

Suplemento
= gráfico =

EL IMPARCIAL

Se reparte gratuita-
mente con el núme-
ro ordinario

NÚM. 19.331

Martes 18 de enero de 1921

AÑO LV

La Reina en el Metropolitano



LA REINA DOÑA VICTORIA Y SU AUGUSTA MADRE, LA PRINCESA DOÑA BEATRIZ, DURANTE LA VISITA QUE HIZO EL SABADO AL METROPOLITANO ALFONSO XIII



EL ALCALDE DANDO POSESION DE SUS DESTINOS A LOS ALUMNOS DEL COLEGIO DE SAN ILDEFONSO, QUE EN REÑIDA OPOSICION OBTUVIERON PLAZAS DE MERITORIOS EN EL AYUNTAMIENTO
(Fots. Alfonso.)



EL NUEVO ACADÉMICO DE CIENCIAS MORALES Y POLÍTICAS D. ADOLFO PONS Y UMEERT

Ayuntamiento de Madrid

LA PALPITANTE ACTUALIDAD

Reformas arancelarias

Nuestras informaciones acerca del asunto que tiene hoy en expectación a todo el comercio automovilista de España es preciso que sufran un paréntesis. Lo imponen los sucesos que en estos momentos se desarrollan en las dependencias de Hacienda, y que por la vital importancia que envuelven matan cualquier otra manifestación de la actualidad.

El Sr. Domínguez Pascual tiene ahora toda su atención secuestrada por la actitud de los funcionarios de aquel departamento, y todas las decisiones que es preciso tomar para resolver algunos puntos concretos que al Arancel y a su forma de aplicación se refieren, es fuerza que se apacenen hasta que el conflicto desaparezca y la situación se normalice.

Hay, además, una razón suprema para que así sea: la de que, aun cuando el ministro resolviera y tomara disposiciones relacionadas con el funcionamiento de las Aduanas, iba a ser un poco difícil el trámite de circular órdenes y hacerlas que se ejecutaran.

La anormal situación tendrá un límite, que será el día próximo, que será tal vez hoy. Acaso en los momentos en que estas líneas aparezcan ya no exista el conflicto—el drama no podría prolongarse indefinidamente—, y estamos seguros de que en el instante en que el Sr. Domínguez Pascual pueda trabajar libremente, sus primeros cuidados han de absorberlos las soluciones que es preciso dar a los problemas comerciales que con motivo de la revisión arancelaria se han planteado.

Estos problemas, de una índole distinta que los que en estos momentos conmueven a aquel Centro oficial, no por ello son menos interesantes, y en el acierto de su solución va envuelto, en cierto modo, algo tan importante como la vida o muerte de uno de los ramos más considerables del comercio de la nación.

x

En la entrevista que, con objeto de informar a nuestros lectores acerca del pensamiento del ministro en el asunto de los aranceles, tuvimos con el Sr. Domínguez Pascual, nos dijo éste textualmente, después de habernos hecho conocer las razones que tuvo el ministerio para elevar los derechos arancelarios en el ramo de automóviles:

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

Este proyecto de reducción se llevará a cabo cuando la caducidad de los Tratados comerciales permita el restablecimiento de nuevas tarifas arancelarias, es decir, después del 20 de marzo próximo.

A propósito de esto, no podemos menos de recoger una alusión que al ocuparse de este asunto nos hace un diario de Madrid, expresando su duda de que el ministro pudiera haber hecho estas concretas afirmaciones.

Como garantía de la autenticidad de cuanto escribimos, sólo queremos hacer constar que, dándonos cuenta de la importancia que podría tener un error de interpretación, por nuestra parte, de las palabras del ministro, sometimos a su aprobación las pruebas de las galeradas de nuestro artículo en lo que a su parte esencial se refería, y el Sr. Domínguez Pascual encontró exactamente interpretadas sus afirmaciones.

x

Es, pues, fuera de duda que la actual tarifa no puede subsistir más allá del 20 de marzo. Este punto no admite discusión.

Mas de aquí para entonces hay detalles que es preciso resolver urgentemente, y, claro es, dentro del plazo de vigor de la actual tributación.

El ministro de Hacienda, con la atención puesta ya en ellos, es seguro que se ocupará de su estudio en cuanto las circunstancias se lo permitan; y siendo su deseo, como también nos expresó concretamente, atender todas las justas reclamaciones y dar al comercio español todas las satisfacciones y todas las facilidades para su normal desarrollo, no puede dudarse de que ha de echarse aba-

jo el absurdo criterio que en cuanto a la aplicación del decreto sigue en estos momentos para algunos casos la Dirección de Aduanas.

Pongamos un ejemplo: en los puertos españoles se encuentran en estos momentos algunas mercancías sin deducir, porque sus consignatarios no quieren, justamente a nuestro juicio, someterse a la arbitraria manera de entender el texto de la ley que tienen actualmente los funcionarios encargados del servicio de Aduanas.

Las mercancías a que nos referimos han sido embarcadas en el puerto de Nueva York el 16 de noviembre último. Así consta en los conocimientos de embarque, en las pólizas de seguros y en toda la documentación que a ellas se refiere; es decir, que su embarque se ha verificado antes de que la nueva ley tuviera efectos materiales. Pero el barco, por razones que ni son de la incumbencia, ni dependieron de la voluntad de los consignatarios, ni siquiera de los expedidores, salió de puerto unos días después de aparecer la ley en la «Gaceta».

Esto ha servido de pretexto para que en Aduanas se pretendan cobrar los derechos nuevos.

La teoría no puede ser más absurda, y se impone que el ministro tome una resolución que ampare los intereses del comercio español y se oponga a un evidente despojo.

Las mercancías, desde el momento en que son embarcadas, están, desde luego,

como en ruta, y su propietario pierde toda acción sobre ellas y todo derecho a movilizarlas. La propiedad no puede manifestarse hasta el momento de la recepción en destino, y así se entiende para los efectos del seguro y para cualquier otro.

Los comerciantes que ordenaron el embarque de sus pedidos antes de la aparición de la ley en la «Gaceta» no podían imaginarse que los derechos se alteraran, y no tuvieron medio de prever semejante sorpresa.

¿Cómo, pues, ahora han de poder cobrarse unos derechos que acaso exceden del triple de los normales?

¿Qué podrían hacer con esas mercancías sus consignatarios?

Ni venderlas, ni almacenarlas. Para venderlas, no encontrarían compradores, tanto más cuanto que el anuncio de la baja de los derechos ha de restringir las transacciones. Almacenarlas, sería asegurar una pérdida imposible de recuperar, puesto que los aranceles nunca podrían ser mayores.

Es, pues, evidente que, como la suprema atención debe merecerla la justicia y antes que todo otro interés está el de la razón y el del recto criterio, el ministro ha de proveer ajustándose a los dictados de lo que no es otra cosa que un asunto de ética.

Fuera imposible que hombre del temperamento del Sr. Domínguez Pascual desatendiera en este caso los supremos imperativos de la conciencia.

NARRACIONES ALPINAS

La del Contrabandista

Por Lyskamm,

Ilustraciones del mismo.

III

Y Reineck comenzó a contarnos su drama.

Habían pasado quince o veinte años desde aquel suceso, que estremeció a toda la comarca y que apasionó tanto a la grey alpinista.

Un guía famoso, para salvarse, había cortado la cuerda, dejando hundirse a su turista en el abismo. En esta profesión, casi sacerdotal, de los guías, en que el honor, la abnegación y el heroísmo son tan severamente mantenidos, hecho de tan considerable gravedad no podía admitirse, y caía como un borrón infamante en la historia inmaculada y llena de sacrificios de la clase. Por eso, aun los más benévolos, aun aquellos que reconocieron la justicia del Tribunal que apreció atenuantes, decían que un guía debe sacrificar cien veces su vida, así el sacrificio sea inútil, antes de cometer semejante infamia.

—Cuando quedé libre de los treinta meses a que me condenaron—decía Reineck—no pude, o no quise huir, y volví a mis montañas; pero tampoco tuve fuerzas para presentarme a la luz del día, y vagué, escondido entre tinieblas y soledades, hasta que la necesidad de vivir me echó a este pícaro oficio del contrabando.

Y con acentos de profunda amargura, con entonaciones que revelaban un alto concepto del honor profesional, del honor que había rodado también por el monte abajo, nos explicaba la singular tragedia.

—Habíamos hecho ya, el inglés y yo solos, una buena serie de marchas. Mister Talbot me avisaba cada año por tal época y emprendíamos juntos una campaña de treinta o cuarenta días. Aquel año nos dimos cita en Saas Fée, y por Mischabeljoch pasamos a Zermatt para hacer el monte Rosa desde el glaciar de Gornier. Días después cruzábamos el Cervino, subiendo por Hoeruli y bajando por el lado italiano hacia Breuil. Pasamos luego a Zinal, por el Triftjoch, y después de un par de días de reposo y de tomar informaciones, quisimos atacar el Rothorn, que por aquel año había sido inexpugnable. En el pueblo nos dijeron que mejor haríamos en renunciar a semejante aventura; pero mi hombre no era de aquellos que ceden fácilmente; tenía confianza en sus fuerzas y en sus recursos tanto como en los míos, y recíprocamente yo apreciaba en mucho sus condiciones, de tal suerte, que ambos nos completábamos a las mil maravillas, y los dos solos habíamos sabido salir siempre con fortuna de las posiciones más duras que quepa imaginar. Partimos, pues, muy decididos y animosos hacia nuestra montaña. Pernoctamos en el refugio de Mountet, y a la madrugada siguiente, de noche aun, a la luz de la luna, atravesábamos los glaciares; clareaba el día, y

las siluetas de los gigantes iban dibujándose en el cielo verdoso. Trepamos unos contrafuertes de granito, y la imponente pirámide del Weisshorn apareció terrible y magnífica a nuestra vista, presentándonos, ya en pleno día, sus blancas, sus infinitamente blancas paredes. Seguimos arañando por el glaciar superior, y a buena hora ya estábamos en la cresta del Morning, frente a la punta del Rothorn



delante de los tres gendarmes fanfarrones que desafiaban nuestra bravura, terrándonos el paso al vértice.

—Ya conocéis—continuaba Reineck—los tres gendarmes del Rothorn: la Esfinge, la Borrica y la Joroba (1). Aquel

(1) Lyskamm declara honradamente haber oído esta historia tal como la relata, palabra más o palabra menos, en una taberna, tertulia de guías, de Zermatt. Le dijeron que ello ocurrió asimismo y precisamente en la arista del Rothorn Zinal, junto al gendarme llamado la Esfinge. Estos gendarmes son peñascos, a veces enormes, que se interponen en las afiladas crestas, y como generalmente no se pueden atravesar por elevación, hay que contornearlos, dando el cuerpo al vacío. Lyskamm subió también al Rothorn y bordeó la Esfinge, con los pelos de punta, por cierto; pero la empresa fué demasiado seria para cargarse con el «polyscope», y no tiene fotografías originales que ofrecer. Ahora bien; para ilustrar al lector y para dar una idea de la escalofriante Esfinge, damos una fotografía ajena, pero muy interesante, de este peñasco, que tendrá unos 40 metros de altura sobre la arista y unos 700 sobre el fondo del precipicio.

año estaban particularmente difíciles y peligrosos, y, como nos dijeron en Zinal, todas las caravanas tuvieron que tocar a retirada sin haber conseguido traspasar la Esfinge. Pero nuestro inglés era todo un cabezota y no entendía de volverse a la primera dificultad. Nos descargamos de los sacos; nos preparamos a doble cuerda, y, encomendándonos a Dios, me dispuse a contornear la Esfinge por las placas del lado derecho.

La voz de Reineck, velada por la emoción, iba tomando acentos trágicos por momentos. Fuera de nuestra guarida silbaba furiosamente el viento, y de vez en cuando nos traía los ecos graves de avalanchas lejanas, de derrumbamientos de hielos, de pedruscos desprendidos; y en nuestra cueva, a la pobre luz de una bujía, pendientes del drama, agrupados en pelotón y magnetizados por todas esas circunstancias, parecíamos los seis últimos vivientes de un mundo muerto y helado.

—No había—continuó Reineck—avanzado lo largo de las cuerdas, cuando sentí a mi espalda un golpe tremendo, imposible de soportar en aquel caso; mi turista se había puesto también en marcha indebidamente, y los dos estábamos, sin amarre alguno, gateando por las fisuras de las placas. Debí perder pie y me arrastré sin remedio posible. Rodamos así unos sesenta metros, y sin saber cómo, milagrosamente, me encontré agarrado a una especie de peldaño que había al fin de aquella ladera. Mis manos, en sangre; las uñas, arrancadas al buscar un asidero, habían hecho presa en aquella cornisa ancha, de dos pies, y allí quedaba de bruces, con la cuerda disparatadamente arrollada a mi cuerpo y atenuándose el cuello contra la peña, mientras en la otra punta se balanceaba el desventurado inglés, sobre un precipicio insondable. Víctima del terror más horrible debí quedar así algún tiempo: mi cabeza contra la peña y la cuerda aprisionándome la nuca; en un esfuerzo sobrehumano para desasirme de aquel cepo, sin perder el equilibrio ni dejarme arrastrar al vacío, conseguí retirar la cuerda, afianzarme bien con un brazo y lograr una postura regularmente segura. Apenas pude, grité asomándome:

—¡Mister Talbot! ¡Mister Talbot!

Pero, ¡horror!, mi viajero pendía de la cuerda como un pellejo; suelta la cabeza y las extremidades; la cara, teñida de rojo y goteando sangre, que iba a perderse en el vacío y en la purísima blancura de las nieves perpetuas. ¡Estaba muerto! La cornisa que a mí me salvó debió haberle destruido el cráneo. No pude más; perdí memoria, y sólo recuerdo que al caer la tarde volví a abrir los ojos... y allí seguía el cuerpo inerte de mi compañero, pendiente de la cuerda, gravitando sobre mí y sujetándose contra la peña. ¿Que hacer entonces? Para nada podía contar con la ayuda de mister Talbot; estaba indudablemente muerto, y si pudiese decirse así, muerto del todo. Y el izarlo yo, que apenas podía moverme en aquel menguado apoyo, al borde mismo del precipicio, era algo superior a la voluntad, a la fuerza y aun al heroísmo. No me quedaba otra esperanza que dejarme morir lentamente, víctima de aquel otro muerto que me atenazaba contra la roca. Grité desahogado; sacudí; tiré cuánto tuve a mano... ¡todo inútil! Mister Talbot estaba «muerto del todo»; y entonces me asaltó la terrible idea de cortar la cuerda para salvarme yo. ¿De qué hubiera servido mi sacrificio? Conté varias veces doce, como para engañarme a mí mismo, dando tiempo antes de cometer la infamante acción; saqué mi cuchillo, que abrí, temblando, con los dientes... ¡y aun se me erizan los cabellos recordando cómo saltaban los hilos de la cuerda al corte de la navaja...! El cuerpo del desgraciado mister Talbot se hundió en el abismo... y el pobre guía quedó libre, pero se hundió también en la deshonra de haber cortado la cuerda...

x

Reineck lloraba en silencio. Nosotros ensayábamos de animarle a vivir. El viento seguía silbando fuera y caían avalanchas y piedras en esa incessante destrucción de la alta montaña. Expiró nuestra bujía y así pasamos la noche en la cueva de Furggen, no sé si dormidos o extasiados ante la grandeza trágica y sublime del Alpe.

Al amanecer ya estábamos de nuevo en marcha, nosotros hacia el idílico Zermatt, y ellos, los torvos contrabandistas, los pobres aventureros, a peregrinar por las montañas, hasta el día en que una bala los hunda para siempre en la grieta de cualquier glaciar.

Vista de un proceso interesante



LOS MAGISTRADOS QUE COMPONEN LA SECCIÓN I.ª DE LA AUDIENCIA, QUE HAN DE JUZGAR A LEÓN LAMONEDA Y SATURNINO MORALES, ACUSADOS DE HABER DADO MUERTE POR MOTIVOS SOCIALES AL INGENIERO DE MINAS SR. PÉREZ MUÑOZ. EN LOS ÓVALOS, LOS PROCESADOS, Y SU DEFENSOR, A LA DERECHA. LA GUARDIA CIVIL Y DE SEGURIDAD VIGILANDO LOS ALREDEDORES DE LA AUDIENCIA DURANTE LA VISTA



UN DETALLE DE LA FIESTA DE SAN ANTON

(Fots. Alfonso.)



EL SR. GARCIA MOLINAS EN EL REPARTO DE PREMIOS A LOS ALUMNOS DEL CENTRO INSTRUCTIVO Y PROTECTOR DE CIEGOS

1.313 KILÓMETROS EN MOTO

Paris-Madrid motociclista

Parece que es una realidad la prueba motorista que organiza la revista francesa *Moto-Revue*.

En Francia ya se toma en serio, y algunas casas constructoras han anunciado su *engagement*.

En estos momentos, la aprobación de itinerario y reglamento por la U. M. F. es el único detalle que falta para que el plan sea concreto.

Las etapas en que el recorrido se divide y las fechas en que han de hacerse son, hasta ahora y salvo posibles rectificaciones, como sigue:

Lunes 2 de mayo.—Paris, Versailles, Vendôme (almuerzo), Poitiers (307 kilómetros).

Martes 3.—Poitiers, Angulema (almuerzo), Burdeos (225 kilómetros).

Miércoles 4.—Burdeos, Bayona (almuerzo), San Sebastián (229,500 kilómetros). Neutralización de una hora en la Aduana de Behovia.

Jueves 5 (Ascensión).—San Sebastián, Tolosa, Vitoria, Miranda (almuerzo), Burgos, Palencia (314 kilómetros).

Viernes 6.—Palencia, Valladolid, Olmedo, Villacastín (almuerzo), ascensión de la Sierra del Guadarrama, Guadarrama, Madrid (238 kilómetros).

No puede de ningún modo darse como definitivo este itinerario, que acaso valga la pena de que sufra alguna alteración que lo mejore.

x

La base sobre la que la entidad organizadora fundamenta esta prueba es estrictamente la de regularidad de marcha, con objeto de que de esta carrera se desprendan consecuencias de utilidad para el turismo, y al efecto, la fórmula de clasificación atenderá solamente a esta circunstancia.

La velocidad media marcada es de 30 kilómetros, marcha que se controlará por comisarios oficiales instalados en puntos de la ruta comprendidos entre cortas distancias.

Es punto fuera de toda discusión que el resultado de la prueba viene a ser, por estas razones, de un interés notorio para el gran público, para los sinceros *amateurs* del excursionismo, ya que en el recorrido Paris-Madrid hecho en la forma que se proyecta ha de verse bien clara y limpiamente cuáles son los motores que ofrecen mayores garantías de seguridad para las actividades del turismo.

Con verdadero gusto seguiremos toda la información de este proyecto, que daremos a conocer a nuestros lectores en todos sus detalles a medida que se vaya desarrollando.

Automóviles y camiones

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

AUTOMÓVILES
METALLURGIQUE
PEUGEOT (10 HP)

Carrocerías de gran lujo
VAN DEN PLAS
AGENTE EXCLUSIVO
G. R. PEÑALVER
Entrega inmediata
Génova, 11. -- MADRID

Automóviles
LANDA

FOOT-BALL

Partidos del domingo

En el Campo del Madrid F. C. se jugaron los dos anunciados partidos. Primero, el infantil, en el que los equipos de la Gimnástica y del Madrid empataron a cero.

Después de este preámbulo, se verificó el encuentro del Madrid F. C. con el Racing Club, que se alinearon en la siguiente forma:

Racing Club.—Pascual, Roselló, Garrido, Builla, Caballero, Alvarado (L.), Sahumillo, Azurza, Ventura, Alvarado (A.) e Ibrán.

Real Madrid F. C.—Hernández, Peris, Manzanedo, Unanue, Monjardín, Mingote, Mufiaorri, González, Sicilia, Torrado y De Miguel.

A las tres y cuarto comenzó el partido, arbitrado por el Sr. Quintana y en medio de la mayor expectación.

El primer tiempo, en el que ambos equipos se defendieron con verdadera tenacidad y atacaron con notorio ímpetu, terminó con un tanto para cada bando.

En el segundo, los del Racing obtuvieron un *goal* de ventaja sobre sus adversarios.

Con esto resulta que el Madrid ha perdido un partido más y que sigue para él la negra *guine*.

OBSTÁCULOS MATERIALES

Seguimos sin gasolina

Nosotros tenemos una poca. Claro, no somos tan desheredados de la suerte que nos hayamos quedado en seco; pero bien nos hacemos cargo de que el régimen de favor, la historia de que sea preciso *ser alguien* para poder rodar las motos y los coches, no es muy constitucional.

Cada día es más grande la restricción con que se verifica el reparto del codiciado carburante, y cada momento las influencias necesarias para obtener un bidón hace falta que sean más sólidas.

Esto no es serio, y nosotros hemos de protestar una vez más de que se deje a los automovilistas, y aun a los industriales, huérfanos de todo apoyo y abandonados por completo a sus propias fuerzas.

Si las entidades oficiales que teniendo por único objeto de su existencia el automovilismo y por todo blasón de su linaje la defensa de los intereses de sus miembros, no hacen nada en estos momentos, ¿para qué sirven entonces?

No queremos aludir a nadie; pero pensamos a cada paso que los que forman en las filas de los devotos del automóvil necesitan a todo trance constituirse en agrupación, crear un organismo nuevo y fomentar una sólida unión que sepa defenderles de verdad cuando llegue la hora de que esta defensa sea necesaria.

Hay mucho que sembrar en el extenso campo del automovilismo, y por el momento está poco menos que yermo.

Esta esterilidad es un pecado, y los que sientan verdadera pasión por el deporte no deben consentirlo.

Automóviles

BENZ

Fernando el Santo, 24

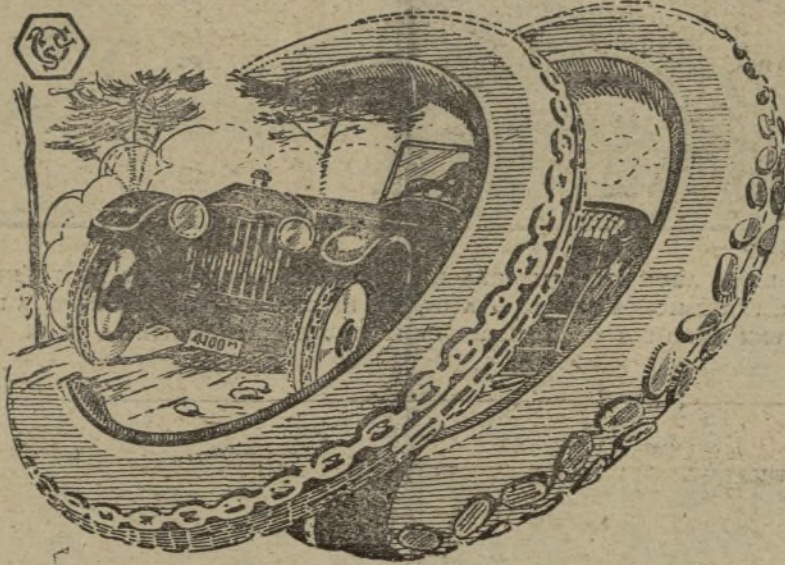
Madrid

TRIUMPH

MOTOCICLETAS. --- BICICLETAS. ---

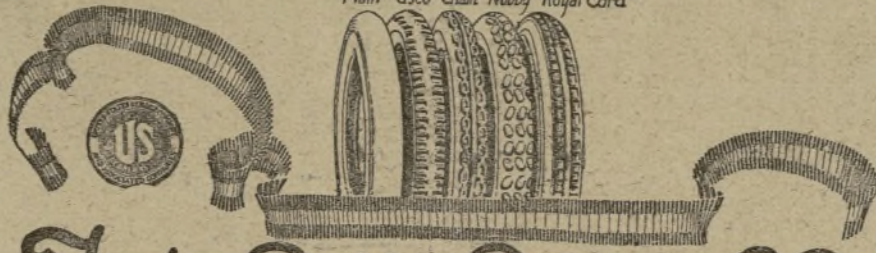
SIDE-CARS. --- ACCESORIOS

Paseo de Recoletos, 14. --- Madrid



Los neumáticos "United States"
Son buenos neumáticos

"Plain" "Usco" "Cham" "Nobby" "Royal Cord"



India Rubber Products Co. Ltd.
Castelló, 9 Madrid
R.º de Cataluña, 123 Barcelona

LA TEMPORADA DE GOLF

En el Club de Puerta de Hierro

Animadísimo a diario ha estado el Campo de golf de Puerta de Hierro durante la semana.

El día 10, según dimos cuenta en nuestro suplemento del 11, comenzó a jugarse el premio de S. M. el Rey (*match-play-handicap*), que se ha disputado con verdadero entusiasmo por parte de los inscritos.

El sábado, 15, se jugó la final a 36 agujeros, llegando a este encuentro los señores D. Alvaro Aguilar y el capitán Charles. Venció este último, adjudicándosele el regio trofeo.

x

Ayer se comenzó a jugar el premio de S. A. la Infanta doña Isabel (*stroke-play-handicap*), no habiendo terminado en el día por haber empatado los señores Olivares y Mr. John Cecil.

Hoy por la mañana se finalizará este *handicap*.

Inmediatamente se disputará el premio del presidente de la Sociedad, señor duque de Alba.

Cincuenta kilómetros en marcha

La anunciada marcha reglamentaria, organizada por la Sociedad Iris Sport, se celebró el pasado domingo, en la carretera de La Coruña, sobre un recorrido exacto de 50 kilómetros.

A causa de la hora, sólo se presentaron seis de los inscritos, demorándose la salida hasta las siete y doce minutos.

La ida la hicieron juntos González y Muñoz hasta el viraje, donde firmaron a las diez en punto. Después, Ruau, Manuel Pérez y Julio González, habiéndose retirado enfermo Antonio Martín, en los llanos de Las Matas.

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
MADRID

Ford

EL AUTOMOVIL UNIVERSAL

ENTREGA INMEDIATA

QUAKER CITY CORPORATION

AGENTES

:: FACILIDADES ::

PARA EL PAGO

Plaza de la Lealtad, 2

Teléfono: 3050 M

Si desea usted un piano automático
adquiera el sublime

WESER BROS

Grandes existencias.
Representación exclusiva.

Anónima M. A. N.—Claudio Coello, 20
MADRID — Teléfono S. 1210