

# LOS DEPORTES

Revista semanal ilustrada de Cultura Física, Automovilismo, Ciclismo, Foot-Ball, Lawn-Tennis, Aerostación, Caza y Pesca, Fotografía, Turismo, etc., etc.

SE PUBLICA LOS SÁBADOS

Cultura Física—Enseñanza integral al aire libre



Ejercicios gimnásticos en paralelas ejecutados por alumnos del «Col·legi de Sant Jordi» bajo la dirección del profesor Sr. Arias.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN  
CLARIS, 74, principal

Precio **10** céntimos

# Hispano-Suiza

Coches estudiados y cons-  
truidos para las carre-  
teras españolas y  
preferidos por los más  
antiguos Chauffeurs

Poseedores de los siguientes Records  
oficiales de España

Record de cuesta,  
de los Cuatro Caminos  
à Vista Rica  
Record de Valencia  
à Barcelona  
Record del Kilómetro



## Copa de los Pirineos

Un solo coche inscrito se clasifica y obtiene Medalla de Plata

Patentes vendidas en Suiza y en Italia  
Pedir pruebas y presupuestos

**F. S. ABADAL**

Consejo de Ciento, n.º 343.-- BARCELONA

# Automóviles FIAT

Esta célebre marca italiana ha llegado 2.<sup>a</sup> en la

## COPA VANDERBILT

con solo 3 minutos de diferencia del primero.

**Lancia** ha hecho el recorrido con espléndida regularidad salvando 482,800 klm. en 4 h. 53'28 s.

Fabrica italiana de Automóviles. -- TORINO

Corso Dante, 35 37

## AUTOMÓVILES

DE

# Dion-Bouton

son los más sencillos, robustos y elegantes

Talleres en Puteaux (Seine)



# LE CHAUFFEUR

Gran casa especial para la venta de toda clase de  
accesorios para

**CICLOS y AUTOMÓVILES**

Depósito de faros y neumáticos de las mejores  
marcas

Avisadores, Bocinas eléctricas y Sirenas



Ultimos modelos de París en Velos-Lentes,  
Gorras y Cubre-polvos para señora y  
caballero

**Poste de carga eléctrica**

Rambla de Cataluña, 24.- Barcelona



¿Cuáles fueron los grandes Premios de la  
carrera del Automovil Club de Francia?

Los siguientes:

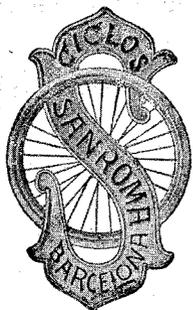
- 1.º Sziz en coche
- 2.º Nazarro idem
- 5.º Lancia idem
- 6.º Heath idem
- 8.º Duray idem

**Renault**  
**Lorraine**  
**Fiat**  
**Fiat**  
**Panhard**

¿Por qué?

**Porque todos usaban neumáticos**

# MICHELIN



Aragón, 236 y 238— Barcelona

## **A V I S O**

Publicado ya el nuevo catálogo, se remitirá gratis á quien no lo haya ya recibido.

Reproducciones artísticas

# J. THOMAS

**UNICA CASA**  
**que ha obtenido las**  
**más altas recom-**  
**penas en todas las**  
**Exposiciones Uni-**  
**versales á que**  
**ha concurrido**

Mallorca, 291-293 (entre Lauria y Bruch). - **Barcelona**

# RENAULT

es la mejor marca de Automóviles

Bellaucourt (Seine), 139, calle de Point du Jour, 139

## Los automóviles Darracq han ganado los ¡Campeonatos del Mundo!

1. Hemery, ¡á 185 klm. por hora!

2.° Chevrolet, ¡á 190 klm. por hora!

3.° Demogeot, ¡á 197 klm. por hora!

# LAS BICICLETAS

DE LA CASA

# SANTASUSANA

constituyen una garantía para el ciclista que las usa

VENTA A PLAZOS Y AL CONTADO

**Bicicletas GARANTIZADAS 1906**

con piñón y freno BOWDEN ó con freno contrapedal

Llantas niqueladas

PRECIOS AL CONTADO

Marca <b>Wotan.</b>	Pesetas	<b>225</b>
“ <b>Select..</b>	“	<b>300</b>
“ <b>Santasusana B. S. A.</b>	“	<b>425</b>

Primera casa en España

# SANTASUSANA

Fundada en el año 1869

**Calle del Carmen, 34. — Barcelona**



**SUSCRIPCION**  
 España, 6 meses, 3 ptas.—Un año, 5 ptas.  
 Portugal, un año, 1 000 reis  
 Extranjero Unión Postal, un año, 8 fres.

**SEMANAL ILUSTRADA**  
 Sale á luz los sábados

**VENTA**  
 Número suelto corriente. . . 10 cénts  
 Número suelto atrasado. . . 25 cénts.  
 25 números corrientes, 2 pesetas

## LA GIMNÁSTICA <sup>(1)</sup>

(Continuación)

Pasando á tratar ligeramente de la gimnástica francesa, se nota, á primera vista, que peca en sus comienzos de acrobática y que por lo tanto viola los más rudimentarios principios de fisiología, pues ejerce perniciosa acción en los aparatos respiratorio y circulatorio.

La gimnástica en aquel país, sabido es que la implantó nuestro paisano Amorós, coronel del ejército, emigrado á Francia después que se le encargó la educación del infante don Francisco de Paula. En 1831, fué nombrado director del Gimnasio Militar de París y publicó varias obras sobre tal enseñanza siendo la más notable «Manual de la educación física, gimnástica y moral».

La causa principal de que haya arraigado tan rápida y profundamente la gimnasia en Francia, se debe, en primer término, al patriotismo de sus hijos, quienes teniendo presente que Napoleón había logrado sus grandes victorias con el auxilio de un gran elemento de gimnástica, (las marchas rápidas), han querido continuar tal tradición y han implantado los ejercicios físicos en los cuarteles como base principal para formar buenos soldados.

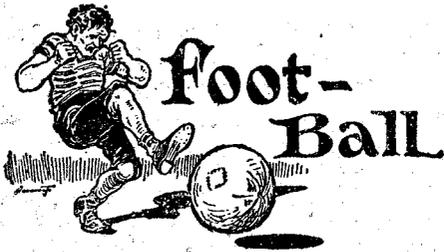
Por esto, el programa impuesto á todos los regimientos, es hoy día el siguiente con pocas variantes: marcha, equitación, tiro, excursionismo y fatiga, sufrir hambre y sed sin desmayar, soportar determinadas heridas, atravesar ríos y vadear lagunas, correr con su carga obligada de campaña, sacar partido de obstáculos imprevistos, remover la tierra, velar y vigilar, estar alerta á pesar del cansancio y la fatiga, no desmayar jamás y hallarse siempre dispuestos á ejecutar las órdenes de sus jefes. Tales cualidades, presuponen un alma bien templada y un cuerpo á la altura de la misma. Con ellas se logra colocar al hombre en condiciones de tener conciencia de su valer físico y moral.

Gracias al impulso que le comunicaron patriotas tan fervientes y filantrópicos como, E. Paz, Sansbœuf, Deruledé, Grousset, Pedro de Coubertín, doctor Lagrange, doctor Tissié, Bouvalot, Demolins, Cazalet, Demeny, Greard, director de la Academia de París, Rabier, y tantos otros que sería tarea interminable relatar, se ha logrado ya que en Francia, la gente joven, sienta apego al ejercicio físico al aire libre, y formar del mismo hombres diestros, ágiles, fuertes y aptos para afrontar las vicisitudes de la azarosa vida moderna.

Presentados ya los sistemas dominantes en la gimnástica hoy día, réstame sólo señalar las diferentes clases generales que de ella se conocen á vuela pluma, pues teniendo este opúsculo un caracter más bien ameno que científico, no profundizaré este punto en demasía.

(Concluirá)

(1) Véanse los números anteriores.



Estamos en pleno período constituyente. La vida ha perdido su normalidad, la actividad foot-ballística ha cesado casi por completo, y la pelota descansa tranquilamente de los pasados trotes, mientras á los foot-ballistas todo se les va en diseusiones y proyectos, cábalas y calendarios.

Algún que otro entrenamiento íntimo, tranquilo y entre amigos, rompe la atonía foot-ballística, pero no se ve por parte alguna la más mínima fuerza armonizadora, la más leve señal de acción de conjunto, el más pequeño sintoma de vitalidad social... La vida ha perdido su normalidad. Estamos en pleno período constituyente.

La disolución de la ya vieja «A. C. F. de Barcelona» y la orientación que quiere adoptarse, son el tema de todas las conversaciones, el motivo de todas las disputas, el objetivo de todos los proyectos, la razón de las más opuestas actitudes.

Las palabras se cruzan, las censuras crecen, las alabanzas se multiplican y el cronista desde su retiro en donde atiende á lo más importante para el hombre, puede comprobar una vez más cuán acertado anduvo Campoamor al escribir las tan conocidas cuanto sobadas frases... ¡Y son tantos los cristales!...

A las voces del pasado no les dá la más pequeña importancia. *Ananta* son y *Ananta* han de restar por un eterno. Pero á veces el viento lleva rumores de lo que se acerca, juicios sobre lo que se proyecta, apreciaciones más ó menos personales, más ó menos apasionadas sobre la situación presente y entonces el cronista atiende, escucha con todos sus sentidos, deseoso de saber la opinión de todos, ansioso de hacerse cargo de todas las maneras de ver, aún de las más disparatadas, para así asegurarse respecto á qué orientación es la más conveniente, para así conocer los obstáculos que se pueden presentar, para así saber las precauciones que deberán tomarse para dar estabilidad

y vida á la obra que vamos á emprender.—Que conociendo los extremos es ya relativamente fácil encontrar el medio, y á veces proclamando un obstáculo que se reputa insuperable, enséñase una orientación que nadie había sospechado...

Unos, los idealistas, muéstranse entusiasmados.—El Tirrene, el viejo mar de los latinos, el vehículo de influencia de la antigua civilización catalana... eso es lo que debía hacerse... Gran importancia dará á nuestra tierra el ser agente y promotor del despertar foot-ballístico de las regiones hermanas.—Y el lirismo entra en funciones y no hay que decir si el sentido común paga ó no la fiesta.

Otros, los que blasonan de prácticos, enséñanse en el proyecto.—Esto si que es querer arreglar la casa del vecino, estando aún sin barrer la propia!

—¿No existiendo la Federación Catalana, Valenciana, ni Balear vamos á reunir las regiones entre sí?

—¡Si la mitad de los clubs conque se cuenta sólo existen en la convocatoria!!!

—Esto es querer que por razón del número de delegados, ya que no por el de fuerzas vivas, los de fuera vengan á mandar en nuestros asuntos!—Y de las cuotas ¿qué? ¿Vamos á cobrar de todos lo que sólo se va á gastar para Barcelona?—Es imposible que puedan reunirse delegados de tantas partes. No estamos en Inglaterra para pensar en estas cosas.—Y las censuras se multiplican formando un mosaico más que variado, y el encarnizamiento llega á tal extremo, que el pobre sentido común ya no sabe en donde esconderse.

Y conste que le hacemos gracia de las opiniones eclécticas, porque á la verdad el pobre es ya digno de lástima...! Y eso que no pocos ni malos los que vuelven por sus fueros...!

Cuando el cronista se ve hartado hostigado á pesar de su retiro, ó cuando lo cree conveniente, recurre á lo que va siendo en él un estribillo:

—Lo urgente es obrar. La acción es vida y cueste lo que cueste, debemos salir de la atonía presente, aunque sea jugándose el todo por el todo. ¿Que el proyecto es descabellado? ¿Que el proyecto es harto restringido? ¿Que el proyecto es harto lato? Que lo sea, pero es obrar, y obrar es lo que importa.

Que todas estas censuras, todas estas opiniones, todas estas observaciones que

en el campo privado se prodigan, tomen cuerpo, que se presenten como á proposiciones formales, que se discutan en la Junta, y de la discusión saldrá la luz, y el proyecto resultará viable y adecuado. Y hasta la orientación podrá discutirse, y si lo prudente es variarla, la razón siempre acabará por imponerse.

El «X» parece estar cansado de la inacción de estos días y mañana va á visitar á sus amigos del «Centre de Sports» de Sabadell. A lo menos allí podrá disfrutarse de un partido formal y yo podré dejar de lado estas cuestiones tan enojosas y limitarme á reseñar *que ja me 'n anyoro*.

I. LLORET.

## Campeonato de Madrid de Foot-Ball Association

organizado por el

MADRID FOOT-BALL CLUB

### Premios para primeros equipos

Once medallas de oro: Primer lugar de su clasificación.

Once medallas de plata: segundo ídem, íd., íd.

Once medallas de cobre: Tercero ídem, íd., íd.

### Premios para segundos equipos

Once medallas de oro: Primer lugar de su clasificación.

Once medallas de plata: Segundo ídem, íd., íd.

Once medallas de cobre: Tercero ídem., íd., íd.

### Premios para terceros equipos

Once medallas de oro: Primer lugar de su clasificación.

Once medallas de plata: Segundo ídem., íd., íd.

Once medallas de cobre: Tercero ídem, íd., íd.

### Total de premios:

Treinta y tres medallas de oro, treinta y tres de plata y treinta y tres de cobre, concedidas por el Presidente del Madrid Foot-ball Club, D. Carlos Padrós.

El objeto de este campeonato es desarrollar la afición al juego de "foot-ball", procurando

que se celebren el mayor número posible de «matches», acostumbrando á los jugadores á sujetarse á las leyes del juego.

### BASES

1.<sup>a</sup> Para que se disputen las medallas de oro será condición indispensable que se inscriban y luchen durante el transcurso del Campeonato lo menos cuatro Sociedades por categoría. Si se inscriben y luchan sólo dos ó tres equipos por categoría, se disputará el Campeonato; pero sólo se concederán como premios medallas de plata y de cobre.

Se declarará fuera de concurso aquella serie para la que se hubiere inscripto un sólo equipo.

2.<sup>a</sup> Podrán tomar parte en este Campeonato todas las Sociedades de *foot-ball* domiciliadas en Madrid ó su provincia y legalmente constituídas.

3.<sup>a</sup> Las inscripciones se harán dirigiéndose al Presidente del «Madrid F. C.» (Arenal, núm. 20), antes del 25 de Noviembre, en carta certificada, firmada por el Presidente, acompañando una lista con los nombres de los jugadores de cada equipo firmada por los capitanes.

4.<sup>a</sup> Cada Sociedad podrá ir agregando, durante el transcurso del Campeonato, nuevos jugadores á estas listas, indicando el equipo en que los inscribe.

5.<sup>a</sup> Todos los jugadores inscriptos en los segundos ó terceros equipos pueden ser suplentes de los primeros. El número de suplentes es ilimitado.

6.<sup>a</sup> Todo jugador que haya tomado parte dos veces como suplente en un equipo de superior categoría se le considerará ya como agregado al mismo y no podrá jugar á favor de un equipo inferior.

Si un jugador inscripto en un segundo ó tercer equipo hubiera jugado una vez por un equipo superior y otra vez por el suyo ó viceversa, no podrá volver á jugar más que por un equipo superior.

7.<sup>a</sup> Si un jugador fuera miembro de varias Sociedades, se le considerará como perteneciente á aquella por la que juegue el primer *match* del Campeonato. Ningún jugador podrá tomar parte en el Campeonato más que á favor de una sola Sociedad.

8.<sup>a</sup> Todo jugador dado de baja en una Sociedad durante el Campeonato no podrá tomar parte en el mismo á favor de otra Sociedad.

9.ª No podrán inscribirse en un segundo ó tercer equipo jugadores que hayan tomado parte en el Campeonato de España ó en sus eliminatorias.

10. Los jugadores se presentarán en el campo con el uniforme de su Sociedad. Si uno ó más jugadores se presentan ó juegan sin su uniforme completo, su equipo perderá dos puntos. Si los dos equipos se presentan con jugadores desuniformados se apuntará un cero á cada equipo, sea cualquiera el resultado del *match*.

11. Cada equipo jugará tres partidos contra cada uno de los otros inscriptos de su misma categoría.

12. Por cada partido ganado se apuntarán dos puntos. En caso de empate se apuntará un punto á cada equipo.

13. Obtendrá el título de «campeón de Madrid» de su categoría, el equipo que obtenga mayor número de puntos. Las mismas bases regirán para todas las categorías inscriptas.

14. Serán declarados nulos para los efectos del Campeonato y habrán de repetirse todos los *matches* celebrados en campos que no estén reglamentariamente marcados con rayas blancas, banderas, etc.

Se rodeará el campo con una cuerda separada del suelo unos 70 centímetros para evitar que el público moleste á los jugadores durante el *match*.

15. Cada equipo llevará al campo de juego un balón nuevo ó en buen estado, á juicio del *referé*. El equipo que no cumpla este requisito entregará 7'50 pesetas al equipo con cuyo balón se juegue.

16. Los capitanes pueden exigir que los partidos comiencen á la hora convenida, sea cualquiera el número de jugadores. Al requerimiento de uno de los capitanes, el *referé* dará la señal de empezar el *match*, y si uno de los equipos se negara á jugar, se apuntarán los dos puntos al otro.

17. Si hubieran de jugarse los dos partidos por la mañana ó por la tarde en el mismo campo, empezará el segundo á la hora fijada, descontándose del primero todo el tiempo de retraso con que hubiera dado principio.

18. Cada Sociedad inscripta nombrará un delegado y un suplente que la represente en el Comité.

19. El Comité lo constituirán los delegados (que serán mayores de edad) de las Sociedades inscriptas, más dos individuos que no

pertenezcan á ninguno de los clubs que tomen parte en el Campeonato.

20. El Comité se reunirá una vez por semana, levantando acta de los partidos celebrados últimamente y resolviendo los asuntos que se le sometan.

21. Si alguno de los individuos que componen el Comité no asiste á las deliberaciones del mismo se entenderá que está conforme con los acuerdos tomados por la mayoría.

22. Terminados los *matches* del Campeonato se celebrarán los partidos de consolación, dando los equipos vencedores á los vencidos tantos *goals* de ventaja como estime oportuno el Comité.

23. Los partidos se celebrarán con cualquier tiempo si no hay acuerdo en contra por parte de los capitanes.

24. Los *referé*s se nombrarán de común acuerdo por los capitanes. Si no se ponen de acuerdo será el Comité el encargado de nombrarlos.

25. Los *referé*s, inmediatamente de celebrado un *match*, levantarán acta del mismo, firmándola con los dos capitanes.

26. Si por cualquier circunstancia no fueran presentadas al Comité, el primer día que se reuna, las actas de los partidos, éste redactará unas que serán las válidas para los efectos del Campeonato.

27. El aplazamiento de un *match*, sea cualquiera la causa, no alterará el orden de los sucesivos.

28. Será indispensable para el reparto de premios, que los *matches* se hayan celebrado con sujeción estricta á estas bases.

29. Cualquier duda á que pudiera dar lugar la interpretación de este reglamento será aclarada por el donante de los premios.



### NUESTRAS CARRETERAS

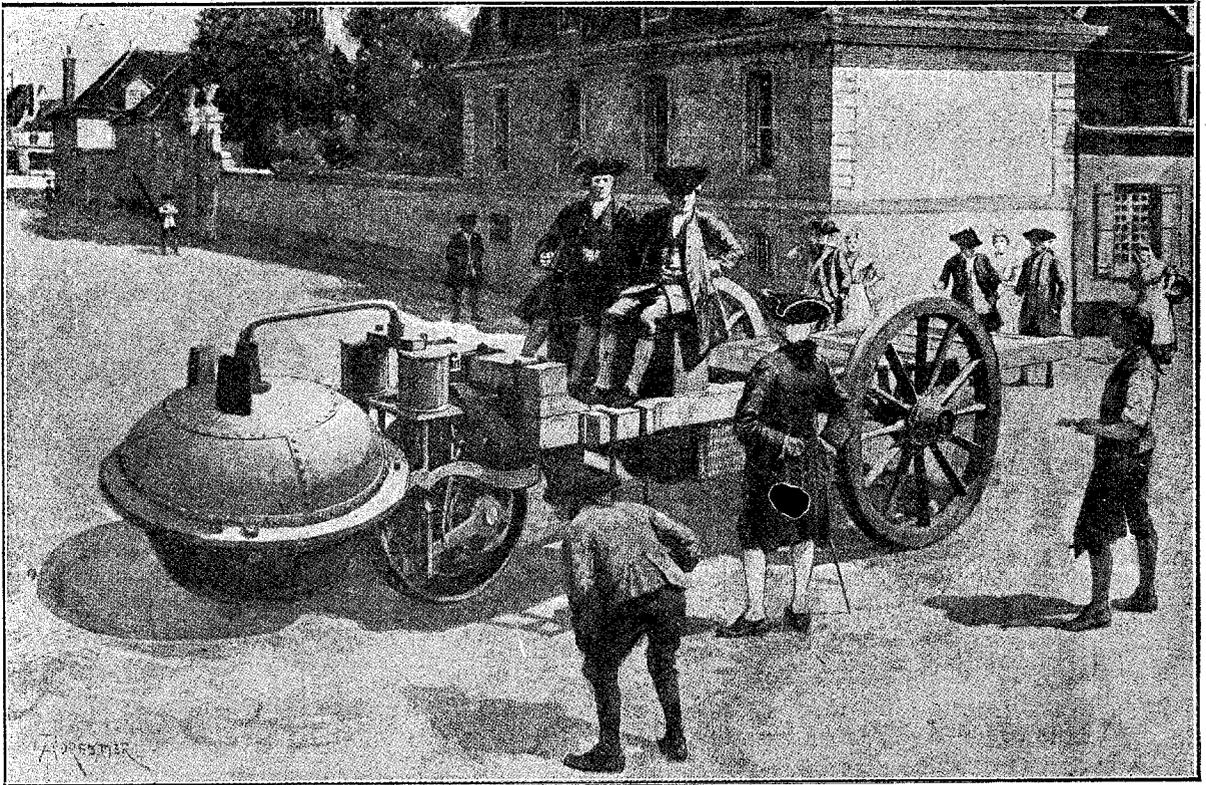
En uno de nuestros números anteriores publicamos un artículo titulado

Nuestras carreteras, en el cual preconizábamos como único medio para conseguir el arreglo de nuestras carreteras (deshonra de Cataluña y de España) la unión de todos los elementos deportivos. En dicho artículo hacíamos patente nuestras desconfianzas en todo cuanto dimanaba del Estado, y veíamos como único remedio la iniciativa individual convertida en colectiva por la unión de todos.

Más tarde, otros elementos propusie-

ron la celebración de meetings, etc., etc. que por ahora no se llevan á cabo. Otros creyeron que aconsejando huelgas de carreteros los resultados serían patentes y los demás están *mano sobre mano* y demuestran con su indiferencia que el asunto no les preocupa gran cosa.

Así estaba el asunto y nuestras carreteras esperaban las lluvias de invierno para convertirse en lodazales cuando las disposiciones del ministerio de Fomento



**Primer autobus: Coche de vapor de Cugnot en 1770**

N. J. Cugnot llevó casi un siglo de ventaja á su época y justamente se le considera como el padre del automovilismo. Si no hubiese sido por la Revolución francesa, que apartó completamente de la mente de los hombres este nuevo aspecto de la mecánica, se habría anticipado á Jorge Stephenson. Consistía su máquina en un chasis de madera con tres ruedas. La única delantera era movida por dos cilindros. El aparato director ó guía no era diferente del de nuestros días. Esta máquina se conserva todavía y desde hace poco figura en uno de los museos de París.

relativas á la carretera de Francia han levantado un murmullo general de indignación por parte de los amantes del Sport.

El Excmo. alcalde, el R. A. C. de Barcelona y otros elementos, han dirigido te-

legramas á los Sres. Presidente del Consejo de Ministros, Ministro de Fomento y Director de Obras Públicas interesándoseles para que pronto sea un hecho el arreglo de la Carretera de Barcelona á la

Junquera, único medio de conseguir un aumento notable de turistas automovilistas que visiten nuestro país.

Los telegramas enviados por el R. A. C. de B. son los siguientes:

«Presidente del Consejo de Ministros.—Madrid.

Junta Real Automóvil Club Barcelona suplica á V. E. se interese inmediato arreglo carretera de Barcelona á La Junquera, conveniente para estrechar relaciones con Francia.

Presidente: Baixeras.»

«Ministro Fomento.—Madrid.

Junta Real Automóvil Club Barcelona, alarmada por noticias dignas de crédito acerca orden proyectar obras sumergibles, ineficaces para seguridad comunicaciones en grandes avenidas, interruptoras del tránsito y cuyo proyecto prolongaría indefinidamente actual imposible estado carretera de Barcelona á La Junquera, suplica á V. E. resuelva pronta construcción obras ya proyectadas.

Presidente: Baixeras.»

«Directór general Obras Públicas.—Madrid.

Junta administrativa Real Automóvil Club Barcelona, interesa á V. E. revoque órdenes remitidas jefatura Gerona conducentes á variar proyecto por obras sumergibles en carretera Barcelona á La Junquera y que no responderían al objeto que persiguen.

Presidente: Baixeras.»

Como á contestación hasta el viernes y á la hora de cerrar la edición de este número se había recibido la siguiente:

Presidente Consejo de Ministros al Presidente del R. A. C. de Barcelona:

«Trasmito ministro Fomento con interés su telegrama con deseo tener en cuenta asunto á que se refiere.»

El General López Domínguez tendrá muy buenos deseos y así lo creemos, pero nosotros estamos demasiado *escamados* y *hartos* de promesas para fiar en palabras de gobernantes.

En esta cuestión somos escépticos y como buenos catalanes no *direm blat fins que sigui al sach y encare ben lligat*.

En cambio podemos comunicar á nuestros lectores que el Excmo. señor Alcalde señor Sanllehy ha conjurado el con-

flicto de la huelga con que amenazaban los carreteros, á causa del estado lamentable en que se encuentra la carretera de Mataró.

El señor Sanllehy, convencido de la necesidad y urgencia de la mejora, y deseoso por otra parte de evitar los perjuicios que habría de acarrear la huelga al comercio y á la industria, no cejó hasta conseguir que, prescindiendo de formalidades, se procediera á la adquisición de grava, como se ha hecho ya, con lo cual es probable que hoy mismo pueda darse comienzo á los trabajos.

Con la grava existente y la que se adquiriera por valor de 14.000 pesetas, en virtud de proposiciones urgentes que se presentarán esta tarde al Ayuntamiento, podrá procederse al arreglo del extremo de la calle Mayor del Taulat, caminos del Cementerio y del Morrot, paseo de Colón, riera de Magoria y de los caminos que conducen á las fábricas enclavadas en las barriadas de San Andrés y San Martín.

¡Algo es algo!

## EL ALESTÉS

Dentro los esfuerzos que lleva á cabo la ciencia automovilista para reemplazar ventajosamente al aire comprimido en las cámaras de los neumáticos, podemos citar como uno de los mejores y más prácticos al que encabeza estas líneas.

Nosotros nos hemos convencido prácticamente y hemos comprobado que no son exagerados los elogios que le ha dedicado la prensa extranjera.

El Alestés sustituye el aire comprimido por una sustancia de elasticidad igual á la del caoutchouc.

Dicho está que de este modo siendo dicha sustancia refractaria al calentamiento, constituye un medio insustituible para el automovilista.

Las ventajas que reporta son muy grandes como comprenderán fácilmente nuestros lectores:

1.º Imposibilita las panas de neumáticos, ya que siendo sólido no hay que temer los clavos, vidrios, piedras, etc., que puedan encontrarse en el camino y que con los procedimientos antiguos serían causa de la explosión de la cámara.

2.º El neumático resiste mucho mejor y dura mucho más que por los procedimientos antiguos.

3.º La rapidez aumenta, pues siendo uniforme la cámara, no hay superficies de resistencia.

4.º El peso del coche no cambia, pues aunque la sustancia que constituye el *alestés* sea de mayor densidad que el aire, el automovilista puede ahorrarse el cargar con útiles pesados como bombas de aire, etc.

5.º La economía es extraordinaria por todos conceptos, pues su duración es indefinida ya que ni se corrompe ni se estropea.

Creemos que este procedimiento se abrirá paso rápidamente, y pronto la mayoría de coches estarán provistos de un medio tan útil, y que económicamente representa un verdadero adelanto.

### Diálogos automovilistas

—Ya que está usted dispuesto á ilustrarme en materia automovilística, dígame si se ha inventado algo para sustituir los neumáticos, ahorrando molestias al automovilista.

—Hasta ahora, no. Las pruebas que se han hecho construyendo cubiertas especiales, llenas de una materia gelatinosa, que pudieran adaptarse bien sobre los obstáculos, no han pasado de ser ensayos. Tampoco han tenido éxito las ruedas de rayos articulados, con muelles flexibles que se plegan al chocar con un obstáculo, aunque esto es ya más práctico.

—Hay, pues, que atenerse á las cámaras de aire y á las cubiertas.

—El único recurso es elegirlas con cuidado, para que sean buenas. Hay que reconocer que cada vez se construyen más sólidas, por lo cual disminuyen las probabilidades de avería; pero aún no hemos llegado al ideal.

—¿Se fabrican ya en España?

—Una marca que, como suele decirse, *viene pegando*: la marca Klein.

—¿Da buenos resultados?

—Excelentes. Con la ventaja de que las cubiertas y cámaras Klein  *cuestan un 20 por 100 más baratas que las extranjeras*. Otra ventaja tienen aún.

—¿La rapidez con que pueden obtenerse?

—Lo ha adivinado usted. Sí las pide por telegrafo, en doce horas puede usted tenerlas á su disposición en el punto en que se encuentre.

—Me interesa esa fábrica. ¿Quién es Klein?

—Es un alsaciano francés, establecido en España. En su juventud viajaba por nuestro país para colocar productos de caucho, en cuya fabricación era muy inteligente. El año 92, al denunciarse los tratados de comercio, pensó que al amparo de las nuevas tarifas, con el margen de protección que éstas daban, podría ser un buen negocio montar en España una fábrica de aquellos productos.

—La historia de muchos fabricantes.

—Estableció en Barcelona una fábrica modesta, pequeña, en la cual comenzó fabricando mangas de riego, planchas, válvulas, tuberías, cojinetes y otros efectos de goma necesarios para la industria.

—Prosperó, naturalmente...

—Tenía Klein tres hijos, y los envió á estudiar á las Escuelas de Aix y de Chalons. Volvieron de ingenieros, y ayudaron á su padre con los nuevos conocimientos adquiridos. Klein representaba la práctica, la experiencia; ellos representaron el progreso.

La industria mejoraría considerablemente...

—Comenzaba á desarrollarse entonces la afición al automovilismo, y visto el negocio, Klein se dedicó á construir cámaras y cubiertas. Las primeras—hay que ser sinceros—no podían competir con las extranjeras. Eran más baratas, pero menos sólidas.

—Cosa natural en toda industria que empieza.

—Klein recibió las quejas de sus clientes y agradeció sus observaciones; estudió en las cubiertas viejas la parte débil, que eran las lonas; perfeccionó el sistema de vulcanización. Conseguido su propósito, recogió modestamente todas las cámaras de la primera fabricación y las cambió por las nuevas, que son las que le recomiendo.

—Caso extraño...

—No tiene nada de raro. Tipos de automóviles, construídos por grandes casas extranjeras, no han resultado en la práctica, y las casas constructoras los retiraron de la circulación, sacrificándolo todo al crédito.

—Y ya puede decirse que Klein ha vencido.

—Completamente. Por eso no hay inconveniente en contar lo que cuento. Sus



cuestión con cuidado y aplicando bien las razones que me propongo exponer, puede conseguirse una economía respetable de nuestras fuerzas físicas, que de otro modo se gastarían inútilmente.

Conocida es de todos la nociva influencia que ejercen sobre nuestro organismo las vibraciones de una bicicleta en movimiento, dando lugar á una pérdida de *energía* que muchas veces equivale á una cuarta parte del esfuerzo empleado.

¿Quién no se ha convencido de que es mucho más fatigoso pedalear sobre un suelo blando y mojado que sobre otro duro y seco?

En este primer caso sería lógico hinchar poco el neumático para disminuir las vibraciones.

Algunos objetarán que haciéndolo así se aumentan los roces y por lo tanto el esfuerzo es mayor, pero á los que tal dijeren les haremos presente que las vibraciones representan un gasto mayor todavía.

En cambio en el segundo caso es mejor que el neumático esté lo más duro posible, pues así la resistencia es menor y no hay adherencias que disminuyan la velocidad.

De estas observaciones se desprenden las dos reglas siguientes:

1.<sup>a</sup> En suelo malo ó blando debe hincharse poco el neumático.

2.<sup>a</sup> En suelo plano y duro debe hincharse todo lo posible.

Una vez establecida esta regla, debemos añadir otro consejo á nuestros lectores.

Es sabido que ofrece ventajas el hacer gravitar el peso del ciclista sobre la rueda posterior, al objeto de impedir el patinaje, así pues será mejor hinchar más el neumático posterior que el anterior, ya que éste carga menos peso.

En los casos de suelo malo será necesario cargar el peso hácia delante para disminuir los saltos y las vibraciones.

Estos consejos pueden condensarse en una tercera regla:

3.<sup>a</sup> Hinchar siempre mucho más la rueda posterior que la anterior, de manera que estando la máquina en reposo con el ciclista montado los dos neumáticos hállese á igual distancia del suelo para conseguir un equilibrio perfecto en la máquina.

Y ahora ciclistas, sólo me resta decir: ¡probadlo!

V. BEDONI

(Del Touring-Club Italiano)

## Pedal Andromóvil (Véase e an unció

### CARRERAS DE TARRAGONA

Las carreras de 100 kilómetros celebradas en Tarragona el domingo pasado, revistieron gran importancia por los elementos que en ellas tomaban parte y por los resultados obtenidos. Es verdad que solo 3 corredores de entre 13 llegaron á la meta y este resultado debemos achacar, más que á la *jettatura* del número 13, al mal estado de la carretera, sobre todo entre Torredembarra y Vendrell, cuyo piso estaba imposible debido á las lluvias y á las maniobras militares últimamente verificadas.

Las caídas, panas de neumáticos, etcétera, etc., fueron abundantes y corredor hubo como Ivern, del cual se esperaba mucho, que hubo que retirarse al final de la carrera.

Tomaron parte los señores siguientes:

Profesionales: Pujol y Durán de Castellví el primero, y de Tortosa el segundo.

Amateurs: Masdeu, Marcó, Guardiola, Ferré, Garriga y Somolinos de Tarragona, Ramirez é Ivern de Valls, Durán de Tortosa y Rius y Casany de Reus.

Los resultados fueron los siguientes: Masdeu y Pujol, llegaron juntos á la meta, no debido á azares de la lucha sino de común acuerdo y abrazados. Así pues, el primer premio fué repartido.

En tercer lugar, llegó Marcó.

El tiempo empleado fué para los primeros de 4 horas, y para Marcó 4 horas 35 minutos.

Debemos mencionar que tanto Pujol como Masdeu, montaban máquina *Casanovas*, y que el primero usaba pedal *Andromóvil*.

Dado el mal estado de la carretera, los resultados demuestran la bondad de estas máquinas y del citado pedal.

A consecuencia de esta carrera, los corredores señores Pujol y Durán han concertado un match, en el que cruzan 1000 pesetas que ganará el que haga en menor tiempo el recorrido de 100 kilóme-

tros entre Tarragona y Barcelona, pasando por el Ordal.

J. ROGER.

✠

Tenemos las más halagüeñas noticias de los triunfos que obtiene en el Brasil nuestro compatriota el corredor Neira, el cual el día 7 del próximo pasado Octubre batió en un match de un kilómetro, al corredor Michiels.

La prueba tuvo efecto en la ciudad de Pará, (Brasil) empleando Neira en el recorrido 1'3".

✠

Con muy buenos auspicios se inauguró el nuevo local y naciente sociedad «Club Ciclista Recreativo».

Se representaron varias comedias, algunas zarzuelas y hubo asimismo animados bailes de sociedad.

El servicio de café está muy bien montado, y es de notar la modicidad de la tarifa de precios, tanto por lo que se refiere al billar y consumaciones como por lo que atañe á las cuotas que satisfacen los socios, los cuales están clasificados en dos categorías: socios con derecho á la custodia y limpieza de máquina y recomposición de neumáticos, y socios con sólo el derecho de entrada.

Auguramos á don Medin Palau, el éxito que merecen sus incansables iniciativas.

✠

Varios ciclistas de Badalona organizan para el día 25 del corriente, una excursión á Villanueva, la que parece ha de verse concurrida á poco que el tiempo se preste.

✠

#### DE MADRID

El Campeonato del «Madrid Ciclista» anunciado para el día 11, ha sido suspendido por el mal estado de la carretera, debido á las grandes lluvias de estos días, se celebrará, si el tiempo lo permite, el domingo próximo; por el mismo motivo ha sido aplazada hasta el mes de Diciembre la excursión oficial de la «Unión Velocípédica Española» correspondiente al corriente mes.

#### Club Ciclista Madrileño

Como saben nuestros lectores el próximo día 25 se celebrará el Campeonato

de esta sociedad, siendo muy grande el entusiasmo de corredores y aficionados, pues teniendo en cuenta la fama de los corredores inscriptos se confía en que será muy disputado el primer puesto.

#### Un Match

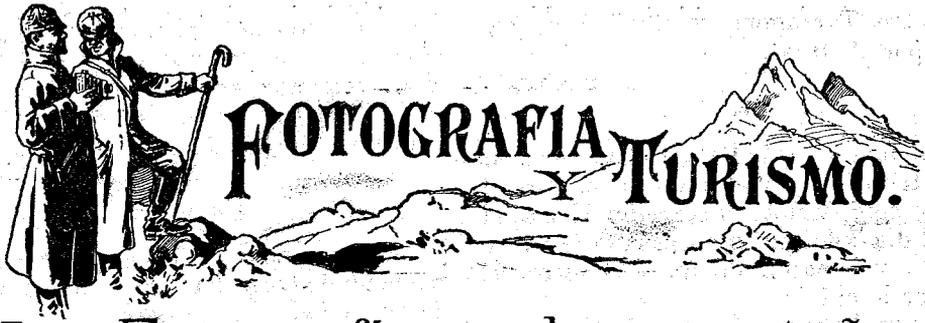
Entre cuatro de los mejores corredores madrileños se ha concertado un match de velocidad en un recorrido de seis kilómetros que serán cubiertos en la siguiente forma: la lucha será entre Juan Andrés Campesinos y Julio Rodríguez contra Luis Amunátegui y Federico Arroyo, dada la salida á Campesinos y Amunátegui correrán tres kilómetros en donde estarán esperando Rodríguez y Arroyo para hacer los tres restantes kilómetros, partiendo primero de este sitio el que antes haya llegado su compañero, teniendo el otro que esperar á que llegue el suyo, ó sea que este match se celebrará por el sistema de Estafeta.

Por cruzarse una considerable apuesta y por ser cuatro de los corredores de más cartel, este match ha despertado gran interés; de su resultado tendré al corriente á mis lectores.

UN CICLERO.

13-11-1906.





## La Fotografía en las montañas



As notas que siguen tienen por objeto el reasumir la experiencia de algunos años sobre la fotografía en las montañas durante todas las estaciones, especialmente por lo que respecta al panorama.

El invierno, que en otros sitios no ofrece sino muy excepcionalmente algún motivo interesante, presenta en las montañas una variedad de vistas y aspectos pintorescos que lo hacen no menos bello que en el buen tiempo.

Estas notas exponen un modo de proceder absolutamente personal, y aunque nos consta que otros obtienen buenos resultados con métodos algo diferentes del nuestro, tampoco abrigamos otra pretensión que el exponer nuestro método.

El que desee caminar por las montañas recorriendo á pie senderos ó caminos mucho peores todavía que los senderos, debe proveerse de un buen material reforzado que no sufra averías con las sacudidas que pueda experimentar en las inevitables caídas, así como tampoco con la humedad, puesto que el agua ó la nieve penetran frecuentemente en los sacos, cuando se necesita abrirllos por cualquier motivo. Si alguna vez es necesario llevar una cámara algo delicada, entonces es preciso tener cuidado de colocarla en un saco de tela encerada y bien resguardado.

El modo más práctico de llevar los aparatos es el colocarlos sobre la espalda como los zurroneos y mochilas, porque puestos en bandolera resultan muy incómodos.

En cuanto al tamaño del aparato, cada cual debe elegirlo por sí; el peso del material debe tenerse muy en cuenta para las excursiones á pie, sobre todo si ha de llevárselo uno mismo. Para un mero turista el  $13 \times 18$  resulta ya un tamaño grande que requiere cierta práctica y limita la provisión de placas que pueden llevarse consigo. El  $9 \times 12$  es más ligero, más práctico y también el más usado.

El sistema de chasis independientes es seguramente preferible; permite usar á voluntad distintas clases de placas, según los casos; como por ejemplo, placas rapidísimas para instantáneas y placas más lentas con filtro amarillo para vistas á exposición. Tres chasis dobles forman una reserva bastante conveniente si se lleva consigo un aparato para poder cambiar las placas en plena luz.

Si se eligen bien los asuntos, es raro el que hayan de emplearse más de 6 placas durante media jornada, por lo tanto, podrán cambiarse las placas con toda comodidad, ya en las paradas, ya por la noche al regreso.

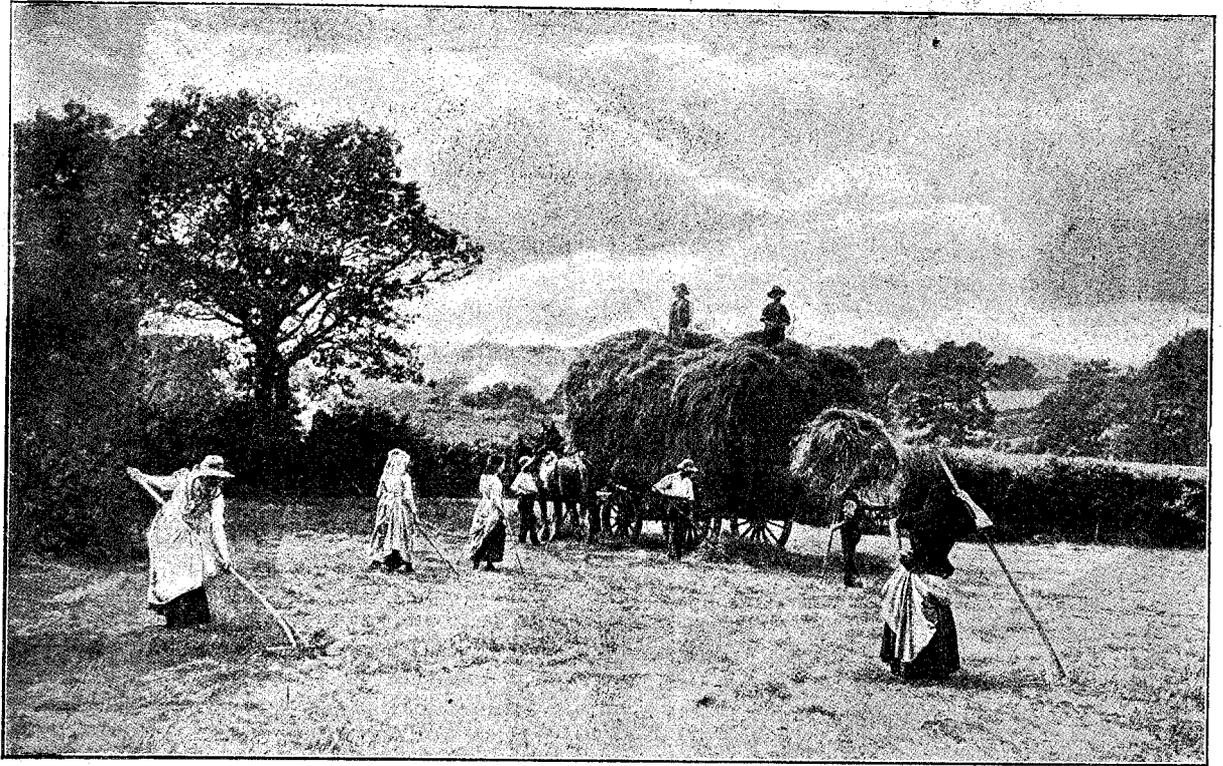
Puede hacerse fácilmente una especie de manguito, en el que puedan cambiarse las placas en pleno día. Para ello bastan dos ó tres pedazos de tela roja y negra, de un espesor doble ó triple, cosidos de modo que formen un saco de unos 30 ó 40 centímetros de largo, abierto por ambos extremos. Cada una de estas dos aberturas estará provista de un elástico que se ceñirá á las muñecas cuando se hayan introducido las manos.

En este manguito se meten las cajas de placas y los chasis con las placas que hayan de substituirse, y se efectúa el cambio sin miedo alguno á que éstas puedan sufrir lo más mínimo.

Estos manguitos son poco costosos y fáciles de hacer, y también se encuentran en el comercio á precios limitados.

Un trípode es casi indispensable, porque el paisaje en las montañas requiere casi siempre exposición. Los trípodes telescópicos de metal son los más prácticos; su longitud, una vez plegados, es de 30 á 35 centímetros y puede llevarse en una funda. Los de aluminio tienen la ventaja de ser ligeros; pero si el viento sopla, tienen el inconveniente que se mueven con facilidad.

*Continuará.*



La siega del heno en el Condado de Kent (Inglaterra)

## Desde Mahòn

Por los barcos de guerra ingleses y alemanes se han jugado varias partidas de Foot-ball en la explanada de esta ciudad.

Los partidos mahoneses no dejan de ejercitarlo los jueves y domingos si el tiempo lo permite.

\* \* \*

Gracias al inteligente joven mecánico señor Borrás los automóviles de Menorca marchan con regularidad, siguen sus viajes diarios con satisfacción del público; estos días he ido de excursión por el interior de la Isla y después vine en el automóvil desde Ciudadela haciendo el recorrido de 45 kilómetros, con sus paradas

en los pueblos, en menos de 3 horas y media, esta vez quedé satisfecho de dicho coche.

\* \* \*

El «Centro Ciclista Mahonés», ha cambiado de domicilio, pero no de rumbo; al principio han organizado excursiones, pero los socios han brillado por su ausencia y ha resultado un fracaso.

\* \* \*

El automóvil de don Lorenzo Miguel hace viajes con mucha frecuencia por cuenta de varios particulares que lo alquilan.

\* \* \*

El club «All-Right» de Ciudadela continúan en su variedad de sports, mereciendo citar el entusiasmo que hay por el Foot-Ball, no falta lugar para gimnasia, salón de lectura, todo esto en un sitio pintoresco y alegre; estos días he vi-

sitado dicho local y he examinado sus dependencias, tiene también su bandera en el frontis del edificio.

\* \* \*

La próxima semana es esperado en Ciudadela un automóvil último modelo que ha de prestar sus servicios entre Ciudadela y Mahón; como los accionistas tienen su razón social en Ciudadela, es de esperar que se establezca una forzosa competencia.

El Corresponsal  
GORRIAS.

Mahón 10-11.1906.



(Retirado de números anteriores por exceso de original.

Estos días han sido en gran número los que enterados del adelanto que en esgrima supone el nuevo puño ideado por el profesor don Juan Bta. Grau, han ido á visitarle para hacerse cargo del invento, felicitando á la vez al autor.

Con tal motivo todos los que han desfilado por la sala de esgrima del Gran Gimnasio Solé, han podido apreciar las dificultades de ejecución que en principio se tuvieron que vencer para que la idea pudiera verse práctica y perfectamente realizada.

\* \* \*

Copiamos los dos siguientes sueltos de la estimada revista decenal «La Educación» que se publica en Madrid:

«En los exámenes celebrados en esta corte para conceder el título de profesores de gimnástica han sido aprobados con brillantes notas don Narciso Campillo, don Antonio Ortiz, don Venancio Ruiz Romero, don Juan Murillas y don Federico F. A. Calvet.

PREMIOS.—En el certamen anual celebrado por la Unión de Profesores particulares de Barcelona, han sido premiados los trabajos señalados con los lemas siguientes:

Tema 1.º Premio. No se adjudica.

Accésit 1.º Lema: «Quien forma el niño forma el ciudadano».

Accésit 2.º Lema: «Es más útil á la patria el que con amor vive y trabaja por ella, que no quien á sus expensas vive sin amarla».

Tema 2.º Premio. No se adjudica.

Accésit 1.º Lema: «Al hombre sano y fuerte es fácil hacerle inteligente y bueno».

Accésit 2.º Lema: «La gimnasia es el perfeccionamiento, etc., doctor Cercós».

Accésit 3.º Lema: «Mens sana in corpore sano».

Tema 3.º Premio. No se adjudica.

Accésit. No se adjudica.

\* \* \*

Háse publicado el número 57-58 de «La Educación Física Nacional» perteneciente á Agosto-Septiembre del año actual.

El sumario es como sigue:

A los redactores y colaboradores de esta revista.—Para el Excmo. Sr. D. Amalio Gimeno.—Nuevos rumbos de la enseñanza.—La educación física en el Japón (conclusión).—La inspección médico-escolar en los Estados Unidos de América.—Extranjero.—Preceptos de higiene popular.—Noticias.—Advertencia.—Libros que deben leerse.—Anuncios.

Inserta además el preámbulo y real decreto (publicado en nuestro número 224) referente á los exámenes que de hoy en adelante deberán efectuar los aspirantes al título oficial de profesor de gimnástica.

\* \* \*

Acaba de aparecer la tercera edición de la muy notable obra *Les bases scientifiques de l'éducation physique*, del gran autor Mr. Georges Demeny.

Dicha obra forma parte de la *Bibliothèque scientifique internationale* que actualmente lleva publicados 105 volúmenes.

\* \* \*

En el último certamen efectuado por la «Unión de profesores particulares de Barcelona», según nuestros informes, ha sido premiado con accésit un trabajo que

**Cepillos para automóviles, coches y bicicletas**

**Cepillería Americana.-Rbla. Cataluña, 12**

lleva por título: *La gimnasia en las escuelas como medio de educación física*, debido á la pluma del médico don Salvador López, hijo de nuestro estimado colaborador don Salvador López Gómez, director del Gran Gimnasio Sevillano.

Felicítamos á ambos señores.

## Miscelánea

Hemos recibido la visita de nuestro corresponsal en Lérida Sr. Tost, el cual ha verificado una excursión en bicicleta que demuestra sus excepcionales condiciones de resistencia. Bástenos decir que ha hecho el trayecto de Lérida á Barcelona, habiéndose detenido en Tarragona, sin pana ni estorbo de ninguna clase.

La «Asociación de Lawn-Tennis de Barcelona» ha tenido la galantería de remitirnos dos invitaciones para el campeonato que se celebrará en la próxima semana. Tendremos á nuestros lectores al corriente de los resultados y procuraremos proporcionarles una información gráfica lo más extensa posible.

Actualmente el reputado escultor señor Arnau, ha terminado la obra de arte que regalada por don E. Bertrand servirá de 1.º premio á este concurso. Consiste en una figura de bronce representando á una mujer con una copa en la mano. Por la maestría con que está ejecutada y el buen gusto que la preside honra al señor Arnau y al donante señor Bertrand.

Varios periódicos diarios y semanales, se han ocupado con elogio de nuestra publicación: «Reglamento del juego de Foot-Ball». Entre otros debemos citar á «La Vanguardia» y «Joventut», á los que damos las más expresivas gracias en nombre propio y del Sr. Lloret autor del texto.

La importante casa que lleva por título «La Catalana Editorial» está preparando una revista deportiva bautizada con el nombre de «El Turista», la cual

debe aparecer á primeros del próximo año.

Gran peletería «El Canadá» Ronda de San Antonio, 68.

Nos hemos enterado con muchísimo placer, de que nuestro amigo D. L. Miguel Farga, ha obtenido con las más ambicionadas notas, el título de doctor en Filosofía y Letras.

Quien como el Sr. Farga, que se nos reveló un genio cuando desempeñaba el cargo de secretario general de la «Federación Gimnástica Española» y que más tarde afirmó su reputación de hombre de talento, con la publicación de un tratado de pedagogía muy erudito, no nos extraña obtenga dentro del dominio del cultivo de las letras, todo lo que se proponga.

En vista de la nueva victoria obtenida por la *marca Casanovas* en las carreras de 100 kilómetros en Tarragona, ha recibido nuestro amigo D. José Casanovas varios encargos de algunos ciclistas de aquella región que desean obtener máquinas de su victoriosa é inmejorable marca.

Acaba de inaugurarse un servicio de automóviles entre Toledo y Navahermosa.

Esta mejora es debida á la Compañía Automovilista Toledana.

Ha sido levantada la descalificación que venía sufriendo el corredor Darragon, pues ha hecho efectiva la multa que le fué impuesta por los comisarios del Velódromo de Invierno de París.

El conocido automovilista D. Eduardo Sevilla se hallaba días atrás excursionando de lo lindo junto con cinco acompañantes.

La excursión tuvo efecto con un 40 HP. Hispano-Suiza que le está dando inmejorables resultados y muy buenas velocidades.

# Pelotaris y Pelotas

ECOS

SOCIEDAD DE SPORT VASCO

Verdadera expectación despertó en el público la combinación del domingo. Jugaron rojos Claudio Marqués y Villabona, contra azules San Juan y N. Salazar.

Empezó el partido con igualadas frecuentes en la primera decena, tomando enseguida la delantera los azules, que jugaban muy bien, y si Villabona hacía grandes esfuerzos por no perder terreno, en cambio, Claudio estaba flojo y neutralizaba los esfuerzos de su compañero, pero ya en la última decena logró algún tanto de saque y reaccionando brillantemente y causando el desconcierto en el bando azul, lograron los rojos ser vencedores, con gran sentimiento de la cátedra que estuvo todo el partido ofreciendo momio por sus contrarios.

El héroe de la tarde, Villabona, que consiguió muchos aplausos por su seguridad.

El segundo partido de este día, constituyó un duelo entre Erdoza menor y Elías. Sus compañeros Paco y F. Salazar, apenas entraron en juego, quedando triunfante Erdoza por tres tantos.

El martes 13, debutó *Americano*, llevando como delantero á San Juan, rojos, y por contrarios á los hermanos Marquineses, azules.

El dinero, que antes de empezar el partido se cotizaba en la proporción de 20 á 10 por los hermanos, al llegar al tanto 12x8 se puso á la par, y desde este momento siguió las alternativas del marcador, que llegó á ostentar el emocionante 49x49, ganando el tanto definitivo los rojos.

¡Otro descalabro para los catedráticos!

*Americano* jugó admirablemente. San Juan estuvo acertado, Elías muy bien, y Claudio algo flojo.

La Empresa puede combinar hermosos partidos contando con Bravo, *Americano*, Salazar y Villabona, por lo que respecta á zagueros; la parte débil del cuadro será ahora los delanteros, que si ya flojeaba algo, se resentirá más con la falta de Sánchez, jugador que había logrado su puesto en bien ganada lid, y que por cuestión de sueldo se nos dice lo ha dejado.

Con extraordinaria animación se celebraron el último domingo los partidos de esta simpática sociedad, disputándose la victoria en el primero los rojos, señores Oiz y Soler contra los azules Musté y Romero. Estos últimos quedaron en 19 tantos de los 30 del partido. Los rojos trabajaron bien.

Jugóse después una quiniela, por parejas, resultando vencedora la formada por los Sres. Ferrer y J. Soler, correspondiendo el *placé* á Musté y Marqués.

En el partido final jugaron los señores Deu y Santalla contra Morris y Camps, los cuales llegaron á la meta cuando sus contrarios tenían 39 tantos de los 50 que constituían el partido. Sobresalieron en el juego Deu y Camps.

*Estado demostrativo del resultado de los partidos celebrados en el Frontón Condal desde 30 de Sepbre. (inauguración) á 31 de Octubre de 1906.*

PELOTARIS	Jugados	Ganados	Perdidos	Suspendidos
Arana. . . . .	17	11	6	
Beraza. . . . .	14	10	4	
Blenner. . . . .	14	6	7	1
Elías. . . . .	11	6	5	
Elola. . . . .	11	3	8	
Erdoza M. . . . .	14	12	2	
Erdoza m. . . . .	11	8	3	
Ermua. . . . .	11	5	6	
Estudiante. . . . .	2	0	2	
Illana. . . . .	3	1	2	
Irigoyen. . . . .	10	3	7	
Ituarte. . . . .	5	0	5	
Juanito. . . . .	20	13	7	
Marqués (C.). . . . .	1	0	1	
Mendizábal M. . . . .	13	4	8	1
Mendizábal m. . . . .	3	2	0	1
Modesto. . . . .	13	6	6	1
Ondarrés. . . . .	3	0	3	
Salazar (F.). . . . .	11	6	4	1
Salazar (N.). . . . .	3	2	1	
Sánchez. . . . .	13	5	8	
San Juan. . . . .	10	4	5	1
Solaverry. . . . .	6	2	3	1
Ugarte. . . . .	15	8	7	
Urcola. . . . .	8	3	5	
Velar. . . . .	12	5	7	
Villabona. . . . .	4	0	3	1

## Partidos de la Semana

Días	Primer Partido		Ganadores	Segundo Partido		Ganadores
	Rojos	Azules		Rojos	Azules	
9	Mendizabal Ermua	Marquínés Solaverri	azules	Arana Ugarte	Juanito Elola	azules
10	Irigoyen Olaiz	Modesto Blenner	azules	Illana Ugarte	Juanito Elola	rojos
11	Marquínés Villabona	San Juan Salazar	rojos	Salazar Elías	Erdoza Paco	azules
12	Hermanos Mendizabal	Salazar Solaverri	azules	Juanito Beraza	Marín Paco	rojos
13	San Juan Americano	Hermanos Marquineses	rojos	Arana Ugarte	Illana Velar	rojos
14	Salazar Olaiz	Modesto Blenner	azules	Arana Ugarte	Marín Velar	rojos
15	Erdoza Villabona	Marquínés Salazar	rojos	Arana Elola	Juanito Ugarte	azules

Imprenta de Pedro Toll, Valencia, 200. — Barcelona.

# CARRERAS DE 100 Kms.

# EN TARRAGONA

## Día 11 de Noviembre de 1906

De **trece** corredores sólo llegan **tres** por el mal estado de la carretera.

**PUJOL** y **MASDEU** llegan **primeros** ambos sobre bicicleta marca **CASANOVAS**.

**PUJOL** con pedales **Andromóvil** de venta en **“LA MECANICA.”**

### JOSÉ CASANOVAS

Despacho: Ronda S. Antonio, 39 y 41. - Talleres: Ronda S. Pablo, 12. - Barcelona

YA NO HAY CUESTAS NI FATIGA PARA LOS CICLISTAS

CON EL

# PEDAL ANDROMOVIL

garantido y perfecto. Observando las reglas impresas para su uso, en pocos minutos se aprende su manejo y se hallan sus ventajas no sólo en las cuestas, si que también en la velocidad, con cualquier desarrollo á gusto del ciclista. **El aumento de trabajo útil alcanza en las rampas un 40 por 100** sobre el antiguo pedal.

Se acabaron las malas carreteras con el **MATASSOTS** que suprime las vibraciones y el cansancio doloroso de brazos y manos en los largos recorridos.

Más de 15.000 kms de prueba sin desarreglo ni rozamientos de la rueda garantizan la rigidez y perfección de este pequeño aparato de peso total 350 gramos.

De venta: En los principales establecimientos ciclistas y deportivos, donde, y en las oficinas de este periódico, se entregarán impresos explicativos del uso y utilidad de ambas novedades.

NEUMÁTICOS para   AUTOMÓVILES    
 BICICLETAS y Motocicletas 

Marca **PNEU-KLEIN**

Los únicos á propósito para las carreteras de España

Pedir precios  
y Catálogos



**G. KLEIN**

BARCELONA  
PRINCESA, 61

# AUTO-GARAGE CENTRAL



VENTA DE CICLOS Y AUTOMÓVILES  
y Stocks de neumáticos de las principales marcas



Taller de Reparaciones

---

---

Garage capaz para 40 coches

---

---

Concesionario de la HISPANO-SUIZA

**F. S. ABADAL**



Consejo de Ciento, números 300 y 343

BARCELONA

*Triunfo de los Pneumáticos*

# LE GAULOIS

Gran Premio del A. C. F. circuito de **La Sarthe**  
Rigolly recorre 700 kilómetros á 60 kilómetros la hora,  
sin cambiar sus neumáticos **Le Gaulois**

Criterium de Bélgica.—5.ª categoría

- 1.º Rigolly  
2.º Elskamp  
3.º Eynard
- Todos sobre neumáticos **Le Gaulois**

REPRESENTANTE:

**Luis Espina y Espina**

Paseo del Prado, 20. — MADRID

Automóviles PIVOT

de 4 cilindros, desde 10 á 50 HP.  
Representante Pere Romeu, P.º de Gracia, 70

Caja de Préstamos

## LA BARCELONESA

Santa Margarita, 3. entresuelo, esquina Unión

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

Le PASSE PARTOUT

Voiturette de 6½ HP. por 3 000 francs  
PERE ROMEU, Paseo de Gracia, 70

Vendidos medio millón de ejemplares

EXITO BIBLIOGRAFICO



EL EXITO MAS GRANDE DE LA LIBRERIA ESPAÑOLA

—Aquí ha de encontrar el libro que busca, pues en la colección de **MANUALES-SOLER** que constituye la mejor "Biblioteca útil y económica de conocimientos enciclopédicos" y en la que colaboran los más eminentes autores, se encuentran temas interesantes lo mismo para el abogado, agricultor, médico, etc., etc., que para el ciego estudiante que desea cultivar su inteligencia en las **ARTES, CIENCIAS E INDUSTRIAS.** **DE VENTA EN TODAS LAS LIBRERIAS.**  
**SUCESORES DE MANUEL SOLER, APTADO 89, BARCELONA**

La biblioteca útil y económica de Conocimientos Enciclopédicos, se cede en venta a plazos

**REGALO DE UNA ÉTAGERE**

(Librería especial)

á los coleccionistas

**Pídanse catálogos y prospectos**

CASA EDITORIAL

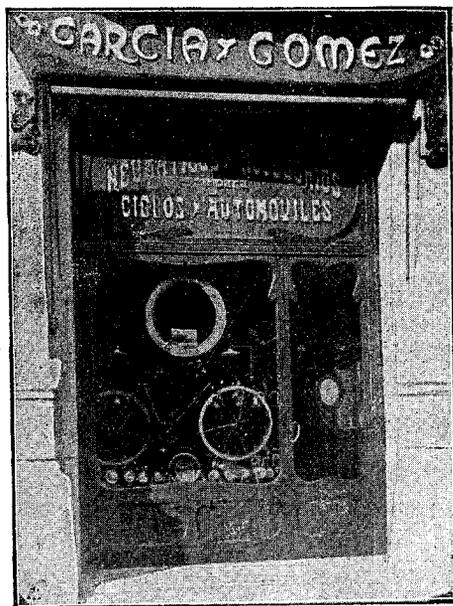
**Sucesores de MANUEL SOLER**

Publicaciones Científicas, Literarias y de Moral Recreativa

DESPACHO Y ESCRITORIOS:

Consejo de Ciento, 416 ☉ Correos: Apartado 89

**BARCELONA**



## Bicicletas "THE NILE CYCLE"

Llantas niqueladas, piñón libre, freno de herradura y guarda-barros

— Pesetas 200 —

De lujo con piñón libre, freno contra-pedal «Torpedo» y freno de herradura en la rueda directriz.

— Pesetas 250 —

Motocicletas Allright y N. S. U. modelos 1906, de 2 1/2 á 5 caballos.

Grandes existencias en accesorios para automóviles, bicicletas y motos.

— Vulcanización de neumáticos —

Poste de canga eléctrica

# GARCIA Y GOMEZ

— 50, Balmes, 50 —

# Neumáticos CONTINENTAL

Los más usados y mejores

— STOCK EN BARCELONA —

# F. S. ABADAL

Consejo de Ciento, 343

# NUEVOS TRIUNFOS

**Carreras celebradas en el Velódromo de Palma (Mallorca) el 14 de Octubre de 1906**



**BICICLETAS**

Internacional  
PRIMERO

**Durán**

sobre máquina

**Casanovas**

**Motocicletas**

PRIMERO

**Escoda**

Motocicleta

**Göricke**



BIELEFELDER MASCHINEN-  
UND FAHRRADWERKE  
AUG. GÖRICKE, BIELEFELD.

~ BICYCLETES ~      ~ MOTOCYCLETES ~

Production annuelle  
40000 vélos.

Catalogues & prix-  
courants sur demande.

1000 ouvriers.

Fondée en 1874.

ECRÉMEUSES  
à corde & à  
engrenages.



Octubre 16  
**Bicicletas**  
Internacional  
con entrenado-  
res

PRIMERO

**Durán**

Máquina

**Casanovas**

entrenado por

**Escoda**

con moto-  
cicleta

**Göricke**



## José Casanovas

**Despacho: Ronda de San Antonio, 39 y 41**

**Talleres: Ronda de San Pablo, 12**

**BARCELONA**

AVISO.—El catálogo general ilustrado con más de 500 grabados, se remite por correo certificado, á recibo de 0'75 ptas. en sellos.