

Suplemento
= gráfico =

EL IMPARCIAL

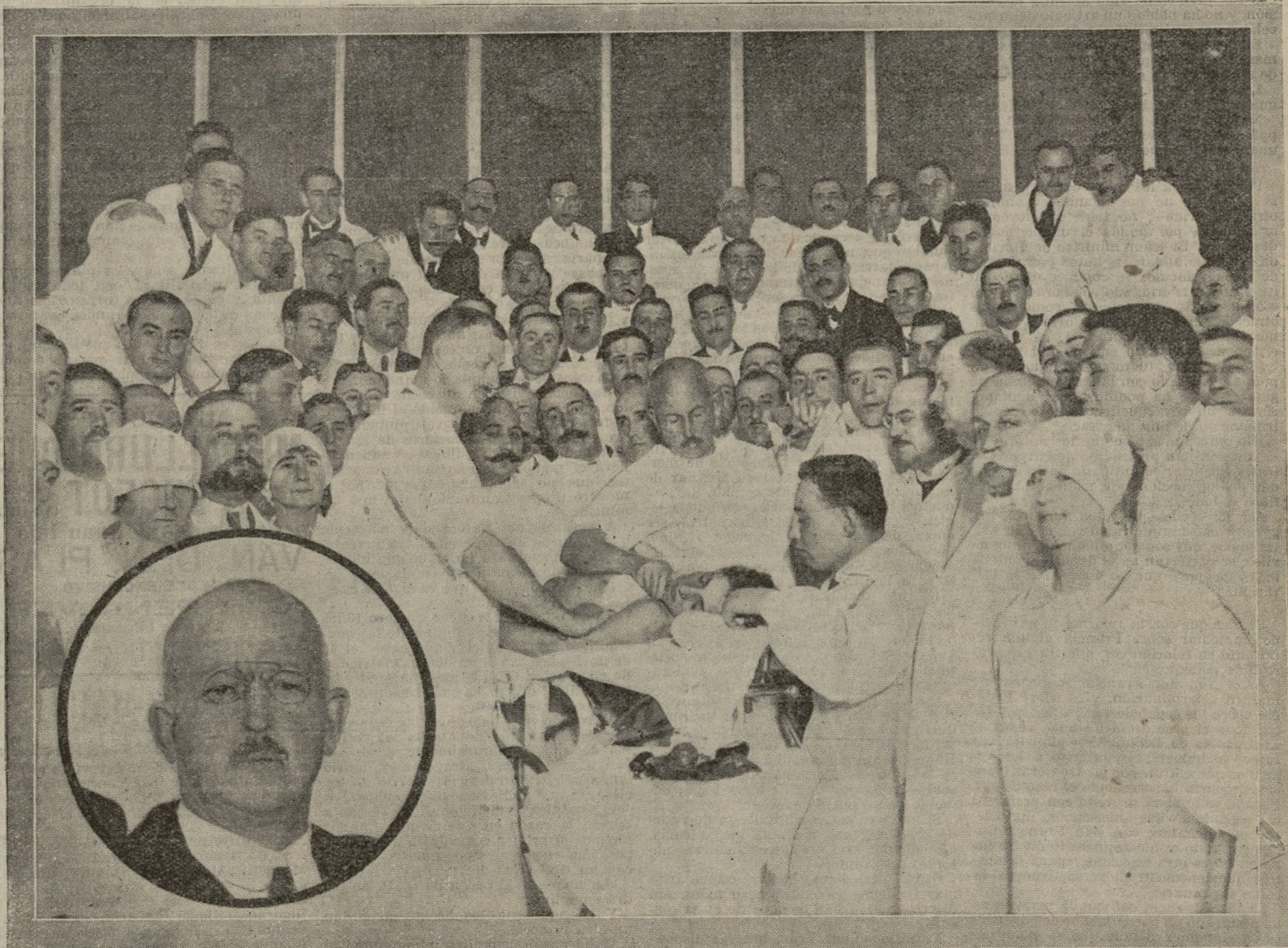


Se reparte gratuita-
mente con el núme-
ro ordinario

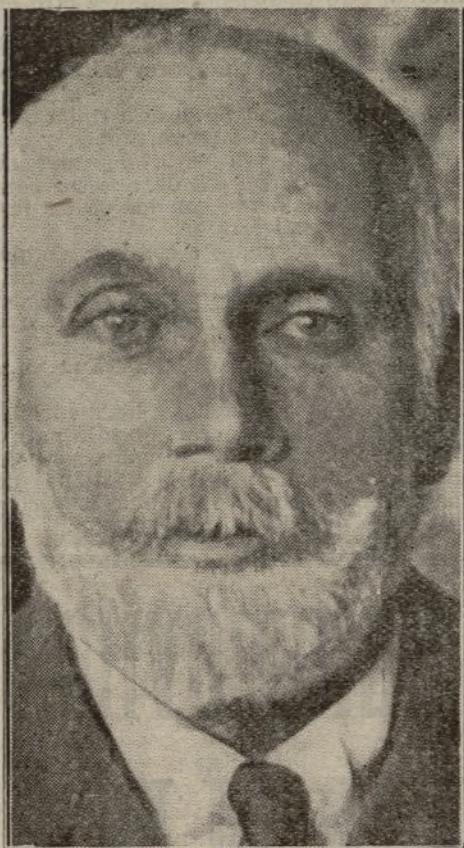
NÚM. 19.301

Martes 14 de diciembre de 1920

AÑO LIV



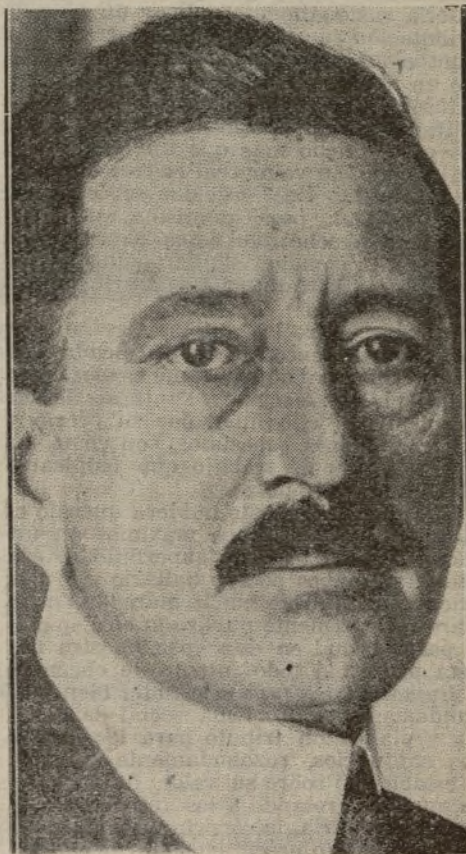
EL SABIO CIRUJANO ALEMÁN DOCTOR LEXER, PRACTICANDO UNA DE SUS ASOMBRO-
SAS TRASPLANTACIONES ORGÁNICAS ANTE EL PROFESORADO DEL INSTITUTO RUBIO
(Foto Alfonso)



EL INSIGNE NOVELISTA D. ARMANDO PA-
LACIO VALDÉS, QUE AYER LEYÓ SU DIS-
CURSO DE ENTRADA EN LA REAL ACADE-
MIA ESPAÑOLA (Foto Alfonso)



EL JEFE DEL GOBIERNO Y EL ALTO COMISARIO DE ESPAÑA EN MARRUECOS, GENE-
RAL BERENGUER, DURANTE LA CONFERENCIA QUE AYER CELEBRARON EN EL DESPA-
CHO OFICIAL DEL SR. DATO (Foto Alfonso)



EL MINISTRO Plenipotenciario de VE-
NEZUELA, D. J. A. MARTÍNEZ MÉNDEZ,
QUE AYER PRESENTÓ SUS CARTAS CREDEN-
CIALES AL REY (Foto Alfonso)

Ayuntamiento de Madrid

DISPOSICIONES OFICIALES

El nuevo Arancel

El clamor es unánime, la opinión no ha vacilado un instante en el juicio que la reforma ha podido merecerle. En todos sus perfiles ha sido atacada la revisión, y no ha habido un artículo del arancel que haya merecido el más débil apoyo.

Entonces — vamos a repetirlo una vez más — ¿a quién protege, a quién defiende en España la nueva tarifa aduanera? ¿Los que se sienten favorecidos, ¿por qué no levantan bandera en su defensa?

No hemos oído una sola frase de simpatía para la nueva ley; no hemos leído una sola línea que con ella se identifique.

Por lo que a los automóviles y motos se refiere — no nos incumbe examinar otras materias —, no tiene la elevación arancelaria por donde el diablo pueda desecharla. El señor ministro de Hacienda sabe que andan los autos porque uno de estos vehículos le conduce desde su casa al ministerio; sus colaboradores, ni eso; de suerte, que esta vez, como tantas otras, la *Gaceta* nutre sus áridas columnas con la insípida prosa de los que escriben de lo que no entienden.

¿Cómo, si no, fuera posible que de un plumazo, trazado con la mayor pluma de ganso que se ha podido hallar a mano, elevara un covachuelista ocho veces la tributación de una mercancía?

¿No parece más bien que los autores de la revisión han pretendido descargar sus iras, evidenciar su antipatía hacia un medio de locomoción que su modestia les tiene vedado?

Así, los coches que valen mil duros pagan como los que valen veinte mil. Así, las motos, que son genuinamente automóviles, se encierran en el departamento de bicicletas para que no escapen a la elevación.

Se dice que con la reforma se ha tratado de tomar sobre Francia alguna represalia en relación con nuestra exportación de vinos.

Error funesto; Francia se sonríe de nuestra determinación, y es sobre España, sobre los españoles, sobre los que recae todo el peso de la medida. Todavía, si el exceso de tributación — plan irrealizable — se hubiera circunscrito a los vehículos que entran por las fronteras francesas, podría haberse dado el caso de que España se hubiera provisto con preferencia de automóviles americanos, ingleses, belgas, alemanes; con esto Francia hubiera sentido el hierro; pero lo que se ha hecho no es otra cosa que, «para demostrar que tenemos mal genio, irnos a la cama sin cenar».

La inconsciencia, con que la revisión se ha planteado no puede menos de advertirse en cualquier detalle que se examine. Los automóviles pagan por su peso; si se quería racionalmente aplicar un plus de tributación a los vehículos realmente suntuarios, debería haberse confeccionado un arancel en función de su valor intrínseco y no en la de su peso bruto.

Un *Rolls*, un *Simplex*, un *Locomobile*, no pesa mucho más que un *Hudson*; y, en cambio, su valor real es tres o cuatro veces mayor. Un *Ford*, que se cotiza en 5.000 pesetas, pesa lo mismo que cualquier otro coche que valga 20.000; no es justo, ni razonable siquiera, que en las puertas de la Aduana paguen lo mismo unos que otros.

Además, entre los automóviles no puede menos de encontrarse justificada una distinción entre aquellos que tienen como único objeto el servicio suntuoso de sus propietarios y los que, por su precio y sus condiciones especiales, son como las herramientas de trabajo que emplearía el último de los obreros.

Si atendiendo a esto hubiera querido el Estado buscar tributos máximos en armonía con la idea de superfluidad, era bien fácil haber podido hallarlo sin más que seguir la sabia huella marcada en un libro recientemente publicado en España, y para el cual en esta casa nuestra nos está prohibido todo intento de encono.

Humanidad insumisa estudia bien profundamente el problema social de España y planea un tributo para los artículos suntuarios, razonadamente pensado y establecido sobre su valor, de tal suerte, que, concretando a los automóviles la carga suntuaria, la soportan aquellos que por su elevado precio pueden considerarse realmente como artículos de toda superfluidad y de reconocido lujo.

Este proyecto entra en los límites de un razonar discreto, mientras que el que ha

visto su realización en la *Gaceta* proclama a todas luces su ligereza.

El hecho de que un automóvil que ha de servir al industrial, al comerciante, al médico para el desarrollo de su labor, sea considerado, frente a la tributación, igual que el que conduce al magnate a sus placeres, es evidentemente absurdo.

El coche, que lleva al abogado a sus asuntos, al periodista tras el suceso, al arquitecto hacia sus obras, no puede ser mirado como el que en tren de sibarita transporta al gran señor y a la fácil damita desde Maxim's a Parisiana, del golf a las carreras de caballos.

Lo que dicen los otros periódicos

Toda la Prensa profesional ha elevado su voz en viva y unánime protesta contra el nuevo arancel.

España Sportiva publica un extenso artículo, en el que evidencia los perjuicios que a la nación reporta. Dice en uno de sus bien pensados párrafos:

«Pero ya decíamos en nuestro anterior número que, no sólo se perjudican los intereses particulares de la industria automovil y anejos, sino también los generales del país. Y nunca será excesivo repetir que el automovilismo es hoy el auxiliar indispensable de todas las industrias españolas. Que él viene contribuyendo, en la medida que le permiten las condiciones especiales de nuestro suelo, a resolver ese perenne problema del transporte que, dicho sea serenamente y sin aspavientos inútiles, es de vida o muerte para la prosperidad económica de España.

El automovilismo, aplicado a las industrias, aplicado al transporte de mercancías y viajeros, poderoso auxiliar de la agricultura y del intercambio de productos, no debe, no puede, en buena lógica y en buena moral gubernativa, ser objeto de trafaz y persecuciones. Sino, por el contrario, motivo de estudio, de ayuda eficaz oficial, de fomento constante para lograr su mayor desarrollo.»

El *Auto*, registrando cuáles puedan ser las razones que haya tenido el Gobierno para decretar la revisión, escribe:

«En efecto; ¿qué industrias existen en España del ramo automovilista, motorista o ciclista? Quizás por aquí pudiéramos encontrar algo interesante.

¿La elevación de los derechos arancelarios se debe al agio? Pónganse los remedios adecuados. ¿Se quieren contrarrestar ciertas medidas del Gobierno francés? Hágase lo mismo con dicha nación; pero, ¿y las otras naciones han de ser responsables de lo que una de ellas haga, pagando justos por pecadores?

Si tampoco es esto último, ¿a qué puede obedecer esta medida, que, además, está dictada con un desconocimiento absoluto del asunto?»

Otros periódicos hacen comentarios más o menos violentos; pero todos, sin discrepancia, están de acuerdo en la censura.

No falta quien afirma que las disposiciones arancelarias tienen, por ministerio de la ley, un vigor de cinco años, y que sin que ese plazo haya transcurrido no pueden ser modificadas.

Si esto es así, ¿cómo los elementos oficiales que defienden los intereses del comercio de la nación no atacan la reforma por su base?

Si no ha podido hacerse, ¿cómo es que se ha hecho?

La última impresión acerca de este asunto es que Mr. Joham, alto empleado de Hacienda, a quien el Gobierno francés ha delegado para que arregle en España esta cuestión, restablecerá la normalidad. También se ha dicho que esta revisión no tiene más objeto que atraerse, en hábil maniobra electoral, la benevolencia de alguna región de España, y que pasadas las elecciones se echará abajo ese monumento.

Si es así, bien poco ha de vivir quien no lo vea.

HUPMOBILE

Entrega inmediata

GARAGE SANCHO

Zurbano, 52; teléfono J 127

MADRID

SIGUE EL DESBARAJUSTE

Las nuevas placas de pruebas

El comercio automovilista madrileño ha optado, por lo visto, por despreciar la Real orden de 12 de noviembre último, adoptando una actitud pasiva hasta ver en qué para esto. Algo así como una huelga de brazos caídos es la postura que parece que hemos tomado para aguantar el temporal.

Desde la aparición de la Real orden en la *Gaceta* ha pasado un mes, y en todo ese tiempo no hemos visto todavía una sola placa de prueba que esté en regla.

Algunos coches llevan colgado un cartón que, en letras negras sobre blanco, o blanco sobre negro, o negras sobre fondo grana, dicen: «Pruebas, número tantos.» No hemos visto ninguno que con letras blancas sobre fondo grana digan en la parte superior: «Provisional, para pruebas» y lleven debajo el número que les corresponda, como dispone la Real orden.

Las viejas placas del Ayuntamiento siguen luciendo en los automóviles, y, por lo visto, el Estado, con excelente acuerdo, no se ocupa de extremar sus rigores para hacer que se cumpla lo mandado.

Hoy hemos visto en un coche un cartelón, que ya nos ha parecido el límite de la frescura: en letras negras, pintadas sobre rojo, dice, con caracteres de agresivo tamaño: «Pruebas, 16.799», y, además, lleva el nombre de una marca americana, que no nombramos porque no es nuestro propósito formular aquí una denuncia.

A nosotros nos parece muy adecuado que el dueño de ese coche haya inventado ese camelo para no tener que inquietarse del problema de la circulación.

¿Qué más da 16.000 que 26.000? La cuestión es pasar el rato.

Ahora que, para que ese número 16.799 pudiera entrar en los límites de la verosimilitud, sería preciso que desde el 12 de noviembre acá se hubieran matriculado en pruebas 6.799 coches, pues que, según la Real orden, la numeración se daba a partir de 10.000.

Aparte de esto, todos los días vemos sacar de la estación de Atocha los coches por docenas, y, naturalmente, desde allí van a sus *garages*, atravesando Madrid entero, y circulan después cuando es preciso, sin que nadie se ocupe de ellos.

La práctica y el tiempo han venido a darnos la razón en este asunto. Cuando hicimos el primer comentario a esta disposición, encabezábamos nuestro trabajo con un título que decía:

«La nueva Real orden de O. P. no podrá cumplirse.»

Y he aquí que los hechos acreditan nuestra profecía.

Ni ha podido cumplirse ni se cumplirá nunca. Es una Real orden que «no funciona», como los ascensores de los Casinos.

EL CICLISMO, DE ENHORABUENA

Reapertura de un velódromo madrileño

Hay revuelo entre los ciclistas estos días. Parece que el resurgimiento del antiguo velódromo de la Ciudad Lineal va a ser en breve un hecho. El día que esto ocurra será un día de fiesta para el ciclismo madrileño y un día de triunfo para la Unión Velocipédica Española, cuya primera región, la región de Madrid, de la capital de España, arrastra una vida lánguida y miserable.

El entusiasmo y la vergüenza torera de Patricio Cuesta y de un grupito de devotos que se sientan tras de las mesas del café de Madrid es lo que ha sostenido a la Unión en su existencia anémica. Sin ellos, la primera región hubiera expirado hace ya tiempo, huérfana del apoyo de cuantos tienen el deber de defenderla.

La Unión Velocipédica Española, en su representación de Madrid, debiera ser la Meca del ciclismo, el árbitro de toda actividad, la que impusiera leyes y dictara sentencias en armonía con su limpia historia y su preclaro nacimiento.

El Estado, la Provincia, el Municipio, debieran ampararla y prestarla los medios de que esta nobilísima entidad actuara con gallardía. No sólo no lo hacen, abandonando a sus propias fuerzas a un

organismo que honra a la nación, sino que el Ayuntamiento, por ejemplo, al que produce el ciclismo muy cerca de 40.000 pesetas anuales por tributos y gabelas, precisamente cuando llega a esta cifra sin duda por la infatigable labor de la Unión, es cuando decide suprimir una mezquina subvención de 2.000 pesetas que la Unión venía cobrando y que gastaba con exceso en la organización de una carrera para ensalzar el nombre del Ayuntamiento.

Pues, a pesar de todo, la U. V. E. siente en sus venas nueva savia y no descanza en su tarea de fomentar en Madrid las aficiones ciclistas. Ahora va a resucitar el velódromo de la Ciudad Lineal, y en la primavera próxima se inaugurará aquella pista con toda brillantez.

Decimos que se hará, y no se nos ocurre ponerlo en duda, porque una vez que el proyecto ha germinado en el cerebro de Cuesta y sus amigos, estamos ya seguros de que el plan ha de realizarse. De más difíciles empresas han salido triunfantes los esforzados campeones de la Unión.

El velódromo, según los planes concebidos, se rehabilitará con todo refinamiento, y en él podrán correrse, no sólo pruebas ciclistas, sino grandes concursos motoristas.

La idea es digna de los que la han imaginado, y sólo deseamos que no desmayen en el entusiasmo que les alienta.

**AUTOMÓVILES
METALLURGIQUE
PEUGEOT (10 HP)
Carrocerías de gran lujo
VAN DEN PLAS
AGENTE EXCLUSIVO
G. R. PEÑALVER
Entrega inmediata
Génova, 11. -- MADRID**

"Foot-ball,"

El Real Madrid va a Italia

El equipo de este Club cortésano sale para Italia, donde tiene concertados unos partidos, para los días de Navidad, con unos *teams* de Bolonia, de Turín y de Génova.

Constituyen el *once* del Madrid los señores Hernández, Manzanedo, Peris, Mengotti, Monjardín, Unanue, De Miguel, González, Torrado, Urbina, Del Campo, Suplentes: Castel y Rivas, que jugarán el día 25 en Turín, contra el Juventus F. C.; el 26, en Bolonia, contra el Bolonia F. C., y después, un partido en Lìorna, otro en Reggio Emilia y otro en Génova.

Deseamos fervientemente que el Club español alcance los mayores éxitos; pero estamos de acuerdo con los que afirman que el Real Madrid no lleva a Italia otra representación que la suya propia, y que los colores que allí va a defender no tienen relación con los de nuestra bandera, y si solamente con los de los jerseys de los *equipers*.

Esto sentado, vamos a convenir en que si el Madrid regresa triunfante a la madre patria, para ese equipo ha de ser el triunfo personal, indiscutible; pero suyo propio.

Es decir, que nuestra bandera no va a Italia con los del Madrid.

Por lo demás, deseamos a los madridistas, en su deliciosa excursión a la patria del Dante, una no interrumpida serie de victorias, no ya sólo en los campos de foot-ball, sino entre las romanas caprichosas, si es que llegan a Roma.

**Automóviles
LANDA**

De la incomparable sierra de Gredos

Cosas de pastores y zagalas,

por Antonio Prast

Ilustraciones del mismo

(Conclusión)

No se hizo esperar el que traía la provisión de pan y tocino para toda la semana; era un chiquillo ágil, que venía acortando la distancia dando saltos como un corzo; su cara era cobriza por el sol, y contrastaba su color con la blancura de sus dientes. Al llegar, me miró sorprendido y dió unos «buenos días nos dé Dios», tan respetuosos, que procuré poner en la contestación toda la simpatía que aquel saludo me había producido.

Cambiaron los dos algunas frases, que indudablemente a mí se referían, y el pastor se dispuso a acompañarme; saqué unas monedas, que ofrecí al zagallo; pero con gran extrañeza se negó a recibirlas, observando que con ello ejecutaba una orden del pastor. Ante su negativa, les ofrecí tabaco, que cogieron con deleite los dos, y una vez que nos despedimos del muchacho, salimos juntos Juanillo y yo.

La inclinación del terreno favorecía nuestra marcha rápida, y pronto pude ver, advertido por el zagal, la majada del 16. Feliú.

De sus paredes blancas como la nieve se destacaban con el sol dos figurillas con refajos de colores chillones; una de ellas, sentada en un tosco taburete, hacía su tocado, y la otra se movía ligera, batiendo con arena mojada unos trebejos de cobre que luego ponía a secar al sol; distraídas con sus mutuas ocupaciones, no se dieron cuenta de nuestra llegada, hasta que el saludo jovial de Juanillo les sorprendió momentáneamente, contestando al unísono con un «buenos días, Juanillo y la compañía», de una entonación tan curiosa, que me dejó sorprendido.

Al ruido de nuestra conversación salió un anciano, que sostenía su decrepitud en una cayada, andando con paso incierto: era el tío Feliú que, sin pestañear, fijó sus ojos grises y vidriosos en mí, avanzaba lenta y silenciosamente hacia nosotros.

—¡Holá! ¿Qué queréis?—dijo con su voz agotada e imperceptible.

Sin confesar la causa dijo Juanillo:

—Pues que vamos camino del pueblo, y ha dicho el señor que quería descansar un rato, y hemos parado aquí.

Yo dudaba de poder encauzar la conversación hacia el tema que a mí me interesaba tratar con el viejo pastor, porque, unas veces su silencio y otras, sus contestaciones secas y concretas, no me facilitaban el modo de hacerlo; mas en aquel momento acababa de llegar un aldeano con un horriquito cargado de utensilios que, por su naturaleza, debían pertenecer a algún artista, cuya llegada quizás no se hiciera esperar. En efecto; a los pocos instantes, mi sorpresa fue grande y mi alegría aún mayor que la sorpresa; no sólo llegaba un artista, sino que éste era a la vez un excelente amigo. Un fuerte apretón de manos, seguido de un torrente desbordado de preguntas y exclamaciones de sorpresa por tan extraña coincidencia, se cruzó entre nosotros. El viejo, las zagalas y el pastorcillo reflejaban en sus rostros de bondad seráfica un gesto de alegría íntima, como si fuesen partícipes de nuestros sentimientos. El viejo miraba fijamente a mi amigo, que, aunque muy joven, tenía marcadas en el rostro las huellas del sufrimiento: hondas arrugas prematuras que dejó el dolor en su frente. El luto de su traje delataba el que guardaba en su alma.

Explicué a mi amigo el motivo de mi presencia en aquellos parajes, y él, a su vez, con palabras llenas de tristeza, me puso al tanto de la desdicha que atenazaba su espíritu. Buscaba paz y soledad en aquellas alturas, distrayendo las horas, contemplando y trasladando al lienzo las hermosas perspectivas que desde allí se dominaban, para ver si esto servía de lenitivo a su espíritu turbado, o llenaba el vacío que había dejado en su corazón la muerte de su esposa, acaecida en plena juventud, cuando, llena de alegría y de dicha, veía jugar en sus brazos dos tiernas criaturas, en cuyos ojos se reflejaban la bondad de una madre amantísima.

Un silencio prolongado siguió a su corto relato; parecía que cada uno de los que le habíamos escuchado rezábamos mentalmente una oración por ella; pero

el pastor no tardó mucho en interrogar con palabra tarda y dolorida:

—¿Y vienes a pintar? Hacen bien. No sabía nada de tu desgracia; pero escucha—y dijo con acento de profunda convicción—: No hagas nada en contra de la voluntad de Dios, porque ello iría en menoscabo de tu persona.

Encaróse conmigo después, y, con esa encantadora franqueza de las gentes del campo, me dijo:

—Y tú, ¿a qué vienes?

Aquella pregunta me hizo reír y dudar; le dije que iba por conocer aquellos peñascos, y que pensaba también subir a los Galayos y visitar la laguna para ver si era cierta su magnificencia, a lo que contestó él, sentándose y diciendo:

—Escucha: Antaño, cuando yo era zagal como éste, tenía la majada mi amo en Garganta Blanca, detrás de Cañada Lobriga, cerca del Puerto de Candeleda, y oía yo contar a los viejos que había una laguna grande en el corazón de la sierra y otras más pequeñas cerca de ella; sentí, como tú, deseos de conocerla; pero no era plato de mi gusto darme tan grande caminata solo, y aprovechando un día que mi amo iba a fe-



UNA DE LAS MÁS PINTORESICAS CALLES DE GUI SANDO

rear a Dropesa, fui a ver a una zagala que estaba a orilla del Puerto de Candeleda, donde hoy está la majada de Jacinto, y con ella arreglé el día que habíamos de ir a ver la laguna, citándonos al amanecer en Regajos Llanos, donde hoy está el refugio de S. M. el Rey (q. D. g.). Ella corrió más que yo, y cuando llegué ya estaba entreteniéndose en acantear el Risco de la Ribera, que se domina desde Regajos. A poco de llegar, nos salió al encuentro Pedro, un cazador de monteses que no erraba un tiro, que se unió a nosotros para enseñarnos el camino. No había criazón donde no habiéramos agua con la cuerna, y como cabras íbamos trepando por los peñascos, siguiendo a Pedro, que no atendía otra cosa que buscar el camino más corto. El camino es enjundioso y puede uno descarrarse; y sobre todo, si llega a hacerse de noche por aquellos lugares y no lleva uno en el morral provisiones, ya se puede temer de escasear.

Dejamos a la izquierda el risco del Fraile, donde espantamos una manada de más de cincuenta cabras monteses entre machos y hembras, y al llegar a lo alto de los riscos de las Hoyuelas vimos el Almanzor, el pico más alto de la Sierra.

Distraídos estábamos mirando aquel picacho, cuando nos dijo Pedro:

—Pero, ¿no veis la laguna?

Y, en efecto, miramos, y allí a nuestros pies estaba; pero tanto la zagala como yo dijimos que no valía la pena de andar y subir tanto para ver aquella charca tan pequeña. Su contestación fue una risotada, y rompiendo a andar nos hizo bajar por la Portilla de las Hoyuelas hasta la misma laguna.

Confieso que al llegar a ella fui mi sorpresa tan grande, que no creía a mis

ojos; lo que me había parecido una charca diminuta era una laguna enorme, rodeada de riscos y en una soledad tan grande, que me hizo sentir no sé qué; una cosa que nunca había sentido. Y a mi manera, di gracias a Dios por haber visto aquello. Después nos volvimos por el mismo camino, y siempre, desde entonces, recuerdo el día aquel en que con la zagalica fui por vez primera a ver la laguna.

Y aquí terminó su narración el viejo pastor, en medio de un religioso silencio que durante su charla habíamos observado todos.

Yo fui quien primero rompió la pausa para preguntarle si conocía la historia del rey moro, que dicen llegó con su caballo, y si fue ésta la causa de llevar aquel picacho su nombre.

Calló unos instantes e imprimió a su cabeza un movimiento de negación.

—No—dijo—; pero de lo que sí sé es de Noé.

Momentáneamente no me expliqué la relación que él pudiera encontrar entre los dos personajes y aquel pico; pero no tardó mucho en aclarar mis dudas, pues, dando a sus palabras un tono de absoluta seguridad, dijo:

—Noé estuvo en lo más alto del Almanzor—y a mi pregunta de cómo llegó hasta allí, añadió que cuando las aguas con que Dios castigó la maldad de los hombres iban bajando de nivel, el arca de Noé tocó el pico de Almanzor y que desde allí fué a descender a las montañas de Armenia.

El acento de absoluta convicción del

Atletismo

En el Athlétic Club

El Athlétic Club de Madrid inaugurará la serie de concursos atléticos el 19 de diciembre con estas dos bonitas pruebas: Tracción a la cuerda y carrera relevo de la hora.

Esta será para equipos compuestos por cuatro individuos, pertenecientes a la misma Sociedad, o por cinco que sean neófitos, además de cumplir dicho requisito.

Los relevos serán facultativos, y cada corredor tendrá derecho a correr el número de veces que estime conveniente el capitán de su equipo.

Será declarado vencedor el equipo que recorra mayor distancia exactamente durante una hora.

Para el concurso de tracción a la cuerda se observarán las siguientes reglas:

El centro de la cuerda estará marcado con una cinta de color, y cada lado de ella, y a 1,80 metros de distancia, habrá otras dos de diferente color. El centro del campo estará marcado con una línea señalada en el suelo, y otras dos perpendiculares a ella indicarán los límites de los lados.

Al empezar, la cuerda deberá estar tirante y su cinta central coincidiendo con la vertical del centro.

Durante la lucha el último hombre no podrá atar o cruzar la cuerda de ninguna manera; tampoco podrá tocar el suelo con las manos intencionadamente.

Ningún concurrente podrá hacer agujeros en el suelo, sea con los pies o de cualquier otra manera, antes del principio de la lucha.

Esta será ganada por el equipo que saque la cinta del lado de su adversario por encima de la línea central, o cuando una parte cualquiera del pie de un miembro del equipo contrario cruce dicha línea. La victoria será del equipo que gane dos pruebas sobre tres.

PARA 1921

Los proyectos de «El Auto»

La notable revista madrileña que lleva este título rebosa de entusiasmo por la buena acogida que sus planes de carreras y concursos han obtenido entre los aficionados.

Nos complacemos en estimular tan simpáticas energías, y queremos una vez más reiterarle el ofrecimiento de nuestro apoyo.

La prueba motorista que planea *El Auto* puede muy bien llegar a ser un notorio acontecimiento deportivo, tanto más cuanto que parece que se cuenta con el concurso de corredores extranjeros bien renombrados.

El concurso de turismo para automóviles, por lo que de sus líneas generales conocemos, nos parece asimismo una idea altamente práctica, y es de esperar que, creyéndolo así las Casas concesionarias, la lista de inscripciones sea nutrida.

Las demás iniciativas de nuestro colega son todas merecedoras de sincero elogio, y tienen un fin patriótico.

Esperemos que el éxito más grande acompañe a la realización de estos proyectos.

CHANDLER

Entrega inmediata

Garage Sancho

Zurbano, 52; teléfono J 127

Madrid

TRIUMPH

MOTOCICLETAS. --- BICICLETAS. ---

SIDE-CARS. --- ACCESORIOS

Paseo de Recoletos, 14. --- Madrid

Prensa deportiva

Un nuevo semanario

Bajo el impulso del entusiasmo de un grupo de fervientes, ha comenzado a publicarse una revista madrileña, que se titula *La Semana Deportiva*.

En su edición cuidada, en sus vibrantes crónicas y en su nutrida información, revela *La Semana* un sincero deseo de llegar muy lejos en su labor.

Aplaudimos el simpático gesto del animoso grupo, y nos felicitamos de que haya un número más en las listas de los que luchamos por el engrandecimiento del sport en nuestra patria.

Quisiéramos ahora estimular su actividad y entrenar sus energías hacia la brava defensa de los intereses deportivos.

Cuestiones hay sobre el tapete que bien merecen que *La Semana* se ocupe un poco de ellas. Acaso estas cuestiones no tienen relación directa con las luchas foot-ballísticas; pero no por ello merecen menor atención de parte de los que piensan en el deporte.

Vaya nuestra enhorabuena por delante, y... aquí estamos para lo que gusten ustedes mandar.

Automóviles y camiones

Chenard Walcker
PARCHES POWERPLUS
JULIAN OLAVE

LAGASCA, 25; teléfono S 51.—MADRID

El Olympia de Londres

Exposición de ciclos y motos

Nada de nuevo ha podido remarcarse en el Salón de motos que se ha celebrado en Londres inmediatamente después que el de automóviles.

Las máquinas presentadas no ofrecen ninguna particularidad de relieve, ni ostentan ninguna solución desconocida. La

construcción, soberbiamente cuidada; las carrocerías de side-car, haciéndose lujosas y mejorando sus líneas, y los salvabarros, adquiriendo la importancia que merecen.

Las motos ligeras han predominado notablemente en esta Exposición, y en su construcción se nota, acaso, un aumento de solidez.

Las viejas marcas han mantenido su reputación, y las *Scott*, las *James*, *Triumph*, *Rudge*, *Harley*, *Indian*, *Sunbeam* y cuantas han alcanzado justa fama en los mercados mundiales, han hecho un acto de presencia, sin más objeto que refrendar su fe de vida.

Algo muy semejante ha ocurrido con relación a los ciclos. Ninguna marca nueva, y los modelos presentados, los mismos que el mercado de todo el mundo ya conoce.

FOOT-BALL

El campeonato de Cataluña

Barcelona 13 (8,45 mañana)

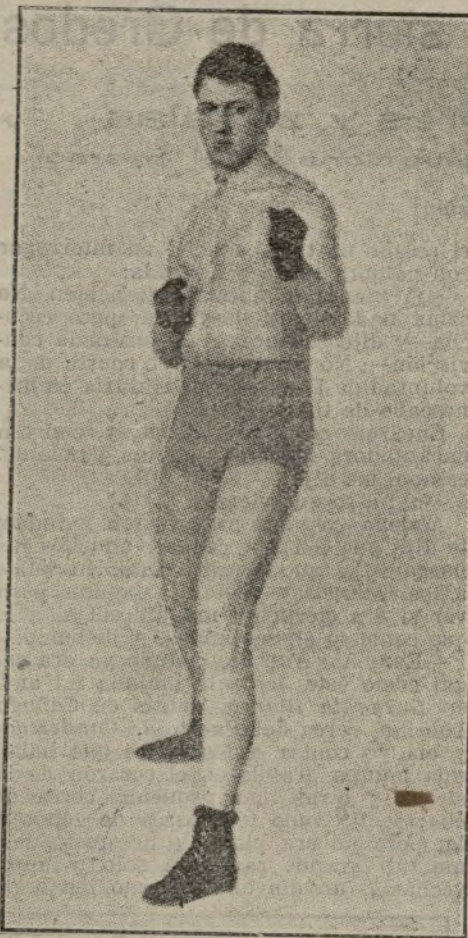
Ayer tarde, en el campo del Club Deportivo Español, tuvo lugar el encuentro entre los equipos de éste y el del Club de Barcelona. El tratarse de dos equipos muy equilibrados y la circunstancia de disputarse el campeonato de Cataluña, atrajo al campo una enorme multitud.

El partido resultó muy interesante y animado, rematando con dos goals a favor del Barcelona, por uno el Español.—*Barangó-Solis*.

PARA 1921

Francia prepara programas automovilistas

La Comisión sportiva del Automóvil Club del Norte de Francia, habiendo obtenido la promesa del concurso financiero de su Comité directivo, de la Municipalidad de Boulogne-sur-Mer, del Casino y de los comerciantes de esta villa, ha organizado para el año próximo una gran semana automovilista, que comprenderá del 22 al 26 de junio.



LOS REYES DEL BOXEO

Batling Levinsky, el boxeur americano, batido por Carpentier en su último encuentro. Los franceses, entusiastas de su ídolo, tomando en cuenta la victoria obtenida sobre Levinsky, y sacando de ella consecuencias técnicas, afirman que en la futura lucha contra Dempsey, Georges Carpentier será proclamado campeón del mundo.

Viejas historias

El primer automóvil

Los que piensan que el automóvil es una invención moderna padecen un error funesto.

Hace tres siglos, en 1618, rodó en Nuremberg el primer coche sin caballos. Haustach, un célebre mecánico de aquella época, inventó un automóvil que marchaba a impulso de un enorme resorte arrollado en espiral sobre un eje, a la manera de la cuerda de los relojes.

Este muelle transmitía el movimiento a las ruedas por una disposición muy semejante a la moderna cardán, y cuando era preciso volver a enrollarlo sobre su eje, había que realizar esta maniobra valiéndose de unos grandes volantes y venciendo verdaderas dificultades.

El sistema no tuvo gran éxito porque era preciso hacer con demasiada frecuencia la labor de reanrollar el resorte, y con ello se perdía acaso más tiempo que el que se ganaba en la marcha.

Es verdaderamente sensible que el procedimiento no se haya perfeccionado y se hayan vencido aquellas dificultades, porque, en realidad, el entretenimiento y el gasto general de este vehículo hubiera sido bien económico.

SAURER
LOS FAMOSOS

AUTOMOVILES INDUSTRIALES

La más alta puntuación del concurso Barcelona-Madrid

H. A. Saurer

Ferraz, 82,
MADRID

FABRICA DE RELOJES

DE

CARLOS COPPEL

Fuencarral, 27. MADRID

■ ■ ■ ■ ■

Certificado
de garantía

con cada

reloj



■ ■ ■ ■ ■

Remesas

a provincias

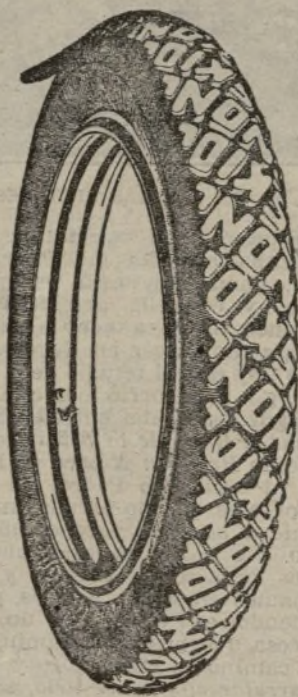
Catálogos

gratis

■ ■ ■ ■ ■

Núm. 6.252
Reloj de bolsillo, oro de ley,
18 quilates.
Cronógrafo para medir las
velocidades, 500 pts.

■ ■ ■ ■ ■



LOS NEUMATICOS
FIRESTONE

COLOSO DE LOS CAMINOS

Los neumáticos FIRESTONE se venden en todo el mundo. Sólo en los Estados Unidos más de la mitad de los vehículos existentes llevan neumáticos o bandajes macizos

FIRESTONE

The Firestone Tire & Rubber Co. L.

Agencia exclusiva para España y posesiones españolas de Marruecos

ALCALA, 60.--MADRID

Teléfono M 4.184