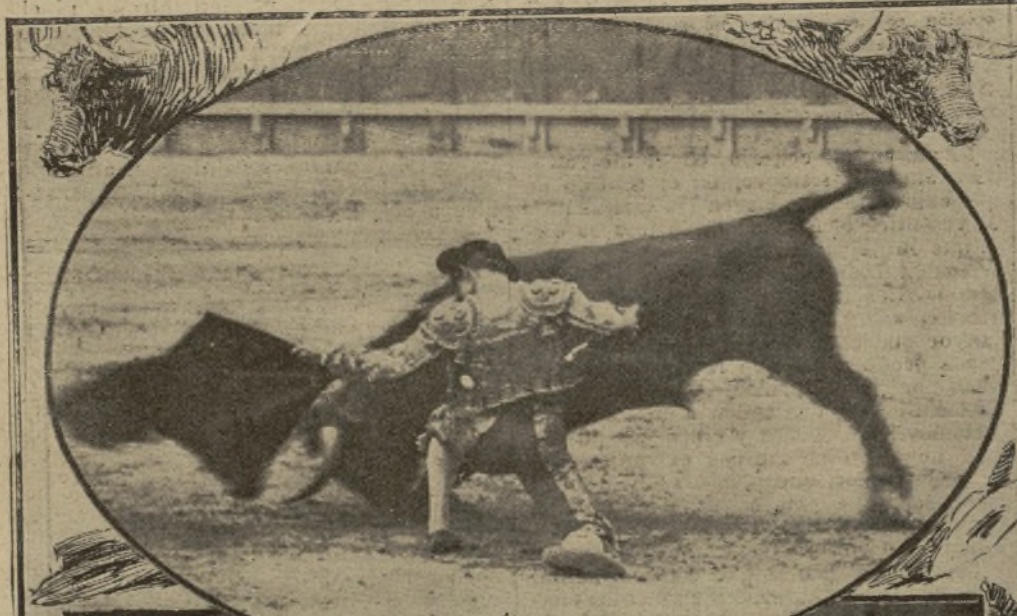
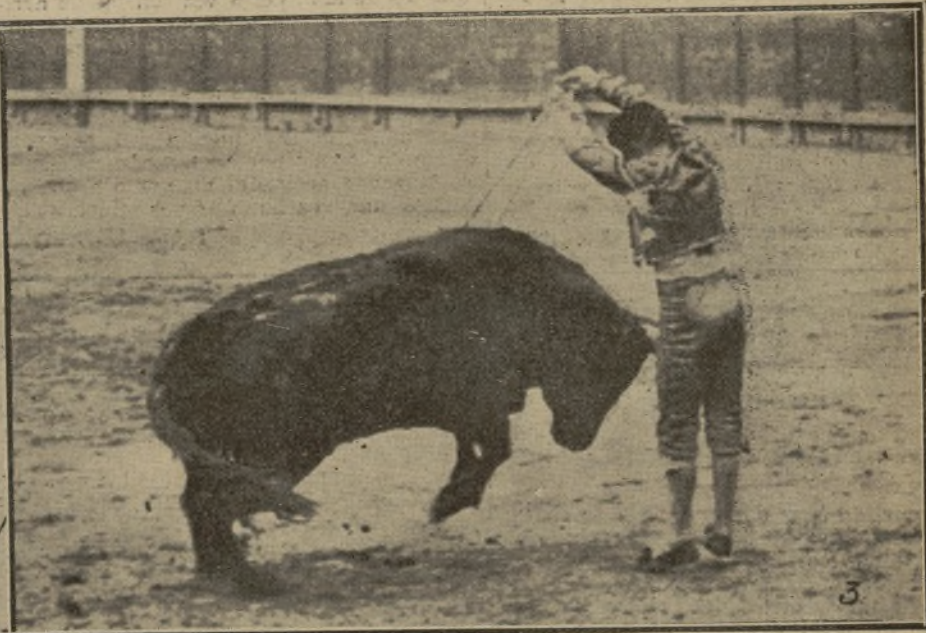


## LA TORERÍA

La novillada del domingo  
Capea antisindicalista



1



3

1, JUMILLANO, PASANDO DE RODILLAS.—2, UN FLOREO DE FAUSTINO BARAJAS—  
3, UN PAR DE ANTONIO MÁRQUEZ.



2

¡Buena ocasión para un articulo pintoresco! ¡Pues ahí es nada el manejo de chistes, chirigotas, retruécanos, comparaciones, chufas, colmos, golpes y martillazos a que se presta la actualidad taurinosociológica! El lector, sin embargo, va a perdonarnos que le defraudemos, pensando en nuestra responsabilidad ante la Historia. Lo mismo que en cierta ocasión luctuosa y grave, de nacional peligro, dijo un inspirado orador que el carro del Estado navegaba sobre un volcán, ahora es la hora de declarar que el caballo de Zurito rueda sobre el Viaducto. ¡Instante trágico, que justifica toda osada metáfora! La fiesta de los toros, única cosa incólume, típica, genuina, castiza, firme, sana, indemne en el bamboleo universal, que le quedaba al país, también se tambalea. Los picadores plantean una huelga y se lidian los toros sin picar. El lector frívolo, el lector inconsciente no medirá tal vez todo el alcance, toda la transcendencia, todo el riesgo de esta cuestión económicoartístico-cornudocastoreña, y creará que el lamentable del cronista obedece tan sólo a sus impulsos íntimos y a su manera de sentir personal. Ciertamente es que al que esto escribe solían causarle un placer inefable, tal como el más rudo concierto de rumorosos céfiros silbando entre las cañas de un bosque mitológico, las acordadas voces de «Morra!» y «Tumbón!» y «Sinvergüenza!» que eran hasta hoy acompañamiento vibrante y animoso del primer tercio de la hermosa fiesta. Ciertamente también que le llenaba el alma de un optimismo salutar y gozoso ver que cuando el varilarguero panzudo daba en tierra y la soberbia testa retumbaba lo mismo que un cañón, para reanimarlo bastaba con verterle en el hermoso cráneo un fresco chorro de la hermosa agua (hermana nuestra) del hermano botijo (hermano de él).

Pero bien sabe Dios que no guía nuestra pluma el plácido recuerdo de esas delicias espirituales. Lo que la mueve es la comprobación de que por culpa de

unos o de otros, hoy éste, mañana ése, y siempre alguien, y cada día más acentuadamente—hablando ahora un momentito en serio—, la fiesta de los toros va tocando a su fin. En el presente caso de la huelga no ha debido llegarse a lo ocurrido en esta novillada madrileña, ya que estaba previsto que, cualquiera que fuese el resultado de ella (con público atraído por la novedad o sin él, con suerte en los toreros o sin suerte, con palmas o con pitos), la situación no podría prolongarse en una fiesta más. No queremos ahondar en la razón que tengan los piqueros (simpatiquísimos señores nuestros, ahora, al tratar sin chufas del asunto) ni en la que puedan tener los espadas (simpatiquísimos señores también). Pero ni unos ni otros, ni los ganaderos tampoco (salvo los criadores de hueyes de carreta), ni la autoridad que autoriza las corridas, pueden querer que el hecho se repita. La novillada del domingo pasó pronto y pasó bien, porque quiso la suerte que los toretes fueran suaves y claros y de poco poder. Ya el

último, algo más cuajado y de más chichas, dió un poquito más que sudar. El espectáculo resultó una capea, más o menos ilustrada, con peones más o menos eminentes (más bien menos que más) y con banderilleros distinguidos que aun divirtiéndolo a la reunión, como Saleri y Méndez, no podían compensar la falta de lo esencial, lo principal, lo indispensable de la lidia, y aun lo más bello de ella siempre que se practica a ley, con arte: el toreo de a caballo. Sin él, ni se contrasta si el toro es bravo o manso, ni se ahorma la cabeza de las reses, ni es posible evitar los cien y cien capotazos dañinos que avisan y malean al animal, ni el espectáculo pasa de ser una caricatura, grotesca y peligrosa al mismo tiempo, de la fiesta de toros de verdad. Mediten los interesados en el pleito, y los que desde fuera tienen que ver con él, qué solución se puede hallar, o acábense los toros. Con esto acaso no ganarían ni tontos ni troyanos, pero tal vez ganase el público que paga. Porque para lo que le dan...



EN LA ESCUELA DEL HOGAR.—UN GRUPO DE ALUMNAS DESPUÉS DE RECIBIR AYER LOS PREMIOS QUE LES FUERON OTORGADOS POR SU COMPORTAMIENTO DURANTE EL ÚLTIMO CURSO. (Fots. Alfonso.)

Mataron Jumillano, Faustino Barajas y Antonio Márquez un novillo de Pérez de la Concha y cinco de Gregorio Campos, que fueron fáciles, aunque sin gran bravura, como se ha dicho ya.

Les auxiliaron Saleri, Méndez, Carnicerito, Mella, Castejón y Torquito II, y fué una fiesta de banderilleros. En el segundo tercio, que en realidad ahora no era el segundo, fué donde el público lo pasó mejor, y a ello contribuyeron, tanto como los diestros de trono que eran la nota extraña del cartel, los dos artistas Barajas y Márquez, que rehiletearon estupidamente, el primero a una res y el otro a dos. Este muchacho Márquez, sobre todo, finísimo torero, con mucho estilo, mucha afición, nuevo maestro de la novillería con el capote, con los palos, con la flámula y casi al estoquear también, tuvo una feliz tarde, en que no cesaron las palmas para él. Veroniqueando primero a los cornúpetos, y después en los lances con que se había de sazonar la fiesta en sustitución de las ocasiones de quitar, mostró las aptitudes excelentes que ya le vimos en la temporada anterior, y las ovaciones y olés se repitieron en premio al arte, a la finura y al arrojo con que pareó y muleteó. Hiriendo estuvo breve y bien con un toro, y pesadillo con el bicho final; ya se ha apuntado que este animal fué el más duro y cuajado que salió del toril.

Fausto Barajas, muy torerito, muy compuesto y adornado, sacó extraordinario partido del cornúpeto que le tocó en primer lugar. Lances vistosos y bonitos, rehileteo de admirable ejecución, trasteo valiente, con vista y con tipo, y hasta decisión y suerte al herir; de todo hubo,



acompañado del sonar de la ovación. Ya la otra res le vino al muchachillo algo más ancha, porque tenía más que torear y que matar; pero el novillero salió del paso honrosamente y no dejó mal puesto el pabellón.

Una vez más demostró Jumillano la inagotable voluntad, la rabiosa ansia de pelea para hacerse aplaudir. Si era el primero en el cartel por orden cronológico, también lo fué en la arena por el bullir, el esforzarse, el darlo todo, el poner en la fiesta el corazón y el deseo de los *güenos*. No le faltó mas que montarse en la barrera, coger una garrocha y poner un puyazo, para probarle al público hasta dónde llegan sus ganas de agradar. Se hartó de torear metido entre los cuernos o hincado ante los morros del morito, supliendo la finura que a veces le faltaba con el derroche y la liquidación de la temeridad; y en esta su especialidad del rodillazo y tente tieso, dió sobre todo una media verónica y luego tres señores pases de muleta, emocionantes y acabados de verdad. Si estoquean-

do al flamencote mansurrón de Pérez de la Concha se le fué la mano y cayó el estoque bajo, después, nos compensó con creces de la falta, matando extraordinariamente bien al cuarto bicho con estilo, con arte, de un gran estoconazo a neto volapié, que le valió la vuelta a la redonda y una ovación unánime, y toda vía se debió aplaudir más.

La corrida fué breve y distraída, pero eso no se puede, no se debe, estamos ciertos de que no se va a repetir. Unos y otros, los de arriba y los de abajo (aunque los de abajo esta vez con los de arriba, pues que van a caballo), habrán por fuerza de venir a razones para no causar a la fiesta un daño más. Si así lo hicieren, prometemos al esforzado gremio de lanceros derramar una lágrima de compasión, de indignación y de arrepentimiento, capaz por su tamaño de llenar el hermano botijo, el primer día que oigamos una voz llamándoles «Morrales».

BARBADILLO

## Deportes y turismo

### FOOT-BALL

#### Athlétic-Madrid

El partido *hors d'oeuvre* jugado el domingo entre el equipo campeón regional y el Madrid careció de interés.

La tarde no estaba católica, y los *equipers* de uno y otro bando parece que no tenían tampoco grandes ambiciones de triunfo.

El el primer tiempo no hubo otra cosa consiguiente que un *goal* que consiguió Triana para el Athlétic.

En la segunda parte repitió Triana con otro tanto, y fuera de ello, cuanto ocurrió en el encuentro fuera de concurso no merece los honores de la historia.

x

#### La copa del Rey Jorge

Villagarcía 21 (6,50 tarde)

En el campo deportivo de La Bomba se ha verificado el encuentro final, para disputar la copa del Rey Jorge de Inglaterra, entre los equipos marinos de los barcos «Vanderer» y «Buce», que se encuentran en aguas de esta bahía.

Venció el «team» del «Vanderer» por dos «goals».

La Sociedad Nuevo Club dará mañana un «the dansant» en honor de los marinos de la escuadra.—GIL.

#### Unión Velocipédica Española

(Primera región)

#### CARRERA DE INAUGURACIÓN

##### Reglamento.

Artículo 1.º El día 13 de marzo de 1921 se celebrará la carrera de inauguración, en la que podrán participar los corredores de las tres categorías afiliadas a la primera región que se hallen al corriente en el pago de sus cuotas y estén en posesión de la correspondiente licencia.

Art. 2.º Queda establecido el siguiente itinerario:

Salida del paseo de la Castellana, a las diez en punto de la mañana, para seguir al Hipódromo, carretera de Maudes, Puencarral, hasta la bifurcación de la carretera de Colmenar Viejo, en cuyo pueblo será establecido el viraje, regresando por el mismo sitio al punto de partida.

Art. 3.º Para esta carrera se conceden los siguientes premios:

Para la primera categoría, 50, 30 y 20 pesetas; para la segunda, 40, 25 y 15, y para la tercera, 30, 20 y 10.

Se fijan, como derechos de inscripción, tres, dos y una pesetas, respectivamente, para corredores de la primera, segunda y tercera categorías, reembolsables solamente para aquellos que no obtuvieran premio, siempre que sean clasificados.

Art. 4.º La inscripción queda abierta desde la publicación del presente reglamento hasta el día 12, a las siete de la tarde, en casa del señor presidente, paseo de la Castellana, núm. 6.

x

6 de marzo.—Excursión oficial para visitar la fábrica de azúcar de La Poveda, para lo cual está provista del oportuno permiso.

13 de marzo.—Carrera de inauguración. Esta carrera se adelantará de fecha

por tener en el día 20 una carrera o concurso de subida de las Perdices el Real Moto Club.

27 de marzo.—Patrocinada por la Unión Velocipédica Española, carrera de la Casa Agustín.

3 de abril.—Carrera en las mismas condiciones que la anterior.

10 de abril.—Carrera de neófitos y debutantes.

17 de abril.—Carrera de la Casa Agustín, regida por los reglamentos de la Unión Velocipédica Española.

24 de abril.—Carrera de Routires.

Si desea usted un piano automático adquiera el sublime

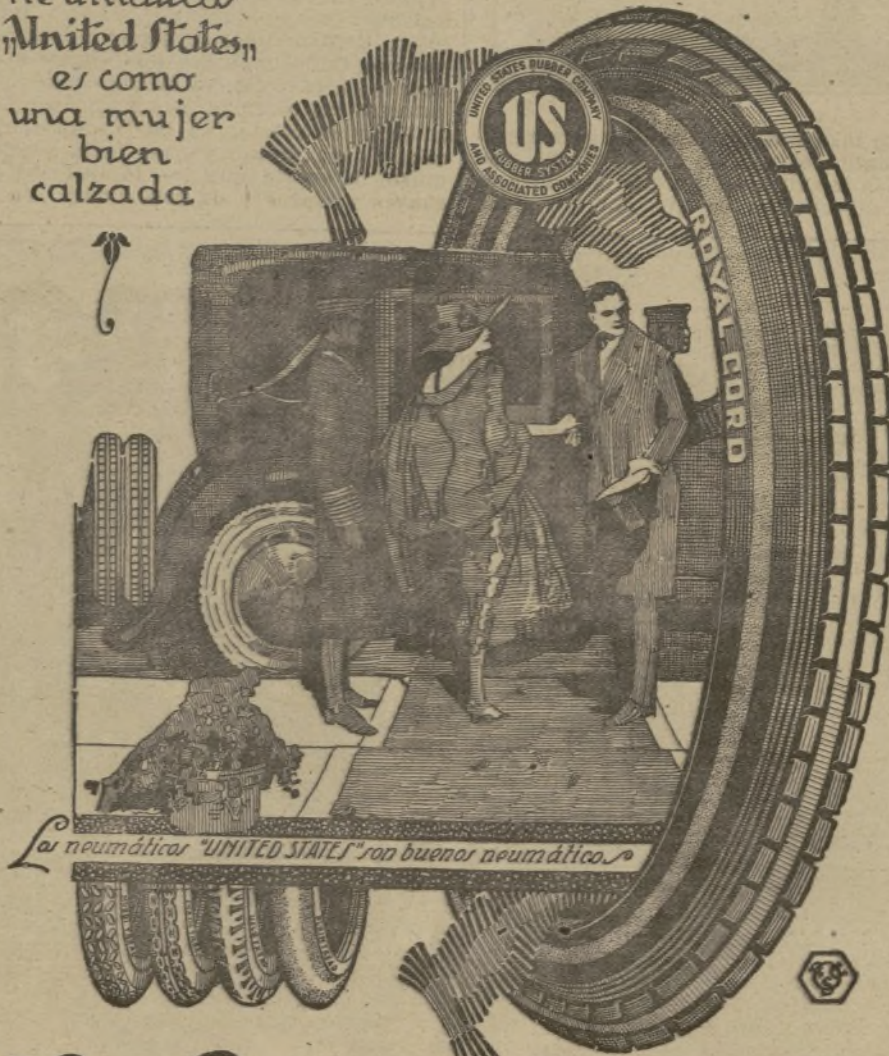
**WESER BROS**

Grandes existencias. Representación exclusiva.

Anónima M. A. N.-Claudio Coello, 20

MADRID.—Teléfono S. 1.216

Un Auto con neumática "United States" es como una mujer bien calzada



India Rubber Products Co. Ltd.  
Castellá, 9 Madrid - Rambla de Cataluña, 123 Barcelona

### LO QUE DICEN LOS INDUSTRIALES

#### Abadal se ocupa del Arancel

La notable revista *Stadium*, que se publica en Barcelona, ha recogido en sus columnas autorizadas opiniones de los más caracterizados e importantes industriales de la región del Principado. Nosotros hemos reproducido en estas páginas las atinadas observaciones del señor Bertrand y Serra; hoy hacemos lo mismo con las de D. Francisco Abadal, que nos parecen interesantísimas, ya que el popular industrial es a la vez importador y fabricante, y su opinión, por este motivo, no puede ser sospechada de tendenciosa.

Abadal, gran deportista, gran comerciante y excelente patriota, dice así en su artículo escrito para *Stadium*:

Firme en mi criterio, en él me ratificaré ahora y siempre, en el sentido de que cuanto más se eleven las tarifas más se resentirá el Erario por la forzosa disminución de ingresos en Aduanas y contribución industrial. La importación de automóviles ha producido siempre a la Hacienda un ingreso cientos de veces mayor que el de la construcción de las casas productoras que radican en territorio nacional. Además, de cada cien establecimientos dedicados a la venta de automóviles, noventa y cinco, por lo menos, negocian en marcas extranjeras, y la contribución que pagan al Estado estas casas suma una cantidad enorme en comparación con la que satisfacen aquellas.

Un Arancel prohibitivo como el actual tendría, de continuar, sus naturales efectos, imposibilitando la importación y la subsistencia de los establecimientos a que ha dado vida, con lo cual los ingresos del Estado por concepto de Aduanas y contribución industrial sufrirían una enorme disminución. Esto, en cuanto afecta a los ingresos que necesita la Hacienda; porque en cuanto se relacione con la defensa nacional, ésta exige imperiosamente que haya en el país, lo propio en materia de coches que de camiones, una cantidad de ellos elevadísima para subvenir a las necesidades que reclamaría la nación en estado de guerra, aquí en que no hay que pensar que se improvisaran fábricas de autos y de camiones, elementos auxiliares imprescindibles para el Ejército.

Aparte de esto, es necesario proveer al país, ante todo y sobre todo, en la medida indispensable que requiere, de esa materia que supone una riqueza indiscutible y que contribuya, por múltiples conceptos, a ayudar a las cargas del Estado.

Tampoco afecta esta cuestión de que tratamos en el sentido de que se reduzcan o restablezcan los derechos arancelarios a su primitivo estado a la industria nacional, puesto que la fabricación española, como es bien notorio, tiene, en plena época de actividad, siempre vendida con varios meses de anticipación su producción total, y, bien mirado, ni el automóvil, ni la moto, ni la bicicleta, constituyen en nuestro país una verdadera industria, como en aquellos otros en donde se elaboran todas las primeras materias y donde se hallan establecidas las industrias auxiliares que producen todos los órganos esenciales del automóvil y los accesorios que son indispensables a aquél.

**Ford**

EL AUTOMOVIL UNIVERSAL

ENTREGA INMEDIATA

QUAKER CITY CORPORATION

(S. A. E.)

AGENTES

:: FACILIDADES ::

PARA EL PAGO

Plaza de la Lealtad, 2

Teléfono: 3050 M

"CROSS-COUNTRY."

#### El Racing de Santander

Santander 21 (3 tarde)

Ayer se ha celebrado la «cross» organizada por el Racing Club, en la que han tomado parte 26 corredores de Bilbao y de esta capital.

El recorrido comprendía nueve kilómetros.

La clasificación fué como sigue:

Primero, Fidel Acebal, del Club Baracaldo, 31 minutos 9 segundos; segundo, Sanmiguel, del Fortuna, de Bilbao, 31 m. 13 s.; tercero, Fidel Sánchez, de Unión Montañesa, Santander, 31 m. 32 s.; cuarto, Lequerica, del Fortuna, de Bilbao, 31 m. 37 s.; quinto, Sencine, de Unión Montañesa, de Santander, 31 m. 56 s.; sexto, Angel García, de Unión Montañesa, 32 m. 1 s.

De esta clasificación resultó empate de puntos entre los Clubs de Bilbao y Santander, caso sin precedentes. El Jurado, después de amplia deliberación, concedió el premio al equipo que empleó menos tiempo, que resultó ser el Club Fortuna, de Bilbao.

Automóviles

**BENZ**

Fernando el Santo, 24

Madrid





## El cross de la Cultural Deportiva

A pesar de que el día no convidaba a pensar en cosas de deportes, la carrera de siete kilómetros que con el carácter de preparación había organizado para el domingo la Sociedad Cultural se vio regularmente animada.

Participaron 32 corredores, de los cuales se clasificaron 26, consiguiendo los primeros puestos los siguientes:

Primero, Francisco Reliegos, en 27 minutos 17 segundos; segundo, Angel G. Pina, en 28 m. 1/5; tercero, Manuel Fernández, en 28 m. 26 s. 1/5; cuarto, Ma-

nuel R. García, en 25 m. 31 s. 1/5; y a continuación, Sanjuán, Serrano (J.), Moreno, Urbano, Del Agua, Sanz, Oliver, Fernández (R.), Barrio, Meneses, Clavo, Armenteros, Sánchez, Carrascosa, Infantes, Chicharro, Heras, Pérez, Guijarro, Santos, Sarabia y Valero.

### PROGRESOS DE LA AVIACIÓN

## El invento Pescara

No puede todavía afirmarse que el helicóptero inventado por el marqués de Pescara venga a señalar un paso de avance en el mundo de la aviación. Acaso el *entourage* del inventor haya dado demasiada importancia al nuevo aparato; pero es siempre motivo de admiración, y merece el aplauso que estimula y la consideración que alienta, el hecho de que un español se preocupe de aportar el grano de arena de su actividad al mundo del progreso industrial y deportivo; y si un día el fantástico aeroplano del marqués de Pescara llega a ser consagrado en el imperio del aire, podremos envanecernos de que nuestra nación no se ha quedado atrás en el afán progresivo que a todas horas puede controlarse en las demás naciones.

Nada definitivo puede decirse por el momento que se haya encontrado en el aparato Pescara. Las pruebas que hasta ahora se han realizado en Barcelona no han pasado de unos ensayos prometedores de lejanos triunfos; mas, aun cuando así sea, basta con que el helicóptero español abra las páginas de un libro de estudio para que consideremos el invento como algo útil y digno de la atención de los hombres de ciencia.

El aparato Pescara tiene como objeto la fijación de la estabilidad en el aire y el seguro de un descenso sin peligro en el caso accidental de avería del motor.

Es decir, que si el helicóptero llena sin lagunas su misión, el riesgo de los viajes aéreos ha desaparecido.

El avión Pescara lleva dos hélices bipalanas, girando en sentido opuesto alrededor de un eje vertical común.

Las palas de dichas hélices están construidas como los planos de los aviones; pero, además, dichas palas pueden sufrir unas modificaciones de su ángulo de ataque de dos modos diferentes: por alabeo y por variación de incidencia.

El alabeo sirve para conseguir el descentramiento del empuje de las hélices en cualquier sentido, y en este caso se hace diferencial y periódico. En estas condiciones el empuje aumenta en cierta región del círculo barrido por las palas y disminuye en la región opuesta.

Esto origina un par (que inclina el aparato en un sentido determinado, y así se consiguen la estabilidad y la dirección del aparato).

Puede también el alabeo ser utilizado para conseguir la orientación del aparato, y entonces tiene por efecto aumentar el par resistente de una de las hélices

con respecto a la otra, lo que tiene por consecuencia la giración del aparato sobre sí mismo.

El alabeo se gobierna mediante un *manche a balai* y un volante montado encima del mismo.

La variación de incidencia de las palas permite adaptar las hélices a todos los regímenes de funcionamiento, y en particular sirve para asegurar la autorrotación de las hélices durante el vuelo planeado rotativo, en caso de parada accidental de los motores. Dicha incidencia variable se gobierna mediante una palanca.

Las hélices se hallan montadas encima de un eje vertical empotrado en una barquilla, cuyo aspecto es el de un automóvil de carrera, y en su interior están el piloto, los pasajeros, los motores, carga útil y demás accesorios.

x

Se dice que el invento ha sido adquirido por un Gobierno extranjero, y esta es la nota triste de esta historia.

Si el helicóptero es algo interesante, ¿cómo el Estado español no lo adopta paternalmente?

¿Es que el marqués de Pescara no ha pensado en su patria, o es que, como tantos otros inventores, ha sufrido el calvario de todas las ingratitudes y todos los desdenes?

Nada sabemos en concreto, porque, por vicios de constitución arraigados e ingenuos en nuestro país, por regla general, los asuntos que, como éste, pueden tener un interés mundial, se llevan entre sombras y se amparan en el misterio.

Del invento Pescara, la Prensa ha sabido aquellas noticias que sus informadores han podido recoger en cumplimiento de sus deberes; pero el sabio inventor ha despreciado el auxilio de las columnas periodísticas y no ha tomado en consideración el apoyo que hubiera podido encontrar en ellas.

Así ocurre frecuentemente; nuestros reporteros plumíferos o gráficos se acercan muchas veces allí donde la información ofrece una nota de interés. Tímidamente, con el apocamiento del espíritu patrimonio de los pequeños, solicitan permisos para actuar, que les son concedidos con olímpicos aires de desdén, o complacencia, olvidando tal vez que detrás de la figura insignificante del fotógrafo o del redactor se yergue la fuerza imponderable de estas hojas diarias que difunden la luz y la cultura y sin las cuales los esfuerzos todos de la humanidad permanecen en el secreto.

El noble marqués de Pescara y tantos otros nobles y pecheros olvidan con lamentable frecuencia esta verdad.

Ahora que, de ese olvido, acaso seamos nosotros quienes tengamos toda la culpa.

### EL PLEITO DE LOS ARANCELES

## Seguimos sin orientación

Todo cuanto se escribe en la Prensa profesional acerca de este asunto es un puro camelo, y los que desde las columnas de los periódicos de colores tratan de hacer informaciones y llevar al ambiente de la opinión noticias y datos concretos, no hacen sino patinar sobre el hielo del misterio, pues ni la Junta de Aranceles, ni el ministro, ni nadie, saben por el momento lo que va a hacerse en lo que al Arancel afecta, ni aun podemos afirmarlo—se han ocupado concretamente de ello.

El Sr. Domínguez Pascual nos dijo en una entrevista que con él tuvimos, y que reseñamos en estas páginas, que en cuanto la expiración de los tratados comerciales con las demás naciones permitiera una más amplia reforma del Arancel, los derechos que hoy rigen para los automóviles serían rebajados, aun cuando la rebaja no alcanzaría nunca a igualar las antiguas tarifas.

Este criterio subsiste, y el Sr. Argüelles piensa por el momento seguir la inspiración de su antecesor. La Junta de Aranceles y Valoraciones tiene en estudio actualmente esta reforma; mas como el problema es complejo y la reforma ha de alcanzar a un número bien extenso de artículos, la labor no es demasiado fácil, y la Junta no ha presentado todavía el proyecto a la aprobación del ministro.

Esto es lo que hay de cierto, y cuanto fuera de esto se escriba o se declame, no tiene otro fundamento que el deseo de hinchar columnas de periódicos con literatura de bagatela.

\*

El Real Automóvil Club de España ha presentado a la Junta de Aranceles unas bases para el proyecto de tributación de los automóviles, de las cuales nos ocuparemos por extenso. Examinadas ligeramente, no encontramos en ellas mas que la reproducción de todo lo bueno y malo que hemos escrito en los periódicos los que nos ocupamos de estas materias.

El viejo tópico del coche del médico y del comerciante, y otros lugares comunes que la Prensa de todos los matices ha estampado en sus páginas, tiene un claro reflejo en las bases del Automóvil Club, que, en el estilo difuso y ampuloso que caracteriza su prosa, dice una vez más lo que ya se nos ha ocurrido a todos.

Ahora, que el R. A. C. E. pretende someter a su arbitrio y su jurisdicción ciertas decisiones en relación con la tri-

butación, que merecen estudiarse minuciosamente.

Nosotros lo haremos si el tiempo y el espacio nos lo permiten, porque, realmente, la peregrina idea de que la fijación de los derechos que debe tributar un coche haya de someterse a una entidad particular, no se nos había ocurrido a nadie todavía.

NEUMÁTICOS

FISK

Reconocidos mundialmente como los mejores

De venta en todos los Garages

### NUEVAS DIRECTIVAS

## Las entidades catalanas

En juntas generales reunidas recientemente han elegido sus nuevas Juntas directivas el Real Automóvil Club y el Real Moto Club de Cataluña, quedando ambas constituidas en la siguiente forma:

**Real Automóvil Club.**—Presidente, don José Bertrand y Salsas.

**Comisión de gobierno:** Presidente, don Francisco Fábregas; vocal-tesorero, don Antonio Marqués; vocales: D. Baltasar Fiol, D. Francisco Coma y D. Ramón Casas.

**Comisión de Fomento:** Presidente, don José Almirall; vocales: D. Enrique Cera, D. José María Mata y D. José A. Frutos; asesores: D. José Muntadas y D. Francisco de A. Ribas.

**Comisión deportiva:** Presidente, don Eusebio López; vocales: D. Juan Andreu, D. Estanislao Planas, D. Ramón Puigmarí y D. Patricio de Sadrástegui; secretario general, D. Joaquín Grases.

**Real Moto Club.**—Presidente, D. Francisco Coma y Más; vicepresidente, don Pablo Llorens; tesorero, D. Andrés Breca; contador, D. J. R. Carles; secretario, D. Ernesto Antonietti; vocales: D. Pedro Estalella, D. Enrique Marlet, D. José Clavería, D. Alfredo Ferrnca.





LA REINA VICTORIA AL TERMINAR EL REPARTO DE COMIDAS A LOS POBRES DEL DISTRITO DE LA ENCLUSA.

(Fot. Alfonso.)



NUEVOS SUBOFICIALES DE CABALLERÍA, REUNIDOS EL DOMINGO PARA CELEBRAR EL RESULTADO DE LOS ÚLTIMOS EXÁMENES.

(Fot. Alfonso.)

Ayuntamiento de Madrid