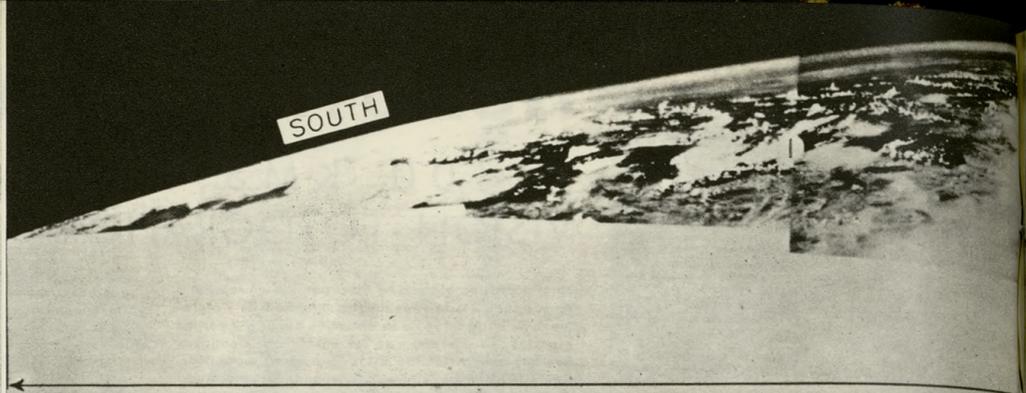


1400 Miles



tura, se hizo estallar por telemando una carga explosiva que separó la sección de cola, para así destruir el equilibrio aerodinámico e impedir la rotura del aparato al entrar en la atmósfera inferior a elevada velocidad o temperatura. En virtud de estas operaciones, la ojiva se desprendió a tiempo y fué encontrada con sus instrumentos, en pleno desierto, al cabo de diecinueve días. Como resultado de aquella prolongada exposición al calor del sol se deterioró la película en color, pero la negra se encontraba en perfectas condiciones, como se puede apreciar.

El cohete V-2 hizo un recorrido más tendido y subió a poco más de 95 kilómetros. Su cámara operó con arreglo al plan preestablecido. Durante el descenso, cuando llegaba a 38 kilómetros de la tierra, se hizo desprender su ojiva, la cual, con su cámara, cayó por separado, y fué encontrada al cabo de tres días, un tanto abollada, pero en buenas condiciones, así como la película por ella impresionada.

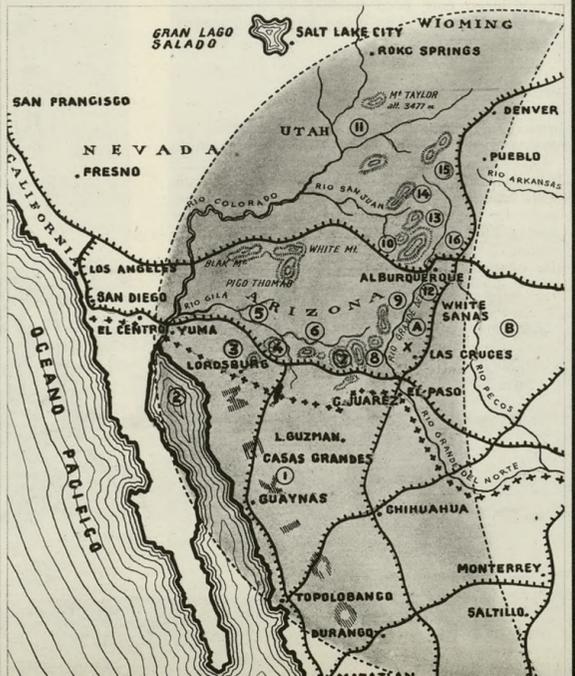
¿QUE PASO DESPUES?

Después del experimento, los equipos de observadores e intérpretes aerofotogramétricos dedicáronse minuciosamente a la formación de los llamados mosaicos fotográficos, obtenidos superponiendo fotografías sucesivas, cuyo intervalo de obtención se calcula siempre de forma que todas se solapen o superpongan en un 30 a un 60 por 100, lo que siempre permite identificar algunos puntos comunes en cada dos contiguas y elimina la posibilidad de que algún espacio del terreno sobrevolado haya quedado «saltado» sin entrar en alguna fotografía.

Una vez formados los mosaicos (cuya reproducción preside este reportaje), hubo que proceder a la delicada tarea conocida por «restitución», que consiste en situar en el mapa las porciones fotografiadas desde el aire y corregir la aparente deformación que la oblicuidad de las fotos o los desniveles del terreno pueden ocasionar en las pruebas, lo cual falsearía determinadas mediciones, si se omitiese tal restitución.

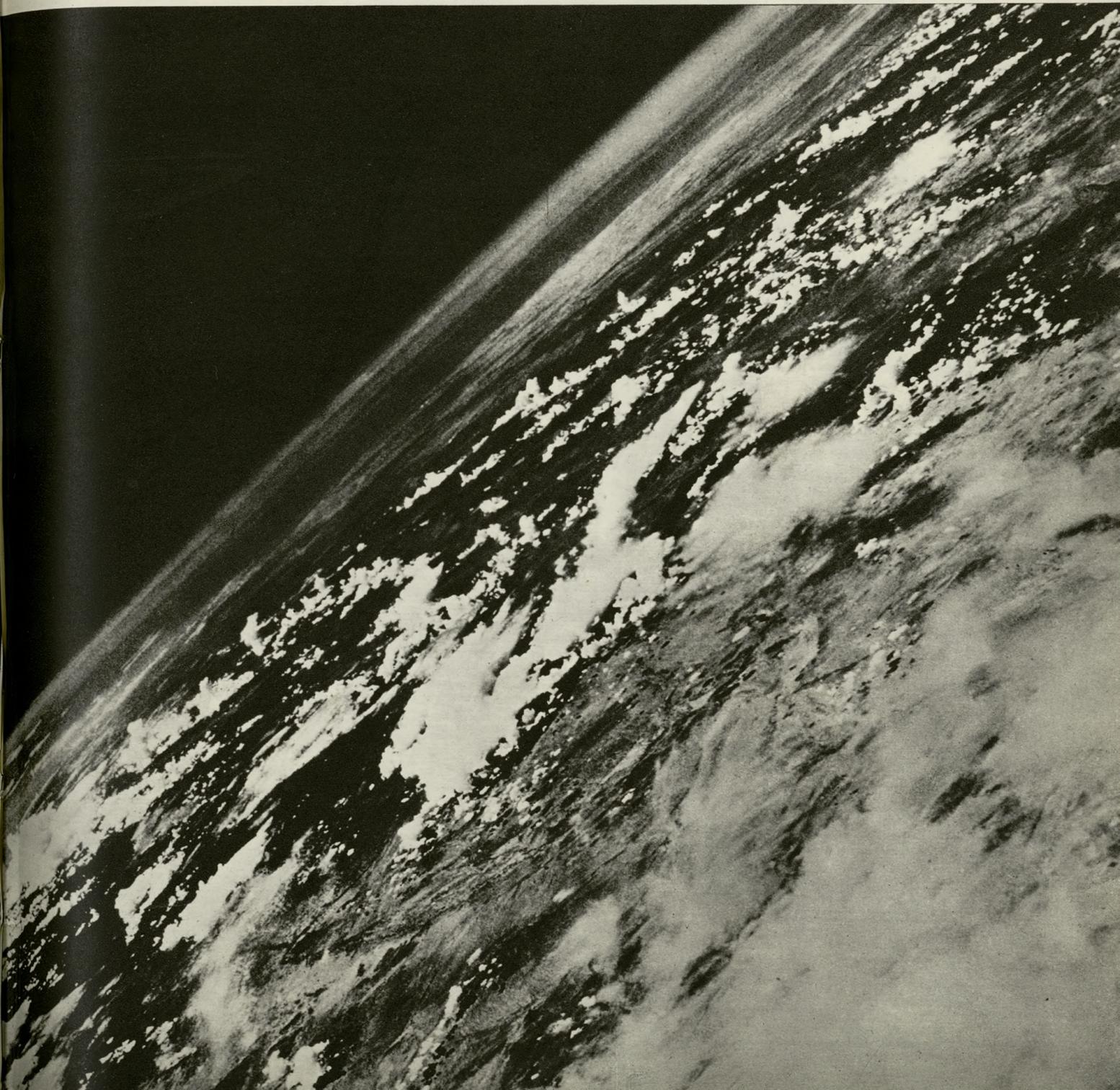
(PASA A LA PÁGINA 58)

Arriba: Restitución aproximada, sobre el mapa de los Estados Unidos, del mosaico fotográfico obtenido desde el cohete "Aerobee". Los números se corresponden con los de la fotografía y los del texto.—Abajo: Otra restitución, también aproximada, sobre el mapa de los EE. UU., del mosaico obtenido por el cohete V-2. Asimismo los números se corresponden con los de la fotografía y los del texto.



2700 Miles

Publicamos en estas páginas tres impresionantes fotografías tomadas desde el "Aerobee" y del V-2 a una altura aproximada de 91 kilómetros. En ellas se aprecia claramente la curvatura de la tierra, así como las nubes que cubren su superficie y las sombras que éstas proyectan sobre nuestro planeta.



# NUESTRO PLANETA VISTO DESDE EL ESPACIO

(VIENE DE LA PAGINA 28.)

En el caso que comentamos, las dificultades han debido de subir de punto, pues no se poseía experiencia de fotografías aéreas a tan reducida escala, y además, porque su enorme superficie cubierta daba entrada a un nuevo parámetro o factor: la curvatura terrestre, que en tales extensiones, cobra considerable importancia.

Para comprender plenamente lo que representan estas fotografías, únicas hasta la fecha, conviene examinar primero un sencillo esquema geométrico.

## INTERPRETACION DE LOS RESULTADOS

Veamos, ante todo, la distancia al horizonte visible, desde un observatorio elevado, en función de la altura del mismo. Hemos trazado una figura muy

sencilla (la figura 1), en la que designamos por  $r$  el radio de la Tierra; por  $a$ , la altura del observador sobre la superficie terrestre, y por  $h$ , la distancia al horizonte visible, representado por los puntos T de un círculo centrado en O. Tenemos, pues, un sencillo triángulo rectángulo CTO, en el que C es el centro de la Tierra.

Conocemos al cateto CT como radio terrestre, cuya longitud aproximada es de 6.366 kilómetros. La hipotenusa CO también nos es conocida, puesto que se compone del mismo radio terrestre, más la altura  $a$  del observador. El cateto OT es la incógnita u horizonte que buscamos. Mediante una sencilla operación de raíz cuadrada, el teorema de Pitágoras nos da el valor de un cateto en función del otro y de la hipotenusa. Para una aplicación general, nosotros llegamos a una fórmula muy elemental:

$$h = \sqrt{a(2r + a)},$$

en donde  $h$  es la distancia buscada al horizonte;  $a$ , la altura de vuelo, y  $2r$ , el diámetro terrestre, o sea, 12.733 kilómetros aproximadamente.

Apliquemos esta fórmula en la práctica. Dando a la altura  $a$  un valor de 300 metros (el de la torre Eiffel), obtenemos para alcance visual el de 62 kilómetros; desde 12.000 metros (antigua marca de altura del aviador italiano Donati), se vieron simultáneamente el Mediterráneo y el Atlántico, por encima de la península italiana, con un alcance de 124 kilómetros; en las ascensiones estratosféricas a 20.000 metros, el horizonte se aleja hasta unos 500 kilómetros; desde la vertical de Madrid se veía casi toda la península ibérica con sus tres mares.

Aplicando la fórmula a los actuales cohetes disparados en Norteamérica, se obtienen, para los 95 kilómetros subidos por el "V-2", un horizonte a unos 1.100 kilómetros, y para los 112 kilómetros del "Aerobee", un horizonte a unos 1.200 kilómetros.

Efectivamente, según los cálculos de los restituidores y observadores de Estados Unidos, la "V-2" tomó una serie de vistas oblicuas, que cubren un casquete esférico de 210 grados de arco en el horizonte, con un desarrollo lineal de 4.320 kilómetros, dando como distancia al horizonte la de 1.120 kilómetros, y cubriendo una área aproximada de 2.072.000 kilómetros cuadrados; más de cuatro veces la superficie de la Península Ibérica.

El "Aerobee" tomó una serie de fotografías oblicuas y verticales, que sobre el terreno cubrieron una faja en forma aproximada de X o de 8. La faja mide 2.240 kilómetros de longitud, por un ancho de 62 en el centro y de 640 en los extremos. La distancia al horizonte es ligeramente superior a 1.120 kilómetros, y el área cubierta, de unos 777.000 kilómetros cuadrados.

La explicación de estas superficies tan distintas las encontramos en la figura 2. A la izquierda vemos el "V-2". La serie de fotografías oblicuas que tomó, queda comprendida (en virtud del ángulo focal de la cámara) entre los planos de un ángulo diedro, que abarca un casquete terrestre y una porción de cielo, como vemos en la fotografía correspondiente.

A la derecha de la figura representamos al "Aerobee", que tomó una serie de fotografías en sentido vertical, comprendidas igualmente entre los planos de un ángulo diedro.

Pero al barrer el objetivo esta faja (rayada) del terreno, ocurre que al principio y al fin del recorrido, la distancia al terreno es mucho mayor (del orden de los 1.000 kilómetros), en virtud de la curvatura terrestre, y por ello, la separación de los planos del diedro es mayor allí (del orden de 600 kilómetros), y la superficie que abarcan es más ancha que en la región central, que sólo dista unos 100 kilómetros del objetivo, dando un ancho de unos 60 kilómetros en la intersección de ambos planos con el terreno. De aquí, la forma irregular de la superficie fotografiada en el mosaico correspondiente. La irregularidad es, desde luego, en el terreno y en los mapas a escala, pues en el mosaico fotográfico la anchura es constante, por serlo la de la película impresionada en todas las fotografías, y por ello la forma rectangular que vemos es sólo aparente.

Si queremos conocer la verdad, tendremos que efectuar la misma labor de los restituidores norteamericanos, cosa, ciertamente, nada fácil, ya que sería preciso conocer las alturas, inclinaciones e intervalos con que se tomaron cada una de las fotografías que componen el mosaico; pero creemos, a pesar de todo, que nos aproximamos de modo estimable a la verdad en los dos croquis que insertamos adjuntos.

Hemos tomado un mapa del oeste de los Estados Unidos, concretamente el Stieler, a escala de 1:3.700.000. Hemos situado en él, por medio de los mismos números, los puntos identificables en ambas aerofotografías, y, por fin, hemos trazado los contornos aproximados del terreno fotografiado. El resultado fueron los dos croquis adjuntos.

Vale la pena de contemplarlos. Porque, precisamente, se trata de un suelo hollado hace siglos por los descubridores hispánicos, que fueron bautizándole con nombres místicos o ibéricos. Nombres evocadores de Cortés, de Hernando de Soto, de fray Junípero Serra... Nombres que todavía hoy perduran y que, contemplados "desde fuera" del Mundo, parecen ofrecernos un redescubrimiento impresionante. Leamos los mapas.

El mosaico tomado por el "V-2" abarca, en sus ocho fotografías, de izquierda a derecha, una buena porción de territorio mejicano (1), con Durango, Topolobampo, Guaymas, Chihuahua y Ciudad Juárez; el golfo de California (2); el pueblo de Lordsburg (3); los montes de Poloncillo (4); el río Gila (5); el pantano de San Carlos en Arizona (6); los montes de Mogollón (7), Sierra Negra (8), Magdalena (9) y San Mateo (10); el monte Taylor (11), de 3.477 metros, en el estado de Colorado; la ciudad de Albuquerque (12) en Nuevo Méjico; los montes Sandía (13) y del Valle Grande (14); el Río Grande del Norte (15) y la Sierra Sangre de Cristo (16). Territorios remotos de Arizona, Nuevo Méjico, Utah y Colorado sirven de fondo a este formidable panorama, oculto a veces por dispersos bancos de nubes.

Es notable el aspecto de la curvatura terrestre, tan acusada en esta fotografía; pero no lo es menos en la otra, donde a simple vista se puede apreciar la forma esférica del terreno fotografiado en las siete impresiones consecutivas, limitadas al N. y al S. por el oscuro fondo del cielo estratosférico que, como es sabido, en aquellas alturas pierde el luminoso azul a que nos tiene acostumbrados para nuestra visión terrestre. El enraucamiento de la alta atmósfera y la abundancia de radiaciones ultravioleta y de otras

(PASA A LA PAGINA SIGUIENTE)

no suponían ustedes que había una "Sociedad de Amigos del Ferrocarril"? Pues sí, señores. Y aquí nos tienen ustedes al habla con su presidente, D. Juan B. Cabrera. El, con el director de la revista "Trenes", D. Juan L. de Chicheri, son los principales organizadores de esta Primera Exposición de Trenes en Miniatura que se celebra en España.

—¿Cuál ha sido la primera sorpresa para ustedes como organizadores?—les preguntamos.

—La del éxito, que, como usted está viendo, supera todos nuestros cálculos y previsiones—dice el Sr. Cabrera.

—La verdadera sorpresa—agrega el Sr. Chicheri—es que habíamos hecho para la entrada billetes imitando los de ferrocarril en una proporción que nos parecía lógica, del doble de niños que de personas mayores. ¿Y sabe usted cuál es la proporción? Cinco mayores por cada niño.

—¿Cómo nació la idea de esta Exposición tan original? Ahora es también el Sr. Chicheri quien responde.

—Fué en Barcelona, en octubre del 48, mientras asistíamos a la Exposición de material ferroviario que se celebró allí con motivo del centenario. Allí estuvieron expuestos trenes completos de los primeros que circularon por España y muchas piezas de verdadero interés histórico, y, sin embargo, vimos que la atención de la mayoría del público se iba hacia algunos trenes en miniatura que se habían expuesto por mera curiosidad. Fué allí donde pensamos que podía tener éxito una Exposición de este género, y nos pusimos de acuerdo la revista "Trenes" y la Asociación de "Amigos del Ferrocarril" para organizarla. Pero estábamos bien lejos de suponer que encontraríamos tanto material, ni mucho menos, que interesara al gran público, como usted está viendo.

Nos dirigimos al Sr. Cabrera para que nos dé algunos detalles de la original y pintoresca Asociación que preside.

—Nuestra Asociación de "Amigos del Ferrocarril"—nos dice con entusiasmo el Sr. Cabrera—reúne todos los aficionados a la construcción de trenes en miniatura que hay en España. Los hay que por una pura afición se dedican a construir en sus propios domicilios y los hay que adquieren en España o en el Extranjero estas miniaturas ferroviarias. Son generalmente reproducciones de trenes primitivos y también de los modernos que circulan por las principales redes del mundo.

—¿Tiene muchos socios la de Madrid?

—Bastantes ya, y otros muchos que la desconocían se van afiliando.

—¿Son técnicos ferroviarios?

—Ninguno o casi ninguno. Hay ingenieros agrónomos, altos empleados, comerciantes, artesanos o intelectuales de calidad. Lo menos que hay son ferroviarios. Recuerdo a un conocido farmacéutico, al popular tabernero Eladio, a Benavente, a Pemán, a Cossío, al maestro Guerrero, a otros muchos. Para dar una idea de esta afición, es curiosa la anécdota siguiente: uno de nuestros asociados poseía una finca en un pueblo de la Sierra, al borde de la cual pasa la línea del ferrocarril. Pues cuando electrificaron las líneas hasta Avila y Segovia, y como consecuencia dejaron de pasar frente a su finca las auténticas locomotoras echando humo, el "amigo del ferrocarril" vendió su finca para comprar otra en Sigüenza. "Para tranvías ya los tengo en Madrid"—dijo, por todo comentario, cuando le preguntaron las causas—. "Por Sigüenza pasa un tren de verdad."

## UN CENTRO FERROVIARIO EN LA CALLE DE ALCALA

Todavía no se han terminado las obras de los Enlaces Ferroviarios; pero Madrid tiene ya un gran centro ferroviario en plena calle de Alcalá. En un suntuoso salón del Círculo de Bellas Artes. Para comprobarlo basta echar una ojeada al inventario de la Exposición, compuesta de veinte maquetas, entre las que figuran reproducciones tan importantes como la de la locomotora "Santa Fe", regalada por una importante empresa constructora a S. E. el Generalísimo, y las más importantes que circulan por las redes españolas y muchas extranjeras. También hay maquetas de vagones de todos los tipos, de aparatos quitanieves, de estaciones y todo el material ferroviario que complementa las redes españolas. Además de las maquetas están los grandes "stands" y las vitrinas. Los "stands", principalmente el de la Asociación de "Amigos del Ferrocarril", que es el mayor y el más completo, nos dan la exacta impresión de estar viendo desde un avión un gran centro ferroviario. Por las vías de 35 mm., entre montañas de cartón y árboles de papel, campos verdes, ríos con sus puentes, túneles y todo el sistema de señales, agujas y completas instalaciones eléctricas, marchan los trenes que dan una impresión perfecta de paisaje ferroviario.

También son dignos de admirar los "stands" de algunas casas dedicadas a la fabricación de material ferroviario en miniatura.

## DESDE LA MAQUINA CON SOMBRERO DE COPA AL MODERNO "TALGO"

Además de una curiosidad para las gentes que no buscan en ella más que el entretenimiento, y los niños que apenas pueden asomarse entre las barreras de personas mayores que se infantilizan contemplando los trenecitos, esta Exposición supone una verdadera historia corpórea y en marcha del ferrocarril.

Allí pueden verse desde la reproducción exacta de aquella máquina romántica, con alto sombrero de copa, que llevó el primer tren a Aranjuez, hasta una máquina enviada desde Gibraltar, que camina con vapor, a pesar de su pequeñez; las modernas del tipo "Santa Fe", que corren por las redes españolas, y otras muchas de los más conocidos modelos del Extranjero: alemanas, norteamericanas y francesas principalmente. Y, por último, no falta una reproducción del supermoderno "Talgo", el tren gusano ideado por un ingeniero español y construido en Estados Unidos por otros ingenieros españoles, que ha provocado una verdadera revolución en la industria del transporte ferroviario.

Así, pues, los amigos del ferrocarril están de enhorabuena. Y lo están los niños madrileños, que pasan buenos ratos entre estos juguetes científicos y técnicos, que también añoran un poco el espíritu de los mayores. ¡Ay de los hombres que no sean capaces de sentirse niños alguna vez, aunque sólo sea mientras ven correr por una vía de 35 mm. uno de estos perfectos deliciosos trenecitos!

J. A. C.

Madrid, mayo 1949.



(VIENE DE LA PAGINA ANTERIOR)

clases, explica perfectamente la profunda impresión en negro de la película fotográfica. Restituyendo este segundo mosaico sobre el mapa, podemos identificar, por sus números, los siguientes puntos:

(1) Méjico, desde Mazatlán, Durango y Saltillo, hasta la frontera; (2) Estado de Tejas; (3) el Río Grande del Norte, frontera entre Méjico y Estados Unidos, que puede verse en tres puntos del mosaico; (4) Ciudad Juárez, en Méjico; (5) El Paso, en Tejas; (6) Biggs Field, base aérea norteamericana; (7) monte Franklin; (8) línea férrea del Southern Pacific; (9) montes Organ; (10) pantano de Tularosa; (11) torre de lanzamiento de ambos cohetes; (12) y (14) White Sands en Nuevo Méjico; (13) monte San Andrés; (14) edificios militares; (15) y (16) Alamo Gordo, famosa base aérea y Laboratorio de Energía Nuclear, donde se preparó y ensayó la bomba atómica; (19) antiguos lechos de lava negra del Estado de Arizona; (21) Albuquerque, en Nuevo Méjico; (22) Rock Springs, en el Estado de Wyoming. El fondo de esta foto abarca, pues, bastante territorio mejicano, y en Estados Unidos, los de Tejas, Nuevo Méjico, Arizona, Colorado, Utah y Wyoming.

Después de todo esto, ¿qué más podríamos decir?... La grandiosidad de esta realización científica es tan sobrecogedora, que creemos nos releva de toda discusión. Nos sentimos tan insignificantes, que creeríamos profanarla arriesgando cualquier comentario. Preferimos hacer punto final.

R I C A R D O M U N A I Z

## EL XIV CAMPEONATO MUNDIAL DE TIRO AL PICHON

(VIENE DE LA PAGINA 45.)

cionales del gran mundo. Fueron jornadas brillantísimas, honradas dos de ellas con la presencia de la excelentísima señora doña Carmen Polo de Franco y la señorita Carmen Franco Polo, esposa e hija de S. E. el Jefe del Estado español. El Gobierno estuvo representado por los ministros de Asuntos Exteriores, Sr. Martín Artajo, y de Justicia, Sr. Fernández Cuesta. De la asistencia diplomática destacó el doctor Radó, Embajador de la República Argentina, gran asiduo a las jornadas deportivas.

La más nutrida representación estuvo a cargo de la aristocracia española: S. A. R. la Infanta doña Alicia de Borbón, Duquesa viuda de Santoña, Duques de Alburquerque con su encantadora hija Cristina, Duque de Santoña, Duque de Monteleagre, Duques de Lécerca, Duque de San Fernando, Duquesa del Infantado, Condes de los Gaytanes, Condes de Palancar, Condes de Torrubia, Condes de Villada, Condes de Elda, Condes de Lérida, Conde de Santa Marta de Babio (Alcalde de Madrid), Condes de Caralt, Condes de Teba, Condes de Salinas, Conde de Arenales, Condes de Mirasol, Condesa de Floridablanca, Conde del Alcázar de Toledo (Teniente General Moscardó, delegado nacional de Deportes); Marqueses de Manzanedo, Marqués de Campó, Marqueses de Romero Toro, Marqueses del Mérito, Marqués de la Valdavia.

De fuera de España vinieron también notables aristócratas: S. A. R. el Príncipe D. João (Brasil), Conde de Rochefordière (Francia), Condes de Hemptime (Bélgica), Condes de Baillet Latour (Bélgica) y Barón de Potestá.

Y por fin, entre las numerosas y distinguidas personas reunidas en "La Moraleja", anotamos: señores de Picollo, Baptista y Melo Viana, del Brasil; D. Juan y D. Aldo de Giacomi, Guglielmino, Insúa y Aristrain, de Argentina; Arechabala, Steimhart y Torwald Sánchez, de Cuba; Ruiz y Lopes, de Méjico; Ussia, Rierola, Bolinches, Cabanyes, Sarasqueta, Zavala, Gutiérrez Pombo, Mora, Osborne, Villamil, Domecq, Bellver, Aranzábal, Ibarra, Larrañaga, Leblanc, Maldonado, Melgar, Urquijo, Goyeneche, Gamazo y Lastra, de España.

"La Moraleja" fué, del 1 al 15 de mayo—florido, ventoso y lluvioso, que de todo tuvo este singular mes que ahora le arrebató la locura a febrero—, el punto de cita y reunión del gran mundo europeo y americano.

Madrid no olvidará estas jornadas.

Y creemos que las recordarán siempre cuantas personas vinieron a convivir con los madrileños en unos días felices en que ondearon a los vientos de Castilla catorce banderas del mundo.

V A L E N T I N G O N Z A L E Z

# Nuestros COLABORADORES



Hipólito Hidalgo de Caviedes es uno de los españoles que no cesan de darle vueltas al mundo. Hijo de pintor, nació en Madrid (1902), expuso —niño precoz— a los nueve años, anduvo, con los pinceles auestas, por Italia y Francia, Bélgica y Holanda, Alemania y Checoslovaquia. En un mismo día—año 1935—le dieron dos noticias: primer premio de una exposición española y primer premio de la Internacional del Instituto Carnegie, de Pittsburgh (Estados Unidos). Expuso en Madrid, Venecia, Monza, París, Copenhague, Oslo, Nueva York... Y hoy vive en La Habana preparando otra exposición en Nueva York y un nuevo retorno a España.



Su humor suave y perfecto es del Norte español: de la raya cántabra, porque Jacinto Miquelarena nació (1891) en el Bilbao del primer fútbol peninsular. De Bilbao pasó, joven aún, a Inglaterra y a media Europa: Holanda, Bélgica, Francia... Director de un diario deportivo, en Bilbao; jefe de deportes de "ABC" de Madrid; corresponsal de la "Efe" en Buenos Aires y ahora de "ABC" en Londres, J. M. fué la mejor pluma deportiva de España y, al margen del deporte, es un gran periodista, con sátira o sin ella. Premio "Mariano de Cavia" 1938, ha publicado "Stadium", "El gusto de Holanda", "Desde el otro mundo", etc.

Autor de doce libros poéticos inéditos, es fama que a Federico Muelas hay que sacarle los poemas con "forceps". También es fama que, según él, de Cuenca salen la mejor prosa y el mejor verso peninsulares, desde los tiempos del Marqués de Villena o de Jorge Manrique. Licenciado en Farmacia y en Derecho—su otra disparidad—, cronista oficial de la Cuenca en que nació (1910) y editorialista de Radio Nacional de España, figuró, cordial y agudo, con sus dos metros de altura y su parla suavisada, en la tertulia de "Garcilaso", antes de que funcionara, con literatura y sin tresillo, el conclave de su rebótica madrileña.



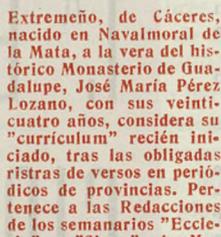
Profesor en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Portland (Estados Unidos), Mr. James M. Keys M. A. hizo sus estudios en la Universidad de Loyola, de Los Angeles; en Méjico y en Oregón. Decidido hispanista, al través de las huellas españolas que se conservan en su California nativa, Mr. Keys anduvo por España hace un año, en que asistió a los cursos de la Universidad de Verano de Santander. Es uno de los principales historiadores de las Misiones californianas, con las que mantiene constantes y estrechas relaciones y a esta actividad corresponde el trabajo que reproducimos en estas páginas.



Entre tres novelas y un guión cinematográfico y su colaboración en periódicos y revistas de Madrid—"Arriba", "Fotos", "Fantasía", "Bazar", "Letras"...—, Blanca Espinar da hoy para América la crónica del nacimiento de un nuevo, futuro heredero del Ducado de Moctezuma. Blanca Espinar, que nació en el Mediterráneo, en Almería, en 1920, y que después cruzó el mar para pasar gran parte de su vida en África—de forma que en Ceuta aparecieron sus primeros trabajos—, llegó a la capital de España en 1941, ganando inmediatamente el primer accésit en el Premio "Concha Espina", para cuentos y firmas femeninas.



Orillas del Júcar, en Alburquerque (Valencia), entre moreras y arrozales, nació el pintor Pedro Calvet (1883). En la valenciana Academia de Pintura de San Carlos cursó seis años con seis premios extraordinarios. Por el mundo, obtuvo en París otro premio: el primero, en el concurso para la decoración de la cúpula del Sagrado Corazón (1935). Y en París han "posado" para Calvet infinidad de personajes de la política y de las Artes. A Calvet, nacido en un pueblo al que llega el aire de la Albufera, no podía escapársele el clima del famoso lago levantino, y así ha captado las escenas de caza que, a todo color, ilustran la página 38.



Extremeño, de Cáceres, nacido en Navalmaral de la Mata, a la vera del histórico Monasterio de Guadalupe, José María Pérez Lozano, con sus veinticuatro años, considera su "currículum" recién iniciado, tras las obligadas ristas de versos en periódicos de provincias. Pertenece a las Redacciones de los semanarios "Ecclesia" y "Signo", de Madrid, y colabora en varias revistas y publicaciones. Para escribir sobre Chopin, José María Pérez Lozano se trasladó a las Islas Baleares, donde hizo estudios documentales y locales sobre la estancia en la Cartuja de Valldemosa del gran músico polaco, que murió ahora hace cien años.



El XXIV Campeonato Mundial de Tiro al Pichón que se celebró recientemente en La Moraleja (Madrid) no ha tenido mejor memorialista que Valentín González, que de Alicante, donde nació en el año 1909, llegó a Madrid en 1929, después de vivir varios años en Barcelona. Redactor de la desaparecida agencia de noticias "Sagitario" y colaborador en la fundación del diario de deportes "Marca", ha sido y es, a un tiempo, redactor deportivo de "Informaciones", de Madrid, desde 1936. V. G. colabora asimismo en diversas publicaciones españolas y nos da aquí la referencia de aquel acontecimiento deportivo internacional celebrado en España.

PARA VIAJAR AGRADABLEMENTE POR FRANCIA  
O MANDAR SUS MERCANCIAS CON SEGURIDAD POR FRANCIA

PIDAN INFORMES

FERROCARRILES FRANCESES

AVENIDA JOSÉ ANTONIO, Nº 57  
MADRID  
TELÉFONO 21 61 07

SNCF

BILLETES EN LAS AGENCIAS DE VIAJES EN PESETAS