

Motociclismo

AÑO I

MARZO, 1918

NO. 3



CASTILLO DE MANZANARES EL REAL

Fot. Prast.

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», «rallyes», etc., etc.

Procurar el mayor beneficio posible para sus asociados, en lo que á la práctica del motorismo se refiera, 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

Junta Directiva

PRESIDENTE

D. Andrés Fernández Cuervo

SECRETARIO

D. Emilio Vicente Arche

TESORERO

D. Francisco Caro

VOCALES

D. Carlos Sobejano

D. Pedro Zuazo

D. Roberto Aldeanueva

MOTOCICLISMO

REVISTA MENSUAL

BOLETÍN OFICIAL DEL REAL MOTO CLUB ESPAÑOL

AÑO I

MARZO, 1918

No. 3



Real Moto Club Español

SECCIÓN OFICIAL

REGLAMENTO DE LA PRUEBA DEL „ KILÓMETRO LANZADO “

Que organiza el Real Moto Club Español
para el día 14 de abril de 1918

Artículo 1.º El Real Moto Club Español organiza una prueba del «Kilómetro lanzado», que se verificará el día 14 de abril de 1918 en el trozo de carretera, próxima á Madrid, que oportunamente se fijará.

Art. 2.º Esta prueba es abierta para todos los motociclistas que deseen participar en ella, sin otra distinción que la cuota de inscripción, que será de 10 pesetas por máquina inscrita para los socios del R. M. C. E. y de 20 pesetas para los demás motociclistas; reembolsable la primera siempre que tomen la salida, y no reembolsable para los últimos en ningún caso.

Art. 3.º Se darán unos 600 metros de espacio, antes y después del kilómetro cronometrado, para el lanzamiento y

paro de los concursantes, los cuales correrán el kilómetro en las dos direcciones, regresando al punto de partida.

Art. 4.º Según se indica en la condición anterior, los corredores correrán, en dirección de ida y vuelta, el espacio comprendido en el kilómetro señalado, volviendo al punto de origen, concediéndose cinco minutos de intervalo, como máximo, para el tiempo que medie entre el paso del corredor por la meta final del recorrido de ida y su paso por el mismo punto al recorrer el kilómetro en sentido inverso. El incumplimiento de esta condición implicará la desclasificación del concursante y su abstención del recorrido de vuelta.

Art. 5.º Las salidas se darán por orden de inscripción en cada categoría, perdiendo todo derecho el corredor que no se halle preparado para tomar la suya en el momento de salir el que le preceda en el referido orden de inscripción.

Art. 6.º Las inscripciones para esta prueba deberán dirigirse al Secretario del R. M. C. E. hasta el viernes 12 de abril, á las diez de la noche, debiéndose declarar en ellas, por escrito:

- 1.º Marca de la máquina.
- 2.º Fuerza, según catálogo.
- 3.º Cilindrada en c. c.
- 4.º Número del motor.
- 5.º Categoría en que se inscribe.
- 6.º Nombre y apellidos del corredor.

Art. 7.º Los tiempos serán cronometrados por los «oficiales» del «R. A. C. E.», al objeto de que puedan tener toda la eficacia necesaria los *records* que pudieran establecerse ó batiarse.

Art. 8.º El R. M. C. E. expedirá certificados oficiales de los tiempos invertidos por los concursantes en el recorrido del kilómetro, computándose como tiempo oficial el promedio de las dos pruebas de ida y vuelta.

Art. 9.º El hecho de efectuar la inscripción lleva anejo el conocimiento y conformidad del corredor con los presentes

Reglamentos y con los generales de carreras del «R. A. C. E.», que regirán en lo que en éstos no se halle previsto.

Art. 10. El R. M. C. E. no acepta responsabilidad alguna por los perjuicios ó daños que puedan ocasionar ó sufrir los corredores.

Art. 11. Toda reclamación que pudiera presentarse contra supuesta inexactitud en las declaraciones de inscripción, deberá hacerse por escrito, dirigido al domicilio social (Carrera de San Jerónimo, núm. 8), antes de transcurridas veinticuatro horas de terminada la carrera, acompañando á la reclamación (sólo permitida á corredores ó quien legítimamente les represente) la suma de 100 pesetas. Comprobada la legitimidad de la reclamación se le devolverá dicha fianza, imponiéndose al infractor la penalidad que establecen los Reglamentos de concursos del R. A. C. E. y desclasificándosele de la prueba. Caso contrario, el reclamante perderá su fianza.

Art. 12. Podrán tomar parte en esta prueba las motocicletas y *sidecars* comprendidas en las categorías siguientes:

Sidecars

- 1.º Hasta 750 c. c. de cilindrada.
- 2.º De 750 c. c. en adelante.

Motocicletas

- 3.º Hasta 300 c. c. de cilindrada.
- 4.º De 301 á 500 c. c.
- 5.º De 501 á 750 c. c.
- 6.º De 750 en adelante.

Art. 13. Se concederán los premios siguientes:

Medalla de oro al tiempo mínimo de cada categoría.

Medalla de vermeil al que más se aproxime al tiempo del primero.

Art. 14. Estos premios se adjudicarán en el caso de que concurren tres corredores, como mínimo, en cada categoría. A todos los concurrentes, sin embargo, se les dará, como queda dicho, certificado oficial del tiempo invertido.

Madrid, 30 de marzo de 1918.

Altas durante el mes de marzo

D. Félix Sevilla.
D. José Abril.
D. Carlos Ferrer.
D. Aurelio García Camuñas.
D. Antonio Ortiz.

NUESTRA PORTADA

El Castillo de Manzanares el Real

Encuétrase este histórico castillo enclavado en las inmediaciones del pueblo de su nombre, á 58 km. de Madrid, por carretera (itinerario Villalba), y á 44 (itinerario Colmenar Viejo), que hacen un bonito circuito de 102 km., ciertamente recomendable en ambos sentidos. Es digno de ser visitado, para lo cual es preciso solicitar permiso de su actual propietario, Sr. Marqués de Santillana. A continuación insertamos unas líneas que, sobre dicho castillo, nuestro querido amigo y distinguido literato Pepe Zabala, ha tenido la amabilidad de dedicarnos

A la sombra bendita de los azules montes del Guadarrama, cobijado en la abrupta ladera de la Pedriza, el castillo roquero de los Santillanas alza, en medio de aquella desolación, sus carcomidas almenas y los murrallones agrietados y maltrechos.

La torre del homenaje otea el verdor de los pastizales colmenareños, las quietas aguas de la moderna presa, el ralo y pedregoso yermo de Miraflores.

Siglos atrás, tal vez un mesnadero atalayara, desde el enhiesto torreón, la llegada de las vanguardias árabes por las praderías de Boalo ó de Porquerizas (hoy Miraflores de la Sierra), en vida de aquel Pero González de Mendoza, el valiente de Algíbarrota, cuya hazaña fué eternizada por aquel romance que comienza:

«El caballo vos han muerto,
subid, rey, en mi caballo...»

¡Manzanares! ¡Manzanares! Entre los tomillares de tus riberas paseó aquel primer Marqués de Santillana, el prócer castellano, prócer más por sus divinas serranillas que por la gloria de sus lanzas y sus mesnadas.

Entre los canchos de tu Pedriza, por el lustroso herbazal de tus rientes valles, holgó D. Iñigo, galanteador de serranos y vaquerizas como aquella sabrosa Menga de Manzanares, ó como aquella otra que encontró

«Allá á vegüela.
A Mata el Espino,
En esse camino
Que va á Locoyuela...»

JOSÉ F. ZABALA



La motocicleta como medio para el fomento del turismo español

Nunca como en la época presente ha podido demostrarse, de una manera clara y patente, lo que la previsión, considerada en sí misma como un orden general de la vida, representa en relación con todas las manifestaciones sociales. Nuestro carácter pacífico y tranquilo, que hasta hoy sólo vivía en un ambiente al día, sin miras á lo que pudiera ser el de mañana, sufrirá con ésto una lección que aunque á primera vista no creamos ver en ella su magnitud é importancia, sin embargo, el día en que nuevamente lleguemos á la normalidad, hará que todos tratemos de evitar á su tiempo una posible contingencia de mañana.

Pero como previsión indica á su vez trabajo, actividad en algo que nos puede ser provechoso, útil y práctico, no solamente podemos aplicarlo á la futura previsión de todo motorista en lo que se refiera á su *stock* de reparación, gasolina, etc., sino á algo que es esencial, que es y ha de ser el medio en que, por fuerza, nos hemos de ver precisados á actuar: en el fomento y desarrollo del turismo español.

Hasta ahora todos hemos creído que el motociclismo era un *sport* al estilo de otros que practicamos, y si bien un día consideramos, dentro de él, que la unión de todos era necesaria para nuestros intereses y para nuestra defensa, sin embargo nunca tratamos de ver las afinidades que nuestros fines pudieran tener con los de otras Sociedades deportivas; en una palabra, no nos ocupamos más que del aparato, de la motocicleta, descuidando por completo los medios en que ésta se movía, no tratando del perfeccionamiento y mejora de las condiciones actuales del turismo.

En pocos años ha tomado el motociclismo en nuestro país tan gran incremento (al igual que ha ocurrido en otros países), que tiende á sobrepajar á la importancia ya adquirida por el automovilismo como medio de locomoción. Este, que contaba con más elementos de fuerza, de capital, ha podido organizarse en una forma más amplia, más general; pero el motociclismo, por estar más al alcance de todas las fortunas, ha de contar con mejores medios para su popularización, dadas sus condiciones prácticas y de economía y, por consiguiente, exigir una organización diversa, más detallada y perfecta. Esto, que tal vez á primera vista parezca empresa ardua y difícil de realizar, puede facilitarse grandemente contando con la cooperación individual de todos y el interés y buenos deseos de algunos, pudiendo asegurar que en esta forma el motociclismo puede estar desarrollado, en pocos años, en una forma racional y práctica.

Ante todo hay que tener en cuenta: primero, lo que una buena organización, bien desarrollada, de turismo representaría para nosotros; segundo, lo que el elemento motociclista representaría en el turismo español, y tercero, la labor individual que cada uno de nosotros podría desarrollar.

Comenzando por el estudio de la primera cuestión, hagamos una pequeña observación: consideremos el estado de nuestras carreteras, los datos que de ellas poseemos, la propaganda y facilidades en fondas y hoteles en todo aquello que se refiere al *confort* y comodidad del motorista en relación con sus medios económicos, y no hará falta una gran inteligencia

para comprender que en esta esfera, fuera de algunas tentativas del «R. A. C. E.», nada hemos hecho hasta ahora. Trabajar en el turismo [es trabajar para nosotros, es facilitarnos los medios de realizar, en la forma más cómoda y económica, nuestras excursiones; es poder contar en todo momento, en un caso de avería, con un socorro rápido, seguro y cierto; es combinar el motorismo con el elemento campestre y artístico de cada pueblo por el que pasamos. Y siento esta afirmación partiendo de la base de considerar la moto como medio, como elemento para el excursionismo, que me supongo que es en el que la consideráis vosotros.

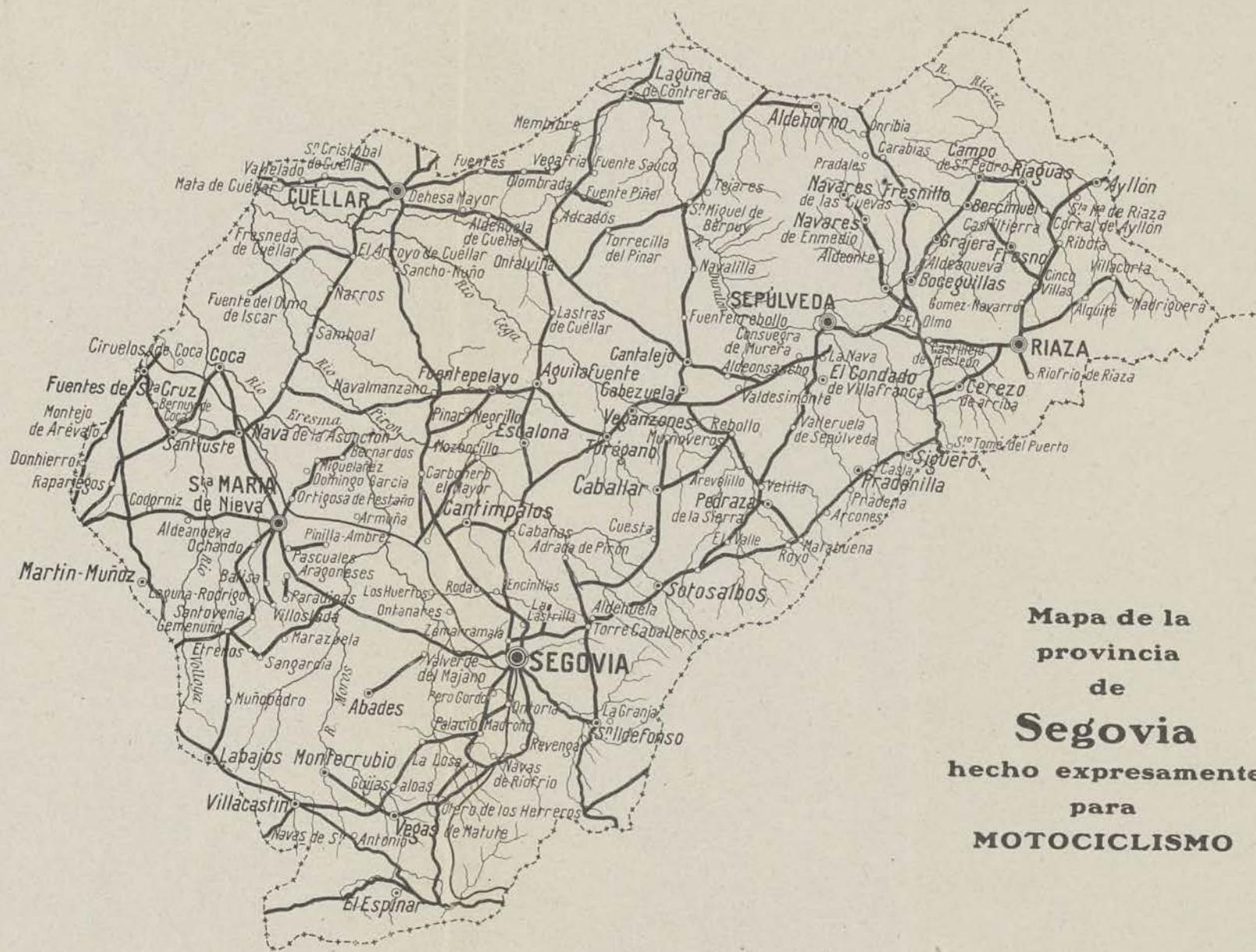
Refiriéndonos á la importancia que el elemento motociclista representaría en el turismo español y en la cultura social, os diré que basta con que estudiéis la organización de cualquier Sociedad excursionista ó alpina para que inmediatamente os déis cuenta de la labor social que realiza y de su elevada misión de dar á conocer á nuestros compatriotas las bellezas del solar hispano. La propaganda artística, el conocimiento y estudio de los lugares pintorescos de nuestras carreteras, los datos sobre pueblos, aldeas y sus monumentos arquitectónicos, son elementos que por sí solos, puestos al alcance del público, han de contribuir grandemente á fomentar la afición al estudio, al arte y, con ello, á dar más actividad al turismo español, realizando, á su vez, una obra social de gran importancia, toda vez que la intelectualidad de un país se encuentra en proporción directa con el fomento y cultivo de las bellas artes. Pero como antes os he indicado, no es ésta obra que por sí solos podamos realizar nosotros. Necesitamos la mayor armonía, la más íntima relación con otras Sociedades á fin de poder emprender con más fuerza, con más elementos, una labor que, cuando estemos perpetrados de ella, no dudo ha de interesar grandemente á la mayoría de los deportistas españoles.

Y, para acabar, refiriéndome al tercer punto, es decir, á la labor que cada uno de vosotros podría realizar, os diré que no seáis modestos, que aunque creáis que vuestros datos, vuestras indicaciones no han de tener valor ninguno, nunca como en la

práctica se aprende á allanar las dificultades, y así vosotros, aportando vuestras observaciones, planos sobre circuitos interesantes, estado de carreteras, condiciones de *confort* de aquellos sitios por donde paséis y otros datos de más ó menos interés, cooperaréis á la obra social y, con ella, á facilitar á vuestros compañeros unos elementos que, unidos á la obra de todos, contribuirán á perfeccionar los fines que nos proponemos y á hacer que el motociclismo tenga, y se le reconozca en nuestra patria la importancia que realmente tiene.

Actualmente debemos felicitarnos de que las Sociedades motoristas actualmente existentes dirijan sus pasos en este sentido, comprendiendo y compenetrándose, cada vez más, de cuál es el único camino práctico, si es que de alguna manera quieren cumplir los fines marcados al principio de sus estatutos. La creación de secciones encargadas de diversos fines, para la más fácil realización de ellos, ha sido un verdadero acierto; pero, ante todo, la Sección de Turismo de toda Sociedad motorista ha de ser la más importante de todas, el alma de ella. El día que la propaganda dé á conocer al motorista inculto las excursiones y circuitos que desde la capital pueden hacerse, el día en que dediquemos nuestras energías á verdaderas pruebas de turismo, fomentando las excursiones colectivas y combinando, á la vez, el elemento Deporte con el elemento Arte, que tanto abunda en nuestra patria, ese día habremos dado un gran paso dentro de nuestra labor, habremos realizado algo en pro de nosotros, pues seremos entonces los más interesados en que nada nos falte, en que encontremos en aquellos lugares por que pasamos los mismos elementos con que contamos en la capital.

TARTARÍN DE TARASCÓN



Mapa de la
provincia
de
Segovia
hecho expresamente
para
MOTOCICLISMO



Con este título existen en la Biblioteca Nacional dos comedias de Lope de Vega (una de ellas apócrifa), cuyo asunto nada tiene de común con el de esta leyenda.

Tanto y tan bien había oído hablar de un retablo de Berruete que se conserva en la histórica Villa de Olmedo, que decidí satisfacer mi curiosidad en la primera ocasión que se me presentase.

Y, en efecto, el pasado año, después de visitar, no solo la iglesia de San Andrés, donde se guarda el citado retablo, sino también el templo de Santa María la Mayor, notable por los doce cuadros que figuran en su altar mayor, regresaba yo de Olmedo por la carretera regional que une dicha Villa con la de Medina del Campo.

Era una tarde del mes de marzo; una de esas tardes claras y luminosas, pero endiabladamente frías, que tan frecuentes son en nuestra meseta castellana. Había ido dejando atrás, á buena marcha, las murallas derruidas que rodean la Villa; el arrabal de Calabazas, con sus casas de paredes pardas y de rojas techumbres, donde las chimeneas amarillentas dejaban escapar ténues columnas de humo azulado. Acababa de atravesar el frágil puente que cabalga sobre el río Adaja, cuando mi Scott empezó *ratear*. Aunque este contratiempo era desagradable, no me produjo, sin embargo, gran inquietud, pues como el camino férreo corre casi paralelo á la carretera, me quedaba el recurso de tomar cualquier tren si, por desgracia,

el *rateo* se hubiera transformado en franca *panne*. Seguí, pues, sin preocuparme gran cosa y sin gran interrupción, hasta cruzado el paso á nivel de Pozal. La luz comenzaba á disminuir gradualmente. Las nubes grises, algodonadas, iban á cortarse en el horizonte en una línea recta, bajo la cual los últimos resplandores del sol dibujaban una franja de ocre, transparente y diáfana como oro derretido. A lo lejos se distinguían ya las casas de Medina, el Balneario, el Castillo de la Mota. Esto me hizo apresurar la marcha; puse la segunda y empezó nuevamente un *rateo* que terminó con la temida y aborrecible *panne*. Acepté la avería filosóficamente y me puse á contemplar el paisaje, bajo el cielo plomizo. Sobre un altozano que se levanta á corta distancia de la carretera, un hito de piedra excitó mi curiosidad. Una cruz blanca se alzaba sobre él, y á su pie, grabados en la piedra, unos versos, medio borrados por el tiempo, rezaban:

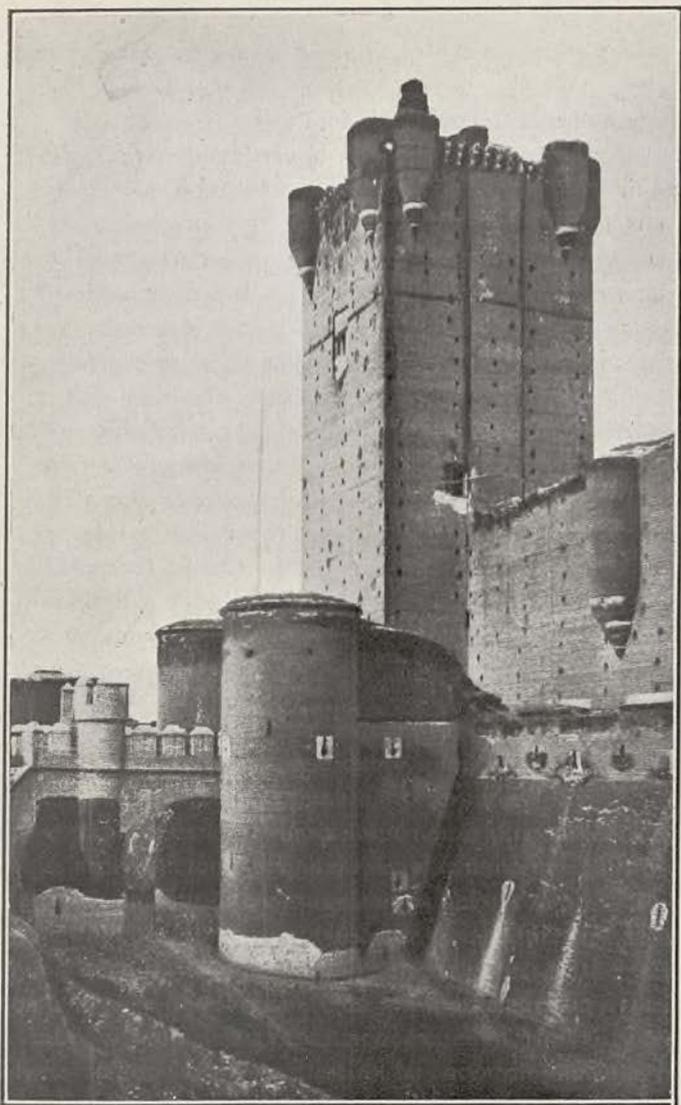
Aquí murió - quien de cortesía usó.
Quien pudo matar y no mató.

¿Qué trágica historia, qué novelesca tradición tendrían esas piedras? ¿Quién sería ese hidalgo que, teniendo la muerte á su albedrío, rechazó sus generosos servicios?...

Una voz ronca, áspera, vino á interrumpir mis correrías por el país de la divagación. Allá abajo, en el camino que hay cerca de la carretera, un labriego conducía unos bueyes zainos, ya viejos, que, indolentes, iban á descansar de la labor diurna. Hacía un frío muy seco y, sin embargo, el hombre cubría su torso con una simple camisa de tela azul. Con la espalda encorvada marchaba, canturreando una copla inconexa cuyo ritmo tal vez aprendiera cuando rapaz, al calor del lar, ó ya de mozo, en las noches pasadas en los cuerpos de guardia.

Bajé á su encuentro y le ofrecí un cigarro; mientras encendíamos le interrogué:

—Dígame, amigo ¿Vd. sabe por qué han puesto allí arriba esa cruz?



MEDINA DEL CAMPO.—EL CASTILLO DE LA MOTA. La histórica fortaleza de La Mota, bello ejemplar de la arquitectura militar de la Edad Media, fué empezado á construir en el año 1440 por iniciativa del rey D. Juan II, no quedando terminado hasta el reinado de los Reyes Católicos, cuyas armas campean sobre el arco del puente levadizo que separa la barbacana exterior del segundo recinto amurallado. Muchos y notables recuerdos evoca la contemplación de este castillo, casi destruido en la actualidad. En él murió D.^a Isabel la Católica; en él vivió la desgraciada reina doña Juana la Loca, y prisioneros dentro de sus murallas estuvieron el famoso cardenal César Borgia y Hernando Pizarro, hermano de aquel otro Pizarro que conquistó para nuestra patria la tierra del Perú.

Fot. Prast

—Si, señor; porque dicen que allí mataron al Caballero de Olmedo.

—Y, ¿quién era ese caballero?

—¿Pero Vd. no sabe la historia? Es verdad que Vd. no es de por aquí. Aquí la sabe todo el mundo. A mí me la contaron mis padres, á mis padres los suyos y así viene rodando de unos en otros. Es una historia muy antigua. Dicen que allá, en los tiempos del rey don Enrique, había un caballero llamado don Alonso, fuerte como un león, valiente y generoso como diez hidalgos juntos, pero tan enamorado y corredor de sayas, que los padres, hermanos y maridos de las mozas de todo el contorno no dormían ni sosegaban por miedo á que al señor se le ocurriera pensar en sus parientas. Y sucedió que una vez los portugueses, que siempre nos estaban haciendo la guerra, atacaron á Toro y á Zamora, y allá tuvo que ir mi señor don Alonso á enseñarles que los caballeros de castilla tenían coraje de sobra para echarles á patadas de sus dominios. Mucho tiempo pasó antes de que volviera, pero, por fin, después de haber vencido á los malditos portugueses, vino á Medina á descansar de las fatigas de la guerra. Como un hermano fué recibido por los reyes. Mimado y regalado por todo el mundo estaba, cuando fué á poner sus ojos en una dama de la Corte, señora muy principal, que vivía cerca del castillo. Dicen que esta dama, llamada doña Elvira, no quiso hacerle caso; pero tanto insistió el caballero, tanto cortejo y tantos arrumacos la hizo, que consintió en aceptarle *el día en que las aguas del Adaja pasaran por debajo de sus ventanas*. Creía la señora que esto le haría renunciar á la empresa, pero don Alonso, cuyo atrevimiento y empeño no tenían iguales, marchó de Medina y, con ayuda de su gente, construyó desde el río hasta la casa de doña Elvira unas cavas, que todavía pueden verse. Y, una mañana, cuando la señora se despertó, encontró que bajo sus balcones corrían las aguas del Adaja.

Una obra así era bastante para que ella le hubiese querido, ¿no? Pero las mujeres son tan tozudas que, cuando se empeñan en una cosa, ni el mismísimo diablo las hace volver atrás.

Y cuando el caballero se presentó á verla, ella se negó á cumplir lo prometido. ¡Figúrese Vd. la cara que pondría un hombre de los pocos aguantes de don Alonso! Yo no se lo que allí pasaría, pero es el caso que exigió á doña Elvira nombrase un caballero que respondiera del agravio. Señaló la señora á uno de sus pajes; pero don Alonso le rechazó, no solo porque no era de su alcurnia, sino porque el paje le pareció demasiado niño para pelear con él. Entonces ella puso sobre los hombros del criado su manto y dijo al caballero: «Si es su baja condición la que os enoja, tenedle desde ahora por hidalgo, que esta es mi voluntad.» Y porfió de tal manera, que el paje y el caballero salieron á batirse á las afueras de Medina. Llegado que hubieron á este paraje, el paje, que iba cierto de su muerte, pues conocía el poder y la destreza de don Alonso, le dijo á éste: «Señor, una gracia voy á pedir: si en este combate que vamos á trabar, muriese yo, entregadle, os ruego, esta medalla á doña Elvira, para que la haga llegar á mamos de mi madre» Y, sacándola de su jubón, la puso en manos del caballero, quien, al tomarla, palideció y púsose á temblar por primera vez en su vida. ¡Aquélla medalla con su escudo la había entregado él, en otro tiempo, á una mujer á quien abandonó, dejándola en cinta! Cuentan que, al desenvainar la espada para combatir, murmuró «¡Castigo del cielo!».

Tajos y mandobles debieron arreararse de firme, hasta que don Alonso, viendo que el arrojó del paje no menguaba y que no había otro remedio que matar á su hijo ó ser muerto por él, dejó caer su brazo y, presentando el pecho, se dejó atravesar de parte á parte por la espada del paje.

Cuando al día siguiente le encontraron, nadie pudo explicarse por qué su mano izquierda agarrotaba una cadena de la que colgaba un medallón de oro con las armas de su linaje...

Calló el labriego; su rostro, iluminado con las últimas luces del crepúsculo, estaba tan sereno, tan impassible, como el paisaje que, árido y grave, nos rodeaba.

Debajo de nosotros la tierra gris y verde iba tomando to-

nalidades de púrpura. Los árboles negreaban sobre el campo avioletado. En el ambiente flotaba un áspero perfume de hierba mojada. Poco á poco borrábanse los detalles; todas las cosas se confundían y penetraban unas en otras. Y, mientras sobre la loma surgía la cruz de piedra, como blanco recuerdo de paz y reposo, en el silencio de la noche cercana parecían vibrar los versos evocadores de la tragedia caballesca:

Aquí murió - quien de cortesía usó.
Quien pudo matar y no mató...

EDMUNDO LÁZARO

Marzo, 1918

Los automotores aplicados á la agricultura

D. Guillermo Quintanilla, distinguido Ingeniero Agrónomo, Director de la Estación Agronómica y Profesor de la Escuela Especial, ha tenido la atención de escribir, exclusivamente para MO-TOCICLISMO, el artículo que insertamos á continuación, sobre la aplicación de los motores á explosión al cultivo del campo

El motocultivo no es cosa nueva en la agricultura mundial, ni siquiera en la española, y quizá no es novedad en nuestro país, por sus circunstancias especiales, que determinan la falta de brazos en ciertas épocas en que más se necesitan, de abundancia de tierras de excesiva consistencia, de frecuencia del caso del latifundio y de escasez de pastos para la alimentación económica del ganado de tracción.

Ya por el año 1870 se ensayaban los arados de vapor, es decir, los útiles para arar movidos por máquinas locomóviles; y el primitivo tren de arar, que aún subsiste, consistía en dos de estos motores, situados uno enfrente del otro, en los límites extremos de la parcela á arar, y que iban desplazándose paralelamente á sí mismos y tirando alternativamente, por medio de un cable accionado por un cabrestante, del arado, que dejaba un profundo surco en la tierra.

Después se ideó esta operación con una sola locomóvil, con el auxilio de aparatos denominados *áncoras*, y más tarde se aplicó la tracción directa por medio de potentes automotores de vapor.

En la última década del siglo anterior se ideó, también, arar la tierra por medio de transmisiones teledinámicas que partían de una central de fuerza y, por fin, al senador italiano Ronna se debe, según creo, la aplicación de la electricidad (transmitida por cables á motores desplazables) al laboreo de las tierras.

Pero el último paso en este tan importante aspecto del pro-

HERALDO DEPORTIVO

REVISTA DECEANAL ILUSTRADA

PRECIOS DE SUSCRIPCION

	Madrid	Provincias	Extranjero
Trimestre.	5	5	—
Semestre	8	9	12
Año.	15	16	22

ADMINISTRACIÓN:

VILLALAR, 10

TELÉFONO S-13 11

SE PUBLICA LOS DIAS

5, 15 y 25 DE CADA MES

AUTO-RECLAMO

Agencia de Publicidad Deportiva

DIRECTOR PROPIETARIO:

RICARDO RUIZ FERRY

CONCESIONARIA exclusiva de la publicidad de deportes en las publicaciones siguientes:

DIARIOS: *El Sol*, de Madrid,
La Vanguardia, de Barcelona.

SEMANARIOS GRÁFICOS:
Nuevo Mundo, *Mundo Gráfico*, y *La Esfera*.

ESPECIALISTAS: *Heraldo Deportivo*, de Madrid; *España Sportiva*, de Madrid; *El Mundo Deportivo*, de Barcelona, y *Stadium*, de Barcelona.

CLICHÉS DE FOTOGABADO Y TRABAJOS DELICADOS DE IMPRENTA,
DE TODAS CLASES

VILLALAR, 10, bajo

TELÉFONO S-13 11

greso se dió con la aplicación de los motores de esencia al cultivo. Las ventajas más importantes de esta aplicación han estribado en otros países, sobre todo en América del Norte, en la economía de la fuerza, en el menor peso de los tractores, que apisonan menos la tierra, en su elasticidad en cuanto á condiciones de adaptación á la topografía del terreno, en su fácil manejo, en la sencillez de su mecanismo y en su adaptabilidad á explotaciones pequeñas, pues actualmente los hay hasta de 5 y 7 HP. en la barra, que sustituyen á tres ó cuatro pares de mulas, caballos ó bueyes.

Más de 20.000 motoarados funcionan en Norte América, la mayor parte en la dilatada región del Oeste; y en varias naciones de Europa también se cuentan por miles.

En España no podrán, quizá, contarse por cientos, debido, no al atraso de nuestra agricultura ni á resistencia de los labradores á usarlo, sino á esos impedimentos tradicionales en este desgraciado país, que los hacen antieconómicos debido al precio que tiene la gasolina, no igualado, ni con mucho, en ningún país del mundo, y con lo que resulta la industria toda y la agricultura tan perjudicadas, para que hagan su negocio tres ó cuatro casas extranjeras.

Alegan algunos hacendistas, para sostener este desafuero, que hay que conservar el ingreso de ocho ó diez millones de pesetas que significan los derechos de importación. Pero ¿es que no puede sostenerse esa cifra, y aun aumentarla, haciendo de otro modo las cosas? Lo cierto es que estamos dentro de un círculo vicioso, cuyo resultado directo es que no es posible usar en España tractores agrícolas ni motores de esencia industriales, sino á costa de sacrificar parte de los beneficios á que el capital y el hombre emprendedor tienen derecho, redundando también en perjuicio del consumidor, que no puede tener muchos productos que necesita sino á precios elevadísimos.

Hecha esta digresión explicaremos en cuatro líneas el mecanismo y modo de funcionar de los automotores más populares y más extendidos, que son, en general, de construcción americana.

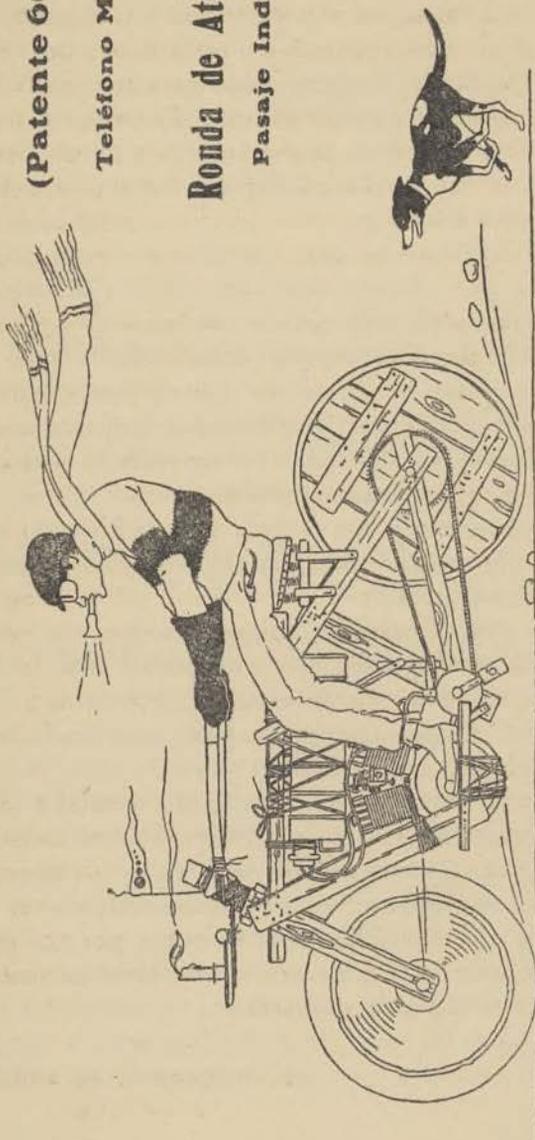
„CARBURADOR MADRID“

(Patente 60.352)

Teléfono M. 12-28

Ronda de Atocha, 23

Pasaje 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.

Son de dos cilindros, generalmente horizontales, de 120 á 140 mm. de diámetro y 160 á 180 mm. de carrera y con carburador que sirve para el empleo de gasolina comercial y aun de petróleo. Unos tienen una sola velocidad y la impulsión es directa, con solo cuatro engranajes, y otros tienen dos velocidades, para el trabajo en la tierra y para tracción ó traslación por caminos; éstos tienen ya, naturalmente, *diferencial* y, según los puntos de vista que se tengan presentes para su uso, puede optarse por la mayor sencillez ó por las múltiples aplicaciones. El mecanismo motor va montado sobre un fuerte bastidor que tiene tres ó cuatro ruedas, según el modelo y el propósito del constructor.

Los aparatos de trabajo, ya sean arados, gradas y máquinas segadoras ó sembradoras, se unen ó enganchan á la *barra*, que se compone, generalmente, de dos vigas de hierro redondas, ó en escuadra ó en T, bastante fuertes y pesadas, colocadas en la parte más posterior y en la posición conveniente para obtener una dirección perfecta, sin pérdida de fuerza.

La velocidad de trabajo varía de 4 á 7 kilómetros por hora. La superficie que se puede arar con estos automotores, cuya fuerza varía entre 15 á 25 HP. en el freno y 5 á 10 HP. en la *barra*, es de 2 á 5 hectáreas en diez horas, según la fuerza y la velocidad del aparato y según la profundidad de la labor, y el consumo medio de esencia varía entre 15 á 30 litros por hectárea, según las circunstancias expresadas y las condiciones de humedad y consistencia de la tierra.

Mucho podría escribirse acerca de las ventajas é inconvenientes de estas máquinas y quizá no fuera ocioso hacerlo para irnos preparando á su uso y quién sabe si á su construcción, en el caso de que nuestros gobernantes quieran alguna vez fijar su mirada en lo que conviene á nuestro país; por hoy creemos basta esta ligerísima idea de lo que son estos automotores y de lo que de ellos puede esperarse.

GUILLERMO QUINTANILLA

Ingeniero Agrónomo

„Real Moto Club de Cataluña“

Carrera en cuesta de La Conrería

El «Real Moto Club de Cataluña» inauguró la temporada motorista con éxito grandísimo. La prueba en la cuesta de La Conrería, verificada el 24 del pasado, atrajo una considerable cantidad de espectadores.

Había inscriptos 30 corredores; algunos dejaron de presentarse, otros sufrieron averías y otros no llegaron al lugar donde estaba el cronometrador.

Dieciseis se clasificaron brillantemente en el orden expresado á continuación:

Motos hasta 350 c. c.

1.º, Carlos Pizzala, *Douglas*, 7 m., 48 s., 3/5; 2.º, Domingo Malgá, *Douglas*, 16 m., 32 s.

Motos hasta 560 c. c.

1.º, Pedro Estalella, *Indian*, 6 m., 5 s., 4/5; 2.º, M. Almirall, *Motosacoche*, 7 m., 37 s., 1/5; 3.º, «Felapton», *B.S.A.*, 8 m., 4/5.

Motos hasta 1.000 c. c.

1.º, Alfredo Ferrán, *Excelsior*, 5 m., 11 s., 2/5; 2.º, J. Vidal, *Indian*, 6 m., 34 s.; 3.º, Juan Ponsa, *Excelsior*, 6 m., 59 s., 1/5.

Sidecars hasta 560 c. c.

1.º, Antonio Cabús, *Triumph*, 12 m., 7 s., 4/5.

Sidecars hasta 1.000 c. c.

1.º, M. P., *Indian*, 5 m., 34 s., 4/5; 2.º, Antonio Renom, *Indian*, 9 m., 2 s., 2/5.

Autociclos Turismo

1.º, José Andreu, *David*, 7 m., 31 s.; 2.º, Antonio Díaz, *DyG*, 9 m., 51 s.; 3.º, A. Sagnier, *David*, 10 m., 31 s., 2/5.

Autociclos Libre

1.º, Juan Andreu, *David*, 5 m., 22 s., 3/5; 2.º, Arturo Lloberes, *David*, 7 m., 37 s., 4/5.

Hoteles recomendados

Avila

GRAN HOTEL INGLÉS

PROPIEDAD DE JOSÉ TOMÉ

Trato esmerado, mesa excelente, habitaciones espacia-
sias, luz eléctrica y timbres en toda la casa, W. C.,
calefacción central, coches del Hotel á todos los trenes,
administración de los automóviles de Avila á Pidrahita,
Barco ó viceversa.—Teléfono interurbano.

Descuento sobre tarifa, á los socios del „Real Moto
Club Español“, 10 por 100.

Salamanca

HOTEL TERMINUS

Gran confort

Olmedo (Valladolid)

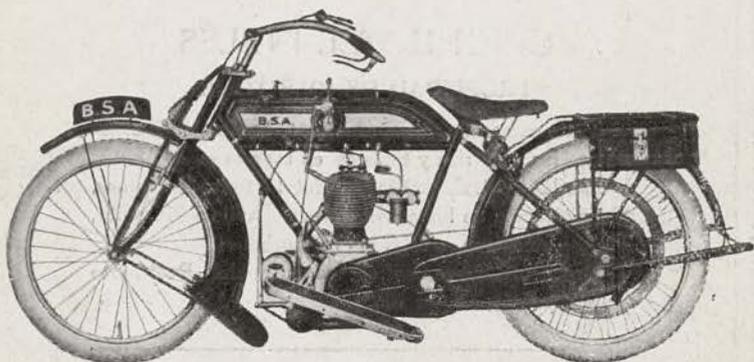
POSADA DE

EUGENIO VALDEÓN

Próxima á la carretera

Motocicletas y Sidecars

B. S. A.



La más indicada para el turismo

Fabricación inglesa

Tres velocidades, embrague, transmisión por cadena

Representante general:

Antonio González

Plaza de Isabel II, 7
(rinconada)

Teléfono M. 47-20
MADRID

IMP. STAMPA, S. A. - VILLALAR, 10. MADRID