

HERALDO DEPORTIVO

Año I
Núm. 3

Revista decenal. — Aparece los días 5, 15 y 25 de cada mes
Director: Ricardo Ruiz Ferry. — Oficinas: Alfonso XII, 58

15 junio
1915

CARNET MUNDANO

De algún tiempo á esta parte la *vida mundana* viene supeditada á la *vida deportiva*; ya apenas si algún salón que otro abre sus puertas, constituyendo un gran acontecimiento el raro baile y aún hasta el *recibo* en pequeño que alguna ilustre dama solía dar. En cambio el sport, la vida al aire libre, cada vez tiene más adeptos, hasta el punto de haber llegado á un momento en que para hacer una crónica de vida mundana hay que sacar *todo el material* de cualquier reunión deportiva.

Prueba palpable de esto está en el Real Club de Puerta Hierro, donde lo más selecto de nuestra aristocrática sociedad se da cita á la hora del té, siendo encantador el aspecto que presenta el Chalet á dicha hora; allí congregánse cuantos cultivan el tennis, el golf, el polo; allí lucen las damas sus elegantes toaletas, y allí se admira la belleza en todo su esplendor.

El *fútbol*, deporte que parecía reservado al sexo fuerte, vése cada día más concurrido por el elemento femenino, entre el que va *entrando* la afición y aumentará á medida que los clubs propietarios de campos de juego se vayan cuidando de hacer tribunas algo cómodas, localidad indispensable para sustituir las sillas de hierro.

El Concurso Hípico nos da elementos sobrados para hacer una crónica mundana y las Carreras de Caballos, cada vez más en auge, ya constituyen un acontecimiento.

Vale la pena de citar nombres. El pasado domingo estaban en el Hipódromo:

Los Reyes D. Alfonso y doña

Victoria; los infantes doña Isabel, don Carlos, doña Luisa, D. Fernando y D. Alfonso; el príncipe D. Raniero y la duquesa de Talavera. Como damas, la duquesa de San Carlos y la señorita Juanita Bertrán de Lis.

Las princesas de Furstenberg, Ratibor, Thurn y Taxis y Pio de Saboya.

Las duquesas de Montellano, Algete, Albuquerque, Pastrana, Soma, Terranova, Noblejas y Unión de Cuba.

Marquesas de Marzales, Ferrera, Someruelos, Marbais, Atalayuelas, Concepción, Villamediana, Villamanrique, Aguiar, Dragón, Sierrabella, Benicarló, Almonacid, Viana, Espinardo, Villanueva de Valdeza y Olivares.

Condesas de Oliva de Gaytán, Clavijo, San Félix, Orsay, Vistaflorida, Serramagna, Torre Arias, Dehesa de los Velayos y Rincón.

Vizcondesa de Eza.

Baronesa de la Joyosa.

Señoras y señoritas de Castrillo, Beistegui, Castellanos, Núñez de Prado, Scláfani, Suelves, Figueroa y O'Neill, Fernández Villaverde, Ferrera, Castro, Riscal, Romana, Liniers, Aygavives, Bermúdez de Castro, Díez de Rivera, Sánchez Arias, Zulueta. Catalbuturu, Barrera, Santo Mauro, García Baxter, Muguero, Collantes, García Loygorri (D. A.), Fernández Maquieira, Rodríguez Codes, Lécera, Monteagudo, Castromonte, Amaya, Villariezo, Aguilar, Lacot, Ezpeleta, Rodríguez de Rivas, Bernaldo de Quirós, Quiroga y Navia Ossorio, Castelar, Perales, Areces, Aragón y Carrillo de Albornoz, Méndez Vigo,

Bascaran, Chaves y Lemery, Osma, Alella, Cárdenas, Martínez Irujo, Zia Bey, Flórez, Viana, Heredia, Herreiros de Tejada, Ramonet, Dyendisika, Artaza, Vázquez Barros, González Arnao, Martín Aguilera, Muñoz de Vargas, Febrel, Sáez de Tejada, Suárez Blanco, Jordán de Urries, etc.

Cuántas veces en crónicas mundanas no se habrán podido dar mayor número de nombres.

Yo, como aficionado al sport, tengo en esto una gran satisfacción; porque si cualquiera de ellos me encanta, con el aliciente del bello sexo nada más agradable se puede apetecer.

* * *

¡La Copa del Arbol! Cuando Santiago Pidal, el simpático hijo del no menos simpático marqués de Villaviciosa de Asturias, mostraba á los concurrentes al tiro de pichón la Copa que daba *en castigo por haber roto un arbol*, todos se quedaban admirados de tamaña magnificencia. Cuantos la vieron declaraban que una copa igual no se había dado en ningún tiro. Grande, de plata, el artífice acreditó su exquisito gusto al labrarla.

Dióla Pidal para un Campeonato á 30 metros; es decir, para que la disputaran los grandes maestros.

Honor mayor no pudo caberle al donante. Su copa fué ganada por S. M. el Rey con una tirada no igualada en parte alguna. El Rey, con una precisión pasmosa, centrando los tiros á maravilla, en una tarde de mucho viento y con pájaros fuertes y bravos, mató los veinte de la *poule*.

Ante éxito tan enorme, el entusiasmo entre los tiradores fué grandísimo, y la ovación cariñosa y respetuosa que se tributó al Rey, fué de las más grandes que he presenciado.

¡20 pichones á 30 metros!...

RUBRYK

ACERCA DE LOS CONCURSOS HÍPICOS

El concurso hípico es fiesta ya arraigada y casi tradicional en España; no solamente en Madrid, sino también en San Sebastián, Barcelona, Coruña, Vigo, Córdoba y Badajoz, se celebran concursos. No es este, como las carreras, un medio de seleccionar caballos, cosa imposible desde el punto y hora en que la mayoría de los caballos son castrados, y de que lo mismo vemos tomar parte á pura sangres, que á caballos anglonormando ó bretón, tipos los más bastos del caballo de silla; pero es una gran escuela de jinetes, y, por este aspecto, es sumamente beneficioso. Las carreras de obstáculos, que tampoco sirven para seleccionar, marcaron el punto de partida en público de la equitación saliente, que, nacida en las cacerías, había de ponerse enfrente de la vieja equitación sabia, para ir, poco á poco, ocupando su lugar preeminente.

Nada más notable que esta resolución de la equitación: en el espacio de veinticinco años, se ha pasado de las sesiones de doma y alta escuela, de los caballos dominados en sus más pequeños movimientos, verdaderamente esclavizados, á estos recorridos de concurso, que nos muestran los caballos en el apogeo de sus facultades, dominados y libres; aquéllo, desde el momento en que su jinete les manda un inmenso esfuerzo; libres, si se mira que contra su voluntad es imposible obligarles á él; es, en suma, la unión más perfecta posible entre jinete y caballo, mútuo acuerdo que conduce á resultados que hace cinco lustros nadie sospechaba siquiera. Partidarios quedan todavía de la vieja equitación, gente que cree que del lado del triunfo no está la razón; como aficionados al caballo ¿qué preferiremos? ¿El caballo apto para girar en un picadero, ó el de caza, el steeple-chasser, el de concurso? Qué caballo es más útil ¿el que cuando se necesita toma un galope largo y, sin dudas ni vacilaciones, sigue siempre adelante, cualquiera que sea la naturaleza del terreno; un caballo entrenado en



obstáculos y aires largos, ó ese otro tipo de caballo que desaparece, muy unido, muy sometido, pero que perderá una cosa y otra ante un seto, una ría, una cortadura que se oponga á su paso? Cómo jinetes, ¿á quienes admiraremos más? ¿á los que á fuerza de calma y paciencia, principalmente, lograron dominar un caballo cada dos años, ó á estos otros que hoy corren un steeple sobre un caballo joven y arisco, demostración de corazón, de fuerza, y al día siguiente aparecen en

un concurso, con un caballo que da saltos prodigiosos sin perder la calma; un jinete que manda con una mano fija, atenta y fina, y unas piernas enérgicas y que al echar pie á tierra, no va sofocado como un atleta de circo, sino en el mismo estado que el dandy que termina de bailar un vals?

Como deporte, ¿cuál será más? ¿el que exige estudios y horas y horas de trabajo, ó este que no pide más que corazón? Dadme un hombre joven, decidido, y, confiándole á quien sabe, en tres meses os devolveré un jinete, no bueno, pero capaz de ir á todas partes en un caballo. ¿La equitación antigua hacía usto?

Pero no se me arguya que en eso de ser necesarios estudio y práctica estriba la superioridad de la vieja equitación; también en la moderna se necesitan. Repasad la lista de los ganadores del concurso: la mayoría son los hombres de caballos, los jinetes de un año y otro año; á esos los veréis ganar día tras día, con distintos caballos. Pero al lado de los habituales triunfadores, vereis el nombre de alguno que os hará sonreír al recordar su monta y que, sin embargo, ha ganado y ganará quizá otro día, favorecido por un caballo excepcional: ese es el jinete malo ó improvisado; gana, pero no todo lo que debiera. Los concursos compensan las fatigas, premian al buen jinete que ha trabajado y dejan ese mínimo margen para estimular la afición de los principiantes ó de los que no tienen facultades. Esta maravillosa equitación, que pudieramos llamar del *no inmorta*, tiene grados y jerarquías, pero, por la importante parte que tiene en ella el caballo, deja que alguna vez puedan reír en triunfo los humildes y hasta los ineptos. ¡Qué mayor deporte! ¿Quien pudo mirar cara á cara á Baucher?

El concurso hípico se está celebrando: al terminar hablaré de él y daremos cuenta de sus resultados.

Hastaahora, D. Alejandro Menéndez, con *Pavonado*; D. Luis Moreno, con *La Ina*, y D. Joaquín R. Echagüe, con *Longino* y *Oyase*, son los que dominan la situación.

GODOLPHIN.

CARRERAS DE CABALLOS EN MADRID

Quinto día (resultados)

1.^a CARRERA. ROB-ROY (2.000 metros). Ganó *Bohemio* (Ceca), de los Sres. Andriatorrepalma (69).

2.^a STEEPLE-CHASSE (3.000 metros)—1.^o, *Pirote*, montado por don D. Adolfo Botín (65); 2.^o, por don Luis Ponte.

3.^a ALFONSO XII (2.400 metros). Ganó *Lacteol* (Ceca), de los señores Andriatorrepalma (72). 2.^o, *Fripón III*, del Sr. Conde de la Cimeira (72).

4.^a PADLOCK (2.200 metros). *Madura* (Ramírez), de D. Pedro Aguilar (60 1/2); 2.^o *Titanic*, de D. Genaro Parladé (59).

5.^a MILITAR LISA (1.600 metros).—1.^o, *Limón II*, montado por D. Juan Andrés (63); 2.^o, *Primus*, por D. Joaquín S. Ocaña (39); 3.^o, *Vernet*, por D. Maximiliano Ruíz de Toledo (78).

Caballos en buena condición: *Lacteol*, *Pirote* (Primo de Rivera), *Primus* (Manuel de Rivera).

COLOMBOFILIA

Completamos los datos que á última hora pudimos dar en el número anterior, respecto al concurso nacional.

Ante todo, se ha notado una gran desanimación respecto á años anteriores, habiendo concurrido solamente 174 palomas, pertenecientes á seis sociedades. En esto influye en primer término, que la Sociedad de Cataluña, que en otros concursos enviaba ella sola casi ese número, solamente ha inscrito treinta y cinco, por guardar para el gran match en que, soltando en Valladolid, va á combatir con la otra sociedad domiciliada en Barcelona, lo mejor de cada casa; también se nota la retirada de la sociedad de Alcoy, que por los temporales no ha podido terminar la educación preliminar, y la gran cantidad de bajas que en las sueltas previas ha sufrido la sociedad de Andalucía, que ha perdido palomas avezadas al vuelo, llegando hasta el punto de que el núcleo de Lora del Río, se ha retirado después de haber sido bastante maltratado por el temporal en su última suelta al sur de Despeñaperros, la de Pedro Abad.

La sociedad que ha enviado más nutrido contingente, ha sido la de Tortosa: cincuenta y tres pájaros.

El socio de Madrid, Sr. Poveda,

de cuyo triunfo hablábamos, ha tenido un éxito maravilloso. Su paloma premiada con el del Rey, ha hecho 1.226 metros por minuto, velocidad considerable y que pocas veces se logra en recorridos de cierta importancia. Con velocidades muy semejantes, recibió otras dos palomas, entre ellas, la favorita designada previamente, así es, que con esta ha logrado la copa de la Infanta Isabel. El accésit le corresponde al palomar Vega, de Sevilla.

La paloma que sigue á este grupo en velocidad es de Tortosa y su velocidad descende en unos trescientos metros por minuto.

Para el equipo de cinco palomas designadas, se empatan en cuatro comprobadas Poveda y Vega, de Sevilla, pero el primero suma 3.045 metros de velocidad, y el segundo 2.138, de modo que también se lleva Poveda la copa de D. Carlos y Vega el accésit.

Entre los que podían optar al premio de seguridad del Ministerio de la Guerra, por haber inscrito más de diez palomas, Poveda logra 72 por 100 de comprobaciones (18 de 25), y le sigue con el accésit Tuñi, de Tortosa, con el 46 por 100 (6 de 13).

Es digno de notarse el caso del palomar Vega, ya citado, que aunque

no logra este premio, por haber sólo inscrito seis palomas, logra el 84 por 100 de comprobaciones, cinco, siendo notable que la única que dejó fuera del equipo de cinco designadas, es la que le ha ganado el premio de velocidad dentro de su sociedad.

En resumen: han concurrido veinte palomares, se han comprobado dentro de las cuarenta y ocho horas de plazo cincuenta y dos palomas, es decir, el 30 por 100 del total inscrito, y quitando el triunfo indiscutible de Madrid, Tortosa y Alicante han sido las que han obtenido resultados más equilibrados entre los diferentes socios; Sevilla, salvo el palomar Vega, no ha salido bien librada; Mataró, sólo ha comprobado el 11 por 100, con velocidades bastantes bajas, y Cataluña ha sufrido un verdadero desastre, motivado por el temporal y acaso también porque ha reservado demasiado sus fuerzas para el match de desafío, cosa natural, pues se cruzan en él más intereses y, lo que es más importante, la vergüenza colombofila, empeñada en esa empresa de amor propio.

J. DE LA LLAVE Y SIERRA

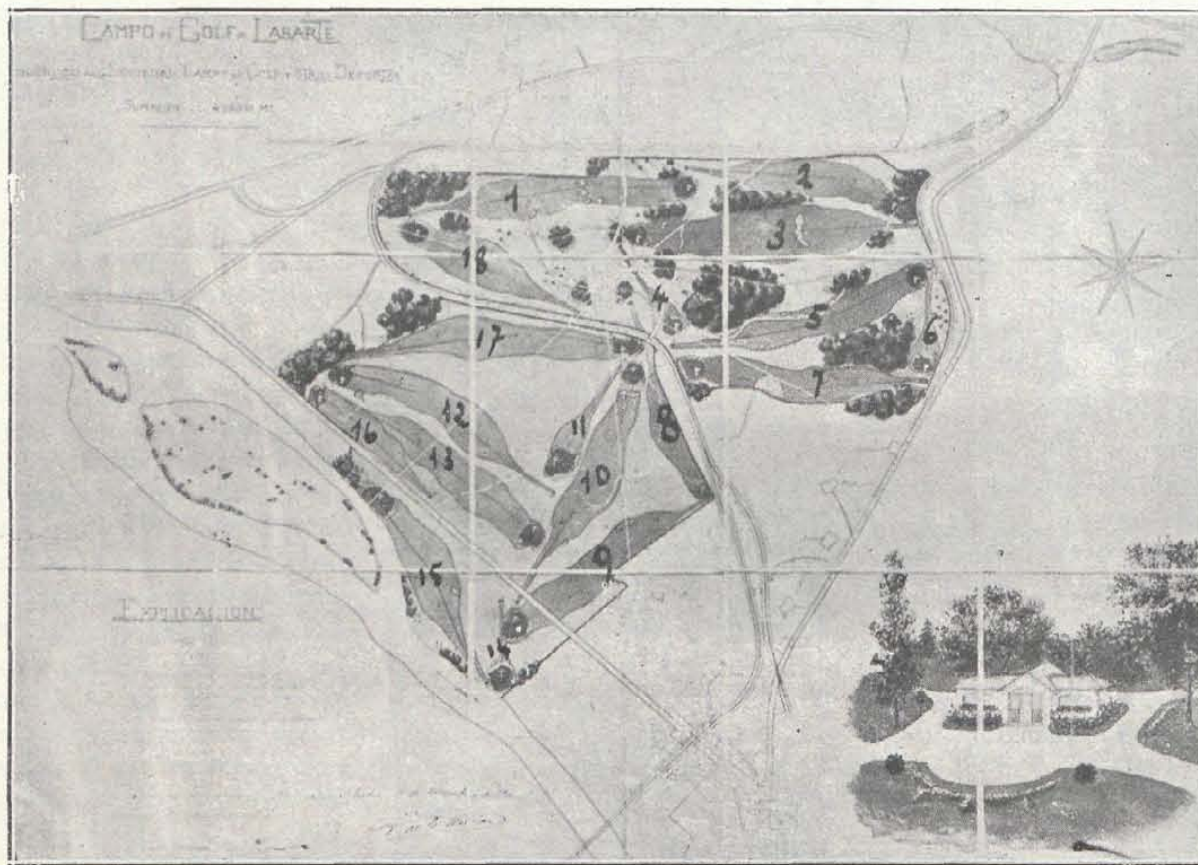
Todo cuanto constituye este periódico, excepto las tintas con que se imprime, es español.

Todo lo español, excepto el papel, está hecho en Madrid, y los operarios que han intervenido en su confección son, casualmente, madrileños.

Guardamos para todo lo extranjero nuestro respeto y nuestra admiración; pero justo es que dejemos aclarada la extrañeza manifestada por muchos de nuestros amigos, al enterarles de que HERALDO DEPORTIVO, y con mayores recursos otras publicaciones ilustradas, pueden hacerse sin salir de la Corte, y resultar bien impresas.

Los talleres «Stampa», donde se tira íntegra esta revista, han honrado el arte tipográfico, y á ellos trasladamos en esta forma ostensible, las felicitaciones que por la ejecución del tricolor, bicolor y monocolor doble tono que componían nuestros números anteriores, nos han sido dirigidas.

EL GOLF EN SAN SEBASTIAN



La Sociedad Campos de Golf y otros deportes, ha realizado en San Sebastián una obra meritisima. Le ha dotado de lo único que le faltaba á la playa más elegante de España, á una de las ciudades más deportivas de la Península.

Desde el 1.º de julio tendrá San Sebastián un campo de Golf como no se ha visto otro, ni en España ni acaso fuera.

Se constituyó la Sociedad en 1894, y en el plazo de un año, los proyectos trazados por el célebre especialista Mr. Flower, han sido brillantemente llevados á cabo por el famoso ingeniero donostiarra D. Alfredo Peña.

El terreno elegido fué el primer acierto. En Lasarte, á siete kilómetros de San Sebastián. No se puede dar nada más pintoresco. En un valle, en donde se adivina el mar al otro lado de la montaña, cruzado por carreteras, varias vías de ferrocarril y canales de riego que forman naturales obstáculos. El bonito pueblo de Lasarte en una esquina, y por todas partes el maravilloso panorama vasco.

Dos ferrocarriles de vapor, el de Pamplona y el de Bilbao, y uno eléc-

trico, el de Tolosa, tienen una estación especial dentro de los mismos terrenos. Los automotores de San Sebastián á Zarauz y los ómnibus automóviles del Club y de los Hoteles, aseguran un servicio de cuarto en cuarto de hora con San Sebastián; invirtiendo unos diez minutos.

El terreno tiene dieciocho agujeros, nueve en terreno accidentado y otros nueve en llano, con obstáculos artificiales. El recorrido es de 6.000 yardas, ó sea 5.400 metros. Ocupa el total una superficie de 42 hectáreas, cubierto en absoluto de hierba. Los green, tienen un ray-grass traído de Irlanda. Los planos del chalet son preciosos; es lástima que no pueda estar definitivamente terminado para esta temporada, pero la guerra...

Esta Sociedad, para sucesivos años, piensa instalar campos de tenis, polo, hipódromo, etc., y no es decir por decir, que los planos hablan.

*Plano y fotografía
de Alfredo Peña*

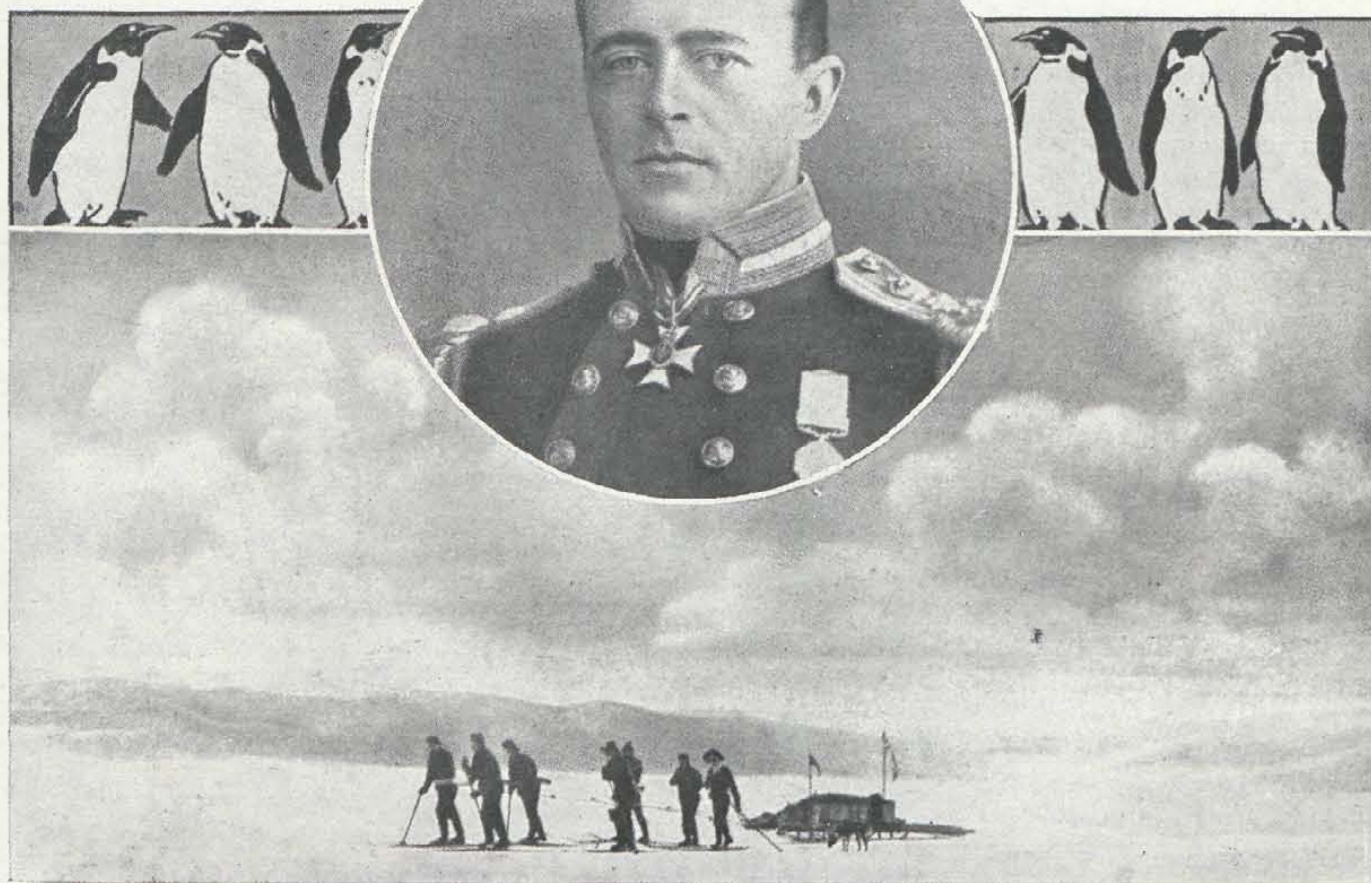
Mucho es lo que han trabajado el Sr. Rich, el emprendedor Ezequiel y el simpático Leta, pero pueden tener el orgullo de que han hecho una obra meritisima que tanto San Sebastián como sus veraneantes estimarán en lo que se merece.

El consejo de la Sociedad está formado: por Presidente, Excmo. señor Marqués de Roca Verde, Excmo. señor Marqués de Argüero, D. José M.ª Aristiguieta, Excmo. señor D. Jorge Satrustegui, D. F. Rich, D. R. Kutz, D. Mariano Zunazaraz, D. J. M. Brunet, D. I. Arrieta, Don E. Letamendia y D. Ezequiel Roca.

Todos son de los más entusiastas sportman y han demostrado en la hípica, en el tiro, en el tennis, en el náutico, que nada les arredra cuando se trata de su bella Donostya y del deporte en general.

En materia deportiva todo acto lleva en sí su recompensa, y la admiración de las gentes es cosa que se desprecia; pero á pesar de eso, reciban mi más entusiasta felicitación como sportsman, y el verdadero deseo como buen amigo de que prosperen todo lo que se merecen.

AGUILAR



Grandes exploraciones

La expedición de Roberto Scott al Polo Sur

Fots. The Sphère

... Estas notas mal escritas y nuestros cadáveres contarán la historia. Espero que un país como Inglaterra no se olvidará de los que dejamos tras nosotros.

R. SCOTT.

Por segunda vez, el capitán Robert Falcon Scott marchaba á la conquista del Polo Sur cuando en julio de 1910 partía de Inglaterra á bordo del *Terranova*. Una escala en Sidney (Australia), y en ruta hacia el Antártico, el mar de hielo, hacia la tierra enigmática, cuyos secretos pretendía desentrañar.

Scott, en su primera expedición, alcanzó el 82°; en su nuevo viaje aseguró que llegaría al Polo; quería que el primer hombre que pisara en la confluencia de todos los meridianos fuera un inglés; que la primera bandera que flotara en el océano de hielo, fuera la británica.

De un espíritu metódico y dotado de excelentes cualidades de organizador, preparó su viaje con una previsión admirable, sin confiar para

nada en la casualidad, con el deseo ferviente de alcanzar un galardón para su patria y de arrancar para la ciencia documentos inapreciables.

A pesar de la proverbial generosidad inglesa en estas empresas, hubo de vencer innumerables dificultades antes de reunir la cantidad necesaria para la expedición. No sólo sacrificó el capitán Scott su modesta fortuna, hipotecando unos labrantíos que poseía en Escocia, sino que logró que alguno de los expedicionarios, Mr. Oates, oficial de dragones, acumulara gran parte de su capital; hasta los marineros del *Terranova* contribuyeron á esta magna obra haciendo el donativo de sus jornales.

Una sorpresa

Mientras Scott establecía los depósitos de víveres y combustible en *Corner Point*, á 17 millas de la costa, y en *One ton*, á 145 millas del cabo Evans, el *Terranova* zarpaba de la

bahía de Mac Murdo, donde desembarcó la expedición, para dejar al Este de la gran barrera de hielo un grupo de auxiliares, que invernaría en aquellos lugares.

A la altura de la bahía de las Ballenas, la tripulación del *Terranova* encuentra en medio del mayor asombro, la goleta *Fram*, y gracias á la casualidad se entera de que Amundsen, el famoso explorador noruego, intenta llegar al Polo Sur antes que Scott.

El inmediato regreso del *Terranova* á la bahía de Mac Murdo pudo prevenir á Scott de la presencia en las tierras antárticas de un rival nada despreciable.

Amundsen, había despistado á la opinión europea, anunciando que el proyecto de su expedición era descubrir el paso del Noroeste y marchar á la conquista del Polo Norte. Pero ya en alta mar, á la vista de las Islas Maderas, reveló á sus acompa-

ñantes el verdadero objeto de su empresa: llegar al Polo Sur antes que la expedición Scott.

Escritas han quedado las impresiones de Scott cuando tuvo noticia de la presencia de un competidor, que preparado para una expedición rápida y ligera, verdaderamente de record más que de objeto científico alguno, llevaba sobre él tan enorme ventaja, ya que sus proyectos tenían un fundamento de estudio y de ciencia que hacían necesarios un bagaje y una impedimenta pesadísima, obligados a marchar con lentitud, ya que la conducción de los aparatos de observación le obligaban a obrar así.

Hacia el Polo

El 25 de octubre de 1911, el oficial Evans, subjefe de la expedición, se pone en camino con tres hombres y dos trineos automóviles, que transportan el alimento de los caballos siberianos que han de marchar en la futura expedición definitiva, y los bidones de petróleo, único combustible de que han de servirse los exploradores.

El 2 de noviembre, Scott sale acompañado de 10 hombres, 10 caballos y dos traillas de perros esquimales conducidos por cuatro hombres. Entre los acompañantes están el Doctor Wilson y el marinero Evans.

Recorren 200 kilómetros, y al término de éstos, abandonan los trineos automóviles, averiados en su mecanismo; desde entonces, los mismos expedicionarios deben arrastrar la pesada impedimenta. El 17 de noviembre llegan a *One ton Camp*. Más adelante, dos hombres retroceden y dieciséis continúan hacia el Sur. Cinco caballos, los más débiles, han sido sacrificados para servir de alimento a los perros. El 9 de diciembre la tro-

pa de exploradores llega al pie del *Monte Hope*, que han de franquear para alcanzar el *Glaciar de Beardmore*, descubierto por el teniente Shackleton y que conduce a la gran planicie en que se encuentra el Polo.

Doce hombres siguen la marcha penosísima a través de la meseta y cuatro de ellos regresan a la estación de invierno, conduciendo las traillas

el teniente Evans, con dos hombres más, abandona la expedición y estrecha por última vez la mano de Scott... La fatalidad hizo que no volvieran a verse más en vida. Evans fué el portador de las cartas de Scott, en que decidía invernar un año más en el Antártico y ordenaba al *Terranova* regresar a Australia para volver en el verano siguiente. Una de aque-

llas cartas es particularmente emocionante, la que escribió a la esposa del marinero Evans, pidiéndola perdón por retener consigo a su marido otro año más; decía así en uno de sus párrafos:

«...Hace mucho tiempo que los dos marchamos juntos, arrastrando el mismo trineo, hablando acerca de usted, recordando a sus hijos y a su risueña casita. Vuestro esposo Evans, es el más fuerte, el más resistente de toda esta tropa; no dudeis nunca, que volveremos a saludarnos...»

Scott continúa su marcha hacia el Sur, llevando como compañeros al Dr. Wilson, al teniente de marina Bowers, al teniente de dragones Oates y al marinero Evans. Desde el mes de octubre este puñado de hombres valerosos ha reposado la fatiga de jornadas durísimas encerrado en una tienda de campaña, durmiendo en sacos de piel de reno, reducida la ración de alimento a lo justamente necesario para sostenerse, comida ligeramente calentada en la lámpara Primus, de la que comenzaba a escasear la provisión de petróleo.

Sólo faltan 80 kilómetros para llegar al Polo, cuando Scott y sus acompañantes advierten las huellas de los trineos de Amundsen. Hasta entonces hallábanse poseídos de la idea de ser los primeros hombres que llegaban al Polo Antártico.



El capitán Scott en Lautaret, Suiza, realizando ensayos con los trineos automóviles que llevó en su expedición antártica. En el sitio en que se encuentra Scott en esta fotografía, hallase emplazado actualmente un monumento a la memoria de este malogrado descubridor del Polo Sur. — Fotografía Branger

de perros, a quienes ha habido necesidad de sacrificar los últimos cinco caballos. Ya en la cumbre del Glaciar, el 21 de diciembre, establecen un nuevo depósito de víveres y combustible, y cuatro hombres tornan a la estación. El 31 de diciembre, hallanse a 300 kilómetros del Polo; aquel día enclavan otro depósito, y

*this year but the season is
certainly tardy and I begin to
fear that all the satisfaction
our friends will get from
our doing, which will show
reach them long before such
short - when on this - with
meant this to
John May Lindy
R. Scott*

Ultimo manuscrito de R. Scott

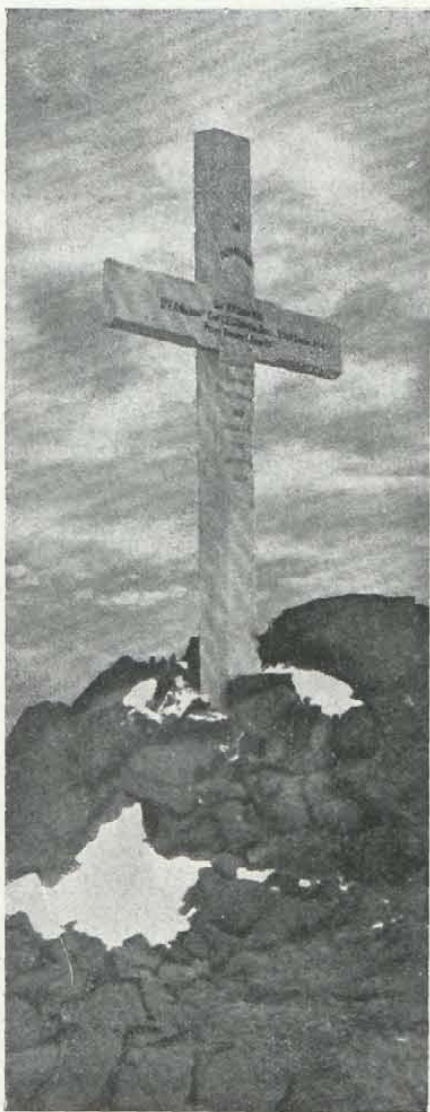
En la mañana del 18, con tiempo favorable para la observación científica, Scott, con su teodolito, instrumento más preciso que el sextante y el horizonte artificial de que se sirvió Amundsen, pudo apreciar, al verificar las observaciones de éste, que incurrían en un error de situación de un kilómetro. Scott reconoce en el escrito de su diario el valor y la importancia de la proeza de Amundsen y enclava el pabellón británico en el lugar exacto donde confluyen todos los meridianos. ¡Momento solemne, de emoción indescriptible, aquel en que la bandera inglesa flota en la planicie helada!

El regreso

Desde este momento, la caravana comienza a sufrir las crueldades de la fatalidad: al descender el *Glaciar Beardmore*, el marinero Evans desfallece visiblemente, retrasando la marcha del grupo.

Hermoso acto de heroísmo y de humanidad el de aquellos hombres, que no abandonan un solo momento al marinero, a pesar de saber que su muerte es una cosa definitiva, una cuestión de horas. Le transportan sobre un trineo, para evitarle los rigores de la marcha, y han de vigilarle severamente para impedir que se suicide. ¡A pesar de todo, aún se detienen un día para recoger muestras geológicas! El 16 de febrero muere Evans. Sus camaradas prosiguen hacia el Norte y remontan la alta meseta al final de la cual se halla enclavada la estación. La fatalidad les persigue aún: la temperatura desciende durante la noche a 47° bajo cero. El teniente Oates cae enfermo; nada se sabe de cuál fué su enfermedad; en las notas de Scott se dice que tenía las piernas heladas. La marcha de la caravana sufre un nuevo retardo, obligada a caminar lentamente para que el enfermo sufra lo menos posible.

El 16 de marzo, una tormenta de



...y paz en la Tierra a los hombres de buena voluntad...

nieve obliga al grupo a detenerse un día, sin poder salir de la tienda de campaña. El teniente Oates espera a que la noche llegue, y cuando sus camaradas duermen, abandona trabajosamente el saco que le sirve de lecho y sale de la tienda.

¡Heróico suicidio el suyo, que sacrifica su vida por salvar la de sus compañeros! Sabe que su mal no tiene remedio, y sabe también que eliminándose él sus camaradas dispondrán de víveres para poder llegar al depósito de *One ton Camp*. ¡Así se vive y así se muere!

Los tres que restan, avanzan; sólo les quedan vituallas para dos días y petróleo para calentar una sola comida; la distancia que les separa del depósito es de 21 kilómetros; una jornada para llegar a él y están salvados.

Pero el destino es implacablemente fiero: el 21 de marzo, el terrible viento del Antártico, el *blizzard*, levanta verdaderas nubes de nieve, que envuelven a la caravana entre cristales de hielo, que impiden la marcha, que desorientan... Es preciso encerrarse dentro de la tienda de campaña y esperar a que se marche la tempestad o a que venga la muerte...

En aquellos momentos escribe Scott las últimas páginas de su diario. Muriéndose de frío y de hambre, lejos de las muchedumbres, aún le restan energías para redactar el poema de su diario, poema de una grandiosidad y de una valentía inenarrables; dicen así algunos de sus párrafos:

«...Cuatro días llevo encerrado en la tienda por la furiosa tempestad. Estoy agotado; difícilmente puedo sostener la pluma... Mas no reniego de esta empresa, que muestra al mundo cómo los ingleses pueden arrostrar las más terribles pruebas y mirar a la muerte cara a cara.

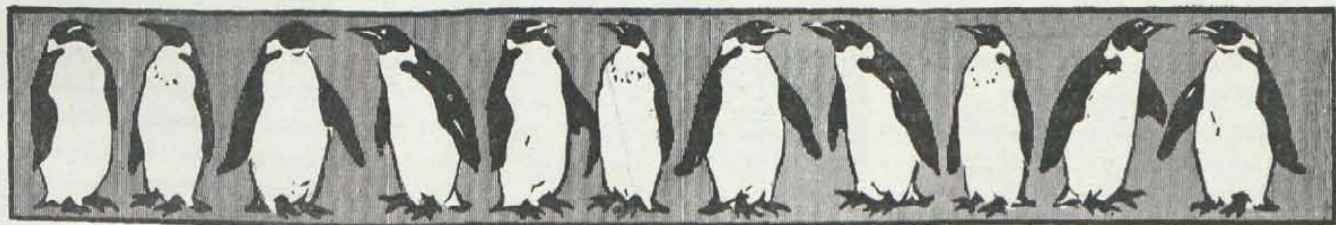
»Estas notas mal escritas y nuestros cadáveres, contarán la historia. Esperamos que un país como Inglaterra, no se olvidará de los que dejamos tras de nosotros.—R. Scott».

Scott ha muerto. La Naturaleza ha vencido a quien antes supo vencerla; se ha vengado.

Sostúvole su voluntad hasta el momento postrero, por su deber de jefe, que le ordenaba partir el último para ese viaje del que no se vuelve jamás.

Tres pequeñas cruces, diseminadas en la extensión de hielo, señalan la sepultura de un puñado de héroes.

Sobre ellas, la nieve y las brumas continuarán rodando durante una eternidad...



TENNIS

En los *courts* de Padilla se ha terminado el concurso anual que por la calidad de jugadores y jugadoras ha resultado en extremo interesante.

El campeonato de dobles lo ganaron el Conde de las Cuevas de Vera y el Marqués de Narros, Tomaban parte también J. Alonso, L. Olivares, M. Alonso, Conde de Gomar, Marqués de Murrieta, E. Ortiz de la Torre y otras varias parejas.

El campeonato mixto lo ganaron el Conde de las Cuevas de Vera y Luisa Carvajal. Contra ellos lucharon el Marqués de Narros con Lily Rozpide. El Conde de Gomar con Carmen Cabeza de Vaca, Manolo Alonso con Inés Gomar, J. Alonso con



López, lanzando el peso

Conde de Artaza y la Sra. de Silvela.

El campeonato de señoras lo ganó la Srta. L. Rozpide; tomaron parte en él para disputarse una copa del Infante D. Fernando, las Sras. de Olivares, Portago, Carvajal, Esclafany, Aguilar, Caro y Pérez de Seoane.

El concurso resultó de lo más animado, y tanto *ellos* como *ellas* mostraron un gran dominio de la raqueta.

OLIMPICAS

En la S. G. E. se celebró el día 6 un pequeño festival olímpico, entre los socios de dicha Sociedad.

El concurso resultó interesante, y algunos concursantes hicieron marcas dignas de tenerse en cuenta:

Barrena saltó de altura con im-



Sevilla, en el salto de altura sin impulso

M. L. Olivares, Luis Olivares con Margarita Aguilar y otras parejas menos fuertes.

El Campeonato doble de señoras: Mildred Caro con Carmen Cabeza de Vaca, también jugaron M. Aguilar con M. L. Olivares, L. Carvajal con L. Rozpide, Inés Gomar con L. Selafany.

El *handicap* mixto lo ganaron el Conde de Gomar y C. Cabeza de Vaca, después de reñida lucha con el



Barrena, en el salto de altura

pulso 1'61 ms., López que lanzó el peso á 9'46 ms., y Sevilla que pasó sin impulso de altura 1'46. Los tres tienen grandes condiciones para su especialidad. Si López se entrenase y aprendiera, podría pasar de los 11 metros. Sevilla, si le hiciese producir á su constitución todo lo que puede dar de sí, 1'60 lo pasaría fácilmente, y Barrena, si se dedicase sólo á saltar con impulso, en altura ó en longitud obtendría mejores

CAMPEONATO DEL MOTO CLUB DE 1915

Con relativa parsimonia, si se le compara con Barcelona ó Bilbao, va desarrollándose en Madrid la afición á la motocicleta. Pero la afición aumenta, sin duda alguna, y á ello contribuyen los concursos y campeonatos de la categoría de los que organiza el Moto-Club.

Esta Sociedad madrileña cuenta sus éxitos por pruebas organizadas, y cuando se dice de ella que su última carrera fué su mayor éxito, no se hace exageración alguna. El campeonato de que nos ocupamos á continuación es la confirmación de este nuestro aserto.

La carrera del día 6, cuyo resultado de clasificación acompañamos, es una de las más brillantes que se han organizado en Madrid, sin bombo ni platillos, defecto de que adolecen las sociedades madrileñas de deportes, pues en otros lugares de España, con mucho menos material, se edifica sobre la marcha un monumento.

Claro está que los organizadores del Campeonato Moto-Club no se propusieron hacer una carrera «de consecuencias», sino lisa y llanamente un concurso de velocidad.

No sabríamos definir aquí el deportismo auténtico en materia motorista. Demasiado apegados al lado práctico de los deportes, se nos antoja que la velocidad pura no es precisamente la finalidad de estas maquinillas prodigiosas. Pero harto complicado y laborioso resulta hacer un programa para este género de pruebas, y ello es razón más que sobrada para que no se siga hasta ahora el criterio, que nosotros entendemos plausible, adoptado por el Real Automóvil Club para su última prueba del circuito Guadarrama - Navacerrada.

En pruebas de motocicletas que sólo exijan invertir el menor tiempo de todos los competidores, el factor velocidad-pura es indispensable, y la máquina más rápida ganará siempre si la conduce una mano experta.

Con mayor importancia que en el automóvil, la mano experta decidirá la victoria sobre una máquina inferior á otra en velocidad pura, pues en motocicleta se puede derrochar mayor valentía que en automóvil, en razón del mayor dominio que se ejerce sobre el energúmeno motor. Y esto del energúmeno, que acaso haya producido alguna extrañeza al lector, es de una aplicación absoluta cuando se



Lliviria, campeón de 1915

habla de motocicletas de doce ó más caballos.

El triunfo de Lliviria, sin menoscabo alguno para la marca que condujo al primer puesto, y que tiene ya su nombradía consolidada, es personalísimo; la diferencia entre su recorrido y los de otras máquinas de igual tipo así lo ratifica, demostrando de paso cuán importante es el papel del motorista.

Esperamos un día ver carreras «de fórmula», aparentemente complicadas, pero, en la práctica, más demostrativas que las de velocidad pura. En materia automovilista serán acaso menos interesantes que en motos los coeficientes peso, régimen de vueltas-minuto, etc., etc.

Y si además se excluye á los especialistas y se hace una prueba de semi-neófitos, tanto mejor.

* * *

La carrera, muy bien organizada en todos sus detalles, con gran número de jurados en la carretera, resultó medianamente interesante porque no hubo lucha.

Anunciábase ésta como feroz entre Lliviria y el antiguo campeón ciclista Jaime Durán, que, al decir de los enterados, traía una máquina no catalogada. Pero la mala suerte hizo que cuando esa lucha tan interesante iba á comenzar, la máquina de Durán sufrió una ligera avería que le dejó fuera de combate.

De lamentar es este percance desgraciado, pero ya que no tuvo, por fortuna, consecuencias dolorosas para las personas, lamentemos también que se dé lugar á estas irregularidades que, de trascender al público, traerán como consecuencia un retraimiento de los compradores, justificado por demás, pues ya es bastante que las máquinas las corran semi-profesionales de la motocicleta, que sacan de ellas un partido que tardará mucho en sacar el vulgar comprador de una máquina cualquiera.

Estas carreras son, entre otras, las que nos hacen pensar en una carrera de «fórmula», en la que, partiendo de una manera lo menos arbitraria posible, se ponga en un mismo pie á todo el mundo, concediendo un punto menos á las motocicletas pilotadas por los que ya conocemos todos como peritos motoristas, aunque no se trate de profesionales.





El puesto de cronometraje del Campeonato

Es preciso demostrar al aficionado que «no se atreve», que la motocicleta no es un aparato cuyo dominio está sólo reservado á determinadas personas, y ya que se ha iniciado el desarrollo de la moto con side-car, justo es también ir pensando en algo reservado á este moderno vehículo mixto de motor y tractor que, á pesar de sus numerosos enemigos, ó más bien por el hecho de tenerlos en tan elevada proporción, ha de ponerse en condiciones de que pruebe aquí lo que probado tiene en todas partes; que aun siendo, según algunos técnicos, una aberración mecánica, es el vehículo que resuelve el problema de muchos aspirantes á automovilistas.

JUAN SEGMENTO.

DISCIPLINA DEPORTIVA

Cuando se conoció el acuerdo adoptado por la Federación Catalana de Fútbol, que, en cumplimiento del mandato de la Asamblea nacional, decidió castigar al «Español» en Barcelona, por su actitud en el partido final del Campeonato de España con un mes de inhabilitación al término de los concursos regionales, no faltó quien entendiera que este castigo, más de fórmula que de eficacia, produciría inmediatas consecuencias dentro del mismo Barcelona.

En el momento de entrar en prensa este número, trasmite el telégrafo noticias verdaderamente alarmantes de algo ocurrido en ocasión de un partido, segundo eliminatorio de la Copa Barcelona, entre el «Español» y el «España».

No es que queramos «sacar punta» al suave castigo impuesto al «Español» al deducir de este hecho la explicación de la conducta que el telégrafo atribuye, fundadamente, sin duda, á algunos jugadores del «España». Pero hay que reconocer que la excesiva dulzura de las penalidades cuando hay motivos para infligirlas suele ser tan perniciosa como la excesiva dureza en los castigos cuando éstos no tienen una justificación suficiente.

Plantéase, pues, de nuevo el caso, á nuestro juicio indicadísimo, de no castigar á clubs, ni siquiera á equipos, sino á jugadores, á individuos; y si las

federaciones regionales no adoptan este criterio con carácter sistemático será cosa de recomendar á los propios clubs que, dentro de la más exquisita obediencia á sus respectivas federaciones, empleen contra aquellos jugadores de todos conocidos por su incorrección deportiva el eficazísimo sistema del *boycott*.

A su vez, las federaciones regionales deberán encomendar á los Tribunales de justicia, mostrándose parte en las causas respectivas, el castigo de las agresiones á los árbitros, donde, por no existir Colegio de éstos, no exista entidad que pueda tener personalidad jurídica suficiente para perseguir como colectividad á los agresores.

Felicitémonos de que hechos de la naturaleza del que nos ocupa, no se hayan producido con frecuencia en España y de que jamás se hayan dado casos análogos en Madrid.

La actitud del público, administrando justicia por su mano, es un precedente peligrosísimo y mucho tememos que si no se pone coto inmediato y radical á estas cosas, la culta Barcelona se vea un día privada de su deporte favorito.

Recomendemos, para terminar, á nuestros colegas del Norte, no agudicen sus críticas con tan desagradable motivo. Bastante doloridos estarán á estas horas los buenos aficionados barceloneses que vienen siendo las víctimas propiciatorias de la *chulería* de cuatro ó cinco danzantes á quienes los deportistas deben despreciar.

R. R. F.

DUNLOP, TRIUNFA

El Campeonato del Moto-Club, el record de Madrid-Bilbao en moto-sidecar, y el campeonato ciclista de la región granadina son los éxitos que en la pasada decena se apunta la acreditada marca inglesa de neumáticos.

En el campeonato del Moto-Club se inscribieron 29 corredores; de ellos, 24 tuvieron especial cuidado en montar sobre las ruedas de sus máquinas neumáticos *Dunlop* y así esta marca se adjudica todos los premios en todas las categorías.

El record Madrid-Bilbao, establecido por los señores Cardenal y Manzarraga, sobre moto *Indian* con side-car y debidamente cronometrado en Madrid por el Moto-Club y en Bilbao por el presidente del Club Deportivo, Sr. Bandrés, en 10 horas, 21 minutos y 5 segundos, también se ha llevado á cabo con el auxilio de los neumáticos *Dunlop*, indispensables en adelante para todo motorista.

Por último, en el campeonato ciclista de Granada, organizado por el Real Sierra Nevada Club, han obtenido 1.º y 2.º premio los señores don Domingo Alonso y D. José González, únicos corredores que montaban neumáticos *Dunlop*.

Campeonato del Moto Club Madrid en 1915.

Cronometración y clasificación oficial.

Clasificación por tiempos.....	Número del dorsal.....	CORREDOR	Fuerza	C. C.	Cilindros.....	PRIMERA VUELTA	SEGUNDA VUELTA	TIEMPO	MEDIA á la hora
						TIEMPO	TIEMPO	TOTAL	
Clasificación del Campeonato (Fuerza libre).									
1.º	6	Miguel Lliviria.....	3 3/4	532	2	1 h. 26 m. 35 s. 3/5	1 h. 25 m. 35 s. 3/5	2 h. 52 m. 11 s. 1/5	72,000
2.º	18	Víctor Landa.....	7	994	2	1 h. 33 m. 56 s. 0/5	1 h. 29 m. 11 s. 0/5	3 h. 3 m. 7 s. 0/5	67,924
3.º	17	Eduardo Landa.....	3 1/2	500	1	1 h. 32 m. 25 s. 4/5	1 h. 33 m. 35 s. 0/5	3 h. 6 m. 0 s. 4/5	66,666
4.º	24	Rodolfo Cardenal.....	3 1/2	498	2	1 h. 34 m. 18 s. 1/5	1 h. 35 m. 34 s. 4/5	3 h. 9 m. 53 s. 0/5	65,052
5.º	9	Romualdo Madariaga.....	3 3/4	532	2	1 h. 33 m. 31 s. 0/5	1 h. 37 m. 9 s. 4/5	3 h. 10 m. 40 s. 4/5	64,712
6.º	8	Francisco Santoyo.....	3 3/4	532	2	1 h. 35 m. 57 s. 2/5	1 h. 37 m. 33 s. 0/5	3 h. 13 m. 30 s. 2/5	64,041
7.º	7	Manuel Ripollés.....	3 3/4	532	2	1 h. 35 m. 11 s. 2/5	1 h. 39 m. 33 s. 3/5	3 h. 14 m. 45 s. 0/5	63,384
8.º	19	Pascual Manzarraga.....	7	994	2	1 h. 42 m. 34 s. 1/5	1 h. 36 m. 11 s. 1/5	3 h. 18 m. 45 s. 2/5	62,110
9.º	21	Pedro Pidal.....	7	994	2	1 h. 30 m. 44 s. 1/5	1 h. 52 m. 0 s. 0/5	3 h. 22 m. 44 s. 1/5	60,808
10.º	25	Alfonso Ródenas.....	7	994	2	1 h. 42 m. 28 s. 0/5	1 h. 43 m. 36 s. 0/5	3 h. 26 m. 4 s. 0/5	60,000
11.º	10	Juan Rivera.....	3 1/2	500	2	1 h. 42 m. 34 s. 3/5	1 h. 43 m. 46 s. 4/5	3 h. 26 m. 21 s. 2/5	60,103
12.º	22	Florentino Azqueta.....	7	994	2	1 h. 35 m. 10 s. 4/5	1 h. 53 m. 26 s. 1/5	3 h. 28 m. 36 s. 2/5	59,138
13.º	15	Guillermo Sulzberger.....	6 1/2	830	2	1 h. 44 m. 12 s. 1/5	1 h. 54 m. 42 s. 0/5	3 h. 38 m. 54 s. 1/5	56,438
14.º	12	Pedro Tapias.....	4	500	2	1 h. 52 m. 7 s. 0/5	1 h. 47 m. 02 s. 2/5	3 h. 39 m. 9 s. 2/5	56,506
15.º	23	Lázaro S. Villada.....	3 1/2	498	1	2 h. 16 m. 10 s. 2/5	2 h. 10 m. 28 s. 4/5	4 h. 26 m. 39 s. 1/5	46,466
16.º	13	Agustín de Ibarra.....	5	684	2	2 h. 2 m. 49 s. 0/5	2 h. 30 m. 52 s. 0/5	4 h. 33 m. 41 s. 0/5	45,109
»	14	Eulogio Cervera.....	7	994	2	1 h. 42 m. 37 s. 1/5	Retirado.....		
»	16	Fernando Franchi.....	5	684	2	2 h. 11 m. 54 s. 4/5	Herido.....		
»	11	Jaime Durán.....	4	500	2	Retirado.....			
»	20	Francisco Manzarraga.....	3 1/2	498	2	Retirado.....			
Clasificación de la Primera categoría (hasta 300 c. c. inclusive).									
1.º	2	Abraham Galindo.....	2 1/4	226	1	2 h. 2 m. 30 s. 2/5		2 h. 2 m. 30 s. 2/5	50,549
2.º	3	Emilio Birazel.....	2 1/4	226	1	2 h. 28 m. 48 s. 4/5		2 h. 28 m. 48 s. 4/5	41,476
3.º	1	Gregorio Jove.....	2 1/2	293	1	2 h. 49 m. 32 s. 2/5		2 h. 49 m. 32 s. 2/5	36,562
4.º	4	Germán Villar.....	2 1/2	292	1	3 h. 54 m. 10 s. 0/5		3 h. 54 m. 10 s. 0/5	26,410
Clasificación de la Segunda categoría (de 300 á 350 c. c. inclusive).									
1.º	5	José Bonet.....	3	350	2	1 h. 40 m. 25 s. 3/5		1 h. 40 m. 25 s. 3/5	61,800
Clasificación de la Tercera categoría (de 350 á 500 c. c. inclusive).									
1.º	17	Eduardo Landa.....	3 1/2	500	1				
2.º	24	Rodolfo Cardenal.....	3 1/2	498	1				
4.º	10	Juan Rivera.....	3 1/2	500	2				
3.º	23	Lázaro S. Villada.....	3 1/2	498	1				
Clasificación de la Cuarta categoría (de 500 á 750 c. c. inclusive).									
1.º	6	Miguel Lliviria.....	3 3/4	532	2				
2.º	9	Romualdo Madariaga.....	3 3/4	532	2				
3.º	8	Francisco Santoyo.....	3 3/4	532	2				
4.º	7	Manuel Ripollés.....	3 3/4	532	2				
Clasificación de la Quinta categoría (de 750 c. c. en adelante).									
1.º	18	Víctor Landa.....	7	994	2				
2.º	12	Pascual Manzarraga.....	7	994	2				
3.º	11	Pedro Pidal.....	7	994	2				
4.º	25	Alfonso Ródenas.....	7	994	2				
Clasificación de Regularidad..... { 1.º Miguel Lliviria. Diferencia de tiempo de la primera á la segunda vuelta, 20 s. 2.º Víctor Landa. Diferencia de tiempo de la primera á la segunda vuelta, 4 m. 15 s.									
Clasificación en la vuelta más rápida..... { 1.º Miguel Lliviria. Tiempo en la segunda vuelta, 1 h. 25 m. 35 s. y 3/5 2.º Víctor Landa. Tiempo en la segunda vuelta, 1 h. 29 m. 11 s. y 0/5									
En la segunda vuelta, y en el paso á nivel de Villalba, se le descontaron á Pascual Manzarraga 10 s., y á Emilio Birazel 3 minutos, 5 s.; á Pedro Pidal, en Otero, 1 m. y 5 s.									

Parisiana

Nueva Dirección

♦ ♦ ♦
EL LUGAR MAS
AMENO DE MADRID

♦ ♦ ♦
RESTAURANT AL AIRE LIBRE
EN GABINETE PARTICULAR
DE DIA Y DE NOCHE

♦ ♦ ♦
ESPACIOSOS LOCALES
PARA BANQUETES
PÚBLICO SELECTO
PRECIOS CORRIENTES

ALDAMA

TALLERES

RECIENTE INSTALACIÓN
MAQUINARIA MODERNA
PERSONAL ELEGIDO

REPARACIÓN
DE TODA CLASE DE
AUTOMÓVILES
Y
MAQUINARIA

CONSTRUCCIÓN DE PIEZAS
DE REPUESTO : ENGRASES

FUENCARRAL, 134
Teléfono, 53-96. Madrid

FÁBRICA DE CAUCHO

Reparación de cubiertas y cámaras de automóvil, moto y velo.

Bandas macizas para camión automóvil y para coche de caballos.

Artículos técnicos, caucho flexible, ebonita y amianto :: ::

L. PARIS Y R. CATIN
ZURBANO, 64 - MADRID - TELEFONO 590

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD
ACEITE JÚPITER
Inalterable a todas las temperaturas

MOTO-NAFTA
La mejor esencia para
automóviles.