



EL DOCTOR PIERRE DOUVAL, NOTABLE CIRUJANO FRANCÉS, DESPUÉS DE OPERAR
EN EL INSTITUTO RUBIO



ULTIMO RETRATO DE D. GUILLERMO GUILLÓN, FALLECIDO EL 24 DEL CORRIENTE

ASUNTOS HÍPICOS

Las ventas de Newmarket

En los primeros días del corriente mes, durante cinco consecutivos, se han verificado en Newmarket las ventas anuales de caballos de P. S., que organiza la Sociedad Lattersall. Estas ventas, que, como todas sus similares, son en subasta pública, han reunido en su catálogo nada menos que 1.165 inscripciones, y el total alcanzado de lo vendido ha sido de 358.545 guineas exactamente, o sea unos 10 millones de pesetas, al cambio actual.

Con esto está señalada la enorme importancia que tienen, única si las hay, pues es el mercado central del mundo de caballos de pura sangre, en lo que se refiere a sementales, yeguas de vientre y caballos de entrenamiento. Efectivamente; allí concurren de todas partes del planeta cuantos necesitan aumentar, para el porvenir, sus contingentes, sean de la clase que fuesen, y lo notable es que nadie sale defraudado. Hay tal abundancia, que todo se encuentra, y aunque la elección sea siempre difícil y grandes las probabilidades de equivocarse, nunca ocurre, por no tener dónde escoger. Y del mismo modo sucede que todo encuentra comprador, en su precio, se entiende. Quiero decir, que allí, como en todos sitios, no faltan los ilusos y los necios que se figuran que pueden fijar arbitrariamente el precio de lo que pretenden vender. Pero los demás, los que se ponen en los términos de lo racional, tienen la seguridad de que no saldrán defraudados en sus esperanzas. Si esto necesitase demostrarse, citaría que se ha vendido una yegua — Salamandra — en 16.000 guineas (448.000 pesetas), y un semental — Archaic — en 15.500, al paso que otros números sólo alcanzaron 30, 20 y hasta 11 guineas.

Refiero todas estas cosas porque es muy interesante propalar que en el día, para nosotros, españoles, no hay otro sistema, para fundar o sostener convenientemente una cuadra de carreras, que dirigirse en esta época del año, cheque en bolsillo, a este Newmarket. Haciéndolo,

por cuestión de precio, por equivocación, podrá uno volverse sin lo que necesita; pero nunca porque no se encuentre. ¡Qué diferencia con las ventas actuales de la Sociedad francesa similar! En las que ésta organiza no para mas que caballos de desecho, a no ser en casos de ventas judiciales, y para colmo, el ansia de notoriedad de los infinitos señores que de la guerra acá se han hecho *sportmen*, hace que no haya nada barato. Malo y bueno se toma como inmejorable, e insisto en que lo malo abunda allí, no en una proporción normal, sino en otra infinitamente mayor.

Esta situación insólita del mercado francés, a la que también ha contribuido en amplia medida lo que la cría caballar del país vecino ha padecido durante la guerra, nos obliga—repito y no me cansaré—y nos obligará, durante bastantes años, a no surtirnos nada más que del lado de allá del Canal de la Mancha. Para proporcionar una prueba contundente de esto, me bastaría hacer una ligera exposición de nuestras importaciones francesas del pasado año, que en muy pocos casos tuvieron resultado aceptable, y en ninguno el que podía esperarse de la cuantía de los sacrificios hechos por los compradores. Y éstos, sin embargo, fueron, casi siempre, personas de dilatada experiencia deportiva y de acreditada competencia.

Algunos propietarios se han dado ya clara cuenta de estas circunstancias, y en las pasadas ventas de Newmarket han hecho adquisiciones. Tengo noticias seguras de que, por lo menos, el duque de Toledo y los marqueses de Villamejor, Áldama y San Miguel así lo hicieron. La cifra de sus compras no ha sido, es verdad, muy elevada, pues no llega a las 3.000 guineas; pero, de todas maneras, por lo que significa en la dirección a seguir, las considero muy importantes. Aparte de que, dada la clase actual de los caballos que corren en España—muy inferior, salvo contadísimas excepciones—, estos nuevos números puede siempre esperarse que tengan desde luego un porvenir honorable y de primera importancia en caso de fortuna. Que es lo que, como regalo de Pascua, a todos sus propietarios les deseo.

LORD NIHIL

ESPAÑA EN EL EXTRANJERO

El Congreso de Pireneísmo

Muy importante ha sido la junta internacional de Sociedades pireneístas que acaba de celebrarse en Pau, y en ella se ha laborado con gran eficacia en pro del alpinismo.

Nuestra nación ha sido brillantemente representada en el Congreso por el secretario de la Sociedad Peñalara, D. Antonio Victory, culto y entusiasta alpinista que ha llevado al mitin de Pau toda la fe y todo el ardor de sus devociones por la montaña.

El Sr. Victory ostentaba la representación del ministerio de Fomento, de la Comisaría Regia de Turismo y de la Junta de Parques Nacionales de España; y como airosa muestra del esfuerzo de su actividad, queda la notable Memoria que, en lujosa edición, dedica Peñalara a los compañeros de Pau.

En ella, después de hacer historia del nacimiento y desarrollo de Peñalara, se estudia el enlace de nuestra nación con Francia desde el punto de vista de excursionismo de montaña.

En la Memoria se concretan los refugios que a este fin deben construirse en el Pirineo español, que son siete: el de Oza, el de Piedrafit, el de Brachimaña, el del río Ara, el del Monte Perdido, el de Pineta y el de Barrosa.

Si los proyectos de Peñalara se realizan Francia y España se unirán íntimamente por aquella mágica cordillera tan calumniada en cuanto a su influencia internacional.

Se discutieron en el Congreso varios puntos interesantes para ambas naciones, llegando a las conclusiones siguientes:

El campeonato de «ski» se disputará, con carácter internacional, en los Pirineos, y la competición tendrá como premio la copa que el Rey de España concedió en 1912, desde cuyo año se celebra esta prueba, bien en Francia, bien en España. A ésta correspondía en 1921 la

organización; pero, por deferencia a las Sociedades francesas, las Agrupaciones vecinas serán las que organizarán la prueba en Cauterets, en la primera quincena de enero de 1921.

El Pirineo español quedará dividido en dos Secciones, para el estudio de itinerarios, caminos, planos, emplazamientos de albergues, etc.; de la primera se cuidará el Centro Excursionista de Cataluña (desde el Mediterráneo hasta el río Cinca), y de la segunda, Peñalara (desde el río Cinca hasta los Picos de Europa).

Para la ejecución de estos proyectos, el Gobierno de la República vecina concede medio millón de francos anuales, y un millón la Sociedad de Hosteleros. El Centro Excursionista ha recibido de la Mancomunidad Catalana el ofrecimiento de 400.000 pesetas, y garantía de que es firme es que ya se han abonado a cuenta 20.000 duros.

Las propuestas de Peñalara son: Organizar en Francia una Exposición de asuntos españoles y viceversa, y crear una Exposición Pirenaica que tenga lugar en todas las localidades donde exista una Asociación adherida a la Federación de Sociedades Pireneístas.

Por el Centro Excursionista de Cataluña ha ido a Pau el Sr. Co de Triola. La gestión de nuestros representantes en Pau ha sido un éxito vibrante, y por primera vez las cosas de España en alpinismo han sido tomadas en serio en el Extranjero.

Muy notablemente puede esta nuestra actividad nacional hacer variar el rumbo de nuestro contacto con Francia en este ramo y llegar a realizarse los deseos expresados por el Sr. Victory en el último párrafo de la Memoria, que dice así:

«Creed que en esta labor ponemos todos nuestro entusiasmo, dispuestos a desecher la tantas veces dicha leyenda de que los Pirineos nos separan. Por el contrario, hacemos votos por que nuevas generaciones de nuestros países, educadas en el sagrado amor a la montaña, se estrechen la mano por encima de estas cumbres, menos elevadas que nuestros ideales.»

NUESTROS COMPAÑEROS DE CATALUÑA

Una "carta abierta"

«El Liberal», de Barcelona, nos dedica una carta abierta, que no queremos dejar de contestar. En esta casa contestamos todas las cartas que recibimos.

«Fermin», el distinguido cronista del diario catalán, insiste en que los periodistas madrileños nos complacemos en dar las noticias deportivas de Cataluña tomándolas de los diarios parisinos, y nos censura que no nos hayamos defendido de ese cargo.

¿Cómo nos vamos a defender de él si esto, además, es cierto, y por lo que a Barcelona se refiere conocemos más pronto los sucesos de «sport» por los diarios extranjeros que por la Prensa profesional de la región?

Muchos y muy buenos periódicos de «sport» se publican en Cataluña. También los hay muy malos; no tenemos por qué ocultarlo. Pero en Madrid, encontrar una de esas revistas es obra siempre de un esfuerzo violento. Ni en los quioscos, ni en las Redacciones de los periódicos, ni en los Centros de «sport»; en ninguna parte es fácil hallar un número de cualquiera de esas publicaciones. Se conoce que los que los escriben tienen en tal estima su obra, que la reservan para sí mismos, o consideran de tal valor un ejemplar de sus periódicos, que reducen su difusión hasta los límites del secreto.

Fuera de esto, aparte de lo que significa Prensa, las entidades oficiales que funcionan en Cataluña, las que organizan, las que dirigen los deportes, olvidan la existencia de Madrid y no nos dicen nunca nada de sus propósitos ni de sus planes.

¿Dónde está entonces el deseo de que les ayudemos? ¿Ni cómo vamos a ayudarles si todas sus actividades permanecen siempre para nosotros en el mayor misterio?

Aquí, en esta meseta de Castilla, las Sociedades deportivas, los Clubs, las Cámaras, las Asociaciones de toda especie, tienen la costumbre de enviarnos a los periódicos amplias noticias de cuanto hacen y de cuanto proyectan. Estas noticias van siempre acompañadas, en grato extremo de cortesía, de amables cartas en las que se ruega que el periódico tenga la complacencia de ocuparse de ellas; y como entre nosotros es difícil sustraerse a las seducciones de las formas amables, la Prensa deportiva de Madrid está siempre en contacto íntimo con todos los que al deporte se dedican y aman su engrandecimiento.

Por lo que a Barcelona se refiere, nosotros no sabemos ni de una carta, ni de un impreso, ni de un beslamano que desde aquella región llegue como expresión del deseo de que Madrid colabore con Cataluña.

El IMPARCIAL cuenta cincuenta y cuatro años de existencia; no podemos pensar que en Barcelona no se tenga idea de que vive y alienta este diario; pues en lo que a deportes se refiere, podemos afirmar que estamos virgenes de que ninguna entidad catalana se haya dirigido a nosotros, haya contado para nada con nosotros; no sabemos de ninguna revista deportiva que haya tenido la largueza de enviarnos un número para que viéramos qué cara tiene.

¿Le parece a nuestro excelente compañero «Fermin» bastante motivo para que nos documentemos en los diarios franceses de las cosas de Barcelona?

El resto de las afirmaciones que en nuestra anterior crónica hacíamos las mantenemos en todas sus partes, en armonía con la pícara costumbre que aquí tenemos de mantener siempre todo lo que escribimos.

Pero con «Fermin», el discreto redactor deportivo de «El Liberal», no otra cosa hemos de sentir siempre, tanto más cuanto que en toda su labor resplandece a todas horas la mejor voluntad y un excelente deseo.

Till very soon.

José LUIS

Automóviles y camiones
Chenard Walcker
PARCHES POWERPLUS
JULIAN OLAVE
LAGASCA, 25; teléfono S 51.—MADRID

NARRACIONES ALPINAS

La del Contrabandista

Por Lyskamm,

Ilustraciones del mismo.

II

Esto de pasarse una noche en cualquiera de tales agujeros, que ni aun nido de águilas pueden llamarse; de vivaquear en una peña, a 3.500 metros de altura, bloqueado por los hielos perpetuos, y allá en donde no se cuenta con otros recursos ni auxilios que los que lleva uno mismo, es achaque al que estamos expuestos cada día quienes andamos así por la alta montaña.

Ya metido entre los glaciares y los pasos de cierta consideración, no hay marcha, por fácil que parezca, que no pueda ofrecer peligros serios, y una gran cantidad de accidentes se han producido por exceso de confianza o por defecto de precauciones. Un alpinista viejo marcha despacio, reposado, precavido, reservando fuerzas y dispuesto siempre a luchar contra lo imprevisto; y, en cambio, a los principiantes tenemos que sujetarlos al principio, y luego hay que mandarles con energía y severidad para que no decaigan.

Cuando se empieza, cuando no se tiene la experiencia de las dificultades, ni el recuerdo de los apuros, hay una cierta propensión a cargarse de comida, de bebida y de cacharros inútiles; pero cuando se cuenta con la práctica, derivada de los propios sufrimientos, entonces se aprende que las provisiones copiosas pesan tanto en el saco como en el estómago y se avienen mal con lo que la montaña exige de tus fuerzas y tu disposición; que el alcohol de beber debe proscribirse casi en absoluto, y que, en cambio, no deben faltarte jamás comprimidos de caldo, un buen trozo de queso, algunas tabletas de chocolate, pan, azúcar, leche condensada, te, un infiernillo y alcohol de quemar. Carga con esto y carga también con un buen plano del terreno por donde andes, una brújula, un farolillo, un pequeño botiquín, ropa caliente, aunque sea fea; gafas de color, el piolet y la cuerda. Tú verás si te quedan fuerzas para el barómetro, los prismas y el polscope; pero, en todo caso, no sacrifiques lo principal a lo superfluo, que aunque el día sea bueno y la excursión fácil, puede ocurrirte, como a nosotros, tener que pasar la noche en una cueva de contrabandistas, colgada al flanco de las crestas de Furggen.

Estaba nuestro hotel en lo alto de una chimenea y al sur de una peña muy negra que emergía, audaz y osada, de entre las nieves, dominando las dos vertientes italiana y suiza. Ahí está, para ahorrarnos descripciones, una fotografía, tomada al amanecer del siguiente día, cuando descendíamos hacia Zermatt.

La chimenea que se ve a la izquierda del pico marca el acceso, bien incómodo, a nuestro agujero. Detrás de la chimenea hay una grieta insondable, o que, por lo menos, no tuvimos humor de sondear, y en ella una especie de nicho, de suelo casi plano, que nos ofreció albergue casi también confortable.

Entonces, en esas ocasiones, es cuando se aprecia el valor de lo que se lleva en el saco. Los tres miembros de nuestra caravana reuníamos litro y medio de alcohol, bastante y de sobra para componernos una buena sopa, y unas espléndidas raciones de te con leche, bien azucarado, que nos ayudaban a pasar el queso, el pan y el chocolate, y que daban nueva vida a nuestros pobres cuerpos. Siempre que comemos en cualquier Ritz o en cualquier casino y vemos pasar platos muy complicados, contra los que nos metemos sin gana, por hacer algo, vienen a nuestra memoria el recuerdo de aquellas comidas alpinas, ultrafrías, inmensamente confortadoras y deliciosas, incomparables y magníficas hasta el colmo. ¡Qué cierto es que a buen hambre no hay pan duro...

Gozando de nuestra cena y de nuestra resurrección estábamos, cuando oímos una tronada de piedras que nos hizo asomarnos al exterior. La noche era ya negra, cerrada; pero la niebla había desaparecido. Las noches de la alta montaña son imponentes; nada puede inspirar

miedo, y, sin embargo, el silencio profundo, la obscuridad insondable, parece que nos sobrecogen y nos intimidan. El más pequeño ruido se agranda, se repite..., y nuevamente, ya asomados a la chimenea, sentimos caída de piedras, ruidos secos, cada vez más lejanos, que los ecos iban devolviendo y multiplicando, así como unas piedras arrastraban a otras y, rebotando cientos de metros, iban todas a engrosar incesantemente las moraimas de Breuil.

—¿Quién va allá?—gritamos, haciendo bocina con las manos.

Nuestras voces retumbaron entre las peñas y, a poco, oímos la respuesta algo lejana aun:

—Tres guías de Zermatt.

—Arriba, pues! Buscad la cuerda que vamos a echaros.

Y en efecto; amarramos una de nuestras cuerdas a la dejamos caer cuidadosamente por la chimenea. (Quiénes están arriba, y más si es de noche y el paso algo difícil, deben ofrecer cuerda a los de abajo, porque, en cualquier caso, siempre es un apoyo de toda garantía.)

Poco después, arribaban tres veteranos de la montaña, cargados de enormes sacos; hombres tremendos, duros, con caras de esfinge.

—Gracias por vuestra cuerda—nos dijeron—; pero no hacía falta. Nosotros pa-



samos por aquí muchas noches y conocemos esto como nuestra casa.

Nuestro guía quiso reconocer al más viejo de los otros.

—Pero ¿no eres tú, Reineck, el de la...?—y se mordió la lengua como quien fuese a dejar salir algo inconveniente.

El viejo bajó la vista, y con su cabezota de roca entre las manos, respondió:

—Sí; Reineck, el de la cuerda; el que cortó la cuerda, el guía que cortó la cuerda...—concluyó silabeando pesada y tristemente.

Hubo un silencio más helado que los glaciares de afuera. Nuestro guía se acercó a su colega, y dándole ánimos y golpeándolo cariñosamente, ensayó de levantarle el espíritu.

—¡Hala, Reineck, arriba la frente! Para mí y para todos nosotros siempre estuviste limpio de culpa. Pero haces mal en esconderte y en vivir así:

—No; Reineck, el guía, no existe ya; yo soy el contrabandista; y los de mi oficio no podemos dejarnos ver. El guía murió porque no pudo resistir a la acusación terrible, y el contrabandista arrastra ahora esta pícara vida, hasta que una bala de cualquier carabiniere lo haga rodar peñas abajo.

Y a nuestras palabras caritativas y a nuestros sentimientos de afecto, respondió Reineck, contándonos su trágica historia, tal vez para descargar también su pecho.

(Se concluirá.)

EL ANDAR DE LOS AUTOMÓVILES

De 1894 a 1920

Todos los adjetivos que califiquen un prodigio pueden emplearse sin reservas en el comentario de los progresos del automovilismo.

Desde 1884 a 1909 la velocidad se ha multiplicado casi, y nada hay que nos haga suponer que este progreso haya de detenerse en una cifra determinada.

Hace veintiséis años, Boutton alcanzaba con su vehículo los 25 kilómetros a la hora, y los técnicos y los aficionados se apasionaban por lo que consideraban un esfuerzo inaudito.

Por aquellos tiempos, los catálogos de la Casa Panhard llevaban la siguiente nota:

«Nuestros coches están dotados de una cuarta velocidad, que alcanza los 24 kilómetros por hora; pero no nos cansaremos de recomendar a los conductores que no empleen esta marcha, a no ser que estén completamente seguros de su pericia.»

Más tarde, en 1898, Leon Bollée cubría en la carretera de Etampes a Chartres cien kilómetros en dos horas. Admirado de su propio esfuerzo, dijo al descender del coche:

—He aquí los 50 a la hora. Esto es, poco más o menos, el límite máximo de la posible velocidad.

Ahora, en 1920, el americano Milton ha alcanzado en pista la enorme marcha de 245 kilómetros por hora.

Monsieur Leon Bollée ha quedado bastante mal en su profecía.

Paris-Rouen fué la primera carrera de automóviles que pudo tomarse en consideración. Se verificó en 1894, y el recorrido era de 126 kilómetros, distancia que bien pocos coches podían entonces llegar a cubrir sin detenerse.

En 1895 se corrió la de Paris-Budeos-Paris, con un recorrido de 1.180 kilómetros, que cubrió el vencedor en cuarenta y ocho horas cuarenta y siete minutos.

En 1896, en la carrera Paris-Marsella-Paris, de 1.720 kilómetros, el ganador empleó sesenta y siete horas en el recorrido.

La carrera Paris-Amsterdam-Paris, 1.454 kilómetros, verificada en 1898, dió ya la velocidad de 50 kilómetros.

En 1899, «Le Matin» organizó la Tour de France, que comprendía 2.291 kilómetros, que fueron recorridos en cuarenta y cuatro horas.

En 1900, el año de la Exposición de París, se corrió Paris-Toulouse, comprensiva de 1.348 kilómetros, cubiertos en veintiséis horas por el vencedor.

A partir de esta fecha, la velocidad aumenta en progresión rapidísima, y hay el circuito de Pau, donde se obtienen 66 kilómetros.

Fournier, en la carrera Paris-Burdeos, llega a los 85 a la hora, y en 1902 se cronometra oficialmente los 90.

En 1906, en el circuito de la Sarthe, alcanza Szisz los 110, y más tarde, en 1913, en el mismo circuito, se apunta Bablot los 123 kilómetros 700 metros.

Es fuerza convenir en que los años de la durísima lucha mundial han abierto una laguna en este creciente avance de la velocidad, y acaso han retardado un tanto la progresión.

De todas suertes, la que se alcanza actualmente nos lleva a suponer que el límite no se encuentra demasiado próximo, y quién sabe si dentro de veinte años habrá de parecerse ridícula la cifra de 245 kilómetros, como nos lo parece ahora la de 25.

Automóviles

BENZ

Fernando el Santo, 24

Madrid



El domingo en el Campo del Racing



Encuentro entre los equipos del Racing Club, de Santander, y el Racing Club, de Madrid. La victoria fué para los madrileños, que vencieron por tres goals a cero. En el círculo, un equipier del club montañés, Sr. Pega-za, conducido por sus compañeros a la enfermería con leves contusiones.

CAROZAS Y AUTOMÓVILES

Recuerdos de viejos tiempos

La incansable verbosidad
:: de Zacarías López ::

En nuestro número del 30 de noviembre comenzamos una crónica, que apremios de espacio nos han impedido hasta hoy continuar.

Toda está enjaretada sobre una conversación con Zacarías López, el carro-cero popularísimo y *gentleman* que ha pasado su vida entre los príncipes y poderosos de la tierra, y que, con una prodigiosa memoria, nos cuenta cosas realmente interesantes y que pueden servir de apuntes para la historia del arte de la decoración de carruajes en España.

Zacarías es infatigable en su conversación. Habla segura y rápidamente, sin vacilar un punto, y la cascada inagotable de su verbosidad se esmalta con los nombres más ilustres de la realeza y la grandeza de España.

Con las notas tomadas de su conversación podríamos escribir un libro de muchas páginas, que sería bien interesante; y ya que no lo hagamos, trataremos, por lo menos, de ajustar en los estrechos límites de estas crónicas los detalles más salientes de sus pintorescos relatos.

x

El Rey Alfonso XII encargó a la Casa Zacarías López la restauración de las carrozas de gala de Palacio. Era por entonces presidente del Consejo D. Antonio Cánovas y jefe de Palacio, el duque de Sexto. Al frente de las Reales Caballerizas estaba Ruiz de Alcalá, y entre los caballerizos de aquel tiempo figuraban Pineda, Peñarredonda, Fuente-Blanca y Escosura.

La primera carroza que se restauró fué la de la Corona, que estaba bien deteriorada. Como la obra de esta carroza es de un gran mérito artístico, quiso el Rey Alfonso que se cuidara minuciosamente de su restauración.

El principal adorno de este vehículo lo constituyen las incrustaciones de metal dorado que tienen los tableros; este metal estaba completamente oxidado, y no había medio de volverlo a su primitivo estado sin estropear la madera de la caja. Zacarías se decidió a separar el metal de la madera; mas como todas las piezas son tan pequeñas y su número tan grande, la reconstitución era un verdadero problema, más difícil que el más complicado «puzzle». Se resolvió el apuro haciendo unas fotografías de los dibujos antes de sacarlos de su lecho y, después de dorado el metal de nuevo, volvieron a colocarse las piezas, lo mismo que se arma un rompecabezas.

El Rey quedó satisfechísimo de la reforma, y así se lo expresó personalmente a Zacarías.

La restauración de la carroza de doña Juana la Loca fué también difícil y costosa. Se encontraba en un estado deplo-

rabable, y el Rey quería a todo trance que quedara como nueva.

Así se hizo, y de la primitiva obra sólo quedan los artísticos herrajes que unen los tableros y los bordados en seda negra, que, minuciosamente recortados, fueron pasados al nuevo terciopelo de la guarnición.

Toda la enorme cantidad de talla que tiene la caja y la armadura es absolutamente nueva; pero está copiada con exactitud de la antigua.

También se le pusieron asientos, que no tenía, y los vidrios de las portezuelas y delantera, que eran oscuros y malísimos, se cambiaron por las ocho lunas brilladas que hoy tiene.

Se restauró después la carroza de tableros dorados, la de Aamaranto y todas las demás; de suerte que cuando se celebró la boda de D. Alfonso con doña Mercedes, todos estos vehículos estaban flamantes.

Por cierto — nos dice Zacarías — que como esta boda fué rápidamente proyectada y hecha, los grandes de España no habían pensado en tener dispuestas sus carrozas de gala para la ceremonia, y me encargaron trabajo con tal precipitación, que apenas puedo comprender cómo llegó a realizarse. Me acuerdo que la del duque de Tamames la entregamos a las ocho de la mañana del mismo día de la boda.

x

También construyó la Casa Z. López los coches para la boda de la Infanta Paz, de la Infanta Eulalia y de la Infanta Isabel.

Cuando Zacarías habla de esta última, una emoción intensa se refleja en su rostro, y aun sus ojos llegan a velarse con lágrimas. No tratamos de investigar la profundidad de aquella expresión de gratitud, tanto más cuanto que Zacarías sale al paso de nuestra indiscreción con una frase que revela toda la excelencia de la gran dama...

— ¡Ha sido siempre tan buena para conmigo!...

SAURER

LOS FAMOSOS
AUTOMOVILES INDUSTRIALES

La más alta puntuación del concurso Barcelona-Madrid

H. A. Saurer
Ferraz, 82,
MADRID

Carroserie limousine regia, vendo. Atocha, 33; de una a cuatro.

Ford

EL AUTOMOVIL UNIVERSAL

ENTREGA INMEDIATA

QUAKER CITY CORPORATION

AGENTES

:: FACILIDADES ::

PARA EL PAGO

Plaza de la Lealtad, 2

Teléfono: 3050 M

huevos; pero después de haberlos puesto permanece en silencio, no cacarea, no anuncia sus productos, y he aquí que los consumidores de huevos no se ocupan siquiera de que existen los huevos de pata.

¿Ha comido usted alguna vez huevos de pata? Ya lo ve usted; nunca. En cambio, come usted a diario los de gallina. ¡Efectos del reclamo!

CHANDLER

Entrega inmediata

Garage Sancho

Zurbano, 32; teléfono J 127

Madrid

CARRERAS DE GALGOS

El campeonato de "La Ina"

La sexta sesión de esta prueba se corrió con el siguiente resultado:

«Revoltoza», del marqués de Perales, derrotó a «Belmontina», de S. M. la Reina doña Victoria.

«Arjona», de D. Francisco Navarro, venció a «Maravilla», de D. Manuel Ramón Fraile.

«Susana», de D. Juan Bolaño, venció a «Paloma», de D. Manuel Ramón Fraile.

«Imperio», del marqués de Corpa, derrotó a «Castigo», de D. Juan Pedro Doméca.

También se ha corrido la semifinal, que ha quedado como sigue:

«Arjona», de D. Francisco Navarro, venció a «Susana», de D. Juan Bolaño.

«Revoltoza», del marqués de Perales, venció a «Imperio», del marqués de Corpa.

FANTASÍAS DE LA PUBLICIDAD

La eficacia del anuncio

Hemos hablado, no hace muchos días, con uno de los socios de la más importante fábrica de neumáticos de Francia. No consignamos su nombre, porque no queremos hacerle gratis la *réclame*.

Esta Casa gasta anualmente algunos millones de francos en publicidad, y los viene gastando desde hace muchos años. Así su negocio es acaso el más próspero, el más extendido de todos sus similares. En su entusiasmo por la propaganda, nos decía Mr. M., que no sólo no piensa nunca en reducir sus presupuestos de *réclame*, sino que anualmente los aumenta, y siempre los balances vienen a confirmarle una compensación superior a todo lo imaginable.

Sostiene Mr. M. que cuanto más se anuncia se vende mucho más, y afirma que el que no anuncia no vende nada, por excelente que sea el producto.

— Usted sabe que hay huevos de gallina — nos decía humorísticamente —, y compra usted huevos de gallina, y come usted huevos de gallina, porque la gallina, en cuanto pone un huevo, se yergue sobre el ponedero y cacarea durante largo rato para anunciar que ha puesto el huevo. Con esto, todo el mundo sabe que hay huevos de gallina, y los codicia y los consume.

La hembra del pato pone también sus

Automóviles
LANDA

ATLETISMO

Agrupación Deportiva Ferroviaria

Esta Sociedad tiene en estudio el reglamento porque se ha de regir el Campeonato de Madrid de «amateurs» de lucha gregorromana, el cual está organizando.

Reglamento de la carrera infantil de carácter libre organizada por esta Sociedad.

Artículo 1.º Organizada por la Sección Atlética de la Agrupación Deportiva Ferroviaria, se celebrará una carrera pedestre infantil de «cross-country» el día 6 de enero de 1921.

Art. 2.º En esta carrera la mencionada Sociedad donará una copa, que se denominará «Copa de Reyes».

Art. 3.º Esta carrera es libre y, por lo tanto, pueden tomar parte en ella todos los corredores infantiles que lo deseen, siempre que se ajusten a las condiciones siguientes:

A) Para tomar parte en esta prueba será menester estar comprendido en la edad de doce a catorce años, como máximo, no admitiéndose ninguna inscripción que tenga más edad de la indicada.

B) Al que se le compruebe que tiene más edad de la reglamentaria será descalificado, no teniendo, por lo tanto, derecho a premio, si lo hubiera obtenido.

Art. 4.º En esta «cross» infantil habrá dos clasificaciones: clasificación por Sociedad y clasificación individual. A la primera aspirarán todas las Sociedades que presenten como minimum un equipo formado por tres corredores. A la otra clasificación, todos aquellos que se presenten.

Art. 5.º Ganará la «Copa de Reyes» la Sociedad cuyos tres primeros corredores obtengan menor número de puntos.

Art. 6.º La inscripción será gratuita, pues aunque es indispensable al efectuar la misma abonar la cantidad de pesetas 0,25 por cada individuo, ésta será devuelta al hacer la entrega del dorsal, una vez terminada la carrera.

Art. 7.º El recorrido será aproximadamente de unos dos kilómetros, y cuyo itinerario se anunciará oportunamente.

Art. 8.º A partir de esta fecha, se admiten inscripciones todos los días laborables en la Secretaría de esta Sociedad.

HUPMOBILE

Entrega inmediata

GARAGE SANCHO

Zurbano, 52; teléfono J 127
MADRID

FOOT-BALL

El Deportivo Español, de Barcelona, contra el Racing, de Madrid.

Los días 1 y 2 del próximo enero jugarán en el campo de deportes del paseo de Martínez Campos estos dos equipos, que se forman del modo siguiente:

Real Club Deportivo Español, de Barcelona:

Ventura
Amadeo-Montesinos
Caicedo-Farré-Querol

Canals-Loredo-Mallorquí-Garchitorena-Juanico.

Suplentes: Oliver-Rojas.

Racing Club, de Madrid:

Pascual

Roselló-Garrido

Buylla-Caballero-Alvarado L.

Muñagorri-Alvarado A.-Ventura-Ricardo

Alvarez-Sahuquillo.

El encuentro promete ser interesante, ya que el «team» catalán viene precedido de justa fama, y el Racing madrileño ha de sostener firmemente su terreno.

PROBLEMAS DE LA CIRCULACIÓN

Los conductores de automóviles

Unas notas que publicamos en nuestro anterior número, «Deportes y Turismo», acerca de la concesión en Madrid de los «carnets» de conductores de automóviles, han merecido la honra de ser comentadas por los ingenieros verificadores encargados del examen de los pretendientes.

En una amable carta que nos dirige uno de ellos, dice:

«Está en lo firme el autor del artículo en suponer que las Escuelas de conductores no conceden «carnets». Estos los otorga únicamente el excelentísimo señor gobernador civil de la provincia, previo informe del ingeniero correspondiente.

Tampoco se ha dado jamás el caso de expedir un «carnet» por favor o por influencia. Al que suscribe se le han presentado personas que poseían diferentes «carnets» extranjeros, sin que por tal causa haya omitido nunca la formalidad del examen.»

Realmente, nuestras afirmaciones no podían parecer dudosas, por cuanto todos los que conocen los trámites por que se pasa para la obtención de ese documento acreditativo de la aptitud de conductor saben que éste no se libra más que con las formalidades mencionadas.

Continuando su comentario, afirma nuestro comunicante que todos los ingenieros encargados de este servicio en Madrid saben conducir automóviles, como están dispuestos a demostrar prácticamente a quien lo desee.

Nosotros pensamos que la demostración es completamente inútil, por cuanto ella no podría nunca tener mayor valor que la concreta afirmación hecha por quien la hace.

«Por otra parte—sigue diciendo la carta, que tenemos a la vista—, para juzgar si un señor sabe o no conducir no es necesario ser un consumado «chauffeur», de la misma manera que no hace falta saber pintar para ser buen crítico de arte.»

Todo lo cual nos parece perfectamente razonable.

AUTOMÓVILES

METALLURGIQUE
PEUGEOT (10 HP)

Carrocerías de gran lujo

VAN DEN PLAS

AGENTE EXCLUSIVO

G. R. PEÑALVER

Entrega inmediata

Génova, 11. -- MADRID

NAVIDADES CICLISTAS

La carrera de la U. V. E.

El domingo se corrió la prueba de Navidad, en la que los unionistas se disputaron los pavos, las botellas de Jerez y las cestas de fiambres.

A las once de la mañana salieron los corredores del paseo de Recoletos para recorrer los 30 kilómetros que constituían el «circuitito».

Luis Torres, que llevó la cabeza en todo el recorrido, fué quien hizo el mejor tiempo, cubriendo los 30 kilómetros en 55 m. 1 s. 2/5.

TRIUMPH
MOTOCICLETAS. --- BICICLETAS. ---
SIDE-CARS. --- ACCESORIOS

Paseo de Recoletos, 14. --- Madrid

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

FÁBRICA DE RELOJES

DE

CARLOS COPPEL

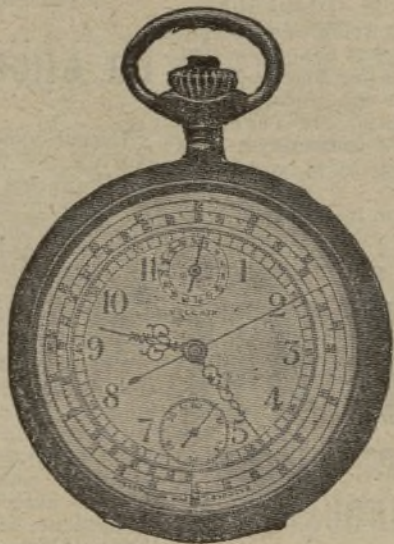
Fuencarral, 27. -- MADRID

Certificado

de garantía

con cada

reloj



Núm. 6.252

Reloj de bolsillo, oro de ley,
18 quilates.Cronógrafo para medir las
velocidades, 500 ptas.

Remesas

a provincias

Catálogos

gratis