



Sanz

MOTOCICLISMO

Mayo, 1918. - Núm. 5



Retana



Santos



LOS VENCEDORES

EN EL KILÓMETRO LANZADO

Biblioteca Nacional de España

Acebo

Real Moto Club Español

DOMICILIO SOCIAL:

Carrera de San Jerónimo, 8, 2.º Madrid

SOCIEDAD DEPORTIVA MOTOCICLISTA



SUS FINES. SEGÚN ESTABLECE EL REGLAMENTO, SON:

«Art. 2.º Su objeto será:

Fomentar el deporte motorista, organizando carreras, concursos, *records* y demás pruebas, interviniendo en la organización y controlaje de aquellas para las cuales se la solicite y así lo acuerde la Junta directiva.

Fomentar el turismo motorista con la celebración de excursiones, *raids*, *rallies*, etc.

Procurar el mayor beneficio posible para sus asociados, en lo que a la práctica del motorismo se refiere, gestionando la facilidad de tracción, rebaja de impuestos, arreglo de carreteras, etc., etc.

CUOTAS

5 pesetas mensuales, para los Socios fundadores y de número.

5 pesetas trimestrales, para los Socios transeuntes.

La Directiva podrá acordar el establecimiento de una cuota de entrada cuando lo crea oportuno

MOTOCICLISMO

REVISTA MENSUAL

Boletín Oficial del Real Moto Club Español

AÑO I

MAYO, 1918

Núm. 5

SECCIÓN OFICIAL

Prueba del kilómetro lanzado

El día 12 de mayo, domingo, y entre los kilómetros 25 al 28 de la carretera de Aragón, tuvo lugar, conforme se anunció, la prueba del kilómetro lanzado, organizada por el Real Moto Club Español.

La carrera se ha efectuado en un trozo de carretera recientemente reparado, absolutamente liso y llano, cuya elección ha merecido unánimes elogios por parte del público y corredores y de la prensa deportiva.

La organización ha sido irreprochable, y no ha habido que lamentar incidente alguno que desluciera la fiesta deportiva organizada por este Real Moto Club Español.

Por primera vez en Madrid se adaptaba a la prueba del kilómetro lanzado la fórmula internacional de verificar la carrera en sentido de ida y vuelta, computándose como tiempo oficial de la prueba el promedio de ambos recorridos. El R. M. C. E. ha recibido alabanzas de todos por esta innovación, que es la más equitativa y justa fórmula de computación de velocidades, ya que se compensan, tanto en pro como en contra, la circunstancia de desnivel, viento, carburación, etc.

La concurrencia fué enorme, y entre ella destacábase la lucida representación que tuvo el elemento femenino, que puso

una nota agradable de belleza y distinción en la fiesta deportiva.

La cronometración fué llevada a efecto por los representantes oficiales del Real Automóvil Club de España.

A continuación incluimos el cuadro de la clasificación general:

Orden de llegada	CORREDORES	PRIMERA VUELTA			SEGUNDA VUELTA			PROMEDIO			Velocidad media a la hora
		M.	S.	D.	M.	S.	D.	M.	S.	D.	
	Side-cars hasta 750 c. c.										
1	D. Baltasar Santos.....	»	55	»	»	56	8	»	55	9	64.400
	Side-cars de 750 c. c. en adelante										
1	D. José Sanz.....	»	37	6	»	39	2	»	38	4	93.750
2	» Román Uribealgo.....	»	39	2	»	43	8	»	41	5	86.730
3	» Abraham Galindo.....	»	41	2	»	42	»	»	41	6	86.480
4	» Mariano Ramírez.....	»	42	4	»	42	8	»	42	6	84.500
5	» Germán Villar.....	»	42	4	»	45	6	»	42	»	81.810
6	» Eduardo Sobejano.....	»	46	2	»	45	8	»	46	»	78.260
7	» Germán Villar.....	»	46	8	»	47	»	»	46	9	76.760
8	» Pedro Zuazo.....	»	47	2	»	48	4	»	47	8	75.310
	Motos solas hasta 300 c. c.										
1	D. Baltasar Santos.....	»	56	6	1	01	»	»	58	8	61.220
2	» Mauricio Dalmau.....	1	09	6	1	10	8	1	10	2	51.280
	Motos solas hasta 500 c. c.										
1	D. Julio Acebo.....	»	49	6	»	45	2	»	47	4	75.950
2	» Celso Arellano.....	»	43	2	»	53	8	»	48	5	74.220
3	» Lázaro Villada.....	»	50	»	»	50	2	»	50	1	71.8. 0
	Motos solas hasta 750 c. c.										
1	D. Baltasar Santos.....	»	48	»	»	49	»	»	48	5	74.220
	Motos solas de 750 c. c. en adelante										
1	D. Angel Retana.....	»	31	»	»	38	4	»	31	7	113.560
2	X. X.....	»	32	8	»	33	4	»	33	1	108.760

REAL MOTO CLUB ESPAÑOL

CIRCUITO DE GALAPAGAR

16 de junio de 1918

REGLAMENTO

Artículo 1.º La carrera Campeonato de Castilla, organizada por el Real Moto Club Español, se celebrará el día 16 de junio de 1918 en el circuito siguiente: Las Rozas, Galapagar, Villalba, Torreldones, Las Rozas, y en la dirección de marcha que resulta de la enumeración que antecede, cuyo circuito comprende un recorrido total de 51,200 kilómetros.

Art. 2.º En esta carrera podrán participar los socios del R. M. C. E., abonando una cuota de inscripción de 15 pesetas, y los no socios abonando una cuota de inscripción de 30 pesetas, no reembolsables ambas en ningún caso.

Art. 3.º Podrán tomar parte en esta carrera motocicletas de todas clases, sin otra restricción que la que determine el Jurado de admisión, respectiva exclusivamente a la seguridad de la máquina para su conductor y para su circulación por carreteras públicas, ya que la índole de esta carrera no permite la neutralización del circuito.

Art. 4.º Establecido que no hay distinción de máquinas de carrera y de turismo en esta prueba, las máquinas se dividirán en las categorías siguientes:

Motocicletas

- Primera. De una cilindrada de hasta 300 c. c.
- Segunda. De más de 300 hasta 500.
- Tercera. De más de 500 hasta 750.
- Cuarta. De más de 750 (fuerza libre).

Side-cars

Primera. De una cilindrada de hasta 750 c. c.

Segunda. De una cilindrada de más de 750 c. c. (fuerza libre).

Art. 5.º Estas máquinas, según su categoría, deberán recorrer el precitado circuito en la forma siguiente:

Motocicletas

Primera categoría. Dos veces (102,400 kilómetros).

Segunda, tercera y cuarta categoría. Cuatro veces (204,800 kilómetros).

Side-cars

Primera categoría. Dos veces (102,400 kilómetros).

Segunda categoría. Cuatro veces (204,800 kilómetros).

Art. 6.º Ninguna máquina será admitida a correr fuera de concurso, entendiéndose que, cuantas tomen parte en la prueba, se someten a la clasificación cronometrada, y sus conductores a la publicación de dichos tiempos.

Art. 7.º La cronometración de esta prueba se efectuará por los oficiales del R. A. C. E., y la persona encargada de este servicio será juez único de salida y llegada.

Art. 8.º Las salidas se darán con el intervalo que establezca dicho cronometrador, y que nunca será inferior a un minuto, contándose los tiempos desde la hora de salida fijada a cada corredor, aunque éste, por circunstancias cualesquiera, no consiguiera hacer arrancar a su máquina, dado que la salida será en la línea y a máquina parada, aunque el motor esté en marcha. Al efecto, cada corredor recibirá, una hora antes de la salida del primero, la notificación de su hora de salida.

Art. 9.º Las salidas se darán por el orden acordado en sorteo en cada categoría, comenzando por la primera, y la clasificación se establecerá por tiempos invertidos, con deducción de

las paradas que los motoristas se hayan visto obligados a hacer en los pasos a nivel, por hallarse éstos cerrados. Un Jurado situado en cada paso a nivel contará el tiempo de parada obligada, terminando ésta en el instante de quedar la vía libre, aunque el corredor permanezca parado por causas ajenas a aquella circunstancia.

Art. 10. Las máquinas serán precintadas en la forma que determine el Jurado, y no podrán llevar el escape dirigido hacia el suelo.

El precintado se verificará el día antes de la carrera, de seis a siete de la tarde, en el lugar que oportunamente se anunciará.

Art. 11. Ningún corredor podrá cambiar de máquina durante el recorrido, siendo preciso que efectúe el correspondiente a su categoría, precisamente en la máquina con que tomó la salida.

Art. 12. Por el hecho de hacer su inscripción, cada corredor declara conocer el circuito, sin que la Sociedad organizadora se obligue a hacer señalamiento alguno, a excepción del comisario que colocará a distancia conveniente del paso a nivel para prevenir a los corredores en caso de hallarse éste cerrado. Conocido el circuito por los corredores, convendrá que éstos moderen su marcha en las proximidades de dichos pasos a nivel, para que puedan fácilmente darse cuenta de la señal de cerrado, que el comisario les hará agitando una bandera de gran tamaño y perfectamente visible.

Art. 13. Los corredores pueden establecer un repuesto de esencia, aceite, neumáticos, etc., etc., en las proximidades de Las Rozas y en lugar que oportunamente se les indicará. En dicho repuesto podrán tomar lo que necesiten, sin ayuda alguna de nadie, excepción hecha del abastecimiento de gasolina y aceite, y tener la máquina en equilibrio.

El tiempo que permanezcan parados por este concepto, no les será deducido del invertido en el recorrido. La organización

de dicho repuesto será de la exclusiva cuenta de los corredores, quedando el R. M. C. E. por completo exento de responsabilidad, tanto sobre los extravíos o faltas de materiales y elementos allí depositados, como de los accidentes que en los mismos pudieran producirse.

Art. 14. Durante el curso de la carrera, los corredores vienen naturalmente obligados al estricto cumplimiento de las disposiciones que regularán la circulación por carretera y que no se citan aquí por considerarlo innecesario, pero cuyo conocimiento también queda establecido para los corredores por el hecho de su inscripción en la carrera.

Solamente se recuerda que, en carrera, cuando un corredor avisa a otro para pasarle, éste debe dejar libres por su izquierda dos tercios de carretera.

Art. 15. Se concederán dos títulos de Campeón de Castilla, que se adjudicarán exclusivamente a cada uno de los corredores que hayan invertido el menor tiempo en recorrer cuatro veces el circuito en motocicleta sola o en side-cars.

Ademas se concederán los siguientes premios:

A cada uno de los dos campeones de Castilla, de motos o de side-cars:

Copa de plata.

Medalla de vermeil, al primero de cada categoría.

Medalla de plata, al segundo de cada categoría.

El Jurado se reserva la facultad de suprimir cualquiera de ellas, en el caso de que la inscripción de la categoría no alcance un número de tres.

Todas las categorías de motos y side-cars quedan facultadas para concurrir al Campeonato de Castilla.

Art. 16. Queda terminantemente prohibido todo género de auxilio a los corredores, por servicios organizados o aislados durante la carrera y en cuanto a ésta se refiere, y como tal se considerará toda maniobra que sin ir dirigida a auxiliar

directamente al corredor constituya perjuicio para otro u otros.

Art. 17. La inscripción queda abierta desde esta fecha hasta el día 14 del corriente, a las nueve de la noche, en el domicilio social (Carrera de San Jerónimo, número 8) y al formalizarla deberán hacerse las declaraciones siguientes:

Nombre y domicilio del corredor.

Nombre y domicilio del propietario de la máquina.

Marca de la motocicleta.

Fuerza en H. P. catalogada.

Cilindrada en centímetros cúbicos.

Número del motor.

Art. 18. La firma del boletín de inscripción lleva aneja para el corredor la conformidad, con todas las disposiciones del presente reglamento y el del R. A. C. E., para lo que en el primero no se hallara previsto, así como el descargo para la entidad organizadora de toda responsabilidad civil o criminal en que pudieran incurrir los propietarios o conductores de las motocicletas concurrentes a la carrera, así como de los daños que durante ella pudieran sufrir.

Art. 19. Las reclamaciones deberán versar exclusivamente sobre posibles inexactitudes en las declaraciones de inscripción y sobre incidentes ocurridos durante la carrera, no admitiéndose reclamación alguna sobre la admisión o exclusión de máquinas a que se refiere el art. 3.º

Art. 20. El Real Moto Club Español se reserva el derecho de modificar el presente Reglamento, si así lo estimase conveniente, comunicándoselo a los corredores con la debida anticipación.

Art. 21. El Jurado será el encargado de interpretar este Reglamento y de resolver las dudas que se susciten en su interpretación.

Art. 22. Toda reclamación o protesta deberá presentarse en el domicilio indicado para la inscripción por escrito antes de

transcurridas veinticuatro horas, contadas desde la llegada del último corredor a la meta antes de retirarse el Jurado. La reclamación irá firmada por el corredor reclamante y acompañada de 250 pesetas, que no le serán devueltas si no se demuestra su fundamento, siendo además de cuenta del reclamante los gastos de desmontaje, montaje y de peritación, si hubiere lugar. Caso de comprobarse la razón del declarante, dichos gastos serán de cuenta del culpable de la denuncia, reintegrándose entonces al reclamar la cantidad depositada ante el Jurado.

Los corredores quedan obligados a conservar intactos los precintos de sus máquinas hasta la publicación de las clasificaciones.

Art. 23. La carrera comenzará a las ocho en punto de la mañana, dándose por terminada a las cuatro horas de la salida del último corredor y no entrando en clasificación los que inviertan en el total recorrido más de cuatro horas, contadas desde su respectiva salida.

Madrid, 31 de mayo de 1918.

LA COMISIÓN DEPORTIVA.



Programa del Campeonato de Castilla

El domingo, día 16 del corriente, tendrá lugar la carrera del Campeonato de Castilla en el Circuito de Galapagar.

La salida se dará a las ocho en punto de la mañana en la carretera de la Coruña, frente a la estación del ferrocarril de Las Rozas.

Los corredores se presentarán en la meta de salida a las siete en punto de la mañana.

El Jurado estará compuesto:

<i>Presidente.</i>	Don Andrés F. Cuervo.
<i>Vocales</i>	Don Miguel Sanz y Sanz, Presidente del Moto Sport. Don Antonio Belda, Presidente de la Unión Velocípeda Española. Don Pablo Santamaría. Representación del Centro Electrotécnico y de Comunicaciones.
<i>Comisarios de meta.</i> .	Don Francisco Caro. Don Ricardo Ruiz Ferry. Don Fernando Ribed.
<i>Comisarios de ruta.</i> .	Don Enrique Rivera. Don Victoriano Suárez. Don Agustín Ibarra. Don Roberto Aldeanueva.
<i>Cronometrador desalida y llegada.</i> . . .	El Oficial que designe el R. A. C. de E.
<i>Cronometradores de los pasos a nivel.</i> .	Los que se designen.
<i>Secretario.</i>	Don Emilio V. Arche.

Cebreros y sus alrededores

Cebreros, la villa de las cebras—en el sentido antiguo de la palabra, esto es, de las cabras monteses; no del rayado solípedo africano, como pretende su Concejo, poniendo esta última ab-



Humilladero de Valsordo

surda imagen en su sello—, se extiende al pie del cerro del Castrejón, desde donde una antigua citania ibérica, de que sólo quedan en la cumbre las borrosas ruinas, dominaba el valle medio del Alberche en las antiguas edades bélicas.

El río, saliendo de los Callejones de Zazo, abandona ya a la vista el largo corredor de su valle alto, entre la Paramera, al Norte, y Gredos, al Sur, dirigiéndose a buscar, rumbo a Saliente, la brecha que dejó abierta la gran cadena de

Gredos al romper la del Guadarrama, más vieja, y en el tercio final de ésta; brecha que le encamina por la llanura de Toledo al padre Tajo. Al extremo Sur, la meseta toledana se extiende más allá de la solitaria Peña de Cadalso; mientras el resto del horizonte toma por dondequiera el aspecto de un verdadero país de montañas. Allende el Alberche, al Sudoeste, nace Gredos, mostrando sus tres primeras vértebras: el Cerro de Guisando, el Cabezo de la Parra, Cuatromanos. La Paramera se oculta en un término más avanzado, detrás de relieves preparatorios; y a la espalda, al Nordeste, todavía desde el Castrejón, se identifican cum-

bres guadarrameñas: la Almenara y el San Benito, singularmente. Este último, como un hermano gemelo, aunque distanciado, del Cabezo de la Parra, la mayor de las eminencias del horizonte cebrereño: ambos cónicos, de gneis y de una altitud aproximadamente igual, que excede de los mil seiscientos metros.

En aguas del Tajo, pero al otro lado de la cordillera central,



La Picota de Cebreros

Cebreros está entre las dos Castillas, participando más de los caracteres de la Nueva que de los de la Vieja, aunque administrativamente pertenezca a ésta. Su situación en el camino natural de Avila a Toledo, le ha valido un par de páginas en la bellísima novela de Larreta, *La gloria de don Ramiro*. (*Una vida en tiempos de Felipe II.*)

La villa se agrupa en torno a la desmesurada iglesia neoclásica, que entonces estaría en construcción, cuando don Ramiro huía a Toledo, ensombrecido por la tempestuosa nube de

su sino. Todavía los fieles harían vibrar con sus palabras y hasta con sus deseos, las bóvedas de la iglesita, harto más simpática, de un gusto de transición entre lo gótico y lo románico, que, arruinada, se encuentra a la entrada Norte, ya enteramente baldía, después de haber servido hasta hace poco de campo santo, donde han vuelto a la tierra algunas generaciones. Allí, entre ellos, algunos de mis antepasados, y un hermano que no conoció otro horizonte. Algunas calles que quizás han cambiado ya sus simpáticos nombres castizos—calle Real, calle Luenga, calle de los Mesones, de la Sangre, etc. — por los de oscuras notabilidades de campanario, muestran viejas construcciones interesantes. Y a la salida hacia Toledo, por el Sur, más allá de un pobre arrabal que se deshace en ruinas, la esbelta picota señorial, sobre una pintoresca afloración granítica, se asoma al río, que reluce a lo lejos, en el fondo del valle ocupado por olivares y los más sabrosos tempranales de vid albillo de toda España.

Hacia el río se descuelgan desde allí los claros caminos, buscando el paso del Alberche por sobre viejos puentes de origen romano.

Puente del Burguillo, el más alejado aguas arriba, tiene en la imaginación popular un abolengo más remoto e ilustre, que se remonta hasta las fundaciones heraclenses en el corazón de España:

- Puente del Burguillo, ¿quién te hizo?
- Hércules y su hijo.
- Te caerás, te levantarán,
- pero no conforme estás.

Sigue después el de Valsordo, más allá de la ermita de la Virgen del mismo nombre, que los de Cebreros adoran piadosamente.

¡Cuán interesante este viejo santuario!

A la orilla del camino le precede un pequeño humilladero, que cobija la imagen de una minúscula virgen silvestre, roída

por los ratones campesinos. Detrás de este humilladero, más alta, sobre una meseta granítica, que decora el hermoso «pino de la Virgen», la ermita abre su puerta, bajo un porche pavimentado de guijas, a estilo ribereño. La imagen que reina en el solitario interior la mayor parte del año, es un tosco tronco rematado por una dulce cara de talla policroma y unas finas manos cruzadas, que muchas mujeres santas se han atrevido a besar como la suprema dicha de la tierra. Ostenta gran corona, y va recargada con el pesado manto de las vírgenes ibéricas. En el camarín de la Virgen y en los pasillos de las dependencias de la ermita, cuelgan centenares de ex-votos: vagas representaciones en cera de órganos y vísceras humanas, mortajas simbólicas de pasados peligros de muerte, suspendido todo de pálidas cintas deslucidas, y llevando colgadas, en papeles y cartones manuscritos, milagrosas historias clínicas de la carne doliente y creyente de los alrededores. Dos mil años hace, así lo hacían ya los antepasados iberos, y las excavaciones desenterran en todas partes imágenes semejantes, hechas, no en cera perecedera, como éstas, sino en bronce y en barro cocido.

Media legua más allá de la ermita, el río Alberche se ensancha momentáneamente, después de salir del desfiladero, y antes de penetrar en el último macizo montañoso—el de las Cabrerías—que debe cortar para salir a la meseta. Está lleno el cauce de cantos rodados transportados por la corriente: guijas de pórfido, de micacitas, de extrañas rocas cristalinas arrancadas de las altas regiones.

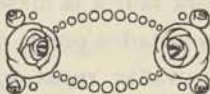
Por un tercer puente de fábrica moderna atraviesa el Alberche la carretera de Toledo. Al otro lado del río, frente por frente al Cerro de Guisando, los toros de este nombre fingen pastar por los siglos de los siglos, cara al Oeste. Imágenes de toros como éstas debieron existir, transportadas por los romanos desde los alrededores, en los puentes del Burguillo y de Valsordo. La línea del río debió ser la frontera entre dos viejas tribus ibe-

ras que tomaron como símbolos respectivos las figuras del toro y del jabalí. La tribu del toro debió de ser la de los hombres de la ribera; la del jabalí, la de los hombres de montaña, reclusos entre la Paramera y Gredos. El pueblo hoy llamado, por corrupción, el Barraco, esto es, el Verraco, el puerco macho, a la entrada de la Paramera, señala con su nombre el emplazamiento de uno de estos jabalíes berroqueños, marcando el territorio de las dos tribus.

El valle medio del Alberche es muy interesante para la arqueología. En torno a Cebreros, defendida por las montañas de Gredos, de la Paramera y el Guadarrama, la raza ha conservado, con una curiosa y amable originalidad, las formas arcaicas faciales, y los remotos caracteres del espíritu.

Si estas observaciones te placen, lector, haz tan sencillo viaje. Hazlo también si sólo gustas de los bellos paisajes graníticos, bajo el cielo y el sol de la clara Castilla.

CONSTANCIO BERNALDO DE QUIRÓS.



EXCURSIONISMO

SAN MARTÍN DE VALDEIGLESIAS.—CEBREROS.— PUENTE DEL BURGUILLO

Vamos a referir una de las más agradables excursiones que el aficionado madrileño puede realizar.

El itinerario Madrid-San Martín de Valdeiglesias-Cebreros-Puente del Burguillo y regreso, puede verificarse comodísimamente en una jornada, sin necesidad de forzar la marcha y con tiempo sobrado para admirar las bellezas del paisaje y las curiosidades arqueológicas que el cultísimo Bernaldo de Quirós acaba de describirnos.

El recorrido total es de unos 190 kilómetros, repartidos en esta forma: Madrid-San Martín de Valdeiglesias, 70 kilómetros; 15 kilómetros desde San Martín a Cebreros, y 10 desde este último pueblo al Puente del Burguillo.

Generalmente, suelen encontrarse todas estas carreteras en buen estado de conservación, y la salida de Madrid es por el Puente de Segovia. Hay que marchar 13 kilómetros por la carretera de Extremadura, cruzándose el poblado de Campamento. Al comenzar una cuesta, al final de la cual se halla el pueblo de Alcorcón, parte una carretera a la derecha (carretera de segundo orden), la que nos lleva por los pueblos de Villaviciosa de Odón, Brunete y Chapinería. En el kilómetro 56 (43 de la carretera de San Martín) se inicia el descenso del llamado Puerto de San

Juan, cuya fuerte pendiente y curvas muy cerradas obligan a no descuidar las precauciones. A muy corta distancia del final de la bajada, crúzase el río Alberche por el amplio puente de San Juan; se sube un corto repecho, a la derecha del cual se advierten los muros del derruido convento de Pelayos, en donde los aficionados a la fotografía tienen ocasión de impresionar unas placas con los restos de arquitectura gótica que aun se conservan.

El camino sigue en una recta casi perfecta, bordeado por frondosa arboleda, llegándose en seguida a San Martín de Valdeiglesias, cuya villa merece una visita detenidísima.

*
* *

De San Martín a Cebreros la carretera es pintoresca en extremo: a la derecha, al final, se deja la venta de Tablada, lugar en el que «una humilde venta (hoy destruída) presencié, en 19 de septiembre de 1468, el reconocimiento de la augusta Isabel I por heredera de Castilla», según dice Quadrado en su *Recuerdos y bellezas de España*.

Muy próximos, tras una cerca de piedras y dentro de un campo de labor, se encuentran los famosos toros de Guisando, acerca de los cuales nuestro amigo Juan A. Meliá, uno de los más inteligentes andariegos y escritor de facilísima amenidad, dice en un estimable trabajo:

«Son de tamaño natural y están tallados con tosquedad primitiva, pero con tal habilidad que no puede dudarse que el artista quiso representar a unos toros. A pesar de los siglos trans-

curridos, consérvanse muy bien algunos detalles perfectamente interpretados, como los pliegues de la piel en el cuello, que resaltan especialmente en el ejemplar que hay al Sur.

Las patas no fueron talladas aisladamente, sino unidas por pares. En el testuz adviértense unos agujeritos redondos, de bordes desgastados, donde estuvieron incrustados los cuernos, que acaso fueron metálicos.

Hay en pie tres toros y están en correcta alineación, a distancias iguales, mirando exactamente al Oeste. Para evitar repeticiones en la descripción, los numeraremos, empezando por el Norte.

El primero ofrece en el lado derecho una inscripción que sólo puede leerse palpando con las yemas de los dedos, y que, en letras mayúsculas, dice así, sin que me ofrezca la menor duda:

Longinus priscus calaetio patri f c

En el segundo toro nos fué imposible hallar restos de inscripción alguna. Sigue a éste otro toro que está derribado y roto por la ignorancia mezclada de codicia de los naturales del país, que creían hallar un tesoro escondido en el vientre del animal.

Légase después al cuarto y último toro, el mejor ejecutado y en el cual tampoco pudimos leer ninguna inscripción.

Pero las esculturas eran cinco, según dejó dicho en el siglo xvi Pedro de Medina, que los vió y registró las inscripciones que todos ellos ostentaban. Y por la enumeración que de ellos hizo, el que falta es el primero, o sea el que ocupaba el extremo

Norte. ¿Adónde fué a parar, que ni rastro ha quedado de él? Seguramente fué roto con el mismo fin que el que hoy aparece en pedazos, y sus fragmentos fueron arrojados lejos y hoy serán simples guijarros de granito o tierra de la que pisamos al pasar por aquella cañada.»

«Estos toros—según Quadrado—son monumentos romanos, en memoria de alguna hecatombe o sacrificio, como los animales que se ven en Segovia, Avila y otros pueblos comarcanos.»

Según Bernaldo de Quirós, ya citado, los toros son sencillamente un totem, y, por su aspecto, anteriores a la dominación romana, pueden ser fenicios o cartagineses y quizá sean anteriores.

Inmediatos al sitio donde yacen los toros de piedra, álzanse los muros del que fué Monasterio de Jerónimos. El estilo de su construcción es sencillo, y aunque se aproxima mucho a la severidad del Monasterio de El Escorial, conserva todavía la influencia de las arquitecturas medioevales.

Hoy, lo que fué iglesia, no es más que una ruina: quedan en pie los muros, pero no hay restos de techumbre.

*
* *

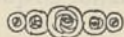
Después de cruzar El Tiemblo, por camino ruinoso y de escasas pendientes, llégase a Cebreros, pueblo importante, aunque desprovistos de otros medios de comunicación que el de la carretera; en él se encuentran viejas fincas con heráldicas muestras en las fachadas. Sírvenos aún de mentor el amigo Meliá, el cual nos habla de la picota que en las afueras del pueblo, al Sur, aun

se conserva, y que es una de las muchas que perduran, a pesar de la orden de demolición dictada por las Cortes de Cádiz en 1813.

De la misma época de la picota—siglo xv—hay en Cebreros un pórtico de iglesia, cuyo motivo ornamental son los pequeños hemisferios de piedra que pueden verse en el castillo de Santillana, en Manzanares el Real. Dicha iglesia ha sido sustituida por un templo de excesivas proporciones, y cuyo estilo es en todo igual al Monasterio de El Escorial; las robustas columnas toscanas que interiormente le sostienen, acentúan la sensación de recuerdo del Monasterio de San Lorenzo.

Desde Cebreros hay una carretera directa al puente del Burguillo; pero nosotros aconsejamos se haga el recorrido a pie, siguiendo el curso del río Alberche desde el puente de la carretera, cerca de Cebreros, hasta llegar al del Burguillo ya citado, lugar interesantísimo como paisaje, por hallarse situado en el llamado desfiladero del Zazo, en el que el Alberche forma un verdadero torrente.

El regreso a San Martín de Valdeiglesias puede hacerse por Cebreros o por la carretera que desemboca cerca de la Venta de la Tablada.



NUESTRO MAPA

Excursiones por Vizcaya

Por indicación de la Comisión Motorista del Club Deportivo de Bilbao, a la cual hemos pedido consejo, los itinerarios más recomendables para realizar excursiones en Vizcaya y en los que el turista puede formarse una idea del paisaje, del trabajo, del arte, de la riqueza y de la historia de esta interesante provincia, son:

Bilbao, Las Arenas, Sopelana, Plencia, Munguía, Gatica, Butrón, Crucero Urduliz, Cuesta de Umbe, Azúa, Bilbao. — Recorrido, 71 kilómetros.

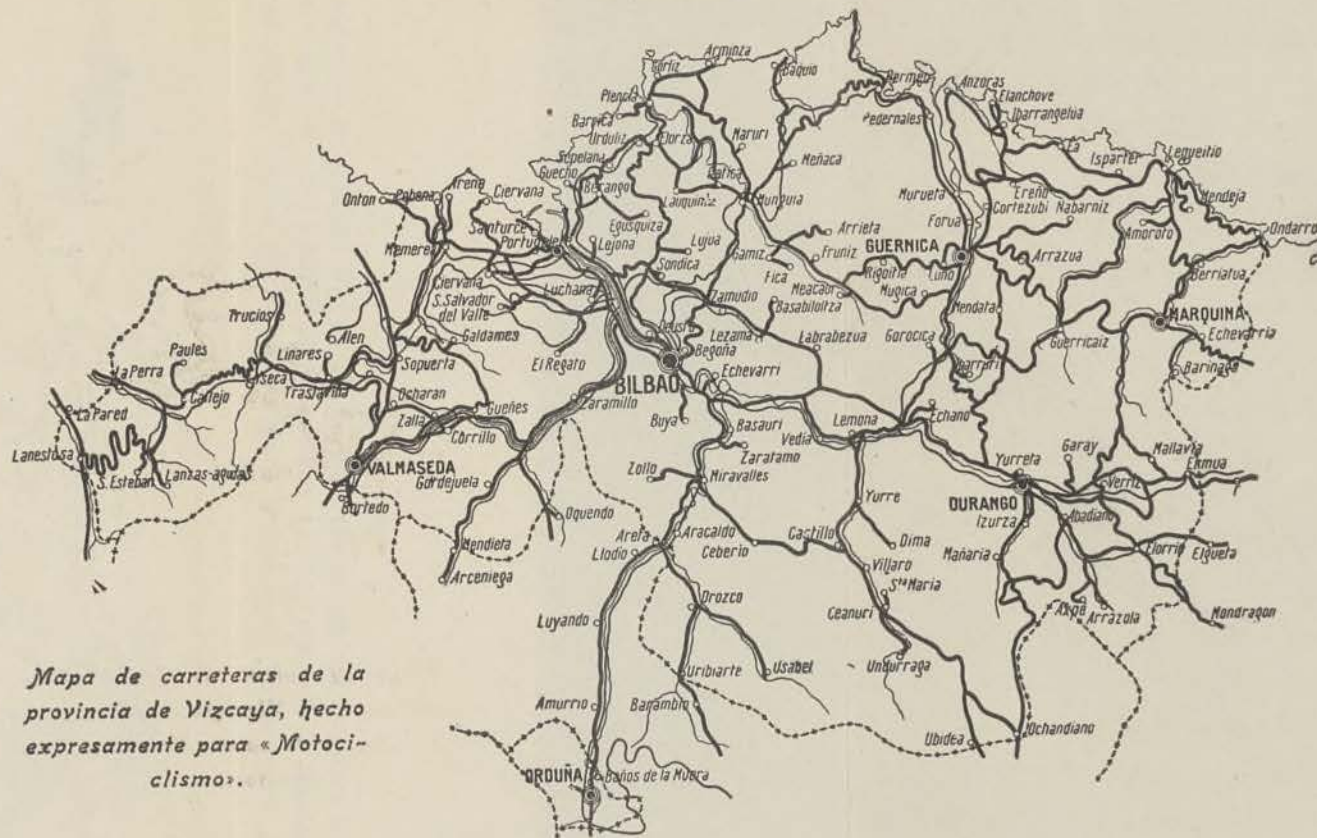
Bilbao, Derio, Munguía, Larrauri, Bermeo, Pedernales, Guernica, Amorebieta, Larrabezua, Derio, Bilbao. — 89 kilómetros.

Bilbao, Amorebieta, Guernica, Lequeitio, Ondárroa, Marquina, Olameta, Durango, Amorebieta, Bilbao. — 122 kilómetros.

Bilbao, Ortuella, Somorrostro, Sopuerta, Valmaseda, Sodupe, Bilbao. — 65 kilómetros.

Bilbao, Arrigorriaga, Miravalles, Ceberio, Arteaga, Ceánuri, Cuesta de Barazar, Ochandiano, Urquiola, Durango, Amorebieta, Bilbao. — 94 kilómetros.

El Club Deportivo de Bilbao prepara una Guía de carreteras y excursiones, la cual, apenas sea publicada, será comunicada a nuestros lectores.



Mapa de carreteras de la provincia de Vizcaya, hecho expresamente para «Motociclismo».

"CARBURADOR MADRID"

(Patente 60.352)

Teléfono M. 12-28

RONDA DE ATOCHA, 23

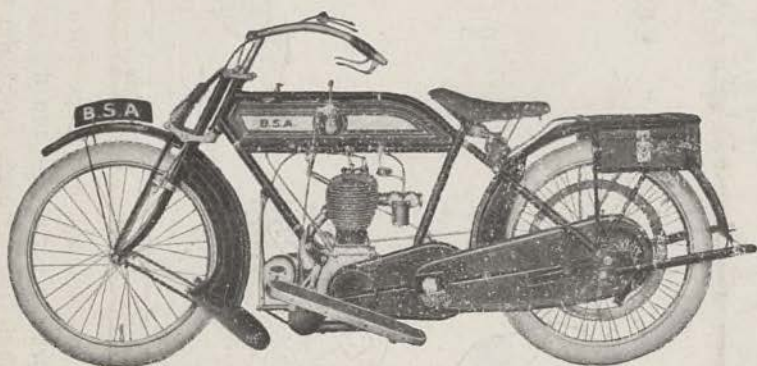
Paseo Industrial



El "Carburador Madrid" es el mejor, el de mayor rendimiento, el que produce mayor economía, el que marcha con más regularidad, el que, sin que sea preciso variar ninguna de sus piezas, marcha perfectamente con gasolina, alcohol, benzol, petróleo y demás sustitutos conocidos.

Motocicletas y Side-cars

B. S. A.



La más indicada para el turismo

Fabricación inglesa

Tres velocidades, embrague, transmisión por cadena

FUNCIONA CON TODOS LOS SUSTITUTIVOS

Representante general:

Antonio González

Plaza de Isabel II, 7
(rinconada)

Teléfono M. 47-20
MADRID

Imprenta Clásica Española. Cardenal Cisneros, 10. Teléf. J. 430