer un ligero aflojamiento desde la tercera hasta la séptima valla. Esto capacita al vallista para mantener su equilibrio y a recuperarse para los tres obstáculos finales, de manera que él puede terminar con el debido empuje y sin perder su estilo, una falta muy común, aun entre hombres experimentados.

Frontón TXIKI-ALAI

Hoy, sábado, tarde, a las 4: NATI y AURORA contra ALEGRIA y AURELI. — Noche, a las 10'15: LUMI y LOLILLA contra CARMENCHU y VASQUITA

LEED TODOS LOS DIAS
EL MUNDO DEPORTIVO

Aeronautica

INQUIETUDES TECNICAS

El revituallamiento en vuelo es estudiado activamente

...por la "Imperial Airways" que ha consagrado al mismo su Short "Cambria"

Una de las obsesiones de la aviación inglesa es en los actuales momentos el aumento del radio de acción de sus aparatos. La extensión del Imperio, y lo alejadas que unas partes están de las otras, justifica plenamente esta obsesión inspiradora de la política que preside actualmente los estudios, pesquisas y ensayos no tan sólo de los constructores sino también de la «Imperial Airways» que si hace varios meses se ha mostrado particularmente interesada por los ensayos, que siguen en plan altamente prometedor, del «Short-Mayo» el «dos en uno» de que ya nos hemos ocupado en otras ocasiones, se muestra ahora también altamente decidida a perfeccionar los métodos de revituallamiento en vuelo que parece tener la intención de aplicar sobre algunas de sus líneas.

Aunque los trabajos de la «Imperial» se llevan con cierto secreto, se sabe que es nada menos que Sir Cobham quien se ha encargado de la dirección de los mismos teniendo a su disposición el Short «Cambria», que se hizo famoso este verano por sus travesías del Atlántico y que ha sido especialmente preparado para llevar a feliz término la labor que se le ha encomendado.

LA AVIACION EN LAS ESCUADRAS

Los grandes aviones de bombardeo sustituyen a los destroyers...

...en la nueva organización de las fuerzas de vanguardia de la marina yankee

Hace unas semanas el almirante Arthur J. Hepburn, de la marina de los Estados Unidos, recibió una orden adjuntándole la preparación de las reformas siguientes:

1. Transferir todos los destroyers de las unidades de reconocimiento a las unidades de batalla.

2. Transferir todas las escuadrillas de aviones, menos las de cooperación de la base aérea a las unidades de reconocimiento.

3. Transferir la administración de las unidades de cooperación del navío «Wright» al «Rijel» a fin de hacer de esta unidad una parte integrante de la base aérea.

El fondo de otra cuestión parece encontrarse en el hecho de que los 176 hidroaviones Consolidated de bombardeo, encargados por la Marina americana, han «reemplazado» a los destroyers de busca como debiendo ser los primeros elementos debiendo llegar a entrar en contacto con el enemigo.

Considerar los aviones de gran autonomía como unidades de reconocimiento no es precisamente una novedad. La significación real de la orden citada se encuentra en el hecho de que los aviones Consolidated operarán como una parte integrante de la flota. Además de su misión de reconocimiento serán empleados como bombarderos contra la vanguardia de las fuerzas enemigas.

LA AVIACION COMERCIAL

Pescado fresco en avión y un proyecto de línea Alaska-Shangai

El problema del rápido transporte sobre los dilatados países del norte americano da a la aviación una importancia cada día creciente sorprendiendo a muchos el rápido progreso de empresas que han recorrido al más moderno de los medios de transporte que no solo no han fracasado, como se temía, sino que andan acumulando medios y convirtiéndose en empresas de gran envergadura.

Así vemos como en el número de septiembre de «Canadian Aviation» se da cuenta de que el activo y joven director general de la United Air Transport, Mc Conachie, acaricia grandes proyectos para su Compañía.

Después de haber comenzado con un solo avión, un Fokker de un modelo muy antiguo, el transporte de pescado fresco, efectúa en la actualidad ese transporte disponiendo de siete modernos aparatos de gran potencia y anda preparando para el verano próximo nada menos que una línea regular entre Edmonton y Shangai, pasando por encima del estrecho de Bering, después de haber atravesado Alaska para seguir luego por la Siberia.

He aquí un nuevo competidor para las uniones rápidas América-Asia.

Bicicletas «ORBEA»
Exposición y venta
SANROMA Balmes, 62

Motor

La notable pista de Utah

La altitud a que se encuentra esta espléndida pista natural favorece, por lo visto, las grandes performances que se han llevado allí a cabo

No hay duda que en adelante el lecho del lago desecado de Utah constituirá el único terreno donde podrán ser batidos los records del mundo sobre cualquier distancia que sea. Las condiciones especiales favorables que ofrece esta pista natural, ciertamente única en el mundo, encaminarán hacia ella a todos los aspirantes a recordmen.

Por esta razón se ha estimado necesario de prever una organización particular, concerniente a todas las tentativas que van a llevarse a cabo en ese apartado rincón de la tierra.

Mr. W. Bradley, que representa a la American Automobile Association en la comisión sportiva internacional, ha presentado en el curso de una asamblea celebrada a fines del año pasado un informe confeccionado de acuerdo con las observaciones hechas sobre el terreno, por el ilado miembro de la A. A. A., quien pasó para ello varias semanas en la Salinas de Bonneville.

Esta no es por cierto una expedición fácil. El Lago Salado y toda la región circundante forman una enorme extensión desierta donde no se encuentra la mínima casa; ninguna traza de cultura; ningún ser humano, en fin, reside en aquellos apartados e inhospitalarios lugares. El calor es sumamente fuerte; la ciudad más próxima está situada a 200 kilómetros y en un radio de 100 kilómetros no es posible encontrar más que un solo pueblecito, de escasos recursos, por cierto, en el cual es necesario aprovisionarse de todo — hasta de agua potable — antes de partir para el autódromo de sal. El único garagista de ese pueblo es el que provee de casillas desmontables a las personas que se trasladan a la pista, en ocasión de una tentativa de record; corredores, mecánicos, ayudantes, cronometristas, comisarios, etc.

Las autoridades encargadas del cronometraje de las pruebas tienen un rol por demás penoso que cumplir en aquellas condiciones; la tarea del jalonaje y de la medición de la pista se les hace extremadamente fatigosa bajo el ardor del sol y las emanaciones saladas del suelo.

Pero cuando el record ha terminado y las operaciones materiales han llegado a su fin, es misión de esas autoridades el confeccionar el correspondiente informe. La labor, pormenorizado larga y complicada, deberá, sin embargo, ser completada rápidamente; pues los plazos de envío del expediente son estrictos y... el correo emplea cuatro días y cuatro noches en hacer llegar el envío a la sede de la A. A. A. A. en Washington.

LA DELINEACION DE LA PISTA

Hasta hace poco se utilizaba para delimitar la orilla de la pista marcada sobre la sal un alambrado de acero, buscándose esto por ser lo más simple, pues varios rollos de alambre tejido resultaban el material menos pesado y, por consiguiente, el menos costoso para transportar hasta allí. Fué así que en ocasión de los records de Eyston y de Jenkins se trazaron, en efecto, círculos de una quincena de kilómetros de circunferencia.

Pero se presentaron a esto dos inconvenientes corriendo a 200 kilómetros por hora y más; un simple alambrado de acero no se distingue fácilmente y ocurrió que uno de esos recordmen desvió la dirección y rompió el alambre, siendo entonces necesario suspender la tentativa y restablecer la barrera, ensayándose de colocar entonces banderitas, más como el viento sopla tan violentamente allá, éstas volaban fácilmente. Por otra parte, la atmósfera saturada de sal daba rápidamente cuenta del alambre de acero, al enmohecerlo.

Era necesario encontrar otra cosa, indicando las autoridades de la A. A. A. que la pista fuera señalada en adelante por una línea de estacas pintadas de blanco y colocadas a 100 metros de distancia unas de otras. La experiencia demostró que estas estacas se plantaban fácilmente en el suelo del lago.

A grandes velocidades esta línea de estacas dan la ilusión de un muro y los pilotos la distinguen sin dificultad.

Otra de las ventajas es que en los records de 24 horas, que incluyen por supuesto una marcha durante la noche, las estacas se prestán fácilmente a la instalación de faroles de alumbrado.

VENTAJAS DE LA ALTURA

Pasando ahora a los records en sí, muchos son los que se han preguntado por qué esta vasta extensión solitaria, casi desconocida para el mundo, y aun para los mismos norteamericanos, situada a 1.250 metros sobre el nivel del mar, se presta tan maravillosamente para la creación de nuevas performances.

Una de las opiniones vertida por un técnico en la materia, es de que a 1.250 metros de altitud la presión atmosférica es alrededor de 653 m/m. hg. o sea un 14 % más débil que el nivel del mar.

De manera que a una misma temperatura la intensidad del aire y, por consiguiente la resistencia opuesta por el aire al avance de un automóvil son reducidas en la misma proporción. Y la potencia de los motores resulta la misma si fueran sin compromisos o con los mismos compresores utilizados al nivel del mar. Pero el compresor puede ser adaptado a las nuevas condiciones de funcionamiento.

Tomemos como ejemplo al coche de Campbell — dice el citado técnico—. El motor, según lo que yo sé, tenía 36 litros de cilindrada, gira a 3.200 revoluciones por minuto y era sobrealimentado a 1,75 kg. abs. más o menos. El compresor (centrífugo) absorbe alrededor de 150 HP al nivel del mar y 190 a 1.250 metros de altitud, para mantener esta presión de 1.75 kg abs. (suponiendo una temperatura ambiente de 15° en los dos casos). Por otra parte, la elevación mayor de temperatura en el compresor, en el caso del funcionamiento a 1.250 metros de altud, ocasiona una pérdida de potencia de unos 70 HP.

En total, Campbell en Lago Salado, dispuso de unos 110 HP. menos que al nivel del mar o sea 5 % (de unos 2.200 HP.), pero estando la resistencia disminuida en un 14 %, lo que se gana en velocidad debe ser algo así como un 3 %, o sea alrededor de 15 kilómetros.

La conclusión es entonces simple: si el compresor es adaptado, "la velocidad sobre el lago de Utah debe ser ligeramente superior a aquélla que se obtendría al nivel del mar".

Deporte-Vasco

Los resultados de anteayer en los frontones barceloneses

NOVEDADES

TARDE

Primer partido: Goiburu y Villaro III, 35—Arrigorriaga II y Ereño, 23.

Segundo: Abadiano y Urquidi, 29-Muñoz y Pujana, 40.

Tercero: Fernández y Urzay, 38-Gallarta III y Lejona, 40.

NOCHE

Primer partido: Zárraga y Zornoza, 22—Roberto, Narru II y Villaro, 40.

Segundo: Aramendía y Ermúa, 26-Chacón e Iturregui, 30.

TXIKI-ALAI

TARDE

Primer partido: Mary-Tere y Angeles, 9-Amelia e Inés, 17 (Suspendido)

Segundo: Amelia y Juli, 25—Tina y Mary-Tere).

Tercero: Mendi y Julita, 28-Aurorita y Pepita, 30.

Cuarto Antonia y Gloria, 29—Arrato I y Emili, 35.

Quinto: Trini y Toni, 35—Carmonchu y Aurora, 25.

NOCHE

Primer partido: Edu y Poli, 35-Petrita y Bene, 23.

Segundo: Sagrario y Aureli, 35-Lumi y Lolilla, 32.

Galgos

Resultados del jueves

En el Canódrom Park

Primera carrera. Liso. 300 metros. Vencedor, Rusa, con 23 s. 2-5. Colocado, Centauro. No colocados, Farruca, Artillero, Face Joy, Blanquita y Volante.

Segunda carrera. Liso. 300 metros. Vencedor, Marina, con 22 s. 2-5. Colocado, Rumba. No colocados, Corzo, Gran Fregoli, Mocha, Carabí y Llongo.

Tercera carrera. Liso. 300 metros. Vencedor, Star Turn con 21 s. 2-5. Colocado, Tania. No colocados, Piro Chiqui, Payaso, Tutti y Sirap.

Cuarta carrera. Liso. 300 metros. Vencedor, Guapa, con 21 s. 2-5. Colocado, Pinto. No colocados, Katiuska II, Don Quintín, Berretes, Poker y Mercuri.

QQuinta carrera. Liso. 500 metros. Vencedor, Bogotá, con 35 s. 2-5. Colocado, Heliotropo. No colocados, Harpl Schoe's, Katiuska, Mr. Pesol, Misteriosa y Wilson.

Sexta carrera. Liso. 300 metros. Vencedor, Good Louck, con 20 s. 2-5. Colocado, Resinero. No colocados, Perlita, Gordon's Gin, Victoriosa, Ri-Ki y Road-Lop.

Séptima carrera. Liso. 400 metros. Vencedor, Cohete Negro, con 26 s. 3-5. Colocado, Zulema. No colocados, Sprinter, Indiana, Pebeta, Whilmore Bangs y Goleta.

Octava carrera. Liso. 400 metros. Vencedor, Henry Joy, con 25 s. 4-5. Colocado, Steventon Felspar. No colocados, Plum Tree, Milord y Toffwood Mick.

En el Kennel de Sarriá

Primera carrera. Liso. 300 metros. Vencedor, Cacatua, con 21 s. 10 cent. Colocado, Miss. No colocados, Spa Hill Boy, Nauta, Blanca, Pantalón y Don Gil.

Segunda carrera. Liso. 300 metros. Vencedor, Morlita, con 20 s. 90 cent. Colocado, Hugonote. No colocados, Landa, Goldon Eagse, Abcess, Brinca y Epsilon.

Tercera carrera. Liso. 300 metros. Vencedor, Galana, con 20 s. 20 cent. Colocado, Siria. No colocados, Ubanque, Esparraguera, Dolfina y Perkito.

Cuarta carrera. Liso. 300 metros. Vencedor, Tita, con 20 s. Colocado, Nurmi. No colocados, Frankenstein, Flor de Alba, Vinatero, Auro y Agil.

Quinta carrera. Liso. 300 metros. Vencedor, Bohemia, con 29 s. 10 cent. Colocados ex-equo, Castañuela y Mazantini. No colocados, Breeg, Nina Chispa II y Coachman.

Sexta carrera. Liso. 500 metros. Vencedor, Leticia, con 33 s. 80 cent. Colocado, Ballesta. No colocados, Vanguardia, Rondeña, Ardilla, Design y Rumboso.

Séptima carrera. Liso. 300 metros. Vencedor, Epson Lad, con 18 s. 60 cent. Colocado, Bernat Xinxola. No colocados, Hawhsmore, Rabí y Pimienta.

Octava carrera. Liso. 300 metros. Vencedor, M'es Igual, con 19 s. 30 cent. Colocado, Corsario. No colocados, Alhambra, Gamba, Rejalin, Palomo y Loftus.

Los programas de esta tarde

En el Canódrom Park

En la pista establecida en los terrenos del "Sol de Baix" se ha combinado para hoy sábado tarde un interesante programa a base de los galgos más destacados de este Canódrom.

Las distancias serán de 300, 400 y 500 metros.

En el Kennel de Sarriá

Primera carrera. Liso. 300 metros. Participan, Zancudo, Sorpresa, Dora, Guajira, Porthos, Bon Noi y Faria.

Segunda carrera. Liso. 300 metros. Participan, Vinatero, Siria, Mazantini, Frankenstein, Galana, Ubanque y Breeg.

Tercera carrera. Liso. 300 metros. Participan, Cacaolat, Rumboso, Quintera, Noi, Leticia, Mistinguette y Dalila.

Cuarta carrera. Liso. 300 metros. Participan, Negrita, Bohemia, Dorita, Vanguardia, Tita, Happy y Paula.

Quinta carrera. Liso. 500 metros. Participan, Perkito, Molino, Nurmi, Wolga, Auro, Farina y Saltimbanqui.

Sexta carrera. Liso. 300 metros. Participan, Carnicera, Saltaire, Gale II, Dry Gin, Isis, Sirena y Cubanita.

Séptima carrera. Liso. 300 metros. Participan, Seria, Alarico, Bery Bery, Dig Dig, Bedrines, Postinera y Bolandro.

Octava carrera. Liso. 300 metros. Participan, Ben-Hur, Corsario, Almazora, Lino, M'es Igual, Argentina y Rejalin.

Nuestros teléfonos

Rogamos encarecidamente a todos nuestros comunicantes que utilicen el

Núm. 51.190
REDACCION
para cuantos asuntos se relacionen con la Redacción del periódico, petición de resultados deportivos, informaciones, publicación de gacetillas, etc.

Núm. 52.321
ADMINISTRACION
para todos los asuntos que se relacionen con la Administración del periódico, suscripciones, pedidos de ejemplares, ordenes de anuncio, contabilidad, etc., etc.

Agua mineral
VICHY CATALAN
y
FUENTE ESTRELLA
Balneario de Caldas de Malavella (Gerona) Tel. 7
Tarifa reducida hasta el 31 de agosto
ESTÓMAGO - HIGADO - RIÑONES
BAZO - REUMATISMO - DIABETES
Administración: Rambla Flores, 18 - Barcelona - Tel. 18552

© Archivos Estatales, cultura.gob.es