

HERALDO DEPORTIVO

Año I
Núm. 8

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

5 agosto
1915

INDUSTRIA AERONAUTICA ESPAÑOLA



El capitán Barrón, pilotando el biplano «Flecha», ensayado con éxito ante S. M. el Rey

En el número primero de esta revista dedicamos el primer artículo á la industria aeronáutica española.

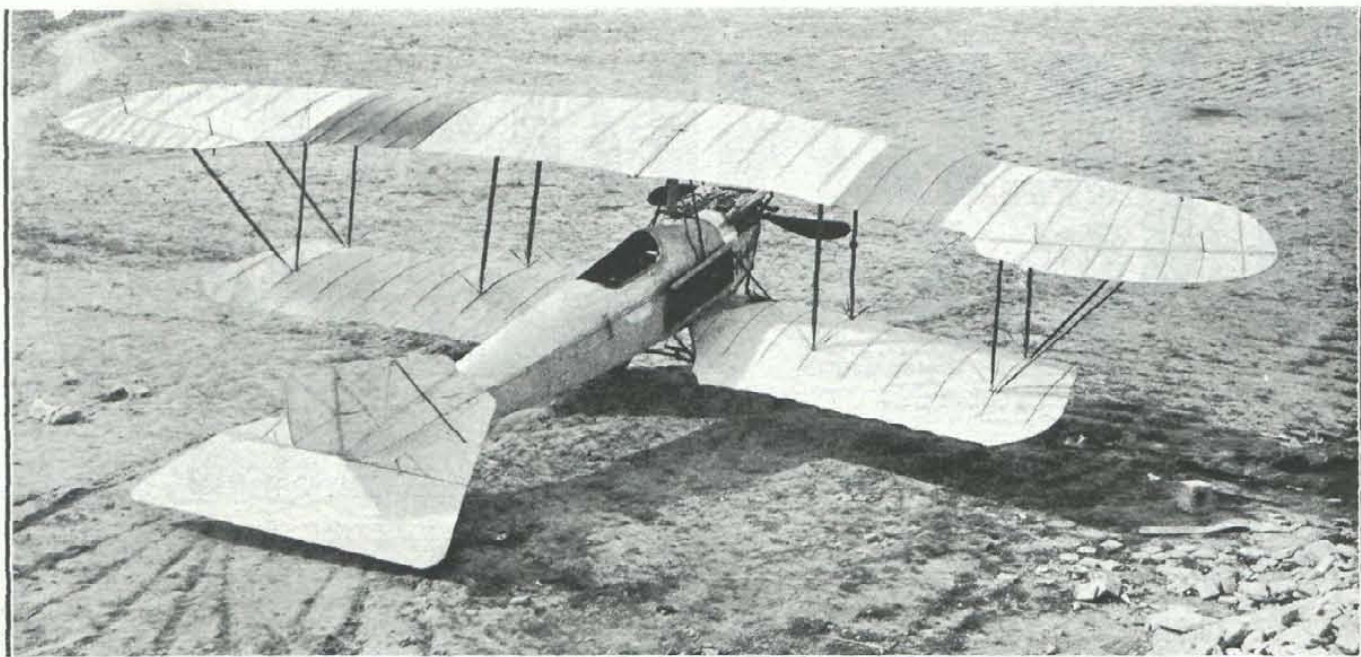
En aquel trabajo decíamos, el 25 de mayo, «... Desde las reparaciones del Bleriot de Mamet en 1910, hasta la construcción *total* de hoy en Cuatro Vientos... etc., la posibilidad de

construir aeroplanos en casa, es cosa que nunca ha podido ofrecer dudas».

Hoy nos complace poder comentar como hecho consumado el «estreno» de un aparato totalmente construido en Cuatro Vientos, provisto de un motor construido en Barcelona en su casi absoluta totalidad,

un radiador construido en Madrid, y una hélice igualmente manufacturada en la Corte.

La prensa diaria y la ilustrada semanal han tratado este caso con plausible entusiasmo. Es la primera vez que la aviación hace «gemir» con unanimidad é interés á las prensas



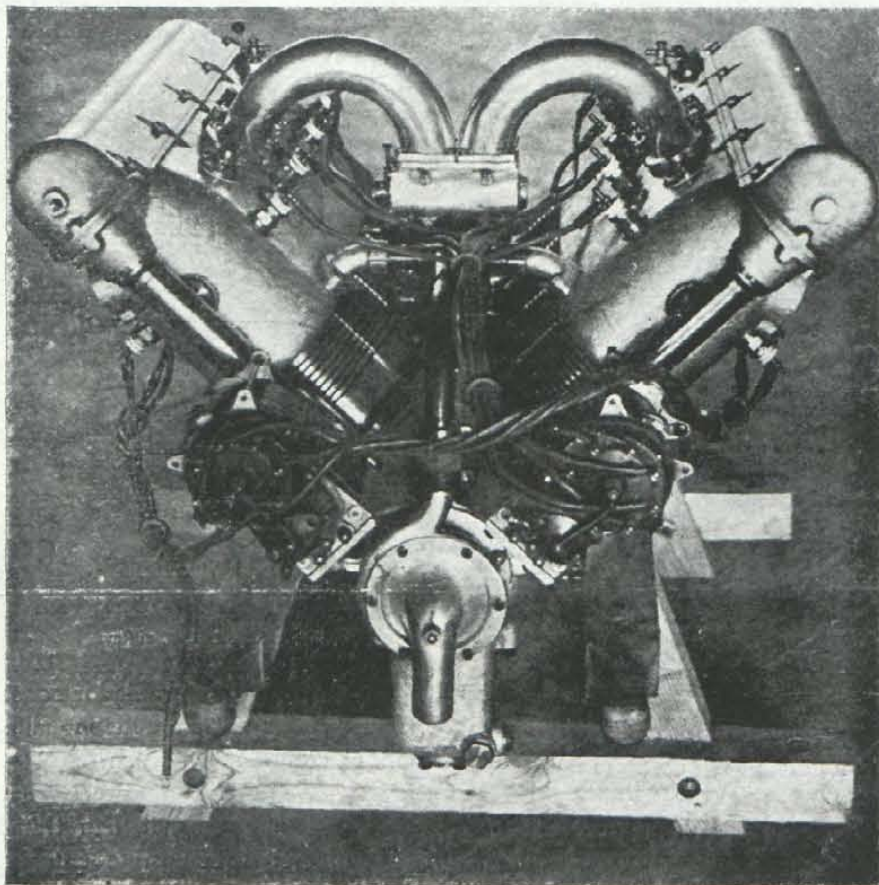
El biplano «Flecha», visto de espaldas

periodísticas, y ello nos llena de satisfacción, pues principio quieren las cosas.

En el deseo de elogiar, los cronistas, (harto inclinados siempre al incienso, por buena voluntad casi siempre y por insuficiente información algunas veces) han descubierto al capitán Barrón, atribuyéndole invenciones que no son del caso, pues sus propios méritos en la materia bastaban y sobraban, sin el éxito reciente del aparato «Flecha», para que hace tiempo se hubiera dado á la escuela de Cuatro Vientos en general y á sus talleres en particular, la importancia á que tienen derecho.

La prueba llevada á cabo en el aparato que reproducen nuestros grabados, tiene un mérito

excepcional, que consiste en haber hecho volar, sin ensayos previos excesivos ni tanteos laboriosos, á un aparato que no estaba construido para determinado motor, con un motor que parecía estar concebido para distinto aparato que el ensayado.



El motor Birkigt, de construcción española, ensayado á la vez que el biplano «Flecha»

Hacemos, pues, hoy justo elogio de esos talleres militares, de la fábrica Hispano-Suiza, constructora del motor Birkigt; de Corominas, el primer constructor español de radiadores, modesto y laborioso como pocos industriales españoles; de

Bianchi, el inteligente constructor de hélices, y en último término, por aquello de que los últimos serán los primeros, del capitán Barrón, encauzador de todos estos factores y trabajador incansable, en quien saludamos, no al inventor del «Flecha», sino al creador de una pléyade de futuros obreros que se disputarán las numerosas fábricas de aeroplanos cuya creación se anuncia, y que constituirán la novísima industria aeronáutica española.

A la distinción



El capitán de ingenieros y piloto aviador, D. Eduardo Barrón, jefe de los talleres de construcción de la Escuela de Aviación Militar y autor del aparato «Flecha», ensayado con éxito ante S. M. el Rey

de que S. M. el Rey ha hecho objeto á este distinguido «trabajador» español, concediéndole la cruz de Carlos III, y á las frases enconíasticas

de la Prensa española, unimos pues, nuestra enhorabuena, sin adjetivos, que nuestra sincera amistad con Eduardo Barrón, y nuestro conoci-

miento del valor material del elogio personal en letras de molde, ponen punto á nuestra modesta pluma.

R. RUIZ FERRY.

Con el período de la muda, y el calor, que trae aparejado el casi imprescindible veraneo, las pruebas deportivas y sus viajes preparatorios sufren una paralización, que he de utilizar—contando con la benevolencia de los lectores de *HERALDO DEPORTIVO* y de su director—en desarrollar algunas crónicas referentes á diversos puntos de la afición.

No pretenden ser estos artículos enseñanza para colomófilos ya hechos, sino más bien para que se formen idea de este deporte las personas aficionadas á otros, ya que una vez iniciados en él, existen revistas especiales en que tratan el asunto más á fondo plumas más autorizadas que la mía.

Y voy á comenzar hablando de cómo se *hace* un palomar.

* * *

El lograr tener una colonia de mensajeras, tiene tanto de personal, exige tal persistencia en el esfuerzo, que siempre recordaré la dolorosa impresión con que comencé á levantar el mío, que después de tres años de cuidados comenzaba á ser algo, cuando azares de la vida me obligaron á abandonar el puesto que ocupaba en el pueblo andaluz de Lora del Río.

En nuestro país, y en el extranjero, se encuentran excelentes palomas mensajeras á la venta, y como sus precios suelen estar en relación con su abolengo, pudiera creerse que sólo es cosa de gastarse más ó menos pesetas para lograr en breve tiempo un palomar que despunte, que logre premios en los viajes, que represente algo deportivamente. Tal creencia, que es muy corriente, es un error gravísimo; naturalmente, que la primera materia tiene importancia; pero si no presiden en la marcha que se imprima á la educación de selección y en los cruzamientos, el acierto que sólo puede dar un gran espíritu de observación, constancia y una dosis mínima de conocimientos colomófilos, la raza, aunque provenga de ejemplares escogidísimos, se viene abajo rápidamente. Si no fuera por evitar personalizar, podríamos citar palomares, instalados por todo lo alto, que en pocos años han llegado á no sonar en los resultados de los concursos, ni aun con los modestos diplomas de mérito.

El sistema mejor para comenzar á hacer un palomar, es conseguir algunas parejas de pichones, no muchas,

de poco más de un mes de edad, y por consiguiente, que no hayan volado en su palomar natal. Es de desear que además en éste, hayan visto lo menos posible del exterior.

La instalación del palomar puede ser muy sencilla: una guardilla, desván, un cajón en un patio ó jardín, cualquier sitio donde puedan cobijarse las palomas, ver el exterior lo más posible y salir á él, es muy suficiente y puede proporcionar los mismos éxitos que caras y complicadas instalaciones; la paloma mensajera no echa de menos el *confort* y se conforma con poco.

Una breve temporada de aque-renciamiento, nos permitirá abrir la jaula á los pichones, que intentarán de este modo sus primeros vuelos en su morada nueva. Esta colonia puede ser volada con moderación durante su primer año, y poco después de cumplir esta edad, y según el clima, hacer la primera cría.

Para los impacientes, se puede completar este sistema, con la adquisición de algunas parejas de adultas, que comenzarán de este modo la reproducción estando cautivas, con lo cual se empieza antes á tener productos nacidos en casa.

Por un atento estudio de las cualidades físicas de los productos que se vayan obteniendo y, sobre todo, de la manera de comportarse en los viajes, sacará el aficionado la guía para verificar los cruzamientos. Es difícil dar reglas sobre este extremo; la esencia de la colomicultura reposa sobre él, y según las cualidades que se persigan en la raza que pretendemos crear, ponderaremos las cualidades de las parejas. Una gran limpieza é higiene en el palomar y no apurar las parejas, por buenas que sean, pretendiendo, en nuestro afán de tener pronto una colonia nutrida, que produzcan muchos pichones en cada temporada, son las reglas que han de inspirar la reproducción.

El segundo año de haber instalado el palomar, podremos intentar llegar á hacer viajes largos, (400 kilómetros), con productos obtenidos bajo nuestro cuidado, y en los que podremos apreciar el acierto ó error de las disposiciones que hayamos adoptado. Con estos viajes ya se puede fundar en algo serio la elección de los cruzamientos, y el tercer año, *nuestra* raza habrá adquirido cualidades, que pondremos á prueba en concursos locales y en el Nacional.

A partir de esta fecha, reservaremos para la reproducción, retrayéndolos de los concursos en que tantas causas de pérdida hay, á lo más sobresaliente entre lo probado, y el resto, con los pichones del año, formará el núcleo que ha de concurrir el año siguiente; sistema excelente, pues este núcleo, sin brillante historia, lo llevaremos sin temor hasta lo último de la educación, cosa que siempre se hace con mayor temor con ejemplares que tienen apuntados éxitos en su historia; el empujar con decisión á este grupo á las más largas distancias, hace que los ejemplares que estén en condiciones puedan llegar á distinguirse, y éstos aumentan nuestro núcleo de reproductoras que será siempre una verdadera *élite*.

Después de tres ó cuatro años de este régimen, nos sobrarán reproductoras, por la acumulación de estos ejemplares escogidos á los que se ha substraído á la gran causa de pérdidas: los viajes largos. Entonces será ocasión de aligerar este núcleo, evitando llegar á tener palomas viejas, que pierden sus cualidades de reproductoras y se transforman en verdaderas inválidas, bocas inútiles del palomar en el plazo de algunos años. Aparte de la venta ó regalo de lo que se crea conveniente, un viaje á larga distancia, con una breve educación previa, permitirá limpiar de todo lo inútil y servirá de segunda selección, quedando *mejor de lo mejor* entre esos productos ya escogidos, para continuar las tradiciones del palomar y conservar su fondo de sangre.

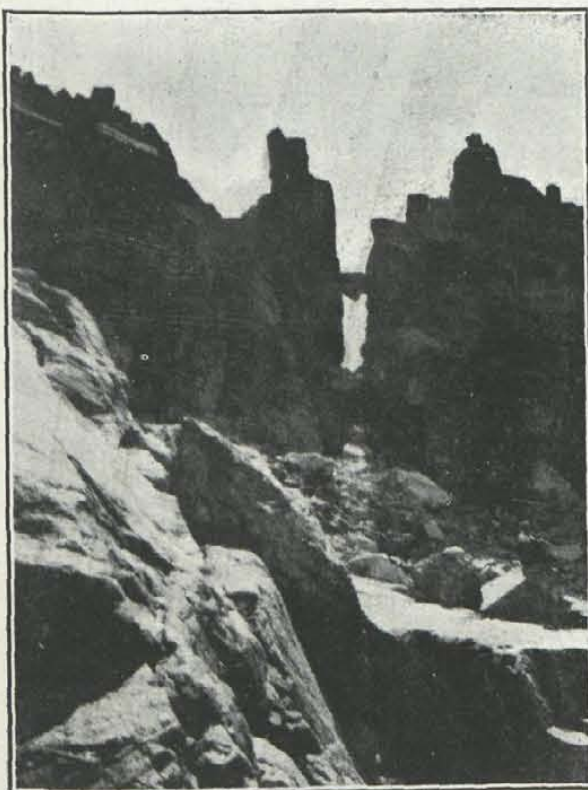
Estos viajes de alta selección ó de extirpación, sólo se harán después de ciclos de cuatro ó cinco años, y cuando el visible exceso de reproducción obtenidas por el otro método lo recomiende.

Tal es, á nuestro juicio, la manera general de hacer una raza. Si la marcha de ésta nos indica por los resultados tendencia á la degeneración, será preciso refrescar la sangre con la de otros palomares que tengan las cualidades que vayan decayendo, ó con una reintroducción de sangre igual á la que ha servido de base al nuestro, pero adaptada á otro ambiente, asunto éste imposible de desarrollar aquí, y que tiene íntima relación con el que constituirá otra de estas crónicas.

J. DE LA LLAVE Y SIERRA



Los Hermanitos de Gredos



El Risco de la Ventana.—Fot. Victory

Apenas se traspone la suave loma de la Cuerda del Cuento, á la hora de marcha desde el refugio del Club Alpino, el viajero detiénese absorto en la contemplación de las bravías crestas de Gredos. Al recorrer toda aquella atormentada línea de cumbre, la vista queda suspendida un punto al tropezar con tres riscos, que, como tres afilados colmillos, muerden rabiosamente la tersura del cielo azul: son los Hermanitos de Gredos.

He llegado al pie de los Hermanitos por distintos caminos y en diferentes épocas del año: entre las pertinaces nieblas de otoño, bajo el sol candente de la estiada, caminando por el duro hielo invernal, y sobre la

nieve, propicia para la marcha, de la primavera...

Cobijado entre los roquedos de sus plantas, una tormenta me ha sorprendido, y presa del más profundo terror, he presenciado el espectáculo más trágico de mi vida.

* * *

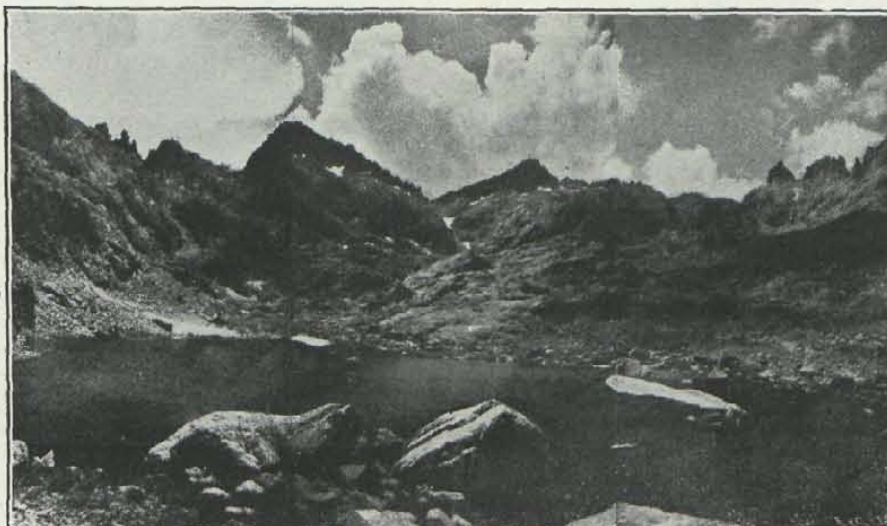
Sus tres agujas, tan bellas, tan esbeltas, atraen al montañero de alma, incitando á la más emocionante escalada.

Engarabitados en una barrera de penoso acceso, llégase al pie de estos valientes roquedos al término de una jornada, nada peligrosa, pero sí emocionante, ya que el ca-

mino se hace remontados sobre cornisas de piedra y nieve, á una altura sobre la Laguna de unos cuatrocientos metros, en cortados á pico que alarmarían á quien no tuviera alguna experiencia de la alta montaña.

Un tanto fatigosa en verano, por la dureza del pedregal que hay que cruzar, la ruta de los Hermanitos es fácil en el invierno y la primavera, en que la nieve cubre el áspero canchal del Morezón y del Cuchillar de la Ventana. Las precauciones, sin embargo, han de ser mayores en estas últimas épocas, ya que la nieve, helada casi en absoluto en las primeras horas de la mañana y en las últimas de la tarde, obliga á utilizar el piolet y á caminar encordados durante la marcha sobre las crestas del Morezón.

Desde el refugio del Club Alpino, dos únicos caminos hay para llegar al pie de los Hermanitos: uno, remontando las praderas de las Pozas hasta llegar á Majasomera, para



El Circo de Gredos, desde los riscos de la Hoya de los Barrerones. En primer término, la Laguna grande. (Fot. R. González, agosto de 1913)

luego, seguir por los pedruscales del Morezón; otro, llegando en suave descenso á las orillas de la Laguna, para escalar después el penoso canchal que baja en vertiginosa pendiente desde la misma falda de los Hermanitos. Preferible es el primer itinerario, menos fatigoso y más emocionante y pintoresco.

Hora y media de tranquila marcha por praderas no muy inclinadas, nos lleva hasta Majasomera, siempre caminando al borde de un arroyo de fresca agua. Llegados al pequeño collado, un paisaje encantador nos ofrece la vista del valle del Tiétar, con el pueblo de Candeleda á nuestros pies, á la salida de la estrecha Garganta de los Covachones. La barrera del Morezón extiéndese á nuestra derecha, y tras ella, dominándola en altura, asoma la truncada pirámide del Casquerazo, que lanza hacia el Tiétar el poderoso contrafuerte de los Riscos del Francés.

La cresta del Morezón es dominada en treinta minutos; ahora, á caminar casi por la línea de cumbre, viéndolo bajo nosotros las aguas de la Laguna, al pie de un cortado á pico de cuatrocientos metros. La marcha por el Morezón es dura y entretenida en verano, en que hay que salvar innúmeros peñascos hasta alcanzar el Cuchillar de la Ventana, en que un amplio y largo voladizo sobre el abismo de la Laguna permite caminar rápidamente. A las tres horas y media, desde que salimos del refugio,

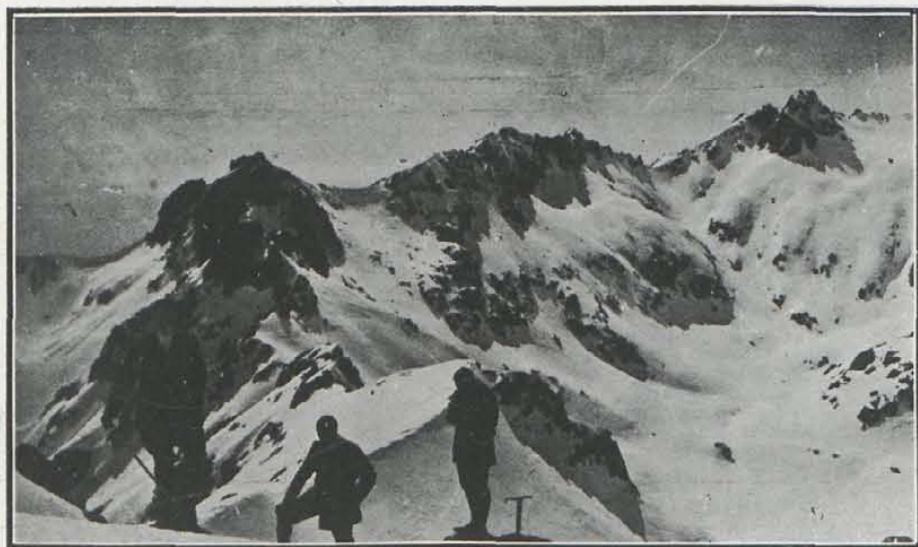


Barrera del Morezón y de los Hermanitos, desde la cumbre del Ameal de Pablo. Obsérvese el aspecto de esta barrera en pleno verano, comparándola con la fotografía pareja que publicamos en la otra página. (Fot. Victory, en septiembre de 1914)

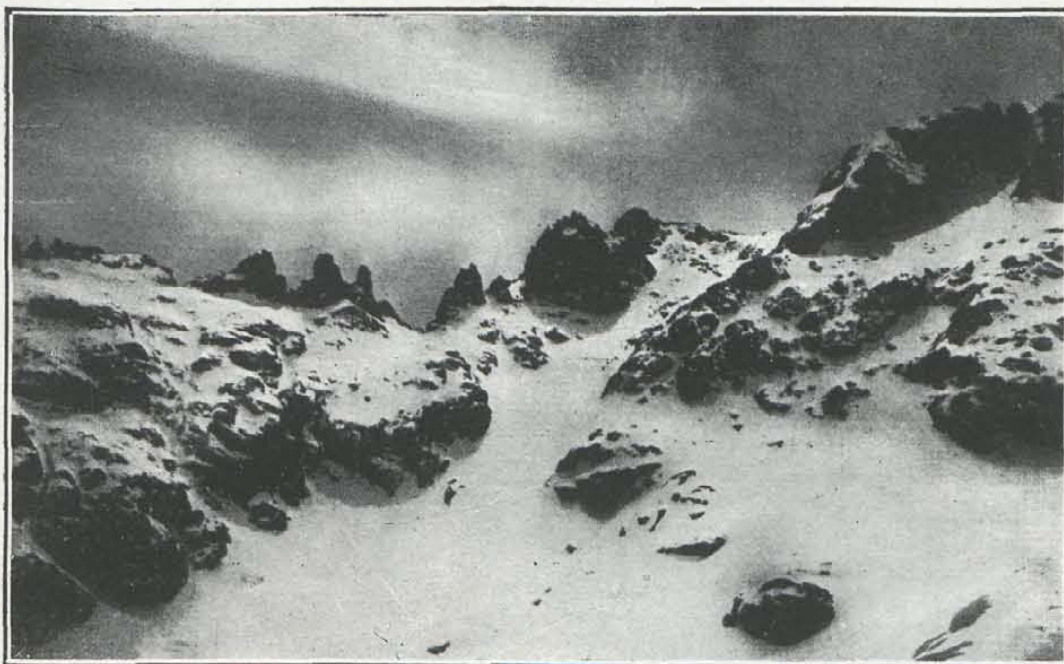
llegamos al pie del más alto de los Hermanitos. Es el único que puede escalar sin graves dificultades. Desde el sitio en que nos hallamos—vertiente de la Laguna—hay que subir al que podíamos llamar primer peldaño, para desde él, alcanzar la arista vertical por la que hay que trepar hasta el segundo peldaño, y ya sólo resta una sencilla escalada hasta los riscos terminales, desde los que se contempla un imponderable panorama de montañas.

* * *

El regreso al refugio debe hacerse, disponiendo de tiempo, por el derrumbadero que baja hasta la Laguna. En el descenso sólo se invierte una hora, hasta llegar al borde del tranquilo lago; desde él al refugio dos horas, aprovechando la nueva senda del Rey hasta el lugar denominado el Campamento, ya conocido de nuestros lectores, por haber publicado una fotografía de él en uno de nuestros números anteriores. Al señalar una hora como término de duración del descenso desde los



El Casquerazo, el Cuchillar de las Navajas y El Almanzor, desde la cumbre del Morezón. Los dos presentes fotografías muestran la diversidad del paisaje en las dos épocas de verano é invierno. En la primera, los Sres. Oettli y Zabala. (Fot. Victory, en septiembre de 1914); en la segunda, los Sres. Rábago, Rodríguez Arzuaga y Varela. (Fot. Amezáu, en abril de 1912).



Barrera de los Hermanitos, el Casquerazo y comienzo del Cuchillar de las Navajas, desde la base del Ameal de Pablo. (Fot. R. González, abril de 1914).

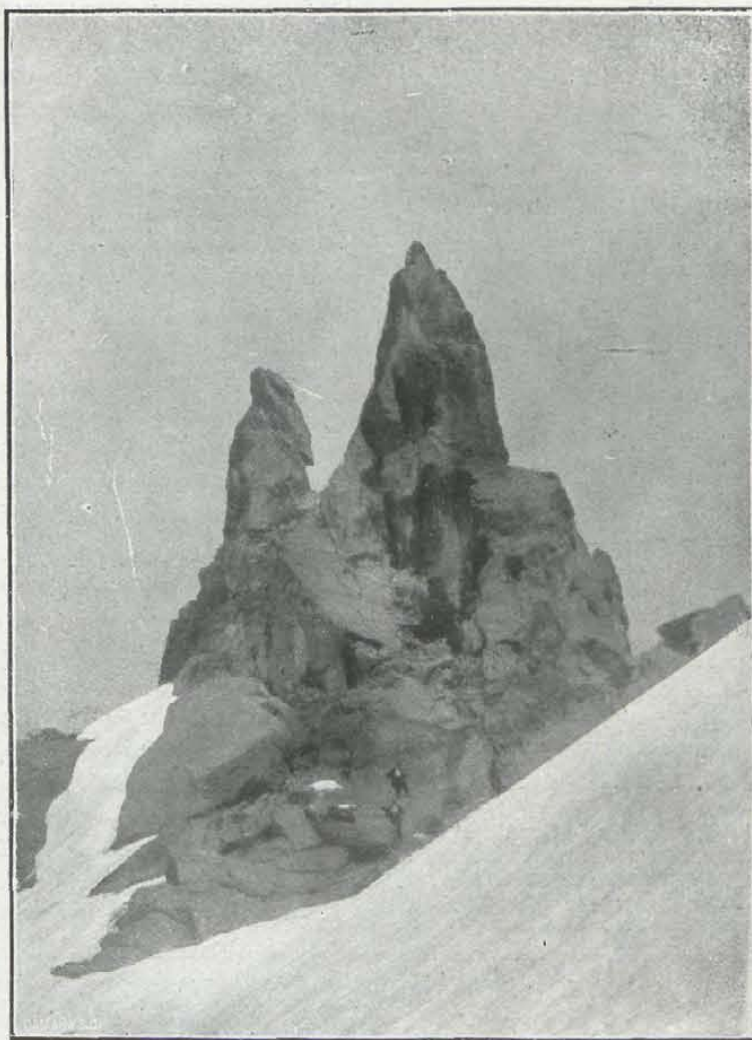
monta la Cuerda del Cuento, y desde ella y á la vista ya del magnífico panorama que los picos ofrecen, un descenso de menos de una hora, á través de frescas praderas, para llegar por la comodísima senda del Rey hasta la misma orilla de la Laguna. El camino puede hacerse á caballo, sin ningún peligro, y esto facilita el acceso de gentes poco habituadas á las marchas á pie, que en su día pueden realizar la excursión á la Laguna, saliendo de Hoyos del Espino en las primeras horas de

Hermanitos á la Laguna, no quiero decir, por eso, que no pueda tardarse menos: sabiendo deslizarse por las rampas de nieve (cuando las hay), puede reducirse á media hora el tiempo invertido, y si en lugar de patinar de pie, el excursionista se desliza sentado... ¡entonces puede preguntar á una intrépida señorita, amiga de este montaraz, el tiempo que invertimos ambos en bajar de los Hermanitos á la Laguna... de cabeza!... Fué un episodio que tuvo un comienzo que hizo predecir á los que, emocionados, lo presenciaron, que tendría un desenlace trágico. Por un milagro providencial, sólo tuvo como consecuencias un completo remojón de los dos héroes y la solemne promesa del que esto escribe, de no volver á sentarse en los años de su vida, para descender por un nevero...

Y hasta ahora, he cumplido la promesa.

* * *

Por el camino de la Laguna, el acceso á los Hermanitos es largo y penoso, mucho más en época en que la nieve haya desaparecido y obligue á caminar por la aspereza del interminable canchal. Llegar á la Laguna desde el refugio es cuestión de dos horas de marcha fácil, por senderos buenos casi en su totalidad. Se re-



Los Hermanitos de Gredos, desde la base del Casquerazo. En la fotografía no aparece el primer Hermanito, el más alto, oculto por el más próximo al observador. En la base, los Sres. Oettli y Zabala. (Fot. Ascarza, en junio de 1912).



Barrera del Morezón y de los Hermanitos, en el invierno. (Fot. Madinaveitia, en marzo de 1913).

la madrugada y regresando al anochecido al punto de partida.

Los automovilistas madrileños que



Dos de los Hermanitos de Gredos, el más alto, en primer término, y el inaccesible, en segundo. En la cumbre de aquél, los señores Oetli y Zabala. (Fot. Victory, en septiembre de 1914).

dispongan de dos días pueden visitar Gredos, claro es que permaneciendo breve tiempo en la montaña.

El itinerario que habrán de seguir es: Madrid, Avila, Venta del Obispo (carretera de Arenas de San Pedro) y Hoyos del Espino, con un recorrido total de unos ciento noventa kilómetros.

En el pintoresco pueblécillo de Hoyos, hasta donde llega actualmente la carretera, tienen admirablemente organizado todo lo necesario para realizar la excursión: Guías, caballerías ensilladas, viveres, etc. La Sociedad Gredos-Tormes, residente en ese pueblo, es la encargada de facilitar todo ello.

En cinco horas, desde Madrid, puede llegarse en auto á Hoyos del Espino; saliendo un sábado después del mediodía, se está, por lo tanto, en Hoyos, á la hora de cenar.

En la confortable hospedería de la Sociedad Gredos-Tormes, puede pernoctarse, y en la madrugada del

siguiente día emprender la marcha hacia la montaña, para regresar á Hoyos por la noche del domingo.

De este modo, en poco más de día y medio, el automovilista madrileño puede darse el gusto de pisar la nieve de Gredos, mientras otros compañeros de deporte recorren por milésima vez el camino de Madrid á Guadarrama, y vuelta por el Escorial.

Otro delicioso camino para los automóviles nos brinda la carretera de San Martín de Valdeiglesias, desde donde, por Sotillo de la Adrada, se llega á Arenas de San Pedro, en la vertiente Sur de Gredos, pueblo digno

de visitarse por sus espléndidos alrededores y por conocer el imponente macizo de Los Galayos, montañas de una abruptez y dificultad inverosímiles.

Para el regreso, el puerto del Pico os demostrará si vuestro coche tiene buenos pulmones. UN MONTARAZ



Ampliación de la fotografía anterior, en que se aprecia más claramente la silueta de uno de los excursionistas

≈ GREDOS ≈

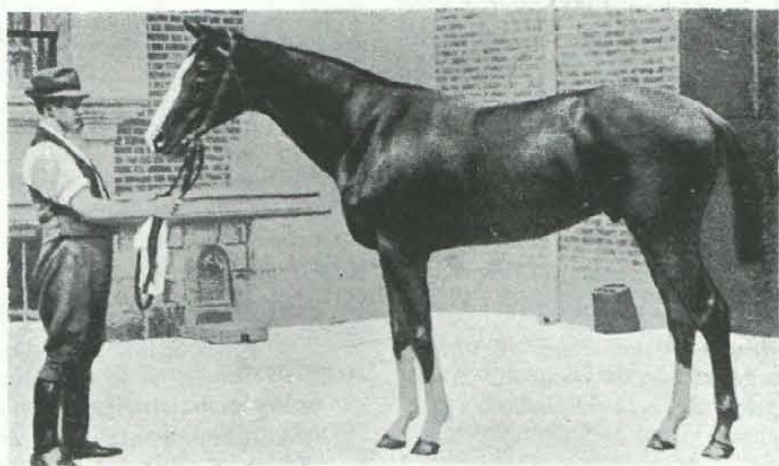
por José F. Zabala

Interesante libro acerca de esta Sierra.—Contiene: 208 páginas.—53 Fotografías.—3 Croquis.—1 Panorama á tres colores.—1 plano del Circo de Gredos.—1 Tabla de orientación.—Precio: **2,50 pesetas.**

(A los lectores de HERALDO DEPORTIVO, 2 pesetas)



VELOCIDAD Y FONDO



«Elf» (1893), excelente caballo de fondo, después gran semental

Desde que en los hipódromos han sido admitidas todas las distancias, desde las inferiores al kilómetro hasta los 6.500 (en liso es la máxima distancia—premio «Gladiateur», en Francia), están á la orden del día las discusiones sobre si tal ó cual caballo tiene distancia, si otro es más ó menos rápido. No cabe duda que el determinar la diferencia entre los caballos que poseen una ú otra de las referidas cualidades y puntualizar exactamente dónde comienza una y acaba la otra, es sumamente difícil y en grado sumo expuesto á equivocaciones; porque las carreras son cuestión de velocidad y tiene que tenerla también el caballo para *terminar* en las largas distancias si es que ha de ganar. Teniendo esto en cuenta, muchos aficionados han considerado como *flyer* (del inglés *to fly*, volar), el caballo rápido en las cortas distancias, susceptible de ir por encima de su acción en ellas, y como *stayer* (caballo de fondo), el que tiene velocidad al final de un largo recorrido. Claro está que en esto se comete una grave equivocación, porque esos caballos que son capaces de terminar en un rápido *rush* de velocidad una carrera de fondo, es sólo porque han conservado su fuerza gracias á que el tren no haya sido muy duro y en todo caso nada se opone á que esa velocidad pueda ser empleada al principio de la carrera—convirtiendo en *flyer*

ese falso *stayer*—á no tratarse de un caballo frío, tardo en ponerse en acción, defecto éste de temperamento que, además de ser en gran parte neutralizado con una preparación adecuada y una monta enérgica, no puede tenerse en cuenta discutiendo las cualidades mecánicas de cada animal.

Esta equivocada apreciación trajo como consecuencia que los ingleses cayesen en el error de decir que la velocidad es el fondo, y al considerarlo como axioma han tendido durante mucho tiempo á la selección del caballo de velocidad, el mejor prototipo, según ellos, de las excelentes cualidades de la raza. El principio mecánico de que lo que se gana en fuerza se pierde en tiempo y

viceversa, no hacía más que fortalecer este modo de ser. Pero un nuevo proverbio hípico sale al paso y nos da una explicación clara de la falsedad de estas opiniones: *lo que mata es el paso*.

Las carreras de distancia se corrían siempre con un exceso de prudencia, el paso era moderado y los jockeys temían siempre que al final sus caballos careciesen de recursos; la consecuencia es fácil de sacar: el *flyer* verdadero conservaba su velocidad para el final y ganaba en la distancia. Pero los americanos han revolucionado el *turf* y, representantes del sentido común, cronómetro en mano, han dicho que en las carreras se trata de recorrer una distancia determinada en el menor tiempo posible. Consecuencia de este modo de ser son las carreras delante con el caballo en toda su acción, carreras tan frecuentes hoy día que el citar todas las célebres ganadas así sería imposible: hay que haber leído los comentarios sobre la carrera de *Fornette*, en el gran premio de París de 1870, para ver lo que significaba en aquella época una carrera corrida en esa forma. Este nuevo modo de montar ha hecho, sin duda, que las llegadas en las carreras de distancia no sean á menudo tan emocionantes y cerradas como en otros tiempos, pero evita también que, en ocasiones, haya caballos que



«Maximun» (1899), excelente caballo, después gran semental

no den toda su medida, ó que, como suele decirse, se quedan con la carrera dentro del cuerpo. En los largos recorridos no puede admitirse que un caballo no gane y llegue fresco; ese caballo ha estado mal montado, ese caballo está batido únicamente en la velocidad de los últimos centenares de metros, su jinete se ha dormido en un tren más lento del que le convenía. Las carreras de corta distancia no exigen en el jinete más que conocimientos para lanzar su caballo hacia adelante, energía ilimitada, no basta esto en las otras, es necesario además, un exacto conocimiento del caballo que se monta, su estado de preparación, su modo de ir en carrera, sus rivales, y después de todo esto tener *el sentimiento del paso*, ciencia la más difícil de conseguir, panacea del verdadero jinete por instinto, el que marca una cadencia y nota en la mano las más ligeras alteraciones de tranco. El sistema de colocar el jockey por primera vez en el caballo el día de la carrera, sistema muy seguido en el extranjero, es origen de muchas equivocaciones del género de las que aludo.

El caballo de velocidad por excelencia, y esta creo sea su verdadera definición, es aquel que, como consecuencia de una enorme potencia muscular, es susceptible de repetir el tranco con gran rapidez; un animal sobrenatural galoparía casi indefinido tiempo, pero como toda fuerza animal tiene su límite, esa manera loca de avanzar no puede sostenerla ninguno más allá de los 1.600 metros, como límite, al cual es difícil aproximarse.

El verdadero *stayer* tiene generalmente un peso y un volumen reducidos y una fuerza muscular limitada, lo que le impide seguir en corto espacio la velocidad enorme de los otros, verdaderos atletas. En el caballo de fondo hay que encontrar una acción ágil y amplia, llena de ritmo y armonía; como consecuencia de ella y de su poco peso que le ocasiona un *minimum* de desgaste, que es un *maximum* de fuerzas al final de las distancias, el triunfo sobre ellas.

Claro está que entre estos dos extremos tiene que haber un término

medio y si en él, como se dice está la virtud, ese será el tipo perfecto de caballo de carrera. Verdaderamente, los *caballos cumbres*, comenzaron siendo buenos en 1.000 metros á los dos años; de tres corrieron bien en 1.000 primero, en 2.400 después; en 3.000 más tarde; á los cuatro años fueron excelentes en más de 4.000. Esta forma de desenvolverse con la edad la aptitud del caballo para las distancias, es el signo más claro de su valor absoluto, al mismo tiempo que lo mejor para el bolsillo de su propietario, ya que esa es, en todas partes, la gradación de las pruebas clásicas, las de más importantes premios.

Generalmente, en los potros es difícil determinar la aptitud para las distancias; con la edad los caballos se especializan cada vez más y es fácil distinguirlos.

Se suele considerar como caballo de velocidad, el que corre bien de 800 á 1.400 metros; el de medio fon-

do, llamado por algunos caballo de milla, el que es mejor hasta algo más de los 2.000 metros; á partir de esta distancia el fondo comienza á afirmarse.

Prescindiendo de su aptitud como saltadores, pudiera creerse que los *stayers* son llamados á ganar las carreras de obstáculos en las que la distancia es siempre grande; por el contrario, como el paso, por bien que los caballos salten, es siempre mucho más lento que en lo liso, los caballos de velocidad están en excelentes condiciones para colocarla al final de los recorridos.

Sobre el tapete, ya lo he dicho, están constantemente estas cuestiones, forzosamente he de volver sobre ellas muchas veces, siempre convencido de que influye tanto en los caballos una buena y *adecuada* preparación en cada caso, que la ignorancia del estado real de cada sujeto, es la más repetida causa de error.

GODOLPHIN.

EXPOSICIONES CANINAS EN EL EXTRANJERO

Este año, á causa de la guerra, han sido muy escasas las exposiciones caninas extranjeras.

En Francia no se ha verificado ninguna, así como tampoco ningún *Field-Trials* ó prueba de campo.

En Bélgica, no sólo no ha habido ninguna manifestación canina, como es natural, sino que los alemanes han requisado gran cantidad de perros para sus servicios de guerra, pues sabido es que en esta nación, se emplea mucho el perro para tirar de pequeños carritos, por los industriales del país, siendo, por lo tanto, muy útiles en estos momentos, sobre todo para el arrastre de ametralladoras.

Hace tres años, el número de perros de tiro matriculados en Bélgica, ascendía á ciento cincuenta mil.

En Inglaterra, aunque han dejado de tener lugar varias manifestaciones caninas, como la Exposición anual del Kennel Club, que debió verificarse en el mes de diciembre, se han llevado, sin embargo, á efecto otras, que también se celebran anualmente; una de éstas (*Ladies' Kennel Association*), tuvo lugar el día 9 de junio en el Jardín Botánico de Londres, con un gran número de inscripciones, á pesar de la guerra; las clases más

salientes fueron: los Bloodhounds, los Irish Wolfhounds, los Retrievers, los Samoyedés, los Bull terriers, Fox-terriers. Los perros de muestra dejaron bastante que desear, así como los Airedale-terriers.

Otra de las Exposiciones que han tenido lugar en Londres, es la del Fox-terrier Club, en el mes de julio; como la anterior, tuvo lugar en el Jardín Botánico; la clase de ejemplares ha sido buena, en pelo duro; como siempre, ha habido mucho bueno; pero, sin embargo, la clase de pelo liso, sobre todo en hembras, no ha dejado nada que desear.

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

El representante en Francia de esta Sociedad, acaba de alistarse como voluntario para todo lo que dure la guerra, en uno de los batallones de Cazadores Alpinos, como conductor de perros de guerra, y ha sido encargado por su general de la organización de todo lo que corresponde á este servicio (perros centinelas, perros de patrullas, perros de unión, perros sanitarios, perros de arrastre, etc.).

Deseamos que la suerte le acompañe y no tenga ningún contratiempo en su difícil y arriesgada misión.

TERRIER

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE CICLISMO DE 1915

Decadencia

... no es degeneración que supone la corrupción moral: es decadencia que indica consunción, agonía y muerte. Es el fenómeno inmenso del «fútbol», que degenera, y sin embargo la afición va en aumento.

El ciclismo español decae porque los «carristas», como todos los mortales, no viven como los camaleones, que satisfacen sus necesidades gastronómicas con aire y moscas, y necesitan sostener fuertemente su existencia, que requiere manjares de más provecho. Y el ciclismo en España no produce. En otras naciones (antes de la guerra), las primeras figuras del pedal gozaban de muy aceptables sueldos y subvenciones, que les permitían cultivar sus facultades sin preocuparse por la consecución del pan nuestro de cada día, que tenían asegurado. En nuestro país, sea por la insignificancia de las casas constructoras nacionales, sea por su reducidísimo número, ó sea por efecto natural de la idiosincrasia española, no se da tal... fenómeno.

Por otra parte, los concursos de alguna importancia son pocos y mal recompensados, ¿cómo vivir el ciclista? Tiene necesariamente que recurrir al trabajo profesional que le acapara el tiempo, resta facultades, impide el entrenamiento, y concluye por apartarle del ciclismo.

En estas condiciones en que se halla el ciclismo en España, natural es que decaiga, aunque no degenerere...

Evocación

Sin duda, la U. V. E. ha pensado en la conveniencia de resucitar la afición muerta en Vizcaya, y encomendó á la Ciclista Bilbaína la organización del Campeonato de España 1915.

El ciclismo en esta provincia se encuentra moribundo; el volante le restó los mejores elementos, y la moto concluyó por arrancarle los que aquél había dejado. Y desaparecidas las primeras figuras, la indiferencia se hizo general, y nuestra vida ciclista apagó el brillo que gozaba.

¡Aquellos tiempos! Soriano, Santo Domingo, Corrons, Blanco, Espinosa, Sorriquieta, Oca, Valle... por citar algunos, evocan una edad de oro que no volverá, y que al interrogarla, responde con Manrique, di-

ciéndonos: «que cualquiera tiempo pasado fué mejor».

De aquéllos, algunos vuelven con ocasión de este Campeonato de España.

Los «mejores» ciclistas nacionales, los «buenos» de ahora, los «consagrados», los que se llaman Magdalena, Leblanc, Crespo... (pongan en esos puntos treinta nombres de otros tantos inscriptos, todos dignos de ostentar el título de Campeón de España) se reúnen en este momento crítico. ¿Qué harán los que un día alejados tornan hoy á competir con ellos?

La realidad se encargará de decirnos si aún queda esperanza de resurrección. De todas maneras, merece un aplauso la U. V. E. por su intención, y la Ciclista Bilbaína y su presidente D. Galo Valle, por la tenacidad con que sostienen el último baluarte en que se defiende el ciclismo vasco...

Resultado

1.º, Febrer, de Palma, en 3 h., 14 minutos, 3 s. y 3/5.—2.º, Zumelzu, de Baracaldo, en 3 h., 14 m. y 16 s.—3.º, Magdalena, de Barcelona, en 3 h., 15 minutos y 3 s.—4.º, Manchón, de Madrid, en 3 h., 18 m., 9 s.

CH.CH.

Indian

OLAVE Y AZQUETA JORGE JUAN, 15



ANTONIO ANDREU

Gasolina «Automovilina».—Aceites.—Grasa consistente.—Valvulina, aceite especial. Vulcanizaciones.—Bujías.—Faroles.—Piezas de recambio.—Bocinas.—Bicicletas.—Stock completo de neumáticos, accesorios, herramientas y rozamientos á bolas á precio de almacén.—Reparaciones de todas clases.—Automóviles de ocasión.—Artículos: los de ocasión.—Pídanse catálogos :-:

SAN LUCAS, 12, MADRID.—TEL. 3587
(ESQUINA Á BARQUILLO)

ALFONSO

FOTÓGRAFO

FUENCARRAL, 6

MADRID

GARAGES ESPAÑOLES

Garage MAJESTIC

Alfonso XII, 60.

MADRID

Garage SANGHO

Plaza de Cañadio.

SANTANDER

NEW-SWIFT

LAZA y Compañía

Estación, 20.-Vitoria

Gran garage y exposición de artículos de sport

Le Matin
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 CI-
GLOS, 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.