

DE LA VIDA INQUIETA

Al pasar

Noches atrás, en la Puerta del Sol, una vendedora de periódicos maltrataba a su hija. Los insultos soeces, las maldiciones plebeyas con que se atrae el mal de ojo, los golpes también, caían sobre la rubia cabecita inocente. La niña, semidesnuda, en el barro los pies descalzos, lloraba y temblaba de frío, y en la lividez exangüe del rostro las lágrimas se detenían como congeladas.

Una densa neblina ponía a los faroles un halo dorado; la humedad era tan grande, que penetraba los vestidos y llegaba a la carne...

De pronto la madre se sentó en el quicio de una puerta, volvió los ojos desesperados hacia el cielo negro, abrió los brazos y su cólera se deshizo en llanto. Palabras instintivas de angustia subieron a sus labios; palabras que sabían por igual a blasfemia y a oración:

—¡Dios mío... Dios mío!... ¡Qué desgraciada soy!... ¡Por qué no morir al nacer?...

Estas frases vulgares explican las verdaderas causas de aquel dolor. Probablemente la madre castigaba a su hija porque habría perdido alguna moneda, o porque tendría sueño y no querría vender periódicos... La razón inmediata sería ésta; pero en realidad la maltrataba sin saber exactamente por qué; la maltrataba porque hacía frío, porque habría trabajado mucho y consideraba que a la mañana siguiente volvería a la brega, y así siempre, en un combate sin reposos; era la desesperación interminable de verse andrajosa, de comer mal, de dormir mal, de vivir a la intemperie, suciamente, en el fango, en el polvo..., sin jamás recibir en sus labios una gota de miel... Y todo aquel secreto odio contra la vida endurecía ahora su corazón y hacíase saña en sus manos.

Lloraba la madre, lloraba la niña... ¡caso de ver llorar a su madre!... Y «dos señores» que, después de cenar confortablemente, van al teatro «a ver un drama», miraban, sin comprender, aquel drama—más terrible que todos los escritos—, y seguían adelante. El egoísmo



SU MAJESTAD EL REY, AL SALIR AYER DE LA ACADEMIA DE MEDICINA, DESPUÉS DE PRESIDIR EL REPARTO DE PREMIOS. EN EL ÓVALO, LOS FARMACÉUTICOS Y ALUMNOS PREMIADOS. (Foto Alfonso.)

fisiológico de su carne dichosa no les permitía acercarse a la emoción trágica de esa madre que, en aquellos momentos, tenía los ademanes y los acentos de una incomparable «primera actriz»; ni oír la pena de aquella criaturita que, a los nueve o diez años, ya empezaba a ser también otra admirable «primera actriz»; ni sentir la infinita grandiosidad torva de la decoración que la Noche había «montado» para aquella escena del Teatro del Dolor...

Un transeunte compasivo... o desocu-

pado... (la desocupación suele adornarse muchas veces con el gesto bello de la caridad), aproximóse a la chiquilla y le dió una peseta. Después habló a la madre:

—¡Ea! No la pegue usted más; perdónela usted, que es muy bonita...

Instantáneamente el semblante de la infeliz mujer se tranquilizó, se iluminó; y sin moverse del quicio donde estaba sentada, alcanzó a su hija, y blandamente la estrechó contra su pecho y la besó, cerrando los ojos, bajando la frente, con humildad, como en un deseo de que la niña, a su vez, la indultase. Daba ternura y pedía ternura, calor...

—Gracias, caballero—balbuceó.

Y de las manecitas flageladas, las manos flageladoras recibieron la alegría de la limosna.

Los padres debían reflexionar mucho cuándo deben castigar a sus hijos y cuándo deben perdonarles, porque los malos tratos raras veces corrigen las almas, y, en cambio, las siembran de disimulos y de rencores. Las impresiones primeras perduran.

Esa niña que ahora vende periódicos se acordará siempre de que el ácido humor maternal se abonanza y equilibra con el dinero. La peseta de ese caballero de buen corazón puede ser para ella una enseñanza inolvidable, una revelación, un camino...

Más adelante, al igual que la niña, la moza pensará:

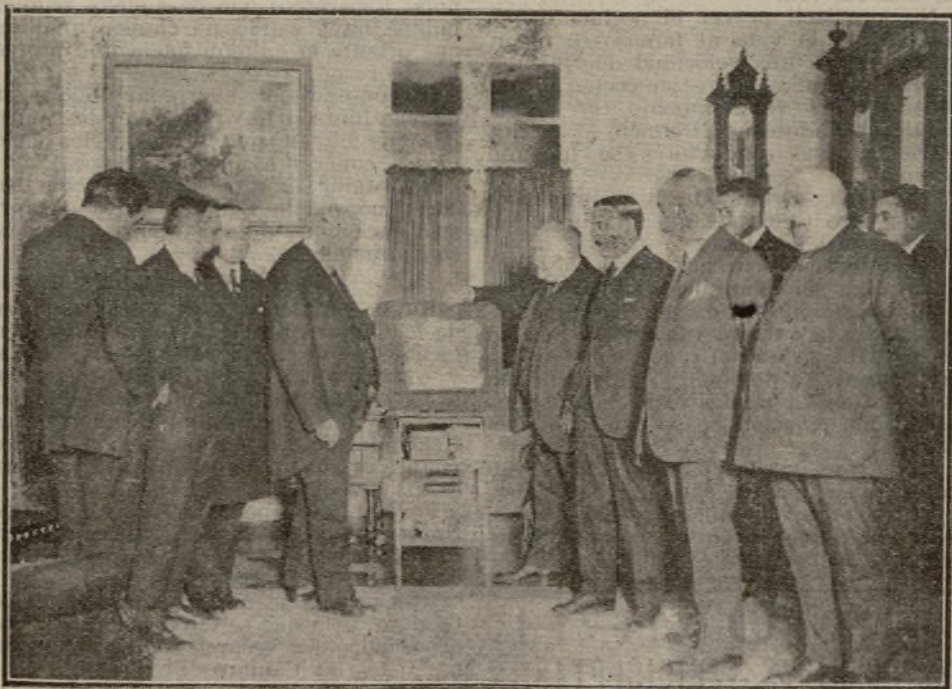
—Cuando yo traigo dinero a casa, mamá se alegra...

¡Luego dicen!...

Lo triste es que no son la madre ni la niña las verdaderas responsables, sino

«dos caballeros» que en la Feria del Dolor compran sus alegrías. ¡Y como el Dolor vende tan barato!...

Eduardo ZAMACOIS



LOS MÉDICOS DE LA BENEFICENCIA PROVINCIAL, HACIENDO ENTREGA AL DOCTOR ELIZAGARAY DE LA PLACA QUE LE HAN DEDICADO COMO HOMENAJE. (Foto Alfonso.)



MOHAMED TORRES, bajá de Tetuán, fallecido recientemente,

PEQUEÑAS SUSPICIAS CATALANAS

La VIII Olimpiada

El correo de Barcelona nos trae hoy un abultado pliego con un periódico dentro.

El periódico es *El Liberal*, y en su sección «Deportes y Turismo» nos honra con la dedicatoria de un donoso artículo que se titula «No hay derecho».

Nosotros, que amamos sinceramente a Cataluña, que admiramos el sereno espíritu de los hombres del Principado y que cuando decimos «catalán» no empleamos la palabra en el concepto de adjetivo despectivo, lamentamos muy de veras que algunas veces la suspicacia y la exagerada sensibilidad de las gentes de Cataluña les lleve injustamente a meterse con nosotros, a considerar a los madrileños como enemigos natos o por lo menos como adversarios de una lucha fantástica.

Nada más lejos de la verdad. Las gentes de Madrid que conocemos un poco Cataluña tenemos un verdadero «beguín» por aquella maravillosa tierra y sentimientos todo género de simpatías por sus felices habitantes.

El que esto escribe—el último y el más modesto de los periodistas deportivos—sólo recuerdos de atenciones y delicadezas tiene para la región catalana. Deberes profesionales le han llevado con gran frecuencia a la prodigiosa Barcelona, y en ella ha hallado siempre una hospitalidad y una consideración bien desproporcionada a sus escasos méritos.

Vaya esto por delante, y sepa nuestro compañero «Fermín», el distinguido cronista de *El Liberal*, que aquí en esta Casa, él, como todos los que en estas labores periodísticas nos acompañan, sólo han de encontrar afectos fraternales.

Ahora que, francamente, los que sentimos el seductor imperio del entusiasmo deportivo, exigimos el intenso contacto con nuestros compañeros y pretendemos que el personal esfuerzo que cada uno realizamos se avalue y se agrande con el empuje colectivo, y esto es acaso lo que los catalanes nos negáis un poco, extremando la tendencia a islar de la nuestra vuestra labor.

Nosotros anhelamos tanto como el primero en Cataluña que nuestra España alcance el relieve más grande en cuanto a los deportes y a la cultura física se relaciona.

Por lo que a la Olimpiada se refiere, consideraremos un triunfo nacional que sea en España donde se realice la gran fiesta del músculo. No nos importa que sea Barcelona o Madrid. Si vosotros estáis mejor preparados para ello, sea en buen hora en Barcelona. Después de todo, hay que reconocer que aquí no se nos ha ocurrido disputar a Francia ese honor; y en cuanto a nuestro concurso y nuestro apoyo en la Prensa, si, como dice «Fermín» en el último párrafo de su artículo, «llegáis a considerarnos de alguna utilidad», ¡Dios lo permitiera, nuestra labor, y nuestra actividad, y toda nuestra pasión por el deporte será para vosotros.

Pero será preciso para ello que contéis con esta labor, que no vayáis a imagináros que es estéril nuestra semilla y que alguna vez recordéis que sólo con una unión perfecta puede marcharse por el camino del éxito para llegar a la patriótica meta que todos deseamos alcanzar.

En cuanto a los periodistas deportivos de Barcelona, ¿cómo no rendirnos de admiración ante el notorio entendimiento y la singular actividad de muchos de ellos?

De muchos, no de todos. Nosotros conocemos algunos que, por haber leído en *L'Auto* tres artículos de Favoux, se creen emperadores del deporte. Durante mucho tiempo les hemos guardado el secreto de su insignificancia, y acaso con haberlo hemos contribuido a levantarles una falsa plataforma, desde la que nos han lanzado más tarde los olímpicos rayos de su ignorante nulidad.

Esto es lo que no volveremos a hacer. «A la mujer del César hay que darle lo que es del César», como dijo hace poco un castizo concejal madrileño.

José LUIS

Se necesita un conductor experto para moto, con buenas referencias. Administración de EL IMPARCIAL, Duque de Alba, 4.



IRIS SPORT.—Las carreras del domingo.—El vencedor, Antonio Muñoz, llegando a la meta.—En el óvalo, un corredor controlado por ciclistas. (Foto Alfonso.)

La marcha de 30 kilómetros organizada por esta Sociedad se celebró, como anunciábamos, el pasado domingo en la carretera de La Coruña, tomando la salida los individuos inscriptos, a las ocho y doce minutos de la mañana, en el paseo de Rosales.

El primero en llegar al viraje, establecido en Las Rozas, fué Antonio Muñoz, que empleó una hora y treinta y cuatro minutos en el recorrido de ida, y conservó este puesto hasta el final. Tardó, en total, tres horas, veintiocho minutos, tres segundos y dos quintos. Después se clasificaron:

Manuel Pérez, 3 h., 36 m., 12 s.
Santos Rincón, 3 h., 41 m., 2 s.

DECISIONES MUNICIPALES

Los servicios de auto-taxis

Ha quedado sobre la mesa, en el Ayuntamiento, para ser estudiado por los señores concejales, el proyecto de tarifas nuevas para el servicio de automóviles de alquiler en la villa y corte.

Los nuevos precios se regulan por carrera y por hora, suprimiendo los aparatos contadores de distancias.

La Comisión dictaminadora clasifica los automóviles en dos categorías: coches ligeros y coches pesados, estableciendo la siguiente tarifa:

Coches ligeros.—Carrera, hasta cuatro personas, en el primero y segundo límites, 2,50 pesetas; carrera, hasta cuatro personas y tercer límite, 4 pesetas; por cada persona más, 0,75. Hora, cuatro personas, dentro de la población y un radio de 15 kilómetros desde la Puerta del Sol, 7,50; por cada persona más, una peseta.

Coches pesados.—Carrera, hasta cuatro personas, en el primero y segundo límites, 3 pesetas; carrera, hasta cuatro personas y tercer límite, 5; por cada persona más, una peseta. Hora, en las mismas condiciones que para los coches ligeros, 9; por cada persona más, una peseta.

Se entiende por coches ligeros los que pesen hasta 1.100 kilos, y por coches pesados los que pasen de este peso.

Como desconocemos la forma en que el Ayuntamiento dispondrá que se distingan los coches ligeros de los pesados, nada queremos aventurar acerca de esto; pero, en principio, nos parece que será un tanto difícil que el cliente, al tiempo de tomar un coche en la calle para servirse de él, pueda comprobar si pasa de los 1.100 kilos o no llega a pesarlos.

Además, la cuenta de servicio por horas, cuando se trata de automóviles, es absurda y disparatada, y no obedece a ninguna razón de regularidad.

Admitimos, para la discusión, que un cliente toma un automóvil en la calle de Sevilla y se entretiene en ordenar al «chauffeur» que le lleve al Pardo y la vuelta a Madrid, sin detenerse, tantas veces como pueda hacerlo en el espacio de una hora.

Por poco que ande un coche, si le concedemos que haga 40 kilómetros por hora y si el precio a pagar por los sesenta minutos es 7,50 pesetas, resulta que el automóvil ha hecho el recorrido cobrando a 18 céntimos por kilómetro, con lo

Santiago F. Ruau, 3 h., 52 m., 20 s.
Julio González, 3 h., 54 m., 18 s.
Maximino Clavero, 3 h., 54 m., 23 s.
José Garay, 4 h., 45 s.
Manuel Villarrubia, 4 h., 8 m., 27 s.
Manuel Gutiérrez, 4 h., 29 m., 51 s.

La marcha se ajustó severísimamente al reglamento, no permitiéndose a ningún concursante dar un solo paso de carrera, gracias al gran número de jurados volantes que seguan a los marchadores y al servicio de controles organizado por el secretario, D. Antonio Lorente, que hizo el recorrido en «moto».

El reparto de premios se verificó a la llegada del último concursante.

cual a muy duras penas se pagará la gasolina consumida.

Es difícil explicarse las razones que habrá tenido el Ayuntamiento para decretar la supresión de los contadores de distancias. En todo el mundo civilizado son los taxis los que regulan el servicio público, no sólo de automóviles, sino de coches de caballos, y parece lógico que, más barato o más caro, se pague el recorrido que se ha hecho y no el tiempo que se ha empleado en hacerlo.

Dice la Comisión que para dar a luz estas nuevas tarifas se ha documentado en un informe que le ha facilitado el Real Automóvil Club de España; pero el control de esta entidad deportiva no pone a nadie a salvo de un error.

LA FIEBRE DE LA VELOCIDAD

Chevrolet ha muerto

Gaston Chevrolet, el ganador del último concurso de Indianópolis, el prodigioso conductor de automóviles, que sentía la pasión de las velocidades, se ha estrellado en Los Angeles, en el curso de una carrera.

No era fácil prever el accidente que ha costado la vida al famoso corredor. Marchando a una velocidad de 140 kilómetros por hora sobre su coche «Frontenac», chocó violentamente con el vehículo que pilotaba O'Donnell, y los dos coches y sus conductores se hicieron polvo.

O'Donnell vivió todavía veinticuatro horas; pero Chevrolet quedó muerto en el lugar del accidente.

La desgracia ocurrida a este «as» del volante ha sido sentidísima en América, y la impresión sufrida por los que presenciaban la carrera fué de las que no se olvidan, ya que el espectáculo producido por dos automóviles que se incrustan y vuelan por el aire hechos astillas es de una emoción acaso demasiado intensa.

La carrera continuó, a pesar del suceso, venciendo en ella Roscoe Scales, que hizo las 250 millas en dos horas, veinte minutos y veinte segundos, velocidad verdaderamente fantástica.

TRIUMPH
MOTOCICLETAS.---BICICLETAS.---
SIDE-CARS.---ACCESORIOS
Paseo de Recoletos, 14.---Madrid

DISPOSICIONES OFICIALES

El nuevo Arancel

Ya es vieja la noticia, pues fué el 26 de noviembre cuando la dió a luz la *Gaceta*; pero a estas horas, en toda España no se habla de otra cosa entre los comerciantes de automóviles. Los derechos arancelarios se han elevado en proporciones desmedidas, atacando la importación de vehículos de motor con tal ensañamiento, que no parece sino que el ministro de Hacienda se ha propuesto cerrar en absoluto las fronteras de la nación para los artículos de este ramo.

Por las nuevas tarifas, un automóvil que ha pagado hasta ahora 1.000 o 1.500 pesetas de derechos de Aduana, pagará de 5.000 a 8.000 pesetas, según su peso.

Una motocicleta pagará en adelante 1.800 pesetas, aparte del 45,77 por 100 por la liquidación en oro.

La sola enunciación de estas cifras es de tal elocuencia, que todo comentario que pudiera hacerse había de resultar superfluo.

¿Cómo ha podido imaginar el Estado español que protege de esta manera al comercio o a la industria nacional?

España, como productora de automóviles, no puede ser tomada en consideración en el mundo comercial. El número de los que salen de sus fábricas no cuenta todavía la necesaria intensidad par cubrir el mercado del país, acaso ni en su milésima parte. Por otro lado, todas las fábricas españolas necesitan, por el momento, proveerse en el extranjero de todos los elementos necesarios a su fabricación. Esto, en cuanto a los automóviles. En lo que se refiere a motocicletas y bicicletas, no tenemos noticia de que en nuestra nación se produzca una sola.

¿A quién protege entonces la subida del Arancel.

Más de una vez lo hemos dicho en estas columnas, y si lo repetimos una más es porque a diario encontramos la confirmación de nuestras afirmaciones. En España se hacen las leyes con desconocimiento absoluto de todo antecedente, de todo detalle que a la materia legislada se refiere, y así, la mayor parte de ellas nacen con el estigma original de servir el interés de uno a costa del perjuicio de cien mil.

Lo raro, lo sorprendente, lo absurdo a todas luces, es que el país acepte resignado una y otra vejación, lanzando, acaso, una protesta tibia, reveladora de una anemia incurable.

«España es una nación sin pulso», dijo hace muchos años D. Francisco Silvela, cuando todavía no era la moda gobernar con la estoica desaprensión que ahora se hace. ¿Qué pensaría el ilustre estadista de la España de los tiempos presentes, en que la paciente resignación de los ciudadanos tiene en las «colas» su más gallarda manifestación?

El gremio de vendedores de automóviles está muerto con el Arancel nuevo. Una entidad tiene este ramo con la misión de defender sus intereses; sabemos que el sábado último se ha reunido en junta general la Cámara sindical española. Esperamos que de aquella reunión magna haya salido un clamor unánime que oriente la opinión hacia una protesta vigorosa.

Si conseguimos averiguar lo que en aquella junta se haya tratado y los acuerdos que hayan sido tomados, los daremos a conocer a nuestros lectores.

No estamos muy seguros de poder hacerlo, porque la Cámara rodea siempre sus decisiones de misteriosos aires de conspiración.

Las decisiones de las Cámaras

En la reunión a que antes aludimos de la Cámara Sindical, se protestó enérgicamente de la elevación arancelaria, y como manifestación de la protesta se acordó nombrar una ponencia que redactara una exposición al ministro de Hacienda, detallando los motivos por los cuales se considera perjudicial y ruinosa esta medida.

Forman esta ponencia el gerente de Automóvil Salón, el de la Casa Fiat, el secretario general de la Cámara, Sr. García Rivero, y D. Luis Espina.

Hoy martes se reunirá nuevamente la Cámara, a la que se dará cuenta de esta exposición, que se pretende sea apoyada por todas las Cámaras Sindicales de España.

Es de esperar que todas las entidades comerciales de la nación que tengan intereses en el ramo de automóviles harán suya la protesta de la Cámara.

Cocina cinegética

Recetas caseras
: para perdices :

Es el momento clásico de la perdiz. Madrid está abarrotado de estas aves; colgando de las muestras de las carnicerías, en los escaparates de las tiendas, en manos de los vendedores callejeros, en los trenes, en los automóviles que regresan del campo, no se ven más que perdices a todo trapo.

Cruelmente enfiladas por el pico con un junco que perfora la cavidad nasal de las tímidas gallináceas, las perdices, emparejadas como la Guardia civil o como los del orden, incitan al gastrónomo con la firmeza de sus pechugas, bajo el plumaje policromo.

Un poco caras andan este año las perdices. La subida del dólar, o la reforma arancelaria, habrá influido acaso en la elevación de su precio; pero es lo cierto que por menos de seis pesetas no comprás estos días una pareja de perdices medio decentes.

Para formarse idea del beneficio que en esta venta obtienen comerciantes e intermediarios, diremos solamente que los cazadores que venden las perdices de primera mano a los recuperos de algunos pueblos de la Mancha, nunca cobran por ellas más allá de 2.25 la pareja.

¿Cómo anda el comercio!

Pero estas divagaciones nada tienen que ver con la cocina. Vamos a «descubrir» algunas fórmulas de condimentos para estas aves, que necesitan estar muy bien preparadas para que su carne, dura y enjuta, pueda comerse a gusto.

Perdiz a uno, dos y tres

He aquí un guisote vulgar, y que, a pesar de serlo, es uno de los que mejor van a las perdices:

Desplumadas y limpias — exageradamente limpias las aves —, se rehogan en una cacerola con manteca de cerdo y pedacitos de tocino.

En una cazuela aparte, precisamente de barro, se ponen cebollitas, pimienta en grano, especies de todas clases y la consabida hoja de laurel. Sobre todo esto se echa una taza de buen vinagre, dos de excelente aceite y tres de agua; al fuego vivo con todo ello, mientras las perdices se rehogan en la otra cazuela. Se incorporan las aves al líquido elemento cuando éste esté en sazón, y una hora de cocer a fuego mediano es bastante para chuparse los dedos.

Perdigones asados

Decimos perdigones, porque, para el asado, la perdiz es preciso que sea muy tierna, porque las viejas no se pueden cocer. Perdígones se llama a los pollos de perdiz que no han cumplido un año.

Se albarían los perdigones con una loncha de tocino muy fresco, y se largarían con pedacitos de jamón muy graso, que se introducen preferentemente en las pechugas. Se ponen en el asador, teniendo cuidado de que la lumbre llegue bien por igual.

★

No podemos olvidar, cuando se habla de guisos de perdigones, la fórmula que dió Manuel del Palacio al ilustre Ángel Muro cuando éste le pidió que le escribiera una receta culinaria.

Dice así la festiva composición del famoso vate:

Perdigones a la parrilla y en crudo

«Tomados, como es uso,
los perdigones,
pártanse en dos pedazos
por los riñones.
En una cacerola
luego metidos,
rehóguense con manteca,
bien removidos.
Pónganse en la parrilla
conforme caigan,
y con salsa a la pebre,
que me los traigan.»

Hay otro condimento
que se usa mucho:
meter los perdigones
en un cartucho,
y cuando un enemigo
muestre la jeta,
servírselos de pronto...
con escopeta.»

No puede negarse que la receta de Palacio es de las que quitan la cabeza.

MONTIÑO



ALREDEDORES DE GUI SANDO

De la incomparable sierra de Gredos

Cosas de pastores y zagalas,

por Antonio Prats

Ilustraciones del mismo

Continuamos la publicación de la pintoresca crónica de Gredos que ha escrito para EL IMPARCIAL el presidente del Club Alpino.

Nadie como el entusiasta Antonio Prats conoce tan intensamente la vida de la sierra, y nadie como él consagra al alpinismo tan fervientes amores.

Las ilustraciones que avaloran la labor del castizo escritor son también suyas, porque Prats, en su devoción por la montaña, gusta de retener en el clisé todas sus bellezas.

Los mastines empezaron a ladrar furiosamente, aproximándose a mí, indudablemente con intenciones poco agradables; por un instante les contuve con la amenaza de tirarles piedras; pero ante el peligro inminente de su acometida y verme acorralado, les arrojé algunas, llamando al pastor con cierta ansiedad.

Este, que se había quedado inmóvil, extrañado por mi extemporánea visita, les amenazó de palabra y les arrojó violentamente algunos guijarros también, dejándome libre de aquella amenaza; esperó el pastor mi llegada, dibujándose en su rostro una curiosidad no exenta de inquietud que yo me apresuré a desvanecer; le saludé, manifestándole que involuntariamente me había alejado del pueblo y que cuando me disponía a volver escuché su cantar que me decidió a llegar hasta él; estas pocas palabras sirvieron, indudablemente, para inspirarle confianza, y lanzando una sonora risotada se extrañó de que su canción hubiera sido causa de mi visita.

Le pregunté si existía algún paraje que se llamase el Galayar, y haciendo un gesto afirmativo y volviéndose hacia la sierra, señaló adonde se destacaban unos picachos altísimos, que parecían, por la oscuridad, estar muy próximos a nosotros.

Atento a su invitación entré en su chozo para evitar el calor de la hoguera, que se hacía molesto, y allí, sentado en un trazo de tronco añejo, empecé a escuchar con vivo interés las curiosas noticias que el zagal daba, complaciente a mis ruegos y preguntas.

—De historias — me dijo — no sé nada; pero de juro que el tío Feliú, el pastor de la Llaná del Covacho, le contará muchas; quédese aquí esta noche, si le acomoda y le agrada comer de lo que puedo ofrecerle, y mañana, cuando vengan a traerme la collera, bajaremos por los atajos hasta las cauchas de la Llaná, que no le pesará.

Acepté con fruición su idea, y seguí con interés los preparativos de la frugal cena que el destino me deparaba en aquella noche inolvidable; indudablemente, el zagal se excedía por mí en la preparación, y ciertamente que de ordinario él no saborearía las cosas que a mí me ofreció. Unas suculentas sopas de ajo y carnero asado entre dos lanchas de piedra, previamente puestas casi candentes en la hoguera, queso de cabra y pan de hogaza: esta fué mi cena, apetitosa en extremo.

Durante ella, me fué diciendo los nom-

bres característicos de los parajes que nos rodeaban: esa es la *Cuerda del Amedillo*, y aquello el monte de *La Mira*; esos picachos son los *Galayos*; allí está *Canal Seca*, y aquella *trocha* es del *Puerto del Peón*. Yo adivinaba los puntos que él señalaba, pues, aunque la noche era clara, la sierra sólo dibujaba sus cortados perfiles negros.

El frío de la noche se hizo intenso; salió el zagal a dar un vistazo al ganado y volvió a preparar las camas; con alegría infantil le ayudaba a disponer mi blanco lecho con almohadas de tomillo y piornos, que cubrimos después con una vieja manta. El reía al ver mi buena actitud para soportar aquellas incomodidades, que él desdenaba, porque de ordinario dormía directamente en una manta que sobre el suelo extendía. Nuestro trato era ya de camaradas, y después de un buen rato, que transcurrió entre los comentarios de ambos, nos despedimos con un afectuoso «hasta mañana», quedándonos en silencio.

El pronto durmió, y yo procuraba guardar una inmovilidad que no le molestase; seguía con curiosidad las sombras que en la pared proyectaba la incierta y tenue luz de un pequeño candelil, y así, en aquella quietud, fui quedándome traspuerto, invadiendo mi imaginación seres fantásticos; de cuando en cuando, algún ladrillo lejano me hacía volver a la realidad, notando la dureza del colchón de muelles que me había deparado el destino.

Un hostezo sonoro y prolongado me despertó bruscamente, quedando por un momento extrañado del lugar y compañía en que me encontraba; el pastor tampoco se había dado cuenta de mi existencia, y los dos, al vernos, reímos de muy buena gana.

Juan García se llamaba el zagal, y su fuerte y robusta complexión no corría parejas con la edad, pues no representaba los diez y siete años que él manifestó tener; únicamente su charla infantil lo delataba. Salí del chozo a saturar mis pulmones con aquel aire lleno de aromas de flores campestres; el sol empezaba a surgir del horizonte, y una brisa fresca mecía con suavidad la rama de aquellos matorrales bajos y retorcidos que salían entre los chancos, como desechos de ver y admirar la salida del astro rey.

Solo, contemplé abstraído aquel panorama hasta que Juanillo me llamó, ofreciéndome un cuenco lleno de leche humeante, que acepté muy gustoso. Mientras yo desayunaba, continuó explicándome la topografía de aquellos contornos, que yo ya veía a toda luz, y me mostró el valle del río *Gelayo* y una densa neblina que envolvía al pueblo de Guisando. Fijando su atención sobre un punto algo lejano, entre la espesura de los pinos próximos, dijo:

—Tan pronto venga el zagalillo, allí iremos. Esa es la *majada* del tío Feliú.

(A continuar el próximo martes.)

Sociedades y Clubs

Unión Velocipédica Española
(primera región). — Para los
días de Pascua

Esta Sociedad tiene organizada una carrera ciclista, bajo el título de «Carrera de Navidad», en la que sólo podrán participar los socios que estén en posesión del último recibo y tengan la antigüedad que determinan los vigentes reglamentos.

Esta prueba tendrá lugar el día 26 de diciembre de 1920, a las diez en punto de su mañana, sobre el siguiente recorrido: Salida del paseo de la Castellana, frente al número 6; Hipódromo, Hotel del Negro, Fuencarral, Valverde, Alcobendas, carretera del Hipódromo, pasando por Chamartín, al punto de salida, lo que constituye un recorrido aproximado de veinticuatro horas.

Los premios que se adjudicarán son cuatro para cada una de las tres categorías, habiéndose presupuestado de 100 a 120 pesetas, siendo la condición de los mismos, artículos propios de la festividad del día.

La inscripción queda abierta desde la publicación de este reglamento hasta el día 24, a las doce de la mañana, en casa del señor presidente, paseo de la Castellana, número 6 duplicado, abonándose como derechos de inscripción una peseta, reembolsable a todo el que tome la salida y devuelva el dorsal.

Dada la índole de esta prueba, se advierte a los corredores que no les será de abono para el paso de categoría los resultados obtenidos en la misma.

Agrupación Deportiva Ferroviaria

El próximo jueves, día 9, tendrá lugar en esta Sociedad la inauguración del curso de conferencias, estando la primera de ellas a cargo del conocidísimo poeta D. Enrique de Mesa, el cual leerá sus más bellas composiciones.

Automóviles MERCER

Marca americana de primera categoría

Vencedor en 32 carreras en los Estados Unidos

Cuatro cilindros; cuatro velocidades

ENTREGA INMEDIATA

Representación:

Anónima M. A. N. — Claudio Coello, 20

El Congreso del Turismo en Pau

Invitada la Sociedad de Peñalara por la Federación des Sociétés Pirénéistes al Congreso que habrá de celebrarse en Pau estos días, con objeto de fomentar el turismo en los Pirineos, la activa Agrupación alpinista ha designado a su tesoro, D. A. Victory, para que le represente en la Asamblea.

La Comisaría Regia del Turismo ha editado la Memoria que la Sociedad de Peñalara presenta al Congreso, ofreciendo la edición a los congresistas de Pau.

El Sr. Victory, acompañado de algunos otros compañeros, ha salido ya para Pau. El señor ministro de Fomento, la Junta de Parques Nacionales y la Comisaría Regia del Turismo se han interesado vivamente por el resultado del Congreso Internacional de Pau.

Es de esperar una feliz actuación de los delegados españoles en pro del turismo en España, y que por parte del Estado español se coadyuve eficazmente a esta labor, siguiendo el ejemplo de Francia, que destina medio millón de francos anuales para trabajos en alta montaña, cantidad que con creces se reintegra con una metódica explotación del turismo.

CAMIONES
BERNA

los más resistentes

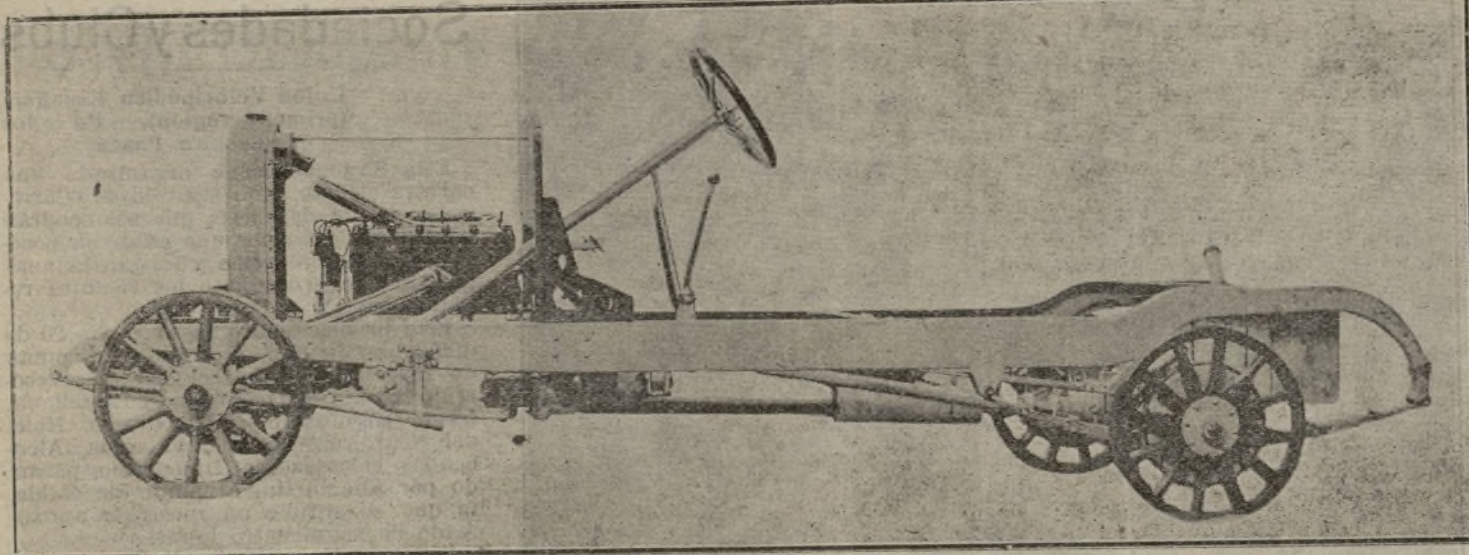
Entrega inmediata

AGENTE EXCLUSIVO

G. R. PEÑALVER

Génova, 11, y paseo de la Castellana, 6 d.º

MADRID



UNA NUEVA MARCA ESPAÑOLA

Automóviles Landa

La Sociedad Española de Automóviles "Landa", definitivamente organizada y consecuente con su propósito de conducir la fabricación nacional de automóviles por los caminos en que lógicamente debe encauzarse en nuestro país, ha lanzado hace poco su "chassis" 4 cilindros, que reúne todas las condiciones necesarias para hacerse muy pronto dueño del mercado español.

La genuina fabricación de automóviles en España no tiene, por el momento, el ambiente industrial necesario para su perfecto desarrollo. Queremos decir que nuestra nación, por causas muy diversas, que no es del caso examinar aquí, no está preparada, no cuenta con los elementos necesarios para construir prácticamente los coches por sí misma.

Teniendo esto en cuenta, y con un espíritu mercantil de verdadero acierto, la Sociedad Landa renunció a la idea de construir en España, y ha preferido acumular el esfuerzo de la actividad y

del capital social a la perfecta organización de un taller de montaje y refinado, modelo de los de su género.

Los "chassis" "Landa" se construyen en España con material americano. He aquí la manera de que el producto de esta fabricación reúna las cualidades del coche ultramoderno que en América se hace y no tenga, en cambio, ninguno de sus defectos.

La representación de la Sociedad Landa, en el viaje que con este objeto ha hecho a Nueva York, ha contratado en América el servicio de todos los elementos para la construcción del "Landa" en aquellos centros industriales que mayor fama y más sólido prestigio tienen conquistado en cada especialidad, y así, los motores vienen de la mejor fábrica americana de motores; los largueros del "chassis", de la más reputada fábrica de largueros; las transmisiones, los ejes, las diferenciales, las ruedas, los piñones y palancas del cambio y, en suma, los elementos todos del coche, proceden de aquellas entidades fabriles que más se han especializado en cada construcción.

Para llegar al grado de perfección a

que han llegado las fábricas americanas de cada una de estas especialidades sería preciso emplear en la reunión de los elementos necesarios 20 ó 30 millones de dólares, que son los que han empleado las que lo hacen; y no haciéndolo así, el producto ha de resultar caro e imperfecto.

Por esto es por lo que consideramos un acierto el sistema implantado por la Sociedad Landa para dar al mercado los productos de su fabricación.

Lo que se hace en los talleres Landa.

Desde América vienen todos los elementos para la fabricación; pero en cuanto que se reciben comienza la tarea minuciosa del fabricante. Se refinan, se pulen, se seleccionan todos los materiales, se ajustan los diferentes órganos y se desechan todas aquellas piezas en las que, como consecuencia de un escrupuloso examen, se advierte el menor defecto de fabricación.

Los motores van a los bancos de pruebas, y en ellos se regulan, se afinan y se rectifican hasta dejarlos en el punto de regularidad de marcha y de máximo rendimiento con gasto mínimo que los ingenieros de la fábrica se han propuesto de antemano.

Así se consigue, por ejemplo, que un motor que tiene 98 de diámetro por 127 de carrera como medidas de sus cilindros, consuma solamente 12 litros de esencia por cien kilómetros y desarrolle una velocidad que se acerca a los cien a la hora.

Sus accesorios y detalles.

El "Landa" lleva carburador "Zenith", y equipo eléctrico "Westing House", y de una y otra marca, el tipo más perfecto y de mayor precio.

El radiador es de una capacidad sobradísima en relación con su motor, con lo que se remedia lo que es siempre un defecto característico en los coches americanos.

El engrase, merced a una solución nueva, característica de los "Landa", se verifica en forma que no puede sufrir interrupción y que bate el "record" de la simplicidad.

Las ruedas que se suministran a estos coches son de tres sistemas: radios de madera, discos de madera y rueda metálica de radios. Cualquiera de ellas que sea elegida por el cliente, procede de la mejor fábrica americana.

Actualmente se monta en los talleres Landa de la calle de Manuel Luna una importante serie de "chassis", y están en camino, para ser recibidos muy en breve, los materiales para la construcción de 200 más.

La fábrica tiene el plan de lanzar 1.000 coches al año.

El precio de los "Landa".

Si se atiende a la suma de elementos de primer orden que entran en la fabricación de los "chassis" "Landa", el precio de 14.000 pesetas que se ha señalado para su venta es poco menos que inverosímil. No hay en la actualidad ningún coche europeo ni americano del tipo del "Landa" que pueda venderse por ese precio.

La Empresa constructora ha podido llegar a este límite mínimo merced a las importantes compras de materiales que realiza de una vez y a los extensos contratos que tiene firmados con las fábricas que la proveen.

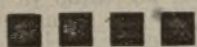
De otro modo, y fabricado el "Landa" por los procedimientos normales, su precio de coste se acercaría al doble.

FABRICA DE RELOJES

DE

CARLOS COPPEL

Fuencarral, 27. MADRID



Certificado
de garantía

con cada

reloj



Remesas
a provincias

Catálogos

gratis

Núm. 6.252

Reloj de bolsillo, oro de ley,
18 quilates.

Cronógrafo para medir las
velocidades, 500 ptas.

RENAULT

ENTREGA EN EL ACTO SUS CAMIONES Y OMNIBUS

1 1/2 y 3 toneladas con neumáticos

3, 5 y 7 toneladas con macizos

Sociedad Española de Automóviles Renault

Avenida de la Plaza de Toros, 9.—MADRID

::::: Carrocerías :::::
para automóviles
::::: y side-cars :::::
Chassis para
los mismos

TEODORO UBEDA

Fuencarral, 164. -- Teléfono J 952

Madrid