

MOTOCICLISMO

REVISTA MENSUAL

Boletín Oficial del Real Moto Club Español

AÑO II

ENERO, 1919

Núm. 1

NUESTRO PRIMER ANIVERSARIO

Un año hace que apareció el primer número de la revista MOTOCICLISMO, creada al amparo del Real Moto Club Español para ser portavoz de sus iniciativas y de sus trabajos. Fué nuestro propósito, al fundarla, que su labor de propaganda fuera un lazo de unión que, estrechando nuestras relaciones con los demás motociclistas de toda España, contribuyera a fomentar en la Península un deporte que siempre mereció nuestro cariño.

No nos toca a nosotros decir si lo hemos conseguido. Por si no fuera así, queremos consignar las desfavorables circunstancias con que tuvimos que luchar desde un principio.

Nacida esta revista en plena época de privaciones y carestía, cuando el conflicto mundial, privándonos de motores, carburantes, grasas, etc., reducía las manifestaciones motoristas en nuestro país a su más mínima expresión, sólo a costa de generosos y constantes esfuerzos ha podido llegar MOTOCICLISMO a su primer aniversario.

Firmes, sin embargo, en nuestro primitivo propósito, continuaremos nuestra labor con la esperanza de que en el año actual las circunstancias, más propicias que en 1918, respondan a nuestros entusiasmos y nos permitan realizar el programa deportivo, cuyo plan general exponemos en otro lugar de este número.

Mientras tanto, hacemos presente nuestro agradecimiento a todos aquellos que nos alentaron con su simpatía o nos ayudaron con su trabajo, y les invitamos a seguir concediéndonos su valiosa colaboración. Con ella y nuestra buena voluntad, esperamos conseguir lo que nos propusimos al sacar a la luz MOTOCICLISMO.



SECCIÓN OFICIAL

LA LABOR DEL R. M. C. E. EN 1918

Aun cuando el año pasado no ha sido nada propicio para el deporte del pequeño motor, el R. M. C. E. consiguió llevar a cabo algunas manifestaciones con un resultado que nos atrevemos a juzgar satisfactorio, si se tienen en cuenta las desfavorables condiciones que precedieron a su organización.

De la celebración de dichas pruebas hemos creído conveniente publicar en el presente número un ligero resumen para que los lectores de MOTOCICLISMO puedan darse cuenta fácilmente de nuestra labor social en 1918.

Prueba del kilómetro lanzado.--Esta manifestación deportiva tuvo lugar el domingo 12 de mayo entre los kilómetros 25 y 28 de la carretera de Aragón. La gran afluencia de público, lo apacible del tiempo y el excelente estado de la carretera contribuyeron al éxito de esta carrera, en la cual se introdujo la innovación de computar como tiempo oficial el promedio del invertido en los recorridos de ida y vuelta.

La cronometración realizada por los cronometradores oficiales del R. A. C. E., dió la siguiente clasificación de primeros puestos:

CATEGORIAS	CORREDORES	Tiempo invertido	Velocidad media por hora
<i>Side-cars</i> hasta 750 c. c.....	Baltasar Santos.	59 s. 9 d.	64.400
Idem de 750 c. c. en adelante...	José Sanz.....	38 s. 4 d.	93.750
Motos hasta 300 c. c.	Baltasar Santos.	58 s. 8 d.	61.220
Idem id. 500.....	Julio Acebo....	47 s. 4 d.	75.950
Idem id. 750.....	Baltasar Santos.	48 s. 5 d.	74.220
Idem de 750 en adelante.....	Angel Retana..	31 s. 7 d.	113.560

Campeonato de Castilla.—Esta carrera, en cuya organización puso el R. M. C. E. todo su entusiasmo y buena voluntad, no tuvo el éxito que se esperaba contando con la afición y el desinterés de ciertos elementos ajenos a nuestra Sociedad. Pero no queremos puntualizar ahora cosas ya dadas al olvido, y a las que en su día pusimos el doloroso comentario que la desilusión nos inspirara entonces.

Se corrió esta prueba en el circuito de Galapagar, dándose la salida, frente a la estación de Las Rozas, el domingo 19 de mayo a las 8,11 de la mañana. La concurrencia, no sólo de automovilistas y motoristas, sino de público en general, fué extraordinaria. De los diez corredores que estaban inscriptos, las averías obligaron a retirarse a los tres que por su categoría hubiesen prestado mayor interés a la lucha.

Libres de rivales temibles, los restantes corredores terminaron la prueba con arreglo a la siguiente clasificación obtenida por los cronometradores oficiales del R. A. C. E.

CORREDORES	CATEGORÍA	TIEMPO	CLASIFICACIÓN	KILÓMETROS POR HORA
		TOTAL — h. m. s. q.		
Juan Rivera	4. ^a Motos.	Retirado.	—	—
Angel Retana	Idem.	2 29 38	1. ^o	82,120
Germán Villar	2. ^a Side-cars.	Retirado.	—	—
Román Uribesalgo	Idem.	3 13 10 4	2. ^o	63,918
Abraham Galindo	Idem.	3 25 24	3. ^o	59,824
Mariano Ramírez	Idem.	3 5 18	1. ^o	66,314
Celso Arellano	2. ^a Motos.	3 26 27	1. ^o	59,520
Julio Acebo	Idem.	3 37 6 2	2. ^o	56,600
Baltasar Santos	1. ^a Motos.	Retirado.	—	—
Mauricio Dalmau	Idem.	4 57 28 4	1. ^o	25,871

Quedaron, pues, Angel Retana y Mariano Ramirez como campeones de Castilla en motos y *side-cars*, respectivamente. Es de esperar que los primitivos poseedores de este titulo vayan a la próxima prueba dispuestos a recuperar los puestos que su mala fortuna les impidió guardar en la pasada carrera.

Y es de esperar también que para entonces hayan desaparecido las luchas entre esos elementos, que todo lo subordinan a su propia conveniencia en detrimento del deporte y del interés de todos.



PROGRAMA DEPORTIVO PARA 1919

Aun cuando en tiempo oportuno hemos de dar a conocer a nuestros lectores el programa detallado de las pruebas deportivas que tenemos en proyecto, adelantamos hoy, sin embargo, el plan general de las que, si las circunstancias nos ayudan, celebraremos en el corriente año:

Kilómetro lanzado, febrero o marzo. Campeonato de Castilla (circuito de Galapagar), abril o mayo. Campeonato del Real Moto Club Español (circuito de Guadarrama-Nava-cerrada), julio.

Además de estas pruebas tenemos el propósito de organizar la carrera «Trofeo del Turismo», que comenzará en la primavera próxima para terminar a fines del otoño siguiente.

Se seguirán asimismo celebrando las acostumbradas excursiones mensuales, correspondiendo la primera a Manzanares el Real, que últimamente no se verificó a causa del mal tiempo, y que tendrá lugar el domingo 2 de febrero próximo.

Junta general

Brevemente se avisará a domicilio la fecha de la próxima Junta general, no haciéndolo ya desde luego, por encontrarse enfermo nuestro presidente, Sr. Fernández Cuervo.

La gasolina y los sustitutivos

El *Real Automóvil Club de España*, en vista de las limitadas existencias de los sustitutivos A. C. número 1 y A. N. C. número 2 que quedan en las refinerías de petróleo, ha acordado aconsejar a los automovilistas el uso de dichas mezclas, para agotar en breve plazo el *stock* de las mismas y llegar al libre empleo de la gasolina.

Para conseguir esto último, el R. A. C. E. está gestionando, además, la derogación de los Reales decretos de 24 de enero y 30 de mayo de 1918, que autorizaban a desnaturalizar alcohol mediante la adición de gasolina, benzol, éter sulfúrico, etc.

También gestiona dicha Sociedad la transformación de las existencias que hay de la mezcla A. C. número 1 en sustitutivo de la fórmula A. N. C. número 2, ya que el rendimiento calórico de la primera es muy deficiente.

A propuesta del ministro de Abastecimientos, y en vista de que han desaparecido las causas que impusieron restricciones en el consumo de la gasolina, ha sido publicado un Real decreto autorizando la libre expendición de dicho carburante y de los sustitutivos A. N. C. número 2 y A. N. número 1, fabricados por las refinerías de petróleo de España, sin que, por lo tanto, se necesiten para su adquisi-

ción los bonos de consumo que se venían facilitando por los gobernadores civiles, como presidentes de las Juntas provinciales de subsistencias.

La gasolina y los sustitutivos antes mencionados, sólo podrán venderse a los precios de tasa fijados o que se fijen en lo sucesivo por el ministerio de Abastecimientos, el cual dictará las medidas complementarias que estime precisas para normalizar los aprovisionamientos que son objeto de esta disposición; fijará las cantidades que mensualmente deben ponerse a la venta por las refinerías de petróleo y sus depósitos, y ejercerá la debida vigilancia en el consumo y la inspección en los aprovisionamientos de provincias, para impedir que los servicios públicos puedan quedar desatendidos.

Publica además la *Gaceta* dos Reales órdenes: una, disponiendo que las casas refinadoras de petróleo remitan a dicho ministerio, los días 1 y 15 de cada mes, un estado del movimiento del petróleo bruto y gasolina de distintas densidades que fabriquen; que dichas refinerías procuren abastecer sus depósitos con objeto de facilitar el aprovisionamiento en general de todas las provincias; *que todos los comerciantes matriculados en la contribución industrial podrán vender gasolina y los sustitutivos* A. N. C. número 2 y A. N. número 1, autorizando la libre circulación de la gasolina y de los referidos sustitutivos; que por los refinadores de petróleo se consideren preferentes los suministros para los servicios públicos y fijando los precios los mismos de venta en las fábricas y sin envase en los depósitos, y por los revendedores o detallistas.

Otra, declarando que por las refinerías de petróleo podrán ponerse en venta, sin limitación alguna, todas las cantidades de sustitutivo A. N. C. número 2, y A. N. número 1, que tengan fabricado o fabriquen, y que de las exis-

tencias de gasolina podrán disponer en el mes actual hasta un total de un millón de litros.

Como ampliación de dichas disposiciones, el ministerio de Abastecimientos ha hecho circular una nota oficiosa en la que se dice:

«Sería completamente absurdo el que los automovilistas e industriales pretendieran hacer grandes economías de esencia, pues ello sólo redundaría en beneficio de unos cuantos, que tratarían a toda costa de burlar las disposiciones del ministerio para conseguir dar una sensación de escasez, y hacer subir los precios. Hay gasolina sobrada para el abastecimiento nacional, pues en las fábricas existen unos cuatro millones de litros, y además tenemos sobre muelle los cargamentos de los últimos vapores, sin contar con que en estos días llegará a España, con destino a Alicante y Palma, el vapor tanque noruego *Breifond*, que conduce 10 millones de litros, expedición a la que seguirán inmediatamente otras, hasta completar 32 millones de litros. A dichas expediciones aun seguirán otras, pues estamos en las mejores relaciones con los Estados Unidos, que nos dan toda clase de facilidades para la importación de cuanto petróleo sea necesario. Es, pues, totalmente inútil hacer acopio; los consumidores deberán limitarse a adquirir únicamente lo que estimen necesario.»

Y ya que hemos hablado del libre empleo de la gasolina no podemos menos de copiar a continuación algunos párrafos de un interesante artículo que publica *El Automóvil de Cuba*, y en el que aconseja la economía de dicho carburante ante el temor de que la producción no sea en adelante suficiente para satisfacer las exigencias del consumo.

Dice dicha revista:

«La escasez de petróleo y gasolina es realmente seria. Nos referimos principalmente en su origen, los Estados

Unidos, y al serlo allí, ¿qué duda cabe de que en Cuba sufriremos las consecuencias?

El informe presentado al Senado americano por mister Van H. Maning, director del Bureau de Minas, es el que nos ha dado la voz de alarma.

.....

La producción cada vez mayor, y que se está elevando al máximo, ya no alcanza a cubrir la demanda siempre más crecida.

El consumo de gasolina llegó en agosto de este año a la enorme cantidad de 9.500.000 barriles, y la producción sólo alcanzó a 8.000.000 de barriles, cantidad insuficiente, a pesar de haber batido el record de producción de los meses anteriores.

El stock existente suplió la diferencia; pero ese stock se está agotando por momentos.

De 12.350.000 barriles a fin de febrero, ha sido bajando mensualmente hasta 6.830.000 barriles a fin de agosto.

La cantidad de petróleo en bruto que se extrae de los yacimientos, no es la suficiente para que las refineries produzcan la gasolina que se les pide.

El Gobierno americano se interesa grandemente en acrecentar la explotación de las minas, y los químicos y refinadores se esfuerzan constantemente en mejorar los métodos empleados para obtener un rendimiento mayor en gasolina que el que se obtiene actualmente.»

Aunque, naturalmente, dichos datos se refieren a una época en que el gran número de motores de explosión utilizados en la guerra exigía un extraordinario consumo de esencia, y éste ya no tiene razones de subsistir, es, sin embargo, digno de tomarse en cuenta el aviso de nuestro colega, por si se acentuara esa desproporción progresiva

que se viene observando entre la producción y el consumo de gasolina.

La industria del petróleo en el Reino Unido

Según *L'Auto*, en vista del creciente consumo mundial del petróleo y de sus derivados, los ingleses se proponen crear en su país la producción de dicho mineral, dando a esta industria un carácter nacional, como actualmente sucede en Norteamérica.

Al efecto se han comenzado en Ibadstfort los trabajos de exploración de capas petrolíferas, a la inauguración de las cuales asistió el ministro de Municiones de Inglaterra Sir Keith Price.



SECCIÓN TÉCNICA

LAS BUJÍAS DE ENCENDIDO

La bujía, ese pequeño aparato destinado a encender la carga en el cilindro por medio de una corriente eléctrica, es, sin duda alguna, una de las partes más importantes de los motores de explosión.

De aquí que el creciente desarrollo en la fabricación de vehículos que emplean dichos motores (automóviles, motocicletas, aeroplanos, etc.), haya fomentado la producción de bujías de encendido hasta convertirla en una industria de primera categoría.

El trabajo de la bujía no se reduce únicamente a producir la chispa eléctrica dentro del cilindro. Para cumplir satisfactoriamente su misión debe resistir, no sólo la fuerza de compresión ejercida por el cilindro sobre ella y la constante vibración originada por las explosiones dentro de aquél, sino también los bruscos y radicales cambios de temperatura a que ha de encontrarse sometida durante su trabajo.

Para responder con éxito a todas estas exigencias, la bujía tiene que ser, por lo tanto, un aparato muy resistente. El proceso de su fabricación desde la manipulación de las primeras materias que entran en ella hasta su salida de la fábrica, después de conseguidas su duración y seguridad, es en extremo interesante.

De los primeros materiales utilizados en su construcción, asbesto, cobre, acero y porcelana, estos dos últimos requieren nuestra especial atención.



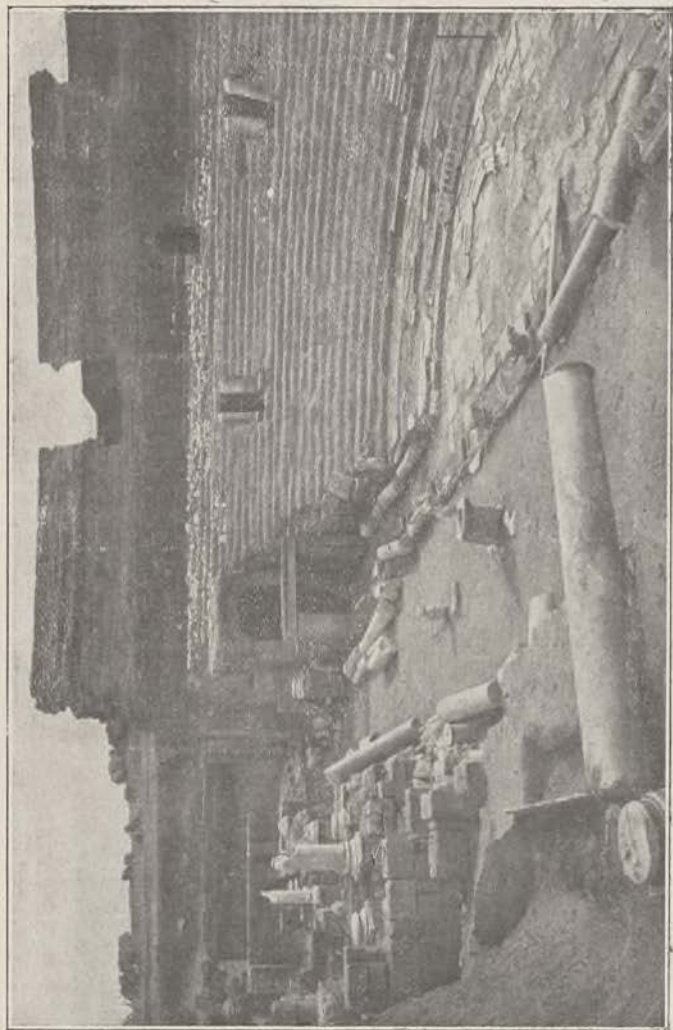
El Alcázar de Segovia.

Fot. A. Prast.

A N T Á B R I C O



s en la región de los Picos de Europa.



Fot. R. González.

El teatro romano de Mérida.

Los principales componentes de la porcelana son el feldespato de kaolina, la sílice y la arcilla. Mezclados estos ingredientes en un molino esférico, y triturados hasta que quedan reducidos a un polvo finísimo, son lanzados después sobre un lienzo por medio de una corriente eléctrica que purifica dicha mezcla de toda sustancia extraña. Se pasa aquélla luego por una prensa que acaba de filtrar la materia, extrayendo de ella el agua y dejándola reducida a una masilla. Esta masilla es metida inmediatamente en una artesa que la presta una forma tubular, y almacenada después, durante cierto tiempo, en celdillas especiales para provocar su descomposición. Conseguida ésta, máquinas apropiadas preparan y transforman la porcelana hasta moldearla en forma de bujía. Una vez conseguidos estos moldes, se cubren con un barniz brillante, y empaquetados en cilindros o retortas refractarias, se les trata por el calor, durante sesenta días consecutivos, dentro de grandes hornos, cuya temperatura llega a 2.300 grados Fahr. Más tarde se retiran los moldes de estos hornos y se les somete a una temperatura más baja. Después de esta segunda cocción, las porcelanas están en condiciones de formar parte de la bujía.

El acero que constituye el casco de las bujías de encendido tiene una manipulación más sencilla. Llega este metal a la fábrica en forma de largas barras que, después de lavadas y sometidas a bajas temperaturas para eliminar la posibilidad de contracciones y dilataciones, pasan a una máquina especial de hacer tornillos. En esta máquina son transformadas dichas barras en los casquetes que han de unirse después a las porcelanas.

Dichos casquetes son pulidos, niquelados o empavonados de acuerdo con los pedidos hechos a la fábrica.

Las envolturas de cobre y asbesto que sirven para pro-

teger la porcelana de las vibraciones producidas por el motor en el cilindro, son preparadas en otra sección de la fábrica, así como los ligamentos de los tornillos, hilos de chispa, etc.

Una vez terminadas las distintas piezas constitutivas de la bujía son enviadas a un taller especial, donde varios operarios, encargados cada uno de distinta operación, proceden a la montura previa de dichas piezas, cuya montura es acabada después por una máquina que las ajusta automáticamente en el grado preciso.

Por último, y después de un ligero examen, las bujías son embaladas y remitidas al mercado.



paseo.

ye a las motocicletas.

[illegible]

El arbitrio municipal para la circulación de motocicletas, tanto solas como con sidecar, será en el presente año igual que en 1918, si bien dichas licencias no se expendrán por ahora más que para el trimestre enero-marzo, de-

Recomendamos, por consiguiente, a todos los socios del R. M. C. E. el abono inmediato del referido arbitrio, para defender con toda autoridad los intereses de los motociclistas madrileños.

Deseamos al simpático campeón de España todo género de prosperidades en su nueva empresa.

En anteriores números hemos descrito varias excursiones por las provincias de Asturias y Santander. Para el mejor desarrollo de las mismas nos complacemos en publicar con el presente número un mapa general de las carreteras enclavadas en la región de los Picos de Europa comprendida entre León, Oviedo y Santander.

Lo que va de ayer a hoy

Todos recordamos, pareciéndonos, sin embargo, que corresponde a una época muy anterior, al triciclo, prototipo en su tiempo del deporte velocipédico, acogido por nuestra juventud con todos los honores que el caso merecía, y cuya adquisición constituyó en nuestra niñez una de las mayores ilusiones.

Aquel antiestético vehículo quedó anticuado; apenas consolidó su éxito pronto hubo de desterrarse semejante máquina, ya que, a pesar de haber llenado un vacío entonces, no cumplía fielmente su fin, por su torpe andar y volumen desmesurado.

Pronto, asimismo, ganó los favores del público una nueva máquina: el biciclo, peligroso por su estructura y manejo, toda vez que, al hallarse su centro de gravedad muy alto, era muy inestable y difícil de manejar.

No obstante, fué tan notorio el progreso obtenido en punto a velocidad, que entonces fué cuando verdaderamente comenzó a cultivarse dicho deporte; excitando nuestros deseos de investigar lo poco que de los alrededores de las poblaciones conocíamos, inclinándonos a posibles riesgos, afición ésta que constituye la característica de todo sportman; pues sólo el hecho de encaramarse sobre aquella alta rueda para convertirse en verdadera araña, y lanzarse por calles inurbanizadas y caminos detestables, constituía una heroicidad.

No satisfizo tampoco el anhelo de los ciclistas, que ansiaban mayor velocidad, aquel incómodo vehículo, y los fabricantes de aquéllos con muy buen acierto, recompensa-

do por el éxito alcanzado, y que aun subsiste, modificaron la estructura del biciclo, dando al mercado la nueva máquina denominada bicicleta, de novedad positiva, fácil manejo, elegante, sólida y marcha veloz, debiéndose su aceptación, principalmente, a las ventajas que por todos conceptos reúne como medio barato y rápido de locomoción.

Transcurrió el tiempo, y se llegó a creer resuelto el ideal ciclista con el uso de la bicicleta, cuando la industria, en su gigantesco avance hacia el más allá, creó el motor de esencia, o, mejor dicho, lo particularizó aplicándolo al automovilismo y renovando el ambiente de nuestras clases sociales.

La bicicleta quedó relegada de la circulación por largas carreteras, circunscribiéndose su aplicación a las capitales y alrededores. El acaudalado burgués, recogido antes a su cómoda mansión, ha salido a plena Naturaleza seducido por el maligno vértigo de la velocidad. Con la velocidad del transporte ha consolidado sus conocimientos geográficos indecisos, en la mayoría de los casos, dándose cuenta asimismo de ciertos principios mecánicos, antes patrimonio exclusivo de los técnicos.

A esta revolución del automovilismo ha seguido el mejoramiento actual de todos los caminos, debido única y exclusivamente a la invasión del auto; pues al tributar al Estado y extender su riqueza por todas las regiones, ha obligado a su vez a éstas a que cuiden sus comunicaciones, embelleciendo lugares pintorescos y haciendo cómodos, lugares inaccessibles antes, pero grandiosos por su situación siempre.

La industria ha cooperado a la riqueza pública, creando un plantel numeroso de obreros mecánicos y auxiliares, que, a su vez, han ramificado la industria principal en múltiples talleres, comercios, garages, etc.

No obstante, el automóvil ha nacido fuera de su verdadera misión social; debió empezar por su derivado—la moto—, es decir, por ser un verdadero útil industrial.

Otro mal general son los precios exorbitantes y desconocidos a que alcanzan todas estas máquinas; pero si estos precios se hubieran contemporizado a los del mercado extranjero, su uso se hubiera centuplicado, y, por lo tanto, todos los beneficios que reporta; pero no siendo así, por desgracia, hubo de aterrar e inquietar nuestro ánimo el encuentro por cualquier sitio del auto veloz, que generalmente nos envolvía, cuando menos, en una nube de polvo, haciéndonos renegar de su existencia, deseando como complemento a los felices ocupantes todo género de calamidades. Así ocurrió que su precio y entretenimiento le alejó tanto de la generalidad, que le hizo sólo artículo de lujo y confort, desvirtuando su rendimiento útil y localizándolo en una clase opulenta.

No tardó mucho tiempo en hacer su aparición un sistema mixto entre el automóvil y la bicicleta: la motocicleta, que, a nuestro juicio, no ha merecido aún el favor a que es acreedora y todo el entusiasmo que su práctica aplicación se merece.

La motocicleta, imperfecta al principio, ha evolucionado en forma tal, que actualmente puede competir en velocidad y seguridad de marcha con cualquier orgulloso Rolls-Royce; tan fácil es su manejo, no sólo por las escasas dificultades de estabilidad que es preciso vencer, sino por los excelentes elementos de precisión y seguridad que para el motociclista posee.

A partir de este momento, la lucha enconada y noble entre las casas constructoras ha creado tipos nuevos verdaderamente maravillosos por todos conceptos, pudiendo esperarse confiado el día en que este pequeño motor no sir-

va exclusivamente para esparcimiento del ánimo, sino para redimir completamente al motor-hombre, emancipando a infelices obreros de trabajos de fuerza y arrastre, indignos de los tiempos modernos.

Mucho más podríamos decir referente a vulgarización del motor de esencia; pero los límites impuestos por la necesidad nos obligan a dar por terminada esta modesta ojeada retrospectiva sobre simples medios de locomoción.

DANIEL GONZÁLEZ.

Enero, 1919.



Nuestros grabados

El alcázar de Segovia

Sobre un peñasco, aislado en la yerma planicie castellana, se levanta Segovia, «la de las viejas casas, el almenado muro y las torres bizantinas». Tiene Segovia un monumento famoso: su acueducto romano; tiene, además, otra joya monumental: un alcázar magnífico, cuya torre del homenaje álzase orgullosa sobre el acantilado, dominando los valles del Eresma y del Clamores, que se tienden bajo los lienzos de su muralla.

Ningún castillo similar guarda quizás, como este de Segovia, tanto recuerdo histórico, ninguno ha resistido tan bien el embate de los hombres y de los elementos.

Desde su construcción, probablemente en el siglo XI, hasta el siglo XVII, fueron sus estancias albergue de soberanos; junto a sus muros y bajo sus techumbres se realizaron señaladas páginas de la historia de Castilla. En él se hallaba Alfonso el Sabio cuando, por primera vez, se derrumbaron parte de las paredes. En él vivieron Fernando el Santo, Sancho IV y Fernando IV, cuya minoría fué señalada por tan sangrientas revueltas. Desde una de las ventanas del alcázar cayó al precipicio un hijo de Enrique de Trastámara, el infante don Pedro, tras del cual se arrojó, según la tradición, su desesperada nodriza. Por allí pasaron varias veces don Juan I, don Enrique el Doliente y don Juan II, a quien debe el alcázar la grandiosa torre cuadrilonga, que forma la fachada oriental del edificio. En él fueron proclamadas reinas Isabel la Católica y su hija doña Juana. Cerca de medio año resistió más tarde los ataques de los Comuneros. En él se celebró el matrimonio de Felipe II con su cuarta mujer Margarita de Austria, y en sus regios salones se hospedaron por último el monarca Felipe III y su esposa Margarita. Reducido desde entonces a prisión de Estado, fué destinado después por Carlos III a colegio de Artillería, que vino siendo hasta 1862, en que un formidable incendio redujo a cenizas toda la parte interior del edificio.

Posteriormente restaurado, y, en la actualidad dedicado a archivo general militar, es con sus torres circulares

de remates cónicos, con sus modernos balcones y sus vetustos ajimeces, uno de los más interesantes monumentos históricos de la Península.

El teatro romano de Mérida.

A 55 kilómetros de Cáceres, sobre la ribera derecha del Guadiana, en el cruce de las carreteras de Badajoz a Madrid, Mérida a Sevilla y San Juan del Puerto a Cáceres, se encuentra la ciudad de Mérida. Fundada en el año 23, antes de Jesucristo, por Publio Carisius, tuvo la antigua *Emerita Augusta*, durante su época romana una importancia y una prosperidad extraordinarias, que fué perdiendo paulatinamente bajo las siguientes dominaciones visigoda y mahometana, hasta llegar a su completa decadencia en el período de la reconquista.

De aquella primitiva grandeza sólo han llegado hasta nosotros los restos de una serie de monumentos que van surgiendo de la tierra merced a las concienzudas excavaciones que por cuenta del Estado vienen realizándose desde hace algún tiempo. Entre los monumentos descubiertos merece especial mención el teatro romano que reproducimos en estas páginas.

Dicho teatro, construido en el año 24, antes de Jesucristo, y reparado en tiempo de Adriano, tiene, como todos sus similares, la forma de un hemiciclo, en cuyo diámetro estaba la escena. La parte destinada a los espectadores se compone de la *orchestra* o plano semicircular con tres gradas de mármol, tres *caveas* u órdenes de graderías y un andén en lo más alto, a modo de pórtico corrido. El escenario, totalmente descubierto ya, se compone de una meseta, la que era el *proscenium*, con dos escalinatas hacia la *orchestra* y dos entradas a los lados para los coros y comitivas. Esta escena debió de tener una gran composición arquitectónica a modo de fachada, cuyos restos (molduras, capiteles, fustes, etc.) se han encontrado. Detrás de la escena y hacia el exterior había un pórtico con columnas, y a los lados de aquélla se encontraban las salas para los coros.

Es bien sensible que la rapiña y la barbarie de los hombres hayan contribuido tanto a la destrucción de unos monumentos que, aun en el siglo VIII, daban fama de maravillosa a la ciudad de Mérida.