



Los nuevos diputados por Madrid

Como nota saliente de la actualidad política, ocupan hoy esta primera plana de nuestro suplemento gráfico los retratos de los ocho nuevos representantes de la circunscripción de Madrid a quienes ha dado el triunfo la elección verificada anteayer, y que, de arriba abajo y de izquierda a derecha, corresponden a los señores siguientes:

Señor conde de Santa Engracia (albista), D. Benito Díaz de la Cebosa (representante de las clases mercantiles), D. Pablo Iglesias (socialista), D. Alfredo Serrano Jover (maurista), D. José Álvarez Arranz (ciervista), D. Juan de Ortueta (liberal), don Julián Besteiro (socialista) y el señor conde de Vallengano (maurista).

(Foto Alfonso)

LA CUESTIÓN DEL DÍA

Contra el nuevo Arancel

Los industriales del ramo de bicicletas tampoco están conformes

Y ¿cómo iban a estarlo?

Los derechos arancelarios de los ciclos se aumentan con la revisión en proporciones absurdas. Hasta ahora se pagaban tres pesetas por kilo, que ya era un exceso; ahora se pagarán nueve, que es el límite de lo inaudito.

Una bicicleta cualquiera devenga desde ahora cerca de treinta duros de derechos, que es el precio que debería tener la máquina puesta en casa del comprador.

Insistimos una vez más: los que hicieron la revisión no saben una palabra de autos, ni de ciclos, ni de pneus, ni de motos, ni de nada que con el ramo de la locomoción se relacione. Todas estas palabras son, sin duda, «camelos» para los hombres de Hacienda de nuestra nación.

Si así no fuera, ¿cómo iban a incluir entre los artículos suntuarios la triste bicicleta?

Ese pobre vehículo que verifica su movimiento de traslación merced al laboratorio impulso del vigor muscular de quien lo monta, ¿no es más bien un instrumento de trabajo?

Menudo trabajo es para un ciclista escalar a fuerza de piernas la cuesta de la calle de Alcalá o la pendiente de Atocha.

Además, no hemos visto todavía a ningún magnate, a ningún grande de España, pedaleando sobre un biciclo. Los botones de las oficinas, los chicos de recados de los círculos son más bien los que realizan increíbles performances sobre sus máquinas para defender gallardamente el cocido de la semana.

Hay que ver la suntuosidad que envuelven estas actividades.

Si el arancel subsiste, ese plus de recaudación que el Estado se propone obtener lo pagarán en este ramo aquellas clases sociales que realizan una labor más dura para atender a su subsistencia.

Y esto, sin beneficio para nadie, sin que aquí pueda haber ni la remota excusa de que se protege de cerca ni de lejos una industria de la nación, porque, sépanlo los que todavía lo ignoren, en España no se fabrica ni se ha fabricado nunca una sola bicicleta. Todas, absolutamente todas las que ruedan en nuestro país son importadas.

Esto es tan gordo, que habrá mucha gente que aún lo dude, pero es ciertísimo; esa partida del arancel ha sido aumentada sobre un producto que nos es preciso adquirirlo en el extranjero si queremos poseerlo.

x

Los industriales del ramo en Madrid y en Barcelona han protestado del nuevo régimen; pero lo han hecho con la tibieza y la «cortesía» con que aquí hacemos todas las cosas, es decir, dirigiéndose al ministro y... «con todo respeto» elevando a V. E. una solicitud en la que hacen constar que la nueva disposición les ha dejado secos.

No creemos que sea ese camino de las frases corteses y la literatura protocolaria el medio más adecuado para obtener lo que se proponen.

He aquí el acta y la solicitud del ramo de bicicletas:

«Acta.—Reunidos en Madrid, en el local de la Unión Velocipédica Española, Alcalá, núm. 7, el día 10 de diciembre de 1920, a las diez y media de la noche, la mayoría de los industriales, alquiladores, mecánicos y detallistas del ramo de bicicletas y motocicletas, cuyos nombres se detallan al final, se acordó:

1.º Elevar una enérgica protesta al señor ministro de Hacienda, conocida en los siguientes términos:

«Reunidos los industriales del ramo de bicicletas y motocicletas de Madrid en la asistencia de comerciantes, alquiladores, mecánicos y detallistas para tratar en lo que afecta la reforma arancelaria publicada en la Gaceta del día 28 del pasado mes de noviembre, ante V. E., con el mayor respeto, protestan enérgicamente por el aumento experimentado en los referidos artículos, que supone la completa ruina de sus respectivas industrias, sin beneficio alguno para la industria nacional, puesto que no existe en España, como también de que la bicicleta sea considerada como artículo de lujo, siendo así que actualmente es el vehículo del obrero,

ro, y además reconocido de utilidad pública.»

2.º Dar cuenta a los industriales del ramo de Barcelona de lo acordado en esta reunión y solicitar su cooperación para, unidos, defender los intereses que nos son comunes y que tan mal parados quedarían de subsistir dicha reforma arancelaria.

3.º Nombrar una Comisión compuesta por los Sres. D. Antonio González, D. Domingo Agustín, D. Ramón de las Heras, D. Domingo Álvarez y D. Nicolás Rodil, encargada de dirigir el movimiento iniciado de protesta.

4.º Visitar dicha Comisión a la nombrada por la Cámara Sindical del Automovilismo y Ciclismo de España, para, de común acuerdo, continuar estas gestiones.

5.º Dar un voto de confianza a la Comisión nombrada.»

El ramo de automóviles.

El mismo procedimiento ha seguido la Cámara Sindical del Automovilismo. Un poco más ha hecho; ha tomado en la mano la exposición que «con el mayor respeto» dirige al ministro y ha ido personalmente a entregársela en propia mano en su despacho.

Los enviados de la Cámara visitaron al consejero de Hacienda, El Sr. Domínguez Pascual, que es un hombre encantador, cortés y amable como pocos, les recibió con seductores modos, les prodigó toda la extensa gama de sonrisas y de gestos amables, de que posee un formidable repertorio, y les ofreció «que el Gobierno tendría en cuenta sus deseos, tomaría nota

de sus aspiraciones y... estudiaría el asunto con la detención que por su importancia merece».

Los miembros de la Cámara, poco avezados a estimar en su justo valor los formalismos ministeriales, salieron del despacho del ministro creyendo que habían salvado al país.

Pues, nada, señores; ni el Gobierno tomará nota de sus deseos, ni tendrá en cuenta sus aspiraciones, ni estudiará nada. Esas frases se han hecho para deslumbrar a los que llegan en el corteo de Guadalajara; pero carecen de toda trascendencia.

El Gobierno ha hecho la revisión porque creyó que debía hacerla, porque así convenía a sus planes, y ya no vuelve a ocuparse de ese asunto.

La exposición de ustedes, convenientemente clasificada, va a parar a una carpeta muy grande que hay en todos los ministerios, con unas letras doradas sobre las tapas, que dicen R. I. P., y allí permanecerá hasta que el ángel nos llame con su trompeta.

La revisión se afirmará o se desechará, según convenga a los planes del Gobierno, según resulte de los cubiletes de estos días con el préstamo a Francia, con los derechos de los vinos, o con la mayor o menor elocuencia de Mr. Johan.

Puede ser que el nuevo arancel se venga abajo; puede ocurrir que no prospere la revisión; mas si esto ocurre, no tengáis nunca jöh, Cámaras sindicales! la candidez de pensar que habréis decidido al ministro con la sugestión de la literatura de vuestras exposiciones.

MURMURACIONES INDUSTRIALES

La Casa Ford cierra El campeonato de sus talleres

Con este título publica *El Auto* la siguiente noticia:

«Según nos comunica nuestro corresponsal en Cádiz, la importante Casa de automóviles Ford ha tenido que verse forzada a cerrar sus grandes talleres que en dicha capital tiene montados, a causa de las nuevas reformas arancelarias, que, como ya sabemos, elevan el precio de los coches en una cantidad de pesetas triple de las que antes se pagaban, cerrando de esta manera tan absurda las puertas a la producción extranjera.

La Casa Ford y el público consumidor resultan enormemente perjudicados, ya que dicha Casa tiene en los depósitos francos piezas nada menos que para dos mil automóviles, habiendo producido, por tanto, dicha medida un conflicto de bastante importancia.

Como de este asunto, en general, hemos de seguir tratando y señalando hechos concretos, volveremos a hablar en tiempo oportuno.»

Ignoramos el fundamento que pueda tener este rumor; pero parece extraño que una revista tan seria como *El Auto* haga una afirmación tan concreta, sin tener la certidumbre del hecho, tanto más cuanto que la noticia procede de su corresponsal en Cádiz.

Como *El Auto* ofrece ocuparse concretamente de este asunto señalando hechos evidentes, esperamos la confirmación o rectificación de la especie.

CARRERAS DE GALGOS

El campeonato de «La Ina»

Hasta ahora se han corrido cinco sesiones de eliminatorias, que han dado el siguiente resultado:

«Diana», de D. Manuel San, venció a «Belmonte», de D. Carlos López.

«Morena», de D. Eleuterio García, venció a «Bravío», de la Infanta doña María Luisa.

«Paloma», de D. Manuel Fraile, venció a «Saeta», del conde de los Andes.

«Susana», de D. Juan Bolaño, venció a «Relámpago», de D. José Pérez.

«Nancy», de D. Gaspar Ruiz.

«Castigo», de D. Juan Pedro Domecq.

«Volante», de D. Francisco de la Coba.

«Saeta», del conde de los Andes.

«Revoltoza», del marqués de Perales.

«Cartuja», de D. Manuel Romero de Tejada, venció a «Rápida», de D. Francisco Peña.

«Imperio», del marqués de Corpa, venció a «Gitana», de D. Bartolomé Valenzuela.

«España», del barón de Gracia Real, venció a «Bicicleta», del Sr. Alcón.

«Maravilla», de D. Manuel R. Fraile, venció a «Tormenta», de D. Alfonso González.

«Paloma», de D. Manuel Ramón Fraile, venció a «Cartuja», de D. Manuel Romero de Tejada.

«Susana», de D. Juan Bolaño, venció a «Volante», de D. Francisco de la Coba.

«Castigo», de D. Juan Pedro Domecq.

PROBLEMAS DE LA CIRCULACIÓN

Los conductores de automóviles

Interesantes conclusiones de un mitin de chauffeurs.

La Velocidad, Sociedad de conductores de automóviles, ha celebrado un mitin, en el que se han tomado varios acuerdos.

Figuran entre ellos, pedir al Gobierno que obligue a las Compañías de ferrocarriles a que transporten gasolina a Madrid; protestar contra las escuelas de «chauffeurs»; desear que se obligue a moderar la velocidad a los que, efectivamente, corren demasiado; exigen que no se concedan «carnets» por recomendación, y piden una porción de cosas mas relacionadas con la regularización de la circulación en Madrid.

x

Aparte de que en algunos puntos nuestro juicio modestísimo nos dice que no tienen razón, creemos, desde luego, que La Velocidad perderá el tiempo en enviar exposiciones y solicitudes al Gobierno o al Municipio.

Ni a uno ni a otro interesan poco ni mucho esos problemas, y hasta imaginan los hombres de Gobierno que es impropio de su altura consentir en ocuparse de ellos.

Que se pague... derechos y contribuciones e impuestos, y la circulación que se desarrolle por sus propios medios.

Más vale que así sea, porque cuando desde las altas olímpicas esferas de nuestros Centros oficiales se lanza alguna orden, no suele ser, por cierto, sino origen de molestias y obstáculos para los que llevamos el volante.

Allá arriba, donde se hacen esas leyes, donde se elaboran esos reglamentos, no saben nada de automóviles, y algunas veces, para cubrirse en su ignorancia, consultan al Automóvil Club, que tampoco sabe mucho más.

De modo que lo realmente práctico será dejar las cosas como están y no meterse en libros de caballería.

x

Dijimos antes que en algunos puntos los «chauffeurs» del mitin no tienen razón, y no queremos dejar de decir por qué.

Se meten con las escuelas de conductores un tanto injustamente y además dicen que en ellas se conceden «carnets» sin capacitar lo bastante a los interesados.

Nosotros no tenemos el menor interés en defender a las escuelas de «chauffeurs»; pero no comprendemos por qué razón pueden molestar a los profesionales.

¿Dónde quieren, entonces, que aprendan los que no saben? Porque no pueden negarnos que ellos no nacieron sabiendo conducir.

Creemos que es mejor que se aprenda en la escuela que en la calle, porque hay también que reconocer que se ve por Madrid cada «chauffeur» con librea y «carnet» que más valiera que se dedicaran al cultivo de la patata.

Contra estos individuos que hacen poco honor a la clase es contra los que deberían ir los del mitin, y tratar de que les fueran retirados los «carnets» a los que no saben conducir; pero así, en seco, sin contemplaciones.

Además, no sabíamos que las escuelas concedieran «carnets»; y seguimos creyendo que este es un error de La Velocidad.

Los «carnets» los conceden unos señores ingenieros que no saben conducir y que, por lo tanto, aun cuando hayan hecho siete cursos con Rouché et Comberousse y hayan estudiado mecánica con el propio Arquímedes, no están bastante capacitados para el examen de los neófitos.

Ahí está el daño, y un día diremos nosotros algo acerca de este asunto.

Tampoco creemos que se den los «carnets» por recomendaciones. Nada. Los «carnets» se dan creyendo el que los da que están bien dados, aunque esta convicción sea muchas veces completamente infundada.

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

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

Ayuntamiento de Madrid

LAS TENDENCIAS MODERNAS

Neumáticos para camiones

Cada día se extiende más la idea de sustituir las bandajes macizos de los autocamiones por neumáticos.

Un gran número de periódicos americanos que tenemos a la vista dan por hecho que el nuevo sistema reemplazará por completo al antiguo, en virtud de la pluralidad de positivas ventajas que acompañan a su uso.

Durante el año que acaba se han fabricado en América 135.000 camiones para llantas neumáticas. En el año próximo de 1921, según anuncian los constructores, la mitad de su fabricación será para neumáticos.

Las fábricas de goma están construyendo actualmente neumáticos para 600 autocamiones cada mes, todos los cuales estaban ya provistos de gomas macizas.

Una revista americana, acreditada por su excelente información, dice:

«El neumático que se emplea en un autocamión de tres toneladas es enorme al lado del que se usa en un automóvil. En lugar de uno de 34 x 4, o bien de 36 x 6 pulgadas, el autocamión a veces requiere un modelo de 44 x 10 pulgadas. Estos neumáticos llevan más capas de telas acordonadas, y en los tamaños más grandes lo común es encontrar 14 o 16 de tales capas.

Es casi imposible alterar estos gigantes neumáticos en uso normal. El clavo, que puede dañar a un neumático de automóvil, no afecta al de un autocamión. Hay millares de estos enormes neumáticos que han corrido por más de un año sin experimentar ninguna abertura o alteración. Se emplean en toda clase de servicios, tales como construcción de carreteras, en haciendas, en trabajos de reconstrucción, en bosques, etc.

Lo que ha hecho posible la construcción de estos poderosos neumáticos es el procedimiento de emplear tela acordonada, que ha dado tan espléndidos resultados en los similares de automóviles. En realidad, el empleo de tela acordonada ha revolucionado la industria de los neumáticos. Algunos de estos tipos han dado ya un recorrido de 22.000 millas. No se sabe exactamente qué término medio de millas podrán recorrer, pero se anticipa que los fabricantes muy bien podrían garantizarlos por 15.000 millas.

Los grandes neumáticos de autocamión reducen su costo de mantenimiento. En primer lugar, la máquina no tiene que soportar la constante vibración que recibe de las llantas sólidas. Esto quiere decir que vale menos operar un autocamión con neumáticos que con llantas sólidas de caucho. La cantidad de gasolina que consume un autocamión provisto de neumáticos es mucho menor que la de otro equipado con llantas. En algunos autocamiones con neumáticos se ha observado que la cantidad de aceite es la mitad de la consumida por otros provistos de llantas sólidas.

No sólo el neumático permite que el vehículo corra a mayor velocidad, sino también lo incapacita para ir por caminos malos a una carrera que sería imposible alcanzar con llantas sólidas.

Los agricultores están empleando millares de autocamiones con neumáticos, y con el tiempo no tendrán ninguno con llantas. Un vehículo con neumático puede llevar una carga de una a dos toneladas sobre camino arado. Esto se ha visto durante los últimos dos años. Lo mismo no se podría hacer con un autocamión con llantas sólidas, pues este último se hendería en el terreno.

Los autocamiones provistos de neumáticos llevan en la caja de engranajes una bomba para inflar. Cuando se trata de tamaños grandes, como 44 x 10 pulgadas, la bomba de inflar es bicilíndrica.

Bien se echa de ver, por la unanimidad con que los técnicos aceptan el nuevo sistema de bandajes, que el porvenir reserva a los neumáticos un seguro triunfo, aun en los camiones de mayor tonelaje.

En España la reforma no ha cundido todavía en toda su extensión, entre otras cosas, por la tendencia nacional que caracteriza a nuestra tierra de ofrecer una invencible resistencia a todo lo que signifique progreso y rotura de viejos moldes.

Como que todavía hay regiones en las que se labra la tierra con el arado romano.

NARRACIONES ALPINAS

La del Contrabandista

Por Lyskamm,

Ilustraciones del mismo.

1

Con tu venia, lector, seguiremos divagando sobre cosas de aquellos Alpes del Valais. Del Guadarrama y de Gredos y de los Picos de Europa, no sabríamos decirte nada nuevo ni algo que, con mejor documentación, no te hubiesen contado: las publicaciones del C. A. E. y Antonio Prast, el campeón de nuestro alpinismo. Pero del Valais tenemos algunas impresiones y recuerdos, quizás más interesantes por referirse a tierras lejanas y a un centro que constituye la atracción más grande de todo buen alpinista.

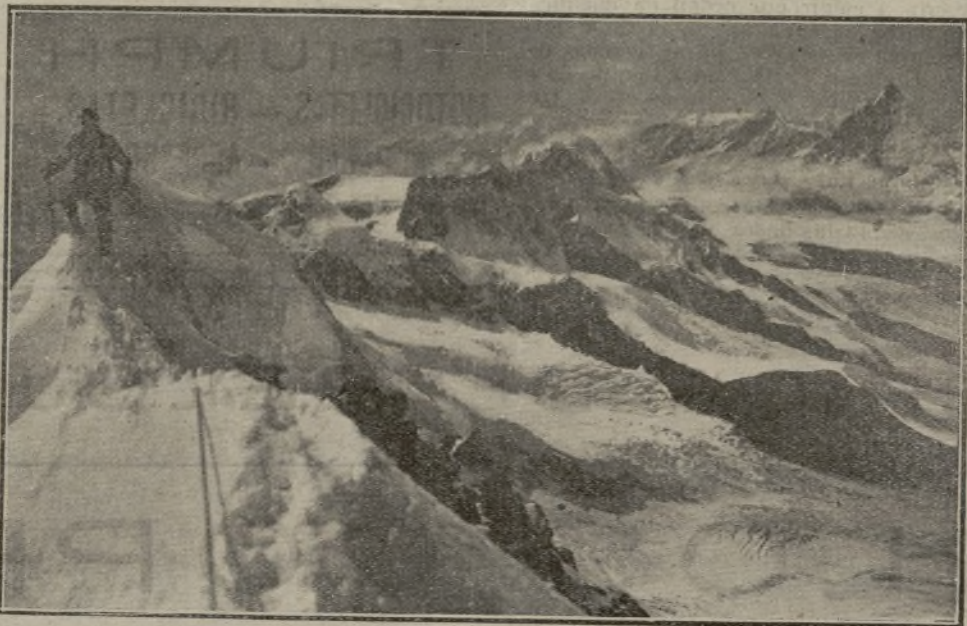
x

Estábamos en septiembre, época algo avanzada para andar por los hielos, y volvíamos de Italia hacia Zermatt, atravesando la imponente cadena de los Apeninos.

Esa cadena admite, lector, todos los adjetivos que gustes: grandiosa, cruel, emocionante, implacable...; de todo tiene, según el punto, la forma y la ocasión en que te encuentres con ella. Ahí está una fotografía original y rara tomada desde el monte Rosa y orientada hacia el Matterhorn; y aunque en esto de las montañas hay un abismo de lo real a lo pintado, bien se ve que semejante cadena sobrepasa en grandiosidad a cuanto puede describirse e imaginarse.

x

Estábamos, pues, en el pueblecillo italiano de Breuil, y habíamos de encami-



La imponente cadena que separa Italia de Suiza, desde el monte Rosa al Cervino.

narnos a Zermatt, el gran centro alpinista del Valais.

De Breuil a Zermatt hay una ruta muy fácil, camino para debutantes en marcha sobre hielo, muy conocida y hasta histórica: el paso de San Teódulo, a 3.322 metros, entre el Breithorn y el Cervino.

Este paseo del Theodulpass es el segundo de los que recomendamos a los colegas que van a Zermatt dispuestos a hacer una buena campaña de alpinismo. El primero es la Cabaña Betemps, del C. A. S., bajo el monte Rosa; luego, el puerto de San Teódulo, y después de una quincena de preparación, cuando se han ensayado los brazos y la cabeza en el Riffelhorn por el lado del glaciar, ya puede irse al Matterhorn seguro de llegar y de confirmarse allá arriba doctor en estas cosas.

De Breuil a Zermatt puede irse en unas ocho horas, y la última parte, desde Hoernli, está llena de senderos y caminos. Visto lo fácil del camino, fuimos poltrones y emprendimos la marcha algo tarde.

Pero la ruta del Teódulo nos parecía demasiado simple y harto conocida; y en alpinismo se busca incesantemente lo nuevo y lo difícil. Cambiamos, pues, de programa, tomando rumbo hacia el puerto de Breuil, otro paso en la misma cadena, pero más alto, más duro y más interesante. El día era espléndido y no creíamos encontrar mayores dificultades; hasta nos hacíamos la ilusión de acortar camino y ganar tiempo.

Tuvimos que escoger entonces entre

una marcha bastante larga sobre las morainas del glaciar de la Forca o atacar de frente ciertos escarpados, contrafuertes del mismo glaciar y primer escalón de la cresta de Furgen. Y aunque el camino clásico es el primero, optamos por lo segundo, porque cualquier cosa preferíamos a la lucha contra estas morainas terminales, tan penosas, tan movilizadas y hasta tan traidoras.

Pasados, pues, los prados del circo de Breuil, subimos a pecho las estribaciones del contrafuerte, montamos las cuerdas, y por unas chimeneas regularmente practicables ganamos el glaciar, no sin haber tenido que deshacer algunas pequeñas cornisas de hielo.

Llevábamos una ruta demasiado rígida, y el glaciar en este punto se encontraba muy poco asequible. Séracas enormes, grietas y cavernas sin fondo; andábamos perdidos entre el mar de hielo sin otra orientación posible que el Cervino, inmenso e imponente desde allí. Por evitar las morainas habíamos caído en lo desconocido, en la exploración de glaciares colgados, deshechos por el desgarramiento de abajo y por los desprendimientos de arriba. Izándonos sobre las blancas paredes, dando saltos de gamo, y lo que es más duro, tallando a veces infinidad de escalones sobre las rapidísimas pendientes, y sucediéndose uno a uno en la cabeza de la cordada para repartirnos a turno el insoportable trabajo de hollar el hielo, llegamos, por fin, al

cuello de Breuil a las seis de la tarde, rendidos de fatiga.

Mal nos había resultado el cambio de camino, y, sin embargo, no era todo ni lo peor la fatiga y el retraso, que, al fin y al cabo, a una buena hora de trabajo hubiésemos podido bajar a Hoernli, y de allí a Zermatt no hay mas que un paseo sobre senderos firmes y secos...; sino que, entretanto, las pequeñas nubecillas que casi todas las tardes aparecen contra las paredes del Cervino se habían ido agrandando, se extendían, bajaban y ya nos tenían envueltos, por fortuna cuando llegábamos a ganar el alto.

Era aquello lo que las gentes de la montaña llaman muy exactamente noche blanca. Es de día; pero no se ve a dos metros de distancia. La niebla es tan densa y al propio tiempo tan blanca, que nos creíamos envueltos en nieve compacta; todo es blanco, intensamente blanco, y, sin embargo, no podemos distinguir al compañero que está a nuestro lado ni menos apreciar los accidentes del glaciar.

Teníamos que bajar las mismas montañas de hielo que tan áspidamente habíamos ganado; pero en aquellas condiciones, envueltos por la noche blanca, era disparatado seguir, y mucho más cuanto que una hora más tarde, a poco tiempo que perdiésemos, ya no sería la noche blanca, sino la noche negra, la verdadera noche, triste, terrible e inabarcable para pasarla en el hielo.

(A continuar.)

COCINA CINEGÉTICA

El faisán de las pascuas

Rey de los platos, plato de los reyes, el faisán, aun cuando cae dentro del radio de las piezas de caza, no se le puede tratar familiarmente con el poco respeto que hemos tenido para las perdices y las liebres.

En España abundan bien poco los faisanes. Aparte de las regias faisaneras de la Casa de Campo, donde se cultivan poco menos que en estado de domesticidad, no sabemos de ningún coto nacional que los produzca o, mejor, que los reproduzca.

Oficialmente, no hay faisanes en España mas que en los cotos de S. M.; pero, puesto que los vemos alguna vez colgados por el pico en las tiendas de caza, fuerza será admitir que fuera de los lindes de las reales posesiones también se da el faisán.

«Se da», no nos parece aquí la frase más apropiada; digamos mejor «se toma», y pasemos a examinar cómo puede condimentarse.

En los próximos días de las próximas Pascuas—que ustedes las tengan muy felices—, el faisán es, en algunas grandes Casas madrileñas, obligado a manjar del día 26 de diciembre. El día 25 hay que comer el pavo, esto es lo clásico, y el 26 viene el faisán, como manjar más delicado, a hacer olvidar la grasicenta pesadez de la vanidosa ave del moco.

El faisán sólo puede comerse asado. Se despluma y se limpia bien interiormente; las plumas de las alas, la cola y la cabeza y cuello se apartan intactas para decorar más tarde el plato y presentarlo convenientemente.

Se asa el ave, rellenándola de trufas y de pequeños trozos de tocino inglés, y cuidando de ir la bañando de vez en cuando con un jugo hecho con buena manteca pura e insípida, algunas especias, sal y un punto de cayena.

El asado, al fuego no demasiado vivo y dándole el tiempo necesario hasta que se introduzca fácilmente en la carne una aguja de lardear.

Cuando está en punto, se saca del asador y se coloca en una fuente de plata, sobre un lecho de hierbas silvestres.

Antes se ha cuidado de colocar en su sitio el cuello y la cabeza con sus plumas, la larga cola y los cuchillos de las alas, disimulando las uniones con huevos hilados y trozos de gelatina.

El plato así montado es de un aspecto delicioso, y, aun mejor que su aspecto, es el exquisito sabor de su carne, de una finura y un aroma incomparables.

MONTIÑO

x

Escrita la presente, nos aseguran que hay también faisanes en los cotos de algunos grandes de España.

Nos complacemos en hacerlo constar así, haciendo gustosos esta rectificación en honor de los faisanes.

CHANDLER

Entrega inmediata

Garage Sancho

Zurbano, 52; teléfono J 127

Madrid

Automóviles

LANDA

Club Alpino Español

Concurso de "skis" durante el invierno de 1920 a 1921.—En las inmediaciones del puerto de Navacerrada

Las fechas exactas y los lugares y recorridos definitivos en cada concurso se fijarán oportunamente en cada caso, según las circunstancias de la nieve.

PRIMER DIA

Concurso de menores.

Para corredores menores de catorce años, de ambos sexos y con handicap a discreción del jurado, según la edad, estatura y condiciones físicas.

Recorrido eventual.—Salida: Cogorro de las Maravillas.—Pasos obligados: Puerto de Navacerrada y kilómetro 20.—Llegada: Barranco de las Guarramillas.

Premios: Primero, copa Gancedo.—Segundo, premio C. A. E.—Otro premio del C. A. S. al corredor más joven, siempre que termine el recorrido en un plazo apreciable.

Carrera de relevos.

Para equipos de cinco individuos, socios del C. A. E., según las bases especiales establecidas para este concurso.

Recorrido eventual.—Salida: Cumbre de las Guarramillas hasta el kilómetro 20 (primer relevo).—Subir al punto de partida (segundo relevo).—Bajar el kilómetro 20 (tercer relevo).—Guarramillas (cuarto relevo).—Llegada: Kilómetro 20.

Premios: Copa del Cero Club, a ganar dos años consecutivos o tres alternos, al equipo vencedor, y cinco medallas en propiedad a los individuos del mismo.

SEGUNDO DIA

Concurso de parejas mixtas.

Para socios de ambos sexos del C. A. E., mayores de catorce años.

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

Recorrido eventual.—Salida: Collado de las Guarramillas.—Virajes obligados en los puntos que se señalen.—Llegada: Pradera de la Vaqueriza.

Premios: Tres, donados por el C. A. E., a elegir por orden de clasificación.

Se otorgarán, además, premios a las señoritas que, no obteniendo premio de los anteriores, hagan el recorrido en un tiempo que se fijará oportunamente.

HUPMOBILE

Entrega inmediata

GARAGE SANCHO

Zurbano, 52; teléfono J 127

MADRID

TERCER DIA

Campeonato de España: Carrera de fondo.

Para toda clase de corredores españoles, según las bases especiales establecidas para esta prueba, anexas a este programa.

Recorrido eventual.—Salida: Cerro de Valdemartin.—Pasos obligados: Refugio del C. A. E.—Cumbre de la Guarrama y kilómetro 20.—Llegada: Pradera de la Vaqueriza.

Premios: Primero, copa de S. M. el Rey, a ganar dos años consecutivos o tres alternos.—Copa del C. A. E., en propiedad y título de campeón.—Segundo y tercero, a elegir por orden de clasificación entre los donados por el C. A. E.—Otro premio especial para el socio del C. A. E. que invierta menor tiempo en el recorrido y no esté clasificado en los tres primeros puestos.

CUARTO DIA

Campeonato de España: Saltos.

Para toda clase de concursantes españoles, según las bases especiales estable-

cidas para esta prueba y el reglamento del C. A. E., marcándose 10 metros como salto mínimo para la calificación.

A celebrar en el salto del C. A. E. del kilómetro 20,00 de la carretera de Navacerrada.

Premios: Primero, copa del C. A. E., a ganar dos años consecutivos o tres alternos, y título de campeón.—Segundo y tercero, a elección, por orden de clasificación, entre los premios concedidos para este concurso.

QUINTO DIA

Concurso de habilidad.

Para socios del C. A. E., de ambos sexos y de todas edades.

Se celebrará en la falda de las Guarramillas, sobre un recorrido marcado con pasos, virajes y paradas obligatorias. Sin bastones.

La clasificación se hará por puntos, de menor a mayor, computándose uno por cada minuto invertido, deduciéndose del total un punto por cada viraje en telemark o cristianía, y añadiéndose otro por cada caída, además del tiempo perdido en ella.

Premios: Tres premios, a elegir por orden de clasificación.

SEXTO DIA

Carrera de patrullas.

Para equipos homogéneos de tres individuos pertenecientes a cualquier Sociedad deportiva y representando a la misma.

Recorrido eventual.—Salida del séptimo pico, refugio del C. A. E.—Puerto de Navacerrada.—Carretera del Paular hasta la primer revuelta.—Regreso: Subiendo por la falda norte de la Guarrama para descender al kilómetro 20 y llegar al barranco de las Guarramillas.

Premios: Copa del C. A. E., para la Sociedad a que pertenezca el equipo vencedor y tres medallas a los individuos del

TRIUMPH

MOTOCICLETAS.—BICICLETAS.—

SIDE-CARS.—ACCESORIOS

Paseo de Recoletos, 14.—Madrid

mismo. Sin perjuicio de los demás premios que puedan obtenerse

La clasificación se hará por equipos y Sociedades, teniendo en cuenta la medida aritmética de la suma total de los tiempos invertidos por los tres corredores de cada equipo

Advertencias.

1.ª Además de las pruebas fijas y previstas, se celebrarán, si fuese posible,

CAMIONES BERNAL

los más resistentes

Entrega inmediata

AGENTE EXCLUSIVO

G. R. PEÑALVER

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

MADRID

otros concursos de parejas, habilidad, cicleta, que se anunciarán oportunamente

2.ª El orden fijado para los concursos y sus itinerarios podrán ser alterados cuando lo crea necesario la Comisión organizadora, atendido el estado de la nieve.

3.ª Las fechas fijas de los concursos se anunciarán oportunamente en las carreteras oficiales del Club (Arenal, 8; Alcalá, 4; Casa Jordano, etc.), en la Prensa diaria y profusamente por carteles en Madrid, sin perjuicio de lo cual deberán, los que pretendan tomar parte en los concursos, no descuidar su asistencia a la sierra, por si hubiera de celebrarse inopinadamente alguno suspendido.

Queda abierta la inscripción para todos y cada uno de los concursos en la Secretaría del C. A. E., Arenal, 8, Madrid, de cuatro a ocho los días laborables.

Carrosería limousine regia, vendo. Atch, 33; de una a cuatro.

FABRICA DE RELOJES

DE

CARLOS COPPEL

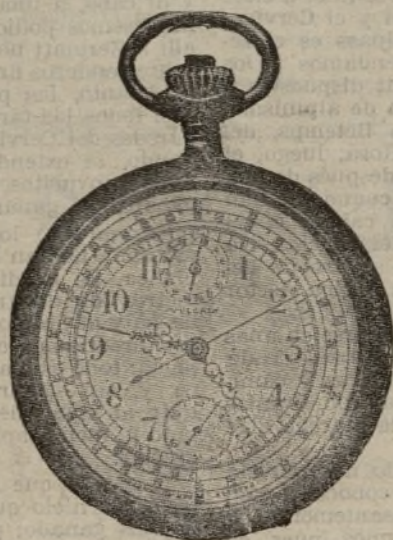
Fuencarral, 27.—MADRID

Certificado

de garantía

con cada

reloj



Remesas

a provincias

Catálogos

gratis