



Recogemos en esta plana, como primera nota gráfica de actualidad, el reparto de juguetes celebrado ayer tarde en el hospital de San José y Santa Adela. Las Rinas doña Victoria Eugenia y doña María Cristina, que gustan aproximarse frecuentemente a los humildes y prodigarles el consuelo de sus palabras y la ayuda de sus limosnas, presidieron el reparto, del que participaron, además de los enfermitos que reciben asistencia en el benéfico establecimiento, numerosos chiquillos de la popular barriada de los Cuatro Caminos. Acompañaron a las augustas damas en la grata tarea el señor obispo de Madrid-Alcalá, Sr. Melo, y las duquesas de la Victoria y Medinaceli, otras damas que forman parte de la Junta de la Cruz Roja, el marqués de la Ribera, el director del hospital, doctor Nogueras, y todo el personal facultativo del benéfico Centro.

Ayer presentó sus cartas credenciales al Rey el ministro plenipotenciario y enviado extraordinario del Perú, D. Anselmo Barreto, cuyo retrato publicamos también. Recogemos asimismo las fotografías de los senadores elegidos el domingo por la provincia de Madrid, y que, de arriba abajo, corresponden a los Sres. D. Felipe Montoya, D. Juan Aguilar, conde de los Gaitanes y D. Eduardo Yáñez. Por último, reproducimos una fotografía en la que aparece el general Berenguer con el jefe del Gobierno y los ministros de Estado y de la Guerra después del banquete de despedida que se celebró ayer en el ministerio de Estado en honor del alto comisario de España en Marruecos. (Foto Alfonso)





## LA REVISIÓN ARANCELARIA

## Hablando con el ministro de Hacienda

Palabras del Sr. Domínguez Pascual.—Antes de fin de marzo se rebajarán los derechos de los automóviles. — Nos encontramos en el momento cumbre.

El ministro de Hacienda es un hombre mundano y seductor. Cuando se llega a su despacho, un ambiente de singular magnetismo rodea al visitante, y el gesto placido y la noble firmeza con que os tiende la mano, os deja conquistados desde el primer momento.

Nosotros acudimos a la entrevista que habíamos solicitado del Sr. Domínguez Pascual en actitud un tanto encogida. Desde estas columnas hemos combatido la revisión arancelaria, en la sección que a los vehículos se refiere, con la firmeza que ponemos siempre en nuestras convicciones. No queremos decir que hayamos acertado; pero nos es imposible sustraernos a la vanidad de confesar que hemos recibido testimonios de felicitación de mucha gente.

Esta circunstancia nos imaginábamos que había de ponernos un poco enfrente del ministro, y hubiéramos hallado en su lugar que el ilustre consejero de Hacienda nos recibiera con su ceño más duro.

Su primera sonrisa, de amable y exquisita cortesía, nos convenció bien pronto de que el Sr. Domínguez Pascual, arrastrado a la roca de aquel sillón del ministerio, siente a cada momento la contrariedad de no poder complacer a todos los españoles.

Las leyes de la nación, como la lluvia, es imposible que caigan a gusto de todos; y en esta revisión arancelaria, como en cuantas disposiciones oficiales exista la tendencia de regular determinados intereses materiales es fuerza que haya vencedores y vencidos, es necesario que el grupo nacional se divida en dos bandos: el de los agraciados y el de aquellos a quienes la ley restringe beneficios.

No significa esta afirmación nuestra que el gesto amable del ministro nos haya hecho abdicar de nuestra convicción. Seguimos manteniendo que la elevación de la tasa arancelaria perjudica a los más en beneficio de los menos, y esta condición nos hace pensar siempre que las cifras nuevas del Arancel constituyen un error, tal vez irreparable, porque hay el riesgo de que, como consecuencia de él, vengán abajo y se arruinen entidades comerciales que tienen todos los derechos a vivir y a que el Estado las ampare.

«Fue necesario — nos decía el ministro — introducir una modificación en el Arancel que atendiera a la nivelación de la balanza mercantil. Se hacía preciso compensar un poco la importación y la exportación, y cuando examinamos el Arancel nos encontramos con que de 700 artículos de que consta, apenas si un centenar de ellos quedaba libre para una maniobra.

Más de 400 están sujetos por tratados comerciales con Suiza, Francia, Suecia y Noruega y los Países Bajos por trato de nación más favorecida.

De los 300 artículos restantes, 200, por lo menos, forman entre los de «primera necesidad» y era imposible meter mano en ellos; así, que solamente se pudo elevar la tributación en aquel reducido número, formado en su mayor parte por materias realmente suntuarias. Esta ha sido la causa de que los automóviles, por ejemplo, hayan resultado acaso con un exceso de recargo, ya que el conjunto de reparto ha habido que hacerlo entre una cantidad de artículos muy limitada.

Es lamentable — continuaba el Sr. Domínguez Pascual — que la reforma haya podido lesionar los intereses de algunos; pero enfrente de la contrariedad que esto me trae, siento la satisfacción de que una parte de la industria española ha de encontrarse en condiciones de mayor prosperidad.

Puede usted creer que al lado de las censuras de ustedes, de las expresiones de protesta que he recibido, han llegado hasta mí también vientos de elogio y de felicitación. La balanza está en el fiel, en lo que a esto toca.»

Como se ha escrito tan extensamente acerca de este asunto, y como hemos oído decir a cada paso que la reforma, hecha con carácter transitorio, iba a ser derogada en plazo breve, quisimos interrogar al ministro en relación con este

punto, y he aquí las manifestaciones que nos hizo el Sr. Domínguez Pascual:

«No tengo otro deseo que atender las reclamaciones de todos los españoles cuando parecen justas, y mi satisfacción más grande es la de que, como consecuencia de una labor mía, el comercio y la industria nacionales obtengan una ventaja, o se descarguen de un impuesto.

De acuerdo con este deseo, la Comisión permanente de la Junta de Aranceles y Valoraciones tiene ya el encargo de estudiar una tarifa provisional que ha de quedar establecida y en vigor a partir del 20 de marzo próximo, fecha en que terminan los Tratados con las demás naciones.

Dentro de pocas semanas el dictamen de esa Junta vendrá a mi aprobación, y entonces me propongo estudiar con toda minuciosidad cada uno de los artículos y atender los intereses de todos.

Pudiendo trabajar con mayor amplitud, no existiendo las restricciones imperiosas de los Tratados y quedando libres un mayor número de mercancías para la reforma, abrigo la esperanza de poder descargar muchas materias y dar satisfacción a todos los que ahora se consideran perjudicados.

Concretando a los automóviles y otros vehículos mecánicos, aun cuando no creo que se pueda llegar a restablecer para ellos los antiguos derechos, puedo asegurar que formarán en una tarifa de tributación notoriamente menor que la actual.»

Seguía el ministro hablándonos con amable extensión, nunca bastante agradecida, de su anhelo constante de encontrar una armonía compatible entre las exigencias del presupuesto y los deseos de los que lo nutren.

La tarea no es fácil, y en ella se condensan todas las amarguras de los que tienen el deber de atender a la provisión de los recursos nacionales, al propio tiempo que el afán de amparar los intereses del comercio de su país.

De la conversación con que el ministro de Hacienda nos ha honrado, bien puede deducirse que el daño no es tan grande como pudo pensarse y que la exagerada elevación que padecemos ha tenido un poco el aspecto de una tormenta de verano.

Nos encontramos en el momento cumbre, en el cual toda labor de las entidades oficiales y de las Empresas comerciales interesadas en este asunto puede ser fértil y fecunda.

Ahora, cuando la Junta de Aranceles lleve su dictamen a la mesa del ministro, y antes de que éste lo sancione con su aprobación, es cuando ha de ser útil el trabajo de los que acuden al despacho oficial a razonar sus protestas, a documentar sus reclamaciones.

El Sr. Domínguez Pascual, hombre dúctil a cuanto signifique lógica imposición de justicia, amante de todas las rectitudes de procedimiento, no ha de hallar medio de sustraerse a los imperativos de la equidad.

De ello estamos seguros, y pueden asimismo estarlo todos cuantos se interesen en el vibrante asunto que tan intensamente afecta a este ramo del comercio de la nación.

José Luis BARCELO

## DE HÍPICA

## España en Newmarket

Ya nuestro gentil compañero Lord Nihil ha hecho en estas columnas el juicio y reseña de la Tattersall de Newmarket, y con su prosa insuperable ha dado el comentario justo de la interesante feria de caballos.

Como complemento de sus informaciones, queremos ahora concretar datos de algunas de las compras hechas para España en la británica reunión.

Para el duque de Toledo vendió el coronel Barrow, en 2.240 pesetas, un año, por «Young Pegasus» y «Rear Light», por «Dynamo» y «Red Reg», ésta por «Circasian» y «Clef d'Or», por «Ben d'Or».

El marqués de San Miguel compró una yegua «Sweet Cyrella», por «Cyllins» («Cyllene-Galantia») y «Rill» («St. Serf-Rapid Stream»). Esta yegua, que tiene cuatro años, está cubierta por «Tracery», y a esta circunstancia se debe acaso que el marqués la adquiriera, toda vez que la genealogía del animal no es demasiado brillante.

Su precio fué de 22.950 pesetas.

Para el marqués de Villamejor se compró un dos años, «Aldwark», por Aldford y Lalla, producto que procede de Moulton Paddocks.

Costó 25.760 pesetas, que es el precio más elevado que han pagado los propietarios españoles.

También España ha conseguido el precio mínimo de las ventas en Newmarket, habiendo pagado 560 pesetas por un año, «Contempt of Court», de Chancellor II y Retort, adquirido por el entrenador De Neutez.

x

Durante los cinco días que han durado las transacciones, se han realizado ventas por valor de 10 millones de pesetas.

España ha comprado 13 caballos, que han importado unas 90.000 pesetas, con lo que puede atribuirse un precio medio de 680 pesetas por cabeza.

El mayor precio ha sido el que se pagó por «Salamandra», de Mr. L. Newman, que adquirió Mr. Smethwick, en 16.000 guineas, que son unas 450.000 pesetas.

## PRODIGIOS DE CONSUMO

## 78 kilómetros con un litro

En una prueba que recientemente ha organizado el periódico francés *Moto-Revue*, en la que se entregaba a cada concursante un litro de gasolina para computar la distancia que pudiera recorrer con esa provisión, ha batido el «record» de consumo Guignot, que ha alcanzado hacer 78 kilómetros.

Realmente puede considerarse esta cifra como el límite de la economía, toda vez que ofrece una proporción de 1,28 litros por cien kilómetros.

He aquí demostrado que la motocicleta es el medio más barato de locomoción que puede soñarse, y si no, examinen ustedes las siguientes cifras:

De Madrid a San Sebastián, 470 kilómetros, se hacen con 6,01 litros de gasolina, que al precio a que hoy se paga, 1,20 pesetas litro, cuestan siete pesetas con 21 céntimos.

Creemos que no ha de hallarse un medio más barato de trasladarse a la perla del Cantábrico.

Si además se consigue en el viaje una media que sea nada más la que hizo Fuentes en la Cuesta de las Perdices, es decir, 135 kilómetros, que no es mucho pedir porque de aquí a San Sebastián casi todo es cuesta abajo, resultará que la excursión se hace en tres horas y media y con siete pesetas de gasto.

De este modo, con cinco duros en el bolsillo podéis sobradamente almorzar, a la una, en Camorra, tomar el te en Novelty, a las cinco de la tarde, y regresar todavía a tiempo de bailar un fox en el Ritz.

El programa no puede ser más sugestivo.

Los aficionados a estadísticas, tomando como base estos números, podrían hacer el siguiente cuadro de presupuestos de viaje:

	Pesetas.
Madrid-Barcelona...	9,65
Madrid-Valencia...	4,48
Madrid-Sevilla...	8,83
Madrid-Coruña...	9,52
Madrid-Granada...	8,25
Madrid-Zaragoza...	4,12
Madrid-Toledo...	1,07

¡Ni la agencia Cook!

## HUPMOBILE

Entrega inmediata

## GARAGE SANCHO

Zurbano, 52; teléfono J 127

MADRID

## LOS OBSTÁCULOS MATERIALES

## Otra vez no hay gasolina

Es triste consignarlo, pero en España parece que el automovilismo no tiene mas que enemigos en todas las esferas, en todos los rincones.

Se da en la idea, arcaica y desacreditada, de que la práctica del automóvil es asunto de lujo y de ostentación, y nadie hay en las altas regiones donde se hacen leyes y se regula la existencia de los ciudadanos que quiera pensar modernamente y amparar un poco la vida y el funcionamiento de los vehículos mecánicos.

El automóvil es el coche del rico, parece que se piensa, y con un espíritu de democracia mal entendida, no sólo se abandona al automóvil y se le deja huérfano de toda protección, sino que se le grava constantemente con arbitrarias contribuciones, con impuestos irracionales, adjudicándole el arrastre de las más duras cargas de la Administración.

Vieja creencia, ridículo corolario el que deducen los hombres de Gobierno de sus fantásticas imaginaciones.

El automóvil no es ya el coche del rico. En España, como ocurre en América, bien pronto lo que constituirá la verdadera ostentación, el límite del lujo, será la posesión de un coche de caballos. Nuestra nación avanza, con paso de gigante, hasta ponerse a tono con las corrientes de progreso. De ello son nuestros gobernantes los que tal vez tardan más tiempo en enterarse, y su analfabetismo en estos asuntos todavía se traduce en las tarifas de Aduanas, en las listas de la contribución, en todos los proyectos administrativos, de los que el automóvil es el único artículo que sufre recargo.

x

Ahora es la gasolina la que falta, poco menos que en absoluto. Obtener un bidón hoy en Madrid es tarea de chinos. En los garages las existencias escasean con que cuentan las reservan escrupulosamente para un prudente prorrato entre los clientes, y, digámoslo en honor de los comerciantes, el precio se mantiene, por el momento, dentro de límites honestos.

Se dice que ahora es un asunto de transportes: que las Compañías no traen gasolina a Madrid.

Pero ¿por qué no la traen? No podemos pensar que la falta de material sea un obstáculo; en este caso, los vagones tanques de las fábricas de petróleo ofrecen una notoria facilidad para el transporte.

Y si no es esto, ¿en qué consiste la dificultad?

No sabemos; no queremos saber quién tiene actualmente la culpa de la escasez; lo que sí sabemos es quién tiene el deber de proteger y cuidar la tracción mecánica, de procurar que la industria no encuentre obstáculos a su desarrollo.

Esto lo sabemos muy bien, y con nosotros toda España.

Ford

EL AUTOMOVIL UNIVERSAL

ENTREGA INMEDIATA

QUAKER CITY CORPORATION

AGENTES

:: FACILIDADES ::

PARA EL PAGO

Plaza de la Lealtad, 2

Teléfono: 3650 M





HOMENAJES Y ADHESIONES

El 1.º de enero en Barcelona

La nota gráfica de la capital del principado nos ofrece hoy sentida información de testimonios de afecto y de respeto, de los que el pueblo catalán ha hecho objeto al gobernador civil, Sr. Martínez Anido, y al secretario de aquel Gobierno, D. Manuel Luengo.

Con motivo de la fiesta de primero de año, representaciones de todas las clases sociales han acudido al Gobierno civil, depositando tarjetas y firmando en las listas, en nutrida manifestación de afecto y de respeto.

Personas que llevan muchos años frecuentando el Gobierno aseguran que jamás habían presenciado en este centro un número tan crecido de adhesiones, ya que la concurrencia llenaba en algunos momentos, no sólo los salones, sino también las escaleras y el patio de entrada.

El Sr. Martínez Anido pudo sentirse satisfecho de la unanimidad con que la población ha querido expresarle su afecto.

Esta manifestación constituye el asunto del primero de nuestros grabados.

El segundo reproduce un acto de sim-



(Foto Badosa.)

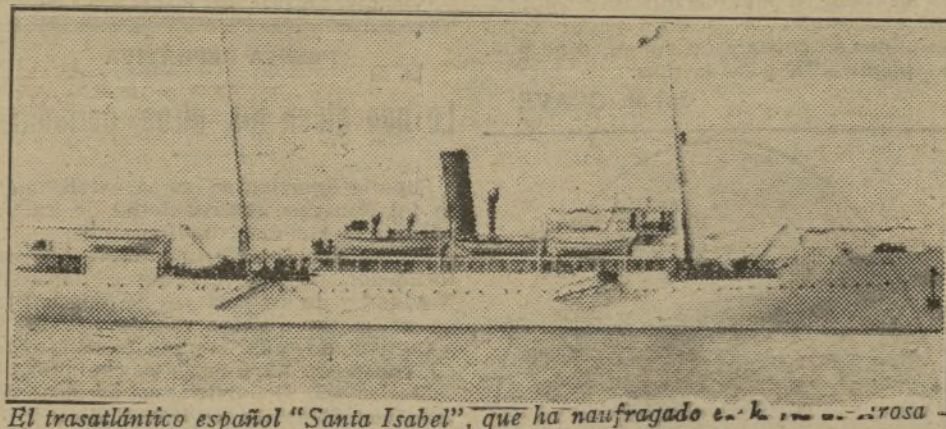
pática intimidad. El Sr. Luengo, con motivo de la fiesta de su santo, obsequió a los periodistas catalanes que hacen información en el Gobierno civil con un *lunch*, en el que las autoridades fraternizaron con los representantes de la Prensa en la ciudad condal.

El Sr. Luengo, en un breve discurso que pronunció al descorcharse el Pommery, tuvo frases de gran delicadeza para Barcelona, para España y para cuantos le han ayudado en su labor.

En el grupo aparecen el gobernador (1) y el secretario (2), rodeados de los reporteros barceloneses.

Otra interesante nota la da el tercero de los grabados. El Ateneo Obrero de Barcelona ha honrado al Sr. Luengo con un entusiasta homenaje, con motivo de su santo, ofreciéndole una artística placa de plata, cincelada por los miembros de aquella institución.

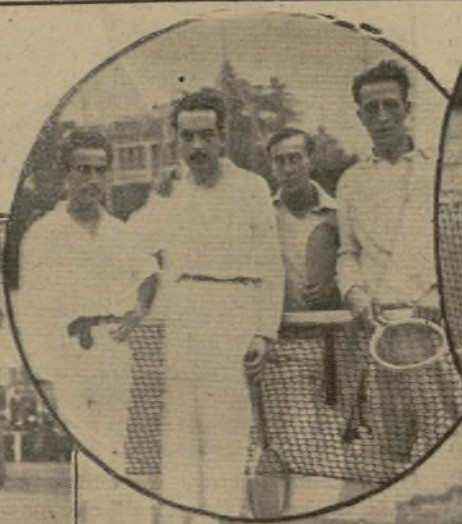
El secretario del Gobierno recibió con visibles muestras de emoción todas estas demostraciones de simpatía.



El trasatlántico español "Santa Isabel", que ha naufragado en la zona de los Pirineos.

**LAWN TENNIS.** — En el óvalo y en el círculo damos los ganadores del campeonato de España, del que acaban de jugarse las finales en Barcelona. El grupo masculino lo forman, de derecha a izquierda, los Sres. Flaquer, Carbó, Churrua y Güell, que se han disputado la final, triunfando los dos primeros. La pareja femenina la constituyen las señoritas Panchita Subirana e Isabel Foronda, finalistas del campeonato, que ganó la primera (x).

(Foto Badosa.)



**EN EL CAMPO DEL RACING.** — Los dos encuentros que el sábado y domingo últimos han tenido el equipo propietario del Campo y el R. D. E. de Barcelona, han podido reputarse de verdaderos acontecimientos deportivos. El "team" catalán ha luchado bravamente; pero los racinguistas han apretado en la defensa de su terreno y han conseguido dos notables victorias sobre sus huéspedes, venciendo el sábado brillantemente, y repitiendo su triunfo el domingo por 4 "goals" a 1. El equipo catalán, que representamos gráficamente, lo forman: Ventura, Amodeo, Montesinos, Guillemón, Caicedo, Rubio, Torra, Loredo, Mateo López, Mallorquí y Alfaro.

(Foto Alfonso)



TAL COMO VIENE

## La palpitante actualidad

Sr. D. José Luis Barceló.

Distinguido amigo: Por si su contenido sirve para aclarar un poco más la cuestión batallona de los nuevos aranceles, en lo que respecta a automóviles, asunto tratado magistralmente por usted, me permito enviarle las adjuntas cuartillas.

De usted muy atento seguro servidor, que estrecha su mano, Julián Olave.

En la Prensa he leído que un industrial en automóviles se ha dirigido al ministro de Hacienda protestando de que algunos compañeros, arrogándose la representación total de la Cámara Sindical de Automovilismo, se hayan hecho eco del perjuicio que dicen causaries la reciente modificación arancelaria, y que escribe al Sr. Domínguez Pascual en los siguientes términos:

«No se tira a defender los intereses de la clase mercantil, sino a monopolizar el negocio del automóvil en perjuicio del consumidor. El elevado concepto de patriotismo que ha decidido al Gobierno a elevar los aranceles es tan justificado, que sin ello no dispondría España de semejante industria. El automóvil importado es un lujo, mientras que el que se fabrica en España constituye una necesidad. De la prosperidad de esta industria depende mucho la seguridad del país, según se ha demostrado en la pasada guerra.»

Si yo fuera representante de automóviles de fabricación casi nacional (algunas de las partes que constituyen su fabricación siguen importándose), no podría menos de alegrarme—esto es muy humano—de cuantas gabelas se impusiera a la importación extranjera; pero creo que solamente una ofuscación o un patriotismo exagerado (a mi modo de ver, mal entendido) me llevaría a defender las nuevas tarifas arancelarias.

Imponiendo esos aranceles prohibitivos a la importación es como se tiende a monopolizar el negocio en perjuicio del consumidor, puesto que éste queda forzado a comprar exclusivamente automóviles de fabricación nacional, que fija sus precios teniendo muy a la vista el margen arancelario, y caso de que la fabricación nacional no sea suficiente para abastecer el mercado o que sus condiciones no convengan al consumidor, ese pobre consumidor cuyos intereses, por lo visto, se trata de defender, tiene que abstenerse de comprar, o comprar un automóvil importado, cuyo precio se ha duplicado por motivo de los derechos arancelarios.

Lo de que el automóvil importado es un lujo, mientras que el que se fabrica en España constituye una necesidad, es una de las afirmaciones más peregrinas que he oído en mi vida, pues tan lujo es comprarse un automóvil caro extranjero como un nacional también caro; como tan necesidad puede ser el comprarse un automóvil modesto extranjero como un nacional también modesto, pues en ese caso, estirando el argumento, resultaría que el comprador de un Ford, por ejemplo, era todo un sibarita.

La industria de fabricación de automóviles en España existe desde hace ya muchos años, y se creó y se ha desarrollado al amparo del Arancel vigente hasta el 30 de noviembre próximo pasado; luego esa protección arancelaria era muy suficiente, ¡vaya si era suficiente!; con ese Arancel el importador de automóviles extranjeros tenía que satisfacer 0,80 pesetas por kilogramo de peso en los chasis que no llegaban a 1.000 kilos, y una peseta por kilo en los chasis cuyo peso pasaba de 1.000 kilos, a más de 200 pesetas por la carrocería abierta y 320 pesetas por la carrocería cerrada, cuando el chasis venía ya carrozado.

Creo que esto constituye un margen arancelario más que suficiente para el fabricante nacional; pero sin duda no es así, puesto que esos derechos se han triplicado, con el aditamento de que, desde hace algún tiempo, se exige el pago de los derechos en oro, y el quebranto de la peseta, con relación al oro, se ha fijado este mes en 45,77 por 100; es decir, que un automóvil que antes de la reforma arancelaria y de exigir el pago en oro satisfacía 0,80 pesetas o una peseta por kilo, según fuera su peso de menos o de más de 1.000 kilos, ahora tiene que satisfacer 2,40 o tres pesetas por kilo, más un 45,77 por 100 (casi un 50 por 100) por quebranto de la peseta con relación al oro. Para mayor claridad: supongamos un automóvil de 1.500 kilos (peso usual de un torpedo corriente

européo); antes pagaba una peseta por kilo, o sea 1.500 pesetas por derechos arancelarios solamente, sin contar transportes ni otros gastos; ahora ese automóvil tiene que pagar 4.500 pesetas, más 45,77 por 100 por el pago en oro; total, 6.559,65 pesetas solamente por derechos arancelarios, sin contar transportes ni otros gastos, y así, en esa proporción, los automóviles de más peso. ¡Bonito margen, señores fabricantes nacionales! ¡Todo esto, sin duda, en beneficio del consumidor!

Y no habremos del arancel para bicicletas y motocicletas, que es sencillamente absurdo, con sus nueve pesetas oro por kilo de peso.

Si la fabricación nacional de automóviles necesita ese margen para existir, no debe existir, pues viene a ser lo mismo que si un súbdito inglés cultivara naranjas en invernadero y pidiera a su Gobierno, para proteger su industria, que impusiera a cada naranja importada cinco pesetas de tributación; y si la fabricación nacional no necesita de ese margen arancelario para existir y desarrollarse, entonces huelga esa tarifa prohibitiva, que se prestaría a la inmoralidad de que el fabricante nacional rigiera sus precios con ella a la vista.

He subrayado al principio algunos compañeros, porque esos algunos lo constituyen la inmensa mayoría de los representantes de automóviles—los representantes de automóviles de fabricación nacional se pueden contar con los dedos—, y he subrayado lo de *dicen causaries perjuicio*, porque ese *dicen* no es una afirmación gratuita; a mí, y supongo no seré el único, la tarifa arancelaria actual, no es solamente casi una prohibición de ejercer mi industria en el futuro, sino que en el presente me ocasiona una pérdida de consideración, a todas luces injusta, pues tengo comprados automóviles, pendientes aun de entrega por la fábrica, y vendidos algunos, también pendientes de entrega, a un precio que no es fácil variar, puesto que las entregas de coches se están haciendo con considerable retraso, y el comprador alega que no es justo elevar el precio, puesto que debía haber recibido hace ya tiempo su coche, a más de que hay comprador que estaba dispuesto a pagar X pesetas por su coche y no quiere, o no puede, pagar 5.000 pesetas más.

Julián OLAVE



D. Antonio Victory, secretario general de la Sociedad "Peñalara", que ha representado a España en el Congreso de Pau.

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

EL «FOOT-BALL» Y EL TEATRO

## Arniches a la Argentina

Don Mariano Hermoso, delegado americano que se encuentra en Madrid organizando una excursión española a la Argentina, nos comunica en atenta carta que D. Carlos Arniches ha aceptado su invitación de presidir la Comisión deportiva que acompañará en su *tournee* por las Repúblicas sudamericanas al team español de *foot ball*.

La idea es excelente, y nosotros debemos aplaudirla sin reservas.

Llevar a América un equipo español de *foot ball* es indudablemente un acto que estrecha los lazos de relación entre la joven República y su vieja madre, y llevar al frente de esta representación deportiva a un comediógrafo de la reputación de Arniches, un acierto, del que el Sr. Hermoso puede sentir legítima vanidad.

Lo que al Sr. Hermoso no puede hacer es llamar «gran sportman», como lo hace en sus cartas, al Sr. Arniches, porque nuestro buen D. Carlos no es ni será nunca «sportman», aun cuando haga diez viajes a América al frente de un equipo de *foot ball*.

## Automóviles

BENZ

Fernando el Santo, 24

Madrid

PRENSA DEPORTIVA

## Lo que dicen los otros periódicos

*España Sportiva* se ocupa extensamente del Congreso internacional de Pau, y publica la Memoria de Peñalara.

*Eco de Sports* hace una interesante información de las carreras ciclistas de Navidad y de los partidos de *foot ball* jugados en los últimos días.

Cultiva, además, la nota festiva, regocijándose con ingeniosas inocentadas.

*La Semana Deportiva*, ocupándose del vital asunto de los Aranceles, dice:

«Parece que se va vislumbrando alguna claridad en el malhadado asunto de las reformas arancelarias.

El sesudo periódico francés *Le Temps* ha publicado una carta que evidencia los perjuicios que al comercio francés de exportación, y al inglés también, han causado las nuevas medidas aduaneras españolas, y esto confiamos en que será el punto de partida para la derogación de las disposiciones que de tal modo perturban hoy nuestro comercio automovilista y motorista; porque es indudable que si la reclamaciones extranjeras llegan al ministro de Hacienda—y ello no puede dudarse—, su excelencia recapacitará sobre lo hecho, y tal vez desandará lo andado, por temor a peores resultados.

Que el que los intereses nacionales sufran no tiene demasiada importancia; pero el ruido de las Cancillerías, ¡oh, ese es preciso atajarle inmediatamente!

El *Auto*, ocupándose de los últimos partidos de *foot ball*, elogia la gestión de los organizadores, aplaude la forma en que han sido jugados y dice: «Así se hace afición.»

AVIACIÓN

## El Grand Prix del Ae. C. F.

Han sido ya fijadas las fechas para la gran prueba de aviación que organiza el Aero Club de Francia.

Las tres etapas de que consta se harán en la siguiente forma:

Primera.—Días 20, 21 y 22 de febrero.

Segunda.—Días 22, 23 y 24 de abril.

Tercera.—Días 20, 21 y 22 de mayo.

El circuito comprende unos 2.400 kilómetros, y el itinerario a recorrer se ajusta al siguiente plan:

Salida de París, viraje en vuelo en Lille.—París, escala obligatoria.—Metz, viraje en vuelo.—París, llegada.

Los aparatos deberán llevar una carga de lastre y 200 kilos de mercancías.

Los premios ascienden a 100.000 francos.

El concurso se limita a aeroplanos contruidos en Francia por Casas francesas.

La clasificación se hará con relación a la velocidad comercial obtenida por cada aparato.

PARIS-MADRID

## La carrera de Moto-Revue

Dos revistas madrileñas de *sport* se disputan el patronato de la prueba París-Madrid, que planea el periódico francés *Moto-Revue* para 1921.

La discusión, ha tomado caracteres de cierta acritud, lamentables entre compañeros de Prensa.

Nosotros nos atreveríamos a recomendar temperamentos de serenidad y de concordia, y, como aun es tiempo, creemos que por decoro nacional es fuerza hacer cuanto se pueda para evitar el espectáculo tristísimo de una nerviosidad injustificada.

Los dos colegas están ya en los primeros momentos de fiebre, y ya se han impreso frases de más o menos mal gusto y conceptos que revelan futuras agresiones.

Si uno y otro se paran a pensar que, por esta vez, la polémica es preciso que trascienda a tierras extranjeras, por la índole especial de la causa que la origina, comprenderán bien pronto que su deber es evitar, por todos los medios, que se nos juzgue fuera de España como no merecemos.

Después de los primeros arranques, roto el hielo del mutuo respeto, es demasiado fácil descender a la disputa callejera, al deplorable «más eres tú», y... Francia va a pensar que nuestra Prensa deportiva es algo poco serio, que no merece la consideración y la estima más elementales.

Creánnos nuestros colegas: la discusión es una cosa anticuada y estéril, y de ella, lejos de surgir la luz, como se pensaba, acaso en siglo XVIII, no surge más que la perturbación y el caos.

Si la carrera París-Madrid ha de realizarse, colaboremos todos a su éxito; patrocinemos ambos colegas en la medida de sus fuerzas; distribúyanse la tarea de la organización en España, si así les place, y en lugar de crear obstáculos a la marcha normal de una prueba, que puede ser importantísima, sumen su esfuerzo en la tarea de facilitar la realización de la que debe ser notoria manifestación deportiva y ocasión de probar que en España merecemos que se nos tome en consideración en el mundo.

Esta será la mejor manera de honrar a la patria y la forma más sensata de proceder.

CHANDLER

Entrega inmediata

Garage Sancho

Zurbano, 52; teléfono J 127

Madrid

Automóviles  
LANDA