

HERALDO DEPORTIVO

Año I
Núm. 5

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

5 julio
1915

AEROSTACIÓN. — LA COPA DE GRANADA

La guerra terrible, que en todas las cosas está marcando su huella de dolor y de tristezas, ha impedido que Granada, la incomparable ciudad española, pueda este año disfrutar, como en el de 1914, de unas fiestas aeronáuticas.

El año pasado pudo celebrarse en el Hipódromo de La Armilla, pista deportiva sin igual, al pie de la famosa Sierra Nevada, una semana de aviación, que puso en reñida competencia a los pilotos españoles Adaro, Hedilla y Menéndez, con los franceses Mauvais y Tixier, fiesta cuyo recuerdo evocarán en estos momentos los dos últimos pilotos mencionados: el primero, en la Escuela de Aviación de Chartres, donde hace alumnos guerreros, y el segundo, en el Paso de Calais, cerca de la línea infernal de la frontera belga.

La crisis obrera ha obligado al Ayuntamiento granadino á reducir sus fiestas, y en esta reducción han perecido los aeroplanos, aunque se han salvado, naturalmente, las corridas de toros, y, milagrosamente, la copa de globos instituída el pasado año. El presupuesto de fiestas se ha dividido en dos partes, una de las cuales, suponemos que la mayor, se

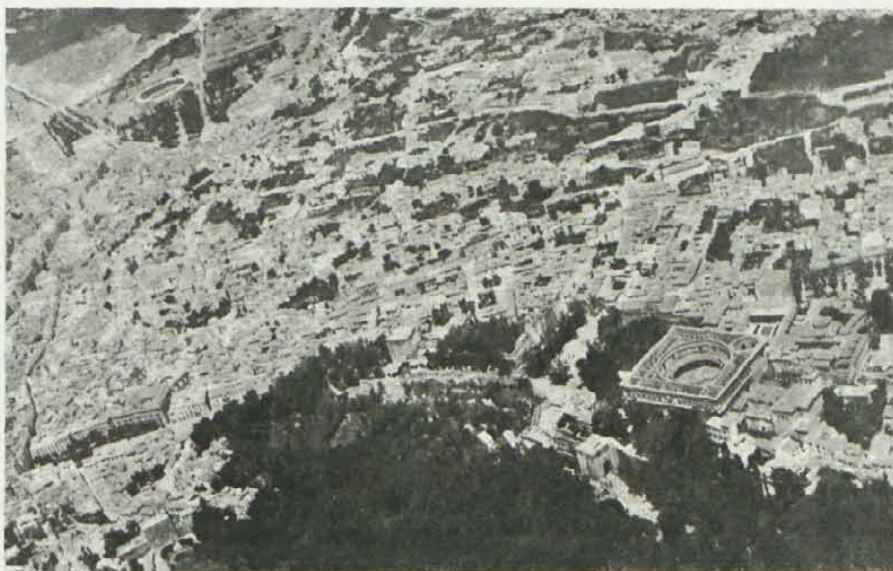
ha destinado al socorro de obreros menesterosos, y en esas condiciones, no sólo hemos de aplaudir la supresión de la semana de aviación, sino que hemos de lamentar que no haya pasado á ese mismo capítulo de socorros el presupuesto de «fiesta nacional», pues mejor fuera «pan y pan» que «pan y toros».

* * *

Quedó el año pasado la «Copa Granada» en poder del piloto don Luis Dávila, que la ganó con una as-

censión peligrosa pero hábilmente llevada á feliz término en el «Sirio», globo cauchotado de 2.200 metros cúbicos, que después de pasearse sobre los picachos de la Sierra fué á rendir su viaje á escasisima distancia del punto de toma de tierra de aquel colosal viaje de travesía de los Pirineos que, saliendo de Pau y aterrizando en las proximidades de Guadix, efectuó el inolvidable aeronauta español Jesús Fernández Duro.

Concurrieron este año á la «Copa»



La Alhambra y parte de la ciudad de Granada, desde el globo «Saturno»



La barquilla del «Saturno» momentos antes de la salida



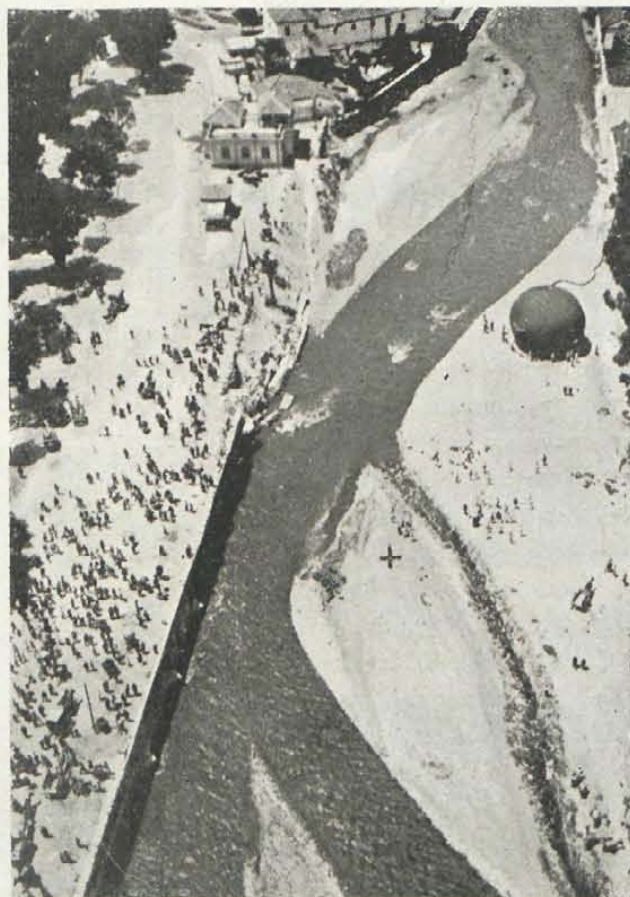
El pueblo de Güéjar-Sierra, desde el «Saturno»



Lugar donde tomó tierra el «Saturno», sobre un uievero, á 2.600 ms. sobre el nivel del mar, en el llamado «Barranco de San Juan»



Para transportar el globo á Granada, una vez desinflado, fué necesario hacerlo á hombros, ya que desde donde cayó, hasta la ciudad, no había otro medio de traslación



Cauce del río Genil y Paseo de San Sebastián. Fotografía obtenida desde el globo «Saturno». La cruz indica el lugar de salida de éste

los globos *Saturno*, *Bayo* y *Vizcaya*, pilotados, respectivamente, por don Luis Dávila, D. Eduardo Magdalena y D. Francisco Rodríguez de la Torre.

La inflación y lanzamiento de globos en Granada ofrece serias dificultades, porque sólo puede hacerse en el propio cauce del río Genil, á cuya orilla se alza la fábrica del gas de alumbrado. El año pasado el caudal de aguas del río era casi nulo, pero este año traía una buena manga de agua que dificultó sensiblemente las operaciones necesarias para la suelta de globos.

Ocuparon las barquillas de estos, con los pilotos antes mencionados, los señores Martínez Victoria, Rojas y Aguirre en el *Saturno*; La Llave y , en el *Bayo*; y Lauffer y Pérez, en el *Vizcaya*.

Con gran diferencia de horas salieron los tres aerostatos, y á ello ha de atribuirse que el último no saliera de los alrededores de la población, quedando la lucha circunscrita al *Bayo* y al *Saturno*. El primero de estos, con un escape importante de gas por la válvula, hizo un viaje sumamente incómodo y á ratos peligroso, que tuvo feliz término en las cercanías de Güejar-Sierra, quedando dueño del campo el *Saturno*, que ha seguido en este viaje una ruta muy parecida á la del *Sirio* en 1914, por el

valle del Genil á la Sierra y es-
tribaciones arriba, tomando *nieve*
en el lugar conocido por «Barran-
co de San Juan», á 2.600 metros
sobre el nivel del mar, y en tan
intrincado terreno que el globo
hubo de traerse á Granada á hom-
bros por no haber vía de comu-
nicación próxima para hacer su trans-
porte en carro.

* * *

Granada por segunda vez por el
Sr. Dávila la «Copa Granada», queda
de su propiedad definitiva.

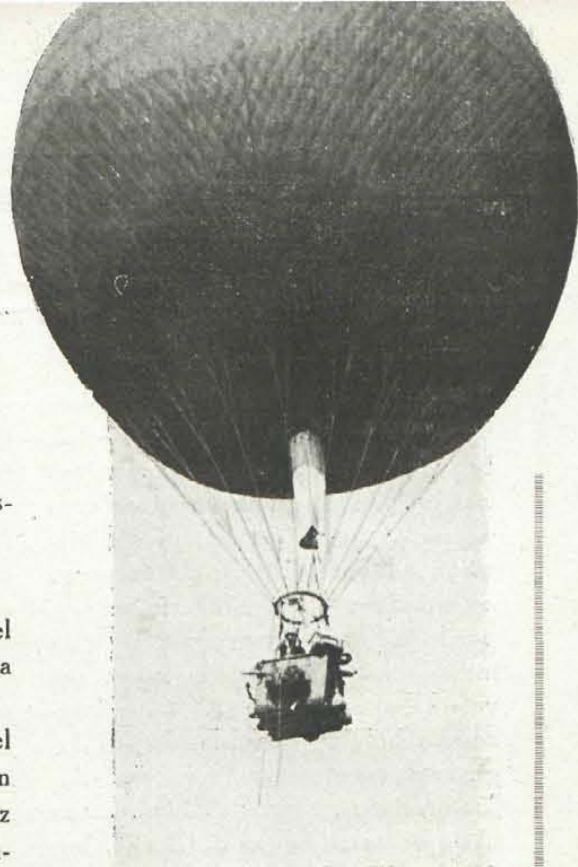
Confiemos en que para Mayo del
año próximo habrá callado el cañón
y habrán rubricado el tratado de paz
las naciones que hoy combaten. En-
tre las muchas ventajas de esa paz
bien ganada para la causa de la hu-
manidad, tendremos la de ver reanu-
darse la vida deportiva, y acaso la in-
comparable Granada decida entonces,
además de *pan* y de *toros*, repetir la
fiesta de aviación que tan brillante-
mente celebró en 1914. Para globos
habrá, desde luego, una nueva copa.

* * *

Las fotografías que ilustran este
artículo son debidas al notable afi-
cionado Sr. Martínez Victoria, que
como más arriba decimos, ha for-
mado parte de la tripulación del glo-
bo «Saturno».



Inflación del «Saturno»



El «Bayo» en el aire

CARRERAS DE CABALLOS

1.^a CARRERA. VENTA: (1.600 metros).—Ganador, *Jugue de Raix*, de Andriatorrepalma, montado por Ceca, 2.^o, *Chartres II*.

2.^a CAMPEONATO: (2.400 metros).—Ganador, *Titania* (F. García), del Marqués de Villamejor; 2.^o, *Madura*, de D. Pedro Aguilar; 3.^o, *Lacteol*, de Andriatorrepalma.

3.^a CONSOLACIÓN DE CRUZADOS: (1.600 metros).—Ganador, *Chispero*, de Romero de Torres.

4.^a CONSOLACIÓN P. S. NACIONAL: (1.600 metros).—Ganador, *Linda* (Hirons), de D. Manuel Romero de Tejada.

5.^a DESPEDIDA: (2.000 metros).—Ganador, *Veronese* (Rodríguez), del Marqués de Villamejor; 2.^o, *Pirote*, de la Escuela de Equitación Militar.

* * *

A la reunión de despedida de la temporada de carreras de primavera asistieron:

Las infantas doña Isabel y doña Luisa.

La señorita Juana Bertrán de Lis.
Las princesas Thurn et Taxis.

Duquesas de Pastrana, Alburquerque, Unión de Cuba, Algete, T'Serclaes y Moctezuma.

Marquesas de Villamanrique, Almonacid, Olivares, Benicarló, Ferrera, Espinardo, Viana, Villabragima, Armendáriz y Ribera.

Condesas de Alcubierre, Rincón, Dzieduszycky y Vilana, etc.

No se ha de tratar en estas líneas de ninguna carrera de automóviles; por desgracia, la vida deportiva extranjera se halla en un paréntesis cuya duración no se puede aproximadamente adivinar. En España tampoco está «la Magdalena para tafetanes», y, por lo tanto, hay que renunciar á las interesantes proezas de los reyes del volante en los grandes premios franceses y belgas y aun á las de los ingenieros constructores que en el «Salón de París», en el de Londres, en el de Bruselas y en el de Berlín, hubieran tenido solemne exhibición en este último invierno trágico de 1914, que á falta de exposiciones donde los países que van á la cabeza en construcciones automóviles nos mostraran sus adelantos progresivos, hemos podido ver los formidables automóviles blindados de la artillería alemana, los magníficos auto-camiones ingleses y los múltiples tipos de ambulancia sanitaria y de reflectores de campaña franceses.

No cabe duda alguna de que hemos perdido en el cambio y de que fuera mucho mejor que, como en años anteriores, en las naves inmensas del «Grand Palais» de París, hubiéramos estrechado manos amigas nuestras y amigas entre ellas, de alemanes, belgas, franceses, ingleses, italianos, etc., que, con el fruto de su trabajo industrial, acudieran á la gran feria del trabajo y de la paz, donde la competencia se sostiene sin cañones ni metralla.

¡Sepa Dios cuándo volveremos á ver un «Salón Internacional del Automóvil»!

* * *

Pero no divaguemos.

Fuera curioso saber qué opinión habrán formado los funcionarios españoles de Aduanas si, por acaso, ha llegado á sus manos el suelto que casi toda la prensa diaria madrileña ha publicado y que reproducimos á continuación:

«El Real Automóvil Club de Es-

paña tiene conocimiento de que por la Delegación de Hacienda, y en virtud de una denuncia, se cita á muchos dueños de automóviles para que presenten en dicho Centro los justificantes del pago de los derechos de Aduana de sus coches.

Comoquiera que la justificación del pago de los derechos en cuestión sólo pueden exigirse desde el 8 de junio de 1912, en cuya fecha dictó el Ministerio de Hacienda una Real orden que así lo disponía, el Real Automóvil Club de España hace saber á los propietarios de automóviles que hubiesen sido requeridos por la Delegación de Hacienda con motivo de la expresada denuncia:

1.º Que aquellos cuyos coches se hubiesen matriculado con fecha anterior á la de 8 de junio de 1912 no están obligados á presentar justificantes de ninguna clase.

2.º Que los propietarios de coches inscriptos desde la fecha expresada no tienen obligación de presentar más justificante que la tarjeta permiso de circulación, expedida por el Gobierno civil al matricular el coche, ya que para obtenerla hubieron de entregar el certificado de adeudo de derechos y que sin ese documento no puede matricularse el coche, debiendo abstenerse del modo más absoluto de facilitar otro justificante que no sea dicho permiso de circulación.»

Como ve el lector ha habido un elevado funcionario de la Hacienda española que ha creído posible el paso de 600 automóviles (hay que su-

poner que uno por uno) por las aduanas españolas sin que nadie les haya exigido el pago de los correspondientes derechos fiscales.

Nosotros nos hemos complacido varias veces pasando de contrabando algún juguete para los chicos, alguna caja de cerillas inglesas que tienen sobre las nuestras la ventaja de que aquellas arden y éstas no. Pero por nuestro honor afirmamos que no nos hubiera cabido en la cabeza que pudieran meterse 600 automóviles en otros tantos bolsillos para burlar la ley, algo absurda, dicho sea de paso.

Nos parece haber oído decir que en alguna frontera donde los funcionarios tienen, además de una severidad lógica, dados sus cargos, la necesaria cantidad de sentido común para hacer compatible dignamente la aplicación de la ley y las consideraciones debidas á las personas, suavizando los procedimientos fiscales *para que fuera posible* la importación y, por tanto, la recaudación de Aduanas.

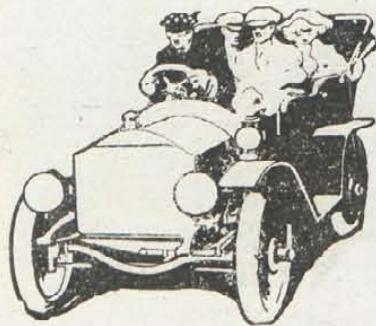
* * *

Ignoramos qué curso tendrán esas seiscientas denuncias; pero no podemos menos de aplaudir la actitud enérgica adoptada por el Real Automóvil Club de España en defensa, no ya de los intereses de los automovilistas, sino de la buena doctrina jurídica.

Por lo pronto, la tramitación oficiosa de esos seiscientos expedientes habrá aumentado en proporciones extraordinarias el trabajo de la Delegación de Hacienda, y como los días siguen siendo de igual duración que antes de presentarse esas denuncias y las energías de los empleados son, asimismo, las de antes, otros expedientes sufrirán las consecuencias, con marcado perjuicio para la buena administración y (hay que suponerlo), para algunos contribuyentes.

¡Qué lástima de tiempo!

R. RUIZ FERRY.



NOTAS SOBRE LAS PASADAS CARRERAS



«Longinos», montado por el teniente D. Joaquín R. Echagüe, ganador de la Copa del Rey

En otra publicación y á su debido tiempo, hablé del programa de la reunión de primavera de 1915; en estos nuevos juicios *a posteriori*, he de rectificar alguna de mis opiniones de entonces y gustoso lo hago, ya que al hablar de cuestiones hípias no busco otra cosa que, en la medida de mis escasas fuerzas, contribuir al fomento de la afición en España. Claro está que aunque mis afirmaciones fueran contrarias á alguna parte del programa de la Sociedad, no va en ello envuelto ningún propósito de censura: hay cosas que todos alabamos al proponerse y que luego, cuando llegan á la práctica, encontramos criticables.



«Ali», del capitán Chacel

Por primera vez en esta temporada se han dado, aparte de las pruebas clásicas, un buen número de carreras de los pura sangre nacionales. Dada la mala calidad de ellos, es necesario separarlos de los extranjeros, y como su mejora es el fin primordial

de la Sociedad, no tiene más remedio que proceder conforme lo ha hecho.

En el lote de nacionales, ya he dicho que malo, tres nombres se destacan, por aquello de que en país de ciegos el tuerto es rey: *Madura*, *Titanic* y *Chartres II*. Esta última creo que es la mejor, pues aunque *Titanic* la ha batido á peso, por edad, hay que tener en cuenta que fué en una carrera de esas en que la monta lo hace todo: Hironson montó aquel día *Titanic* con una energía y una ciencia grandes, y *Chartres* llevó sobre su dorso un jinete que desconoció hasta el paso. El handicap nacional ganado por *Chartres* contra *Titanic* y en un estilo inmejorable, unido á la buena forma mostrada por el potro del Marques de Villamejor al domingo siguiente, me afirman en mi creencia. A pesar de su carácter tranquilo, *Chartres II* es más bien un *flyer*, que, como todos, corre bien en la distancia si el tren no es duro; *Titanic* es un *stayer*.

Madura es una yegua de unas líneas admirables y un mecanismo de



«Ven deen», montado por el duque de Estremera, ganador de la Copa de Madrid

Notas gráficas del Concurso Hípico



«Maimón», montado por el teniente Cañero

galope perfecto como consecuencia, pero es un animal que carece de consistencia, de fuerza. Ni corre bien con pesos un poco elevados, ni tiene un carácter constante, señal de lo que sufre en carrera (en ello también influye el sexo). Es yegua que si no fuera pura sangre carecería de valor y que por lo delicada que es, es fácil que no sea buena reproductora.

En las carreras de cruzados no se había establecido separación más que en un par de carreras, por razón de que los cruzados nacionales son tan buenos ó mejores que los extranjeros. Mucha gente se extraña de esto y no encuentran una explicación satisfactoria, pero es porque no reflexionan que aquí consideramos como cruzado el caballo que no llega al 97 por 100 de sangre inglesa, y en Francia no tienen derecho á tomar parte en las carreras de anglo-árabes los que tienen un máximo de 25 por 100. (Siempre en el anglo-árabe se cita el

tanto por ciento de sangre árabe). Esto trae consigo que en un país como el de allende el Pirineo en que estas cuestiones están tan bien estudiadas, el caballo que pase de ese limite es difícil de encontrar, y, por lo tanto, difícil de importarlo á nuestro suelo.

Bohemio sigue teniendo el cetro de los cruzados; *Titania* le sigue á siete ú ocho kilogramos—más la edad—; *Pirote* es el mejor del resto del lote, muy inferior á los anteriores.

Entre los pura sangre importados, *Lacteol*, de los señores Andriatorrepalma, es el mejor caballo sobre todas las distancias. Potro de dos años *Lacteol*, era de gran alzada, deslabazado y poco armónico, caba-

aunque sin haber pasado de la segunda fila.

En otoño de ese año fué cuando, presentado en excelente condición por Ceca, empezó á mostrarse como el mejor caballo de milla ante *Illuminée* y *Fripón*, que seguían siendo mucho mejores sobre las distancias. En la presente estación ha tomado aún más volumen y aunque resulta inarmónico su aspecto al examen y deslucida su acción de galope como consecuencia de estar el caballo *detrás de sus espaldas*, es un excelente caballo. Dificultades de preparación, que no afectan al valor intrínseco del caballo, le hicieron perder tres sucesivas carreras á pesos iguales con *Fripón III*; su revancha luego ha sido completa. Y aquí pega algo de lo que antes dije; existiendo una carrera



«Clear-Clen», montado por el marqués de Villabragima, ganador de la Copa de Regularidad

llo francamente malo, como consecuencia de incompleto desarrollo. A tres años, la primavera de 1914, el, caballo, ya más hecho, era otra cosa,

llamada «Campeonato», carrera de ganadores, y existiendo *Lacteol* no debió ganarla *Titania*. Y es que un campeonato no debe ser un handicap—item más, de esa amplitud de 30 kilogramos—. Sea un peso por edad, en el que, todo lo más, se lleven los recargos correspondientes al dinero ganado por cada uno.

En fin, dejemos tranquilos los caballos para que á un régimen refrescante y un trabajo moderado, puedan en el descanso encontrar las fuerzas que para las luchas de otoño necesitan.

GODOLPHIN.



«Venturoso», montado por el teniente de Rivera

EL GRAN PREMIO DEL AUTOMÓVIL CLUB DE FRANCIA

Trazamos estas líneas á la hora en que el 4 de Julio de 1914 se daba en Lyon la salida al primer corredor de los que tomaban parte en la prueba automovilista más importante de todas las del año. El Gran Premio del A. C. F. fué siempre la carrera más resonante y sobre la victoria de los vencedores giraba en el año siguiente toda la orientación deportiva del automovilismo; y aun del estudio de las causas de la derrota de los vencidos sacaba la industria del automóvil utilísimas enseñanzas.

Esta famosísima carrera, que ganó el año pasado el equipo alemán capitaneado por Lautenschlager tiene un historial, conocido seguramente de algunos de nuestros lectores, pero que no desdeñarán hallar en nuestra colección cuando, pasadas las dolorosas circunstancias actuales, se reanude la vida deportiva automovilista internacional.

El cronista Charles Faroux hizo en *L'Auto* la historia del «Gran Premio del Automobile Club de France» en los términos siguientes:

«Conocidas son las circunstancias y consideraciones que dieron nacimiento al Gran Premio del Automóvil Club de Francia, que hoy puede presentarse como el verdadero campeonato del mundo de automovilismo.

Cuando, después de la funesta primera etapa de París-Madrid, 1903, los poderes públicos se opusieron á las pruebas de velocidad disputadas con arreglo á la misma fórmula, hubo que pensar en celebrar las carreras en un circuito estrechamente vigilado. Fué materialmente imposible organizar otra competencia internacional que la copa Gordon-Bennett. Esta prueba, que por llevar cuatro años celebrándose había pasado á la categoría de clásica, pero cuya importancia no traspuso jamás los límites de lo corriente, vino á ser, por la fuerza de las circunstancias, el mayor acontecimiento automovilista del año.

»Su reglamento concedía solamente tres coches á cada nación, sin

tener en cuenta la importancia industrial de ellas.

»Pronto se cansó Francia de una lucha en la que no llevaba sino las de perder; las consecuencias de una victoria en esta copa eran de tal consideración comercial, que precisaba hacer de manera que cada nación tuviera en juego una probabilidad de vencer relacionada con lo que en la carrera arriesgaba. No tardó en llamar la atención de los avisados la chocante anomalía que ponía, por ejemplo, en igualdad de condiciones á Francia y á Suiza en una lucha mucho más industrial que deportiva.

»En 1904.—La victoria obtenida en este año por Thery trajo á Francia la copa Gordon-Bennett, permitiendo á los franceses formular las mencionadas reivindicaciones.

»El A. C. F. propuso se admitiera en adelante tres coches por fábrica, con lo cual se aseguraba automáticamente la representación proporcional. Como era de esperar, la hostilidad extranjera no tardó en manifestarse. Sin entrar en detalle sobre las discusiones que tuvieron lugar, y que aún están en la memoria de todos, digamos sencillamente lo que se resolvió.

»En 1905.—Para 1905 se conservaría el régimen de la copa Gordon-Bennett. Obligáronse, en cambio, los Clubs extranjeros á modificar para años sucesivos los reglamentos de dicha copa. El Automóvil Club de Francia declaró que, cualquiera que fuese el resultado de la carrera de 1905, él organizaría para 1906 una gran prueba de velocidad sobre la base de la representación por fábricas.

Así Francia aceptaba una vez más la desigualdad de las cosas y afrontaba la coalición de las ambiciones extranjeras. Este bello gesto tuvo su recompensa, y la victoria de Thery alcanzó una resonancia mundial.

»En 1906.—El Gran Premio de 1906 fué organizado en las condiciones que había especificado el Automóvil Club de Francia, Disputóse en

el circuito de La Sarthe en dos días sucesivos y en un recorrido total de 1.228 kilómetros, reuniendo 34 coches, que representaban á diez marcas francesas, dos italianas y una alemana.

»Así se ponía en ejecución por primera vez la fórmula de la carrera de dos días. Contra lo que opinaron los profanos, la distancia no influyó lo más mínimo en los resultados. con diferencias insignificantes, la clasificación al final del segundo día era la misma que al final del primero, Naturalmente, el desecho se había producido el primer día, á las pocas vueltas de comenzada la carrera.

»Sabido es cómo Renault triunfó de un lote temible de marcas: el rápido coche de Sisz cubrió la distancia total á una velocidad media de más de 101 kilómetros por hora. Nazzaro, sobre F. I. A. T., se clasificó segundo, y tercero el malogrado Albert Clément, que pilotaba un Clément-Bayard.

»El hecho saliente de la jornada fué la aparición de la llanta amovible, que ganó magníficamente su causa, en contra de los excesivos temores manifestados por algunos.

»En 1907.—Todo el mundo tiene fresco en la memoria el recuerdo de las emocionantes peripecias que se desarrollaron durante el segundo Gran Premio del A. C. F., disputado en el circuito de Dieppe, donde luego se habían de verificar los de 1908 y 1912.

»El terrible duelo empeñado entre Duray y Lancia, resuelto después en favor de Nazzaro, que ganó la carrera, sin que Sisz pudiera conseguir, á pesar de sus titánicos esfuerzos, otra cosa que llegar seis minutos detrás de éste.

»El Gran Premio 1907 determinó la aparición de un nuevo reglamento. La Comisión deportiva del A. C. F. había decidido imponer como condición única un tipo máximo de consumo kilométrico. Los coches del Gran Premio disponían de 30 litros por 100 kilómetros.

»Esta cantidad de esencia era manifestamente exagerada, y nos costó, sin duda alguna, la victoria. No obstante, los resultados obtenidos fueron

tales (la velocidad media del vencedor pasó de 113 por hora) que el nuevo reglamento pareció haber ganado por completo su causo.

»A la inversa de lo que parecía deberse esperar, este reglamento fué abandonado á causa de las grandes dificultades de ejecución y de comprobación.

En 1908.—Esta cuestión de los reglamentos, tan discutida, llevó á los diferentes Automóviles Clubs á reunir una conferencia en Ostende (15 de julio de 1907), con el fin de llegar á una reglamentación única.

»De común acuerdo decidióse tomar por base el *alésage*. Este método era excelente; pero, por desgracia, su aplicación se hizo deplorablemente.

»La palabra *alésage* se substituyó primero por «superficie útil», admitiéndose después que la potencia de un motor era una función lineal de la superficie útil.

»Error formidable que, sin grandes consecuencias para el Gran Premio, en el que casi todos los constructores presentaban cuatro cilindros, hubiera causado el más grave perjuicio á la carrera de cochecillos, disputada con éxito considerable la víspera de la carrera de coches grandes, si no se hubiera rectificado á tiempo.

»Delage ganó la carrera de cochecillos.

»En cuanto al Gran Premio para coches grandes, cuyo motor había de tener precisamente en sus cuatro cilindros 155 milímetros de *alésage*, fué ocasión para el bando alemán de obtener una espléndida victoria, merecida, desde luego, por el esmero con que habían preparado su carrera los coches Mercedes, Benz y Opel.

»Lautenschlager, sobre Mercedes, fué el brillante vencedor, seguido por dos Benz y otro Mercedes en cuarto lugar. Hubo que deplorar la muerte trágica del excelente conductor Cissac, que se mató en la última vuelta del circuito.

»*En 1909-1910-1911.*—El Gran Premio de 1908 pareció un momento destinado á marcar el final de las grandes pruebas de velocidad. Tal vez porque las circunstancias nos habían sido desfavorables dos años con-

secutivos, un sentimiento de cansancio pareció apoderarse de nuestros mejores representantes, y el Automóvil Club intentó, sin éxito, la organización del Gran Premio de 1909, no reuniéndose suficiente número de inscritos.

»Y, sin duda ninguna, esta fecha hubiera marcado el fin de las pruebas de velocidad si no hubiera aparecido una pléyade de constructores nuevos, ávidos de recibir la consagración oficial. Por otra parte, el público comprador manifestaba el deseo de ver una competencia anual, como lo prueba el éxito obtenido por la iniciativa privada; y, por último, la baja de nuestras cifras de exportación acabó de mostrar que habíamos abandonado demasiado pronto el juego.

»Fué el gran honor de *L'Auto* asegurar la persistencia de una prueba anual, á pesar de todas las resistencias que se opusieron; las tres carreras disputadas en Boulogne, el éxito formidable obtenido el año último por el Gran Premio de los coches ligeros, completaron el triunfo de una causa tan perfectamente justa.

»*En 1912.*—Muy acertadamente, los directores del deporte automóvil reconocieron la necesidad de organizar un Gran Premio en 1912, haciendo dos categorías de coches: los primeros no tenían que respetar ninguna limitación de potencia ni de peso (fórmula libre); los segundos debían estar provistos de un motor cuya cilindrada no pasara de tres litros.

»La fórmula libre no obtuvo sino un éxito muy relativo, según había que esperar en un tiempo en que los conocimientos técnicos medios han progresado singularmente; pero la copa de *L'Auto*, título reservado á la prueba de los tres litros, obtuvo un éxito formidable, alcanzando 44 inscripciones.

»Lo que fueron sus resultados se recuerda aún.»

Hasta aquí la pluma de Faroux, á cuyo relato añadimos nosotros lo que sigue:

En 1913.—El reglamento comprende una cláusula que establece un consumo máximo de 20 litros por 100 kilómetros.

El reglamento, en general, marca un espíritu rigorista.

Durante la preparación un accidente trágico produce la muerte de Zuccarelli, el conocido conductor que, un día, llevó á la victoria á la marca «Hispano Suiza».

En este año la victoria correspondió á Francia. Peugeot se lleva los dos primeros puestos con Boillot y Goux. Alemania solo está representada por un Mathis y un Opel que no llegan á clasificarse.

Las dos victorias de 1912 y 1913 apuntadas por Peugeot han producido no obstante su efecto en Alemania y veamos lo que ocurre el año siguiente.

En 1914.—Condiciones esenciales del reglamento: Coches cuyo motor tenga una cilindrada máxima de cuatro litros y medio. La presión de introducción de la mezcla carburada no podía ser superior á la presión atmosférica. Peso máximo del coche 1.100 kilogramos en vacío.

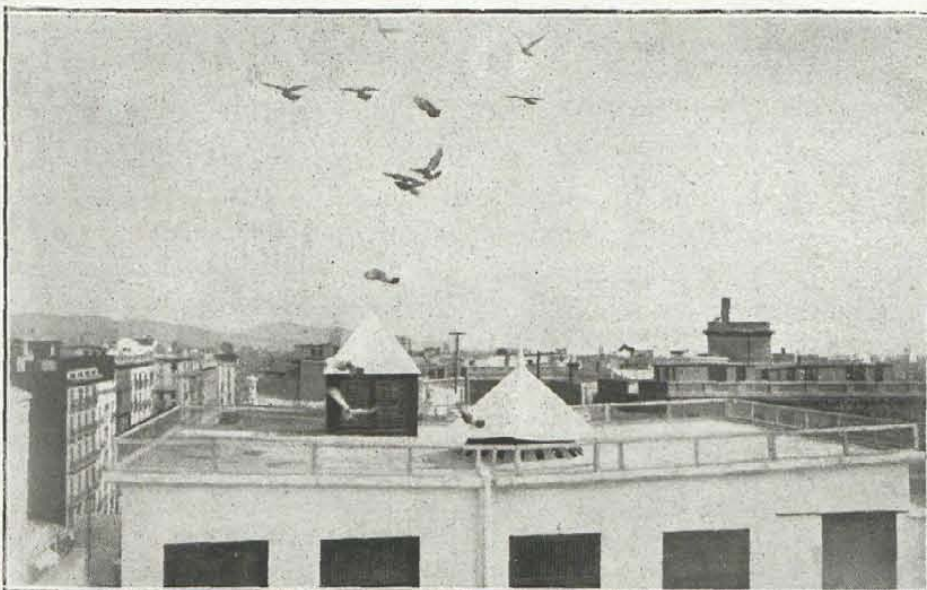
La distancia á recorrer eran 752 kilómetros 620 metros.

La victoria se pronuncia en favor de Alemania y los tres primeros puestos los gana Mercedes con los conductores Lautenschlager, Wagner y Salzer.

ANIVERSARIO GLORIOSO

Lo es indudablemente para los neumáticos «Continental» la fecha de ayer. En igual día del año 1914 su marca obtuvo la señaladísima victoria de ocupar los tres primeros puestos en el Gran Premio del Automóvil Club de Francia.

Para formar idea de la importancia de ese éxito, es preciso hallarse en la época actual del año, con las temperaturas propias de la estación y recordar que en la carrera de referencia, los vencedores anduvieron durante siete horas y diez minutos, aproximadamente á razón de 105'550 por hora.



Palomar de D. Pedro Plandolit

COLOMBOFILIA

Ya podemos dar noticias á nuestros lectores de la gran prueba deportiva en que han luchado las dos Sociedades de Barcelona, y de cuya organización adelantamos bastantes datos en nuestra crónica anterior.

La entrega de palomas se hizo el día 17 en el local de la Real Sociedad Colombófila de Cataluña, siendo las 300 palomas que concurrían de 39 palomares: 21 de dicha Sociedad y 18 del Centre Colombofill; el anillado, registro y mise en panners lo hizo una comisión mixta de ambas Sociedades.

Por concesión especial de la Compañía de ferrocarriles, salió la expedición para Valladolid en el rápido del 18, con un palomero por cada una de las Sociedades, y llegó á Valladolid el día 19, á las diez y media, conduciéndolas á continuación al Hospital para infecciosos, que aún no se ha estrenado, y que está en el alto de San Isidro, lugar excelente para realizar la suelta.

El mismo sábado 19 se verificó en Barcelona la puesta en marcha de 40 aparatos registradores, uno por cada palomar concurrente, y otro de reserva en el local social, por si ocurría avería á alguno de ellos. Estos aparatos automáticos, de los que nos ocuparemos oportunamente, eran casi todos de los más perfeccionados modelos, impresores Planschaert, Benzing-Strobbe y algunos de las antiguas marcas clásicas belgas, hoy desbancados por aquellos más modernos y perfectos, Habitch y Gerard.

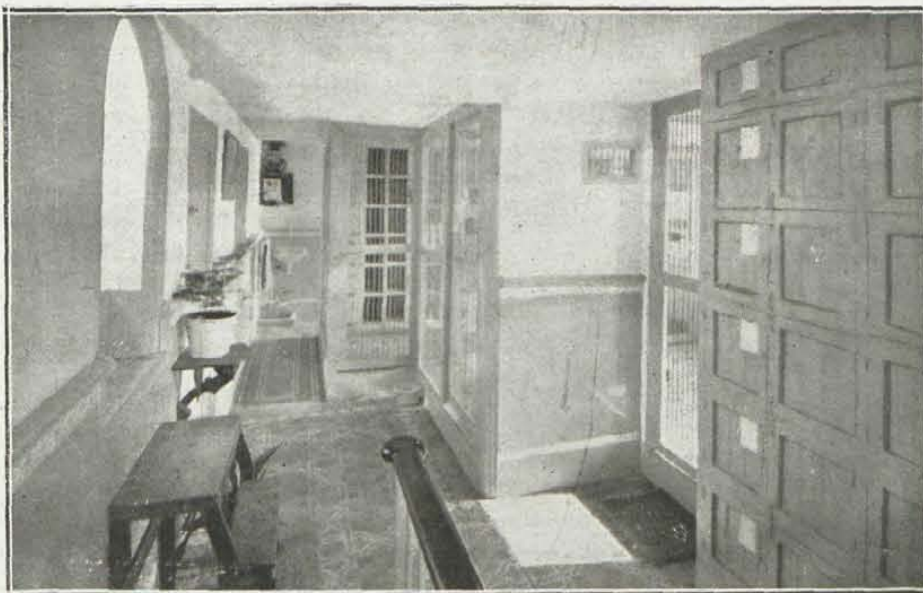
La suelta se verificó el domingo 29 á las cinco de la mañana, dirigiéndola el capitán Vidal, de Ingenieros, que se esmeró en los menores detalles, como realmente correspondía á aquella aristocracia colombófila, producto escogido, seleccionado y adaptado á nuestro país, de las más distinguidas razas belgas; puede asegurarse, ahora que los horrores de la guerra en la zona de mayor arraigo de esta afición han hecho desaparecer en ella este deporte, que aquellas 300 palomas podrían competir en abolen-gio y condiciones con las primeras que

hoy existan en el mundo; acaso solamente en Inglaterra se conserve algún núcleo de análoga importancia y valer. El bando tardó en orientarse unos diez minutos.

La primera paloma comprobada pertenecía al palomar del socio de la de Cataluña D. Ramón Más, habiendo entrado á las 15 y 30, de modo que habiendo recorrido en diez horas y media los 576 kilómetros de recorrido, resultó con una velocidad de unos 920 metros por minuto, muy considerable siempre y mucho más al tratarse de un largo recorrido de resistencia, y dándose la circunstancia de que ésta y todas las demás llegaron empapadas; efectivamente, aquel día se registraron temporales en Castilla, Aragón y provincia de Lérida, que hubieron de arrostrar las palomas. Aquella tarde llegaron á ambas Sociedades bastantes palomas, y, sobre todo, la mañana siguiente, en que el tiempo ya estuvo despejado, se hicieron comprobaciones en gran cantidad.

El triunfo fué para la Real Sociedad Colombófila de Cataluña, que obtuvo así las 2.000 pesetas que se cruzaban en la apuesta y, además, el premio de mayor velocidad. Dentro de esta Sociedad el palomar Más alcanzó 600 pesetas, Robert 500 y La Llave 400, distribuyéndose las 500 restantes en premios de menor importancia, que correspondieron á Llopart, Kaiser, Durán, Llavina, Feyto, Calbot y algún otro.

La prueba ha resultado muy interesante, por la cantidad y calidad de las palomas que concurrieron y por lo duro que la distancia y el temporal han hecho el recorrido, y ha compen-



Palomar de D. Pedro Plandolit

sado seguramente á la decana Sociedad de Cataluña de su inaudito desastre en el último Nacional.

* * *

Por tratarse de un verdadero modelo, acompañamos fotografías del notable palomar Plandolit, de Barcelona.

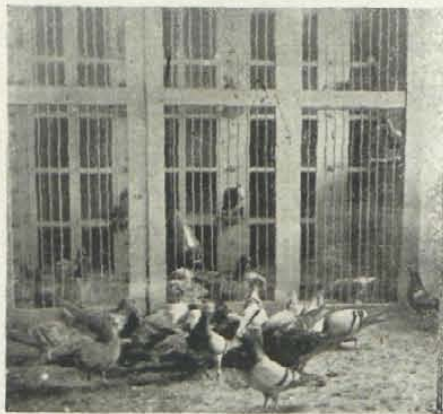
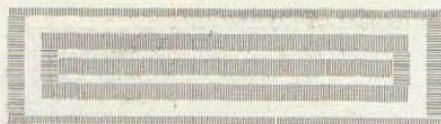
Este distinguido deportista, que tanto se ha distinguido en el hipismo, comenzó hace muchos años á ser colombófilo, cuando se fundó la Real Sociedad de Cataluña, en 1890, pero se retiró de la afición hace muchos años.

Después de este eclipse ha vuelto á ella con mayores bríos y ha comenzado por construir un palomar, no solo modelo desde el punto de vista colombófilo, sino, además, con todos los detalles apetecibles del confort y la elegancia.

Pero no solamente la jaula es de primera calidad, sino que sus habitantes son productos escogidos de varios palomares de Barcelona, los La Llave y Llopis, cuyas razas proceden en casi su pureza de las de los dos afamados palomares belgas el Delmotte, de Bruselas, y el Vassar, de Fleurus.

Con esta base y con sólidos conocimientos de la afición y de otros varios deportes, son de augurar grandes éxitos á D. Pedro Plandolit, pues aunque con esto baste para lograrlos, como lo demuestran numerosos aficionados modestos que con escasos elementos los consiguen, son mucho más seguros si á estas cualidades se une el poder hacer las cosas sin reateos.

J. DE LA LLAVE Y SIERRA.



Palomar de D. Pedro Plandolit

CUARTILLAS DE UN MONTAÑEZ

Manzanares el Real

Al socaire de la Pedriza, asentado su caserío en las lajas bajas de esta fantástica sierra madrileña, desparrámase el pueblo que, por «haber sido de personas reales», se llamó en tiempos el Real de Manzanares.

De lejos se columbra su vieja fortaleza, que avanza hacia el llano como un pedrusco más de los que rodaron del alto murallón de la Sierra.

Costero del río, marcha el camino que desde el pueblecillo nos ha de llevar al corazón de la Sierra. A los pocos pasos escuchamos ya el rumor de las aguas del Manzanares, que baja con el ímpetu de su juventud, apenas nacido de los neveros que aún blanquean en las redondas cumbres de Guarramas y Hierro.

Camino de la Sierra.

El sendero cruza un pastizal para enroscarse entre los pedregales, huyendo del río, que rebrama furioso, espumeante, al apretar su cauce en el hondón de un estrecho desfiladero: estamos en la garganta del Manzanares.

Una hora de marcha desde el pueblo y la senda cesa de culebrear entre los canchos para blanquear entre los verdes helechales ribereños. Ante el viajero, la Sierra despliega entonces uno de sus más emocionantes panoramas: á la mano diestra, la afiligranada crestería de la Pedriza, con sus esbeltos riscos cimeros clavados en el purísimo azul del cielo; al frente, las mogotas suaves de Cabeza de Hierro y de Valdemartín; á la siniestra, lejano aún, el espolón de La Maliciosa, que avanza del macizo de Guadarrama para ser enteramente madrileña.

Seguimos la marcha, alejados ya del Manzanares para seguir el curso de un arroyo tributario suyo, el de la Dehesilla; en media hora alcanzamos el «Chozo Kindelán», un albergue bienhechor que erigieron estos esforzados camaradas á costa de una gran voluntad y de un puñado de duros

Bien merece este albergue unas líneas de descripción:

El Albergue Kindelán.

Ultano, José Manuel y Juanito, un triunvirato de hermanos y de alpinistas, y Pablo Martínez del Río, pariente de éstos y alpinista también, frecuentes visitantes de la Pedriza, tropezaron al azar con un covacho, que hubieron de utilizar como refugio las noches que permanecían en la montaña; uno de ellos concibió la idea de transformar la cueva en albergue un poco más decoroso que aquello que fué durante años y años majada de pastores colmenareños.

Hoy, la cueva ha sido agrandada merced á unos cuantos barrenos; la pared Este ciérrase por una tapia de mampostería, provista de una sólida puerta de madera. Dentro, una tarima con colchones de paja, permite pernoctar á cinco ó seis excursionistas; dos armarios, repletos de vajilla, y una batería de cocina, aseguran la facilidad del condimento... ¡y aún más! un manantial brota en uno de los ángulos del albergue y, después de verter en una honda poza labrada en la piedra, sale al exterior por una conducción subterránea.

¡Inolvidables noches pasadas dentro del minúsculo alcázar de piedra! ¡Meriendas pantagruélicas, devoradas en la simpática terraza que se extiende delante del albergue! ¡Gloriosas puestas de sol, contempladas desde los pedruscos que coronan el «chozo»!... Nuestra gratitud para estos amigos que pueden ofrecer hospedaje confortable en aquella caverna maravillosa.

El refugio de PEÑALARA

Dejamos el «Albergue Kindelán» para seguir remontando el curso del arroyo de la Dehesilla. Media hora de camino hasta llegar frente á la enorme garganta que da nombre al arroyo. Frente á ella, en la abrupta ladera de Umbría Calderón, una casita en construcción ofrécese actualmente—julio de 1915—á la vista del excursionista: el futuro refugio de la Sociedad Peñalara. El refugio será costado por

suscripción general, la que ha sido encabezada por S. M. el Rey D. Alfonso XIII con 500 pesetas, y cuyo importante donativo ha sido secundado con otras 500 pesetas por el Club Alpino Español.

*En memoria de
Giner de los Ríos*

La Sociedad PEÑALARA, agrupación de amigos de la montaña cuya labor silenciosa y eficaz merece la aprobación de todos, ha enclavado en el Canto del Tolmo, de la Pedriza de Manzanares, una lápida, en que una sencilla inscripción recuerda al caminante el nombre de D. Francisco Giner de los Ríos, anciano venerable á quien debemos nuestra iniciación en la montaña.

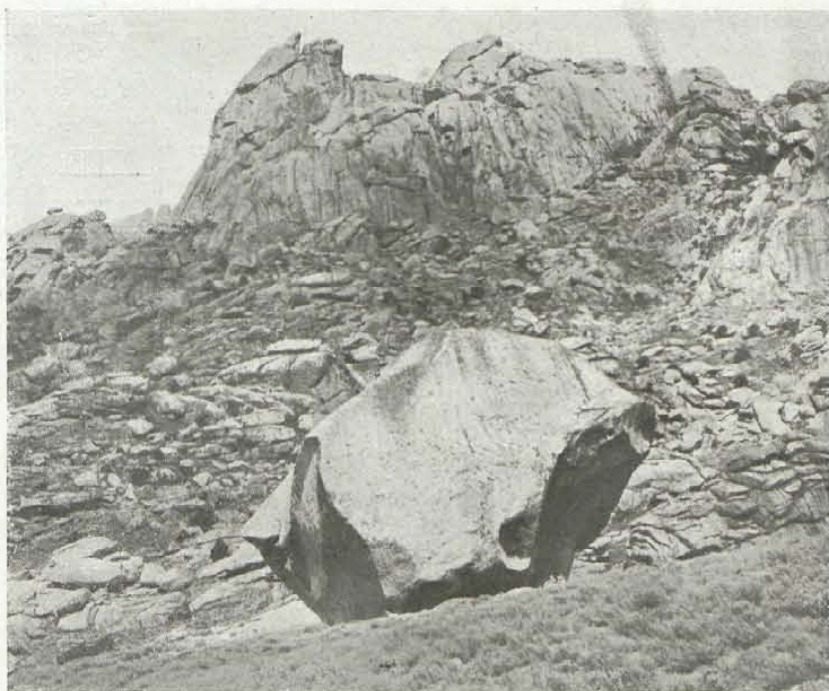
Un grupo no muy numeroso de amigos se congregó alrededor del peñasco á la hora del mediodía; Bernaldo de Quirós, presidente de PEÑALARA, dió lectura á unas cuartillas, que reproducimos íntegras:

Conmovida la voz, Bernaldo de Quirós leyó ante todos las siguientes palabras:

«Compañeros y amigos:

»A los motivos de simpatía y afecto que nuestro hermoso Canto del Tolmo ofrece—el manantial, el hogar, el techo, el valiente roble que le adorna—acabamos nosotros de añadir uno más incrustando en su superficie la lápida destinada á recordar, en la más áspera entraña de la Sierra, la gloriosa memoria de D. Francisco Giner de los Ríos, ya que, para mayor perpetuidad, no hayamos podido esculpir su nombre, como fuera nuestro proyecto primitivo, sobre este basto granito de la Pedriza, que tiene en su propia deleznablez la razón de su sorprendente relieve que estáis viendo.

»Nuestro maestro no conoció, ciertamente, este formidable paisaje geológico; sus ojos no vieron de la Pedriza sino las crestas lejanas, «el pintoresco dentellado», como él mismo escribió, con que se recortan en el cielo azul marchando desde Villalba al puerto de Navacerrada. Pero no es menos cierto que le agradaría, haciendo vibrar en su espíritu poderosas sensaciones de belleza. Donde



El Canto del Tolmo

quiera, por lo demás, se hallaba él á gusto en estas queridas Sierras; él, tan sabio gozador de la Naturaleza. Nosotros colocamos aquí esta piedra, no sólo porque el Canto del Tolmo—hermoso bloque para tallar el monumento del Guadarrama—nos parece merecedor de conllevar la grandeza del nombre de D. Francisco, sino con el propósito de tenerle á la puerta de nuestra casa en construcción que ha poco habéis visto; en nuestra Pedriza querida; leyéndole á diario para que nos dé la virtud de entender y practicar el amor á las montañas con la elevación y la dignidad que él personalmente sabía y quería comunicarnos, como homenaje é imitación de las cumbres silenciosas y fuertes.

»Declarada ya nuestra voluntad, dándoos á todos las gracias por haber venido hasta aquí á presenciar este sencillo acto, dispersémonos unos instantes alrededor de nuestro centro; entre los riscos, junto al arroyo, frente al sol, bajo el cielo azul que surcan las nubes. Tengamos la seguridad de que nuestro maestro aprobaría nuestra actitud, si pudiera vernos».

Cossío se adelantó y abrazó á nuestro presidente en nombre de todos.

Los concurrentes se dispersaron. Solitaria, la blanca lápida se quedaba

en el paisaje inmenso. Ya han caído sobre ella las lluvias tormentosas; ya el grano del mármol ha vibrado bajo el trueno; ya ha comenzado á conocer la acción de la erosión, que degrada á los montes y los anula. Entre tanto, vive la vida rudimentaria de las cosas y realiza la función de recordar un nombre glorioso en medio del paisaje más fantástico de la Sierra

Colmenar Viejo.

Dejamos atrás las últimas casas de Manzanares el Real; la carretera desarrolla en dieciséis kilómetros un semicírculo, que ciñe la mitad del contorno de la presa de Santillana.

En tiempos no muy lejanos—cuando aún nos llevaba hasta Colmenar una centenaria diligencia—este camino descuidado y polvoriento unía en perfecta derecha el pueblecillo serraniego con la villa de Colmenar. Llegamos á sus lindes y desde un altozano contemplamos la admirable perspectiva que el Guadarrama ofrece á la vista del viajero, desplegada la Sierra en casi toda su extensión, desde las crestas del Pico de la Miel, enrojecidas por un sol crepuscular, hasta la doble cumbre de las Machotas, cuyo macizo violáceo se desvanece en la brumosa lejanía.



Es indiscutible
que la BUJIA

OLEO es la REINA DE LAS BUJIAS

Desconfiad de las imitaciones.—La legítima no se vende más que con etiqueta escrita en francés

EXCLUSIVIDAD PARA TODA ESPAÑA

MESTRE Y BLATGE (S.ªA.) - MADRID