

HERALDO DEPORTIVO

Año I
Núm. 7

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

25 julio
1915



EL PROGRESO CANINO EN ESPAÑA

cidido tomarse el trabajo de ocuparse de este asunto; así parecía que no se cultivaba la afición á los perros, pues ésta estaba desorientada. y sólo algunos aficionados sabían la importancia que las razas caninas tienen en el Extranjero.

En el momento que unos cuantos se han propuesto ocuparse de este asunto, con estudio, perseverancia, y en una palabra, haciendo las cosas bien, los resultados de estos trabajos han sido verdaderamente sorprendentes; pues de ser España con relación á las demás naciones la más atrasada en el fomento de las razas caninas, en muy poco tiempo se pone al nivel de ellas, y aun con ventaja sobre algunas.

¿Cómo se ha efectuado este milagro? Pues sólo proponiéndoselo, trabajando con constancia, haciendo sacrificios de todo género, luchando con la general apatía de los más, y no desmayando nunca por muchos obstáculos que se hayan encontrado, siguiendo siempre adelante, puestos los ojos en el ideal que se persigue.

Desde ahora ya podemos ir tranquilos los aficionados españoles al Extranjero; antes era verdaderamente muy desagradable lo que nos sucedía: cuando nos preguntaban sobre asuntos caninos de nuestro país, mu-

chas veces, las más, no se sabía qué decir, y hasta llegaba el caso de tener que mentir, siendo vergonzoso el confesar que en el siglo XX, en España no había nada de esta afición, ni quien se ocupara de ella. Ya esto pasó; afortunadamente ya no tenemos por qué avergonzarnos, ya podemos contestar. Además, que hoy día ya son bien conocidos nuestros trabajos y admirados nuestros progresos por todas las naciones del mundo, pues lo que nosotros hemos hecho en cuatro años escasos, tardaron muchos más en hacerlo otros países.

¿Quién había de pensar de cinco años á hoy, que España llegara á lo que ha llegado en tan corto espacio de tiempo?

Este año se hizo en Madrid la cuarta Exposición Canina, que, como las tres anteriores, fué modelo de presentación, y los que más se admiran son los extranjeros que la visitan. Cuatrocientos perros se presentaron de diversas razas extranjeras y muchas españolas, habiendo, sobre todo, en estas últimas, ejemplares notabilísimos, perros que en lo sucesivo han de ser base para el mejoramiento de las buenas razas de nuestro país; ya sus descendientes se sabrá que vienen de ellos, formando su *pedigrée* y estando inscriptos en el Libro de

Desde noviembre de 1911, ó sea desde que se fundó en España la Real Sociedad Central del Fomento Canino, ha sido enorme el adelanto en nuestro país de las razas caninas.

En España, como en todas las partes del mundo, siempre ha habido afición á los perros, pues por algo se dice que el perro es el mejor amigo del hombre, y el hombre á su vez es amigo del perro, y por tanto le profesa cariño y afición.

Ahora bien: esta afición, que repito existe en todos los países, por poco civilizados que sean, se exterioriza más en unos que en otros.

Esto es debido á la mayor ó menor importancia que se le dé á este deporte. Esto es lo que ha sucedido en España.

En esta nación, han dado grandes muestras de que existe y siempre ha existido afición á la raza canina; lo que sucedía es que esa afición no estaba dirigida, que nadie se había de-

Orígenes Español (L. O. E), como sucede con los perros extranjeros.

Muy necesario era para las razas españolas, sobre todo, que se hubiera hecho antes lo que ahora se está haciendo, porque seguramente se habría conservado mejor alguna de ellas; pero aún es tiempo, y siguiendo por el camino emprendido, muy pronto volveremos á rehacerlas; todo depende, y esto se va consiguiendo, de que los buenos aficionados salgan de su apatía, pues más que nada ésta ha sido la causa de la decadencia de nuestros excelentes perros.

Los mastines, por ejemplo, una de nuestras principales razas, es de los que más han decaído, debido, sin duda, á que por lo general estos perros se encuentran en manos de pastores ó encargados de fincas, alejados de sus dueños, nadie se ocupó de conservarlos ni trató de mejorarlos, y cuando han querido recordar, ó habían desaparecido ó se habían bastardeado.

Otro tanto ha sucedido con los perros de muestra: por lo general, los cazadores se conforman con buscar un perro que les caze á su gusto, sin tener en cuenta su raza, y así que lo encuentran, ya no se ocupan de más; claro está, que en esto como en todo existen excepciones, pues hay muchos cazadores buenos aficionados á perros.

Es posible que por estas razones, y por cazarse ya poco en mano, esta clase de perros no se extienda y progresa todo lo que fuera de desear.

En cambio, tenemos otras razas, que no sólo se han conservado, sino que han mejorado mucho; una de ellas son los galgos (cada vez mejores) y otra, los excelentes podencos, de los cuales me ocuparé en otra ocasión, pues bien merecen artículo aparte. Tenemos la suerte de que esta soberbia raza esté en manos de muy buenos aficionados, y lejos de decaer irá subiendo.

Para terminar, diré que debemos estar satisfechos. ¡Lo principal ya está hecho; ya como representación nacional canina somos mucho, y hace cuatro años no éramos nada!

TERRIER

Ecós de la Real Sociedad Central de Fomento de las Razas Caninas en España.

Las medallas y diplomas de la pasada Exposición Canina están á disposición de los señores expositores, en el Centro Social, Los Madrazo, 18, donde pueden pasar á recogerlos, todos los días laborables, de seis á ocho de la tarde.

* * *

Se está repartiendo á los socios el tercer tomo del Libro de Orígenes Español (L. O. E.) de los perros inscriptos durante el año 1914.

Los aficionados que deseen adquirirlo y no pertenezcan al Fomento Canino, pueden hacerlo en el Centro Social de esta Real Sociedad.

Exposición Canina de Madrid de 1916.

El Ayuntamiento ha dado autorización para la celebración de la Exposición de 1916 en el Parque del Retiro, lo mismo que en años anteriores. Esta tendrá lugar en el mes de mayo. No dirán los que tengan intención de presentar algún ejemplar que no se avisa con tiempo.

* * *

Acaba de llegar procedente de Larache y Arcila, después de una larga ausencia, el Vicepresidente de la Real Sociedad del Fomento Canino, D. Javier Beránger.



NOTAS FINALES SOBRE LA REUNIÓN DE PRIMAVERA

El ser esta publicación decenal y la necesidad de consagrar en ella atención á otros muchos asuntos de distintos deportes, hace que este retraso —un mes—conque trato esta cuestión sea forzoso. Pero, en medio de todo, más vale tarde que nunca, y, además, quien haya leído mis artículos anteriores; habrá visto que el tener que hablar todavía de esto no ha sido por dejadez, sino que, sobre las páginas de esta revista, es una conversación ininterrumpida.

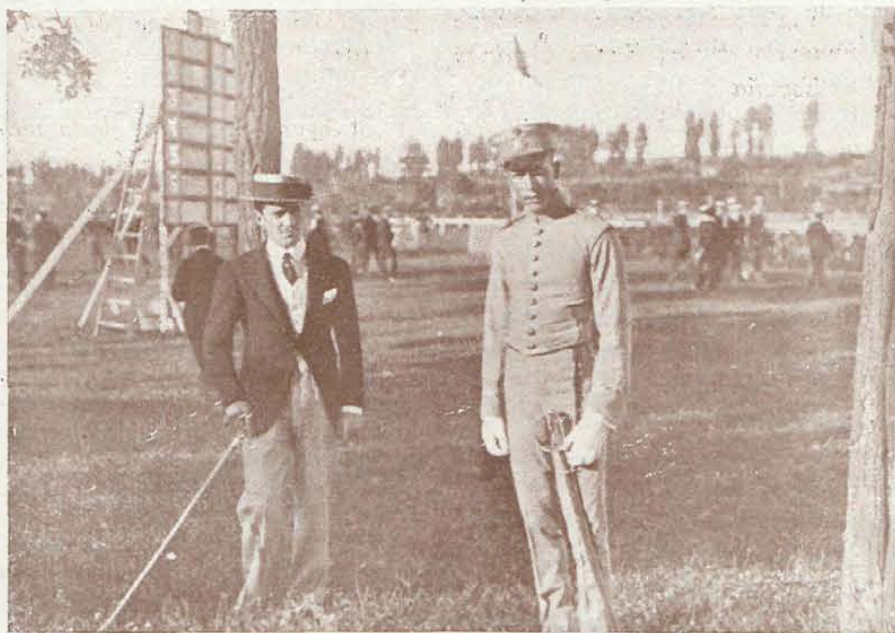
Después de defendidas con mis mayores buena fe y entusiasmo las carreras militares, una cuestión se presenta á nuestra consideración: ¿cuál es el mejor caballo militar? En lo liso, por sus dos carreras de Sevilla, á 1.800 metros, y la de Madrid, á 1.600, ganadas las tres con aplastante superioridad, no cabe dudar que *Chartres II* es superior á los demás en distancias de milla; esto, en cuanto á lo enseñado en carreras militares; pero teniendo en cuenta su forma en el gran handicap nacional, en 2.200 metros, no puede dudarse

que esa superioridad la hubiese conservado en las distancias.

Después de esta yegua, verdadero crack, creo á *Salem* superior á *Pirote* sobre las distancias largas. Un poco retrasado de condición al principio, tuvo ese caballo que ser retirado cuando su forma empezaba á ser brillante. *Pirote* galopa, pero no en su clase; para ganar carreras necesita que sus rivales no sigan su paso; no tiene sobre *Salem* más ventaja que su mayor aptitud para llevar el peso, cosa que en carreras militares tiene bastante importancia.

Hemos de esperar los débuts de *Chartres II* en los obstáculos para poderla juzgar como saltadora; asimismo, no se puede hablar de *Salem* con referencias ciertas por haberle visto correr unas vallas. Hoy por hoy, *Pirote* tiene el cetro de los saltadores en el hipódromo y ninguno de cuantos han corrido con él puede igualarsele; la desgracia que le ha perseguido ha hecho que este caballo haya ganado todo lo que debió ganar.

De los demás caballos que han



El marqués de Villabragima y D. Adolfo Botín

disputado las 1.^a y 2.^a categorías poco puede decirse: ni *Estambé*, ni *Orange* estuvieron en su buena forma. El primero, creo difícil que pueda volver á ella; el segundo, me parece que no ha tropezado más que con dificultades circunstanciales.

Entre los caballos de 3.^a categoría, *Invalide* y *Vasco* son muy iguales en la milla; como bastante inferior á ellos se mostró *Sopapo*. En las vallas este caballo adquirió mucha notoriedad, que si bien puede ser atribuida á un cambio de forma, no debe olvidarse que de los dos caballos que en liso le eran superiores, uno no volvió á correr y el otro no terminó en saltos ninguna carrera, de modo que aunque sea un gran saltador, no ha dado pruebas que modifiquen su clasificación en liso. En cuanto al *steeple* que ganó, sólo al azar es atribuible.

Con esto, teniendo en cuenta que de los jinetes de carreras en general ya he dicho bastante y que de hablar en particular me abstengo, por razones que sería ocioso repetir, termino las notas y comentarios de las carreras militares. Pero de los jockeys nada he dicho y sería injusto dejarlos en el olvido.

Las montas más enérgicas de la reunión corresponden al inglés *Hirons*, que, nuevo en nuestros hipodromos, había sido siempre muy bien considerado en los del mediodía de

Francia. Es, además, un gran hombre de caballos, y sería lástima que volviere con la paz á Francia: *Titanic* es su éxito.

Davies ha montado prefiriendo siempre la carrera adelante, equivocando el tren, á veces, como consecuencia de ello. En lote numeroso, digan lo que quieran quienes defienden á ciegas todo lo americano, las carreras delante son peligrosas, ya que el paso conveniente á cada caballo es sólo uno, y puede no ser siempre el máximo; además, la influencia de los caballos que salen á la pista sólo por ayudar á un compañero de

cuadra es mucho mayor sobre el *leader* que sobre el resto del pelotón. A *Fripón* le hemos visto ganar delante, pero también agotarse en los primeros 1.000 metros y terminar último; la carrera que Davies quiso imponerle en el Campeonato, con el elevado peso que llevaba, fué, sin duda alguna, una lamentable equivocación. Tanto el conocimiento del propio caballo, como el de los demás que corran con él, deben indicar al jinete la forma de carrera que debe elegir, pero teniendo siempre en cuenta que su criterio en la ejecución no puede ser cerrado, ya que los incidentes de la carrera hacen que á veces deba ser variado.

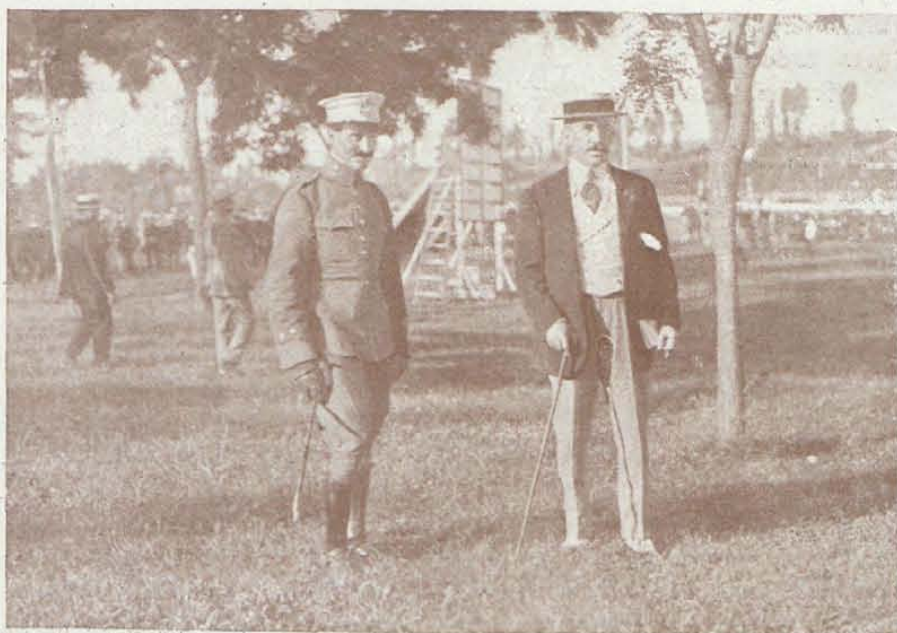
A pesar de su mal principio en Sevilla, los caballos de Davies han corrido en buena condición.

Joaquín Rodríguez, he repetido á menudo que es el jinete español de mejores condiciones y más brillante ejecución; no obstante seguir opinando lo mismo, creo que en la pasada temporada se le puede con justicia suponer como jinete algo precipitado. *Madura*, encerrada entre la cuerda y *Titanic*, me dará la razón.

Si pone más cuidado en sus montas y piensa con la misma exactitud que ejecuta, llegará á poderse codear con los mejores jockeys.

* * *

El concurso hípico de Barcelona terminó con los resultados que, des-



D. Manuel Romero de Tejada, inteligente aficionado y gran jinete, y el Conde de Lérida, juez de peso

de el número anterior, estamos publicando. Por ellos puede verse que los caballos han seguido en la misma forma que en Madrid, teniendo únicamente en la lista de los grandes ganadores *Trifinus Melancolicus*, á quien aquí no había acompañado la fortuna.

Por el contrario, *Pavonado*, según mis noticias y conforme á mis juicios anteriores, no pudo correr bien en cuanto entraron en escena las grandes banquetas.

En cuanto á la reclamación presentada por algunos concursistas y rechazada por el jurado, sólo comunicaré á los lectores que el asunto sigue su natural tramitación, no extendiéndome más por creer que sobre esos desagradables incidentes no debe hacerse más que el ruido estrictamente necesario.

GODOLPHIN.

CONCURSO HÍPICO DE BARCELONA

(CONCLUSIÓN)

Terceros: *Raffles*, montado por D. A. Rodríguez; *Venturoso*, montado por D. L. Rivera; *Jarell*, montado por J. A. de Bohorques.

PRUEBA CIVIL-MILITAR.—1.º, *Vendeen*, del señor duque de Andria, montado por D. Pedro G. Goyoaga; 2.º, *Frecuentado*, montado por el capitán de caballería D. Eugenio R. Solano; 3.º empatados, *La Ina*, montado por el teniente don Luis Moreno, y *Erguel*, de D. José A. García, montado por D. Pedro G. Goyoaga; 5.º, *Trifinus Melancolicus*, montado por D. Antonio Cañero; 6.º, *Ruiseñada*, montado por D. Antonio Cañero; 7.º, *Acerro*, montado por el teniente de caballería D. Antonio Sanjuán; 8.º, *Operable*, montado por el capitán de caballería don Luis Riaño; 9.º, *Moracha*, montado por D. Antonio Cañero.

LAZOS: *Raffles*, montado por el teniente de caballería D. José A. de Bohorqués; *Tragazón*, montado por el capitán de caballería D. Antonio Llarch; *Viajante*, montado por el capitán de caballería D. Miguel Doménguez, y *Longinos*, montado por el te-

niente de caballería D. León Sanz.

RECORRIDO DE CAMPO.—1.º, *Frecuentado*, montado por el capitán de caballería D. Eugenio R. Solano; 2.º, *Operable*, montado por el capitán de caballería D. Luis Riaño; 3.º, *Derrier*, montado por el teniente de caballería D. Francisco J. Alfaro; 4.º, *Vagido*, montado por el capitán de caballería D. Eugenio R. Solano; 5.º, *Seda*, montado por el capitán de caballería D. Félix Monasterio.

LAZOS: *Pañol*, montado por el capitán de caballería D. Luis Riaño, *Longinos* y *Vendimiar*, montados por el teniente de caballería D. León Sanz, y *Pajarón*, por el teniente de caballería D. Antero Betancourt.

PREMIO DE DESPEDIDA.—1.º, *Moracha*, montado por el profesor de equitación D. Antonio Cañero; 2.º, *Azerro*, montado por el teniente de caballería D. Antonio Sanjuán; 3.º, *Tarambana*, montado por el teniente de caballería D. León Sanz; 4.º, *Cetro*, montado por el teniente de caballería D. Antero Betancourt; 5.º, *Malvaloca*, montado por D. Antonio Cañero; 6.º, *Illiadé*, montado por D. Pedro Plandolit; 7.º, *Avesamo*, montado por el teniente de caballería D. Antero Betancourt; 8.º, *Pañol*, montado por el capitán de caballería D. Luis Riaño; 9.º, *Zarza*, montado por el teniente de caballería D. Antonio Belando; 10.º, *Eol*, montado por el teniente de caballería D. Enrique G. Anleo.

LAZOS: *Navío*, montado por don Francisco Díez de Rivero; *Infernal*, montado por el teniente de caballería D. Antonio Belando; *Ivanhoe*, montado por el señor barón de Segur, y *Ráfaga*, montado por el teniente de caballería D. Antonio Sanjuán.

PRUEBA BARÓN DE BENIMUSLEM.—1.º, *Vendeen*, del señor duque de Andria, montado por D. Pedro G. Goyoaga, dos faltas, 8 m. 8 s. 4/5; 2.º, *La Fornarina*, de D. José Ciudad, montado por D. Antonio Cañero, tres faltas, 10 m. 33 s. 3/5; 3.º, *Erguel*, de D. José A. García, montado por D. Pedro G. Goyoaga, cuatro faltas, 8 m. 19 s.; 4.º, *Cotorra*, montado por D. Pedro G. Goyoaga, cuatro faltas, 8 m. 51 s.

CLUB ALPINO ESPAÑOL UN REFUGIO EN SIETE PICOS

El Club Alpino Español está construyendo actualmente un refugio de montaña en las proximidades de los Siete Picos. Para cuando finalice el próximo agosto es de esperar que las obras queden terminadas.

Proyectada hace tiempo la construcción de éste refugio, se ha llevado ahora á término merced á las instigaciones del consecuente amigo de la montaña D. Victoriano F. Ascarza, que ha elegido acertadamente el lugar de instalación.

En días pasados, recientemente, hemos tenido ocasión de visitar las obras del refugio, ya muy adelantadas, y de tal visita hemos regresado bien impresionados, aplaudiendo el acierto de los que han elegido tan magnífico sitio de emplazamiento. Desde él se contempla un grandioso panorama, de un horizonte abierto, alcanzando á ver hasta las llanuras vallisoletanas por el Norte y los Montes de Toledo al Mediodía.

Situado en la pradera que precede, marchando desde el Puerto de Navacerrada, á la meseta del Hoyo Redondillo, en que aún se conservan las ruinas del antiguo telégrafo óptico, alcánzase á ver, al Sur, todo el valle del Guadarrama, con los pueblos de Los Molinos, Guadarrama y El Escorial. Al Norte, el risueño valle del Valsain, la Granja, Segovia, y los pueblecillos de Torrecaballeros y La Salceda; las cumbres de la Peña del Oso y Montón de Trigo, las Camorcas, Dos Hermanas y Peñalara. Al Este, una valiente perspectiva de La Maliciosa, erguida tras la cuerda de los Camorritos; más lejos, en opuesta dirección, la presa de Santillana y la Sierra del Hoyo de Manzanares.

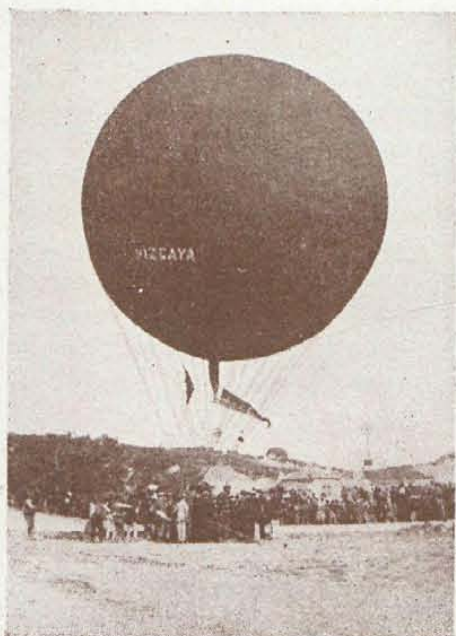
Ya en los albores de su construcción, hemos podido, en honor del señor Ascarza, alzar con sentida devoción una cantimplora, en la que el vinillo serrano, refrescado en el agua frigidísima de un próximo manantial, remedaba, superándole, al champagne que en los ágapes y cuchipandas cortesanas sirve de pretexto á los hombres para mentir frases de elogio y de admiración...

Y pensábamos que el albergue debiera llevar el nombre de Ascarza, ya que sirvió de estímulo y acicate para su construcción.

¿Le parece mal al amigo Alceúza?...

UN MONTARAZ

LABOR IBÉRICA



El «Vizcaya» listo para salir

Para los que nos complacemos ignorando los secretos de la política y que, con la vista puesta en cosas más altas, sólo nos preocupamos de una labor altruista de propaganda deportiva, se presenta una ocasión, que no hemos de desperdiciar, de entablar sólidas y fraternales relaciones de amistad con nuestro hermano inseparable, Portugal.

Ayer fueron ciclistas y motoristas, hoy son aeronautas, mañana serán aviadores ó esgrimidores; la labor ha comenzado y ha de proseguir para reciproco provecho y satisfacción y, para de paso, sin otra mira que la del desarrollo de la vida deportiva, cultivar la amistad leal, franca, imperecedera que se establece automática y espontáneamente entre deportistas en general, aun tratándose de extranjeros, si puede emplearse esta palabra entre portugueses y españoles.

* * *

Vino á Madrid en los primeros días de Junio una Comisión encargada por el «Stadium» de Lisboa, hermosísimo campo de deportes del que nos ocuparemos extensamente en un próximo artículo), en busca de corre-

dores ciclistas y motoristas que quisieran ir á Lisboa á la pista del «Stadium»; ofrecieron sumas prudenciales á algunos pilotos civiles para que fueran allá á hacer exhibiciones, y ofrecieron, además, costear el gas y los transportes del material aerostático que los pilotos españoles llevarán á un concurso de carácter internacional que, con la intervención del Aero Club de Portugal, pensaban llevar á cabo.

Todo el programa tuvo, á excepción de los aviadores civiles (sin duda muy sobrados de contratos más ventajosos), que no aceptaron las condiciones de los lisboenses, realización completa.

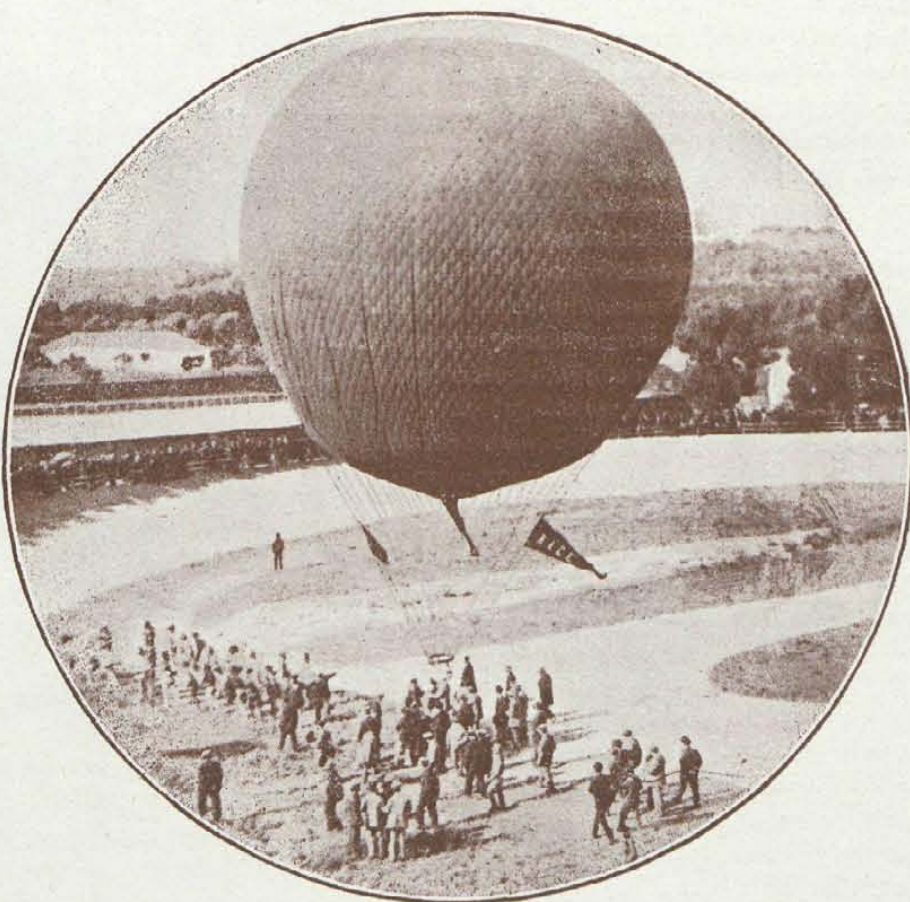
* * *

En Lisboa, á la hora presente, una pista que no le lleva enormes ventajas á la de la Ciudad Lineal, verdaderamente digna de mejor suerte, es

constante estadio de corredores ciclistas y motoristas, entre los que no falta en ningún programa de jueves y de domingos la representación de la bandera roja y gualda.

En ese mismo campo se han celebrado recientes encuentros futbolísticos con jugadores españoles y en ese propio campo, mucho más alejado del centro de Lisboa que el velodromo de Ciudad Lineal lo está de la Puerta del Sol, es donde se reúne dos veces por semana un público inmenso, que no está solamente constituido por espectadores populares, sino que, por el contrario, está integrado por público distinguido y selecto.

El movimiento deportivo en Lisboa es extraordinario y sólo carecía, hasta ahora, de aficionados entusiastas á la navegación aérea por razones que se comprenden fácilmente cuando se sabe que ni la población ni sus



Salida del «Vizcaya» á los acordes de la Marcha Real Española



El «Vizcaya» saliendo, el «Bayo» terminando su inflación y el «Montaña» comenzándola

próximos alrededores cuenta con terrenos apropiados para aviación. En cuanto á la aerostación, la proximidad del mar y del Tajo, unida á un régimen de vientos verdaderamente anti-deportivo (pues durante el día la flecha de las veletas da la vuelta completa varias veces), eran razones hasta ayer á las que desde hoy habrá que agregar la deficiencia que, para producir rápidamente y en buena calidad para globos, ofrece la fábrica que produce el gas en aquella capital.

* * *

Ignorando ese último gravísimo inconveniente acudieron á Lisboa, para participar en el Concurso, los pilotos españoles D. Eduardo Magdalena, D. Salvador Pruneda, D. Francisco Rodríguez de la Torre y el que suscribe, con los globos «Vizcaya», «Bayo» y «Montaña», no pudiendo salir más que el primero de dichos pilotos en el «Vizcaya» porque el «Bayo» hubo de ser desgarrado en tierra para evitar una desgracia, pues no solo no tenía fuerza ascensional para salir, sino que, abatido por el viento constante, rozaba su envuelta por tierra como una pelota, girando alrededor de la barquilla y tumbando ésta varias veces.

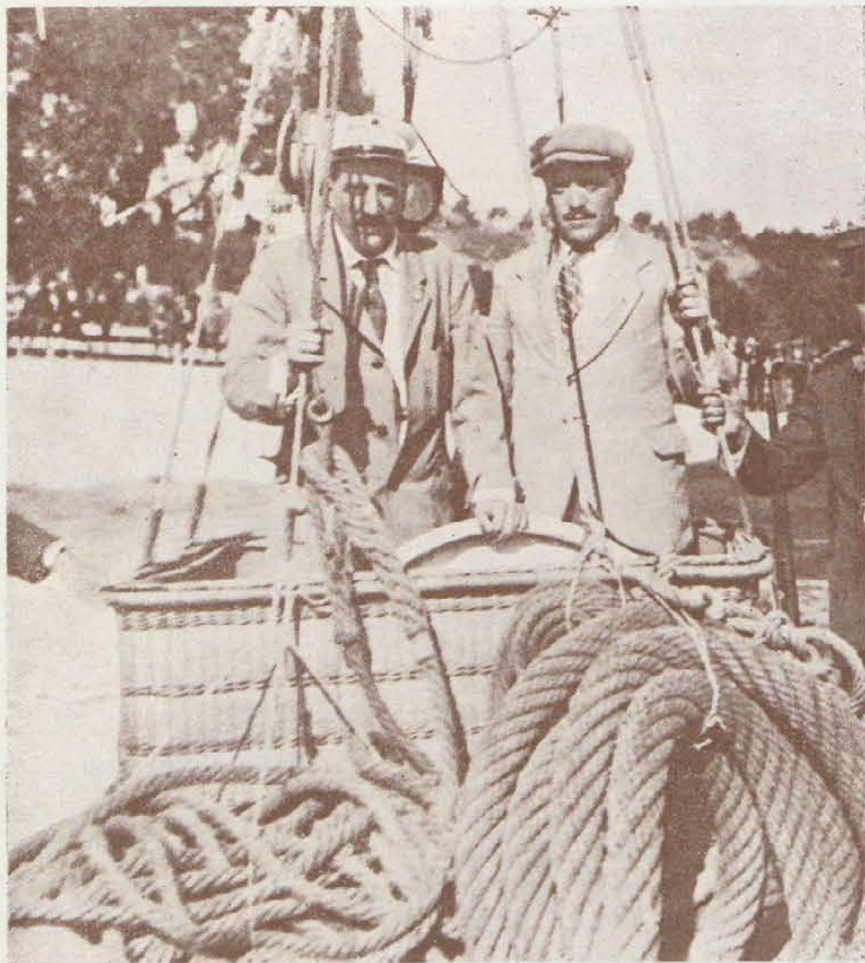
Acompañó al piloto Sr. Magdale-

na el periodista portugués Hermano Neves, redactor de *A'Capital* y hombre de cualidades especiales para la

aerostación, y aunque por el recorrido esta ascensión no sea extraordinaria, lo fué, en cambio, no solo por las condiciones en que salió el globo, verdaderamente temerarias por el escaso lastre que llevaba, sino por las circunstancias en que hizo su travesía del Tajo, á la cuerda freno á 120 kilómetros por hora, y, especialmente, por haber tomado tierra en lugar donde el globo es un artefacto ignorado y á la hora en que, terminada una *tourada* los vecinos de Alcorche, cansados de mirar al cielo con el vaso en los labios, no estaban precisamente para recibir «del cielo» la visita del «Vizcaya».

* * *

Agítase actualmente en Portugal la idea patriótica de la defensa nacional y á su sombra se produce el natural movimiento en favor de la aeronáutica militar. Alientan ese noble espíritu público algunos periodistas lisboenses, entre los que se distin-



Eduardo Magdalena, piloto del Real Aero Club de España, y Hermano Neves, redactor de *A'Capital*, de Lisboa, disponiéndose á partir á bordo del «Vizcaya»

NOTA BIBLIOGRÁFICA

EL GUADARRAMA

Este querido y significativo nombre es el título de un libro escrito por nuestro amigo Constancio Bernaldo de Quirós, con gráficos de Juan Carandell y publicado á expensas de la Junta para ampliación de estudios é investigaciones científicas.

Es el libro del Guadarrama; ameno, sobrio, interesante siempre, que con el artístico ropaje de una literatura clara—tan difícil de conseguir—, nos ofrece una armadura científica que atrae. Un trabajo científico que no resulte árido para el profano es poco frecuente encontrarlo. *Guadarrama* es así.

El secreto está en que Bernaldo de Quirós ama intensamente con su delicado espíritu de artista y poeta hijo de estas tierras centrales, á las montañas castellanas, las primeras que vieron sus ojos y hollaron sus pies, y además posee una considerable preparación científica. De este modo, al escribir sobre el Guadarrama, el poeta pone bellas palabras y frases de emoción en el lenguaje del científico.

El libro tiene un prólogo de don Eduardo Hernández Pacheco, jefe del Laboratorio de Geología del Museo Nacional de Ciencias Naturales; en él, aparte del merecido elogio que hace de la obra, dedica á nuestra Sociedad y á nuestra revista *Peñalara* conceptos que nos honran y estimulan profundamente.

Divide Bernaldo de Quirós su libro en doce capítulos, que se titulan: Dónde empieza y dónde acaba el Guadarrama; Origen y edad de la Sierra; Rocas y minerales que la componen; Estructura del Guadarrama; Las cumbres; Los pasos; Los valles y los ríos; El cielo y el clima; La vida vegetal y animal; Los hombres y los pueblos del Guadarrama; Castillos, monasterios y palacios; Poetas y pintores de la Sierra.

La simple relación de estos títulos basta para dar idea de la magnitud de la obra. Principalmente, el capítulo

correspondiente á los hombres y los pueblos del Guadarrama, es de un interés excepcional por tratarse de un asunto en que el autor se ha especializado. Y el punto que más nos ha impresionado es aquel en que Bernaldo de Quirós insinúa la creencia de que sobre el carácter de los habitantes influye la constitución del suelo, naturalmente, por el mayor ó menor rendimiento económico de éste.

Al efecto, refiriéndose á la criminalidad, señala el contraste entre pueblos que viven sobre terrenos gneísicos (Segovia) y graníticos (Avila). «El índice económico—dice—esto es, la riqueza relativa superior sobre la del granito, casi nula, que da al gneis su dosis más elevada de cal y de principios alcalinos, produce á la larga este benéfico resultado, dando la mejora moral de la especie, su bondad y su alegría, como un fruto del bienestar obtenido de la tierra que comienza en el gneis á recompensar la labor agraria. Son las culturas del campo, en las amplias tierras benéficas capaces de recibirlas, las que en premio del cultivo que se las da, labran, á su modo, el cerebro del hombre, transportándole á estos superiores».

Observación es ésta que contribuye á confirmar una elevada teoría científica, y que nos ha impresionado acaso más, porque somos de los que confían en la llegada de una humanidad menos infeliz que la actual, merced al logro de un mayor bienestar material.

Y perdónesenos esta digresión en nada relacionada con el alpinismo.

Juan Carandell, el jóven que no es una esperanza, sino una admirable realidad, aporta al libro *Guadarrama* unos documentos gráficos importantísimos. El primero es una perspectiva panorámica de la sierra, dibujada de modo que da una perfecta sensación de relieve, suponiéndose que la cordillera está vista desde un punto situado á 3.000 metros de altura sobre Talavera de la Reina, lo cual

permite contemplarla en magnífico conjunto, desde la Sierra de San Vicente hasta el Ocejón.

Otro dibujo es el perfil completo de la Sierra vista desde las alturas de Pozuelo.

Finalmente, ofrece Carandell, asimismo, un esquema orográfico é hidrográfico y uno geológico de toda la región guadarrameña.

Hasta 21 fotografías, impresas sobre papel couché, van intercaladas en el texto, casi todas ellas debidas á queridos camaradas nuestros.

Crean los autores del libro *Guadarrama* que no es por mera fórmula, sino por una explosión de sinceridad por lo que les felicitamos, y por lo que, como amantes de la Sierra, les agradecemos su contribución al conocimiento de su ruda belleza.

J. A. MELIÁ
de la Sociedad PEÑALARA

TENNIS MODERNO

Cover your own weakness.

Mercilessly attack your opponent's most vulnerable points.

A. F. Wilding.

Laissez passer l'orage.
M. Decugis.

Mucho se ha escrito hoy día acerca de esta materia. Reciente es la publicación de Manuel Tey. Muchos jugadores franceses é ingleses han escrito sus teorías. Pero encuentro que todos estos libros pecan, ó por demasiado elementales, ó por demasiado científicos, ó por muy anticuados.

El moderno juego de tennis es necesario inculcárselo á los jugadores desde que cogen la raqueta por primera vez. Es necesario que empiecen por saber coger la raqueta, por saber cómo han de dar á la pelota. Aquellos que ya tienen alguna idea del juego, en la mayor parte de los casos será necesario que procuren olvidarla, si no van por el buen camino.

Estos pequeños apuntes no tienen

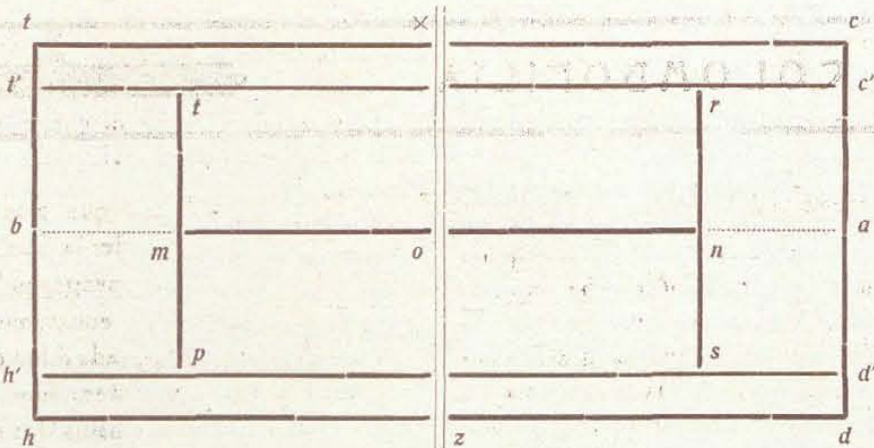


Fig. 1.—Trazado del court

otro objeto que el encauzar la afición hacia el verdadero juego de tenis. Serán útiles á los principiantes y enseñarán muchas cosas á los jugadores ya formados; cosas que parecen de sentido común y que todo el mundo debería conocerlas, y sin embargo, no suelen pensar en ellas la mayor parte de los jugadores.

El averiguar el por qué una pelota que *debe ser* buena la hemos echado fuera; por qué una combinación que creíamos buena no da resultado; qué debemos hacer en un golpe determinado, y otras mil cuestiones que se plantean los ya jugadores, se encontrarán resueltas con el estudio de este pequeño tratado.

Siete años de práctica en este sport, una afición inmensurable, el haber visto jugar á los mejores jugadores del mundo, el seguir sus consejos, el buscar el por qué y el por qué no de cada jugada, es lo bastante para garantizar á mis lectores de que estoy en lo cierto. Sigán los consejos contenidos en estas y en las siguientes líneas, con la seguridad de

que lo contenido en ellas es lo verdadero. Yo quedo tranquilo, pues sé que si alguna vez alguien encontrara alguna cosa que no creyera exacta, al cabo de un poco de tiempo, cuando se perfeccione en su juego, la misma persona dirá: «pues tenía razón aquél».

Lawn-tennis.

El terreno, su construcción, dimensiones y marcado del mismo. La raqueta; modo de manejarla. Estilos de juego. Modos de atacar á la pelota. Efectos á la pelota. Servicio (saque). Resto (devolución del saque). Golpe de derecho. Golpe de revés. Drive (golpe recto). Smash (pelota matada). Botepronto: Lob (golpe de candelita). Whip (golpe de látigo). Bolea ordinaria. Algunos consejos para el juego individual, doble y mixto. El espíritu del jugador. Indumentaria. Red. Pelotas. Reglas del juego. Casos dudosos. Bibliografía.

El terreno.—El court, pista ó patio, es una superficie completamente plana. El mejor terreno es, indudablemente el de hierba, porque siendo el terreno relativamente blando, es más

descansado para los pies, y, por último, porque tanto las pelotas como las líneas se ven mejor sobre fondo verde.

Este terreno de hierba es completamente imposible obtenerlo en los clubs de tenis españoles, por dos razones: primera, porque en el clima español, por su falta de humedad, es difícilísimo criar una hierba tan fina y apretada como es necesario para esta clase de courts; y segundo, porque en España se juega al tenis durante todo el año, en vez de cinco meses, de mayo á septiembre, como se juega en Inglaterra, que es de los pocos países que tienen buenos courts de hierba.

No aconsejo á nadie que haga una court de esta clase en España, pues todo lo buenos que son en Inglaterra, resultan de malos en cualquier otro país, y aquel que lo intentara, perdería mucho dinero, tiempo y trabajo para obtener un terreno peor que el adoquinado de la calle de Alcalá de esta villa y corte.

Los mejores terrenos en España son los de tierra. Para construir un terreno perfecto, de tierra, si el terreno es firme y permeable, basta allanarlo y echar encima una pequeña capa de tierra arcillosa, regar, apisonar, y quedará un buen terreno. Si el terreno no tiene las condiciones anteriores, es conveniente hacer una excavación de unos 20 cm., en toda su superficie, rellenarla de grava gorda, echar encima una capa de unos 3 cm. de espesor de grava fina (la mejor es la de río); después, otra capa del mismo espesor de tierra arci-

(Continuará)

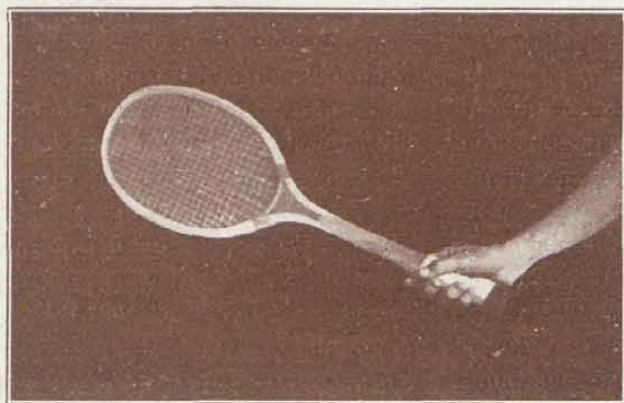


Fig. 2.—Posición de la raqueta en la mano vista de frente

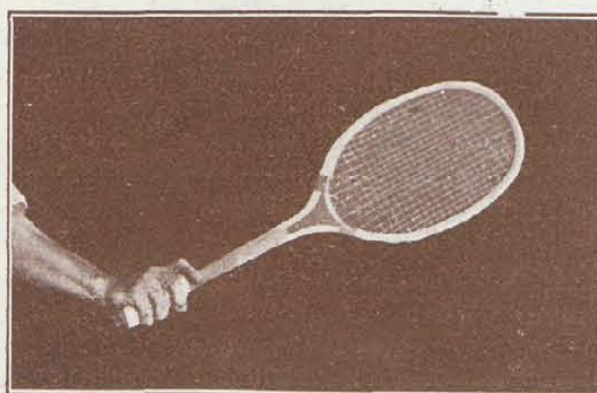


Fig. 3.—Posición de la raqueta en la mano vista por el dorso

Vamos aún á decir algo sobre el *match* Valladolid-Barcelona, mejor dicho, sobre las consecuencias ó enseñanzas que de él se desprenden.

La diferencia en los resultados que han obtenido las dos Sociedades que han tomado parte es tan notoria, que aparte de diferencias en las razas, hay que achacarla á la distinta preparación para el concurso: dentro del plazo en que se optaba á premio, la Sociedad de Cataluña comprobó 18 palomas, el Centre, 11, y esta diferencia fué aún más marcada en las llegadas después de cerrarse la comprobación, hasta diez días después de la suelta, en que llegó la última.

Pero no es sólo numéricamente como este contraste se manifiesta: gran parte de las aves de la Sociedad vencedora, eran pichones del año, para los que siempre se había creído que un concurso de resistencia á 600 kilómetros era demasiada carga.

La diferencia esencial en la educación preparatoria, ha consistido en que la Sociedad de Cataluña ha dado un salto desde la suelta de Calatorao (298 km.) á la del concurso, con un mes de antelación; el Centre ha escalonado Ariza como última etapa, con quince días de intervalo. Muchos aficionados juzgarán este último sistema como preferible, pues obedece al principio de ir escalonando las dificultades de un modo progresivo, y sin embargo, el otro es completamente lógico y la experiencia lo ha sancionado como bueno en muchas ocasiones, entre otras la presente.

Como las palomas regresan á su hogar movidas por un poderoso instinto, es necesario que en los concursos de empeño se active del modo más intenso esta cualidad, y esto se logra haciendo que su amor al palomar esté exacerbado por las condiciones de la reproducción, es decir, que la pareja esté en incubación ó

tenga pichón joven á que alimentar; á esto se le llama en términos deportivos estar en *buen posición de nido*. Puede asegurarse que el éxito en las largas distancias obedece á esta condición de un modo casi absoluto.

Al regresar de un viaje largo, en que se envíen á los dos individuos de la pareja, el nido queda deshecho, pues el pichón habrá muerto al pasar dos ó tres días sin alimento, ó los huevos se habrán enfriado. Al cabo de uno ó dos días de descanso, la pareja entra en celo nuevamente, y por tanto, si la nueva suelta está escalonada medio mes, no hay tiempo material para la gestación del huevo, y la hembra irá en malas condiciones, á punto de poner; el macho, por no haber comenzado aún la incubación, tendrá poco amor á su nido. Y aún es más desfavorable el caso de que se haya perdido uno de los que forman la pareja, pues el hacer un nuevo apareamiento necesita algunos días y tardará aún más en estar en buena posición de nido. Por tanto, desde este aspecto, es más racional la suelta escalonada á un mes que á dos semanas.

Naturalmente que en lo anterior nos referimos solamente á los viajes largos, en que se emplean bastantes horas en su envío por ferrocarril, y entre las de descanso y vuelo, la ausencia del palomar es de varios días. En las sueltas previas, el caso varía, pues ni la distancia exige tan gran esfuerzo, ni una ausencia corta tiene tantas consecuencias para el nido, por lo que la posición de éste tiene menor importancia.

De aquí se deduce que el sistema empleado por Cataluña es racional; sueltas de entrenamiento numerosas y muy seguidas y uno ó á lo más dos recorridos largos, con posición de nido favorable.

* * *

Uno de los fines á que más activamente procura atender la Sociedad de Cataluña, es á la propaganda de la afición colomófila, encauzando la que allí está tan arraigada á los palomares de razas corrientes, en el sentido de transformarla hacia las mensajeras, mucho más útil y elevada. Para ello celebra anualmente, al comenzar la primavera y como principio de los viajes de educación, una gran fiesta de las palomas en el Tibidabo, que al cabo de diez años que viene celebrándose, ha tomado carta de naturaleza, y tiene mayor arraigo que otras fiestas populares de más antigua tradición.

Con este motivo es solicitada con frecuencia la Sociedad para cooperar á otras fiestas, como las mayores de muchos pueblos de Cataluña, á lo cual no puede acceder de ordinario por la perturbación que esas sueltas, sin objeto deportivo alguno, introducen en el plan general de su educación.

Pero excepcionalmente no ha podido negar su cooperación á la inauguración de los trabajos para la Exposición de industrias eléctricas, en la montaña de Montjuich, que tanta importancia ha de tener para Barcelona, y para ello celebrará una suelta de más de 1.000 palomas, que verificarán los exploradores á toque de corneta, con la asistencia de numerosos aficionados á la fotografía, para reproducir el acto de soltar. Ha facilitado para ello toda clase de elemento el ayuntamiento barcelonés y el comité de la Exposición.

J. DE LA LLAVE Y SIERRA

Monasterio de Piedra, 17 julio 1915.

GARAGES ESPAÑOLES

Garage MAJESTIG

Alfonso XII, 60.

MADRID

Garage SANGHO

Plaza de Gañadio.

SANTANDER

NEW-SWIFT

LAZA y Compañía

Estación, 20.-Vitoria

Gran garage y exposición de artículos de sport



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

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE



JÚPITER

Inalterable à todas las temperaturas

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.