

30 Abril de 1910.

Año XIV: N.º 541.

# Los Deportes



Número de Hipismo.

MADRID  
Echegaray, 19.

BARCELONA  
Rambla de las Flores, 7, pral.

SUSCRIPCIÓN ANUAL : 12 PESETAS

NÚMERO SUELTO : 50 CÉNTIMOS

# Los Deportes

Revista española ilustrada de  
automovilismo, ciclismo, aviación y demás deportes,  
turismo, educación física, etc.

Periódico adherido al «Cosmopolitan Correspondence Club», de los Estados Unidos de América.

ÓRGANO OFICIAL

DE LAS SOCIEDADES :

Aero-Club de Cataluña.  
Real Asociación de Cazadores de Barcelona.  
Federación Catalana de Clubs de Foot-Ball.  
Asociación de Lawn-Tennis de Barcelona.

Número suelto : 50 céntimos

Suscripción anual : 12 pesetas

Para el Extranjero : 15 francos

AÑO XIV

31 ABRIL 1910

N.º 541

**SUMARIO :** Careto (portada). - Gacetilla. - Biblioteca de «Los Deportes». - Orígenes del Sport hípico. - Las carreras de carros (5 ilustraciones). - La doma de potros en el ejército (10 ilustraciones). - Las más famosas carreras de caballos : El Derby de Epsom (2 ilustraciones). - Carreras de Voiturettes «Copa Catalunya». Circuito de Mataró (3 ilustraciones). - La Aviación en Madrid : Fiesta de la Asociación de la Prensa (2 ilustraciones). - Campeonato de fuerza de España, para 1910 (una ilustración). - La fiesta atlética del Centro Autonomista de Dependientes (2 ilustraciones). - Campeonato ciclista de 50 kilómetros en Villanueva y Geltrú (4 ilustraciones). - Las Sociedades Deportivas de Santander (una ilustración). - Fin de la Semana de Aviación de Sevilla (2 ilustraciones). - Noticias ilustradas (4 ilustraciones). - Reglamento Oficial del kilómetro lanzado. - Cartel de la casa Peter's Union.

Suplementos : Motor. - La Gaceta del Gentleman. - Vida Deportiva.

## Gacetillas.

D. Francisco de Cepeda nos participa haber organizado, para los primeros días de Junio, una excursión en motocicleta á París, para la cual, hasta ahora, están inscritos D. León Comte, D. Julio Marial, don F. Guardans, D. José Durbán y D. Juan Ravelli.

Esperamos que la lista de los valientes dispuestos á tan espléndida prueba, aumente bien pronto con un buen número de entusiastas.

Será tal vez algo tardía, pero no por ello es menos sincera, nuestra enhorabuena á nuestro particular amigo D. G. Klein por el casamiento de su segundo hijo, D. Marcelo, con la señorita D.<sup>a</sup> Marta Dorgebray.

Celebróse la unión el día 16 del actual en la iglesia de la Merced, siendo padrinos, por parte del señor Klein, D. Luis Kenner y D. José Mattes, y por parte de la señorita Dorgebray, D. Alfredo Dorgebray y el Sr. Laurent. Acto seguido se trasladaron los novios, con sus respectivas familias y gran número de sus íntimos amigos, á la Maison Dorée, en uno de cuyos salones les fué servido un espléndido almuerzo.

Como en otros casos análogos, el Sr. Klein dió una nueva y patente muestra de su genuina galantería y del verdadero afecto hacia sus dependientes, disponiendo que permaneciesen cerrados aquel día fábrica y despacho, pero abonando el jornal á los operarios,

DIRECTOR : LUIS ESPOY DE SAMA

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN EN BARCELONA :  
RAMBLA DE LAS FLORES, 7, PRINCIPAL

SECRETARIO DE REDACCIÓN :  
JOSÉ ARDERIUS, INGENIERO

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN EN MADRID :  
ECHEGARAY, 19, 1.º

y obsequiando á la dependencia y contra maestros con un magnífico banquete en el restaurant Martín.

Los recién casados están á estas horas viajando por el extranjero. Sólo les deseamos que su luna de miel dure tanto como sus vidas y que éstas se prolonguen muchos años.

**TIRO DE PICHÓN.**—No obstante hallarse tomando parte en las tiradas de Sevilla varios tiradores de la misma, se ha visto muy concurrido el Tiro de Pichón.

Tomaron parte los tiradores siguientes : Sres. Cuñat, Massana, Torres Gener (J. y F.), Palomo (J. María y C.), Gorina, Oller, Feliuet, Comendador, Garriga, Prats, Casanovas, M. Andreu, Ulacia, Puget, Larrañaga, E. Carrera y Asols.

Además de las poules reglamentarias de tiro, se disputó una elegante copa, regalo de D. Francisco Torres Gener.

La primera poule fué dividida por el Sr. Massana y Torres Gener (J.). La segunda por los Sres. Palomo (J. M.<sup>a</sup> y C.). La tercera fué ganada por el Sr. Comendador.

Se tiró otra á siete pichones y la copa ofrecida, la cual fué muy disputada, llegando al séptimo pichón Palomo, C. Gorina, Oller, Casanovas, Ulacia, Larrañaga (E.) y Asols, luchando estos dos últimos hasta el undécimo pichón, en que venció el Sr. Asols.

Otra poule que se concertó fué dividida al cuarto pichón por los Sres. Larrañaga (E.), Cuñat y Gorina.

## Biblioteca de «Los Deportes»

Definitivamente acordada la inauguración de la Biblioteca de publicaciones deportivas, cuyo proyecto hemos venido acariciando desde mucho tiempo, empezará con un volumen dedicado al «Lawn-Tennis» y al VIII Concurso Internacional de la Asociación.

Será una edición de gran lujo, ilustrada con más de 50 grabados. Para hacer más completa la información, rogamos á todos los aficionados que sacaron fotografías durante aquellas tardes memorables, se sirvan remitirnoslas ó las entreguen al Secretario de la Asociación.

PNEUS-AUTOMÓVILES "SUPERIOR"

**POLACK**

**Bandajes macizos para Ómnibus y Camiones**

DEPÓSITO Y AGENCIA GENERAL PARA ESPAÑA

D. MONTEL Y C.<sup>A</sup> : Rambla de Cataluña, 101, entlo. : BARCELONA

Los  
Neumáticos para Automóviles  
— Motocicletas y Bicicletas

marca

**PNEU KLEIN**

Macizos, Redondos y Antiderapants

Compiten en CALIDAD y PRECIOS con  
los de las mejores marcas extranjeras

**G. KLEIN**

Princesa, 61

Barcelona

# La Hispano-Suiza

Nuevos modelos para 1910

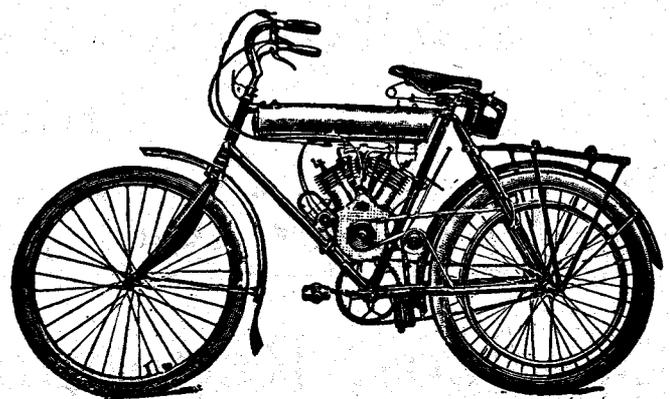
Agentes exclusivos para la venta

## F. S. ABADAL Y C.<sup>A</sup>

Aragón, 239 al 245.-Barcelona.



# LA MOTO-RÊVE



Bicicleta á motor ligero

Dos cilindros y magneto

Peso : 35 kilos

Fuerza : 2 HP.

La más fina

La más ligera

La más silenciosa

La más sólida

1908 MEDALLA DE ORO del «Touring Club de France» 1908

GINEBRA, Rue de Lacy, 35, SUIZA

El único antidérapant  
verdaderamente flexible  
es la

# SEMELLE MICHELIN

Sociedad Anónima  
del Neumático Michelin  
Sagasta, 21 y 23 : MADRID

STOCKISTAS EN BARCELONA :

F. S. Abadal y C.<sup>a</sup>

Aragón, 239 á 245.

J. Reynés

Consejo de Ciento, 433.

M. Bertrand é Hijo

Trafalgar, 50 y 52.

J. M. Vallet y C.<sup>a</sup>

Paseo de San Juan, 149.



# LE CHAUFFEUR

Gran casa especial para la venta de toda clase de accesorios para  
**CICLOS Y AUTOMÓVILES**

Depósito de **FAROS Y NEUMATICOS** de las mejores marcas  
**AVISADORES, BOCINAS ELÉCTRICAS Y SIRENAS**

Últimos modelos de París en Velos-Lentes,  
Gorras y Cubre-polvo para Señora y Caballero

**POSTE DE CARGA ELÉCTRICA**

**Rambla de Cataluña, 24 : BARCELONA**

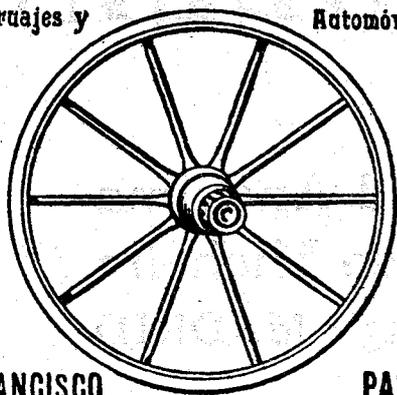
## FABRICA DE RUEDAS

PARA

Carruajes y

Automóviles

Sistemas sin reparaciones



Garantías

**FRANCISCO**

**PARET**

Gracias, 12.-Teléfono 3754.-Barcelona

Sucursal: Feijóo, 3.-Madrid

**CICLOS**

# SANROMA

Accesorios, Reparaciones y Piezas sueltas.  
Balmes, 62 : BARCELONA

**Ciclos OCEAN** y Máquinas para coser y hacer medias  
Gran surtido de Accesorios.-Piezas sueltas.

**Taller de reparaciones**

**Ventas a plazos y al contado**

Casa fundada en 1885

## Juan P. Valiente

Despacho : Regomir, 37 y Gignás, 15,-Talleres : Gignás, 16 : BARCELONA

Pídase el Catálogo ilustrado



En polvo  
y forma  
líquida



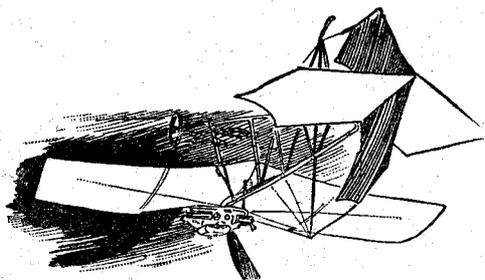
Tónico  
sin  
rival

# MOTOR

Suplemento técnico dedicado á los sports modernos y á las industrias por ellos creadas, especialmente **LOCOMOCION AÉREA, TERRESTRE Y MARÍTIMA**

## La Aviación en Inglaterra.

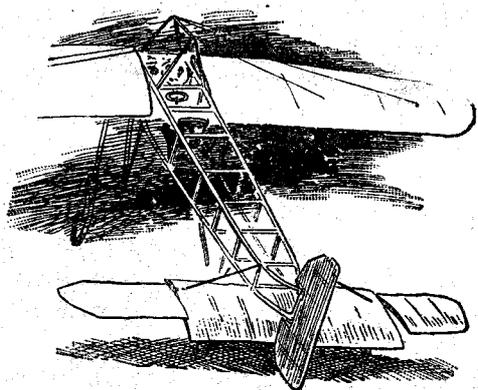
La Exposición de aeroplanos y canots automóviles celebrada últimamente en el gran hall de Olympia, en Londres, ha permitido juzgar el rapidísimo desarrollo que la industria aviadora ha adquirido en el Reino Unido. Hanse visto en esta exposición más de doce aeroplanos de construcción inglesa, siendo así que el año anterior no se presentó más que uno. Los constructores ingleses insisten en proclamar la construcción exclusivamente con materiales de aquella misma nacionalidad, de la mayoría de los aparatos, como un reto á los extranjeros que pretendan hacerles la competencia.



*Monoplano «Demoiselle», de Santos-Dumont; los cuatro planos de la cola constituyen un solo mecanismo.*

Los organizadores de la Exposición forman parte de la «Society of Motor Manufacturers and Traders», que perdió con esta exhibición el año pasado unas 1.000 libras esterlinas, estando dispuesta tal sociedad á sacrificarse todavía más el año presente y en los sucesivos.

Tratemos ahora de hacer el balance de esta Exposición, en lo que se refiere al progreso de la aeronáutica.



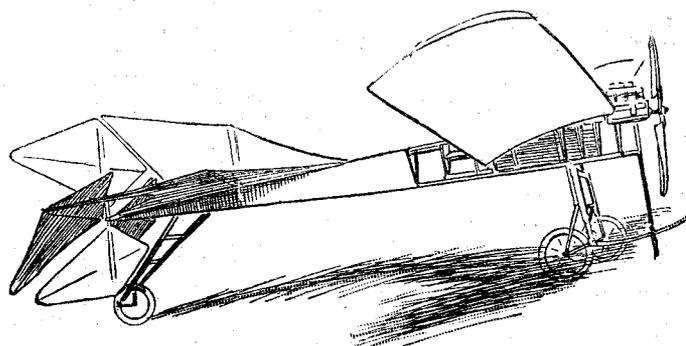
*Monoplano Blériot; elevador-estabilizador independiente del timón de dirección.*

ca. Ante todo, conviene advertir que, mientras la experiencia continental aleja á los constructores del tipo monoplano, las islas británicas, como si hubiesen sido muy sensibles á la invasión del Blériot, muestran preferencia extraordinaria por estos aparatos. En efecto, de los 29 aparatos completos que figuran en la Exposición, 18 son monoplanos, 10 biplanos, uno solo triplano. Las formas nuevas y las concepciones atrevidas brillan por su ausencia.

Demos una ojeada á los monoplanos, que pueden referirse á dos tipos principales: aquellos en que los timones ó aparatos de dirección verticales son independientes de los horizontales y los que son solidarios.

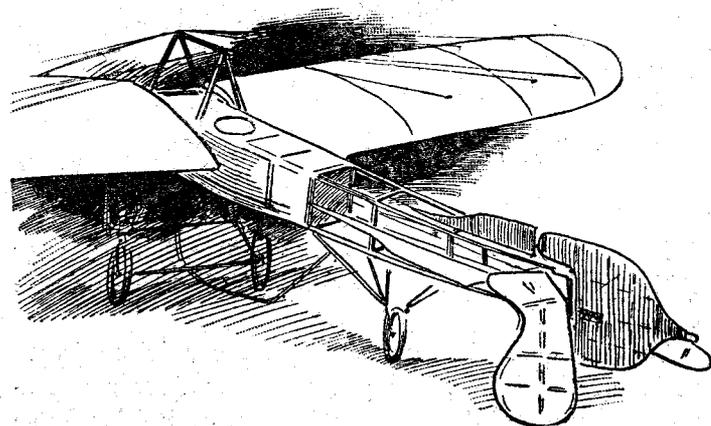
Para comprender mejor lo que queremos indicar, nos referiremos á los tipos Santos-Dumont y Blériot, reproducidos en los dibujos anexos de manera que resalte su dispositivo caudal; estos dibujos ilustran más que cualquiera explicación sobre el extremo referido.

Esta diferencia, la del sistema de estabilización y dirección, es quizás la única que distingue unos aparatos de otros, pues, por lo demás, sólo ligeras variaciones en el dibujo de las alas y mayor ó menor complicación en la estructura del fuselaje las separan de los tipos tradicionales, advirtiendo que estas variaciones no obedecen á principios diferentes, sino que no pasan del aspecto formal ó material.



*Monoplano inglés Star.*

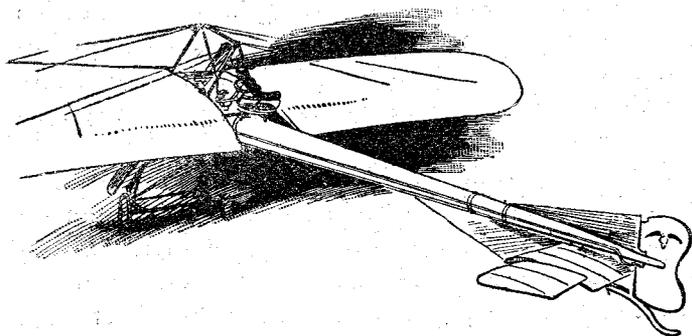
El monoplano Star, elegante y sólido de aspecto, tiene dos distintos timones y dos elevadores, caracterizándose con una especie de aleta, en la parte de atrás del cuerpo fusiforme, dispositivo que se encuentra también en dos tipos de los Humber; ambos constructores creen con esto asegurar la estabilidad, evitar el balanceo, y hacer más sensible el mecanismo á los movimientos del timón.



*Monoplano Lovelace, fabricado por la casa Humber.*

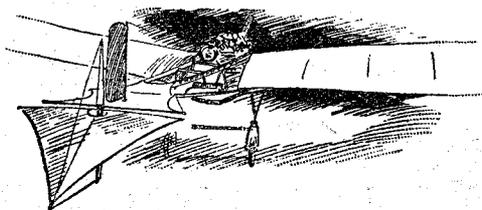
La casa Humber construye dos tipos de monoplanos: el proyectado por el capitán inglés Lovelace y el Le Blon-Delgrange; este último, fruto del estudio

de dos víctimas de la aviación, tiene un cuerpo tubular, que se supone muy sólido, por dentro del cual circulan las varillas de acero que guían los timones, pues adrede se ha evitado en absoluto el recurrir á los alambres, peligrosos por lo extensibles y por lo frágiles. Las alas, que tienen una parte flexible, están sostenidas por tiras de acero.



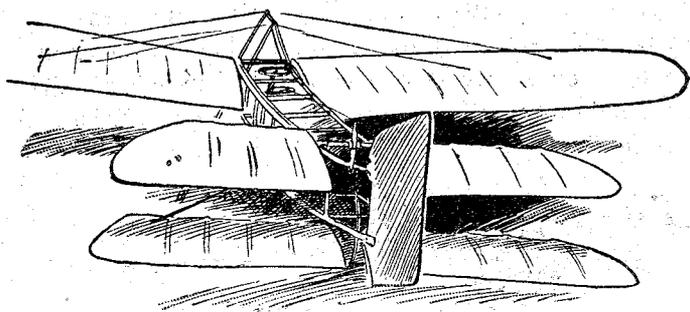
*Monoplano Le Blon-Delagrange, fabricado por la casa Humber.*

El biplano expuesto por la casa Humber es una combinación muy ingeniosa de las principales características de biplano y monoplano.



*Monoplano Mulliner.*

Las revistas francesas hablan muy favorablemente del «Mulliner», pero las fotografías que hemos visto permiten formar poca idea de su estructura. La cola es triangular y tiene el timón de dirección superpuesto completamente y libre de movimientos. Este aparato se parece bastante al Grégorie-Gyp, de construcción francesa, que tiene además un timón de dirección debajo del de altura.



*Monoplano Lane, con cola biplanar.*

El monoplano Lane se distingue de todos por tener el timón de profundidad, ó cola, en forma de doble biplano.

La consecuencia que se puede sacar del conjunto de la exposición es, que ya en este estado verdaderamente elemental de la nueva industria, un patrón se dibuja ya con absoluta precisión, que puede no ser el definitivo, pero que resulta muy concreto y preciso.

La imaginación de los constructores puede hacer, dentro del tipo establecido, variaciones notables, pero no atacando nunca el principio fundamental.

## De Neumáticos.

Deseosos de ofrecer á nuestros lectores automovilistas una documentación abundante y variada sobre el problema vital del neumático, acojemos con gusto las informaciones de los industriales de este ramo, produciéndose comparaciones como las de los artículos que van á continuación.

### Los diversos tipos de neumáticos.

Nosotros fabricamos dos tipos de neumáticos: el neumático liso, llamado «sin protector plano» y el «neumático con zapata *antidérapant*».

En el neumático liso el protector va moldeado y vulcanizado con el resto de la cubierta. Se le llama «sin protector» por oposición al que fabricábamos anteriormente, y en el que el protector iba encolado á presión sobre la armazón de la cubierta. Quien dice «encolado» dice también, como es natural, «desencolado», y ocurría que este accidente solía producirse algunas veces, sobre todo en los coches de cierto peso y de gran velocidad, mientras que nuestro tipo actual no presenta este inconveniente.

Nuestro *antidérapant* «semelle Michelin» lleva una banda de cuero, armada con remaches dispuestos al tresbolillo, que se oponen al deslizamiento lateral.

Algunos se extrañarán tal vez, en presencia de la diversidad de tipos que les ofrecen nuestros competidores, que la gama de las calidades que nosotros les ofrecemos sea tan reducida.

La explicación es muy sencilla: desde que fabricamos neumáticos, es decir, desde el primer desmontable para ciclos, no hemos tenido nunca más que una calidad: la mejor que sabíamos y podíamos producir. Y hemos respetado á nuestra clientela lo suficiente para no permitirnos obtener sobre ella un beneficio suplementario, decorando con un nombre más ó menos especial un tipo perfectamente corriente. Cuando se adquiere UN MICHELIN, puede estarse perfectamente seguro de que es siempre de la mejor calidad, puesto que no producimos más que una.

Cada vez que hemos descubierto un nuevo procedimiento lo hemos aplicado al conjunto de nuestra fabricación.

Y si mañana encontrásemos una calidad que fuese susceptible de prestar un servicio tres veces mayor que la que actualmente ofrecemos, aun cuando el precio de coste de nuestras cubiertas hubiese de ser doble, no vacilaríamos en adoptarla exclusivamente, convencidos de que el consumidor tocaría en seguida los resultados.

Para designar las dimensiones de un neumático se emplean dos cifras: por ejemplo, 920 y 120. La primera de ellas indica el diámetro exterior del neumático una vez inflado; la segunda, la sección ó grueso del mismo. Estos números son, sin embargo, arbitrarios.

Para funcionar en buenas condiciones el neumático debe ser homogéneo en todas sus partes. Debe estar constituido, por tanto, por una cubierta especial, una cámara especial y... una llanta especial.

Ciertas dimensiones son intercambiables, sin embargo; pero únicamente en pequeñas secciones. Así, por ejemplo, sobre llantas de 85 milímetros de *voitu-*

*rette* pueden montarse cubiertas de 90 milímetros, tipo de coche del diámetro correspondiente, con la ventaja de que son más resistentes al desgaste; pero esto únicamente es debido á que con estas secciones pequeñas, con estos neumáticos estrechos, la cosa no tiene importancia.

En las secciones grandes, por el contrario, no puede intentarse esta intercambiabilidad, y cada neumático debe tener sus llantas, como cada cabeza su sombrero.

MICHELIN.

### Ventajas de los neumáticos gruesos.

Para apreciar el consumo de neumáticos de un coche, el único elemento interesante es el gasto medio por kilómetro, cuyo importe se averigua dividiendo el precio de un neumático por el número de kilómetros que ha rodado. Es fácil de comprender que el divisor es muchísimo más importante aquí que el dividiendo. El precio de compra de un neumático puede diferir según sus dimensiones, pero para un coche dado las diferencias son muy poco importantes.

Si se reemplazan los neumáticos de 120 por los de 125, la diferencia de compra es insignificante; el

aumento, para sustituir los de 125 por otros de 135, no tiene mucha mayor importancia.

Al contrario, el número de kilómetros recorridos por un 125, en igualdad de las demás circunstancias, será sensiblemente más importante que el recorrido de un 129. Así es que, si por una parte el 125 supone un gasto de compra algo mayor, en cambio el número de kilómetros que habrá durado experimentará un aumento notabilísimo; el cociente, es decir, el gasto por kilómetro de recorrido, resultará, pues, disminuído en buena parte. Para coches aun más pesados, todavía resulta más ventajoso reemplazar los 120 por fuertes 135.

He aquí por qué las casas serias del comercio de neumáticos recomiendan siempre á sus clientes la adopción de los neumáticos gruesos, y una de ellas, la Continental, que tiene como preocupación primera el rebajar el gasto de neumáticos de sus clientes, insiste en este extremo en cada negocio que entabla.

Pocos turistas saben que las llantas de sus coches pueden con frecuencia adaptarse á neumáticos de medidas superiores; así, por ejemplo, los neumáticos de 125 se montan fácilmente sobre llantas de 120, etc.

# LA GACETA DEL GENTLEMAN

## NOTAS DE SOCIEDAD

### Madrid.

Con una nota bien triste me veo obligado á empezar hoy estas siguientes líneas. La muerte del Duque de Nájera, ocurrida, como saben mis lectores, el 11 del corriente.

Don Juan Zabala de Guzmán, Duque de Nájera, Marqués de Montealegre, de Guevara, de Sierra Bullones y de Quintana del Marco, Conde de Oñate, de Castronuevo y de Treviño, Grande de España, nació el 15 de Agosto de 1844; ingresó en el ejército con el grado de alférez de caballería, el año 1859. Tomó parte en las operaciones de Portugal, Andalucía y en la guerra del Norte, donde se conquistó el grado de coronel, pasando á mandar el regimiento de Húsares de la Princesa el año 1881 y siendo ascendido á general de brigada en 1887. En Junio de 1895 fué promovido á general de división, y en Febrero de 1906 fué nombrado embajador extraordinario para la coronación del zar Nicolás II, de Rusia. Pasó á encargarse del gobierno militar de Cádiz, y en 1907 fué ascendido á teniente general.

El entierro fué suntuoso, formando la presidencia el Duque de Arión, ostentando la representación de S. M. el Rey; el Marqués de la Romana, representando á S. M. la Reina Doña María Cristina; el Marqués de Sanfelices, en nombre de SS. AA. los Infantes Doña María Teresa y Don Fernando; el Sr. Urquijo, por S. A. la Infanta Doña Isabel, y el Marqués de la Mesa de Asta, por SS. AA. los Infantes Don Carlos y Doña María Luisa. Y componían una segunda presidencia el ministro de la Guerra, el señor obispo de Sión y el Conde de Paredes de Nava, hermano del finado.

Descanse en paz el aristócrata y bizarro militar.

El té ofrecido el día 16 por lord Bunsen, el embajador de Inglaterra, en honor de S. A. la princesa Beatriz, madre de S. M. la Reina Doña Victoria, fué aceptado por aquélla, que se dignó asistir á la fiesta, honrando una vez más la magnífica morada de tan ilustres señores, donde fué recibida, con el ceremonial de costumbre, por lord y lady Bunsen, al frente de todo el personal de la casa, pasando luego á los suntuosos salones, donde vimos á una buena parte de nuestro cuerpo diplomático y muchas distinguidas figuras de la aristocracia y alta política. En el lujoso comedor fué servido el té, durante el cual la princesa Beatriz conversó amablemente con unos y otros, retirándose luego, acompañada de su séquito.

La función celebrada en Lara á beneficio del Taller de Caridad de Santa Isabel, fué brillante y en extremo satisfactoria, por lo que nos felicitamos y mandamos desde aquí nuestros plácemes á las damas que componen la benéfica agrupación, y de un modo especial á la Marquesa de Villamagna, su ilustre Presidenta.

Asistió S. M. la Reina Doña María Cristina, luciendo una rica *toilette* gris perla; SS. AA. los Infantes Doña María Teresa, de azul pálido, y Don Fernando, y S. A. la Infanta Doña Isabel, con un elegante vestido azul celeste, acompañándoles la Duquesa de Terranova, la Marquesa viuda de Nájera y el Marqués de Santillana.

Mi gusto sería ahora poderme extender describiendo (en el supuesto que mi pobre pluma diese de sí para ello, que suponer es,) la espléndida fiesta dada por los señores de Lázaro Galdiano en su regio palacio de la calle de Serrano, rica joya arquitectónica avalorada por un sin fin de preciosidades y de obras de gran valor artístico, de las que están cuajados aquellos suntuosos salones. Mas he de *comprimirme*

y ajustarme á las naturales exigencias de estas brevísimas notas.

Á primeras horas de la noche dió comienzo el baile, cuyo número de parejas iba sensiblemente aumentando y animándose con la presencia de tanta juventud, tanta frescura de rosados rostros y tanta belleza y distinción por doquier. Llegada la hora del cotillón, tomaron la dirección de éste la encantadora Manolita Vázquez Barros y el Conde de Asmir, desempeñando admirablemente tan distinguido como agitado cargo, por lo que la elegante pareja mereció unánime aplauso.

Los regalos fueron numerosísimos y muchos de ellos de valor artístico y de utilidad, tales como abanicos de tul finísimo con bordados, carteras, calendarios de plata, estuches para las notas del *bridge*, portaguantes, etc., etc.

Por la misma razón anterior, véome también privado de citar, pues sería interminable, los nombres de las damas que con su presencia constituyeron un principal elemento en la brillantez de la fiesta, de la que tan grato y duradero recuerdo hemos de guardar cuantos tuvimos el honor de asistir á ella y de gozar una vez más del exquisito trato y de las refinadísimas atenciones de los señores de Lázaro Galdiano.

RODOLFO.

### Barcelona.

Una idea luminosa fué la que tuvo la simpática Junta de Señoras del Patronato contra la Tuberculosis, al organizar un baile á beneficio de dicha institución, con la elegante novedad de vestir las señoras trajes escotados y con sombrero. Pero la idea, al ser puesta en práctica, tuvo aún mayor número de partidarios que en los principios, y el efecto que producía el gran salón comedor del Hotel Colón, donde se celebró la fiesta, totalmente lleno de hermosísimas damas que lucían todas ellas magníficas *toilettes*, era admirable motivo para un inspirado cuadro. Las notas vibraban en el espacio continuamente é infinidad de parejas resbalaban por el *parquet*, al cadencioso compás del aristocrático waltz.

Tarea difícil sería la de citar cuantas personas allí estaban, y por ello recurro á la bondad y condescendencia de las que omita, de todas veras involuntariamente.

Entre ellas vimos á la Marquesa Viuda de Monsolís, muy bien vestida; Condesa de Santa María de Sans, con sus dos hijas Pepita y Paquita, muy bonitas las dos; Sra. Ricart de Güell, elegantísima, luciendo un hermosísimo collar de brillantes; Sras. Planás de Garriga, Fabra de Vigo, Grassot, Zaragoza, Baronas de Maldá y de Salillas, todas ellas con espléndidas *toilettes*; Sras. y Srtas. de Ricart, como siempre monísimas y distinguidas; de Ponsich, Ramos, Ferrer de Sarriera, Vehils, Puig y Pallejá, Zaragoza, Mendia, una mejicana de imponderable belleza de

paso en nuestra capital; Llorachs, Andreu, Rusiñol, Mercader, Bruguera, Despujol, Durán, Bosch y Labrús, Monteis de Fabra, Sevilla, Olano; Fuster, con sus dos hijas María Isabel y Dolly; Ventosa, Martí; formando la lista de caballeros los Sres. Marqués de Alella, Marqués de Monsolís, Barón de Segur, Jácome, Saavedra, Froilán de la Serna, Enseñat, Tord, Pous, Miquel, Pallejá, Sagnier, Quadros, Sevilla, Nadal, Brandeis, Imaz, Mercader, Araoz, Pastor, Llibre, Bruguera, Hontoria, Ponsa, Oriola Cortada, Talta-bull, Ramos, de la Encina, Echauz, Vilavecchia, Vidal-Ribas, Golobardas, Sancho, Ferrer-Vidal, Vehils, Güell, Monés, Casals, Fuster, Solá, Pozo, Bofill, Salas, Miret, Andreu, Planás y muchos otros.

Á la una distribuyóse la gente en las diferentes mesitas, en donde cenaron en animados grupos, siguiendo luego el baile con mayor entusiasmo hasta primeras horas de la madrugada.

Reciba la antedicha Junta de Señoras y en especial su Presidenta, la Sra. de Vigo, nuestra sincera felicitación por el éxito obtenido.

Entre las otras varias fiestas proyectadas para esta bella estación de primavera, una de las que más simpatías ha merecido entre nuestra infatigable juventud, ha sido, sin duda alguna, la organizada por unas cuantas discretas y lindísimas muchachas que forman la Asociación de Beneficencia Escolar. Ante su caritativa obra y su singular belleza, no ha habido quien haya desatendido su amable y cariñosa invitación, y un lleno de los más extraordinarios coronó sus trabajos y sus bondadosos deseos.

En la noche del día 20 tuvo lugar la primera de las dos representaciones organizadas en el teatro Romea, poniéndose en escena la nueva obra de Guimerá *Saynet trist* y la pieza en un acto *Lo somni de la ignocencia*.

En palcos y butacas la animación era sorprendente. En ellos estaban Paquita y Pepita Muntadas, muy bonitas las dos, acompañadas de su distinguida madre la Condesa de Santa María de Sans; la Sra. de Zaragoza, con su hija Emilita; Dolly Vidal y Joaquina Topete, dos primas, que son dos primores de hermosura; Mercedes y María de Ponsich, María Rusiñol, Sras. y Stas. de Albi, Canals, Guasch, Sevilla, Talta-bull, Malet, Sabadell, Rius, Carreras, Macaya, Cardenal, Moy de Bielsa y muchas más cuyos nombres omito involuntariamente. De allí salimos con el más grato de los recuerdos, deplorando una vez más esta inoportuna rapidez del tiempo.

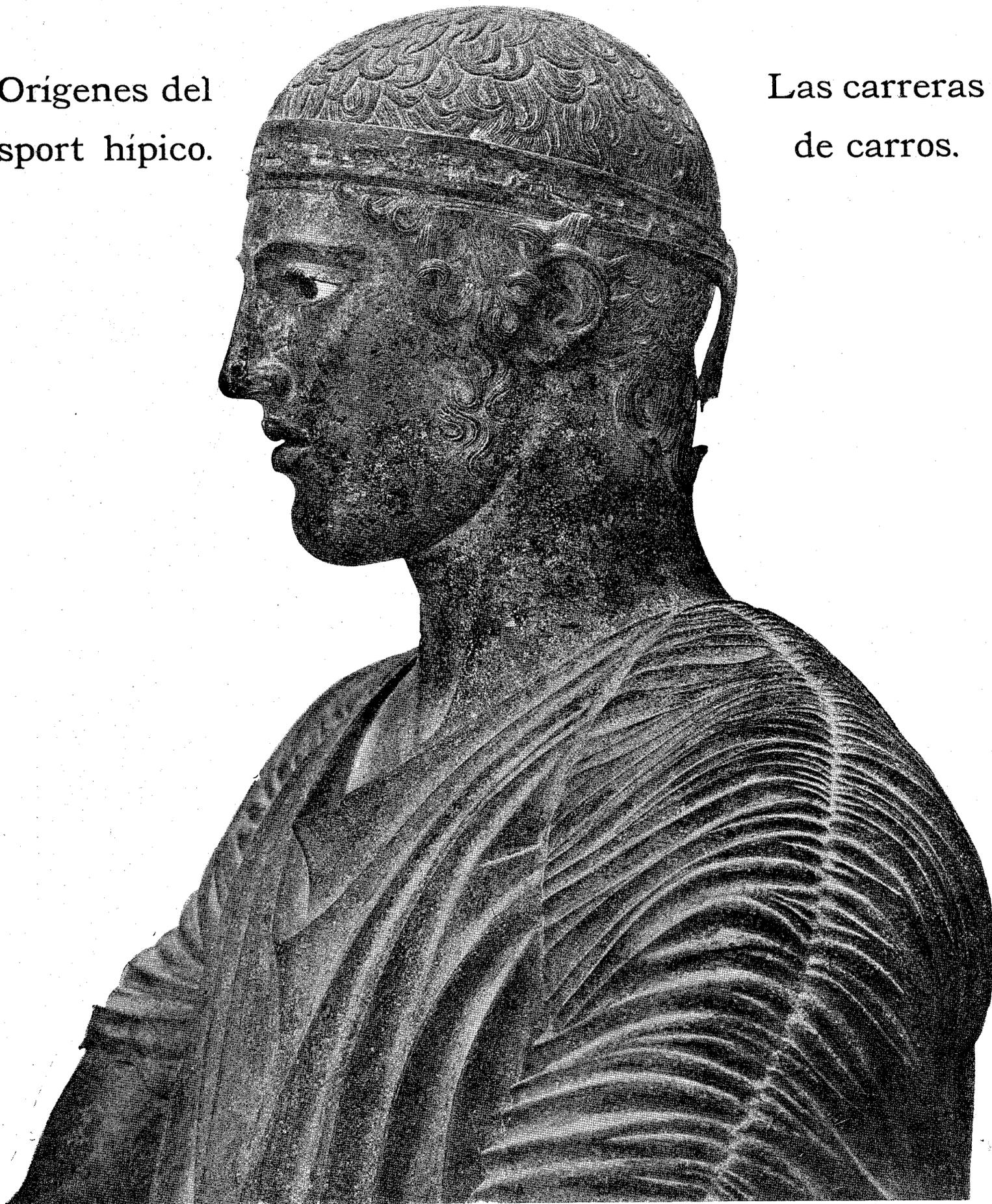
Para Valencia, con motivo del viaje de S. M., salieron días pasados los marqueses de Dos Aguas.

En dirección á París marcha también la Sra. de Rodríguez, acompañada de su hija Georgina.

CEDEÁ.

Orígenes del  
sport hípico.

Las carreras  
de carros.

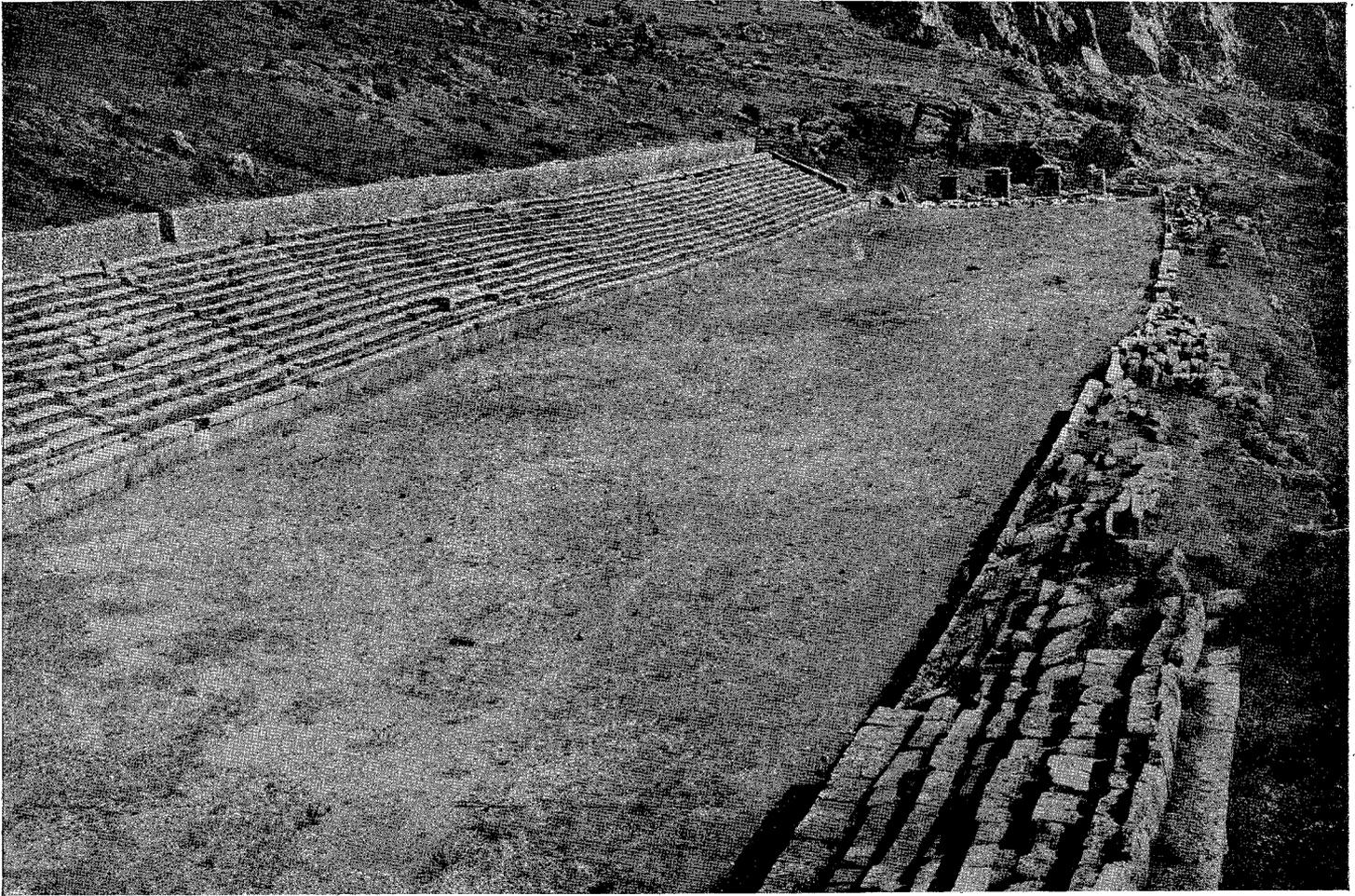


*Tipo de conductor, en las carreras de carros, según una estatua griega en bronce.*

El sport, en sus orígenes, ha tenido un carácter esencialmente religioso y sagrado. La reglamentación de los juegos, la organización de los espectáculos, el examen para la admisión de los participantes, se referían en Grecia á una divinidad, iban acompañados de advocaciones y rezos y muchas veces empezaban ó terminaban con sacrificios propiciatorios. Además, todas las bellas artes se combinaban para dar á las grandes fiestas públicas un valor extraordinario, para imponer su recuerdo á la memoria de los espectadores con magnificencia y solemnidad insólitas.

Todo el mundo ha oído hablar de los Juegos Olímpicos, los más renombrados pero no los únicos, pues alternaban con los Píticos, Istmicos y Nemeicos. Los primeros han dado lugar, por la periodicidad de su celebración, á una división clásica del tiempo, las olimpiadas, pero que no son de cuatro años, como acostumbra á decirse, sino exactamente de 50 meses.

Estos juegos famosos comprendían ejercicios físicos muy diversos, reunidos en dos grandes grupos, llamados gimnástica y agonística respectivamente; en la primera catego-



*El estadio de Delfos, en ruínas, tal como se conserva en la actualidad.*

ría se comprendían los que tenían por objeto fortificar tal ó cual miembro ó el cuerpo entero, mediante la sumisión á ciertas reglas. Los ejercicios de este género son individuales. En cambio la agonística comprende todos los ejercicios para cuya realización concurren dos adversarios en lucha. La degeneración de ambos grupos crea la atlética, es decir, el cultivo de los ejercicios físicos por profesionales, cuyo único móvil es el lucro.

Concretando ahora, veamos algunos de los ejercicios especiales: los más antiguos son seguramente los más sencillos, es decir, los que no exigen ni material, ni antagonista. La carrera á pie era los juegos olímpicos, que, como más antiguos, han servido de patrón á los de fundación posterior, el primero de los ejercicios de las fiestas. Las carreras eran como ahora de velocidad y de resistencia, más tarde las hubo *armadas*, que los corredores hacían cargados con el armamento completo de la época, ó bien con solo un escudo, pues de ordinario iban absolutamente desnudos. Otra clase era la carrera de las antorchas, que se ejecutaba de noche, en ciertas poblaciones de Grecia en honor de los dioses dispensadores del fuego. La imaginación más sencilla puede hacerse cargo de la belleza del espectáculo resultante.

Seguían en importancia á las carreras á pie las de caballos, que se montaban en pelo, sin más que una sencillísima brida, queriendo la costumbre que algunas veces fuesen dos los caballos simultáneamente usados, pasando á intervalos reglamentados de uno á otro, en plena carrera.

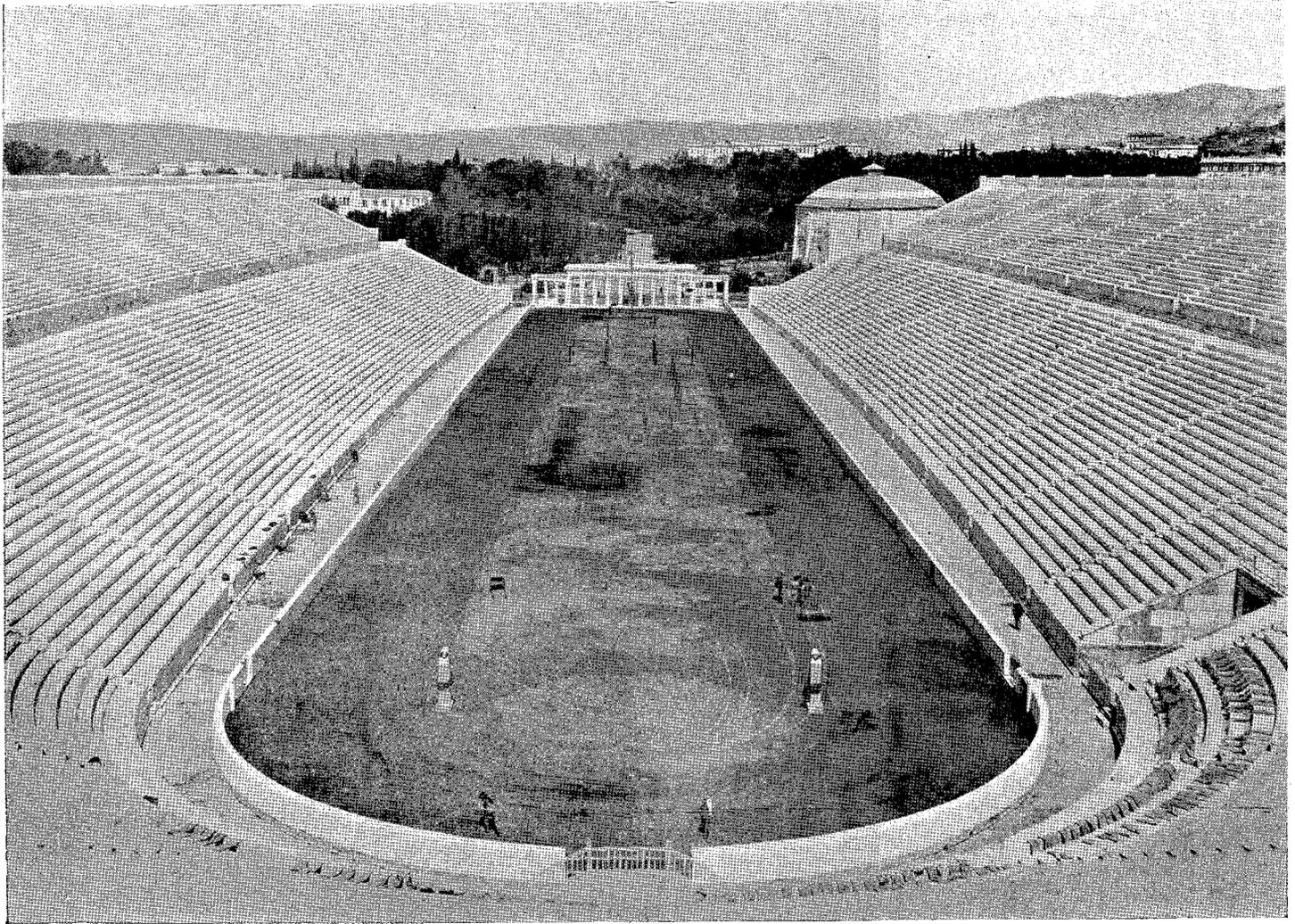
El ejercicio agonístico más importante era la carrera de carros, en el cual debía hacerse gala simultáneamente de habilidad y sangre fría ejemplares, sin ser posible evitar que en un momento dado los caballos exasperados por los estímulos de los conductores y por la gritería del hipódromo entero, se entregasen á un pá-

nico formidable, produciéndose una confusión de lo ligerísimos carruajes, casi todos recubiertos de aplicaciones metálicas, los consiguientes vuelcos, y más de una vez la muerte de los que los guiaban.

Los ejercicios atléticos en general tenían lugar en grandes recintos cerrados, construídos en las primeras épocas históricas aprovechando accidentes naturales del terreno, y luego, cuando se pusieron más en boga, dedicándoles espléndidos edificios de gran anchura y longitud, con una parte llana en el centro, rodeada de graderías de piedra. Estas construcciones se llamaban estadios y, cuando se destinaban á las carreras de caballos y de carros, hipódromos, aunque los arqueólogos no han podido ponerse de



*Vista tomada desde el estadio de Delfos: en la pendiente de primer término, el bosque de los olivos; en el fondo, la llanura de Chryso; á la izquierda, detrás de la montaña, el puerto de Itea, escala marítima del comercio délfico. Esta parte de Grecia ha sido llamada el ombligo del mundo, por considerarse como el origen de la civilización.*



*El estadio de Atenas reconstruido, en el cual se celebran los Juegos Olímpicos.*

acuerdo en muchos casos pasos para definir concretamente el nombre que se debía dar á tales ó cuales ruinas encontradas en Grecia.

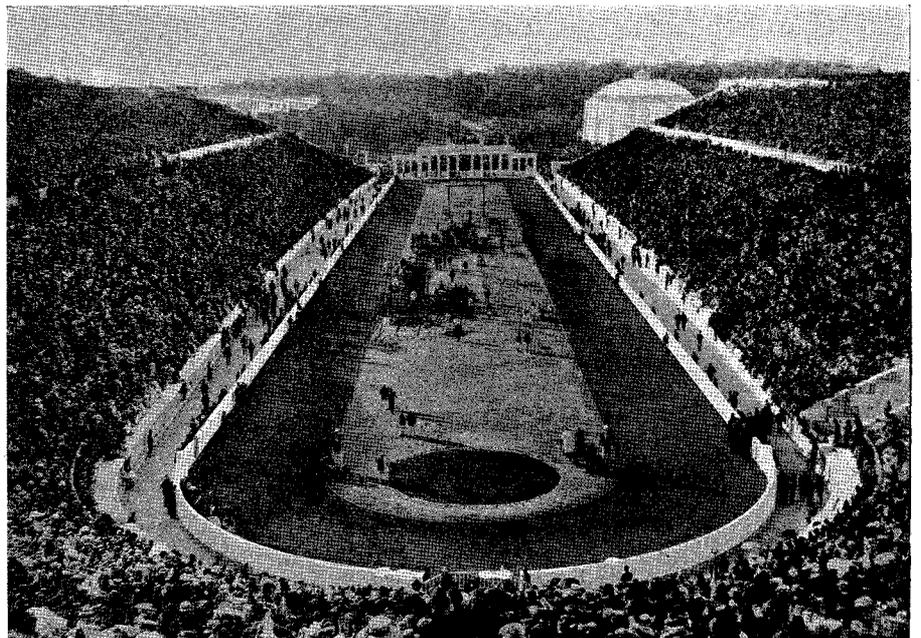
En realidad los hipódromos debían tener una muchísima mayor anchura; pero es de suponer que, cuando no había otra cosa, se aprovechaba el estadio, limitando el número de carros puestos en línea. Más que lo que pudiésemos decir sobre la estructura de estas grandiosas construcciones, ilustrarán á nuestros lectores las fotografías reproducidas en las páginas 122 y 123 que permiten comparar el estadio de Delfos, en la severa poesía de sus actuales ruinas, con el de Atenas, reconstruido y animado en los oportunos períodos por las olimpiadas restauradas, á las cuales acuden ahora atletas de todos los países del mundo. El estadio de Delfos es un buen ejemplo del aprovechamiento de los accidentes del terreno, pues sólo la gradería inferior es de piedra, colocándose los espectadores restantes en el desnivel de la colina que á continuación se eleva.

El hipódromo de los romanos tenía en el centro la *spina*, construcción prolongada que dividía en dos la pista para las carreras, aprovechándose la parte inferior para cuadras y habitaciones, y colocándose en la superior arcos, estatuas y monumentos reglamentados por su uso constante, además de las indicaciones de los ganadores, en forma muy curiosa, pero que la limitación del espacio nos impide detallar como desearíamos.

Los pintores modernos, que han intentado reconstituir la vibrante escena de una de estas carreras, representan á los conductores, exaltados, enloquecidos por el miedo de quedar atrás, excitando á sus caballos hasta el frenesí, inclinándose sobre sus lomos con el *mastix* (látigo) en la mano, sin compasión para sus músculos cansados; en cambio, á lo que parece, el

ideal de aquella época en este respecto era la mayor calma posible, la prosopopeya de la seguridad, la confianza implícita en la victoria. Las pinturas de los vasos, los bajos relieves, las estatuas mismas, representan á los carreros tiesos y seguros, firmes sobre sus pies y reteniendo con fuerza las riendas, para obtener del paso de sus caballos aquel aspecto de fuerza comprimida que es su mayor belleza.

La estatua de bronce, de la mejor época griega, cuya reproducción escabeza estas líneas, es un buen ejemplo de esta concepción especial, en contradicción con la realidad.



*El estadio de Atenas, durante la última Olimpiada. La muchedumbre moderna y cosmopolita que llena las gradas no da más que una remota idea del público helénico, cuyas vestiduras blancas debían formar un alegre conjunto.*

# La doma de potros

# en el Ejército.



*La doma convierte al caballo en un instrumento de movimientos casi automáticos entre las manos de su jinete. Estos potros que se representan á la izquierda, en la más pasiva de las actitudes, tendidos en la arena, son los mismos que á la voz de mando vuelan por encima de barreras muy anchas de piedras puntiagudas, ante las cuales se rebela el más elemental instinto de conservación.*

Los servicios de la Caballería en los Ejércitos modernos por su variedad y valor hacen que la importancia de dicha arma sea cada vez mayor y exige en la instrucción ecuestre del quinto y en la doma del caballo de guerra una gran constancia y un interés sin límites por parte de la Oficialidad instructora.

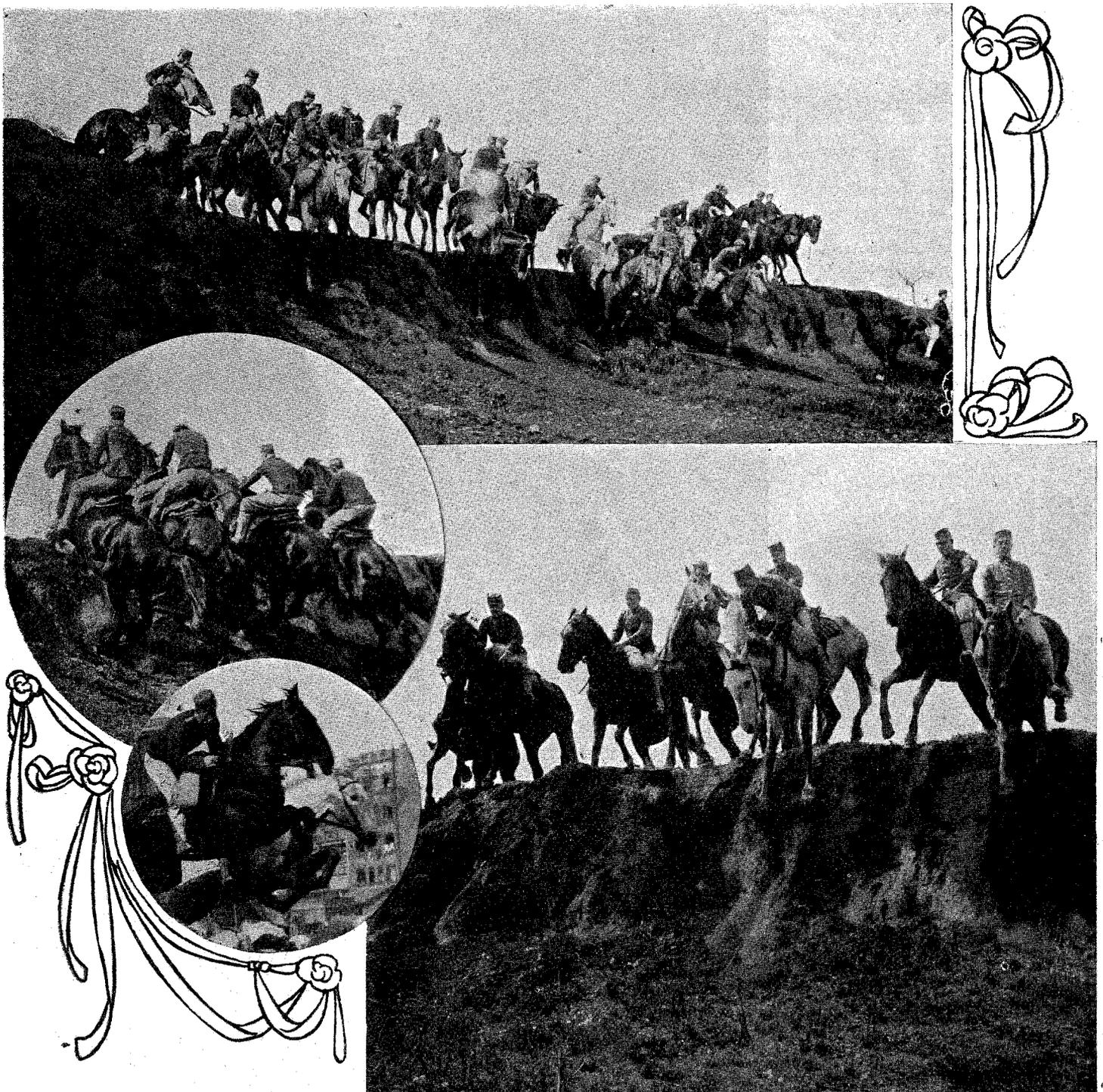
Lo mismo en los servicios de exploración y reconocimiento en los que la Caballería cubriendo el frente de los enormes Ejércitos que las campañas actuales exigen, guía y conduce á éstos; que los raids, verdaderas avalanchas que destruyen y aniquilan el país enemigo; que en las ter-

ribles cargas ejecutadas por grandes masas, es necesario en el quinto militar un valor á toda prueba y en el caballo una decisión y una doma perfecta que se traduzca por su transformación en una verdadera máquina de transporte á grandes velocidades por cualquier clase de terrenos y en una verdadera arma ofensiva incapaz de ser detenida por nadie ni por nada en su arrogante empuje.

El soldado de Caballería, verdadero sportman militar, al que presta la juventud todo su vigor y energía, es materia abonada para que de él se consiga hasta lo imposible, pues es propenso á los entusiasmos y une á la agilidad y vigor



*Una instrucción inteligente y enérgica ha convertido estos soldados, que cuentan menos de dos años de permanencia en el ejército, en cosas decididos, capaces de ejecutar sobre sus monturas los ejercicios más arriesgados, tan útiles en campaña.*



*Sin elegir previamente el terreno, se ordena un galope tendido, y los soldados, convencidos de que no corren peligro, entusiasmados por la celeridad de la carrera, escalan y descienden montículos, saltan vallas y atraviesan grandes extensiones accidentadas con rapidez pasmosa.*

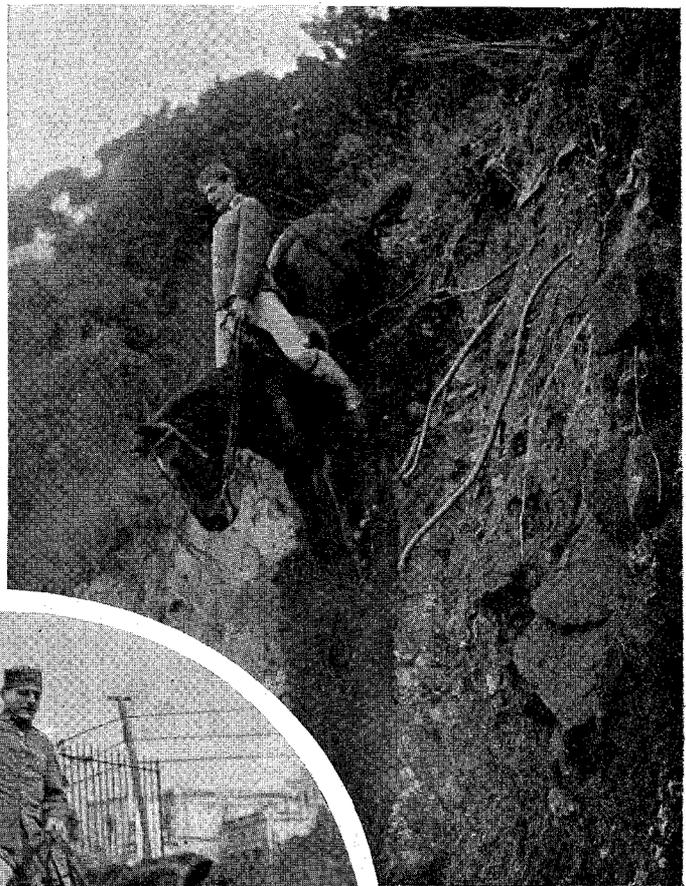
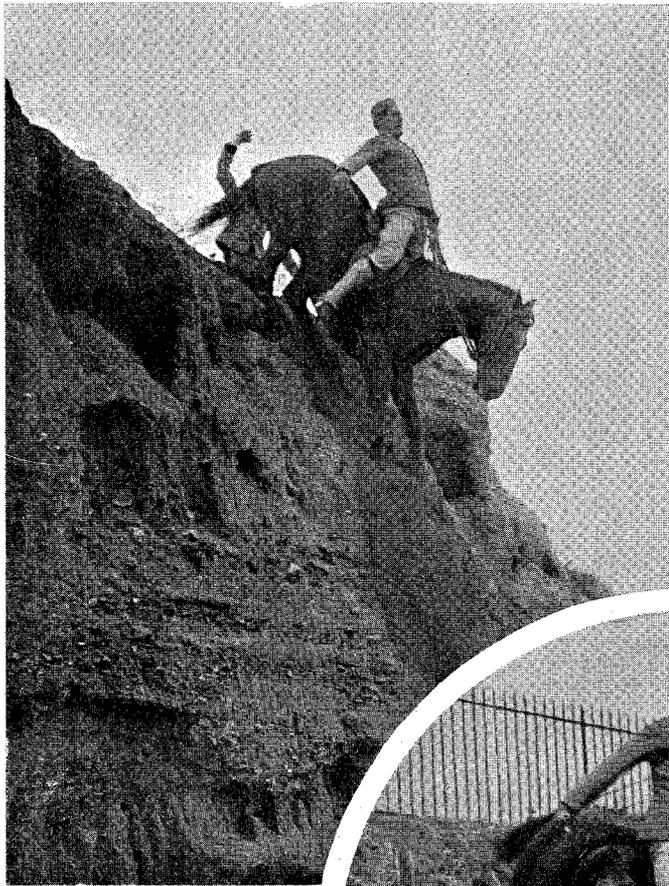
que su edad le presta, la obediencia y subordinación que el servicio militar le impone. Ciertamente que en muchas ocasiones el soldado por obediencia ejecutará á caballo ejercicios que individualmente y sin el anterior requisito no haría por muy équite que fuera; mas al convencerse, una vez realizados, de que nada desagradable le sucede, y animado constantemente por el estímulo de lo que los demás hacen, se arma de un valor y decisión sin límites llegando á ver en el peligro un placer, y en el obstáculo un sport agradable y sencillo.

Muy grandes son los progresos realizados en equitación y verdaderamente extraordinarios los ejercicios que en distintas escuelas extranjeras se practican, siendo de ello evidente prueba las interesantes fotografías recientemente publicadas en varias ilustraciones, que no han podido por menos de maravillarnos, habiéndose despertado una verdadera emulación entre los jinetes de los distintos países.

No podía nuestra Caballería permanecer indiferente ante tales progresos y el constante trabajo de nuestros Oficiales,

cuyos resultados bien prácticamente hemos tenido ocasión de apreciar en los Concursos Hípicos Nacionales y en los celebrados en el extranjero entre los cuales bien recientes están todavía nuestros triunfos obtenidos en Roma, Buenos Aires, Lisboa, etc. etc., no han limitado únicamente su labor á ejercicios practicados por ellos montando caballos escogidos, sino que siguiendo el principio de que todo soldado debe con su caballo en campaña pasar por donde pase su Jefe, han dedicado un cuidado especialísimo en conseguir tal objeto en la doma del caballo de guerra, siendo de ello una prueba evidente las fotografías que en este número publicamos, las que no pueden por menos de admirarnos ya que tales resultados han sabido conseguirse con soldados cuyo tiempo de servicio en filas llegará escasamente á dos años y con caballos de remonta muy inferiores en condiciones á los de otros ejércitos extranjeros.

Conviene insistir en que todos los ejercicios han sido ejecutados buscando el conjunto de circunstancias que se crean para el soldado en tiempo de guerra, hasta conseguir



*El último grado de la instrucción hipica. Caballos y jinetes son ya capaces de franquear el monte más escarpado sin temor á las caídas. Los caballos, doblados sobre los corvejones, se dejan deslizar por la pendiente, fuertemente apoyados sobre las patas delanteras. Se impone el parangón de estas*

*fotografías con las famosas del ejército italiano, sin que las obtenidas con caballos de nuestro ejército desmerezcan para nada en la comparación, debiendo advertirse que las italianas han sido sacadas en Tor di Quinto, en una pendiente siempre la misma, y con caballos excelentes montados por oficiales especialistas.*

que las dificultades del terreno, que aparecen infranqueables al milite novel, queden reducidas á elemento despreciable, pudiendo los individuos de tropa, y por lo tanto, los jefes que en ellos confían, dedicar toda su atención á la operación militar á cuyo desarrollo colaboren, eludir la vigilancia tantas veces basada en la dificultad de un accidente orográfico y conseguir aquella ubicuidad fulminante que tantas veces se admira al leer el historial de los ejércitos napoleónicos.

Los potros del regimiento Dragones de Santiago, cuya

doma ha sido confiada al primer teniente de caballería don Mariano Golobardas y al profesor 3.º de E. M. D. Antonio Cañero, son un ejemplo práctico de cuanto llevamos dicho, siendo interesantísimos los ejercicios de exterior que verifican, saltos de obstáculos, descenso de pendientes, etc., únicamente comparables con las que realiza la caballería italiana, trabajos de picadero, etc., etc., y de cuyo conjunto dan ligera idea las fotografías publicadas. Nuestra enhorabuena á un Regimiento que en tan alto lugar sabe poner el buen nombre de la caballería Española.

## El Tiro de Pichón en Madrid.

Interesantísimos y de verdadera sensación han resultado los *matches* entre la flor y nata de nuestros aristócratas tiradores que se han disputado la copa de S. M. el Rey. Dicha copa había de adjudicarse á quien la ganase cinco veces consecutivas á otros tantos contricantes, tirando con cada uno tres *matches*, de los cuales era preciso ganar dos por lo menos.

En el primer *match* quedó la copa para el Marqués de la Escala, pero no definitivamente, como es de suponer, pues acto seguido le retó S. M. el Rey para el siguiente día, ganando las dos veces primeras S. M. por lo que no hubo que tirar la tercera y quedó Su Majestad poseedor de la copa, interinamente también, recibiendo en seguida el reto de otros seis tiradores á

un tiempo, de los cuales le tocó en suerte ser el primero al marqués de Nájera, que fué vencido, matando el Rey 14 pichones de 15 tiros.

S. M. tenía, pues, dos quintas partes va de la copa. Mas he aquí que le correspondió disputársela al señor Pombo, quien había de tirar á 24 metros, mientras que el Rey tiraría á 27; resultó vencido en la segunda y tercera tirada, pasando la copa á poder del Sr. Pombo y de éste pasó al Sr. Luque, siendo éste vencido por el Marqués de Nájera, quien, á su vez, fué derrotando sucesivamente á los Sres. Ochoa, Bermejillo, Pombo, Pidal y por último, á S. M. el Rey, quedando así dueño definitivo de la copa nuestro deportivo monarca.

Las más famosas carrreras de caballos : El Derby de Epsom.

Epsom Races

1777

On Monday the 7<sup>th</sup> day of May will be run from the Town of Epsom to the Holmston and Grafton Plate of 500 pounds for four year Old and aged Horses & that never won Thirty pounds (Protesta Excepted) five year Old to carry eight stone four pounds six year Old eight stone eleven pounds aged Horses to carry nine stone the best of three heats four miles each heat.

On Tuesday the 8<sup>th</sup> day will be run from the Town of Epsom to the Holmston and Grafton Plate of 500 pounds for four year Old and aged Horses & that never won Thirty pounds (Protesta Excepted) five year Old to carry eight stone four pounds six year Old eight stone eleven pounds aged Horses to carry nine stone the best of three heats four miles each heat.

On Wednesday the 9<sup>th</sup> will be run from the Town of Epsom to the Holmston and Grafton Plate of 500 pounds for four year Old Horses & to carry eight stone seven pounds the best of three heats four miles each heat.

On Thursday the 10<sup>th</sup> will be run from the Town of Epsom to the Holmston and Grafton Plate of 500 pounds for four year Old and aged Horses & that never won thirty pounds (Protesta Excepted) five year Old to carry eight stone seven pounds six year Old nine stone and aged Horses to carry nine stone the best of three heats four miles each heat. There are to be allowed three pounds for all these plates.

St Joseph Marbury Bart. Stewards  
and  
Tho. Williams Esq.

Facsimil de las primeras condiciones manuscritas de carrreras de caballos; se refieren a las de 1773.

Las carrreras de caballos en su forma actual tuvieron su origen en Inglaterra, siendo en aquel país las más famosas y más populares las llamadas Derby de Epsom : lo primero por haber sido fundadas por Lord Derby, lo segundo por celebrarse en la llanura de Epsom : lo primero por haber sido fundadas por Lord Derby, lo segundo por celebrarse en la llanura de Epsom. Casi todos los poseedores d'écuries de course tienen un verdadero delirio por ganar un primer premio de esta carrera, aunque se celebran durante el año en aquel país de hipófilos muchas otras de mayor valor monetario.

El gran atractivo del Derby consiste en que el espectáculo es gratuito, teniendo iguales derechos a presenciarlo desde el más aristocrático miembro del Jockey Club hasta el último pillete callejero.

La razón de su gran popularidad, sin embargo, es algo oscura; pero es indudable que en la llanura de Epsom se celebraban carrreras ya en 1700, habiendo tenido nosotros entre las manos el manuscrito original del primer reglamento ó programa actualmente existente, que por su curiosidad reproducimos. Data de 1777 y dice que el primer día : lunes, 7 de Mayo se tenía que correr la primera, con un premio de 50 li-

bras, libre para todo caballo, yegua ó potro... En este draft no figura todavía el nombre del famoso lord Derby (llamado Eduardo y era el XII de su estirpe) que la modificó y bautizó en 1780. En aquel entonces había por allí una fuente reputada muy saludable, punto de cita para excursiones populares; pero el renombre de aquellos campos no ha hecho más que crecer desde aquel Thursday de 1780 en Diomedes, el caballo de Sir Charles Bunbury, ganó la primera carrera.

Esta carrera se corrió en Thursday (jueves) hasta 1838, en que se escogió el Wednesday (miércoles), en la mayoría de los casos el último de Mayo, habiendo tenido lugar unas pocas veces en Junio.

Así como en nuestra bendita tierra son contados los que no tienen ninguna participación en la Lotería de Navidad, no se considera legítimo compatriota de John Bull á quien no esté inscrito en las listas de apuestas que para el Derby circulan lo mismo en los palacios de las más encopetadas familias que en las humildes viviendas de la ínfima plebe. Los que no tienen la suprema dicha de presenciar la carrera, con frecuencia contemplan el cielo para adivinar, por el color y forma de las nubes, el nombre del caballo vencedor.

El juego, pues, representa un papel importantísimo en el interés despertado por esta carrera, habiéndose ganado y perdido por los aficionados verdaderas fortunas en las apuestas y siendo los buenos caballos objeto de las más desenfundadas codicias y luchas.



Antigua manera de asistir a las carrreras de Epsom (de una estampa de 1786).

# La Carrera de Voiturettes "Copa Catalunya"



## Circuito Mataró Argentona Vilasar

*Las vistas laterales han sido tomadas en la parte más recta del circuito, carretera del Litoral, por nuestros colaboradores fotográficos D. Narciso Ricart y D. Pedro Trilla. En el fondo de la vista de la derecha se distingue Mataró.*



Nuestros lectores, que habrán seguido con interés en la prensa cotidiana, el desarrollo de los trabajos del Comité Ejecutivo de esta carrera, única en España, y de las más importantes de Europa, encontrarán en esta página un anticipo del magnífico folleto Programa Oficial, en el cual, con un plan parecido al del año anterior, salvo las modificaciones y mejoras aconsejadas por la experiencia, se hallarán reunidos cuantos datos puedan interesar á los corredores y al público, avalorados por una presentación muy sobria y muy artística.

Refiriéndonos á la carrera, este año, además de los premios «Copa Catalunya» y «Copa del Rey», se disputarán copas del Comité Ejecutivo y de los Reales Automóvil-Clubs de Madrid y de Barcelona, siendo de esperar que no faltarán las inscripciones de profesionales extranjeros, en pugna con algunos sportsmen del país, que se proponen defender los colores de nuestra bandera.

El público encontrará unas magníficas tribunas en Vilasar, accesibles por Ferrocarril, mediante su excelente servicio, muy frecuente, y por la carretera del Litoral. Se montará un apeadero, y las instalaciones de cuantos servicios puedan hacer al espectador agradable su estancia prometen rivalizar en comodidad y lujo con cuanto hasta ahora se ha hecho.

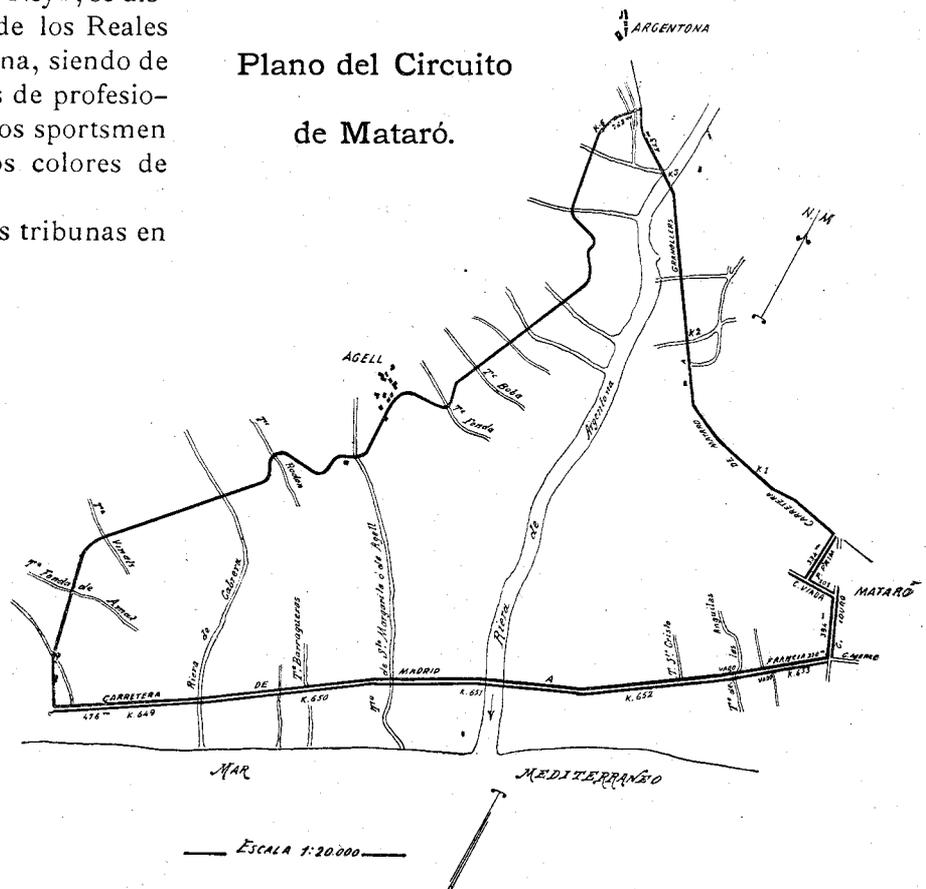
Por otra parte, un núcleo de sportsmen mataroneses ha obtenido venia del Comité para montar en aquella población otra tribuna, que tendrá la ventaja de su vecindad con la industriosa población.

El circuito es más corto que el del Bajo Panadés y atraviesa una comarca extremadamente risueña y fértil. Las carreteras que lo componen, son prin-

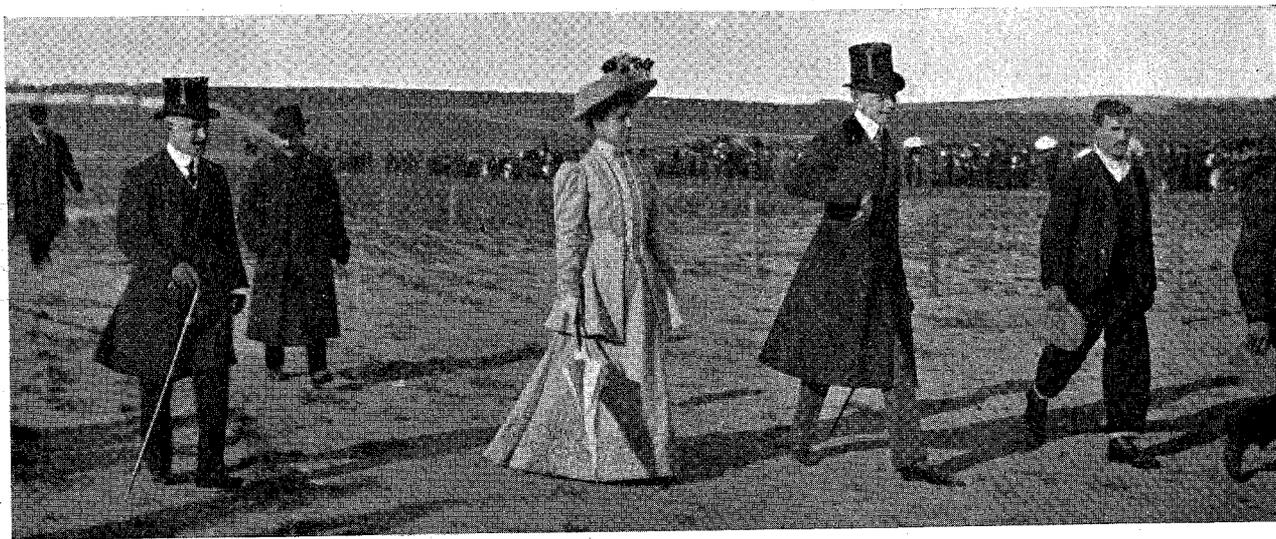
cipal una de ellas, la del Litoral, y meramente vecinales las otras dos. Todas se hallaban en bastante mal estado; la primera por su mucho tránsito, las otras por el exceso de badenes y por el paso de varios torrentes ó rieras; pero el arreglo completísimo de que están siendo objeto, cambiará en absoluto este estado de cosas, permitiendo hacer, sobre sus agradables desniveles, maravillosas velocidades.

Ningún paso á nivel vendrá á interrumpir la circulación de los automóviles.

### Plano del Circuito de Mataró.



## La Aviación en Madrid : Fiesta de la Asociación de la Prensa.



*Los infantes D. Fernando y D.<sup>a</sup> María Teresa llegando al Campo de Chamartín de la Rosa para presenciar los vuelos de Gaudart.*

El día 18 debía tener lugar en el pueblo inmediato de Chamartín de la Rosa la fiesta deportiva que daba «La Asociación de la Prensa».

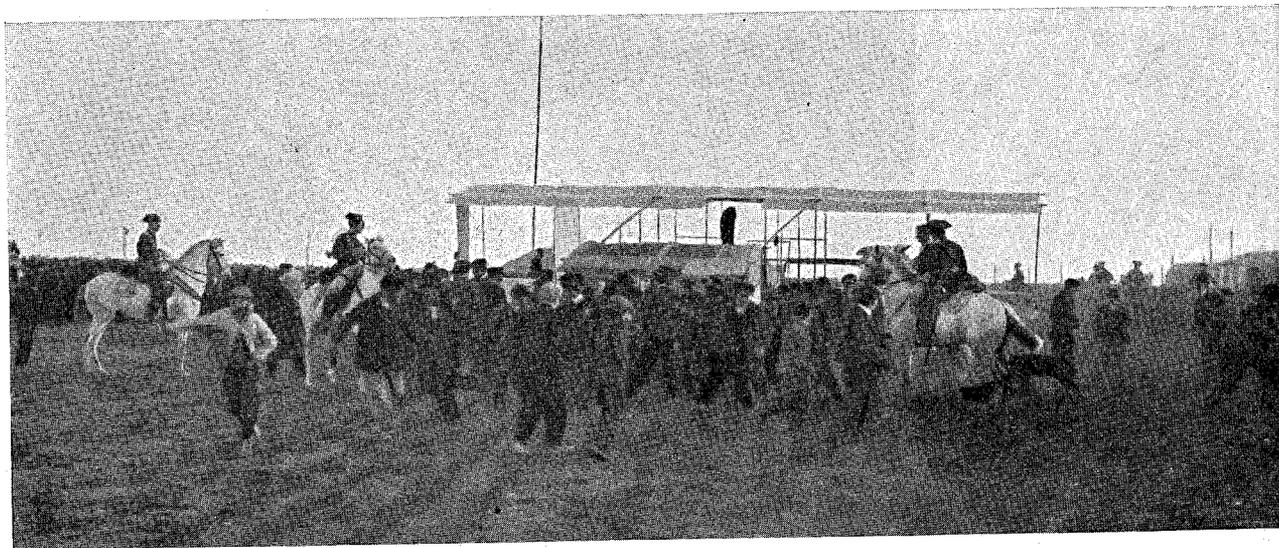
Con el concurso de los Sres. Stoeckel, sobre un monoplano Blériot tipo «Canal de la Mancha», con motor Anzani de 35 caballos, y Gaudart, en su biplano «Voisin».

A las cuatro y media en punto, hora para la que estaba anunciada dicha fiesta, hicieron su aparición SS. AA. RR. los Infantes D.<sup>a</sup> María Teresa y D. Fernando, acompañados del Alcalde de Madrid Sr. Francos Rodríguez.

Desde el primer momento se vió que el aire imposibilitaría en absoluto los vuelos. Stoeckel desapareció, en alas de

un automóvil; pero Gaudart, viendo la actitud del numeroso público de las tribunas populares, y sobre todo de los espectadores gratuitos de barreras afuera, hizo su primer vuelo llegando á elevarse unos pocos metros del suelo, descendiendo en seguida á causa del fortísimo viento. El populacho llegó á tomar un aspecto de amenaza imponente, por lo cual, el arrojado aviador esperó durante un buen rato á que la Guardia civil despejase al público, para realizar otro segundo vuelo, llegando á más altura que la vez anterior, pero descendiendo en cuanto se convenció de que la fuerza del aire era superior á la de su aparato.—F. CALZADO.

Madrid, Abril 1910.



*El populacho preparándose para echarse sobre el biplano de Gaudart, que la Guardia Civil tuvo que defender.*

Fots. de F. Calzado.

### Campeonato de fuerza

El día 15 se celebró en Madrid el Campeonato de fuerza de 1910 en el local de la Sociedad Gimnástica Española.

Los señores inscritos para tomar parte en el Campeonato eran los siguientes : Antonio Mino, Antonio García Valenzuela, Ramón Theureau, Leovigildo Pimentel, Juan Bautista Bergua, José Penella, Santiago Verga, José Paredes, Enrique García y Emilio Carretero.

Después de los diferentes ejercicios y empeñada lucha entre estos señores, el Jurado



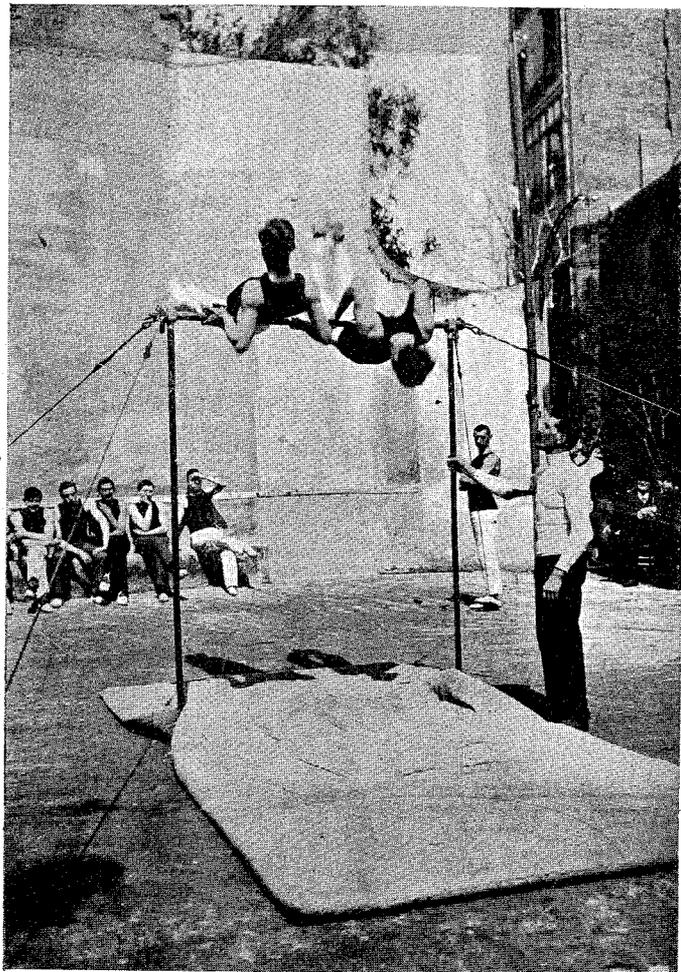
*Campeonato de fuerza de España. El Sr. Mino, campeón, y fotografiado en el centro de los demás concursantes.*

### de España, para 1910.

nombró Campeón de España al Sr. D. Antonio Mino, otorgándole los siguientes premios : Premio de S. M. Rey, consistente en un bronce de 51 centímetros de altura, obra del escultor Moreau; medalla de vermeil y de oro. Dicho señor elevó 286 kilogramos.

D. Antonio G. Valenzuela elevó 265 kgs., D. Ramón Theureau 258 kgs. y D. Leovigildo Pimentel 247 kgs. obteniendo el primer premio, consistente en medalla de vermeil y título.

## La Fiesta atlética del Centro Autonomista de Dependientes.



*Alumnos del Gimnasio haciendo ejercicios en la barra fija.*

Por haber llegado demasiado tarde á nuestras manos las fotografías, no dimos cuenta antes de la magnífica fiesta gimnástica celebrada en el Centro Autonomista de Dependientes del Comercio y de la Industria, el domingo día 3.

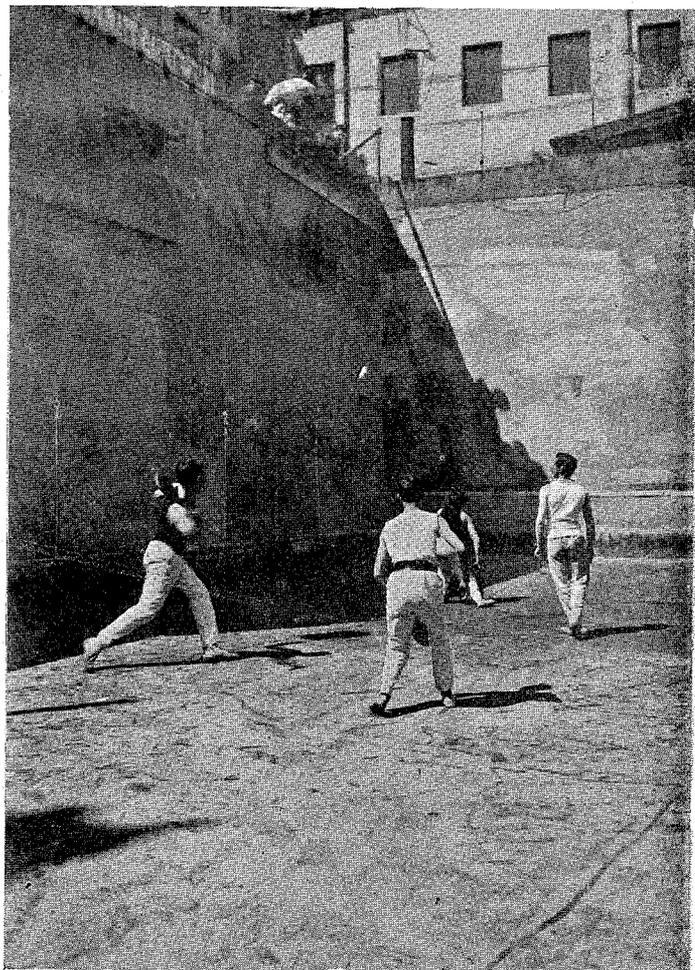
Tuvo lugar la magnífica reunión deportiva por la mañana, en el Patio de Recreo del local social ante el público numeroso como de ordinario que reunen en los actos oficiales de aquella simpática entidad. Empezó el que reseñamos con el desfile de los gimnastas en uniforme negro, guiados por el activo profesor D. José Figueras.

Después de varios ejercicios de conjunto á pie firme, empezó el trabajo en las paralelas y anillas, distinguiéndose algunos alumnos y también su profesor, que estuvo admirable en una muy sostenida plancha con dos dedos.

También se ejecutaron bonitos trabajos en la barra fija y luego pasóse al lanzamiento del peso, clasificándose en este orden : 1.º Rigol (7'75) 2.º Hamar (7'55) 3.º Mestrat (7'35) 4.º Dulcet (7) y 5.º Elias (6'20).

En el trampolín ejecutaron muy bonitos saltos varios alumnos, de lo que dará idea la siguiente nota : Hamar, 23 puntos; Gosils, Rigol y Vila, 21 puntos; Bausis, 20 puntos.

Un reñidísimo partido á pelota se jugó entre los señores Juan Rigol y Joaquín Elías, negros, contra Antonio Castellá y Feliciano Elías, blancos, á veinte tantos, ganando los segundos y dejando á 16 tantos á los negros. Ambos bandos jugaron muy bien y con maestría. La esgrima, última parte de la fiesta, á cargo del profesor Sr. Muntaner y su hijo.



*Una instantánea del partido de pelota basca.*

En este orden se ejecutaron los números : Demostración de la barra á dos manos por D. J. Muntaner (hijo); bastón, D. Miguel Bayona y J. Muntaner (hijo); sable, D. J. Muntaner (profesor) y D. José Molina; bastón, D. Antonio Riera y D. José Molina; florete, D. J. Muntaner (profesor) y el niño Domingo Riera.

Lo que más llamó la atención, fueron los asaltos que realizaron los citados señores á bastón, por ser mucho más disputados que los vistos en otras fiestas, evidenciándose que los Sres. Muntaner dominan perfectamente el bastón y la barra más que las demás armas.

Semejantes fiestas, cuando son coronadas por el éxito y saben sostener el interés de los espectadores, hacen muchísimo por la difusión de la cultura física, conquistándole nuevos adeptos y animando á los que ya la practican.

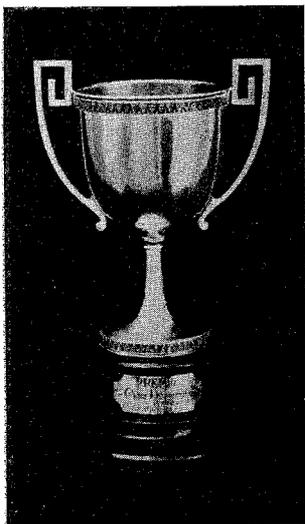
### Las carreteras españolas de Marruecos.

Copiamos de un diario de Madrid :

«No habrá casi en España carreteras ni caminos vecinales; pero puede tranquilizarnos el saber que los habrá en los sequedales improductivos de Melilla, cuya ocupación militar nos cuesta tres millones de pesetas mensuales.

Habrà una carretera de primer orden de Melilla á Nador, que nos costará 300.000 pesetas. Una de segundo orden de Nador á Zeluán, que nos hará gastar 227.304. Y otra de Nador á Atlaten, que costará 208.696 pesetas.»

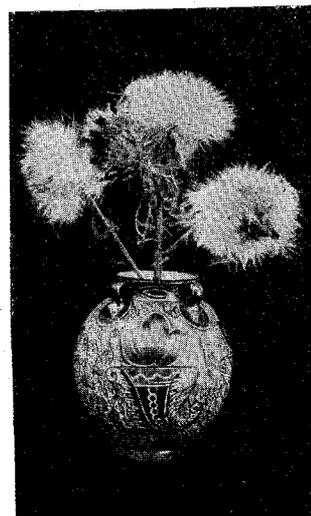
## Campeonato ciclista de 50 kilómetros en Villanueva y Geltrú.



Premio 1.º  
Copa del Club Deportivo.



Los Sres. Juandó (5), primero; Negre (13), segundo, y Borrás (2), tercero, de las carreras celebradas en el circuito de Villanueva, Sitges, San Pedro de Ribas, Villanueva, con un recorrido total de 50 km. La iniciativa de esta carrera procede de la «Agrupación Sport» de aquella culta villa. Un público numerosísimo y selecto presenció las pruebas, que comprendían tres vueltas de este recorrido, bastante accidentado y penoso. No ocurrió ningún accidente. Juandó hizo la primera vuelta en 39 m. 34 s.



Premio  
de Don P. Soler y Bertot.

La bonita población fabril de la costa mediterránea es terreno abonado para el cultivo de todos los sports. Recientemente dimos cuenta de un importante partido de foot-ball allí celebrado, tocándole ahora el turno á unas carreras de bicicletas, cuyo interés mantiene en constante entrenamiento á los jóvenes estudiantes que en ellas debían tomar parte.

Los premios de esta carrera se repartieron el día 24, en una fiesta celebrada en el Casino Artesano, durante la cual se proyectaron unas series de películas deportivas, entre las que figuraba la referen-



Don J. C. Puig del Campo, Alcalde de Villanueva y Presidente del Comité Organizador.

te á la Copa Cataluña. Además de las copas que figuran en esta cabecera, había varios otros ricos objetos donados por particulares y por industriales barceloneses del ciclismo.

Para el día 1.º de Mayo está anunciado un match entre el «Athletic» de esta población y el 2.º team del University, de Barcelona, fiesta que promete también verse muy concurrida.

Para muy en breve se anuncia la inauguración de una pista de lawn-tennis, cuya construcción ha corrido á cargo de varios jóvenes de la localidad.

## Las Sociedades Deportivas de Santander.

El 30 de Marzo último se constituyó el «Club Automovilista Montañés», cuya Junta directiva la componen personas de lo más distinguido de aquí. Por unanimidad fué elegido Presidente D. Alberto Corral, notable ingeniero de caminos y autor de varias obras importantísimas, tales como el ferrocarril del Sardinero, el puente de Vargas, los aprovechamientos de varios saltos de agua de la provincia, y otras muchas. Como automovilista, es perfecto conocedor de la parte mecánica de los coches y seguro conductor; él fué, hace muchos años, el primero que trajo automóvil á Santander.

El resto de la Junta lo componen D. Luis López Doriga, Vicepresidente; D. Eduardo P. y Pérez de la Riva, Tesorero; D. Angel Castanedo, Secretario; D. Pablo M. Córdoba, Suplente del mismo; y D. Pablo Albán, D. José Illera Serrano, Don Armando Costa y D. Juan Manuel Mazarrasa, Vocales, todos ellos de mucha iniciativa y constancia, que sabrán colocar el recién fundado



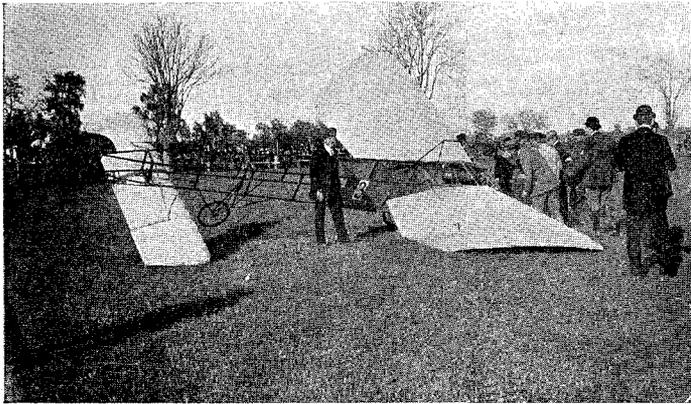
Don Alberto Corral, ingeniero de caminos, publicista, presidente del Club Automovilista Montañés, recientemente constituido en Santander.

club á la altura que se merece y esperamos todos.

Por unanimidad también, se acordó nombrar socio de honor al Excelentísimo Señor Duque de Santo Mauro, como también á los señores Presidentes de todos los clubs similares establecidos en España. Tomóse, además, el acuerdo de solicitar para la nueva sociedad la filiación en el Real Automóvil Club de Madrid, como representante de la Federación Nacional Automovilista, y se cambiaron impresiones sobre la orientación que ha de seguirse para lograr un fin práctico que redunde en beneficio de los socios.

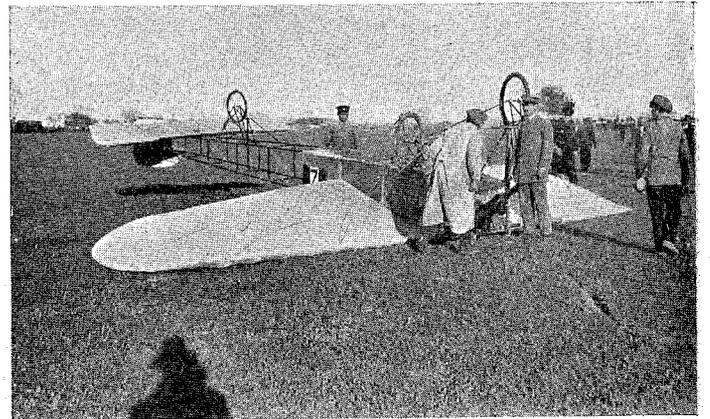
El día 10 del corriente inauguró la Sociedad de Cazadores Montañeses el local-club que acaba de instalarse en la calle de San Francisco, celebrándose con una espléndida comida. Esta sociedad se constituyó en 1908, por iniciativa del Sr. Clerat, actual vicepresidente de la Sociedad de Cazadores de Madrid; desde entonces, su Junta Directiva no ha cesado de trabajar.

## Fin de la Semana de Aviación de Sevilla.



*El aeroplano de Tick, con su ala rota.*

Si concediésemos algún valor deportivo á la Semana Blériot de Aviación, de Sevilla, consideraríamos verdaderamente deplorables las repetidas y aparatosas averías sufridas por los aviadores en el magnífico Campo de Tablada, no atribuibles á otra causa sino á lo peligroso del aparato que montaban. El monoplano Blériot, que no da resultados sino en manos de gente muy experimentada y con todos los hazards favorables, es un pésimo aparato de espectáculos, lo

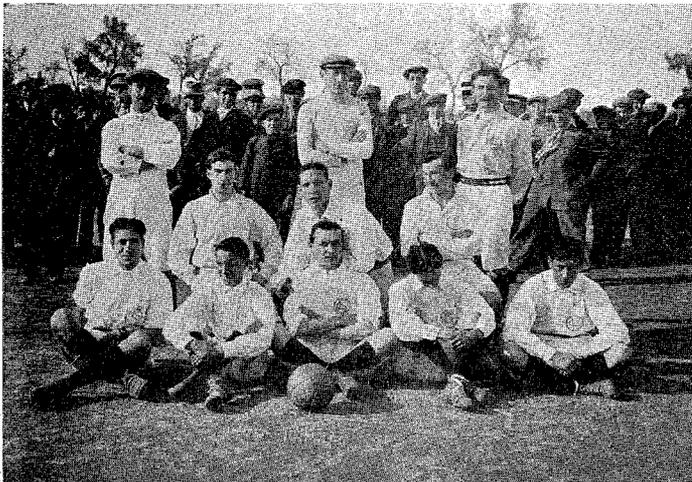


*El aeroplano de Barrière, volcado.*

que se ha probado de nuevo en Sevilla, no habiendo hule gracias á un inexplicable milagro.

Después de la caída de Olieslagers, motociclista más invulnerable que las muñecas de celuloide, Tick y Barrère han corrido igual suerte, de manera que los lectores barceloneses que sean aficionados á las emociones pueden empezar á refocilarse, pues estos mismos pilotos son los que han de actuar en la Semana Blériot de Barcelona.

### Noticias ilustradas.



Partido jugado el 31 Marzo por el «Huelva Recreation Club» y el «Sevilla Foot Ball Club», del que resultó vencedor el primero por 2 goals á cero.

Componían el «Sevilla» los Sres. Shmitz, García, Martínez y B. Romero, Labourdette, Castañeda y Lucas, Lafita,



Asencio, Makenzie, Carretero y Leconte; y el «Huelva» los Sres. Watley, M. Pérez de Guzmán y Wilsson, J. Pérez de Guzmán, Padilla y Rosselle, Ramos, Tellechea, Barrero, Bustamante y Bravo.

(Fotos. Barreras)



«Sporting Club» de Irún. Equipo que empató con el «Paris» 1 á 1.



Detalle de una cacería recién verificada en las palomeras de Echalar (Véase el artículo inserto en el Suplemento.)

# VIDA DEPORTIVA HECHOS Y DOCUMENTOS

## DESDE PARÍS

### Inauguración del Velódromo Buffalo.

Acabamos de salir del hermoso Velódromo de Neuilly. La corriente humana, desbordándose de las puertas de *Buffalo*, se esparce en todas direcciones comentando la famosa *Roue d'Or* y sus corredores.

Al atravesar la Puerta de Neuilly, en la gran plaza que forma la llamada Porte Maillot, un espectáculo soberbio se ofrece á nuestra observación. La Avenida de la Grande Armée, larga y espléndida, coronada allá al fin por la silueta majestuosa del Arco de la Estrella, parece el cauce de un gran río humano y la magnificencia de la gran ciudad brilla en todo su esplendor.

Una vez más sentimos profunda admiración por este pueblo parisién tan amante del sport.

Por entre la niebla de este día, que podría ser de invierno, á la luz débil del crepúsculo, vemos agitarse una multitud que, llenando la gran plaza, crea un ambiente deportivo. Largas colas de gente esperan turno para subir á los tranvías, para bajar á la estación del ferrocarril subterráneo.

Quien con la raqueta bajo el brazo; quien con la pelota de foot-ball; grupos de gente joven vestidos aun con sus uniformes de footballistas, sucios todavía del polvo de la lucha, ó corredores de Cross Country que rodean con admiración al campeón de su club.

Del Bosque de Bolonia, numerosas amazonas y jinetes pasan al galope, terminada su partida de polo, mientras los autos de carreras, polvorientos de su excursión, y la lujosa *limousine* que viene de las *courses* de Auteuil y Longchamps, pasan rápidos dejando tras de sí un aroma de elegante distinción... Es París que vuelve, alegre de haber dedicado un día más de su intensa existencia de gran ciudad á la cultura física, á la vida de aire libre.

Y al irnos nosotros también hacia París, cubierto ya por el manto de la noche, al brillo de los millares de luces, sentimos más que nunca, ante tan hermoso espectáculo, profunda admiración por este gran pueblo.

Volvamos atrás, lector querido, acompáñame á través de las páginas de LOS DEPORTES, al Velódromo de *Buffalo*.

Allí veremos la magnífica prueba ciclista que se llama la *Roue d'Or*, veremos como Séres se nos presenta como un verdadero coloso del pedal y como gana al campeón de Francia, al valiente Parent.

Veremos también á Darragon, el siempre fuerte Darragon, clasificarse segundo; á pesar de lo que haya podido decir alguna mala lengua respecto á sus agotadas facultades, demuestra que es el gran corredor que vimos hasta hoy y que ganará todavía grandes victorias.

Finalmente presenciaremos como Parent, no obstante sus esfuerzos, se contenta con ser el tercero, y Galuín, de quien esperamos algo mejor, quédase el cuarto de la carrera.

Cuando hayamos visto este soberbio alarde de fuerza y de ciclismo, saldremos entusiasmados, nos consideraremos más dichosos después de haber presenciado tan espléndida fiesta.

Y al llegar los dos al fin de esta crónica, me despido de ti, lector afectuoso, prometiéndote contarte, todo lo bien que pueda tu pobre cronista, las emociones que nos reserva París en las próximas fiestas del Sport.

S. HARRY.

París, 10 de Abril de 1910.

### Las Palomeras de Echalar.

Echalar, pueblecito de 1.507 habitantes, que pertenece al término de la capital de Navarra, está rodeado de imponentes y escabrosos montes con una vegetación exuberante, y situado en terreno pintoresco, entre España y Francia, destacándose por estar edificado en un promontorio de la estribación del Pirineo, desde cuya altura se observan en lontananza espléndidos y grandiosos paisajes que superan en belleza á toda ponderación que pueda hacerse, aunque la fama del pueblecillo pirenaico es debida á las renombradas palomeras.

Muchos siglos hace que un santuario insigne de la cristiandad, la Colegiata de Roncesvalles, usufructúa el derecho de cazar las aves de paso que por aquel lugar atraviesan en sus viajes de periódica emigración de África á Europa y viceversa, durante los meses de Septiembre y parte de Noviembre. La cacería es curiosísima, divertida y de grandes beneficios. He aquí cómo se realiza :

En las cúspides de las montañas que circundan los imponentes desfiladeros existe un portillo entre dos peñascos grandes, en cuyo hueco se arman redes de gran resistencia, sujetas y movidas por potentes polipastos, puestas de tal modo que el descenso y ascenso de la pesadez del monstruoso artefacto lo verifican con suma facilidad, con una rapidez asombrosa.

Por medio de la trampa se obtiene un cerradero ó callejón sin salida, por la forma especial del barranco, que desciende desde la altura hasta el llano.

Las aves de paso adoptan esta ruta de preferencia, penetrando en el barranco para vencer el portillo. Puestos *ad hoc*, ocultánse entre matorrales y malezas los guías; una vez vistas las bandadas, dan los toques de señal convenida, para prevenir á los tramperos la próxima llegada de las aves. Éstas van al ras del suelo directamente á la red, si el viento es fuerte; si es suave, entonces se remontan, y los *colombaires*, situándose en los altos picos de las laderas del barranco, escalonados en cada pino ó árbol, elevado á distancia del uno al otro de 80 á 100 metros poco más ó menos, siguiendo, como es natural, la dirección de la red, obligan á descender las aves hacia ésta, para lo cual van armados de tablas pintadas de negro y blanco ó bien picadas, que simulan halcones, gavilanes ú otras aves de rapiña, para lanzarlos á las bandadas que, atemorizadas, caen en la trampa. Los *colombaires* han de ser hombres no solamente forzudos y diestros, sino muy prácticos, pues de ellos depende las más de las veces el éxito de las encerronas.

Ya una vez dentro de la red, los encargados del artefacto, los *tramperos*, rápidamente la bajan, y en seguida, como salidos del fondo de la tierra, varios hombres aparecen, con grandes sacos puestos sobre

la cintura como si fueran delantales, se precipitan sobre la red, posada ya en el suelo, y á paletazos matan las hembras, dejando vivos los machos, que meten en los sacos ya para comerciarlos después, ya para venderlos á los choceros ó para otros usos.

Algunas veces ocurre que, reinando un viento fuerte, ó los *colombaires* se descuidan y se precipitan con antelación al paso ó son vistos, las aves remontan á grandes alturas, rebasando la red; pero los cazadores, provistos de escopetas, hacen un fuego graneado, antes de que lleguen á regiones que les permiten escaparse, asustándose las aves, y precipitándose unas sobre las otras se vuelven y hay probabilidades de que caigan sobre la red; pues atacadas por los *colombaires*, enloquecidas por los repetidos paletazos que tiran sobre ellas, no tienen más remedio que sucumbir; en estos momentos los *colombaires* tienen que sacar todos sus recursos, toda su agilidad, pues, de lo contrario, se malogrará la entrada.

Los cazadores de escopeta poco producto sacan de ello; en cambio los de la red salen gananciosos, compensándose con tirar á las que se deslizan por los extremos de la red.

Es otro espectáculo admirable y un verdadero negocio para los propietarios, especialmente los canónigos de Roncesvalles; anualmente organizan muchas romerías, á las que asisten buen número de cazadores ávidos de contemplar el espectáculo y de disparar á las numerosas bandadas formadas de palomas, zuritas, torcaces, además de un sin fin de otras especies de caza, tales como grullas, chochas, avefrías, sisones, ánades, alondras, chorlitos, tordos, etc., formando el rebaño comunmente llamado de *aves de paso*.

Los *días de paso*, si son de los de los buenos, se pueden cojer de 1.500 á 2.500 aves; hay redes que aprisionan de 10 á 12 docenas.

Cuentan de un palomero que, en cierta temporada de gran entrada, se le fué el número exorbitante de aves que aprisionó en una red y tal era la fuerza desplegada, que fué arrancada de raíz siendo llevada á gran trecho. Según datos de los propietarios, cuya estadística obra en poder de los mismos, se recogen por término medio, desde el 20 de Septiembre al 20 de Noviembre, unos 350 docenas de aves (4.200), y la fundación de la cacería data desde hace 300 años, siguiendo el mismo procedimiento que hoy en día se usa, aunque se han introducido algunas modificaciones.

Tuve el gusto de asistir dos veces á estas cacerías, durante los años 1897 y 1898, quedando admirado de la magnitud y esplendidez del espectáculo, con ganas de volver á presenciar estas sorprendentes recogidas de aves.

DERYLERMANKS.

## De foot-ball.

### Santander.

El 28 pasado, aceptando la invitación hecha por el «Athletic Club de Bilbao» (campeón de España), fué el «Santander Foot-boll Club» á la vecina villa á jugar un partido, sabiéndose ya el resultado con más ó menos aproximación.

Mucho antes de dar principio el partido, la afluencia de público al campo de Lamiaco (Bilbao) era numerosísima, formada en gran parte por distinguidas

señoritas de la buena sociedad bilbaína, que concurrían deseosas de aplaudir el juego de los campeones que en reñida lid triunfaron en San Sebastián sobre clubs importantes, como «Madrid» y «Vasconia».

El equipo que presentaba Bilbao era fortísimo, seguramente el mejor de cuantos han luchado en concurso alguno, en representación del potente «Athletic»; por esta causa, y como dejo dicho, á la hora de empezar el partido, el campo ofrecía un precioso golpe de vista, pasando de cuatro mil el número de concurrentes que impacientes esperaban la presentación de los teams en el campo; á las 4, hora fijada, se pusieron en línea por el siguiente orden:

«Athletic»: Astorquia; Cabièces, Arzuaga; Grambau, Cameron, Belausteguigoitia; Hurtado, Iza (capitán), Burns, Wisch, Iceta.

«Santander»: Berara, Noges, Riaño, Bates, Lavin; Albiru, Ruiz, Gómez; Villar, Pérez; Pereda.

Actuó de *referee* D. Eduardo Moronati.

En los primeros veinte minutos el partido fué interesante, pues no consiguieron ningún goal los bilbaínos, á pesar del empeñado ataque de que era objeto la meta del «Santander», que estaba admirablemente defendida por Pereda, quien paró muchos goals; el primer goal lo marcó Iceta, de un *shoot* sin fuerza, que por el suelo llegó á la meta y de entre las manos se le fué á Pereda: goal de casualidad. Á continuación Wisch marca uno, colosal, imparabile, terminando la primera mitad con otro goal muy bueno de Iza.

Fueron aplaudidas en este primer tiempo preciosas combinaciones matemáticas de los jugadores del «Athletic», así como también los defensas y portero del «Santander», que resistieron frecuentes y enérgicas acometidas, restanda á la pelota golpes que se creían goals inevitables.

Durante la segunda parte, los delanteros del «Santander» hicieron esfuerzos titánicos para desquitarse en parte de la marcha del partido; pero sus combinaciones se estrellaban contra la defensa del «Athletic», que estaba á cargo del gran Arsuaga, Cabièces y Astorquia; no teniendo que mencionar más que un pase de Beraza de extremo á extremo, que, admirablemente recogido por Lavin, tira á goal y da en el ángulo, comprometiendo al goalkeeper bilbaíno, que tuvo que salir con la pelota, esquivando la acometida de los delanteros del «Santander» que le acosaban. Dominando el «Athletic», siguió todo el partido, logrando apuntarse para el «Athletic» un goal Iza, otro Cameron y uno muy bueno Burns. Total 6 goals á o.

Los jugadores que se distinguieron por el «Athletic» fueron los cuatro equiperos ingleses, Iza y el coloso Arzuaga, que fué aplaudidísimo en sus jugadas de maestro; y del «Santander», las defensas Pérez y Villar con el goalkeeper Pereda, que fué el héroe de la tarde, y que, salvados algunos pequeños defectos, llegará á ser uno de los mejorcitos de España; llegará, por tener excepcionales condiciones.

El resultado de este partido, previsto ya, dada la potencia del incomparable «Athletic», es muy halagüeño para el «Santander»; y espero le dará alientos para continuar el entrenamiento comenzado y llegará á conseguir triunfos.

Entre los jugadores reinó el más cordial entusiasmo y los del «Athletic» quedaron invitados para otro match, que en el precioso campo del «Santander» se celebrará en corto plazo. Daré cuenta oportunamente.

Con el «Santander» fué gran número de aficionados, entre los que vi al Presidente del Club «Santander» Sr. Pardo, socios Giménez, Avendaño, Barret, Aloma, Torres y varios del «Sporting» y «Recreativo», que también cultivan este sano deporte.

J. DE BERAZA.

### Barcelona.

«Challenge» de los Pirineos.—Sigue jugándose esta interesante prueba, habiendo quedado eliminados pa-

ra la final los clubs «R. C. Deportivo» de San Sebastián y «F. C. Barcelona» de ésta.

El equipo donostiarra venció al «S. Bordelais» por 4 goals y el «Barcelona» empató con el «O. Cettois» á un goal, si bien este último club le cedió el partido, ante la imposibilidad de seguir jugando.

Al tiempo de aparecer este número los equipos de San Sebastián y Barcelona se encontrarán en Toulouse para jugar el partido decisivo.

Tenemos entendido que el «Barcelona» va á la lucha con un formidable equipo. Deseámosle mucha suerte.

**Concurso Federación.** - Puede darse por descontado que el «F. C. Barcelona» ostentará nuevamente este año el título de Campeón de Cataluña.

Para el segundo lugar, lucharán los clubs «University», que está en muy buena forma, y «Español», que, al perder con el «University» el día 24, sufrió el mayor descalabro de la temporada.

R.

## En broma.-El Caballo.

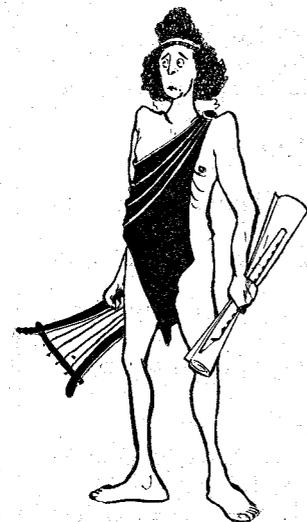
Su mitológico á la par que original origen.

El caballo es, por lo regular, uno de tantos cuadrúpedos que corren por el mundo, y digo por lo regular, con perdón de Linneo y demás, porque sé de algunos caballos que, francamente, no tienen nada de cuadrúpedo; por ejemplo, los del ajedrez, los llamados H. P. y otros. Sin embargo, y para mayor claridad y tranquilidad de mis amabilísimos lectores, que Dios guarde muchos años para que puedan seguir dispensándome el honor de serlo; debo advertir que voy á ocuparme hoy únicamente en el caballo brutal y solípedamente considerado.

Según puede verse, casi á simple vista, allá en épocas muy remotas el caballo era considerado por el hombre como un tío carnal heredable, como miembro de la familia que nos merece toda suerte de atenciones y cuidados; se le destinaba la mejor habitación de la casa, se le servía el desayuno en el lecho... Recuerdo en este momento que Aquiles... pero, sin ir tan lejos, *ahí* tenemos á Calígula, el famoso emperador romano, y todos sabemos el buen destino que le dió á su caballo; ni que el afortunado bruto hubiese sido su yerno, podía llevarse mejor breva. Hoy día

esto no ocurre generalmente; por el contrario, el caballo viene á ser el *burro* de carga del hombre y el lugar casi geométrico de los paños del género humano.

El origen del caballo se remonta á tiempos muy mitológicos. Ocurrió, según parece, que la colonia que al buen Cécrops (ya sabrán Vds. quién fué Cécrops) se le antojó fundar en tierra helénica, adquirió tanta importancia que, aprisa y corriendo, fué preciso darle el título de ciudad, con todos los aditamentos de muy noble, muy leal y otros *muyes* no menos apreciables.



Todo estaba dispuesto ya, y hasta se había aprobado el presupuesto para la impresión del correspondiente diploma, que debía ser de piedra pómez imitación pergamino antiguo, y se haría una tirada especial de 50 ejemplares numerados, en piedra más económica, para venderse á 3'75 bueyes cada uno.

Pero ¡ay! una terrible duda, una capitalísima cuestión por resolver vino en aquellos faustos momentos á nublar los esculturales rostros de Cécrops y de sus colonos. ¿Qué nombre se le iba á dar á la nueva ciu-

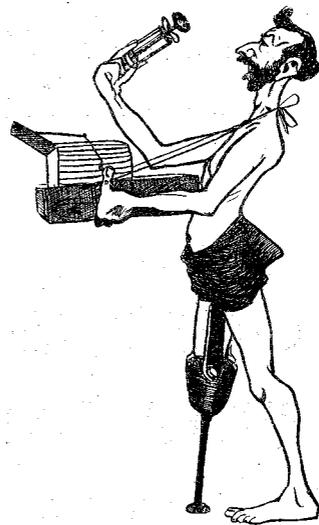
dad? Cavilando y vacilando sobre este particular estuvo Cécrops en sesión permanente y secreta, sin querer tomar alimento ni afeitarse, durante largos días y luengas noches, hasta que el archivero municipal, cuyo nombre no nos cita Pausanias ni se ha podido averiguar todavía á pesar de las excavaciones que se han practicado al objeto, se permitió recordarle á su señor que en dicho archivo existía un adoquín firmado de puño y letra del gran Zeus, disponiendo que la ciudad que fundara Cécrops (y aquí tenemos una elocuente prueba de la perspicacia del padre de los dioses, pues ya sabía, el muy vivo, que Cécrops acabaría metiéndose á fundador) debía llevar el nombre y estar bajo el protectorado de la divinidad que inventara lo más útil para el hombre. Resuelto, pues de momento el conflicto, y bien comido y rasurado Cécrops, abrióse un concurso entre los moradores del Olimpo. Y allí fué Troya... digo, no fué allí precisamente.

El brillante Apolo fué el primero en acudir, y presentó la flauta, el acordeón, los versos y algunas otras cosas de su particular invención, pero no tan útiles como las citadas. Vulcano, que, por lo que de él se ha sabido después de aquella fecha, era la mar de ingenioso, presentó al concurso un sacacorchos automático, niquelado, y una ratera, también automática, pero sin niquelar, con incrustaciones de asta y unas miniaturas de Venus y Marte *esmaltadas* en la propia *Malta*, que era una verdadera tentación. Tetis, la ex-ama del propio Hefestos, ofrecía, como invento suyo, que ha pasado *de boca en boca* á la posteridad, el biberón. Prometeo *prometía* una porción de cosas y mostraba la patente por Europa y América de un verdadero prodigio: los fósforos, cuya fórmula para la fabricación del taller de pirotécnica de Júpiter, todos sabemos lo que le costó. Baco, ó Dionisio, como le llamaban los jóvenes calaveras compañeros suyos en libaciones y demás ceremonias de su culto, ofrecía conseguir para aquella ciudad el decreto divino de la desgravación de los alcoholes, y presentaba una extensa lista de *vacantes* para proveer entre aquellos que le eligieran. El buen Pan, que no pasaba de ser un bueno, incapaz de haber inventado ni siquiera la pólvora, no pudo llevar al concurso otra cosa que el *vil panecillo*.

Pero el pueblo de Cécrops no se daba por satisfecho: á todo encontraba peros y reparos. Con seguridad que si á Mercurio se le ocurre inventar entonces el diputado ó el sello de urgencia, y lo presenta á concurso, se lleva de calle á Cécrops y todos los suyos, y me le nombran en el acto hijo adoptivo, patrón y cacique de la ciudad.

Mas de pronto llega Neptuno, chorreando y calado hasta las espigas, y dice que se aparten y le dejen solo, que él va á darles lo de más utilidad para el hombre. Todos callan, obedecen y se tapan las narices (esto último á causa del penetrante tufillo á pescado pasado que despiden el rey de los mares). Y el hermano de Júpiter, como un paraguas mojado acabado de cerrar, destilando agua piernas abajo, que formaba un charco á su alrededor, estornuda estrepitosamente, lo que motivó un fuerte chubasco universal, da un porrazo en el suelo con su imperial tridente, y ¡oh poder divino del hijo de Cronos el relojero!, en el acto surgió de la tierra un solípedo de rizadas crines y ondulante cola, alazán tostado y careto, por más señas. - VELOX.

(Se continuará.)



# ESTABLECIMIENTOS RECOMENDADOS

## ESPAÑA

BARCELONA.—Café Restaurant «Torino». Paseo de Gracia y Cortes.  
Maison Dorée : Plaza de Cataluña.  
ARENYS DE MAR.—Restaurant Monte Nello.  
BILBAO.—Café de Correos.  
HUELVA.—Café «Nuevo Mundo».  
Bar Gambrinus.  
Cervecería de Viena.  
MURCIA.—Gran Hotel Universal.  
PALMA DE MALLORCA.—Hotel - Restaurant «La Alhambra», calle Conquistador.  
REUS.—Gran Hotel de Londres.  
SEVILLA.—Restaurant Pasaje de Oriente, calle de Sierpes.  
Bazar Sevillano, calle de Tetuán, 26.  
SITGES.—Hotel Subur (Garage automóvil).  
TARRAGONA.—GRAN HOTEL CONTINENTAL Auto-Garage.  
VILLANUEVA Y GELTRÚ.—Restaurant de la Estación.

## EXTRANJERO

OPORTO : Gran Hotel Paris.  
OSTENDE.—Hôtel d'Allemagne; 22 rue du Quai. Teléfono 44. Casa de primer orden. Abierto todo el año.  
LYON.—Grand Hôtel des Étrangers, Place de la République. Luz Eléctrica. En el punto más céntrico de la ciudad. Instalación moderna. Reputación universal.  
LONDON.—The Savoy Hotel.  
LONDON.—The Trocadero. El más lujoso de la metrópoli.  
NICE-CIMIEZ.—Hermitage Hotel. Propietario, Luigi Steinscheider. La más hermosa situación de la Riviera.  
GÉNOVA.—The Bristol Hotel. Auto-garage complet derrière l'hôtel.  
MILÁN.—Hotel Europa.  
ROMA.—The Splendid Hotel.  
OSTENDE.—Ostend Kursaal. El más lujoso del mundo. La sala de conciertos es capaz para 12.000 personas.  
AMBERES.—Hôtel Saint-Antoine.

# CORRESPONSALES Y REPRESENTANTES DE LOS DEPORTES

## PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

España, un año ... ..	12 pesetas.
Extranjero, un año ... ..	15 francos.
Número suelto ... ..	50 cénts.
» atrasado .. ...	75 »

## Anuncios

Solicítense tarifas.

## Pagos por adelantado

LOS DEPORTES se venden en toda la Península y demás países de lengua española

## CORRESPONSALES :

### ESPAÑA

ALCOY.—D. José I. Candela.  
ALICANTE.—D. M. Canto, fotógrafo.  
AVILÉS.—D. José M.<sup>a</sup> Co de Triola; calle General Luuce, 16, pral.  
BILBAO.—D. José M.<sup>a</sup> Ancin; Achuri, 24, 3.<sup>o</sup>  
CORUÑA.—D. Enrique Fernández Roel; Orzan, 106, 1.<sup>o</sup>  
HUELVA.—D. Antonio Fernández y D. Juan Concione; Alfonso XII, 6.  
MATARÓ.—D. Santiago Vinardell y D. Jaime Comas.  
MURCIA.—D. Miguel G. Peña; Paseo Marqués de Cervera, 27.  
PALMA DE MALLORCA.—D. José Toribio.  
SABADELL.—D. Juan Piferrer; Gracia, 12, librería.  
SAN SEBASTIÁN.—D. Enrique Dorda; Fuenterrabia, núm. 3.  
SANTANDER.—D. José de Beraza; Muelle, 16.  
SEVILLA.—D. Rafael Robles; Capitán del Regimiento de Soria.

SITGES.—D. Joaquín Benaprés.  
TARRAGONA.—D. Guillermo Tarín; Unión, 23.  
TARRASA.—D. Miguel Sánchez; Norte, 20.  
TOLEDO.—D. Carlos Urreta; calle Navarro Ledenne.  
VALENCIA.—D. Vicente Pastor; Victoria, 11, pral.  
VALLADOLID.—D. Román Velasco de Gabilondo; Anades, 3.  
VILLANUEVA Y GELTRÚ.—D. P. Soler Bertot; calle del Progreso.  
VICH.—D. José G. Puigví; Riera, 13.  
VIGO.—D. César Baraja; Colón, 14.  
ZARAGOZA.—D. Jesús Blasco; calle de Alfonso, 23.

## EXTRANJERO

DINAMARCA.—Srta. D.<sup>a</sup> Inge Williamsen; Grundtvigsvej 15 tr.; Copenhague.  
ESTADOS UNIDOS.—D. Angel Espoy; 109, W. 128 Str.-Nueva-York.  
FRANCIA.—D. Domingo Solé; rue Humboldt, 25.-París.  
INGLATERRA.—D. J. Soler; 76, Hallam Street, Portland St.-Londres W.  
ITALIA.—D. Paolo Racah.-Milán.  
PORTUGAL.—«Casal Catalá», y D. Alfredo Duarte Rodríguez; rua Coelho, n. 111.-Lisboa.  
REPÚBLICA ARGENTINA.—D. M. Rodríguez Giles; Corrientes, 1379.-Buenos Aires.  
REPÚBLICA DE CUBA.—D. Juan Arisó; Oficios, 56.-Habana.  
REPÚBLICA DE CHILE.—D. Carlos Brandt; Casilla núm. 104.-Valparaíso.  
REPÚBLICA DEL ECUADOR.—Señores Contreras y Valdés; Apartado A.-Guayaquil.  
REPÚBLICA MEXICANA.—D. Valentín del Pino; Espalda de los Gallos, 3.-México.

“LA SEGURIDAD, que se siente, de estar prácticamente libre de estallidos y de pinchazos, usando NEUMÁTICOS

# PALMER

constituye la realización de un sueño de perfección en el automovilismo”.

Esto escribe el Sr. Ronald J. Copeland, de Kibblestone Hall, Staffs., al regresar de un viaje de turismo por Inglaterra y Escocia, habiendo recorrido 1,400 millas (2,251'600 k<sup>tros.</sup>) sin la menor avería en los neumáticos.



La construcción del **PALMER** con **cuerda sin aire**, da por resultado la seguridad y la flexibilidad del neumático, así como su duración extraordinariamente larga.



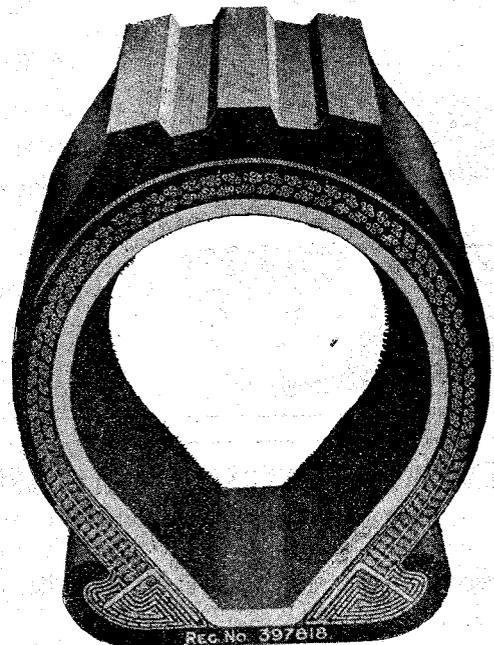
Otros neumáticos llevan capas de lona por trama, lo cual los hace completamente inadecuados al trabajo á que se destinan.

Pedir catálogo ilustrado, explicativo de la especial fabricación del

**Pneu Palmer.**

AGENCIA GENERAL PARA CATALUÑA:

Princesa, 59, pral. - BARCELONA



REG. No. 397818

# ATRETOS SOCIEDAD ANÓNIMA ROMA-MILÁN

LA MÁS ALTA NOVEDAD DEL DÍA

Cubiertas con IMPERFORABLE PROTECTOR de la cámara de aire  
PATENTADAS EN TODA LA UNION

No priva la elasticidad, disminuye el calor y se halla exento de todo metal  
CÁMARAS de aire marca «ATRETOS». - Fabricación esmerada y calidad extra superior

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

**M. CHERIZOLA, S. en C. : Diputación, 197 : BARCELONA**



**M. GOMILA**

FOTOGRAFADO.-AUTOTIPIA.-FOTO-LITO-  
GRAFIA.-ZINCOGRAFIA Y TODA CLASE DE  
TRABAJOS PARA LA ILUSTRACION DE PE-  
RIÓDICOS, CATÁLOGOS, ANUNCIOS, ETC. ETC.

PROVENZA 224 BARCELONA



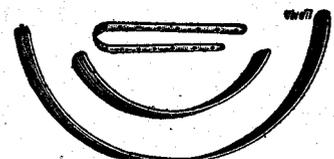
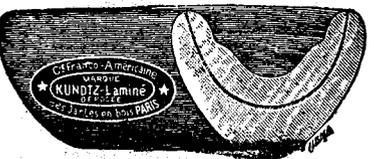
## C.<sup>ie</sup> Franco-Américaine des Jantes en Bois

VENTAS AL POR MAYOR

40, RUE DE L'ÉCHIQUIER : PARIS

y en las casas comisionistas. = Talleres en  
MERI-SUR-OISE (Francia). = Llantas de made-  
ra para ciclos. = Guardabarros de made-  
ra. = Guardacadenas.

Unico concesionario para la fabricación en  
Europa de las Kundtz, Plymouth, Fairbanks,  
Boston



## AGENCIA LA UNIVERSAL, de MARIANO LLUCH

Sucesor de Antonio Lluch. - Fundada en 1862

Barcelona, Princesa, 42. ≡ Portbou-Cerçère (frontera franco-española)

Transportes generales, Camionajes, Tránsito y Aduanas

Precios alzados de transportes y derechos.  
Corresponsales en España y en el Extranjero.

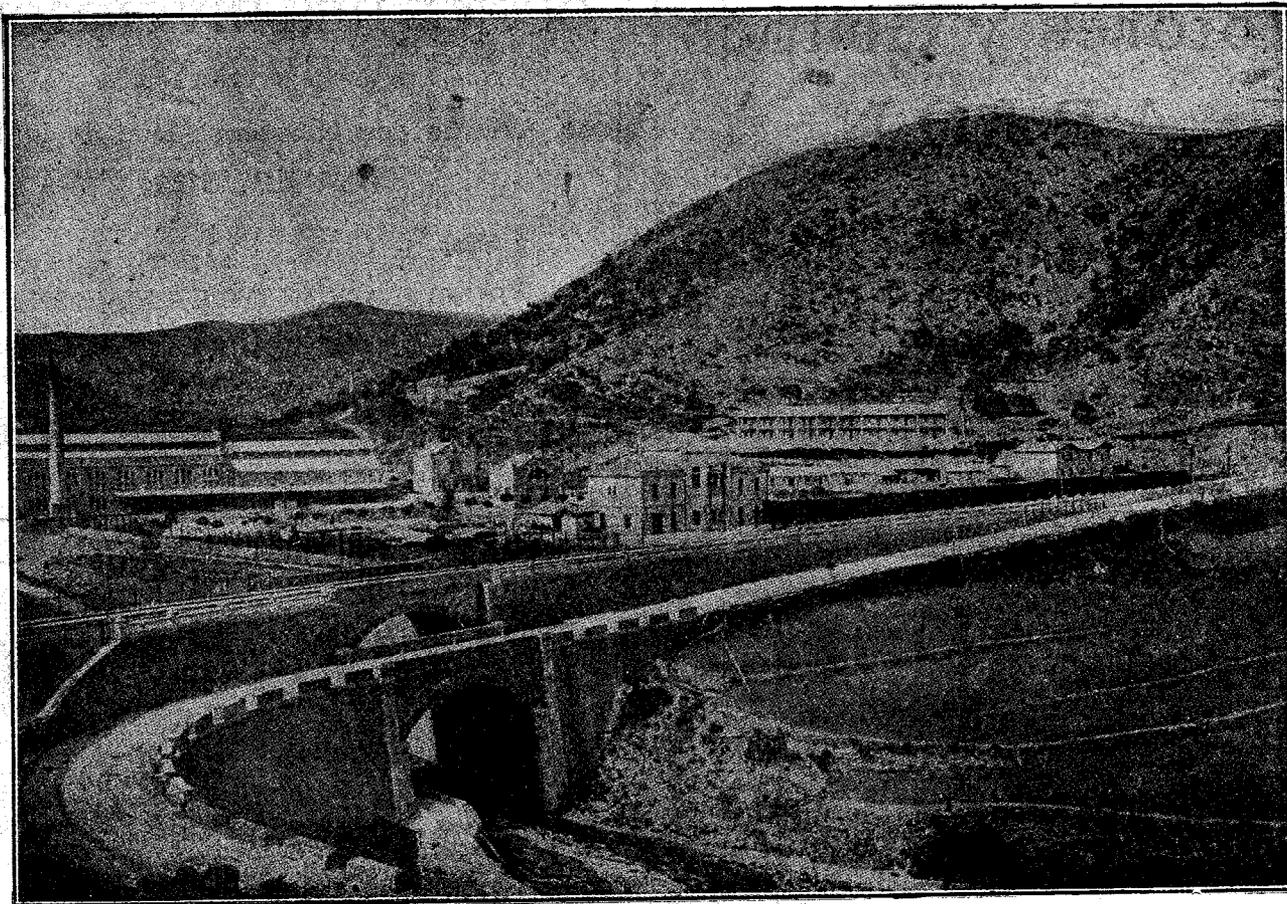
Agentes de la Exposición Universal de Bruselas,  
en la frontera y las aduanas de Portbou y Cerbere

## CAJA DE PRÉSTAMOS

## LA BARCELONESA

Santa Margarita, 3, entresuelo (esquina Unión)

Grandes cajas de hierro incombustibles,  
para guardar alhajas y objetos de valor.



## FÁBRICA DE CEMENTO PORTLAND Y CAL HIDRÁULICA

EN VALLCARCA (COSTAS DE GARRAF) PROXIMA A SITGES

DE

# M. C. BUTSEMS Y FRADERA

Proveedores efectivos de la Real Casa

**Portland natural claro y oscuro**

**Grappier blanco**

**Portland artificial**

**Cementos de fraguado lento y rápido**  
**Cal hidráulica**

Estos materiales están admitidos y se emplean actualmente en varias obras públicas de importancia

**Fábrica de mosaicos hidráulicos**

Piedra granito y mármol artificial. - TUBERÍAS y demás aplicaciones de cemento en Barcelona

**Despacho : Pelayo, 22 : Barcelona**

# Motores y Grupos ARION

M. Georges Filtz (Juvisy)

Agente general en España : **J. ATHANÉ**

Capitaine au long cours

**BAYONNE**

## OFFICE DES INVENTIONS L. DUVINAGE

10, Avenue des Nerviens (Rue de la Loi)  
**BRUXELLES**

Dépôt de brevets et marques de fabrique de tous pays.  
Vente et achat de brevets.

**PUBLICATION DE LA MAISON**  
Journal des Inventeurs et Bourse de l'Industrie  
Mensuel ... .. 3 francs l'an

**AGENCE A PARIS : 49, Avenue de la République, Dr. G. PETIAU**

Téléphone, 901-82

# Meeting de Monaco Victoria de la S. P. A.

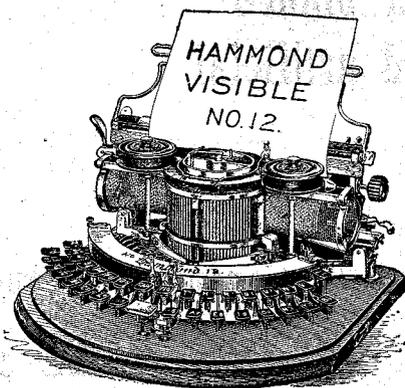
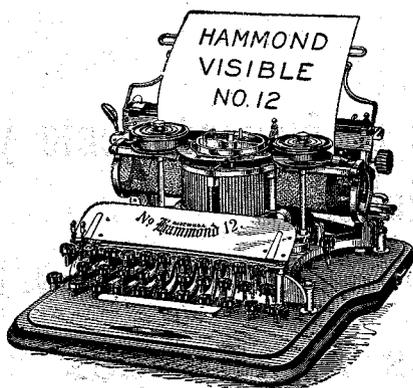
1.ª y 3.ª Series

Automóviles, Omnibus y Camiones

**ARIBAU, 88 : BARCELONA**

# HAMMOND

La máquina de escribir más sólida y perfeccionada



Victoria, 4 : Madrid - Fernando VII, 49 : Barcelona

**Reglamento oficial**

**de la carrera del kilómetro lanzado organizada por el Real Automóvil-Club de Cataluña  
bajo los auspicios del Excmo. Ayuntamiento de Barcelona.  
5 de Junio de 1910.**

Artículo 1.º Este concurso se celebrará el día 5 del próximo mes de Junio y consistirá en recorrer en el menor tiempo posible la distancia comprendida entre la calle de Cortes á Gran Vía Diagonal, en el Paseo de Gracia (1 kilómetro) y regreso á la calle de Cortes. El tiempo que transcurra entre la salida de la línea de la Gran Vía Diagonal y la entrada en la misma línea no se considerará como empleado en la carrera. Se concederán 500 metros antes de la línea de salida para adquirir velocidad. Esta carrera se regirá por el Reglamento General de carreras del Real Automóvil Club de España.

Art. 2.º Los coches que tomen parte en esta prueba se clasificarán por categorías en la forma siguiente:

*Categoría de carreras.*

- Motores monocilíndricos. Diámetro hasta 100 m/m.
- Motores bicilíndricos. Diámetro hasta 80 m/m.
- Motores cuatricilíndricos. Diámetro hasta 65 m/m.
- Carrocería de carreras.

*Categoría de turismo.*

- 1.ª Categoría (Motores 1 á 4 cilíndricos). Diámetro (Alesage) hasta 80 m/m.
- 2.ª Categoría (cuatricilíndricos) de 80 á 100 m/m.
- 3.ª Categoría (cuatricilíndricos) de 100 á 120 m/m.
- 4.ª Categoría (cuatricilíndricos) de 120 á 140 m/m.
- 5.ª Categoría (seis cilindros) de 100 m/m en adelante.
- Carrocería de cuatro asientos, con estribos.

Art. 3.º Una vez terminada la carrera, serán comprobados los alesages de los coches vencedores, si hubiere reclamación.

Art. 4.º El orden de salida de los coches será el mismo de su inscripción.

Art. 5.º Los coches de la categoría de carreras deberán ir tripulados por su conductor y un auxiliar. Los de de las categorías de turismo deberán llevar dos asientos además de los indicados, y en su defecto suplir con 60 kilos de peso la falta de cada uno.

Las carrocerías deberán reunir las condiciones de seguridad apatecibles á juicio de los Comisarios.

Art. 6.º Los coches que deseen tomar parte en esta prueba deberán inscribirse en el local del Real Automóvil Club de Cataluña, Caspe, 24, á partir de la publicación de este Reglamento hasta el día 31 de Mayo. Los derechos de inscripción serán: 50 pesetas las categorías de turismos y 100 pesetas la de carreras. Al hacerse la inscripción, deberán justificarse el alesage del coche por declaración firmada por el propio interesado.

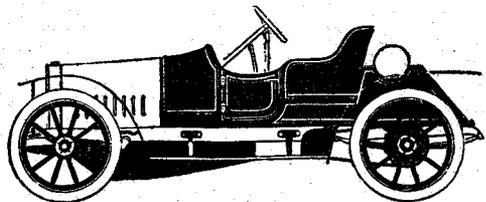
Art. 7.º Los Comisarios fallarán todas las reclamaciones.

Del fallo de los Comisarios podrá apelarse ante el Real Automóvil Club de España, constituyendo un depósito de 100 pesetas, que no serán devueltas si la reclamación fuera resuelta en la misma forma que los Comisarios.

Art. 8.º Los concurrentes se comprometen á no recurrir en ningún caso á la jurisdicción de los tribunales ordinarios.

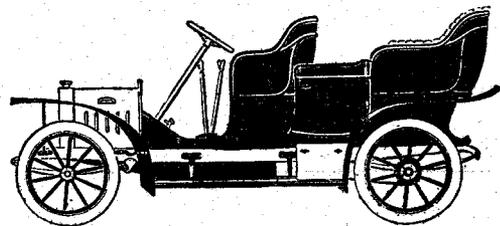
El Presidente de la Comisión Deportiva, *El Marqués de Alella*. El Secretario, *M. M. de Cambra*.

**VOITURETTES LION PEUGEOT**  
Vencedoras de la COPA CATALUNYA en 1908 y 1909



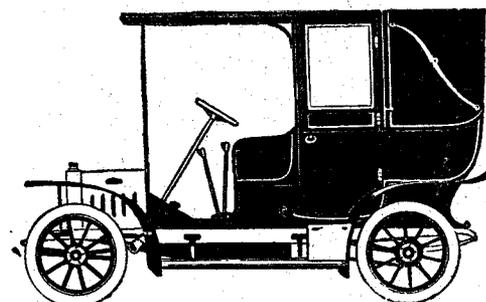
**Voiturette Lion** de carreras, tipo 1910, 16 caballos, dos cilindros. Carrocería de sport. Depósito de esencia de forma cilíndrica detrás de los baquets

- Modelo 12 caballos... .. 2 cilindros .. .. Francos : 6.200.
- » 16 » .. .. 2 » .. .. Francos : 6 500.



**Voiturette Lion.** Carrocería de lujo. Faetón. Entradas laterales.

- Modelo 9 caballos.. ... 1 cilindro ... .. Francos : 5.600.
- » 12 » .. .. 2 » .. .. Francos : 6.400.
- » 16 » .. .. 2 » .. .. Francos : 7.000.



**Voiturette Lion.** Carrocería de lujo. Landulet ó taxi sin pabellón, dos asientos delante y dos interiores.

- Modelo 9 caballos... .. 1 cilindro... .. Francos : 7.000.
- » 12 » .. .. 2 » .. .. Francos : 7.800.

Representante exclusivo  
en España

**Gonzalo Rodríguez Peñalver**

Paseo de la Castellana, 6 dpl.  
MADRID.

# PETERS UNION PNEUMATIC



## EL MEJOR NEUMÁTICO DEL MUNDO

Únicos Fabricantes:

Mitteldeutsche Gummiwarenfabrik  
Louis Peter A. G. Frankfurt a. Main

LA MÁS ANTIGUA FÁBRICA DE NEUMÁTICOS DE ALEMANIA