

# HERALDO DEPORTIVO

Año I  
Núm. 4

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

25 junio  
1915

## AVIACIÓN MILITAR



La reina madre, D.<sup>a</sup> Cristina, saludando á los profesores y pilotos aviadores

Es un tópico ya olvidado que de todos los males de España tienen la culpa, ó los Gobiernos ó la Prensa, cuando no los dos...

No tenemos títulos para abogar en defensa de los primeros ni imparcialidad suficiente para defender á la segunda; sentimos, de antemano, que aun con el mejor deseo, en labor tan delicada y difícil, acabaríamos actuando de Camprodón y resultando más «hombre malo» que bueno.

Pero tenemos opinión formada, y no se tomará á alarde de suficiencia, que, por circunstancias especiales, de las que hay que excluir todo atisbo de mérito personal, nos consideremos

No hemos de tratar esta cuestión hoy con la extensión que merece y la atención que nosotros nos proponemos dedicar, no sólo á la aviación, sino á la aeronáutica en general.

Sólo nos vamos á ocupar de dos hechos aislados: la visita de S. M. la Reina doña María Cristina y de Sus Altezas las Infantas doña Isabel y doña Beatriz á la Escuela Militar de Cuatro Vientos, y del bautismo aéreo del infantito D. Alvaro, primogénito de los Infantes D. Alfonso de Orleans y doña Beatriz, su esposa.

En otras ocasiones y, naturalmen-

te, en otras publicaciones, hemos criticado como corresponde la general apatía con que lucha la navegación aérea en España. Las aeronaves se mueven materialmente en el espacio, pero la aeronáutica, moralmente, es cosa que, entre los españoles, lucha en el vacío absoluto.

Varias veces nos hemos preguntado, como periodistas, si la culpa de esta absoluta falta de ambiente debía ser atribuida á la prensa española (haciéndonos la personal y acaso inmodesta exculpación de no cabernos parte alguna de esa culpa).



El comandante Bayo y el Infante D. Alfonso, explicando á D.<sup>a</sup> Cristina y á las infantas D.<sup>a</sup> Isabel y D.<sup>a</sup> Beatriz, las evoluciones de un aparato en el aire



Presentación de pilotos aviadores á la Infanta D.<sup>a</sup> Isabel.

con alguna autoridad para tratar de la materia. Fuimos testigo del nacimiento de esa Escuela de Cuatro Vientos, en aquellos días durante cuyo curso se alzaban penosamente las gigantescas (¡entonces, sí!), ojivas metálicas que, luego de entramadas, habían de constituir el barracón del dirigible «España», en buena hora arrinconado; en aquellos días en que dos humildes barracones de lona y de muletas de madera daban abrigo á los primeros aparatos de la Escuela.

Desde entonces y con la frecuencia debida, hemos asistido al desarrollo y crecimiento del arma novísima, de la que, cada día con mayor fervor, consideramos arma de paz para el porvenir.

En el transcurso de todo ese tiempo, por la Escuela Militar de Aviación han desfilado en visita todas las personas reales, varias veces, algún ministro que otro, muy pocos, media docena de diputados y las familias ó amigos de algunos pilotos y alumnos.

Y nada más.

No es gran cosa, ¿verdad? Y conste que en este concepto no hay ni puede nadie, honradamente, ver asomo de rebajamiento para aquellas personas que, aparte su jerarquía propia, la tendrían excelsa para nosotros por el sólo hecho de haberse interesado por la aviación.

El concepto de que volar es de

locos, de que la navegación aérea es cosa de peligro gravísimo, impropia casi de buenos cristianos, está tan extendido, que, por expansión de esa idea, muchos consideran peligroso incluso «ver» volar...

¡Y la Escuela de Cuatro Vientos está á ocho kilómetros de Madrid! Sin penetrar en el recinto militar (donde nadie que solicitó entrar dejó de tener acceso), desde la propia carretera, que es una de las *tapias* del aeródromo, se puede, á diario, maña-

na y tarde, ver evolucionar á los aparatos.

Cuando un día el Parlamento tenga que debatir, en cuestiones de defensa nacional, materia aeronáutica, ¿quiénes serán los miembros de nuestros Cuerpos colegisladores que, con el debido conocimiento de causa en tan interesante materia, podrán alzar su voz para rectificar orientaciones ó marcarlas?

Cuando en todos los países la causa de la navegación aérea ha sido popular, ¿qué acontece en España?...

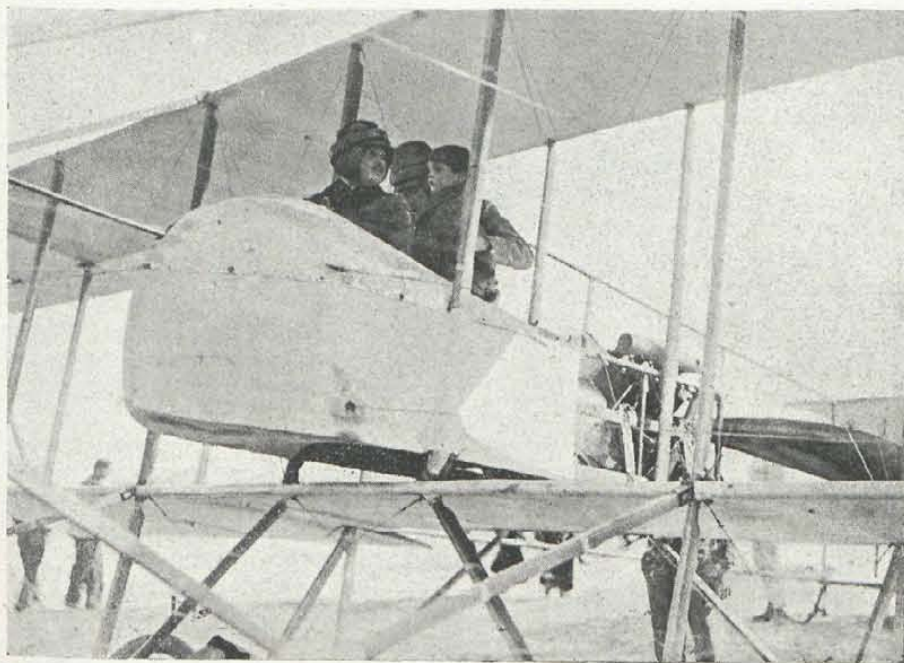
Por eso cuando vemos con frecuencia en Cuatro Vientos personas de la Real familia y un día vimos al Rey en la barquilla del dirigible «España» por el aire, y diariamente vemos al Infante D. Alfonso en aeroplano, y, hace unos días, supimos que el infantito D. Alvaro, sobre las rodillas de su padre, había surcado el aire, nuestro aplauso va mezclado con un pensamiento de reproche para los que, por un mal entendido concepto del valor de volar ó del peligro de ver volar, faltan, á nuestro modo de ver, á una obligación patriótica.

De incumplimientos parecidos dedúcense, á la hora trágica, de la que, como se ha visto, ningún pueblo está libre, irreparables desgracias.

RICARDO RUIZ FERRY.

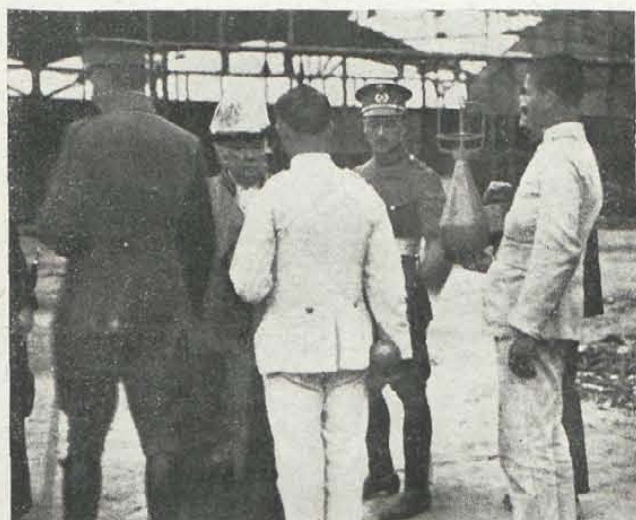


Admirando un vuelo planeado del teniente Baños.



El Infante poniendo a su hijo el chaquetón de cuero.

El teniente Varela, piloto y sus ilustres pasajeros el Infante D. Alfonso y el Infantito D. Alvaro antes de emprender un vuelo



La Infanta D.<sup>a</sup> Isabel examinando bombas de aeroplano



Las reales visitantes acompañadas por el jefe de aviación señor Bayo



Los infantitos automovilistas.

El término del primer viaje aereo del infantito D. Alvaro



## ALGUNOS JUICIOS SOBRE EL CONCURSO HIPICO DE MADRID DE 1915

Nada más difícil que exponer opiniones sobrecosas deportivas; verdad es esta, no de ahora, sino de mucho tiempo universalmente reconocida. Porque en todo deporte, la fortuna, la oportunidad, hacen mucho; cada cual está en su derecho al atribuir á cada una más parte en los resultados. Pero en cuestiones de caballos, los factores imprevistos son aún mayores, por ser máquinas que no pueden encaminarse pieza por pieza, y después de haberse hablado tanto de la *gloriosa incertidumbre del turf* podríamos hablar otro tanto de la de los concursos. Un caballo en hipódromo gana una vez siendo malo, sencillamente porque los demás son peores, y si ese caballo desaparece sin medirse con otros, nadie sabe lo que vale, y desde que ganó por casualidad, hasta que es un gran crack, todas las opiniones pueden oírse.

Cuando varios caballos han corrido juntos más de dos veces, debiera poderse determinar sobre el papel el ganador y la carrera no correrse, y sobre la pista ganará tal vez el último en la lista de probabilidades. Intervienen el valor absoluto de los caballos, su forma, el desarrollo de la carrera, y ninguna de estas cosas se puede determinar con exactitud.

En concurso, sucede exactamente lo mismo, en mayor escala aún: los caballos tienen su valor absoluto y su valor como saltadores de concurso, y en esto encontramos ya una inmensa dificultad para opinar. Porque existen magníficos caballos que van admirablemente al obstáculo y le franquean siempre, que no son buenos caballos de concurso á mi modo de ver. «Erguel» y «Rafles», caballos de gran precio, terminan todos los recorridos, lo cual indica que los obstáculos para ellos no son ni peligrosos, y no ganan primeros premios. «Cotorra», si no existieran los concursos, sería, por el contrario, un caballo casi sin valor.

La forma es aquí aún más incierta: en los galopes vemos siempre á los caballos subir ó bajar, y siguiéndolos con atención no suelen sorprendernos. Aquí, un salto ó una pista nuevos, el terreno resbaladizo, cualquier cosa, en fin, hacen que el caballo varíe lo suficiente para que nadie pudiese esperarlo. Al día siguiente, esto cambiado, el caballo distinto. Claro está que entre estas diversas alternativas y oscilaciones, se puede seguir la forma verdad de un caballo con cierta regularidad, que, sin embargo,

desaparece con cualquier accidente de los que son tan frecuentes.

Aparte de todo esto, correspondiendo al factor que en hipódromo hemos llamado desarrollo de la carrera, existe lo que ya no podemos llamar más que suerte en cada recorrido, el salto que recibe mal la luz, el que se cae apenas sin toque, el resbalón que impidió medir, el pie que no agarra en la banqueta, etc., etc. Del mismo modo que he dicho que de lo demás se puede hablar con algunas probabilidades de acierto, de esto ya es imposible: determinar todos estos detalles, ínfimos en sí, pero importantísimos para los resultados, y analizarlos, es tarea que nadie debe acometer si no tiene interés en concluir en un manicomio.

Pero estoy abusando del preámbulo, y ocupará sitio destinado á otra cosa y en menos palabras me había de ser aún más difícil desenmarañar algo. Empezaré por los jinetes, su equitación; seguirán los caballos; acabaré hablando de los saltos.

Con lo dicho en el número anterior de esta revista de la equitación triunfante en la actualidad, basta para que se sepa cuál es la que, con preferencia, se practica. Todo el que haya presenciado alguna prueba del concurso habrá sorprendido, sobre todo entre la oficialidad, esa cierta uniformidad de monta del cuerpo adelante en todo momento y las riendas cortas. No encaja en la índole de este artículo hablar de las excelencias de esa equitación y sólo quiero hacer constar que es la que se practica como verdad á notar y como argumento á emplear cuando sobre escuelas y procedimientos se discuta.

De los jinetes, uno por uno, es delicado hablar, porque no es sólo que no se haya de criticar á nadie, es que no pueden citarse hechos vistos y comprobados por todo el mundo, y aun si se elogia se cree pequeña la medida. A un silencio se le llama censura y á una observación circunstancial, impertinencia y bombo (á veces, *auto*), ó deseo de atraerse voluntades á lo que no es más que trasunto fiel de una verdad fehaciente. Origen de discusiones que, si no fuesen agrias serían sumamente beneficiosas para el sport, sería el emitir opiniones, fueran favorables ó adversas, sobre la manera de montar de cada cual, pero esto que todos hacen en conversaciones privadas, está, de hecho, casi vedado al escritor. Cuando

el cronista sea viejo y no pueda ya poner el pie en el estribo, quizá crea llegado el momento de romper con esta tradición.

Hoy sólo puede decir que aplaudido con entusiasmo desde la tribuna cuando veo un jinete como D. Pedro Goyoaga, tan perfectamente identificado con su yegua *Cotorra*, ó la monta fina de un Menéndez, ó la corrección de un debutante como Cabanillas, y que desde esta otra tribuna hago míos algunos comentarios de esos que los jinetes hacen al oído de otros.

*Vendeen* sigue teniendo el centro de los saltadores en España; probablemente le tendrá mientras viva. Yo no concibo un *Vendeen* que, viejo y agotado, no pueda con los obstáculos. El caballo del Duque de Andría morirá sin haber dejado de ser saltador.

*Cotorra* es un animal sumamente cuidadoso y bien puesto.

*Viajante* le sucede algo parecido, aunque el defecto de ser corto de resuello quizá llegue á inutilizarle.

*Pavonado* ha sido el caballo que más hayan ganado en el concurso, sin duda favorecido por la ausencia de banquetas fuertes; en Barcelona se verá lo que hay de cierto en esto.

*La Ina* es un saltador sumamente seguro.

*Longinos*, después de ser durante tres años un caballo de tercera fila, se nos presenta como un caballo excepcional al ganar la copa del Rey y el segundo premio de regularidad. El ganador de esta prueba (con una sola falta en sus cuatro recorridos), *Clear-Clen*, es un caballo que pasa los saltos, pero en un estilo que no entusiasma á nadie.

*Ruiseñada* es una yegua que, con mala colocación de cabeza y un estilo tal de saltar que, según el gráfico decir de un concursista, parece que *se tira á nadar*, hace recorridos brillantísimos con gran velocidad.

No había en el concurso ningún salto que presentase verdadera dificultad en el sentido de proporcionar caídas. Se quiso que tomasen parte en todas las pruebas gran número de caballos y se consiguió. Yo estoy conforme con este modo de ver, algo financiero, de la Sociedad, y los recorridos me han parecido bien combinados. Sólo quisiera ver la supresión para otro año del muro en cresta, á menos de que se ponga fijo, porque ¿no habíamos quedado en que el reino del taquet estaba terminado?

Y por hoy, basta, que está dicho todo.

GODOLPHIN.



## Cuenca y la Ciudad encantada

Tiempo hacía que deseábamos visitar la «ciudad encantada». De ella habíamos visto proyecciones muy bellas y muy desdichadas. De ella habíamos oído juicios contradictorios: desde «es una cosa única y admirable» hasta el despectivo «no vale la pena». Todo esto picaba mi curiosidad, cuando llegó mayo con sus flores... ¡y con sus fiestas! Con sus fiestas sobre todo, porque ellas nos proporcionaron el asunto necesario: la libertad hermosa de unos días sin obligaciones que cumplir. Y henos ya camino de la «ciudad encantada».

La primera etapa del viaje es Cuenca. A esta capital se va desde Madrid, por tren en seis horas, más media hora de parada en Aranjuez. Tomando el tren de la tarde, que sale a las cinco y media, hay tiempo de comer ó cenar en Aranjuez, á las siete, y se llega á Cuenca á media noche. En tren en segunda clase cuesta 19 pesetas; hay billetes de ida y vuelta por 22,50 pesetas, valederos desde un sábado al lunes siguiente, y si hay dos ó más días festivos consecutivos, desde la víspera del primero hasta el siguiente al último. Esto es muy interesante, pues la excursión conviene hacerla con dos días por medio.

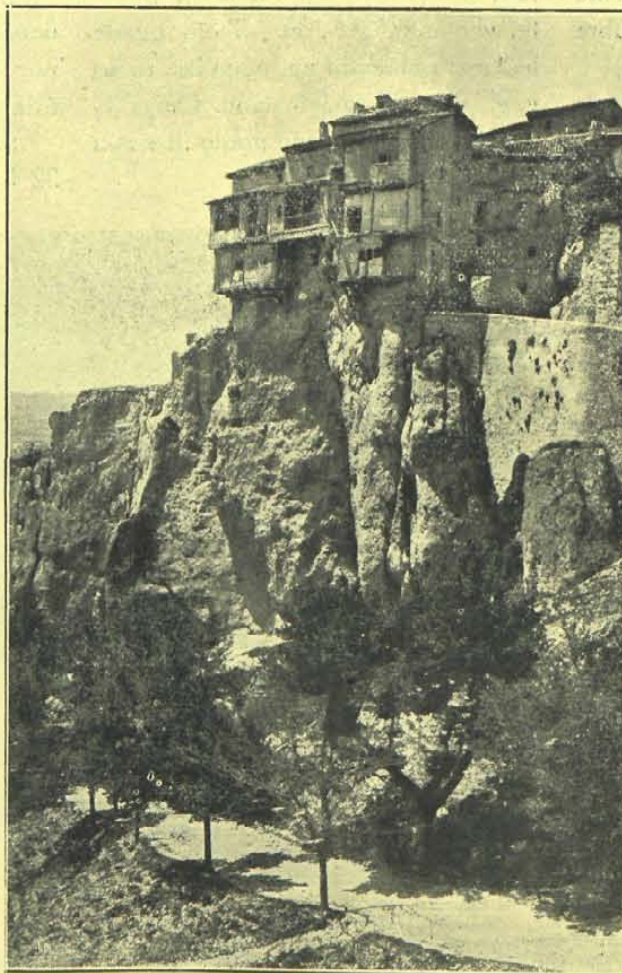
Ya estamos en Cuenca, mediante el pago de nues-

tras 22,50 pesetas. Hay quien pasa de largo, sin detenerse, yéndose á la «ciudad encantada». Creemos honradamente que comete un error. Cuenca es población pintoresca, atractiva, singular, y merece la visita de un día ó por lo menos de unas horas. Quien guste un poco del desnivel, de lo atrevido, de lo exótico, no se arrepentirá de la visita. Es asombroso que pasen por Cuenca muchas personas y que vivan en Cuenca muchas

personas sin darse cuenta de los atractivos y de la belleza de la población.

Nosotros dedicamos á Cuenca día y medio. En el primero subimos á la Catedral y al Ayuntamiento, y desde sus ventanas contemplamos las hoces de los dos ríos que rodean la población, menos por su extremo Norte. Subimos luego á la torre de «Mangana», emplazamiento del antiguo Alcázar. El panorama es extraño y grandioso. Al pie, las ruinas de las casas, víctimas de la incuria humana y de la acción demoledora del tiempo; unos cientos de metros más allá, las ruinas de las rocas, víctimas de la acción demoledora de las aguas en el espacio de los siglos; al fondo, las mismas aguas, ahora mansas y apacibles, reflejando esas rocas tajadas, labradas con sus mismos pedazos, moldeadas en figuras caprichosas, ofreciendo un paisaje geológico de interés atrayente.

Recorrimos las «hoces», término extraño para muchas personas, pero muy gráfico y expresivo: los ríos Júcar y Huécar, que rodean Cuenca, han abierto en la roca dos formidables tajos, dos hondísimas gargantas, con más de cien metros de profundidad en alguna punta. El agua caprichosa no fué jamás amiga de la línea recta



...se contemplan casas de un atrevimiento imponderable...



y al abrir la garganta lo hizo en curvas que semejan maravillosamente hoces de segador; de ahí su nombre de «hoces».

Desde el fondo de la hoz, Cuenca aparece en lo alto, como cresta minúscula que corona la roca escarpada. Visidad sobre todo la hoz del Huécar. De ella se contemplan casas de un atrevimiento imponderable. Están sostenidas por «palomillas» apoyadas en el acantilado vertical. Debajo de ellas está el abismo. Parecen nidos pegados á la roca, contruidos por hombres-golondrinas.

Páginas enteras podrían escribirse acerca de esas hoces, de lo que dicen respecto á la historia de la Tierra; pero basta ya; esto es mejor para visto y admirado, que para referido; vamos á la «ciudad encantada».

Esta ciudad no es... ciudad. Es una formación geológica extraña, original, quizá única. Con un poco de imaginación y de poesía, en esas formas extrañas pueden hallarse seme-

janzas múltiples. Aquí aparecen calles, más allá torres, acullá un puente, ventanas, etc., etc. Todo puede hallarse poniendo un poco las rocas y el resto la imaginación. Quizá la imaginación tiene que poner más aún que las rocas.

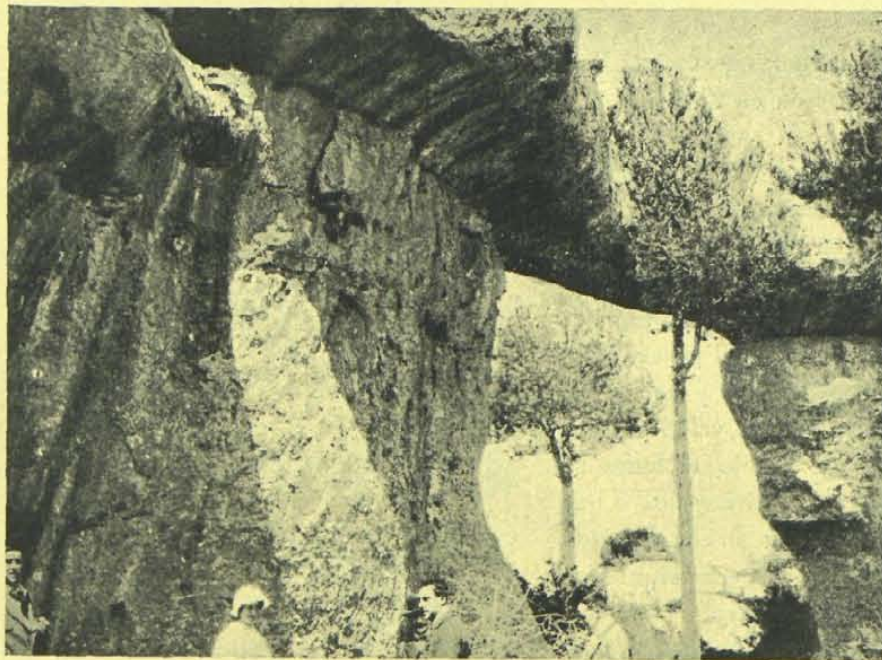
La «ciudad encantada» se halla á unos 20 kilómetros al N. NE. de Cuenca, en línea recta ó casi recta; es decir, corriendo la hoz del Júcar, pasando un poco al Oeste de Verdelpino y siguiendo el atajo, á través de pinares y sin camino señalado. La única indicación es seguir la rodada de los carros.

Los itinerarios que suelen seguirse son:

1.º Por Verdelpino y Valdecabras; unos 25 kilómetros; camino áspero hasta Valdecabras; después, penoso, porque se hace muy pendiente (unos 4 kilómetros); luego, sinuoso en la meseta de la Sierra de Valdecabras, á unos 1.300 metros de altitud; en esta última parte es fácil extraviarse.

2.º Por Villalba de la Sierra, unos 30 kilómetros; 22 hasta Villalba, por carretera; subida penosa desde ésta á la ciudad, en unas dos horas.

3.º Por Uña; unos 40 kilómetros; 32 hasta Uña, por carretera; subida





desde aquí áspera y dura en otras dos horas.

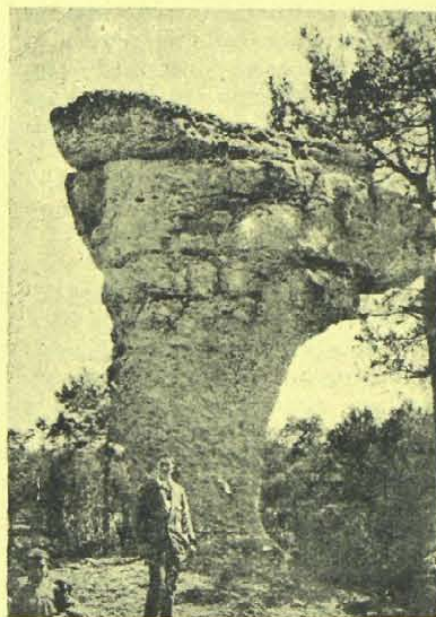
El primer itinerario es el más seguido. Es el más corto y proporciona el placer y la emoción de cruzar la hoz de Valdecabras, verdadero prodigio de la Naturaleza. Los itinerarios segundo y tercero ofrecen la ventaja de poder hacer en coche un largo recorrido. Quizá lo más práctico es ir

por el primero y volver por uno de los otros. ¡Es tan grato el coche para la vuelta!

Para calcular el tiempo yendo á pie ó en caballería, no debe contarse á más de 4 kilómetros por hora. Con esta marcha se emplean unas cuatro horas en llegar á Valdecabras, y dos desde ésta á la Ciudad Encantada. Añádanse las paradas que se hagan.

Ya estamos en la Ciudad Encantada. Inútil sería que quisiéramos describirla. Sus pedruscos ingentes, que afectan la forma dominante de hongos gigantes, que se asocian y combinan caprichosamente para formar las figuras más extrañas... todo eso resiste á la descripción. Deje la pluma el puesto á la fotografía, porque ésta es más expresiva. Vea el lector algunas fotografías y juzgue lo que será esta formación natural, que ocupa una extensión aproximada de 2.000 hectáreas.

Pero, no... no juzgue por ese dato ni por las fotografías; sería juzgar de ligero. Haga una excursión, si ama la contemplación de las cosas bellas y



extrañas de la Naturaleza. Sólo la contemplación de la realidad puede dar la idea justa y la emoción artística.

Y puede asegurar que todas las molestias del viaje, que son muchas, se olvidan al evocar después el recuerdo y la emoción producida por la ciudad, por la hoz de Valdecabras y por las hoces de Cuenca, tres cosas dignas de verse.

DONUVI

Fots. Ascarza y Arche



Las exigencias del espacio disponible, han obligado á nuestro distinguido colaborador D. Victoriano F. Ascarza á hacer un relato conciso de la excursión á la «Ciudad Encantada». En nuestra redacción podemos facilitar á aquellos lectores que lo soliciten, cuantos datos complementarios les interesen para esta excursión ó para aquellas otras de que sucesivamente nos ocuparemos, con el propósito de hacer, á nuestro modo, labor provechosa en pro del turismo nacional.

## COLOMBOFILIA

Mientras los aficionados de España comentan los resultados del Nacional, los residentes en Barcelona olvidan lo mal parados que á los que de allí han concurrido ha dejado el temporal y se preparan con ardimiento al *match* de competencia entre las dos Sociedades que allí están domiciliadas, la de Cataluña, la decana de España, y el Centre Colombofil Catalá, una de las más modernas y que no pertenece á la Federación.

Como en todas aquellas partes en que un deporte determinado adquiere cierto desarrollo, ha surgido hace tiempo una gran emulación entre dos grandes grupos de aficionados, en Barcelona. Antes existió la llamada Sociedad de Barcelona, hechura del notable aficionado Sr. Salgot, que tan grandes sumas empleó en esta afición, y poco después de desaparecida esta Sociedad la sustituyó en el palenque de la competencia colombófila en la ciudad condal, el Centre, de que hemos hablado.

Ahora se va á llevar á cabo, por vez primera en España, una prueba en que dos Sociedades van á competir en condiciones idénticas. Para ello ambas aportan la cantidad de mil pesetas, disponiendo la Sociedad vencedora de las dos mil que resultan para distribuirlas entre sus socios que

hayan tenido comprobación, en premios diversos, en la forma que considere más conveniente. La Sociedad vencedora será aquella que consiga mayor número de palomas comprobadas en el plazo que esté abierto el concurso, que será hasta una hora después de ponerse el sol del día siguiente al de la suelta; si hubiere empate de número de comprobaciones, decidirá la suma de velocidades de las tres palomas que hayan llegado las primeras en cada Sociedad.

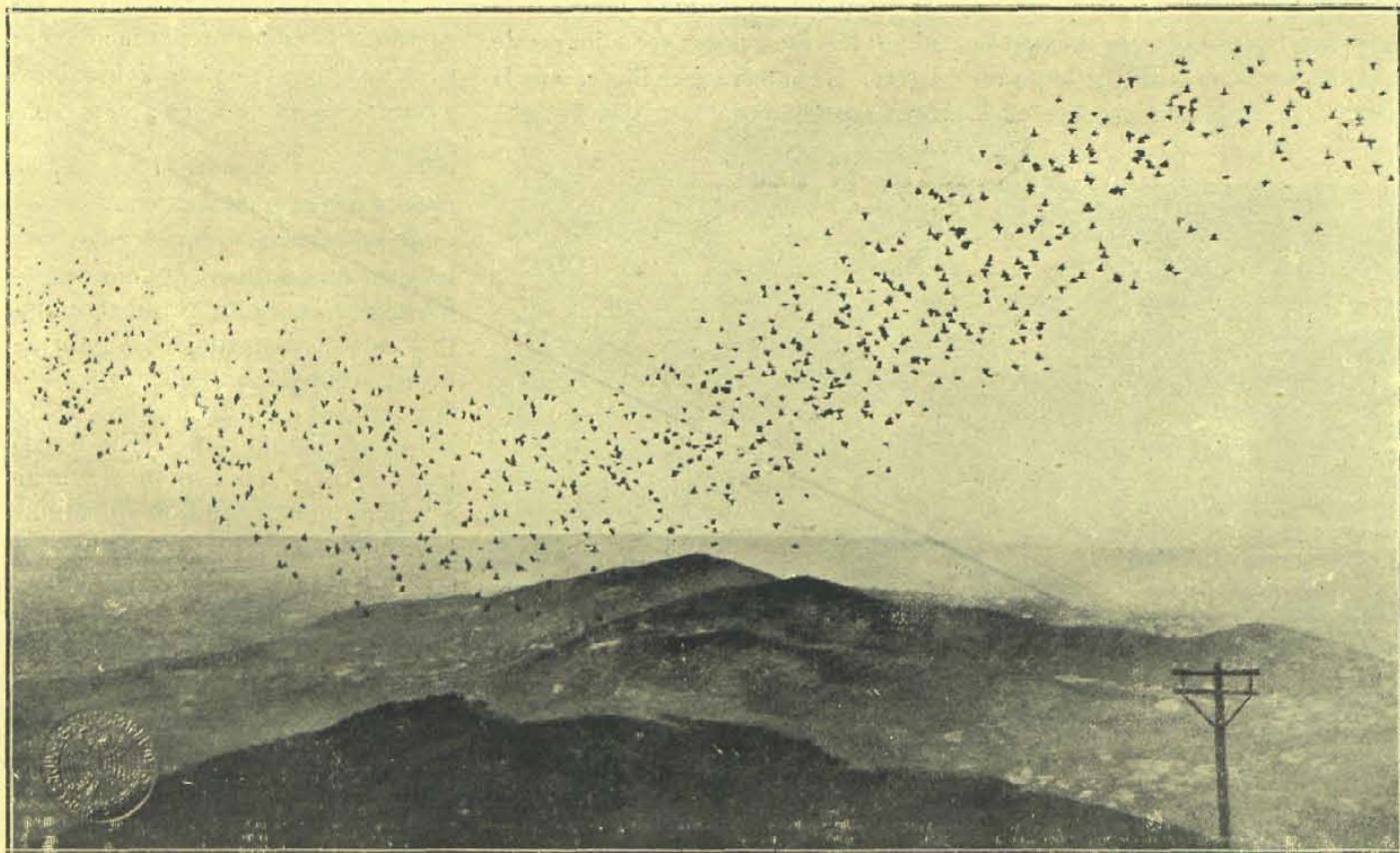
La inscripción se hará en el mismo local, mezclando indistintamente en las cestas las palomas de las dos Sociedades concurrentes; la comisión de concurso se compone de socios de ambas, y acompañarán á la expedición dos *convoyeurs*, uno por Sociedad. La suelta la dirigirá el capitán de ingenieros D. Francisco Vidal, y tendrá lugar en Valladolid el día 20 (ó 21 ó 22 si el tiempo lo impidiera), á las cinco de la mañana; han de recorrer, pues, las aves unos 570 kilómetros, en línea recta. Cada Sociedad sólo puede concurrir con 150 palomas, que se han repartido entre 25 palomares la de Cataluña y 18 el Centre. Los aficionados, muy escasos, que pertenecen á ambas Sociedades, han debido optar por una de ellas.

Se comprende que, deportivamente, tenga la prueba un gran interés. En primer lugar, la lucha es muy

igual y se suprime casi todo lo que de aleatorio tienen otra clase de concursos, que por tranquilizar respecto á los desastres y empañar la gloria de las victorias, quita á estas pruebas ese enardecimiento agri dulce, que es la salsa de todos los deportes. Además, la prueba es seria; una distancia de cerca de seiscientos kilómetros, con obstáculos tan importantes como las estribaciones del Moncayo y de la Sierra de la Virgen, y, para remate, las de la orilla izquierda del Segre, en las cercanías del palomar, no se recorre sin tener ejemplares entrenados y seleccionados en varias generaciones, y, al propio tiempo, como aunque la prueba es por su esencia de resistencia, el tener premio la primera comprobación y la intervención de la velocidad para decidir los empates, hará que la prueba se decida en definitiva por la Sociedad que tenga más ponderadas las cualidades características de la mensajera.

Como consecuencia de las sueltas preparatorias para esta prueba, el entrenamiento se ha hecho este año con mucha mayor intensidad y se ha notado un gran aumento en la afición, que, como todas, necesita para prosperar, calor y entusiasmo, y por lo tanto, hechos en que fundamentar éstos.

JOAQUÍN DE LA LLAVE Y SIERRA



Una suelta de palomas en el Tibidabo

En el Club Marítimo acaba de celebrarse un concurso de flores. Es el Club Marítimo, como muchos sabrán, tal vez, de las entidades sostenidas por socios para dedicarse á la vida deportiva, la única que no tiene el sello varonil de los *clubs* para caballeros, y si, por el contrario, un carácter marcadamente femenino, elemento indispensable en sus salones.

El Club Marítimo tiene una fisonomía especial, tan *sui generis* que creo no habrá otro caso semejante. Es, más que *club*, casino, pero no al estilo de los casinos que conocemos en las playas extranjeras, ni aún en algunas de las nuestras como San Sebastián y El Sardinero especialmente, que tienen sus puertas abiertas al forastero, todo lo más, mediante una pequeña cuota por la *localidad* que da el derecho á entrar.

En el Club Marítimo, no sucede semejante cosa; no hay *despacho de billetes*: y el forastero que desee concurrir diariamente ó con frecuencia relativa á sus salones, tiene que hacerse socio accidental, pues de otra manera no podrá hacerlo. Y cuantos tienen su residencia en la villa, tendrán que hacerse socios de número, pues de lo contrario no disfrutarán de las delicias de que aquellos disfrutaban.

No es por tanto un casino de explotación; como sala de espectáculos; tiene la naturaleza del verdadero *club*, pero tiene la especialidad de que toda su animación, todas sus fiestas y solemnidades, son á base del elemento femenino, para el cual las puertas están abiertas de par en par. Siendo un *club*, no es el verdadero club deportivo que algunos crearán, por su nombre, por sus regatas y por sus concursos de *tennis*: es más que otra cosa un club mundano con todas las características de la vida de sociedad.

Sirvan de prólogo las anteriores líneas para justificar el concurso que acaba de celebrarse para estimular el amor á las flores de que sus socios han querido dar pruebas.

El *sport* de las flores, es, en el sentido «académico» de la palabra, un entretenimiento ó distracción como el *yachting* y muy propio de un *gentleman* que además de preciarse de buen gusto, quiera hacer ostentación de su fortuna.

No podía tener escenario mejor un concurso como el efectuado, en el doble aspecto que presentaba: flores,

adorno indispensable de todo busto femenino y... frutos y hortalizas, de las cuales tendrán tantos conocimientos las señoras, y deben adquirirlos si no los tienen aun, las que, sin serlo, vayan camino de ello.

El jurado lo componían los señores siguientes: D. Víctor Chavarri, D. Jaime Allisón, D. Joaquín Arellano y D. Manuel Ozamiz.

El resultado constituyó un triunfo para el acaudalado minero D. Carlos Levisson, que ha vencido incluso sobre exposiciones de profesionales, obteniendo cinco primeros premios. Han tenido también sus premios correspondientes D. José Ome, don Adolfo Arenaza, D. Clemente Alonso, D. C. F. Gascoique y D. Diógenes Orueta, concediéndose premios especiales fuera de concurso á la señorita María Victoria Chavarri y Poveda, y al último de los señores citados.

El Athletic-Club, presentó así mismo una instalación de flores que llamó poderosamente la atención. Es el Athletic-Club, el único que dentro de su campo de fútbol, tiene un verdadero jardín, que es poesía, y que algo de ella comunica á un lugar donde se practica un deporte que carece en absoluto de ella.

Y aquí damos fin á estos renglones, que sólo habrán servido para enterar á los lectores, de cómo se cultiva en este pueblo, para muchos sólo célebre por sus minerales y sus huelgas, un deporte tan bello, tan delicado y de tan «buen tono».

D. VILLAMIL.

#### Carrera de motos

La gran prueba motorista, Campeonato de España, organizada por el Club Deportivo, ha tenido un éxito completo.

La dureza del recorrido ha dado el esperado fruto. Los corredores eran vencidos en el trayecto por el principal elemento: la moto. Y es que estos aparatos, no obstante su perfección actual, no están en condiciones aún de resistir un recorrido tan duro, tan dificultoso, en el descuido natural de una marcha forzada, en la que el éxito depende de la velocidad.

El premio debía ser para aquéllos que, llegando dentro de un tiempo prudencial, ni ridículo, ni exagerado, realizaran el recorrido con menos incidentes, con menores averías, estimulando de esta manera un poco la perfección del recorrido en sacrificio de

la velocidad, que descompone las máquinas, que las destroza y que hace ir dando batacazos á los corredores.

La carrera Campeonato de España, se ha distinguido por la desgracia que ha perseguido á los inscritos, hasta el punto de quedar reducidos á un 25 por 100 los que llegaron al fin del viaje. Y es que más de trescientos kilómetros pueden hacerse perfectamente en buen camino; pero en carreteras llenas de vueltas y revueltas y de pronunciadísimos desniveles, cuestas verdaderamente formidables, si difíciles de subir, peligrosas de bajar, necesariamente han de ser muchos los incidentes y abundantes las desgracias. Aunque sin importancia, esta vez, ha hecho solamente que de diecisiete corredores lleguen cuatro. Y de estos, dos sobre *Indian* y uno sobre *N. U. T.* Pero la máxima parte del triunfo ha de adjudicarse á quienes las montaban. Tanto Cardenal, como Manzarraga y Espinosa, son tres corredores que harían buena cualquiera marca que no lo fuera. Es siempre un triunfo personal. La superioridad de las máquinas es hoy día, difícil de fijar, y, como se ve, la deciden quienes las conducen.

CH-CH

#### CARRERAS DE CABALLOS

##### Sexto día (resultados)

1.<sup>a</sup> CARRERA. STEEPLE-CHASE MILITAR (3.000 m.)—Ganador, *Sopapo*, montado por D. Adolfo Botín.

2.<sup>a</sup> HANDICAP DE CRUZADOS (2.400 m.)—Ganador, *Chispero* (García), de D. Manuel Romero de Tejada (40).

3.<sup>a</sup> FERNÁN NÚÑEZ (2.000 m.)—1.<sup>o</sup>, *Titanic* (Hirons), de D. Jenaro Parladé (65); 2.<sup>o</sup>, *Chartres II*, de don Adolfo Botín (70).

4.<sup>a</sup> VILLAMEJOR (2.000 m.)—1.<sup>o</sup>, *Titania* (García), del Marqués de Villamejor (44); 2.<sup>o</sup>, *Veronese*, del Marqués de Villamejor (44).

5.<sup>a</sup> MILITAR VALLAS.—Nula.

##### Séptimo día

1.<sup>a</sup> CARRERA. HANDICAP (1.600 m.)—Ganó *Dragoneta* (García), del Conde de la Cimera (42).

2.<sup>a</sup> STEEPLE-CHASE (Concurso hípico) (4.100 m.)—Ganador, *Alert*, montado por D. Adolfo Botín (peso libre).

3.<sup>a</sup> STEEPLE-CHASE MILITAR (2.200 m.)—1.<sup>o</sup>, *Richmond*, montado

por D. Ramón Ochando (61); 2.º, *Veubro*, por D. José Cabanillas.

4.ª GRAN HANDICAP NACIONAL (2.000 m.).—1.º, *Chartres II* (Davies), de D. Adolfo Botín (63); 2.º, *Titania*, del Marqués de Villamejor (58).

5.ª GRAN HANDICAP INTERNACIONAL (2.000 m.).—1.º, *Gand* (Readman), del Conde de la Cimera (49); 2.º, *Veronése*, del Marqués de Villamejor (44).

6.ª CONSOLACIÓN MILITAR.—1.º, *Pirote*, montado por D. Fernando Primo de Rivera (74); 2.º, *dead-heat* entre *Vernet*, por D. Luis Ponte (58) y *Vasco*, por D. José Cabanillas (58).

Caballos en buena condición: *Veronése*, *Dragoneta*.

#### Concurso hípico (resultados)

ENSAYO.—1.º, *Califa*, de D. Dámaso Sanz; 2.º, *Venturoso*, de don Francisco Díez de Rivera; 3.º, *Encono*, de D. José Cabanillas; 4.º, *Iyed*, de D. Eugenio Otero; 5.º, *Charlatán*, de D. Pedro Villegas. Lazos: *Carra-lera*, de D. José Lorente, *Dentón*, de D. Juan Galvis; *Lord Kitchener*, del Marqués de Villabragima, y *Data*, de D. Miguel Buerba.

NACIONAL.—1.º, *Otero*, de don Ricardo Pascual del Pobil; 2.º y 3.º (empatados), *Cotorra*, de D. Pedro G. Goyoaga, y *Pavonado*, de D. Alejandro Menéndez; 4.º, *Operable*, de D. Luis Riaño; 5.º, *Mandarín*, de don Arturo Aparicio; 6.º, *Tragazón*, de D. Arturo Llarch; 7.º, *Tangible*, de D. Teodulfo Gil; 8.º, *Ráfaga*, de don Antonio San Juan. Lazos: *Frecuentado*, de D. Eugenio Rodríguez; *Maimón*, de D. Antonio Cañero; *La Ina*, de D. Luis Moreno, y *Encono*, de D. José Cabanillas.

INAUGURACIÓN.—1.º, *Saya*, de D. Celedonio Febrel; 2.º, *Byron*, de D. Pedro G. Goyoaga; 3.º, *Nasio*, de D. Manuel Díez de Rivera; 4.º, *Ráfaga*, de D. Antonio San Juan; 5.º, *Ajase*, de D. Joaquín R. Echagüe; 6.º, *Tragazón*, de D. Arturo Llarch; 7.º, *Ipso-facto*, de D. José A. de Bohorques. Lazos: *Dernier*, de D. Francisco F. Alfaro; *Payón*, de D. Manuel Oruña; *Venático*, de D. Arturo Llarch, y *Oricain*, de D. Salustiano Lon.

PAREJAS.—1.º, *Pavonado-La Ina*, de los Sres. Menéndez y Moreno; 2.º, *Alican-Dinástico*, de los Sres. Alonso y Jaquetot; 3.º, *Cera-Fabio*, de los Sres. Botín y Macorra, y 4.º, *Cetro-Pajarón*, de los Sres. Higuera y Betancourt.

OMNIUM.—1.º, *La Ina*, de D. Luis Moreno; 2.º y 3.º (empate), *Valona*, de D. Angel Sarriá, y *Viajante*, de D. Miguel Domenge; 4.º, *Cotorra*, de D. Pedro G. Goyoaga; 5.º y 6.º, *Byron* y *Valija*, de D. Pedro G. Goyoaga

y de D. Miguel Buerba; 7.º, *Malvaloca*, de D. Antonio Cañero; 8.º y 9.º, *Longinos*, de D. Joaquín R. Echagüe, y *Ajase*, del mismo; 10, *Mandarín*, de D. Arturo Aparicio; 11, *Chapal-Malat*, de D. Luis Moreno; 12, *Vendimiar*, de D. Fernando Primo de Rivera; 13, *Pajarón*, de D. Salustiano Lon; 14, *Rafles*, de D. José Alvarez de Bohorques; 15, *Ráfaga*, de D. Antonio San Juan. Lazos: *Venturoso*, de D. Francisco Díez de Rivera; *Sifón*, de D. José Llamas; *Venático*, de don Arturo Llarch, y *Capadillo*, de don Vicente Montojo.

RECORRIDO DE CAZA.—1.º, *Pavonado*, de D. Alejandro Menéndez; 2.º, *Viajante*, de D. Miguel Domenge; 3.º, *Ruiseñada*, de D. Antonio Cañero; 4.º, *Longinos*, de D. Joaquín R. Echagüe; 5.º, *Erguel*, de D. Pedro G. Goyoaga; 6.º, *Ajase*, de D. Joaquín R. Echagüe; 7.º, *Valija*, de D. Miguel Buerba; 8.º, *Tragazón*, de D. Arturo Llarch. Lazos: *Camellero*, de D. Carlos L. Bourbón; *Trifinus*, de D. Antonio Cañero; *Saya*, de D. Celedonio Febrel, y *La Ina*, de D. Luis Moreno.

COPA MILITAR.—1.º, *Pavonado*, de D. Alejandro Menéndez; 2.º, *Valija*, de D. Miguel Buerba; 3.º, *Ajase*, de D. Joaquín R. Echagüe; 4.º, *Bullanga*, de D. José Martitegui; 5.º, *La Ina*, de D. Luis Moreno; 6.º, *Viajante*, de D. Miguel Domenge; 7.º, *Mandarín*, de D. Arturo Aparicio; 8.º, *Meseta*, de D. Alfonso G. de la Higuera; 9.º, *Marimón*, de D. Antonio Cañero; 10, *Valona*, de D. Angel Sarriá. Lazos: *Abésamo*, de D. Alfonso G. de la Higuera; *Pañol*, de D. Vicente Marquina; *Mandatarío*, de don Carlos Pérez Seoane, y *Velero*, de D. Epifanio Somoza.

SALTOS POR CUATRO.—1.º, *Cotorra-Pavonado-Raspón-La Ina*; 2.º, *Vendimiar-Longinos-Encono-Dinástico*; 3.º, *Dentrin-Lechuza-Fol-Encono*; 4.º, *Raspón-Jarrete-Mellador-Mandatarío*.

COPA DE S. M. EL REY.—1.º, *Longinos*, de D. Joaquín R. Echagüe; 2.º, *Pavonado*, de D. Alejandro Menéndez; 3.º, *La Ina*, de D. Luis Moreno; 4.º, *Raspón*, de D. Daniel Arroyo; 5.º, *Desconsuelo*, de D. Bernardo Gil Pina; 6.º, *Clear-Clen*, del Marqués de Villabragima; 7.º, *Viajante*, de D. Miguel Domenge; 8.º, *Vagido*, de don Eugenio Rogriguez. Lazos: *Marimón*, de D. Antonio Cañero; *Ized*, de don Eugenio Otero; *Malvaloca*, de don Antonio Cañero, y *Vendeen*, del Duque de Estremera.

COPA DE MADRID.—1.º, *Vendeen*, del Duque de Estremera; 2.º, *Valija*, de D. Miguel Buerba; 3.º, *Clear-Clen*, del Marqués de Villabragima; 4.º, *Cotorra*, de D. Pedro G. Goyoaga; 5.º, *Longinos*, de D. Joaquín R. Echagüe; 6.º, *Viscen*, de D. Celedonio Febrel; 7.º, *Tragazón*, de D. Arturo Glarch; 8.º, *Raspón*, de D. Daniel Arroyo; 9.º, *Marimón*, de D. Antonio Cañero; 10, *Bullanga*, de D. José Martitegui; 11, *Ruiseñada*, de D. Antonio Cañero; 12, *Trifinus*, del mismo señor; 13, *La Ina*, de D. Luis Moreno; 14, *Pañol*, de D. Vicente Marquina; 15, *Cera*, de D. Adolfo Botín; 16, *La Fornarina*, de D. Antonio Cañero; 17, *Meseta*, de D. Alfonso G. de la Higuera; 18, *Viajante*, de D. Miguel Domenge. Lazos: *Valona*, de D. Angel Sarriá; *Camellero*, de D. Carlos L. Bourbón; *Alicande*, de D. Inccencio del Alamo, y *Almenar*, de don Carlos L. Bourbón.

VILLAMEJOR.—1.º, *Ruiseñada*, de D. Antonio Cañero; 2.º, *Pavonado*, de D. Alejandro Menéndez; 3.º, *Valija*, de D. Miguel Buerba; 4.º, *Bullanga*, de D. José Martitegui; 5.º, *Pañol*, de D. Vicente Marquina; 6.º, *Longinos*, de D. Joaquín R. Echagüe; 7.º, *Trifinus*, de D. Antonio Cañero; 8.º, *Instalado*, de D. Eduardo Pérez Ortega; 9.º, *Clear-Clen*, del Marqués de Villabragima; 10, *Mandarín*, de D. Arturo Aparicio; 11, *Viscen*, de D. Celedonio Febrel; 12, *Vagido*, de D. Eugenio R. Solano; 13, *Tragazón*, de D. Arturo Llarch; 14, *Valona*, de D. Angel Sarriá; 15, *Alicande*, de D. Inocencio Alamo; 16, *Ized*, de don Joaquín Otero; 17, *Raspón*, de don Daniel Arroyo. Lazos: *Erguel*, de don Pedro G. Goyoaga; *Vendimiar*, de D. Fernando Primo de Rivera; *Malvaloca*, de D. Antonio Cañero, y *Encono*, de D. José Cabanillas.

DESPEDIDA.—1.º, *Camellero*, de D. Carlos L. Bourbón; 2.º, *Malvaloca*, de D. Antonio Cañero; 3.º, *Alfombrilla*, de D. Francisco Jiménez; 4.º, *Almenar*, de D. Francisco Jiménez; 5.º, *Pegador*, de D. Rodrigo Gil; 6.º, *Alharega*, de D. Carlos L. Bourbón; 7.º, *Velero*, de D. Epifanio Somoza. Lazos: *Mandatarío*, de D. Carlos Pérez; *Alican*, de D. Inocencio Alamo; *Abarcar*, de D. Felipe Enciso, y *Anade*, de Anibal Moltó.

GANADORES.—1.º, *Bullanga*, de D. José Martitegui; 2.º, *Vendeen*, del Duque de Estremera; 3.º, *Ruiseñada*, de D. Antonio Cañero, y 4.º, *Clear-Clen*, del Marqués de Villabragima.



# 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 GORRIENTES

TALLERES

# ALDAMA

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

# HELICES

Y AGGESORIOS  
DE TODAS GLASES  
PARA AEROPLANOS

# HILERAS-16


 Le Mat  
 TERRIBLE ACCIDENT D'AUTOMOBILE  
 JAMAIS D'ÉCLATS  
 VTX  
 NI DE BLESSURES  
 Ah! si  
 mon auto  
 avait été garnie  
 de  
**GLACES TRIPLEX**  
 17 Rue DESNOUETTES, PARIS.

ACCESORIOS EN GENERAL PARA CICLOS, MOTOS, AUTOS, AEROPLANOS

## Olaso y Bourgeaud

CRISTALES  
TRIPLEX

MOTOS «JAMES»  
2 1/2 HP 3 1/2 HP  
4 1/2 HP SIDE-CAR

MADRID  
REINA, 35 Y 37

BILBAO  
ESPARTERO, 12

## GARAGES ESPAÑOLES

Garage MAJESTIG

Alfonso XII, 60.

MADRID

Garage SANGHO

Plaza de Gañadío.

SANTANDER

NEW-SWIFT

LAZA y Compañía  
Estación, 20.-Vitoria

Gran garage y exposición de artículos de sport

# MOTO-NAFTA



La mejor esencia para  
automóviles.

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

# ACEITE



# JÚPITER

Inalterable a todas las temperaturas