

SUPLEMENTO DEPORTIVO

DE

EL BIEN PÚBLICO

Año II

Mahón 15 de Noviembre de 1926

Núm. 125

IMPRESIONES

La lucha de Campeonato tiene, a medida que se acercan los encuentros culminantes, mayor interés, pues en la puntuación de los dos principales equipos, se viene manteniendo una escasa diferencia que habrá de vencerse, en el encuentro principal, cuando, como clausura de la segunda vuelta, se enfrenten los dos onces, que mayores probabilidades tienen de alcanzar el preciado título por el que se lucha.

El domingo no fué pródigo en entusiasmos aun cuando hoy que confesar que el score señalado en los dos encuentros de Campeonato celebrados, no deja de entrañar una sorpresa, pues los muchachos del «C. D. Alayorenses» en su campo, lograron, aun cuando perdiendo el encuentro que la derrota no fuera de las aplastantes, pues solo señaló el score cuatro goals a favor de su adversario el «Unión Sportiva».

En Ciudadela tuvieron una buena actuación los del «C. S. España», que parece iban decididos a vencer, defendiéndose bravamente el «Zamora». Los goals que consiguieron los dos equipos (5 por 5) nos demuestra en ambos onces una firme decisión y un entusiasmo, que si no pudo conseguir el triunfo, evitó a ambos el venimiento, la derrota.

Los equipos «Mahón Futbol Club» y «Ciudadela Futbol Club» que llevaban un partido de ventaja sobre los demás clubs, dedicaron el día del domingo al descanso.

Los encuentros del próximo domingo, que pueden influir en el resultado final de la primera vuelta de Campeonato son esperados con gran interés y serán por diversos conceptos, de los más emocionantes del presente Campeonato.

La batallona cuestión de los árbitros, que siempre ha dado juego, seguirá dándolo, por la sencilla razón de que no es posible, mantener a los hombres que han de dirigir los encuentros, si estos son de la localidad, al margen del apasionamiento que engendra la simpatía por determinado equipo.

Esta cuestión según nos dicen, ha originado algunas discrepancias, entre el «Centro Sportivo España» y el «Unión Sportiva», partido de compromiso para cualquier árbitro local, y para el que el «C. S. España» solicita un referee de Palma y su contrincante se inclina más en favor de los colegiados de Barcelona.

Unos y otros tienen quizá razón que en esta cuestión tan delicada difícil es que la designación de árbitro contente a todos, especialmente después de sus fallos, y no puede contentar porque la autoridad del juez de campo es tan omnímoda, que es única y de ella en más de una ocasión depende el resultado del encuentro.

El Comité de Clubs de Menorca según nuestros informes entiende en este asunto y hay que confiar en una solución satisfactoria.

GOALKEPER.

EDUCACIÓN FÍSICA

NUOVA ORIENTACIÓN EN LA ENSEÑANZA OFICIAL

Hubiéramos querido tratar en el pasado número de las últimas disposiciones del Ministerio de Instrucción Pública, modificando los estudios de segunda Enseñanza, en lo que atañe a la mayor difusión de la cultura física, haciéndola obligatoria para los alumnos de todos los cursos. Como todavía es tiempo, y el asunto es de gran importancia, apostillaremos lo trascendental de estas disposiciones, que vienen a renovar el ambiente metódico en que se desarrollaban estas prácticas de educación física.

El día 3 del actual se publicó una Real orden, que en lo que respecta a esto, dice así: «Los alumnos de todos los cursos practicarán diariamente ejercicios de educación física, paseos y juegos deportivos, prefiriéndose los ejercicios rítmicos de conjunto. Los profesores de gimnasia, auxiliados por sus suplentes y por los ayudantes interinos que fueran necesarios, se encargarán de distribuir a los alumnos en secciones, con sepa-

ración de sexos para la práctica de estos ejercicios.»

En lo que toca a hacerla obligatoria, es una medida llena de acierto y que se debe aplaudir sin reservas. Es lo más esencial; antes, la educación física en los Institutos era esporádica y escasa. Ahora, con la obligatoriedad, si no se consigue la meta de las aspiraciones soñadas, es un buen escalón.

El alumno tendrá incluido en las asignaturas y cursos esta enseñanza, que no tendrá más remedio que aprender, si hubiere alguno tan refractario a cultivar la gimnasia y los ejercicios deportivos. Muchos estudiantes practican, por lo general, cualquier deporte, siempre más nocivo, que esta enseñanza.

Por lo que toca exclusivamente a la adolescencia, los provechos son muy significativos. No es el todo, pues el ideal y la completa perfección es empezar en la infancia, para que la obra sea progresivamente ascendente hasta llegar cuando el muchacho entra en la juventud.

Pero esto forma parte de un dilatado plan de educación física, que abarque todos los aspectos, que reglamente métodos y procedimientos, que condicione la existencia de algunas Sociedades deportivas, donde se maneja al niño de una manera deplorable. Suponemos que la ley de Educación física, que está casi terminada, lo obviará todo; y por eso no insistimos.

Refiriéndonos al asunto que nos ocupa, de gran importancia es, dado el régimen de vida que llevan los niños en las grandes ciudades. Siempre respirando atmósferas viciadas, aun en las mismas aulas; practicando los juegos de la infancia a capricho, y cuando no (casi siempre), practicando el foot-ball que sólo, entendiéndose bien, es un perjuicio para la constitución física del niño; su desarrollo físico se hace mal, y con los peligros que encierra un abandono de esta cuestión.

Porque desear la función respiratoria, base de todos los postulados de educación física infantil, es un absurdo. No vamos a hacer aquí la apología de la gimnasia respiratoria, tan necesaria en todas las edades, principalmente en la infancia, donde el desarrollo de la caja torácica, la mayor capacidad pulmonar, es el todo. Sería caer en los tópicos de siempre, tópicos que desgraciadamente se usan por obra y gracia de que continúan existiendo sus causas.

Ciñéndonos a esto, hay que afirmar una vez más, que los ejercicios de gimnasia fisiológica y ortomórfica son la base de la cultura física, y que, después, el atletismo es el complemento, para perfeccionarlo más aún, con la práctica de un deporte adecuado a las cualidades de cada individuo.

W. ROSS.

(De «Record»).

(Concluirá en el Suplemento próximo).

UN MAGNÍFICO BALANCE

La Casa Ford ha ganado más de 526.000.000 de dólares en siete años

Con motivo de un pleito sostenido por la Casa Ford con la Paker Rust-Proof Company, que le reclamaba, en concepto de indemnización por infracción de patentes, sobre un procedimiento especial para inmuntizar metales contra la oxidación, la importante cantidad de un millón de dólares, la Casa fundada por el antiguo operario Mr. Henri Ford, ha hecho público la totalización de sus beneficios durante los siete años comprendidos entre 1917 y 1924.

Las ganancias netas ascienden a 526.441.961 de dólares, y las brutas, a 876.176.250.

El ejercicio más productivo, fué el de 1922, obteniéndose 115.797.361 y 153.394.804 de dólares respectivamente.

La Casa Ford, es la que obtiene mayores utilidades de cuantas se dedican a la industria automovilística.

Pero es también la que anuncia más. Tomen buena nota los fabricantes españoles.

El Congreso Iberoamericano de Aeronáutica

LAS CONCLUSIONES

Las conclusiones acordadas por el Congreso Iberoamericano de Aeronáutica, son las siguientes:

Primero. El Congreso Iberoamericano de Aeronáutica aprueba por unanimidad el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea, cuyo instrumento protocolario está sometido a la firma de las delegaciones acreditadas en esta Asamblea, con las modificaciones aportadas al proyecto de la delegación española en el curso de las deliberaciones, y la reserva expresa de que la firma del mismo no implica la anulación de compromisos anteriores por parte de los Gobiernos de los países iberoamericanos que hayan asumido otros Convenios anteriores, relativos a esta misma materia.

Segundo. Invitar a la Asociación de juristas denominada Francisco de Vitoria al examen del anteproyecto de Convenio Iberoamericano de Derecho Internacional aéreo. Este anteproyecto, una vez elaborado por dicha Asociación, deberá pasar a examen de la Comisión Iberoamericana de Navegación Aérea, la que redactará el proyecto definitivo. Una vez formulado pasará a examen de una Conferencia diplomática, cuyo lugar de celebración será Barcelona. El Gobierno español se pondrá de acuerdo con los demás Estados que forman parte de la C. I. A. N. A., para fijar la fecha de celebración de esta Conferencia diplomática.

El Congreso acordó dirigir a los gobiernos representados en el mismo las recomendaciones siguientes:

Primera. Sería deseable que los Estados que acudieran al arbitraje previsto y reglamentado en el artículo 37 del Convenio de Navegación Aérea, designaran si ambos lo juzgan oportuno, para ejercer las funciones de superárbitro, a algunos de los Estados que formen parte de esta unión aeronáutica iberoamericana.

Segunda. Sería igualmente deseable la creación de una Escuela Superior Iberoamericana, de Navegación Aérea, habiendo visto el Congreso con simpatía la propuesta de la delegación española, para que la sede de dicha Escuela se fijara en Portugal, y su dirección fuese atribuida al almirante Gago Coutinho.

Tercera. El Congreso recomienda, a los Gobiernos iberoamericanos, la conclusión de un arreglo comercial aduanero y de transportes, y de un consorcio para la mutualidad de servicios, que sirva para coordinar las economías la técnica y las organizaciones industriales de los países que integran la Unión.

Cuarta. Resuelve, asimismo, el Congreso recomendar a los Gobiernos iberoamericanos el estudio, base de un sistema de reciprocidad, de los medios para enviar pilotos instructores españoles a los países iberoamericanos que lo soliciten, para recibirlos en las Escuelas españolas y para enviar alumnos a las Escuelas iberoamericanas, o recibir sus instructores.

Quinta. El Congreso invita al Gobierno español a que remita a los demás Gobiernos iberoamericanos el cuestionario relativo a servicios auxiliares de la navegación aérea, aprobado en la sesión del 29 de octubre, con el ruego de que sea prontamente despachado por los distintos Gobiernos a cuya consulta se somete.

Iniciativas que el Congreso acuerda poner a examen de la C. I. A. N. A., una vez constituida

Primera. Unificación de la terminología aeronáutica.

Segunda. Adopción de una notación matemática de aeronáutica iberoamericana.

Tercera. Recordar a la C. I. A. N. A. la publicación de una revista y encargarle la organización de reuniones de Congresos y Exposiciones de Aeronáutica.

Cuarta. Estudiar la conveniencia de cambiar la redacción del artículo 15 del Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea; substituyendo la frase «no reconocer válida» por «anular».

Quinta. Estudiar la conveniencia de preceptuar que los libros de a bordo, pasados dos años

de su terminación, sean enviados a la misma Comisión para la selección y archivo de los que se consideren útiles e interesantes.

Sexta. Examinar si habrá ventaja en modificar la clasificación de aeronaves de Estado, que establece el artículo 30 del Convenio, en el sentido de ser las categorías las tres siguientes: militares, destinadas a servicios públicos y dedicadas a servicios comerciales.

Séptima. Examinar la conveniencia de suprimir en el apartado segundo, letra B, de la sección quinta, anejo E del Convenio Iberoamericano para la Navegación Aérea, la condición de sexo masculino para poder obtener alguno de los títulos que se conceden a los tripulantes aéreos.

Octava. Recomendar sean tenidas en cuenta, y desarrolladas las iniciativas que contienen, las ponencias sometidas a conocimiento del Congreso, acerca de los servicios auxiliares de la navegación aérea, especialmente de la meteorología, la radiotelegrafía y la cartografía.

La entrada de automóviles en España

En los periódicos del mediodía de Francia se ha publicado el siguiente suelto, cuya reproducción creemos interesante:

«Los coches automóviles franceses pagan en la frontera española derechos de Aduana calculados en valor oro. Además, a su paso en varias provincias españolas nuestros coches están sujetos a una tasa especial, llamada «derechos de cadena», mientras que los coches españoles no pagan a su entrada en Francia más que un solo derecho, calculado en francos papel.»

En su reunión de septiembre del Consejo General de los Bajos Pirineos, presidida por M. Barthou, un consejero general solicitó que los derechos de entrada en Francia se calculen en forma que establezca una reciprocidad. Además propuso que se instruya una tasa especial en los departamentos fronterizos, cuya recaudación se empleará en el entretenimiento de carreteras. Esto produciría a un departamento turístico como el de Bajos Pirineos unos dos millones anualmente.

Esta proposición, que interesará a todos los automovilistas que vayan a España, ha sido adoptada por unanimidad.»

Suiza prepara su Salón de 1927

El Salón del Automóvil de Suiza se celebrará en 1927, del 4 al 13 de marzo. Al sólo anuncio de su celebración todos los industriales relacionados con el automovilismo han anunciado su propósito de participar, por lo que se espera que la Exposición suiza de 1927 constituya un verdadero record.

En el Salón de este año, la mayoría de las marcas expuestas eran americanas o francesas. Hubo pocas marcas belgas, alemanas e inglesas, que, no obstante hacen grandes esfuerzos para introducirse en el mercado.

En América se ha unificado el "poder" automovilista

En América existían dos poderes automovilistas, el «Automóvil Club de América», que era la institución vieja, reconocida por la Asociación Internacional, y la «Automóvil Americana Asociación» que es la que rige las carreras de los automóviles americanos, regida por reglamentos distintos a los de la Asociación Internacional, la A. A. A. no podía conseguir que su sport tuviera sanción oficial, que sus records se homologaran internacionalmente.

En los días pasados se ha llegado a un acuerdo entre los dos poderes. Se ha formado un Comité mixto: el «Automóvil Club de América» seguirá ostentando la representación de aquel país en el terreno internacional; la A. A. A. seguirá cuidando del control deportivo. Los reglamentos de esta última tratarán de ponerse a tono con los internacionales. Y los coches y los corredores europeos y americanos podrán correr en uno y otro continente sin restricciones ni temor a sanciones.

