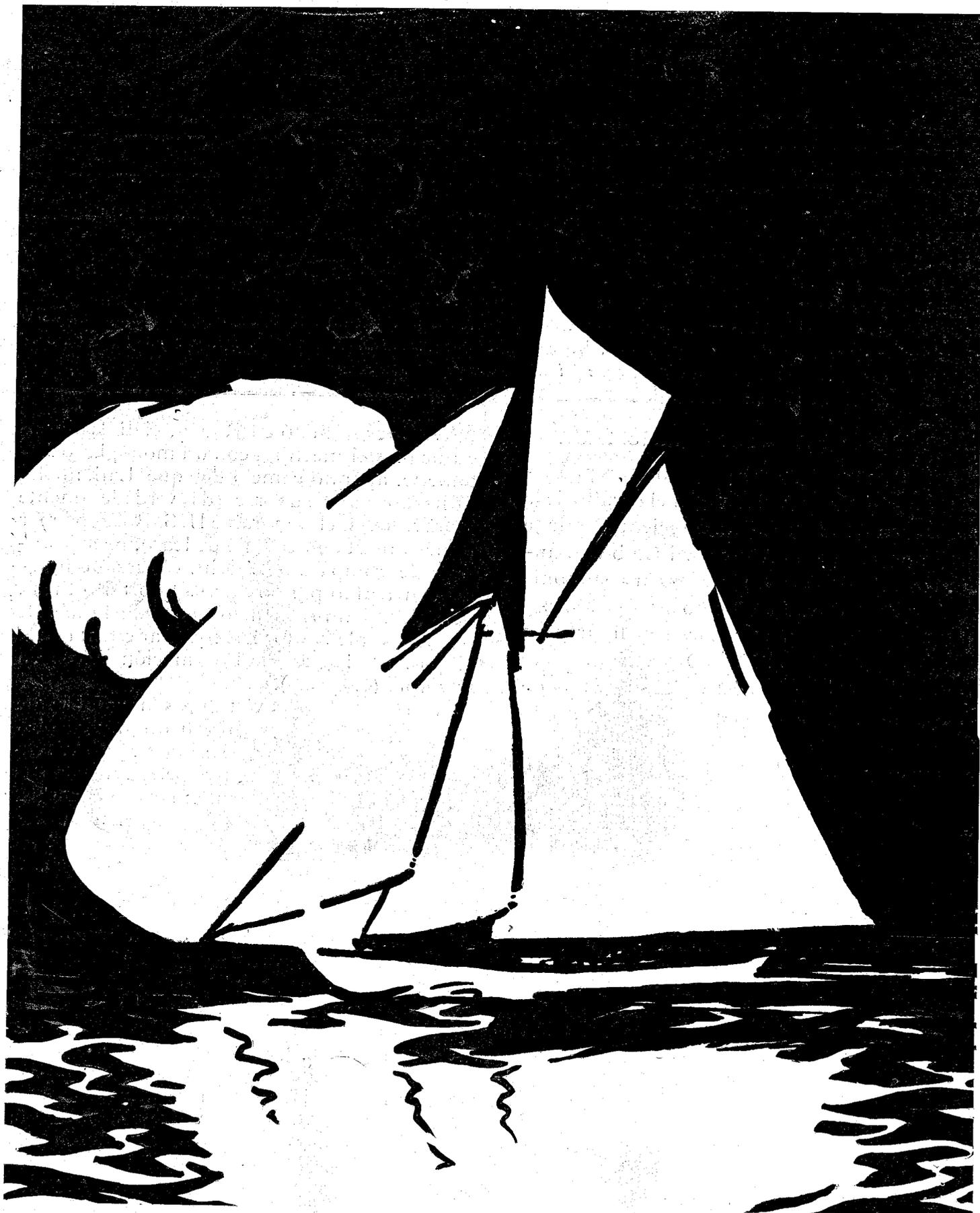


15 Julio de 1910.
Año XIV: N.º 546.

Los Deportes



MADRID
Calle de 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.

DIRECTOR : LUIS ESPOY DE SAMÁ

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN EN BARCELONA :

RAMBLA DE LAS FLORES, 7, PRINCIPAL

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN EN MADRID :

CALLE DE ECHEGARAY, NÚMERO 19, 1.º

Número suelto : 50 céntimos

Suscripción anual : 12 pesetas

Para el Extranjero : 15 francos

AÑO XIV

15 JULIO 1910

N.º 546

SUMARIO : *El Real Club Automovilista Montañés*. - *Obituario de la Aviación : Wachter y Rolls*. - *Pequeño Curso de Kynología : Los Perros de Exposición (9 ilustraciones)*. - *El banquete á los héroes del «Barcelona»*. - *Arquitectura Deportiva (4 ilustraciones)*. - *Náutica : Las regatas del Real Club de Barcelona (4 ilustraciones)*. - *Desde Galicia : El «Vigo Foot-Ball Club» (1 ilustración)*. - *Tarrasa : Inauguración de un Club de Lawn-Tennis (2 ilustraciones)*. - *Villanueva y Geltrú : Gimnasia Escolar (4 ilustraciones)*. - *El Foot-Ball en la Coruña*. - SUPLEMENTOS : *Vida Deportiva*.

El Real Club Automovilista Montañés.

A la lista de entidades deportivas representadas por nuestro periódico en el estado de la prensa, ha venido á sumarse recientemente la del importantísimo Automóvil-Club de Santander, de cuya actividad es buen testimonio el memorial elevado á los poderes públicos y que con infinito placer hacemos figurar en nuestro suplemento «Vida Deportiva».

El gran núcleo de nuestros lectores en la región septentrional de la península ha tenido un nuevo aumento con el acuerdo de la importantísima sociedad, á la cual no sabemos cómo agradecer el valioso apoyo que con él presta á

LOS DEPORTES.

OBITUARIO DE LA AVIACIÓN

Wachter y Rolls.

La lista de las víctimas del aeroplano lleva trazas de llegar, en 1910, á una longitud aterradora. Delagrange, en 4 de Enero; Le Blond, en 2 de Abril, Hauvette Michelin, en 10 de Mayo; Tadeo Robl, en 20 de Julio y por fin, en lo que va de Julio, Wachter en Francia y Rolls en Inglaterra, han sucumbido en su empeño de dominar el aire. Hay quien se pregunta si los cometas del año sienten enemiga por los voladores y los impalpables residuos de sus colas, mezclados con la atmósfera, producen remolinos maléficos y con ellos arrastran al suelo los aparatos y deshacen á los que los guían.

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.

REAL POLO-CLUB DE BARCELONA.

DOWN-CAR CLUB DE BARCELONA.

REAL CLUB AUTOMOVILISTA MONTAÑÉS.

Wachter se mató en Rouen, el día de inauguración del meeting, con un monoplano Antoinette, aparato gemelo del que Latham ha utilizado para sus records verdaderamente maravillosos, el honorable H. S. Rolls, primer inglés muerto en el altar de Icaro, ha sido víctima de un aparato Wright, concesión inglesa, construído por los Sres. Short Brothers, del cual hicimos mención en las páginas de nuestro suplemento técnico al dar cuenta de la Exposición Inglesa de Locomoción Aérea en Olympia (Londres).

Aunque todas las víctimas son igualmente dignas de compasión, cabe distinguir, no obstante, entre la de un profesional como Wachter, que solo el fin lucrativo perseguía con sus atrevimientos y la del gentleman, como Rolls, cuyo propósito era el más puramente altruista, desinteresado y patriótico, pues tenía la manía de que su nación no quedase atrás en el terreno del vuelo mecánico.

Carlos Stewart Rolls⁽¹⁾ era uno de los ejemplos, de que blasona con laudable frecuencia la aristocracia inglesa, de una gran fortuna no dedicada más que á nobles usos. Rolls es de los pocos ingleses que han tenido automóvil cuando aun regían las ordenanzas sobre la circulación que obligaban á cada vehículo mecánica á ir precedido de un hombre á pie con una bandera roja, y esto dará idea de la velocidad que podían alcanzar. Era un aeronauta consumado, piloto con título, habiendo hecho más de 160 ascensiones en globo libre, en una

(1) Era el tercer hijo de Lord Llagantock, nació en 1877, fué educado en Eton y en Trinity College, Cambridge. Sus primeras aficiones fueron hacia la ingeniería.

LA COPA CATALUNYA

HA SIDO SIEMPRE GANADA POR

LION - PEUGEOT

Copa Catalunya 1908. - 1.º Giuppone sobre coche LION

Copa Catalunya 1909. - 1.º Goux sobre coche LION

Copa Catalunya 1910. { 1.º Goux sobre coche LION
2.º Giuppone sobre coche LION



Representante exclusivo en España :

GONZALO RODRÍGUEZ PEÑALVER

Paseo de la Castellana, 6, duplo.-MADRID

Pídanse catálogos.



Pídanse catálogos.

Los Chassis de turismo ó industriales **DELAHAYE** mantienen su superioridad

84 medallas de oro • Un centenar de primeros premios • Diplomas de Honor • 5 grandes premios, etc.

En 1900 : CONCURSO DE TURISMO Y DE CONSUMACIÓN : 1.º premio.

» 1901 : CONCURSO DE CONSUMACIÓN-PARÍS-ROUBAIX : 1.º premio.

» 1901 : CONCURSO DE CONSUMACIÓN, Ministerio de Agricultura : 1.º premio y Medalla de oro.

» 1902 : CONCURSO DE CONSUMACIÓN, Ministerio de Agricultura : Gran premio y Medalla de oro.

» 1905 : CONCURSO DEL MINISTERIO DE LA GUERRA : 1.º premio. Proveedor privilegiado.

» 1907 : CONCURSO DEL MINISTERIO DE LA GUERRA : 1.º premio.

» 1909 : ULTIMO CONCURSO DE VEHICULOS INDUSTRIALES, bajo el control del Ministerio de la Guerra.

Cuatro coches inscritos • Cuatro coches premiados • Dos medallas de oro • Las más altas recompensas

Los camiones **DELAHAYE** son los mejor concebidos, los más sólidos, los más seguros y detentan los records de la economía y consumación

Biada, Elizalde Y C.ª Talleres de reparaciones para automóviles de todas marcas. - STOCK MICHELIN

PASEO DE SAN JUAN, 149 : BARCELONA. - Teléfono 3,921. - Dirección telegráfica : «Autoval».

La Hispano-Suiza

Nuevos modelos para 1910

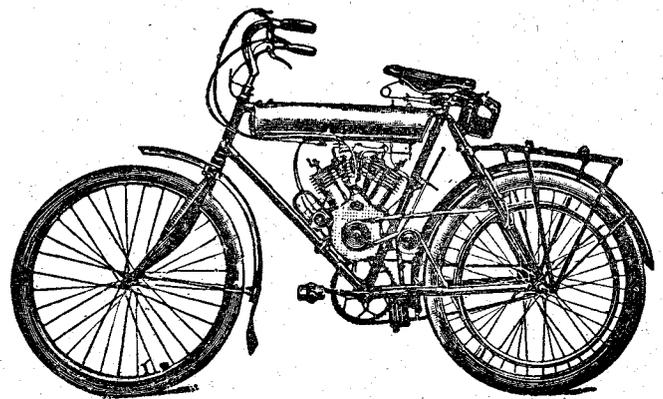
Agentes exclusivos para la venta

F. S. ABADAL Y C.^A

Aragón, 239 al 245. = Barcelona.



LA MOTO-RÊVE^A



Bicicleta á motor ligero

Peso : 35 kilos

La más fina

La más silenciosa

Dos cilindros y magneto

Fuerza : 2 HP.

La más ligera

La más sólida

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

GINEBRA, Rue de Lacy, 35, SUIZA

PNEUS-AUTOMÓVILES "SUPERIOR"

POLACK

Bandajes macizos para Ómnibus y Camiones

DEPÓSITO Y AGENCIA GENERAL PARA ESPAÑA

D. MONTEL Y C.^A : 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

VIDA DEPORTIVA HECHOS Y DOCUMENTOS

SECCIÓN OFICIAL

Real Club Automovilista Montañés.

Una instancia.

Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

Excmo. Sr. :

D. Alberto Corral, presidente del Club Automovilista Montañés, y, en su representación, tiene el honor de acudir á V. S. exponiendo que :

La circulación por las principales carreteras de esta provincia se hace actualmente bien difícil y hasta peligrosa, debido á los grandes volúmenes de piedra machacada que para la reparación del firme existen acopiados en sus márgenes, con grave perjuicio al mismo tiempo para los intereses del Estado y la buena conservación de la vía.

En efecto, ocupando los dos andenes y parte del firme de las carreteras, se extienden pilas construídas de piedra, que limitan la zona libre, para el tránsito de todo género, á una faja que en muchas de ellas no excede de tres metros, imposibilitando ó haciendo sumamente difícil el cruce de dos vehículos, especialmente de los automóviles, que, por lo general, miden 1'66 metros de ancho entre sus mayores vuelos.

Esto obliga á montar sobre dichas pilas de piedra, con grave peligro de roturas y, en ocasiones, de atropellos, aun en el supuesto de que lleguen al cruce los dos vehículos, habiéndose dado cuenta de ello con bastante antelación para moderar su velocidad hasta la del paso de un hombre; pero en ocasiones, en que no se oigan sus señales ó el terreno no permita verse y lleguen á velocidad, aunque sea moderada, es segura la colisión, con todas sus consecuencias.

Ya entiende la Sociedad que represento, que en el sistema actual de conservación de las carreteras (por grandes recargos generales cilindrados, que tan importante mejora significa sobre el antiguo procedimiento de bacheos y pequeños recargos), es en muchas ocasiones imposible evitar el mal que acaba de hacer notar, por lo que, al dirigirse á V. S., lo que pretende es que se organicen los servicios en forma tal que la zona ocupada por el acopio de la piedra y el tiempo de su permanencia en la carretera sin emplearse sea lo menor posible, limitando así á una pequeña extensión las dificultades para el tránsito, donde sin gran perjuicio puede obligársele á toda clase de limitaciones en la marcha.

Con la permanencia de la piedra sobre los cortados de la carretera ocurre, además, que el tránsito se efectúa siempre siguiendo una misma rodada todos los vehículos, lo que origina un desgaste del firme medio mayor que el normal, las aguas de lluvia sin salida hacia las cunetas, por la barrera que crea el acopio, destrozándola, y manteniendo un estado de humedad constante, especialmente en estas provincias del norte, que acelera su destrucción; parte de la primera piedra se consolida en los montones, sobre todo en los bor-

des interiores, donde con frecuencia se circula por ellos elevando ó haciendo desaparecer el bombeo, ó bien obligando al tiempo de su empleo á ser picada y arrancada; y, finalmente, otra parte es proyectada sobre la superficie libre, bien por los ganados, los vehículos ó las personas mismas, en cantos sueltos que son triturados sin llegar á hacer clavo en el firme, con grave perjuicio para la circulación, especialmente por el destrozo que producen en las llantas neumáticas, originando todo ello, además, una disminución de importancia en el volumen acopiado antes de su empleo.

Ségún los datos recogidos por este «Real Club Automovilista Montañés», en esta provincia existe acopiada piedra actualmente en las condiciones citadas, en los siguientes puntos :

CARRETERA de primer orden, de VALLADOLID á SANTANDER : de Lantueno á Pesquera, unos 4 kilómetros (hace un año); de Corrales á Torrelavega, unos 7 kilómetros (hace seis meses); de Puente Arce á Peña Castillo, unos 13 kilómetros (hace un año).

CARRETERA de segundo orden, de TORRELAVEGA á OVIEDO : De Prellero á Unquera, unos seis kilómetros (hace dos años).

CARRETERA de tercer orden, de CABEZÓN á REINOSA : de Cabezón á Saja, unos 22 kilómetros (hace seis meses).

CARRETERA de segundo orden, de BURGOS á PEÑA CASTILLO : desde el Alto del Escudo á Entrambas-tras, unos 15 kilómetros (hace seis meses); desde el Puente Carandía á Santander, 10 kilómetros (hace más de un año).

En junto, unos 77 kilómetros, que representan el 8 por 100 de la extensión de la red de carreteras del Estado en la Provincia. Se observa también el larguísimo tiempo que va transcurrido desde que se acopió la piedra, llegando en algunos puntos á la enorme fecha de dos años y no es aventurado suponer que, cuando llegue á emplearse, más del 30 por 100 del acopio será inservible.

Tal situación se ha creado, en concepto de este Real Club, por el sistema que el Estado emplea para las reparaciones, contratando el acopio del material y haciendo por administración su inversión en el firme, con lo que el contratista acopia la piedra en los plazos que se le marcan y la Jefatura de Obras Públicas no puede hacer su inversión inmediata por falta de consignación para ello; á fin de evitarlo, entiende este Club sería conveniente que toda la obra se ejecutase administrativamente abandonando el criterio seguido de contratar todas aquellas que no sean de carácter muy aleatorio, por las circunstancias especiales que concurren en esta clase de trabajo.

Sucede en él que, abarcando la contrata una extensión importante y siendo, en cambio, su presupuesto relativamente pequeño, no le resulta económico al contratista ejecutar los trabajos directamente, por lo que los destaja á gentes que viven de la explotación de canteras, de modo que el Estado, que podría con

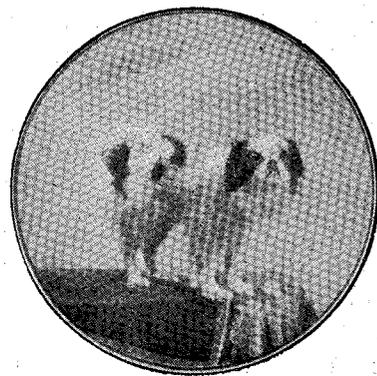
Pequeño curso de Kynología : Los Perros de Exposición.



Pekingese.



Prince Charles Spaniel.



Japonés.

Como en España no hay sociedades que se ocupen de la mejora de las razas caninas, ni prensa especial, ni exposiciones formales, no es de extrañar que la gran masa del público ignore la importancia que la cría y exposición de perros tienen en el extranjero, especialmente en Inglaterra, donde constituye una fuente importantísima de ingresos, que contribuye en parte no despreciable á la riqueza nacional.

Cuántas veces hemos visto á personas que suponemos *ilustradas*, sonreír escépticamente al enterarse de los altos precios de algunos ilustres ejemplares vendidos en Inglaterra ó en América, y cuántas veces nos hemos sonreído nosotros *interiormente* cuando nos han preguntado qué mérito ó qué *habilidades* tenía un perro por el cual algún rico aficionado había pagado 400 ó 500 libras esterlinas...

Un perro, para tener cierto valor en el mercado, ha de ser de pura sangre, circunstancia comprobable por el *pedigree* (árbol genealógico), y se ha de acercarse todo lo posible al *standard* de su raza respectiva. El *standard* lo constituyen la serie de *puntos* ó rasgos característicos de cada raza. La mejor garantía de que el perro se aproxima al tipo ideal de la raza, la constituyen los premios ganados en exposiciones. En principio, todo aficionado neófito dispuesto á adquirir un *buen* perro, debería abstenerse de comprar ningún ejemplar que no tuviera *pedigree* y no hubiera obtenido cuando menos un tercer premio: los Jueces que le han juzgado son competentes y desinteresados; el vencedor, al hacer la apología de un ejemplar *que no ha sido expuesto nunca*, puede no ser ni lo uno ni lo otro.

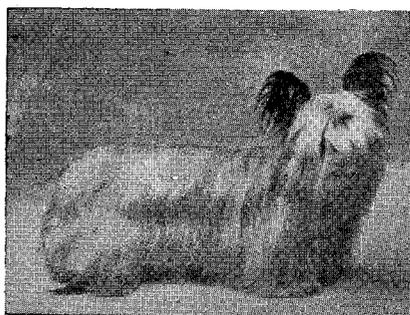
En las exposiciones no se tienen en cuenta las *habilidades* de los ejemplares expuestos, así es que un

perro de caza puede tener muchos primeros premios, sin haber jamás visto volar una perdiz ni oído un tiro. Las aptitudes de trabajo de ciertas razas, se juzgan por jueces competentes en concursos *ad hoc* (*field-trials*, carreras de galgos, concursos de terriers, de perros policías, etc., etc.). Un ejemplar que haya logrado triunfos en exposiciones y en pruebas prácticas, alcanza un precio elevadísimo.

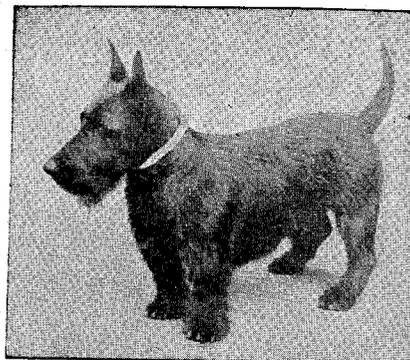
Perro de exposición (*Show dog*) es el que tiene probabilidades de ganar premios ó los ha ganado ya (lo cual es preferible) en concursos en que sólo se tiene en cuenta la belleza peculiar de cada raza.

Antes, en Inglaterra, los elegantes de uno y otro sexo se contentaban con *poseer* buenos ejemplares adquiridos á criadores ó comerciantes *de cartel*. Ahora, el *chic* supremo consiste en criar y exponer perros nacidos y criados *en casa*, *home bred*, como dicen ellos, lo cual presupone no sólo un desembolso más ó menos considerable, sino conocimientos generales de kynología, estudio profundo de la raza respectiva, buen gusto y una gran dosis de perseverancia. Porque ¡cuántas decepciones sufren los que erróneamente creen que con la adquisición de una buena pareja de perros, tienen asegurada una larga serie de descendientes irrepugnables!... Los hechos se encargan de demostrar que en la práctica sucede frecuentemente lo contrario. Criadores hay que se han gastado su dinero y después de muchísimos años no han podido aun realizar el sueño dorado de poseer un campeón nacido en casa.

Refiriéndonos solamente al bello sexo, sería interminable la lista de nombres de distinguidas criadoras y expositoras inglesas. Citaremos, pues, sólo algunos nombres conocidos: S. M. la Reina Alejandra, la



Skye Terrier.



Scottish Terrier.



Cocker Spaniel.

Condesa de Aberdeen, S. A. la Princesa, la Duquesa de Newcastle, S. A. la Princesa Sophia A. Duleep Singh, la Duquesa de Marlborough, la Condesa de Sponneck Meyer, la Condesa de Aylesford, la Hon. Mrs. Lytton, cuñada de Lord Lytton que fué embajador de Inglaterra en Francia, Mistress Ashton Cross, etc., etc.

La mayoría de las señoras aficionadas forman parte de la Ladies Kennel Association, que se ocupa con interés y entusiasmo de todo cuanto al fomento y mejora de razas caninas se refiere, organizando anualmente una exposición en el Botanical Garden, que es la más elegante de cuantas en Londres se celebran.

Los perros de muestra (*Poin-ters y Setters*) no son en Inglaterra ni los más numerosos ni los que mejores precios alcanzan. Los grandes señores cazan actualmente más *al ojeo* que *en mano*; de aquí la depreciación de tales perros. Muchos antiguos *éleveurs* de estas razas han cambiado de *élevage* y cultivan otras razas más solicitadas y por consiguiente mejor pagadas. Los *Spaniels* (*Cocker, Clumber, Irish Water, etc.*) están mucho más de moda entre los *sportsmen* británicos; tienen la ventaja sobre los anteriores de que estando todos adiestrados á *cobrar*, se utilizan indistintamente para la caza en mano y como *Retrievers*, cuando se caza al ojeo ó á la espera en lagunas y estanques.

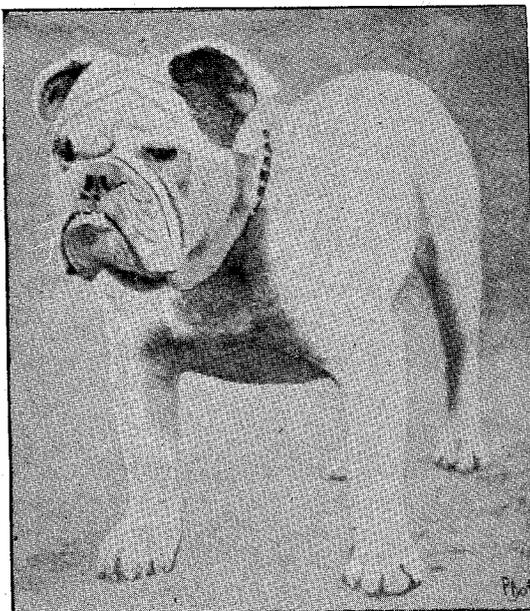
De las razas de sport (*Sporting dogs*) son algunas variedades de *terriers* las que están de gran moda y alcanzan precios muy altos: los *Scottish*, de patas cortas como los *Bassets*, aspecto rudo, expresión inteligente y pelo áspero como el del jabalí; los *Skye*, de pelo lo más largo posible; y los *West Highland White*, parecidos á los *Scottish*, pero de pelo blanco y de menos tamaño. Estos últimos son ahora considerados los más *chic* de todos los *terriers* de sport; en la última exposición de la L. K. A., la aristocrática sociedad ya citada, figuraban nada menos que 133 ejemplares de esta raza, presentados por la flor y nata de las expositoras.

Entre los perros «Non-sporting», son los *Bulldogs* ingleses y franceses y algunas variedades de salón (*Toy dogs*), los únicos considerados de buen tono. En general, las razas de gran talla, *Daneses, San Bernardo, Mastines y Borzois, etc.*, han pasado completamente de moda y la Reina Alejandra, que había mostrado durante algún tiempo predilección por los *Borzois* (Galgos Rusos), la tiene de algunos años á esta parte por los maravillosos *Pekingese*, que ocupan hoy el primer lugar entre todas las infinitas variedades de perros de señora.

La raza de los *Bulldogs Ingleses*, considerada como



Yorkshire Terrier.



Bulldog Inglés.



King Charles Spaniel.

raza nacional, no pasa de moda nunca. Todo *gentleman* británico, que se precie de tal, debe poseer alguno de esos monstruos de la especie canina que, cuando son buenos, son extraordinariamente caros.

Los *Bouledogues Franceses*, más pequeños que los anteriores, más vivos y con las orejas derechas, son considerados en Inglaterra como perros de señora. Son más caros aún que los ingleses. Su calidad en Inglaterra es inmejorable, lo que se explica por el hecho de que sólo se han importado allí reproductores de primer orden, porque resultando muy costosa y difícil la importación de perros extranjeros por razón de la cuarentena á que se les somete, con objeto de evitar que importen ciertas enfermedades y tal vez también como medida de protección á las razas nacionales, los criadores no se arriesgan á hacer los sacrificios necesarios, sino cuando se trata de introducir reproductores extraordinariamente buenos.

Entre los perros de salón ó perros juguete (*Toys*) ingleses, los predilectos de las damas elegantes son los *Toy Spaniels*, favoritos durante siglos de los reyes y grandes señores (1) y los modernos Yorkshire Terriers, creación espléndida de los obreros de algunos centros fabriles del Condado de York.

La aristocrática raza de los *Toy Spaniels* comprende cuatro variedades: *Blenheim*, color blanco con manchas rojas; *King Charles*, negro y fuego; *Ruby*, uniformemente rojo; y *Prince Charles* ó *Tricolour*, blanco, negro y fuego. En cuanto á formas, todos se parecen, presentando los mismos hermosos ras-

gos característicos: cabeza redonda, nariz casi atrofiada, grandes ojos, largas orejas y pelo sedoso y ondulado.

Los *Yorkshire Terriers* son indudablemente los más hermosos *Toys* del mundo y honran á los modestos kinólogos que supieron crear esta raza tan original; no hay otro *Toy* que tenga el pelo comparable al de los pequeños *terriers* de York, tanto por lo que se refiere á su sedosidad y brillo como á su longitud, pues en algunos ejemplares de exposición llega, estando el perro de pie, hasta el suelo. En el Continente son rarísimos los *Yorkshires* verdaderamente buenos.

Entre los perros de salón europeos, gozan de gran estima, además de los citados, los *Loulous de Pomerania*, cuando su peso no llega á 6 libras inglesas, y los *Terriers Malteses* de largo pelo y de color blanco inmaculado.

Los pequeños *Spaniels Japoneses* y los *Pequineses* hacen furor desde algunos años á esta parte, sobre

(1) La variedad *King Charles* toma su nombre del desgraciado Rey Carlos I ejecutado en 1749.

todo los últimos, que llegan á valer pequeñas fortunas y que son considerados actualmente como los más elegantes de todos los perros de señora. Y en su país de origen sucede lo propio, pues durante muchos años esta raza archi-aristocrática se cultivaba exclusivamente en el Palacio Imperial de Pekin. En el Continente apenas se conoce esta raza, que, por ser extraordinariamente cara, sería de difícil colocación.

Para terminar, citaremos algunas cifras que darán á nuestros lectores idea de los precios que en Inglaterra y América alcanzan los perros que obtienen grandes triunfos en las exposiciones.

El Almirante Beresford pagó *cinco mil libras esterlinas* por cuatro Bulldogs de la famosa estirpe de los «Stone»⁽¹⁾. Un aficionado americano, Mr. Richard

(1) Véase portada del n.º 45 de «Fermes et Châteaux».

Croker, pagó *mil libras* por el «Campeón Rodney Stone», de la misma raza. En los tiempos en que los San Bernardo estuvieron en su apogeo, el «Campeón Sir Vedivere» fué vendido y exportado á América por *mil trescientas libras*. El Pekinés «Ki Ti of Alderbourne», fué vendido por el triple de su peso en oro.

Entre los muchísimos perros de gran valor expuestos en la última exposición del Kennel Club (Octubre de 1909), son dignos de especial mención los siguientes: «Kilburn Magnet», Bulldog Inglés, valorado en 1.000 libras esterlinas; «Halcyon Diogene», Bouledogue Francés, en 2.100; «Tickle, Em Jock», Scottish Terrier, en 1.000; «Campeón Captain Kettle», Blenheim Spaniel, en 250; «Little Shannon», Yorkshire Terrier, en 500 y «Thama of St. Omer», Japonés, en 1.000. — A. DE SARD.

El banquete á los héroes del «Barcelona».

Merecido homenaje se ha tributado al primer equipo de nuestro decano club futbolístico que ha paseado triunfantes los palos y las cruces de nuestra conda ciudad (ó de su escudo, que da lo mismo...) por los más importantes campos de España y del Mediodía de Francia, midiéndose, siempre con ventaja, contra lo mejorcito del foot-ball. La idea de este homenaje, lanzada en la prensa, la ha recogido la junta del Club, cuyos títulos de prioridad nadie puede negar y lo ha hecho cristalizar en un banquete, que ha resultado un éxito en toda la línea.

Cerca de 150 comensales se sentaron á las mesas del salón central de «La Terrasse», presididos, en la que formaba el testero, por los individuos de la Junta Directiva del Club, Sres. Gmelin, Gamper, Soler, Masferrer, etc., y á los once equipiers del primer team, bailándoles en los ojos la alegría, al recuerdo de pasadas victorias y en agradecimiento á la entusiasta adhesión que los asistentes les demostraban; entre éstos figuraban representados todos los sports, desde la natación hasta el automovilismo y la aviación, pues Ravelli, futuro piloto del aire, de quien se dice que ha disfrutado ya las delicias de este elemento, se acercaba con Magdalena el campeón ciclista, y alternaban los periodistas con los industriales, con los footballistas las distinguidas señoritas que no se *habían dado de menos*, y en todas partes reinaba la más franca cordialidad y el más relevante espíritu deportivo.

El banquete no ofreció ningún incidente, y fué despachado con cierta rapidez, pues todo el mundo estaba impaciente para llegar al momento de los brindis: los que tenían alguno preparado, para desembucharlo de una vez, y los demás comensales, para deleitarse oyéndolo.

El Sr. Gmelin, presidente del «Barcelona», rompió el fuego, dando las gracias á los concurrentes y escuchando la reseña de las glorias y fatigas de los campeones, en su vice, el Sr. Masferrer, quien leyó unas cuartillas, en las que, después de lo serio, mitad reseña y mitad elogio, venían graciosas alusiones al papel que en el equipo desempeña cada uno de los jugadores, alusiones recogidas y celebradas por toda la concurrencia. Terminó con un brindis, en que todos nos sentimos abrazados, y todos se lo recompensamos con grandes aplausos.

El Sr. Gamper, que tan brillante papel ha desempeñado en el «Barcelona» durante su ya larga vida, mereció al levantarse una ovación muy cariñosa, pues todos estaban perfectamente capacitados de sus merecimientos. Gamper respondió á los aplausos y á los *hurrahs* con un brindis breve y contundente, en que las palabras salían guturales y vigorosas de sus labios helvéticos; Gamper es el tipo del hombre aristocratizado por el sport; con la fe en el porvenir de su club

y el amor á la cultura física, es capaz de hacer milagros. Terminó ofreciendo á cada uno de los jugadores del equipo campeón una gorrita de terciopelo con galones de oro y una larga borla, contorneada con una cinta de los colores nacionales. Muy pronto estuvieron distribuidas y caracterizaron á los atletas, en nombre de los cuales el mayor de los Wallace, Carlos, invitado por sus amigos, dió las gracias, excusándose de continuar por su poco dominio del castellano, por lo cual rogó á Bru que continuase su peroración, creyéndose éste obligado, en su gran modestia, á excusar su ignorancia del inglés y en peroración graciosamente improvisada hizo la presentación de una artística escribanía de plata, que, en nombre de todos los compañeros, presentó á Gamper, no como contestación al obsequio de aquella noche, sino como prueba de agradecimiento por todos los sacrificios hechos en favor del Club.

Se leyeron adhesiones del Sr. Serra, presidente de la Federación Catalana, del Club «Tarragona» y del Sr. Lemmel, en nombre propio y de los futbolistas madrileños.

Luego los muchachos más jóvenes empezaron á vocear: ¡Amechazurra!... ¡Amechazurra!...; éste se levantó, les dijo cuatro cosas, pues no había manera de resistir á tan grandes instancias; se pronunció el nombre de Doncos, y también éste habló, reflejando todos el común entusiasmo y la alegría del momento; á continuación obligaron á perorar á Solá y por fin á Elías Juncosa, *el Corredisses de La Veu* quien lo hizo en catalán, asumiendo la representación de la prensa y en nombre de ésta dando las gracias á todos los oradores que habían encomiado la gran parte que le corresponde del actual floreciente estado del sport. Después hizo mención detenida de la actuación de Gamper como Presidente que ha sido del «Barcelona», diciendo sus títulos, por estar enterado de ello, pues fué uno de los fundadores del club, y por fin, hizo constar que, con el de futbol, todos los campeonatos deportivos de España, que merecen el nombre de tales, están centralizados en Barcelona, quedando aquí bríos para ir á conquistar todos los demás que se disputen.

Con grandes aplausos fué coronada esta peroración y, á seguido de ella, se volvió á levantar el P. Gmelin para pronunciar tres *hip, hip, hurra!* unánimemente coreados, con lo cual se dió por terminado oficialmente el acto, empezando el desfile de los comensales.

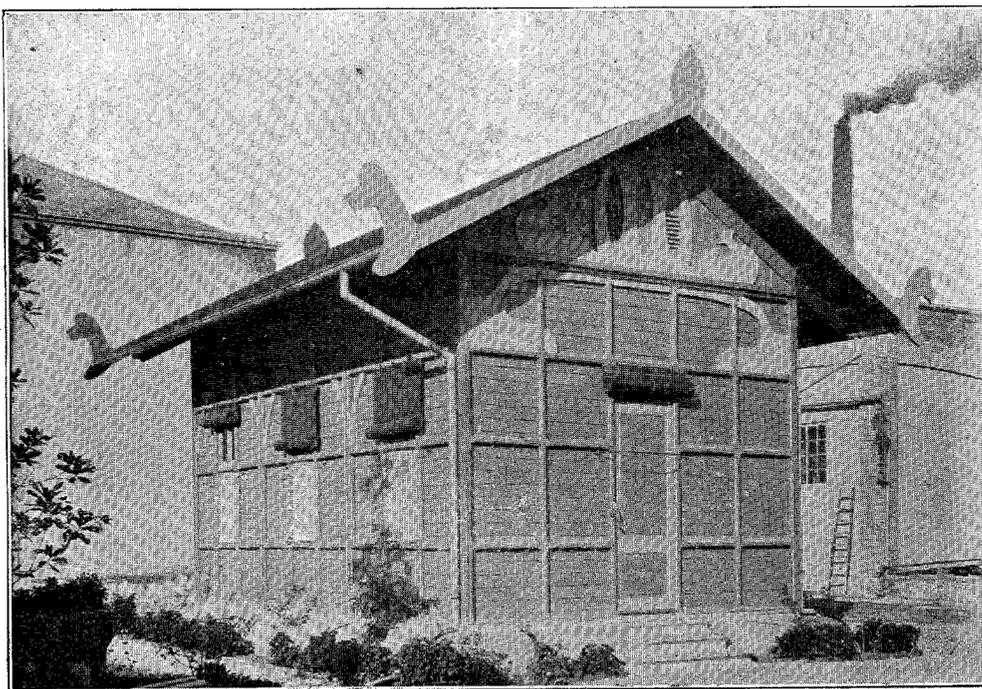
Algunos se quedaron, sin embargo, para oír unas romanzas cantadas por Comamala y su hermana. La presencia de esta señorita, así como de varias otras distinguidas damas, fué una de las notas sobresalientes del banquete, lo que no dejaron de hacer resaltar la mayoría de los que se sucedieron en el uso de la palabra.

Arquitectura Deportiva.

No una vez, sino muchas, hemos tenido que contestar particularmente consultas que vemos de difícil abarcar en un título general que no sea éste, que suena extrañamente, de *Arquitectura Deportiva*. Este título equivale en nuestra idea al de Arte de las Construcciones para fines deportivos y con él deseáramos encabezar los informes que suponemos de general necesidad, pues de distintos puntos de España nos plantean los problemas correspondientes.

Cuando las sociedades deportivas llegan á cierto grado de desarrollo, la mayoría de las veces, antes que de un campo deportivo, sienten la necesidad de un local social; un piso cualquiera, un interior urbano, un cuartucho realquilado asume en la mayoría de los casos el carácter de templo del sport, á menos que los socios, para cuyo celo deportivo todos los empeños son pocos, no se propongan erigir de planta un edificio social.

Sin embargo, esta solución no se adopta con la frecuencia que sería de desear, dadas sus inmensas ventajas. La junta que sepa aprovechar el entusiasmo caldeado durante una temporada entera por algunas oportunas victorias, que sepa materializar las buenas voluntades y construir una casita, por modesta



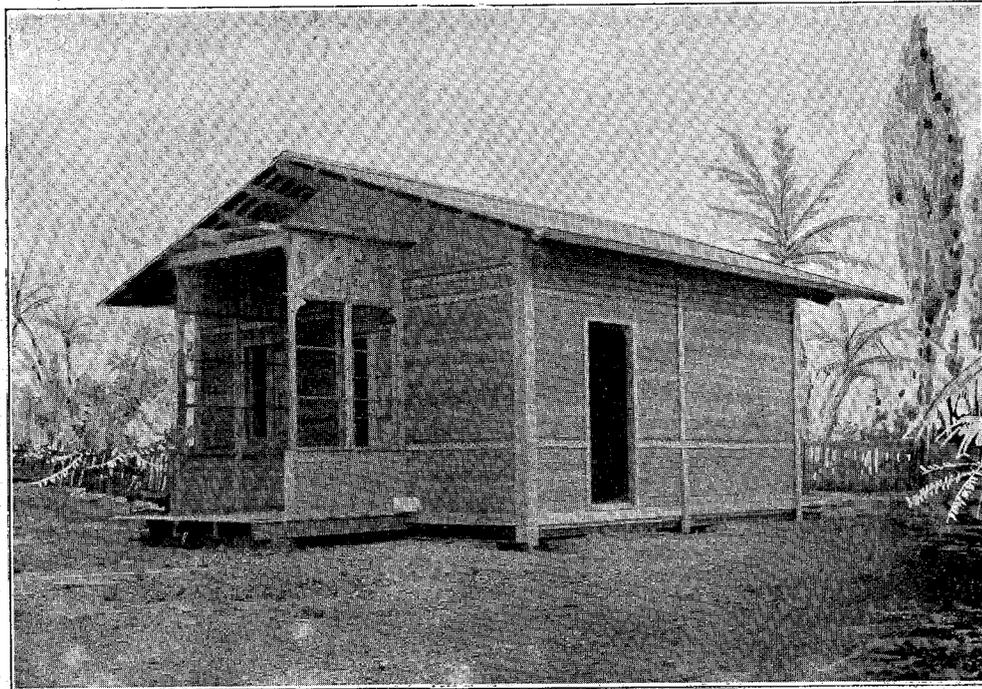
Tipo de casita de madera, para local de club deportivo.

que sea, habrá hecho á la entidad el mayor de los servicios, dándole un pretexto de vitalidad nunca bastante agradecido y asociando á su nombre algo de un valor tangible, una forma apreciable de riqueza y á cada uno de los socios la pequeña vanidad de sentirse propietario de algo del Club y, por lo tanto, responsable de ello ante todos sus compañeros.

Recientemente publicábamos la vista de la casita de madera, brillante de blancura, del «Catalunya Lawn-Tennis Club»; cuántos de de nuestros lectores no habrán soñado, á la vista de aquella espléndida fotografía, en algo semejante para su club de tiro, de foot-ball, de tennis..., para la sociedad coreográfico-deportivo que resurge cada año, durante las vacaciones, en la colonia estival por él visitada... para la partida de *camping* que se proyecta entre varios amigos, para refugio en un rincón de montaña en que las caravanas turísticas hacen alto...! Cuántas y cuantas aplicaciones tiene esta arquitectura deportiva!...

Para ayudar á su fomento y desarrollo, queremos facilitar á nuestros lectores algunos tipos arquitectónicos, desde las casas con verandahs y todo, hasta las más anexas á la cabaña legendaria del Tío Tom...

La primera de nuestras

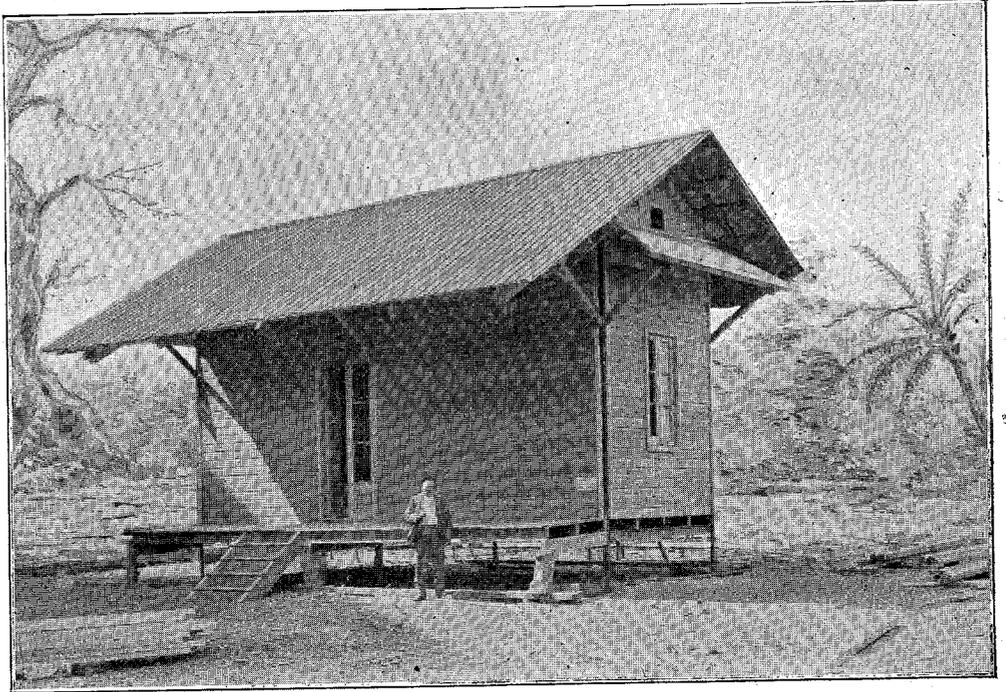


Casita con vestibulo acristalado.

ilustraciones, reproducción, como todas las demás, de un edificio existente, es una patente demostración del efecto de elegancia y ligereza que puede obtenerse con los elementos más sencillos. El decorado no es más que una ligera deformación, artísticamente sentida, de los elementos constructivos.

Sus dimensiones son : 8 metros de largo, por 5 de ancho y otros tantos de alto, puede montarse sobre hormigón, ó bien dejarlo sin contacto con el suelo, para su más fácil transporte. Con cubierta sencilla, ó sea de cartón-piedra sobre madera, pesa 5200 kilos y su cabida es más que suficiente para el fin á que se destina, pudiendo dividirse en varias habitaciones y aun suprimir alguna de las ventanas, al concretar la finalidad á que se destine.

Por el estilo de éste, aunque con más aspecto de casa-habitación, es la que figura en la misma página, fotografiada de manera que pueda distinguirse su empotramiento. Es un cubo de 7 m. de lado, montado sobre columnas de ladrillo, y, por lo tanto, completamente ajeno al estado del suelo; es fácilmente transportable, aun en block, y le da muy elegante aspecto la galería, que se puede acristalar ó bien cerrar con cortinajes ó persianas. Su peso es mayor, sobre todo porque conviene forrar la cubierta de zinc, lo que acaba de hacer el conjunto tan sólido y seguro como si fuese de mampostería.



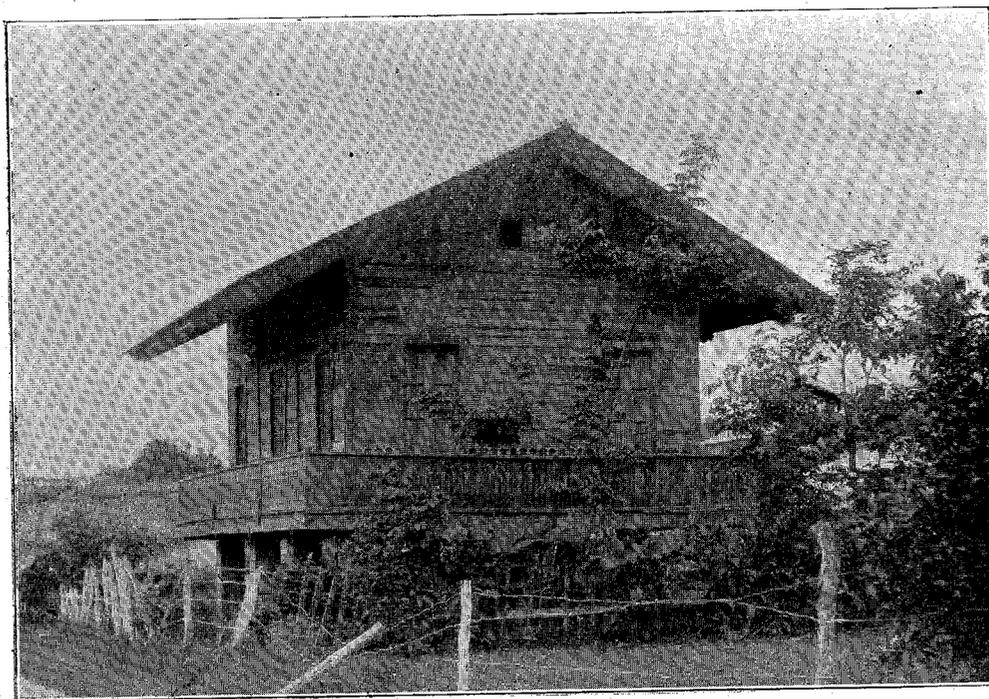
Casa ligera, con pies derechos de hierro.

La siguiente es mucho más sencilla y la damos como tipo de la mucha mayor solidez de conjunto que puede obtenerse, haciendo los pilares de ángulo en forma de pies derechos de hierro, resultando así más apropiada para comarcas donde tenga que sufrir fuertes vendabales ó se tenga que edificar sobre suelos movedizos ó arenosos. Las dimensiones de la casa fotografiada son 8'50 × 4'50 de planta, con 6'50 m. de altura total, y el peso de 6000 kilos, comprendiendo en ellos la cubierta de hierro ondulado.

Por fin, el colmo del lujo, es el bonitísimo chalet, que recuerda á los tramperos del Canadá, y que lo mismo puede utilizarse para apeadero de caza que para granja agrícola. Sus dimensiones son ya mayores, 11 × 8 de planta y 8 de altura, sin contar su altura respecto al piso, que le acaba de dar esbeltez y elegancia.

No nos cansaremos de recomendar esta forma de establecimiento de las sociedades deportivas, en cuyo encomio tanto podría decirse aún.

Lo que no haremos será entrar en el aspecto financiero de la cuestión, á parte de reconocer su importancia, pues LOS DEPORTES, á pesar de la amplitud de su programa, no pueden substituir completamente la iniciativa personal de sus lectores, que, con poco esfuerzo, podrán obtener los datos que deseen y que podemos facilitarles particularmente.



Chalet con galería, modelo, como los anteriores, de la casa Ribas y Pradell.

Náutica. - Las Regatas del Real Club de Barcelona.

El día 29 del pasado Junio se celebraron las regatas que anunciábamos en el número anterior.

La Sociedad organizadora, Real Club de Barcelona, no perdonando sacrificio de ninguna clase y á fin de asegurar la victoria, mandó adquirir de la conocida casa Gallinari, de Italia, una yola nueva, que llegó dos días antes del en que debían correrse las regatas. El día de su llegada se entrenaron en ella los Sres. Vicente Correa, Manuel Ranzini, Manuel de Barnola, y José María Font, timonel Juan Camps, que debían tripularla, notando desde el primer momento que el enorme peso y la boga larga y dura de los tripulantes de la Barcino ahogaban la embarcación, que requería menos peso y boga de outrigger, decidiéndose tras largas discusiones á correr las regatas con la yola vieja.

Se habían inscrito para asistir á las regatas los Clubs «Aviron Bayonnais» y «Cercle Nautique de Lyon», los primeros con su yola, que llegó dos días antes de las regatas, y los segundos con la que les proporcionase el Club organizador, por no tener el tiempo material de mandar la suya, pues dos días antes habían corrido en Italia. A estos se les había asignado la yola Cataluña II, embarcación construída por la casa Dosunet, si bien algo antigua, en muy buen estado de conservación; pero al decirse nuestros campeones á correr con la Barcino, se decidió darles á escoger entre la dicha y la nueva de Gallinari.

Esta decisión, muy noble pero muy expuesta, fué combatida por todos cuantos anteponían el deseo de victoria á la galantería, pues precisamente el equipo de Lyon, menos corpulento que el nuestro y acostumbrado á regatear en outrigger, debía encontrarse con el Gallinari en condiciones ventajosísimas; pero los campeones de España, con su nobleza acostumbrada, insistieron en que fuese cedida á Lyon la yola nueva, como así se hizo.



Botes á un remero, piloteados por señoritas.

Con lo dicho, se comprenderá que al dirigirnos á las tribunas montadas en el paramento sur del Muelle de Barcelona, íbamos tristes y cariacontecidos, pensando en la terrible derrota que aguardaba á nuestro equipo, dada la enorme desventaja de embarcación en que luchaba.

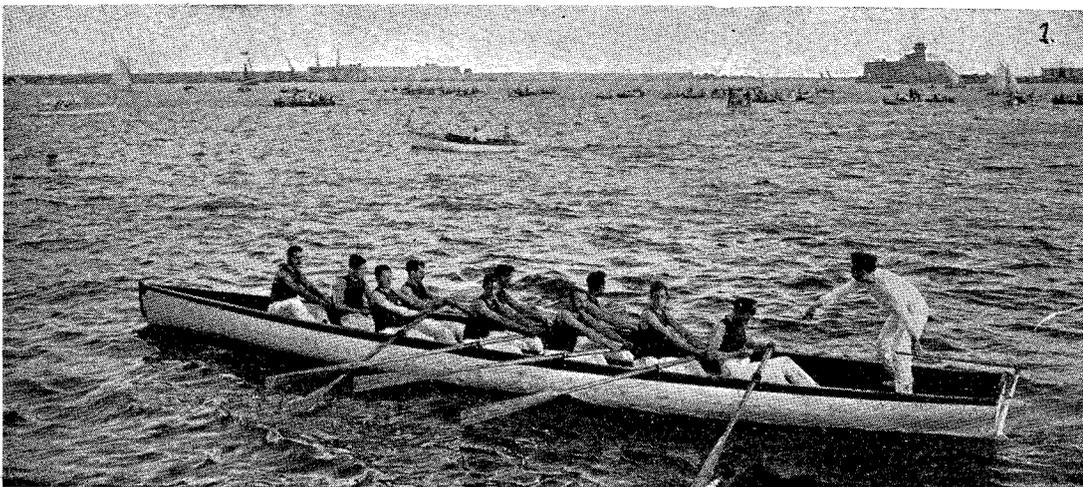
Las tribunas y palcos estaban, desde mucho antes de las cuatro y media, hora señalada para el comienzo de la fiesta, completamente llenos, resultando insuficientes para contener el inmenso gentío que acudía á presenciar la lucha, abundando el bello sexo, que, con su donaire, hermosura y elegancia, daba al cuadro

una nota de color de tonos alegres y variados.

Momentos antes de la hora señalada, acudieron al palco presidencial el Excmo. Sr. D. Federico Campaño, Comandante de Marina; Excmo. Sr. Marqués de Magaz, Comandante del Temerario; Excelentísimo Sr. D. Francisco de Borja, Director de la Comisión Oceanográfica; un ayudante del Excmo. Sr. Capitán General de Cataluña, en representación del mismo, y el Excelentísimo Sr. D. Julio Valde, Ingeniero Jefe de las obras del puerto, que junto con el Presidente del Club, Sr. Morató, y los individuos de la Directiva, señores



Un aspecto del público.



La yola á diez remos.

Enrique Collaso, Victoriano de la Riva y Federico Tubau, formaban la presidencia de la fiesta.

El Jurado de Honor lo componían las bellísimas señoritas Mercedes de la Riva, Sofía Oliveras, María Bernet, Josefina Sanz Selma y Mercedes y Josefina de Reynoso, y el efectivo los Sres. Alberto Serra, Eudaldo Mas y Eduardo Espiell, siendo jueces de ruta don Antonio Sostres, D. Federico González y D. José de Orús, y juez de viradas D. A. Mas-Sardá.

A las 4'45 se colocaron en la línea de salida las canoas Luisa, Marina y Colón, tripuladas por niños del Asilo Naval Español, que recorrieron 1000 metros con una virada, llegando por este orden y adjudicándose á las dos primeras 50 y 25 pesetas, respectivamente.

Segunda Regata. - Canots de Paseo á un remero, patroneados por distinguidas señoritas. Trayecto : 1000 metros con una virada. Inscritos : Zazá, Mimí, Sorpresa y Victoria. Se presentaron los tres primeros que efectuaron una lucida regata, llegando primero Zazá, patroneado por la bellísima Srta. Girona y tripulado por Domingo Baró, á quienes se adjudicó el primer premio, consistente en un magnífico estuche con juego de gemelos y abanico, regalado por D. Victoriano de La Riva, y dos medallas de vermeil. Segundo : Mimí, patroneado por la Srta. María Poch y tripulado por su hermano D. Francisco, que ganaron dos medallas de vermeil. Tercero : Sorpresa, patroneado por la Srta. María Espiell de Cortada y tripulado por su hermano Enrique, que ganaron dos medallas de plata.

Tercera Regata. - Canoas á ocho remos y timonel. Trayecto, 2000 metros, con tres viradas. Se presentaron Atlántida y Gravina, que hicieron una regata competidísima y que despertó gran interés, saliendo vencedora Atlántida, tripulada por marineros de la Comisión Oceanográfica, á la cual se adjudicó el premio de 50 pesetas, y segundo, casi sin diferencia, Gravina, que ganó 25 pesetas.

Carrera de Natación. - Reservada á Sres. Socios del Club de Natación de Barcelona. 100 metros. Fué ganada por Von der Heiden, tras empeñada lucha. Premio : medalla de plata.

Cuarta Regata. - Gran internacional y campeonato de España. Yolas de mar á cuatro remeros y timonel (en punta). Trayecto : 2000 metros, tres viradas. El equipo de Bayona lo componían los Sres. Halcet, Forgues, Mosser y Kaempff, timonel Anatol, campeones del S. E. de Francia, y el de Lyon, Benoit, Favré y Mairret (J. y X.), timonel Bastoner, campeones del S. O. de Francia. El de Barcelona estaba compuesto por los invictos tripulantes de la Barcino, nombrados ya al principio de esta reseña.

Al ponerse los tres equipos en línea de salida produjo gran espectación, pues era esta regata el plato fuerte de la fiesta y todo el mundo temía que nuestro Club saldría derrotado. Al sonar el disparo de salida, parten con boga excesivamente picada Lyon y Bayona y con su larga y dura el de Barcelona, que de arrancada queda rezagada dos largos de embarcación, lo cual confirma nuestros pronósticos; pero renace nuestra esperanza al notar que Camps, con su habitual sangre fría, hace rumbo muy á barlovento, mientras los otros equipos van directos á la boya. De momento, el público cree que la Barcino equivoca la dirección,



Aspecto del público de las regatas.

pues no comprende la sagacidad de la maniobra efectuada por el timonel, pero á los pocos instantes se nota que la Barcino, con viento favorable, entra en la primera virada junto con los dos equipos franceses y sale de ella dando orden de : *avante todo...* con medio largo de ventaja.

En el segundo trayecto se conservan las distancias, pero la segunda virada, magistralmente medida, da á los nuestros una ventaja de dos largos de embarcación. A partir de este momento, vemos la victoria segura, pues, con sólo sostener la distancia ganada, basta para obtener una magnífica victoria, y así lo comprende nuestro equipo, que ni siquiera al final de la regata piensa en embalar, pues llega primero á la meta con la ventaja dicha, clasificándose segundo Bayona y tercero Lyon. Para que se vea cuán distinto era el tren de los equipos franceses respecto del de los de Barcelona, sólo diremos que el inteligente aficionado y conocido redactor de sport de *La Vanguardia*, D. Alberto Serra, calculó que Lyon bogaba á 40 golpes por minuto, Bayona á 35 y Barcelona en toda la regata no pasó de los 25.

El equipo de Barcelona quedó, pues, Campeón de España para el año 1910, adjudicándosele *definitivamente*, pues la ha ganado tres años consecutivos, la copa de S. M. el Rey y 5 medallas de Campeonato, el primer premio de la regata internacional, que consistía en un valioso objeto de arte, donado por D. Federico Tubau, y 5 medallas de vermeil. El equipo de Bayona obtuvo el segundo premio, compuesto de una magnífica Copa de plata, donativo de un socio del Club, y cinco medallas de plata, y al de Lyon, clasificado tercero, cinco medallas de bronce.

En medio de atronadores aplausos dió la Barcino la vuelta de honor, quedando materialmente llena de flores, con que las lindas mujeres que ocupaban palcos y tribunas premiaban el titánico esfuerzo de nuestros campeones, y subió el timonel Camps á recoger de manos de las lindas señoritas del Jurado de Honor los premios obtenidos. Para este momento nos reservaban nuestros campeones una nueva agradable sorpresa : al recibir Camps la Copa de S. M. que, como hemos dicho ya, se ganaba definitivamente, dijo en breves palabras que la tripulación de la Barcino, como pequeña prueba de agradecimiento y cariño al Presidente del Club, D. Rafael Morató Senesteva, por sus trabajos é iniciativas en pro del deporte náutico,

habían acordado regalarle la Copa, que durante tres años consecutivos habían ganado.

El Sr. Morató, profundamente conmovido, no pudo manifestar su agradecimiento mas que con tres vivas, salidos de lo más hondo de su corazón, á la tripulación de la yola Barcino, á S. M. el Rey y al Real Club de Barcelona, que fueron contestados por el público con verdadero frenesí.

Resonaban aun los ensordecedores aplausos cuando comenzó la última regata. Canoas á diez remos y timonel. Campeonato de Barcelona : 2000 m. con tres viradas. El aliciente de esta regata consistía, además de ser Campeonato de Barcelona, en que para ella el presidente del Club, Sr. Morató, había ofrecido una magnífica copa de plata para ganarla en dos años seguidos ó tres alternos, y en el Club los socios querían á toda costa que la Copa dada por su presidente no fuese á parar ni por un momento fuera de la Sociedad. Las canoas Chispa, Voladora y Sirena hicieron una lucida regata, que resultó muy empeñada entre las dos primeras, pues los tripulantes de la Voladora, á pesar de ser debutantes, hicieron una regata digna de verdaderos seniors y llegaron á la meta en el orden señalado, recibiendo los tripulantes de la Chispa, y en particular el timonel Sr. Suñé y el cabo Sr. Dunyach, muchas felicitaciones por su triunfo.

Como final, el Club de Natación presentó un partido de Water Polo, que resultaba altamente interesante,

pero que no pudo terminarse á causa de que las embarcaciones que presenciaban el espectáculo aconcharon los goals uno contra el otro hasta llegar á tocarse, con lo cual tuvo que darse por terminado el partido.

Por la noche, el «Real Club de Barcelona» obsequió con un banquete íntimo en la Maison Dorée á los tripulantes de las yolas extranjeras, y al final del mismo, en que reinó la más franca y expansiva cordialidad, se expidió á S. M. el Rey un telegrama dándole cuenta del triunfo del Real Club de Barcelona.

Creemos inútil insistir en la brillantez de la fiesta, pues todos los diarios locales se han hecho lenguas de la magnífica organización, y si sólo diremos que en las tribunas había más de 3000 personas y en el muelle y botes no bajarían de 6000 á 7000.

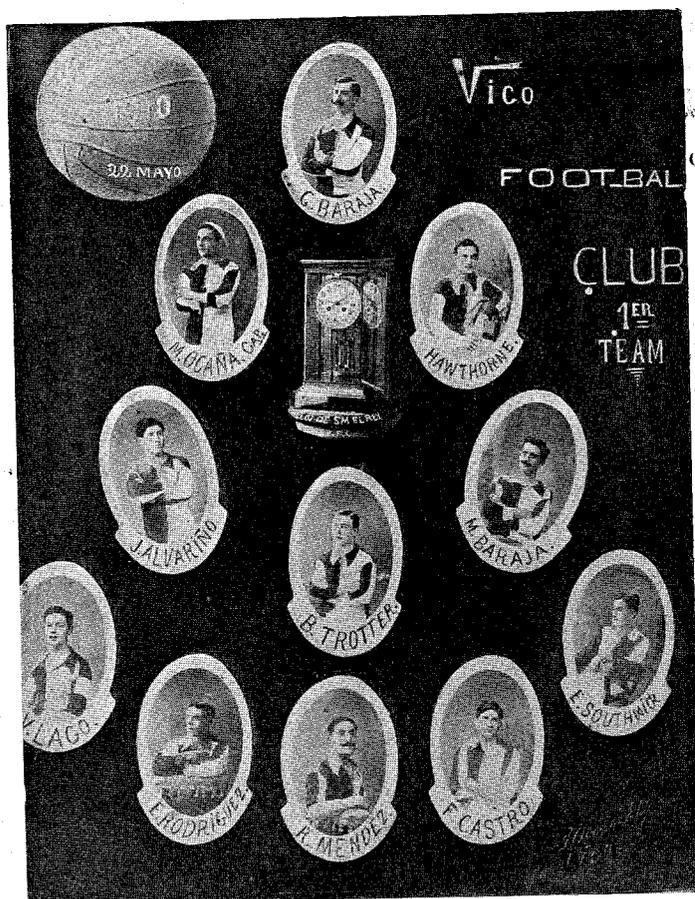
Sólo nos resta decir que creemos que fiestas como la del día 29 deberían repetirse muy á menudo y obtener la más eficaz cooperación moral y material de las autoridades así locales como de la nación, pues constituyen, á nuestro entender, la mejor atracción de forasteros, y que puede el club organizador vanagloriarse de haber celebrado una de las fiestas más hermosas que ha presenciado Barcelona. Vaya un mentís para los que aseguraban que las regatas al remo eran la muerte de una sociedad sportiva. La muerte consiste en la quietud absoluta y ésta no se nota en el edificio provisional del Real Club de Barcelona, donde todo es vida y bullicio. — OBENQUE.

Desde Galicia. - El "Vigo Foot-Ball Club".

En toda Galicia, que es una de las regiones más deportivas de España, sobresale Vigo, verdadero semillero de buenos sportsmen, sobre todo en el terreno del foot-ball, pudiendo decirse que es en todas partes un timbre de gloria el haber jugado con el club que toma su nombre de aquella ciudad.

La composición actual del club viene dada por la adjunta fotografía, en la que figuran los retratos de los équi-piers y, en el centro, el magnífico cronómetro ofrecido por el Rey para el Concurso Regional, y que ellos ganaron en reñida lucha.

Nuestra enhorabuena al campeón regional, al cual deseamos continúe en su carrera de triunfos, y, más concretamente, verle tomar



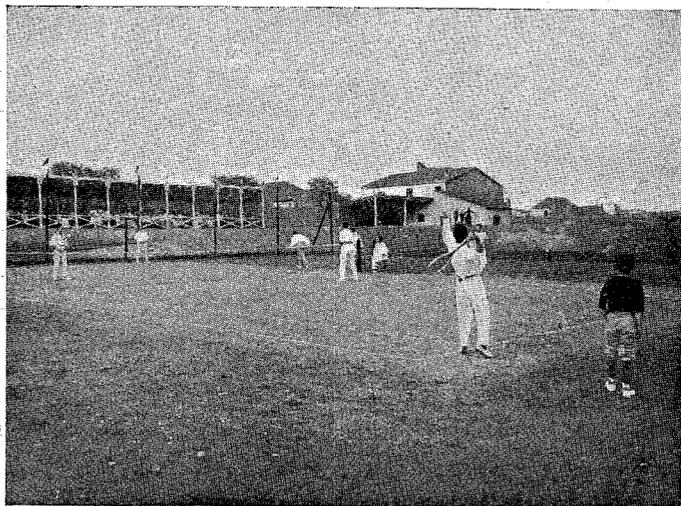
parte en el Campeonato Nacional que ha de tener lugar en Barcelona el año próximo.

Los cronometradores del reciente match de boxe Johnson contra Jeffries aseguran que los puñetazos cambiados fueron los siguientes : el negro colocó á Jeffries 77 golpes, de los cuales 65 con la mano derecha y 12 con la izquierda; de éstos fueron á parar 66 á la cara del desgraciado blanco, 7 en el cuerpo y 2 en el pecho; concretando, de los golpes á la cabeza recibió 8 la mandíbula y 2 la nariz. La cuenta del negro demuestra que éste salió mucho mejor parado, pues sólo reci-

bió 24 golpes, 18 con la zurda y los restantes con la derecha, y, además, no fueron tan bien apuntados. Cualquiera de estos golpes hubiera bastado para tumbar á un vulgar mortal.

Tarrasa. - Inauguración de un Club de Lawn-Tennis.

La pujanza del movimiento deportivo, á medida que se acerca el periodo estival, se va manifestando en poblaciones cada vez más distantes de la metrópoli. La culta ciudad de Tarrasa, gloria del Vallés, cuenta ahora con un Club de Lawn-Tennis regularmente formado y que promete grandes cosas.



Vistas del campo del «Tarrasa Lawn-Tennis Club».



El público, comentando los partidos.

Recientemente tuvo lugar en Tarrasa la inauguración del «Tarrasa Lawn-Tennis Club», que han fundado varios amigos nuestros, entusiastas sportsmen, cooperando también á dicha fundación un gran número de distinguidas señoritas, que no han querido que en aquella simpática ciudad el sport fuera exclusivo sólo del sexo fuerte, sino que también el bello sexo era capaz de dar muestras de agilidad y destreza.

Invitados por el digno presidente, D. Antonio Barata, para inaugurar las pistas y, al mismo tiempo, jugar un *exhibition match*, se reunieron los jugadores del «Catalunya L.-T. Club», Sres. Blanch y Tey (Manuel y Ramón) y el campeón de Cataluña D. Ernesto Witty. El domingo por la mañana, en el tren de las 9 y media, salieron los Sres. Blanch y R. Tey, siendo recibidos en la estación por la Junta en peso y gran número de socios.

El automóvil del Sr. Barata les condujo directamente á las pistas, donde les esperaban el resto de los socios que no habían podido acudir á la estación. Se jugó un partido de entrenamiento, sin importancia ninguna, y después los Sres. Blanch y Tey hicieron una carrera á pie de 500 metros, que les sirvió de vermouth al succulento almuerzo que les fué servido en casa Pompidor.

Por la tarde, en el tren de las 3 y media llegaron los Sres. E. Witty y M. Tey, los que iban acompañados de novia y señora, respectivamente. De la estación y en el automóvil del

Sr. Barata se trasladaron al local del nuevo Club, que se hallaba adornado con banderas y en el que esperaban buen número de entusiastas sportsmen.

Se jugaron dos partidos entre los señores Blanch y Witty contra los hermanos Tey. El primero fué ganado por los Sres. Tey, ganando el segundo los Sres. Blanch y Witty. Los partidos revistieron un gran interés y resultaron verdaderas enseñanzas para los que tuvieron el gusto de presenciarlos.

Durante toda la tarde se vieron las pistas sumamente animadas de distinguido público, en el que abundaba el bello sexo. Amenizó el acto una banda de música que ejecutó escogidas piezas.

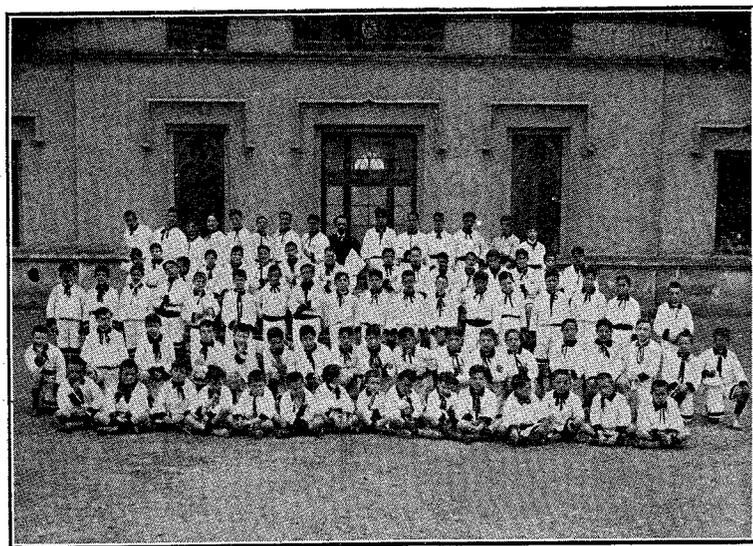
Al caer de la tarde salieron en el último tren de Barcelona los Sres. Tey y Witty, quedándose los Sres. Blanch y Tey (R.) para asistir al baile que en su honor se había organizado y que resultó sumamente animado, viéndose nuestros compañeros muy obsequiados por las hermosas tarrasenses, definitivamente conquistadas al simpático deporte.

Actos como el que reseñamos, extendiendo los límites del campo deportivo, llenan de gozo á los verdaderos amantes del sport y demuestran la vitalidad de los organismos de que nacen. El «Tarrasa Lawn-Tennis Club», además de una excelente labor de proselitismo en su propia población, debe trabajar para que nazca en una próxima otro organismo semejante.

Villanueva y Geltrú : Gimnasia Escolar.



Uno de los números del programa, era el carrousel ciclista, en el que tomaron parte doce alumnos.



Cuadro de educandos de la sección de Gimnasia, en la cual forman desde las clases elementales hasta los últimos cursos del bachillerato.



Team de foot-ball del Colegio Samá.

Si dista mucho de ser satisfactorio el estado de la educación física en las capitales, cuando se detiene el estudio en las poblaciones secundarias, da verdadera pena al ver cómo todo lo que se refiere á la gimnasia y al sport se considera como completamente secundario y desprovisto de interés.

La vida provinciana se acentúa en sentido de mezquindad y falta de entusiasmo. Las iniciativas son escasas y exigen una verdadera vocación al apostolado; por esto, aunque parezca poco justificado, hemos tenido tanto empeño en registrar en estas páginas todas las manifestaciones de vitalidad deportiva que tengan este carácter y hemos de reconocer que una de las poblaciones que ha merecido preferente atención es la de Villanueva y Geltrú, alegremente extendida en la orilla del Mediterráneo á occidente de Barcelona y notable por sus establecimientos de cultura, como son Biblioteca - Museo - Balaguer, Ateneo Villanovés, Escuela Superior de Industrias y Colegio Samá, montados todos en tal forma, que atestigüan el desprendimiento y celo de buenos patricios y forman un conjunto que difícilmente puede encontrarse en otra población española de esta categoría y número de habitantes.

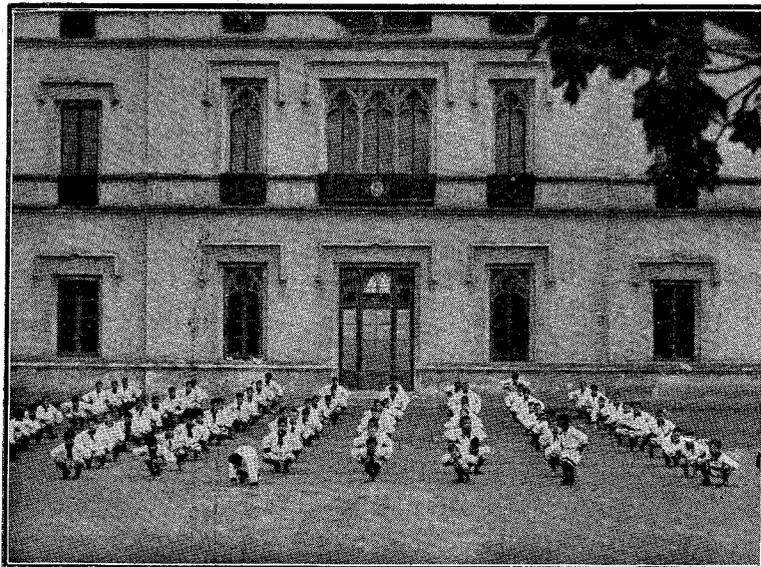
El Colegio Samá, dirigido por PP. Escolapios y debido á generoso legado del primer Marqués de Samá, ha tenido siempre á la disposición de sus alumnos un excelente gimnasio, habiendo recientemente acogido los sistemas más modernos de educación física y generalizado su práctica entre los alumnos, que forman ahora un núcleo compacto, simiente de varias generaciones de deportistas.

Las hazañas de los jóvenes gimnastas, en los movimientos de conjunto guiados por la música, así como en los ejercicios deportivos, fueron objeto de una simpática manifestación pública en la reciente fiesta de repartición de premios, y durante el desarrollo de esta fiesta fueron tomadas las fotografías que ilustran este artículo y que muestran á los chiquillos, en su simpático uniforme, atentos á la voz del profesor y del maestro de música.

El iniciador de esta evolución ha sido el Sr. D. Arturo Galcerán, profesor de gimnasia del Colegio Samá, en cuyo cargo ha sustituido á su padre, así como continúa su labor en el desempeño de la profesión médica y así como ha heredado todas las simpatías que la generosa conducta de su padre le había valido entre sus conciudadanos.

D. Juan Galcerán había tenido instalado en su casa un magnífico gimnasio, en local apropiado y con toda clase de aparatos. Las aplicaciones eran puramente higiénicas ó bien terapéuticas, según requería el caso, sirviéndose con frecuencia el ilustrado médico de las paralelas ó de las escaleras curvadas como complemento de una prescripción farmacéutica. Durante largos años, señoritas y jóvenes de la buena sociedad tuvieron un pundonor especial en llamarse alumnos del Sr. Galcerán, que así tenía un control absoluto sobre la salud de sus pupilos.

Posteriormente, agravándose los achaques con los años, y agobiado por el exceso de tra-



Ejercicios de conjunto. - Flexión de las piernas..

más en este caso, la iniciativa personal, insertada en una entidad existente, ha producido sus hermosos frutos, de resultados seguramente más que momentáneos, pues es difícil que los movimientos intónicos, aprendidos de niños bajo la Dirección del Sr. Galcerán, se les olviden ya en toda la vida á los alumnos, y esto constituye una preparación excelente para cualquier sport y permite augurar nuevas y cada vez más numerosas generaciones de sportsmen.

La felicitación más sincera y amistosa de LOS DEPORTES al distinguido profesor, y con la felicitación, un impulso á que no se desanime de seguirlos en lo emprendido. - H.

El "Foot-Ball" en la Coruña.

El «Real Club Coruña», una muy entusiasta sociedad deportiva, acaba de ofrecer á los aficionados á este deporte tres partidos interesantísimos, invitando para ello á los fuertes *teams* del «Pontevedra Sporting Club» y del «Español F. C.», de Madrid.

Se jugó el primer *match* el 19 de Junio con el «Pontevedra S. C.» en el campo del «R. C. Coruña», ante un numeroso público. El tiempo estaba espléndido, aunque el calor molestaba bastante á jugadores y público.

Se empieza á jugar bajo el fallo de J. Iribarren, del «Coruña», y á poco consigue este equipo su primer goal. Unos 25 minutos después de empezar, llega en un automóvil, desde Pontevedra, el notable jugador Edmundo Voyoa, y después de darle tiempo para vestirse, se continúa el partido, substituyendo Voyoa á Món, del «Pontevedra», y reforzándose así considerablemente este equipo.

Al terminar el *match*, tiene el «R. C. Coruña» cuatro goals á su favor y ninguno el «Pontevedra S. C.». Los goals del «Coruña» los hicieron : Monasterio y López Puig (dos cada uno).

Los jugadores forasteros, que fueron obsequiados con un espléndido *lunch* en el «Ideal Room», emprendieron el regreso, algunos la misma noche, en automóvil, y otros al día siguiente, en ferrocarril, siendo entusiastamente despedidos.

* * *

El 23 de Junio llegó de Madrid el notable *team* del «Español F. C.», siendo recibidos los jugadores por muchísimos compañeros de deporte.

Al siguiente día se juega el primer partido en el magnífico

campo del «R. C. Coruña», que, á pesar de un importuno chaparrón, á las 4 de la tarde presenta un hermoso aspecto.

En el primer tiempo, el «Coruña», que juega contra viento no muy fuerte, consigue dos goals, hechos por Yarza (J.) y Caruncho, y, después del descanso, dominando completamente al «Español», siete más, que colocaron : dos White, tres Yarza, uno Monasterio y otro Julián López. Se jugó muy limpio y movido.

El segundo día, domingo 26, hay expectación grande por suponer que el «Español» pretenderá recuperar el terreno perdido en el partido del 24 y el público acude al campo de juego en mayor número que el viernes, abarrotando todas las localidades.

El «Español» juega este día más vigoroso y con un empuje que demuestra sus grandes deseos de hacer algo bueno, á pesar de lo cual no puede evitar que los *equipiers* del «Coruña», que están jugando muy bien, consigan una segunda victoria por seis goals á cero. Los tantos del «Coruña» los hacen : dos, Eloy López, y uno cada uno, Yarza (J.), Caruncho, White y Julián López.

El público, en estos dos partidos aplaudió mucho las buenas jugadas, que fueron abundantes, y salió muy satisfecho del campo. Se distinguieron, del «Español» : Yarza (M.), Giralt, Buylla, Navarro, Morales, Vorzagaray, Alvarez Quevedo y el *goal-keeper* García.

El *team* del «R. C. Coruña» lo formaban : Guardado, Pérez (J.), Bermúdez (M.), Iribarren (E.), López (J.), capitán, y Pérez Pombo; López Puig (E.), Yarza (J.), White, Caruncho y Monasterio. En el segundo partido fué substituído el defensa Pérez (J.), por Iribarren (J.)

Actuó de *referee* el distinguido sportman de Villagarcía,

Después del Concurso Hípico : La Gymkhana Automovilista.



Grupo de señoritas, actoras y espectadoras, á la vez, en la Gymkhana.

En la espaciosa Plaza de Armas del Parque tuvo lugar, el día 3 del corriente, una fiesta deportiva de carácter especial, alegre y risueña, en la cual tomaron parte elementos de ambos sexos de nuestra buena sociedad barcelonesa, como organizadores que eran el Real Automóvil Club de Cataluña y el Real Polo Club de Barcelona.

Comenzó la fiesta con una carrera hípica de conjunto : los concurrentes debían partir al galope de sus caballos, en dirección á un grupo de señoritas *dispuestas al efecto*, y en llegando frente á él echaban pié á tierra, hacían enhebrar una aguja á una de dichas muchachas, y, montando de nuevo, *picaban* hacia el jurado, aguja en ristre, para hacer allí entrega de ésta. Fué el primero en llegar D. Juan M. Bofill y el segundo D. J. Martí Olivares.

Luego, después de un animadísimo descanso (y vaya una paradójita ó cosa así que nos ha salido) dióse comienzo á la *gymkhana* automovilista. Quince fueron los coches que se inscribieron y trece (*lagarto...*) los que hicieron todo el recorrido, en el cual se habían dispuesto otros quince obstáculos, algunos muy difíciles de salvar y de verdadera prueba en el arte de guiar un auto, siendo de 5 minutos el tiempo fijado para efectuar aquél.

La clasificación fué la siguiente :

- 1.º D. Salvador Andreu, llevando en el coche á la Srta. D.^a María Dolsa.
- 2.º D. Ricardo Miret, acompañado de la señorita D.^a Ángeles Víctor.
- 3.º D. Luis Barral, con la Sra. de Cambra.
- 4.º D. Juan Ferrer Vidal y Güell, con la señorita D.^a Isabel Llorach.
- 5.º D. Pedro Garriga, con la Srta. D.^a Reyes Bosch y Alsina.
- 6.º D. Luis R. de F. Baixeras, con la Sra. de Cera.
- 7.º Dr. D. Enrique Cera, con la Sra. de Baixeras.
- 8.º Sr. Soler (hijo).
- 9.º D. Pedro Garriga, con la Srta. D.^a Elisa Puig y Saladrigas.
- 10.º D. José Ciudad (hijo), con la Sra. D.^a Camila Fabra.
- 11.º D. Pedro Víctor, con la Srta. D.^a Josefina Arnús.

12.º Dr. D. Francisco Esquerdo, con la Srta. Mercedes Bosch y Alsina.

12.º D. Román Fabra, con la Sra. de Mercader.

Los tres primeros fueron los premiados; los tres llevaban coche Hispano.

Otro intermedio, y verificóse una segunda prueba *hípico-báquica*, consistente en una carrera á caballo durante la cual y por cuatro veces consecutivas, cada jinete, al llegar á un determinado punto del recorrido, tenía que desmontarse y beberse una copa de *champagne*. Quien llegaba en menos tiempo al final del recorrido era quien se llevaba el premio, y se lo llevó D. Juan Lossios, llegando segundo Don Juan M. Bofill y tercero D. J. Martí Olivares.

Y en vista de que la tarde no daba más de sí (ni de *sol* tampoco), suspendiéronse las otras pruebas que estaban proyectadas, y se procedió al reparto de los premios, consistentes en ricos objetos de arte, regalados por un grupo de señoras y señoritas, de cuyas lindas manos los fueron recibiendo los ganadores.

El producto de las entradas, como estaba acordado y anunciado, se entregó al Patronato de Cataluña para la Lucha contra la Tuberculosis.

Madrid. - Velódromo de la Ciudad Lineal.

El domingo, 3 del mes actual, ante numerosa concurrencia, se inauguró dicho Velódromo, cuya construcción va resultando una gran idea, aun que esté fuera del radio de la Corte.

Primero se celebró una carrera pedestre de 1000 metros, con dos premios, de 50 y 20 pesetas respectivamente, y siendo ganadores Agustín Guillen, que hizo el recorrido en 2'56 y el segundo, Félix Labala, en 2'59. La segunda parte era la carrera de bicicletas, de 3000 metros, con premios de 50, 30 y 20 pesetas, respectivamente, haciendo el recorrido en menos tiempo Luis Amunategui en 5'43, Lázaro Villada en 5'44 y Rufino Salgado en 5'49.

En el interior de la pista, dos teams de la Sociedad Gimnástica Española jugaron un match de foot-ball, no aceptando premio en metálico para no perder, dentro de su reglamento, la condición de aficionados.

Por último, se celebró la carrera de motocicletas de Fuerza libre hasta 3 y medio HP., siendo el recorrido de 10 km. y premios de 70 y 30 pesetas, siendo ganados por los señores Emilio Rodríguez sobre «Griffon» 3 y medio HP, y Luis Amunategui sobre «Peugeot» 3 y medio HP.

«Todos fueron justamente aplaudidos. — F. CALZADO.

de ellas, desde París llegó hasta Inglaterra, por encima del Mar del Norte, yendo á caer en Shernborne (condado de Norfolk), lo que le valió el campeonato de distancia del Aero Club de Francia para 1906 y la correspondiente medalla. Además, dominaba la motocicleta y el canotautomóvil; pero su sport favorito, antes de llegar á la aviación, era el automovilismo, habiendo tomado parte en varias carreras importantes, y distinguiéndose en el circuito de la Isla de Man. En automóvil había corrido riesgos terribles, salvándose por milagro de accidentes que á otros les costaron la vida, él mismo se complacía en recordar los siguientes: había chocado contra un árbol corriendo á 70 millas p.h.; había caído entre las patas de un caballo y las ruedas del vehículo que arrastraba. dos veces había visto quemársele el coche que montaba; en otra ocasión paró á pocos centímetros de una cantera, que hacía un corte profundo en la llanura por donde él corría.

La desastrosa caída de Rolls acaeció el 12, en Bournemouth, con ocasión de un vuelo relativamente de poca importancia; las causas del suceso se ignoran, pero hay que hacer constar que el piloto se había quejado el día anterior del funcionamiento del timón.

Elevándose para concurrir para uno de los premios menos importantes, el de *atterrissage*, se le vió levantarse con la gracia peculiar á estas grandes máquinas, cuya estabilidad en el aire, sin ningún sostén material, ha dejado ya, á fuerza de costumbre, de parecer cosa de milagro, y de pronto, cesó en su movimiento de traslación, sin que el motor dejase de funcionar, y cayó al suelo, como tirado con furia desde lo alto, haciéndose añicos, convirtiéndose en un momento en un montón informe de maderas tronchadas, de alambres retorcidos, de mecanismos rotos.

El día anterior, lo recuerdan muy bien los que conversaron con él, Rolls había revelado

una especie de obsesión fúnebre, una de sus frases, dicha á Lady Abdy, fué:

—Se puede volar de muchas maneras, además de matarse; y después, á un periodista:

—He dado toda mi vida á la aviación, toda mi vida!... Cuan cierto esto fuese no se pudo saber hasta el día siguiente.

Un redactor del *Daily Mirror*, recuerda haberle oído decir:

—Sí, espero que no habrá accidente durante esta semana. Esto haría al meeting mucho daño y Bournemouth no lo merece, pues nos ha recibido muy bien.

Y más tarde:

—No se piensa, cuando se está en el aire, más que en el vuelo. No se sabe nunca cuando sucederá una avería y siempre hay que estar dispuesto á escoger un sitio para tomar tierra y á disminuir la velocidad del descenso.

Los padres del joven estaban en camino de Bournemouth cuando ocurrió el desastre, pues no habían visto apenas volar á su hijo, de lo cual éste se congratulaba. El Rey y la Reina mandaron telegramas de pésame y el Parlamento le tributó un homenaje de simpatía, considerándolo como uno de los pioneers de los sports modernos en Inglaterra.

Se proyectan varios homenajes en su honor, consistiendo uno de ellos en la fundación de un premio para el progreso de la aviación, y otro, nacido en el municipio de Dover, consistiría en un monumento conmemorativo de su viaje de ida y vuelta sobre el Canal de la Mancha.

Para completar la simpática fisonomía de esta última víctima de la aviación, conviene hacer constar que Rolls ha publicado infinidad de escritos y dado muchas conferencias sobre sus temas favoritos, aviación y automovilismo, contribuyendo en gran escala á la difusión de los conocimientos relativos al sport de la velocidad.

El Foot-Ball en la Coruña. (Continuación de la página 229).

D. José M.^a Abalo, excelente jugador de foot-ball. Cumplió su cometido con tanta imparcialidad y conocimientos como hasta ahora no habíamos visto por aquí.

Por la noche, se celebró en el «Ideal Room» un banquete, obsequio del «Real Club Coruña» al «Español F. C.», reinando la animación que es de suponer, si se tiene en cuenta que asistían cerca de cien comensales, jóvenes y de buen humor. El champagne dió motivo para que se hiciesen votos por la prosperidad de ambas sociedades y expresasen los madrileños su gran satisfacción por los muchos agasajos de que, por parte de todos, fueron objeto.

Al día siguiente subieron para Vigo con objeto de jugar un match amistoso con el «Real Club Fortuna», de aquella ciudad, campeón de Galicia y Asturias, al que vencieron por tres goals á uno. El equipo del «Español» se presentó en Vigo reforzado por Yarza (J.), Iribarren (J.) y López Puig, del «Real Club Coruña».

* * *

CONCURSO ESPAÑOL. — Organizado por el «Real Club Coruña», comenzará á jugarse en su hermoso campo de Monelos, el 24 de Julio, este interesante concurso que se espera sea de gran importancia por la calidad de los *teams* inscritos, que son:

- «Español F. C.», de Madrid.
- «Sociedad Gimnástica Española», de Madrid.
- «Estadio F. C.», de Madrid.
- «Irún Sporting Club».
- «Pamplona F. C.»
- «Sporting Gijónés».
- «Centro Industrial y de Sport», de Avilés.
- «Real Club Fortuna», de Vigo.
- «Vigo F. C.»
- «Teis F. C.», de Vigo.
- «Ferrol F. C.»
- «Victoria F. C.», del Ferrol, compuesto por empleados ingleses de la Sociedad Constructora Naval Española.
- «Pontevedra Sporting Club».
- «Real Club Coruña».

Los premios, que son muy superiores á lo acostumbrado, consisten:

- El primero: En una Copa de S. M. el Rey y 1000 pesetas.
- El segundo: Quinientas pesetas.

La Copa de Don Alfonso XIII constituye un espléndido regalo al club de que es presidente honorario, y es reputada como una obra de arte por cuantos la han admirado. Es de plata sobredorada, de buen tamaño y llama la atención por la sencillez y exquisito gusto con que está ejecutada.

Bien merece un aplauso el «Real Club Coruña» por sus entusiasmos y hermosas iniciativas en pro del sport.

HENRY.



Neumatico Continental

Plano
Carrera 3 Nervaduras
Antidérapant Cuir Ferré
De venta en todos
los buenos garajes

su personal de Obras Públicas hacer directamente esos destajos, paga al intermediario con todos los demás gastos de fianza, escrituras, intereses, administración y beneficio industrial, cantidad toda que podría economizar y sumarse á las ventajas de no acopiar la piedra más que en el momento de su empleo, utilizando cuanto paga, simplificando la recepción de tal material y salvando cuantos inconvenientes quedan enumerados anteriormente, engendrados por la permanencia del acopio sobre los márgenes de la carretera.

Concretándonos á la situación actual sería muy conveniente que se efectuase el empleo de lo ya copiado, sobre todo en la carretera de Valladolid á Santander, (cuyo firme se encuentra en un estado deplorable), por ser ésta la salida natural de esta población, frecuentada casi siempre por S. M. el Rey (Q. D. G.) cuando nos honra con su visita.

Por lo expuesto, este «Real Club Montañés» ruega á V. S. :

1.º Que se estudie el medio más adecuado para la reparación de las carreteras, á fin de conseguir que el acopio de materiales permanezca el menor tiempo posible en sus márgenes sin ser empleado.

2.º Que dicho acopio se haga aprovechando los terrenos colindantes, de propiedad del Estado, sin invadir nunca el firme, y, en donde no sea posible, colocándolo á un solo lado de la carretera.

3.º Que se ordene el inmediato empleo de lo ya copiado en las carreteras de esta provincia.

Dios guarde á Vucencia muchos años.

Santander, 21 de Junio de 1910.

«Alberto Corral».

LA QUINCENA DE MICHELIN.

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 fabricamos 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 so-

lía producirse algunas veces, sobre todo en los coches de algún 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 goma 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 X 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 *voiturette*, 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.

La Vida Deportiva en la República Argentina.

Una Conferencia.

En los salones del gran cotidiano porteño «La Prensa», tuvo lugar el día 14 de Junio una importantísima conferencia cuyo resumen va á continuación.

Era el disertante D. Amadeo Doleris y el público que lo escuchó, en su mayor parte femenino, le otorgó grandes aplausos, á sus palabras en pro de la Educación Física de la mujer. He aquí el extracto :

Anunció que hablaría en su carácter de representante de la Liga para la Higiene Escolar de Francia, cumpliendo lo que considera su deber, así como había satisfecho sus deberes de médico en el congreso de especialistas; agregó, que presentaba en esta forma su homenaje á la mujer argentina, que le ha encantado con su gracia, su atractivo exquisito, su bondad, y, sobre todo, con su agradable sencillez.

Las costumbres de la vida social moderna tienen una

gran influencia en el desarrollo físico de la mujer : la vida sedentaria tiene prevalencia sobre la vida activa; no nos movemos, nos hacemos transportar de un lugar á otro, y el cuerpo sufre por esa inacción. El ejercicio físico tiene que remediar los inconvenientes de nuestros hábitos sedentarios.

En la infancia, el juego tiene el lugar de los ejercicios físicos, y es inoportuno prohibir á las niñas los juegos que se permiten á los varoncitos, con pretextos de decencia ó de buena educación. En la primera edad, la vida física hace en ambos sexos las mismas manifestaciones; niños y niñas tienen idénticas funciones respiratorias, su sangre circula en igual forma, y así en todo lo demás. Solamente más tarde, en la edad crítica, se manifiestan las diferencias características del desarrollo físico; en la infancia no hay nada más encantador ni higiénico que los juegos en común. Teniendo iguales necesidades los sexos, la educación física debe ser única.

Para los niños, desde los cinco años, es excelente el ejercicio físico conocido con el nombre de gimnasia sueca, el cual consiste especialmente en movimientos rítmicos: extensiones, flexiones, pequeños saltos, en los que el tórax, los pulmones y el corazón, adquieren un desarrollo mayor y funcionan más libremente, dando resultados admirables en la curación del asma y de los adenoides; favorece asimismo el desarrollo de la estatura, consecuencia natural de la mejora general del organismo.

Todos los ejercicios son constituidos por actos mecánicos, y cuando se añade á ellos el estímulo entre los que los practican, conviértense en deporte, el cual motiva también el ejercicio de la voluntad y afirma la constancia, la resistencia y el desarrollo de las energías morales.

La marcha es excelente, pues no existe otra fatiga que la que cada uno está en condiciones de realizar, y siendo un ejercicio que se efectúa en pleno aire, favorece poderosamente la respiración, la circulación de la sangre y la nutrición. Se ha comprobado que los glóbulos rojos son más intensamente coloreados después de la marcha y que ella estimula la formación de mayor número de dichos glóbulos. Además, conserva la elegancia de las líneas por la acción simultánea de todos los músculos, y con el funcionamiento activo de la piel aumenta la eliminación de los elementos tóxicos.

Si la marcha se hace en las montañas, el éxito es mejor y más rápido, pero siempre es excelente en cualquier región donde se verifique, motivo por el cual se recomienda la pronta formación de colonias escolares de señoritas para excursiones pedestres... Así fué pasando sucesiva revista á todos los deportes, hasta llegar á su aplicación á la mujer.

Los adversarios de la cultura física de las mujeres pretenden que el ejercicio de los deportes deforma su belleza. Hay que entenderse; la mujer no tiene para qué pretender realizar las hazañas de los héroes de feria, debiendo limitarse á desarrollar su cuerpo, según los preceptos de la higiene y de la estética, así como lo hacían las bellas hijas de la Grecia antigua, cuyo recuerdo perdura en concepto de modelos de hermosura clásica.

Tampoco puede temerse que la sensibilidad femenina sea perjudicada por la educación física: el episodio legendario de las Amazonas enamoradas, lo comprueba. La mujer no tiene energía intelectual inferior á la del hombre; no tiene en su contra nada más que un desarrollo inferior del cerebro, debido á la inferioridad general de su desarrollo físico, y lo prueban muchas grandes intelectualidades femeninas, cuyo desarrollo físico é intelectual fué armónico, pudiendo citarse el ejemplo de Georges Sand.

Nada hay que perder, por consiguiente, con la educación física femenina, y sí, por el contrario, mucho que ganar, porque la actividad física marcha simultáneamente con la actividad cerebral.

Las madres más sanas y más fuertes, serán las más apropiadas para dar á su país la raza enérgica de que necesita. En la educación de sus hijos, la energía física y moral de la madre tendrá ventajas inmejorables para la salud y la moralidad de la familia. Con la educación física del sexo femenino, se comprobaron, por fin, las consecuencias de la vida sedentaria, la adiposidad, las deformidades, los malos funcionamientos del corazón y de los pulmones, el artrismo en sus variadas manifestaciones, todos los inconvenientes debidos al olvido lamentable de las bellas y sanas prácticas de la educación física y femenina que distinguieron á la antigüedad.

El doctor Doleris, que fué frecuentemente interrumpido por los aplausos, habló, al terminar, del funcionamiento de la Liga de Higiene Escolar en Francia, de la cual es representante, y está compuesta por padres de familia, médicos, filántropos y autoridades, proponiéndose remediar las deficiencias de la higiene escolar. Á su influencia se debe en

Francia la institución del *Boletín de Salud* en las escuelas, con el examen cotidiano médico y la reglamentación de las materias de enseñanza con respecto á los dictámenes de la higiene del niño.

Es todavía poca cosa, dice, pero mucho más se hará en el porvenir. Entretanto, en Agosto próximo se realizará en París el primer congreso internacional de higiene escolar.

El orador hace votos porque la República Argentina esté representada en aquel congreso, como los demás países del mundo civilizado, organizando á este propósito, para aquella época, una liga local de higiene escolar y autorizando á los argentinos residentes en París para formar parte de la asamblea mencionada.

De esta manera terminó el doctor Doleris su interesante conferencia, en medio de unánimes aplausos.

Foot-Ball.

A principios de Junio hemos tenido el Concurso de Foot-ball de la América del Sur, á cuya convocatoria han acudido á disputar el premio á los argentinos, algunos clubs de Uruguay y Chile, teniendo varia fortuna en los diversos encuentros.

Estas visitas han servido para estrechar los lazos amistosos que deben existir entre los núcleos deportivos de toda la América del Sur, cuyos intereses, al fin y al cabo, son punto menos que idénticos.

Tuvimos ocasión de asistir á la conferencia pública dada por el Sr. Mathus, delegado de la Federación Sportiva Chilena, en el local de la Sociedad Sportiva Argentina, en el que ilustró con elocuentísimos datos una serie de espléndidas fotografías que proyectó sobre el écran, resultando un balance muy lisonjero para el sport chileno.

Los partidos de rugby alternan aquí con los de asociación, siendo difícil decir qué suerte de juego atrae más al público.

Hipismo.

A primeros de Junio se ha inaugurado la Exposición Internacional de Agricultura y Ganadería, cuya iniciativa y organización se deben á la benemérita Sociedad Rural. El éxito ha sido enorme y en el elegante campo en que se hizo la exhibición de los ejemplares distinguidos por el Jurado de Recompensas, se acumuló cuanto el mundo del sport y el de la agricultura cuentan de más selecto.

Los caballos de todo tipo representan importante papel en el Concurso y á ellos se fueron nuestras miradas, codiciosas de acariciar las nobles formas del caballo de silla, las potentes musculaturas de los brutos de tiro.

Los aplausos conquistados por los organizadores de esta exposición, tan relacionada con las más legítimas fuentes de nuestra riqueza nacional, han sido muchísimos.

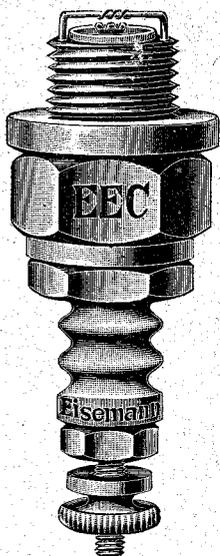
Publicaciones
LOS DEPORTES

EL LAWN-TENNIS EN BARCELONA

Espléndido álbum artístico en papel couché, conteniendo la reproducción de más de 40 escenas de tennis. Edición limitada.

Precio : 2'50 Ptas.

En la Redacción de esta REVISTA y principales librerías



Modelo F.

Tamaño natural. Cuerpo aislante de pasta de porcelana esmaltada.

Bujía especial EISEMANN

Con espiral de hilo de platino, para las distintas inflamaciones por magneto á movimiento rotativo ú oscilante y acumuladores. - Patentado en todos los países.

Esta bujía, que es el resultado de continuos ensayos, en vez de las generalizadas puntas de inflamación ó la moderna corona actualmente adoptada y cuyos rincones dan lugar á que se retengan el aceite, residuos y carboniza de los gases quemados, *tiene una varilla sólida, envuelta de una espiral soldada de hilo de platino*, por la cual se obtienen las siguientes ventajas :

- 1.^a Fácil conducción al salto de la chispa, aun siendo la corriente muy débil, y, por lo tanto, facilidad de poner en marcha los motores provistos de magneto.
- 2.^a La mayor duración alcanzada hasta hoy y muy especialmente en las puntas en que salta la chispa, no siendo nunca necesaria su reajustación.

En todos los casos de irregularidad y otros defectos análogos, pruébese la BUJÍA ESPECIAL DE EISEMANN CON ESPIRAL DE HILO DE PLATINO para convencerse de su superioridad, que, en resumen, resulta en beneficio económico de bencina y de mejor aprovechamiento de la fuerza del motor.

Fábrica de aparatos magneto-eléctricos y bujías para inflamación.

ERNESTO EISEMANN y C.^a - Stuttgart (Alemania).

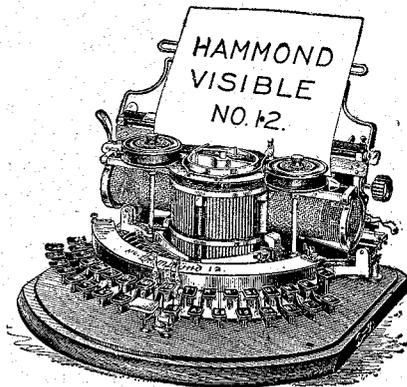
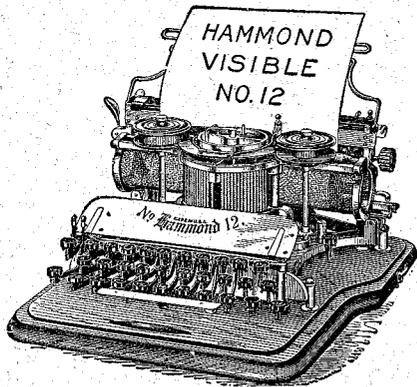
Representante general en España :

Alberto Fischer. - Barcelona. - Paseo Sta. Eulalia, 15 (S. Andrés de Palomar)

De venta en todos los establecimientos de automóviles.

HAMMOND

La máquina de escribir más sólida y perfeccionada



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

CICLOS




SANROMÁ

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

COPA CATALUNYA: 1910

¡¡¡ AUTOMOVILISTAS..... Meditad!!!

En toda carrera **seria**, la elección de los constructores recae en el neumático que ofrece mayor número de garantías.

El fin es demasiado importante para que esto sea de otro modo.

Sólo han figurado, en la lista de llegada, coches con

NEUMÁTICOS MICHELIN

así lo prueba la clasificación :

- 1.º GOUX sobre Lion - Peugeot, neumático MICHELIN.
- 2.º GIUPPONE sobre Lion - Peugeot, neumático MICHELIN.
- 3.º CARRERAS sobre Hispano - Suiza, neumático MICHELIN.
- 4.º CHASSAIGNE sobre Hispano - Suiza, neumático MICHELIN.

Sociedad Anónima del Neumático MICHELIN

Proveedora de la Real Casa

STOCKISTAS EN BARCELONA :

F. S. Abadal y C.^a

Aragón, 239 á 245

J. Reynés

Consejo de Ciento, 433

M. Bertrán é Hijo

Trafalgar, 50 y 52

Biada, Elizalde y C.^a

Paseo 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

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.^{ie} 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-Cerbère (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.

LA HISPANO-SUIZA

=== FÁBRICA DE AUTOMÓVILES : BARCELONA ===

Nuevos motores de "TIPO INTENSIVO" para los modelos 1910

De gran potencia en pequeño volumen, alcanzando velocidades muy superiores á las conseguidas hasta el presente por todos los motores de iguales dimensiones.

Muy sencillos en su mecanismo. - Absolutamente silenciosos. - Construidos con materiales de primer orden.

☉ Sumamente económicos de esencia y lubricantes. ☉

Nota : El primer CHASSIS con motor de nuevo tipo ha sido adquirido por S. M. el Rey D. Alfonso XIII.

Fábrica : Calle de Floridablanca, 54 á 64
Oficinas : Calle de Calabria, número 59



Yachts á vapor y á vela : Embarcaciones de servicio : Vedettes á motor : Barcasas desmontables : Remolcadores : Canots automóviles de todas clases

Astilleros de Construcciones Navales

G. de Coninck & C.^{ie}

Maisons-Lafitte (Seine et Oise: Francia)

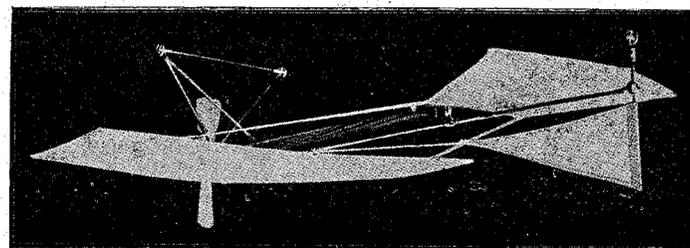
Agente general para España :

J. ATHANÉ Capitaine au long cours (BAYONNE)
(Catálogo ilustrado)

GRAN FÁBRICA DE AEROPLANOS

De 12 á 50 Francos.

EL "ROITELET" PRECIO: 12 FRANCOS



Pedir detalles á **M. M. JOUVE ET C.^{ie}**
Constructores patentados S. G. D. G.
145, Boulevard Murat. PARIS (France)



Marcas para ciclos en metal y en metal esmaltado



Insignias para sociedades y corporaciones.



Plaqueta San Cristóbal



Estatuitas para radiadores; modelos: S. Cristóbal y Aguila



Adornos para marcos y banderolas, en decalcomanía



Medallas para carreras y concursos



Insignias para anuncios



Precios excepcionales en cuanto á baratura.

Pídanse Catálogos.

E. KATZ, Grabador-Editor, Rue des Trois-Bornes, 39 : PARIS.