

STADIUM

Uno de los notables saltos realizados el domingo último, en nuestro puerto, con ocasión de la fiesta organizada por el Club de Natación Barcelona



LA HISPANO-SUIZA

— FABRICA DE AUTOMÓVILES : BARCELONA —

PREMIOS ALCANZADOS EN 1912

Campeonato de Amateurs
Barcelona

Copa España
Barcelona

Cote du Saleve
Suiza

Cuesta del Guadarrama
Madrid

Copa del Emperador
3,000 Kms.-Rusia

Challenge de L. A. C. Picardie
Francia

Cote du Mont Ventoux
(5.ª y 6.ª cat.) Francia

Cote de Gilly
Suiza

Cote du Val-Zuzon
Francia

Meeting de Mans
Francia

OFICINAS Y TALLERES. — En España: Barcelona; Carretera de Ribas, 279 (Teléfono 8250). — En Francia: Levallois-Perret; 27, Rue Cavé (Teléfono 555-93)

VUELTA DE FRANCIA EN AUTOMÓVIL

34 coches toman parte ■ 28 llevan neumáticos

LE GAULOIS

65 POR 100

BERGOUGNAN

MADRID

Sagasta, 15 - Tel. 2810

BARCELONA

Rambla Cataluña, 96 - Tel. 3169



LA BORATINA BOFILL

cura los catarros y resfriados
por persistentes que sean

Depósito general: RONDA SAN PEDRO, 54

y en las Droguerías

Uriach y Comp.^a y Monegal

Comité Editorial:

Francisco de Moxó
Ricardo Cabot
Norman J. Cinnamon

Director:

Ricardo Cabot

Gerente:

Federico Bonet

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Número suelto:

20 céntimos

Número atrasado:

30 céntimos

Suscripción:

España:

Un año... 5 ptas.

Extranjero:

Un año... 8 frs.

MADRID

Del.: J. F. Zabala
Valverde, 33

APARECE LOS DÍAS 1.º Y 15 DE CADA MES

BARCELONA, 15 AGOSTO 1913

OFICINAS CENTRALES

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: BAILÉN, 29, ENTR.º, 1.º

PARÍS

Del.: Domingo Solé
254, Boulevard
Raspail, XIV

AÑO III

N.º 49

Ecós de la quincena

UNA nota equivocada, puesta quizás precipitadamente en la fotografía que sirvió de original para el grabado de nuestra última portada, y el poco cuidado que ponemos generalmente los que hacemos periódicos en comprobar lo que se nos dice o se nos escribe, nos hizo incurrir en uno de esos errores tan frecuentes en trabajos periodísticos, que por su importancia merece ser rectificado y aclarado en la forma que desea don Eduardo Espiell, distinguido yachtman que ha tenido la amabilidad —que le agradecemos muy de veras—, de llamarnos la atención acerca del lapsus sufrido.

La fotografía que apareció en la portada de nuestro último número es del *Asphodel*, de la serie de seis metros, inscrito en el Real Club de Santander y propiedad de S. A. R. el Infante Don Carlos. Este balandro, patroneado por nuestro distinguido comunicante, tomó parte en todas las regatas que se corrieron en el puerto de Barcelona el mes de Mayo último, alcanzando cinco primeros premios, consistentes en las siguientes copas: de S. M. la Reina, de don Rafael Morató, de don Carlos Wertheim, de la Liga Marítima y de la Compañía Trasatlántica, además de una importante cantidad en metálico.

Tan triunfal fué la participación del *Asphodel* en nuestras regatas, que Su Alteza Real el Infante Don Carlos, satisfecho por el éxito obtenido, se dignó dedicar al señor Espiell una ampliación de la misma fotografía publicada por

nosotros, con un autógrafo, regalándole, además, una preciosa petaca de plata, también con su dedicatoria y autógrafos primorosamente grabados.

Decíamos en nuestro número último que la publicación del balandro que figuró en la portada era una obra de reparación, porque conocíamos sus triunfos. Estos fueron equivocadamente atribuidos a otro nombre; de modo que con esta rectificación, que hacemos con mucho gusto, queda completada la obra a que aludíamos en nuestro número anterior.

* * *

LA paz firmada entre las dos asociaciones españolas de Clubs de football —acontecimiento culminante de la quincena, del cual se habla extensamente en otro lugar de este número— no sabemos si repercutirá en las federaciones regionales de Cataluña, aunque casi podemos afirmar que sí, puesto que no tan sólo lo desean los Clubs afiliados a ambas, sino que, discurriendo razonablemente, hay que pensar que estando afiliada la Federación Catalana a la Federación Española, y la F. B. Asociación Catalana a la Real Unión, la paz entre las primeras la presupone en las segundas.

Seríamos más categóricos en afirmar la paz entre las federaciones de Cataluña si no existieran aún ciertos escrúpulos por parte de la Asociación Catalana, que han dado largas, de momento, a la unión solicitada aquí por la Federación Catalana y que podrían entorpecer los buenos propósitos de todos, si no fuera la confianza que tenemos de que una vez se conozcan estos escrúpulos a que

aludimos — muy justificados por cierto, ya que en ellos está la razón de ser de la disidencia footballista en Cataluña — desaparecerán una vez conocidos por quienes deben desvanecerlos, si no se eliminan por sí, que es lo más probable.

Nosotros hemos tenido el gusto de hablar con una prestigiosa personalidad muy amiga nuestra y de la F. A. C., y de la conversación sostenida a propósito del asunto palpitante en football, ha dicho que si en las bases constitutivas de la nueva Federación se consiente que en los equipos de los Clubs federados figuren jugadores extranjeros, ellos se sumarán a la nueva Federación. De lo contrario se muestran muy esperanzados de un plan de independencia en cuyo éxito tienen fe ciega.

Otro obstáculo podría ser el deseo de que Cataluña formara una sola región federativa, en vez de formarla con Valencia y Murcia, pero como todas éstas son cosas que podrán ponerse — suponemos — a la consideración de la asamblea constitutiva de 1.º de Septiembre, ella las resolverá, a buen seguro, conforme sea de justicia.

* * *

HACE algunos días se encuentra en Londres nuestro querido compañero de redacción José María Armangué, quien ha ido a la capital inglesa para visitar las principales fábricas de automóviles y cyclecars emplazadas en las cercanías de la gran metrópoli británica.

* * *

EN las carreteras del Norte los ciclistas catalanes han escrito una nueva página de oro en la historia del ciclismo español. Juan Martí, el simpático detentor de la *Copa Stadium* en 1912, ha ganado la carrera denominada Vuelta a las Vascongadas, con 401 kilómetros de recorrido, que ha cubierto en 14 horas 55 minutos, quedando, por consiguiente, en posesión del título de Campeón de España en 1913.

Magdalena llegó el primero en las etapas primera y segunda, pero a causa de una indisposición perdió mucho tiempo en la tercera, quedando, no obstante, en buen lugar de la clasificación

general, y, por fin, Crespo, sin ser de la talla de los otros dos, ha hecho lo suficiente para esperar de su juventud mucho fruto y ha contribuido notablemente a que los ciclistas catalanes dejen, como siempre, a gran altura nuestro pabellón.

Durán... Magdalena... Martí... toda la lista de campeones de España, de muchos años a esta parte, catalanes.

Es un acontecimiento que debe festejarse y por ello *STADIUM* toma la iniciativa de celebrar un banquete popular en honor del campeón de 1913, de los ex campeones Durán y Magdalena, y al cual han de concurrir todos los compañeros de pedal de los campeones, para testimoniarles su admiración.

El banquete, que tendrá un carácter popular, se celebrará probablemente el día 24 en el pintoresco pueblo de La Garriga. Las condiciones del mismo se anunciarán oportunamente.

¡Ciclistas, acudid todos a rendir homenaje a los campeones!

* * *

NUESTRO Real Automóvil Club de Cataluña ha publicado un pequeño folleto exponiendo los trabajos que se han realizado en nuestras carreteras provinciales gracias a los recursos que se ha proporcionado la Diputación con el impuesto sobre circulación de automóviles, que tanto dió que hablar el año pasado.

En dicho folleto se explican detalladamente las mejoras efectuadas en nuestras carreteras provinciales y se enumeran las que están en vías de realización y otras cuyo proyecto está ya muy adelantado, echándose de ver en las primeras el laudable procedimiento seguido de respetar las indicaciones del Real Automóvil Club de Cataluña, que, indudablemente, es la única autoridad local en esta materia.

Nos place, en esta ocasión, consignar la satisfacción con que los elementos automovilistas han visto la intervención inteligente del R. A. C. C. en asunto tan importante para todos, y nos place asimismo felicitar muy cordialmente a nuestro particular amigo y secretario del R. A. C. C., quien ha dado muestras de una actividad de raro ejemplo.

La paz

La razón ha logrado imponerse por fin entre los elementos directores de las dos asociaciones nacionales que vivían en discordia y que en discordia tenían a los clubs españoles. La paz ha sido firmada en San Sebastián, entre las representaciones legales de la R. F. E. C. F. y de la R. U. E. C. F., con gran satisfacción de todos los clubs españoles que la anhelaban, hartos ya de sufrir los perjuicios que les ha ocasionado esa era de funestos dualismos.

Por segunda vez, la R. U. E. C. F. ha iniciado noblemente las corrientes de concordia, y más afortunada que la vez primera, ha encontrado en la F. E. personas de buen criterio que han comprendido el valor de la demanda de la R. U. y han considerado a ésta digna de entablar relaciones de igual a igual. Y así ha venido la deseada solución en forma de triunfo de la razón, por más que si bien se mira ha sido el triunfo de la fuerza, puesto que por la fuerza de los hechos y de las circunstancias han sentido todos la conveniencia de la unión, si no ha influido también en ello el amistoso disciplinazo que la Internacional ha dado a nuestras federaciones nacionales, o las indicaciones salidas del Palacio de Oriente o de Miramar.

Sea como sea, hemos de aceptar como hecho definitivo la paz entre las asociaciones nacionales de football, y quizá debamos alegrarnos de que haya venido en estas circunstancias; porque la misma experiencia del divorcio y lo laboriosa que ha sido la unión, haga a ésta más eficaz y duradera.

Nosotros, como amantes del atlético deporte principalmente, por las simpatías que siempre hemos sentido por los elementos directores de la R. U., y como amigos cariñosos del actual presidente de la R. F. don Ricardo Ruiz Ferry, participamos de la alegría nacional y les felicitamos por un triunfo cuya gloria alcanza a unos y otros, celebrando que haya cesado para siempre la división de las huestes footballistas, y que puestos al habla de cerca los buenos amigos que teníamos en uno y otro campo, se hayan conocido y reconocido mutua-

mente como tales, quienes hablando de lejos tan equivocadamente se trataron y consideraron.

Y hecho este vano preámbulo, vayan al lector que los viere los documentos oficiales que se han publicado con motivo de la paz acordada, y cuya inserción hacemos, cooperando así a los fines que con los mismos se persiguen:

ACTA

Reunidas en San Sebastián las representaciones legales de la R. U. E. y de la R. F. E. para sentar las bases de un acuerdo que, fundiendo ambas entidades en una sola, dé así forma efectiva a la coincidencia de criterios que pone de manifiesto la carta dirigida por la Real Unión a la Real Federación, y que ha motivado esta reunión, acuerdan lo siguiente:

1.º Suspender desde esta fecha la admisión de Clubs a la afiliación de una y otra entidad.

2.º Que en el período de tiempo a transcurrir desde esta fecha y la junta de que luego se hace mención, queden los Clubs en libertad de celebrar partidos amistosos, sin que sea obstáculo la diferencia de afiliación hasta hoy existente, sirviendo de Tribunal arbitral, para los incidentes deportivos que en dichos partidos pudieran suscitarse, una comisión permanente, compuesta por los señores Berraondo, Angoso, Ruete y Dieste y por el presidente del Club más antiguo de los existentes en la localidad donde se haya celebrado el partido objeto de reclamación.

3.º Aceptar con carácter provisional una división regional de Federaciones autónomas que comprenda cuatro grandes grupos, que ulteriormente podrán establecer dentro de cada región Subdelegaciones regionales o Subfederaciones, y que comprenden las siguientes provincias:

a) Región Norte: Alava, Vizcaya, Guipúzcoa, Navarra y Rioja.

b) Región Centro: Castilla y Andalucía.

c) Región Este: Cataluña, Valencia, Alicante y Murcia.

d) Región Oeste: Santander, Asturias y Galicia.

4.º Invitar por circular mancomu-

nada a los Clubs españoles de dichas regiones legalmente constituídos, para que elijan dos delegados por cada región, que en su representación asistan a la reunión que tendrá lugar en Madrid el día 1.º de Septiembre próximo, a las tres de la tarde, en el domicilio del Real Aero Club de España, Ventura de la Vega, número 4. Dichos delegados, cuyos poderes no podrán ser transferibles, deberán ser portadores de la lista de individuos que componen la Directiva regional elegida y de la lista de los Clubs que intervinieron en su elección, así como del reglamento que para su gobierno adoptan, el cual no es preciso sea común a todas las regiones.

5.º En la reunión de 1.º de Septiembre, y además de las proposiciones que al final de la junta presenten los delegados, se seguirá el siguiente orden del día:

Designación del título social de la nueva entidad nacional, fusión de las dos anteriores y constitución del Comité directivo.

Reglamento de relaciones entre las regiones y el Comité directivo y Estatutos para el funcionamiento de éste. (Para facilitar la labor de los delegados regionales, los Clubs recibirán impreso el proyecto aprobado recientemente por la Directiva de la Real Federación, en el que anotarán sus observaciones o discrepancias, pudiendo presentar proyecto completo.)

Bases para los partidos finales del Campeonato de España.

Nota.—Los acuerdos se tomarán por mayoría de votos, y en caso de empate decidirá el voto de la persona elegida para presidir dicha reunión, extraña a los delegados reunidos.

6.º El Comité directivo será el encargado de determinar la localidad donde han de jugarse los partidos finales del campeonato de España de 1914.

San Sebastián, 30 de Julio de 1913.—Por la R. U. E., *Julián Olave*, secretario.—Por la R. F. E., *R. Ruiz Ferry*, presidente.

La circular enviada a los Clubs con este motivo es la que a continuación reproducimos:

San Sebastián, 30 de Julio de 1913.
Señor presidente del...

Muy señor nuestro: Para nadie que se interese por el movimiento footballis-

ta español puede ser un secreto la necesidad que se imponía de terminar, de una vez para siempre, con las incertidumbres, las disidencias y demás obstáculos que se venían oponiendo al encauzamiento de la vida footballista española.

Las bases de unión y de paz firmadas por la Real Federación y la Real Unión en esta fecha nos imponen el grato encargo de dirigir a ese Club la presente circular, invitándole a ponerse, sin pérdida de tiempo, al habla con los demás Clubs de la región a que corresponda el que usted preside, dentro de la división provisional que hemos acordado, para imprimir la mayor urgencia a los trabajos que para llegar a la constitución legal de esa región ha de efectuarse y que habrán de estar terminados antes de fines del mes de Agosto.

Con objeto de no herir susceptibilidades queda encargado de convocar a la reunión correspondiente el Club más antiguo de cada región, y, en la imposibilidad de conocer en este momento cuál es dicho Club, rogamos a usted tenga la bondad de buscar el medio de facilitar esta labor, utilizando, por ejemplo, la valiosa cooperación de la Prensa de esa localidad.

Confiados en que ese Club ha de facilitar la patriótica labor que a todos nos corresponde, quedamos de usted muy seguros servidores, q. e. s. m. Por la R. U. E., *Julián Olave*.—Por la R. F. E., *R. Ruiz Ferry*.

Caso curioso

La policía de Leipzig ha privado últimamente al doctor Eckener (que es el brazo derecho del Conde Zeppelin) de mandar a bordo del globo *Sachsen*, con el pretexto de que no poseía título de piloto aviador.

El doctor Eckener, sorprendido de pronto, telegrafió a Berlín, a fin de que se ordenara a los policías que le dejaran, y, efectivamente, se respondió que el doctor Eckener tenía el título de piloto.

La policía no quiso aceptar la orden, alegando que un telegrama no constituía prueba alguna.

Lo más chocante del caso es que el doctor Eckener, que ha efectuado más de 450 viajes aéreos, es uno de los tres hombres que en toda Alemania conceden los títulos de piloto.

El doctor no quiso en aquella circunstancia extenderse un título de piloto aeronauta, cosa que hubiera podido hacer bien legalmente.

La Vuelta a las Vascongadas

NO sabemos si habrán sido tantos y tan grandes como se dice los defectos de organización que se han observado en la Vuelta a las Vascongadas, puesto que ni ninguno de nuestros compañeros ha ido a presenciarla, ni aquí nos hemos tomado la pena de comprobarlos. Pero para que nuestros lectores se formen idea de cómo las gastan por el Norte, copiamos a continuación una impresión de resumen sobre dicha carrera que publica un colega de Bilbao, dejándole sus mismas lindeces gramaticales, tan sabrosas como las mismas consideraciones que allí se hacen.

Y dice el colega :

«HACIA EL GARETE

Hacia el garete es la palabra más marina que existe; quiere decir que se navega al naufragio.

Pues bien, hacia el garete camina el ciclismo español visto lo visto. No hay quien pueda refutar esto que hoy ya es mi convencimiento firme, de que el ciclismo cae, si no cayó ya, ¿pero cómo?, rápidamente, hundiéndose en sus fracasos, si no hay quien haga de marino y vire pronto y bien al ciclismo español, que está a borde del naufragio total.

El Campeonato de España, que se acaba de celebrar con la vuelta a nuestras provincias, me lo ha demostrado. Yo siento tener que hablar en sentido de cargo hacia los simpáticos ciclistas vitorianos. Yo reconozco los muchos malos ratos y sinsabores que esta carrera le ha costado al amigo Eguluz, pero me lamento de que ella haya tenido eclipses tan claros, que todo buen buen aficionado los haya notado.

¿Que a la U. S. A. le ha costado su dinero la Vuelta a las Vascongadas?, me lo sé. ¿Que a su Directiva toda, le ha traído y llevado en completo zarandillo?, me lo supongo.

¿Que la culpa de todo nace del Comité central de la U. V. E.?, también lo sé.

Pero no paso, eso no, con que a los señores corredores se les mueva al antojo de un jurado volante, por culpa de unos organizadores que comenzaron una carrera sin tenerla terminada en la organización.

Así, visto lo visto, pensando aún que nuestras provincias son quizás las más fértiles en el sport ciclista, nos hemos atrevido a solicitar la vuelta de España.

No es que crea de imposible realización la vuelta; pero si con la menor no hemos podido, con empresas mayores sería aún más difícil.

¡Oh, el fracaso hubiera sido peor que el no dar la carrera!

Nos hubiera enterrado sportivamente por muchos años, para no hablar de bicicletas.

Y la prueba palmaria la hemos tenido ahora con la vuelta a nuestras provincias.

Los *tours* de Vasconia han tenido que imitar las condiciones y obligaciones del militar que acude a ver la orden del día que tiene la plaza, haciéndolo aquéllos con estar alertas a caprichos de jurados volantes y fijos, si no querían perder su derecho a la carrera.

Y para comprobación de ello voy a citar unos casos: En San Sebastián tenían señalada la entrada los corredores dos kilómetros antes de la capital; sin embargo, un señor que tenía o parecía estar revestido de alguna autoridad, tercia en la cuestión y opina que se lleguen los corredores hasta el café donde él se halla saboreando la fresca cerveza, olvidado quizás de su cargo.

Se dice que la salida de la provincia hermana será a las 6 h. 30 m., y sin embargo, parten los corredores a las 7 h. 35 m.

Item más, sin causa que lo justifique, invulnerando un Reglamento, decide el Comisario de *route* que en Eibar haya un descanso, el cual yo corredor, de hallarme con facultades no admito, por falta de oportuna advertencia, que puede o no ser para favorecer a algunos de los corredores.

En Bilbao el jurado de llegada no tiene hora oficial, pues los señores jurados que ocupaban



ESTEBANELL
BOQUERÍA, 32 - BARCELONA

Pelotas Football reglamentarias completas

Cromo inglés amarillo, a Ptas. 20 una
» » oliva, a » 15 »

NEUMÁTICOS
IMPERFORABLES, PARA AUTOS

Con garantía mínima de 8,000 kilómetros

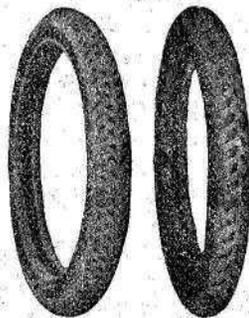
Raquetas de Tennis inglesas, de 9'75 a 20 ptas. una

Gomas : Fibra : Amiantos : Celuloide : Hules

Artículos para Ciclismo y Sports

SIN COMPETENCIA

SIN COMPETENCIA



el auto volante se cuidan de un corredor, perjudicando con ello la buena organización establecida por la Sociedad Ciclista Bilbaína, y no de llegar con oportunidad para dar la hora.

Al siguiente día los corredores citados para las siete de la mañana, salen de nuestra villa 1 h. 30 m. más tarde, y después no contemos más; sólo un detalle ha habido, que es más elocuente de todo cuanto yo digo.

Ha existido corredor que ha llegado a Vitoria después de tres días de carrera, y no ha sabido hasta entonces cuánto había ganado, pues los primeros premios de las etapas que estaban anunciados eran de 100 pesetas; hubo que rebajarlos hace unos días a 50, y así sucesivamente hasta el número...

Por esta vez no han sido los corredores castigados por la pluma de un cronista, lo fueron los directores todos, sin salvedades para unos ni otros.

¡Unión Velocipédica Española, cuándo acabará este estado de cosas! — P. DAL. »

Ahora resulta, por lo visto, que reaparece en Bilbao aquel espantoso fantasma, en forma de enorme dragón de siete cabezas, que tanto se ha combatido en todas partes y que se conocía con el nombre de Unión Velocipédica Española. Creíamos que la veterana entidad, contra la cual ha tenido derecho cualquiera, ya no cometía aciertos ni desaciertos desde el último Congreso, puesto que desde la salida de una persona que tuvo la desgracia de despertar las malas pasiones de muchas otras, habían cesado todas las campañas vocingleras y la paz más absoluta reinaba en el seno de la Unión.

Pero en Bilbao deben tener necesidad de un ser fatídico a quien puedan atribuirse todos los males en cuestión de ciclismo, y así han tomado

por blanco a la U. V. E. en forma tan inusitada y caprichosa, que recuerda aquella época que, en otras cuestiones, se daba la culpa de todo al clero.

Si las censuras que en el transcrito artículo se dirigen a la comisión de la Unión Sportiva Alavesa, que ha organizado la Vuelta a las Vascongadas, son tan justas como la responsabilidad que se atribuye a la U. V. E. la indignación de Eguiluz y demás compañeros de la U. S. A. estará muy en su punto.

Records, triunfos y notas varias

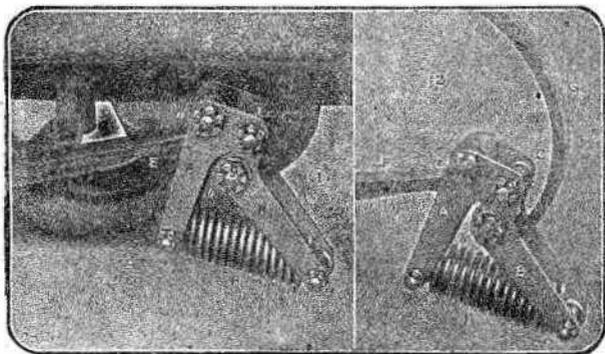
Recientemente se han hecho dos tentativas importantes para arrebatar a Brindejone des Moulinais la detención de la copa Pommery.

Gilbert intentó el raid París-Casablanca, pero tuvo que aterrizar en Cáceres sin poder continuar el viaje, habiendo recorrido por tanto 1,300 kilómetros.

Guillaux, otro intrépido aviador, se proponía hacer el mismo raid que Gilbert, quedándose en Bermillo del Sayago, pueblo situado en la frontera portuguesa, habiendo cubierto 1,160 kilómetros.

Ahora bien, como Brindejone recorrió el día 10 de Junio último 1,400 kilómetros, Gilbert y Guillaux no han logrado con sus tentativas el fin que se proponían.

Hace días se exhibe por nuestras calles y carreteras un precioso modelo 80 x 180 de la



EL AMORTIGUADOR MAMET

obtuvo en el Concurso Internacional de Bruselas el primer premio de la clasificación general y el primer premio de rendimiento en carreteras malas

Se monta instantáneamente lo mismo delante que detrás

REPRESENTANTE GENERAL

JOAQUÍN GUARDIA-Bailén, 102; Barcelona

nueva marca de automóviles que construye la casa Abadal y C.^a.

Tanto el chasis como la elegante carrocería que después se le ha puesto han llamado justamente la atención de los inteligentes, habiendo sido en muy crecido número los amateurs que lo han probado. No hay que decir que cuantos han podido hacerlo se deshacen en elogios de la nueva marca, cuya marcha, sobre todo en cuesta, ponderan en grado sumo.

En su día hablaremos extensamente de los automóviles *Abadal y C.^a*, predestinados a ser los preferidos de los verdaderos amateurs.

* *

En Marsella se ha celebrado un sensacional match entre Brindejone des Moulinais y el famoso Garros.

El match consistía en hacer dos pruebas de diez kilómetros cada una. Ambas pruebas las ganó Brindejone, quien las ha hecho con un tiempo matemático, invirtiendo 7 m. 28 s. en cada prueba.

Garros empleó 7 m. 40 s. en la primera y 7 m. 33 s. en la segunda.

* *

En las carreras internacionales de motocicletas de Bilbao-San Sebastián y regreso, los tres primeros corredores de la categoría de juniors llevaban en sus máquinas los incomparables neumáticos Hutchinson. También usaron de ellos ocho de los primeros clasificados en la categoría de seniors.

* *

Cuatro aeronautas en la barquilla de un globo esférico atravesaron el día 4 los Alpes, elevándose en Kandersteck (Suiza) y descendiendo en la parte de la vertiente italiana.

* *

La Vuelta a las provincias vascongadas, campeonato ciclista de España (fondo), ha sido ganada por nuestro paisano Juan Martí, con bicicleta Sanromá.

* *

El piloto francés Cavelier acaba de realizar una de esas proezas fantásticas que hoy se refieren en un puñado de líneas y que hace cuatro años se hubiera considerado cuento de brujas o fruto de la imaginación de Wells...

7,096 km. y 320 m. ha volado en nueve sesiones seguidas el aviador Cavelier para ganar la Copa *Michelin*, a la que acompañan actualmente 40,000 francos.

Este esfuerzo gigantesco se ha mantenido du-

rante sesenta y nueve horas y media, y el piloto ha cubierto las distancias diarias siguientes:

Día 29 de Julio	901 km. y 120 m.
» 30 »	901 » » 120 »
» 31 »	788 » » 480 »
» 1 » Agosto	788 » » 480 »
» 2 »	901 » » 120 »
» 3 »	901 » » 120 »
» 4 »	788 » » 480 »
» 5 »	788 » » 480 »
» 6 »	337 » » 920 »

El que sepa hacer más, que levante el dedo.

* *

Un notable triunfo, que dice más que todos los anuncios y reclamos:

Los ocho primeros coches clasificados en el Gran Premio de Francia llevaban neumáticos *Continental*.

* *

El record americano de duración, sin escala, en monoplano, ha sido batido por Murwin Wood, quien ha hecho en tal forma el viaje de Westbury (Long Island) a Gaithersbury, cubriendo de un vuelo la distancia de 264 millas, o sean 424 km. y 796 m.

* *

Vanella, vencedor de la categoría de 1,000 cc. en sidecar, confió su seguridad y su triunfo a los neumáticos Hutchinson.

* *

El record del mundo de la hora en bicicleta acaba de ser batido por el francés Berthet, que ha cubierto en dicho tiempo 42 km. y 502 m.

Anteriormente, poseía este record el corredor alemán Weiss, con una distancia recorrida de 42 km. y 306 m.

* *

El simpático Joaquín Barnola ha ganado el primer premio de la carrera de motocicletas del Bajo Ampurdán (100 km.) y el premio de regularidad con una moto *Rêve*.

IMPORTANTE

Comunicamos a nuestros lectores y corresponsales que, a partir de esta fecha, las oficinas de **STADIUM** han quedado instaladas en la calle Bailén, 29, entr.º

Primer viaje de "STADIUM"

Como prometimos a nuestros lectores, hoy damos todos los detalles del viaje organizado para nuestros favorecedores. Estando combinando tres interesantes excursiones la Agrupación de Turismo del Fomento del Trabajo Nacional, nos hemos puesto de acuerdo con tan importante Sociedad para organizar juntos los viajes, a cuyo fin hemos delegado a nuestro compañero don José M.^a Co de Triola, para que, unido a la Junta de la Agrupación, se ocupe de los detalles de organización de las excursiones, de las cuales nada tenemos que decir, ya que solas se hacen el reclamo, por lo módico de los precios y lo interesante de los itinerarios, así como otras facilidades que se dan a los excursionistas. En este número repartimos la primera circular, en la cual podrán ver nuestros lectores dos detalles que interesa conocer, y si desean más pormenores pueden dirigirse, de 3 y media a 5, todos los días, a la Secretaría, en el Fomento del Trabajo Nacional, Plaza de Santa Ana, n.º 4. Próximamente empezará a repartirse el folleto ilustrado, en el que se dan todas las noticias y detalles referentes a las tres excursiones. Son varias ya las inscripciones que se han recibido, y encarecemos a los que deseen asistir a cualquiera de los viajes, lo haga pronto, pues es necesario dar conocimiento con bastante anticipación a las Compañías ferroviarias del número de excursionistas. — LA REDACCIÓN

≡ CRÓNICA GRÁFICA ≡

Carreras internacionales de motocicletas en Bilbao



CON un éxito verdaderamente estupendo se celebró la carrera Bilbao-San Sebastián y regreso. Concurrieron numerosos corredores, entre ellos la flor y nata de los motoristas bilbaínos y algunos profesionales ingleses, que en cuanto a pericia en la conducción de las motos poco pudieron enseñar a los aficionados bilbaínos, que, como el gran Perico Sorriguieta y otros, son consumados maestros en el arte de conducir. A propósito de Sorriguieta, hay que notar el ruidoso triunfo que obtuvo en esta carrera. Perico, como le llaman sus íntimos, corrió con la marca *Triumph* 3 1/2 HP., ganando el segundo puesto, llegando tres minutos después del corredor inglés Applebee (que corrió con *Scott*), a pesar de haber sufrido una caída que le hizo perder mucho tiempo. En la parte inferior del grabado adjunto va la cabeza de Sorriguieta, y las otras fotografías representan a Applebee (1.º premio) pasando a toda marcha; la salida de Alexander de San Sebastián, y los corredores repasando sus máquinas después de la carrera de ida.

Fots. Ordicia

Grandes partidos de Water-Polo en la Mar Vieja



EN la playa que en Barcelona se conoce con el nombre de Mar Vieja se celebraron días atrás importantísimas fiestas náuticas, entre las cuales merecen ser citadas las carreras de cuatrocientos metros a nado y el partido de water-polo, que resultó muy interesante.

En las primeras se distinguieron los hermanos Cuadrada, Rodríguez, Quintana, Ta-

xonera, Guiu y Santé, y en el partido de water-polo, el equipo vencedor, que estaba formado por Aysa, Mir, Balat, Cuadrada (J.), Pomés, Estassen y Guitart.

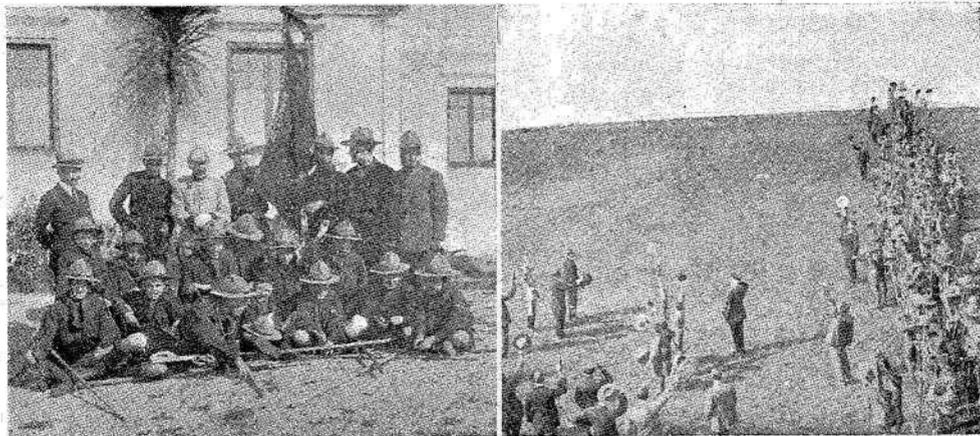
El primer clisé es una interesante instantánea del partido de water-polo, en la que se ve, en primer término, al héroe J. Cuadrada, que ganó las carreras a pie y contribuyó eficazmente a la victoria del partido.



Socios del Club de Natación Barcelona que tomaron parte en la fiesta

Foto: Claret

La selección de exploradores españoles en San Sebastián



CON motivo de las fiestas que se han celebrado recientemente en Inglaterra en honor del ilustre general Powell, fundador de la institución de los Boy-scouts, han marchado hacia la Gran Bretaña delegaciones de los Boy-scouts de todo el mundo, implantados en las principales naciones con diferentes nombres y con el ya conocido de Exploradores en nuestra España.

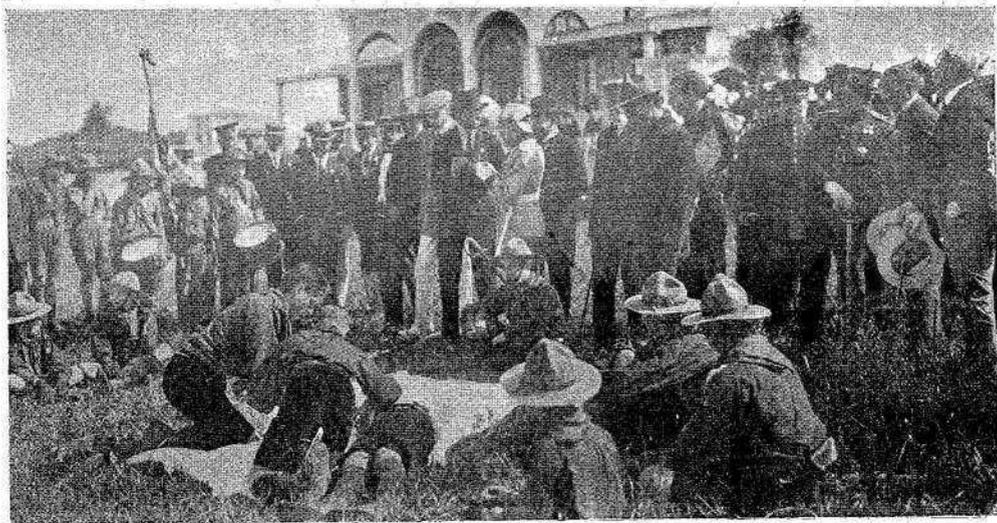
Tanto a su paso por París, como durante su estancia en Inglaterra, los Exploradores españoles han sido agasajados cumplidamente, y al regresar a España se han detenido en



San Sebastián unas cuantas horas para presentar sus respetos a S. M. el Rey Don Alfonso XIII, quien más tarde les vió hacer diversas prácticas en el vecino Monte Ulia, felicitando al insigne capitán Iradier por su acertada dirección y por el excelente estado de instrucción de los afiliados.

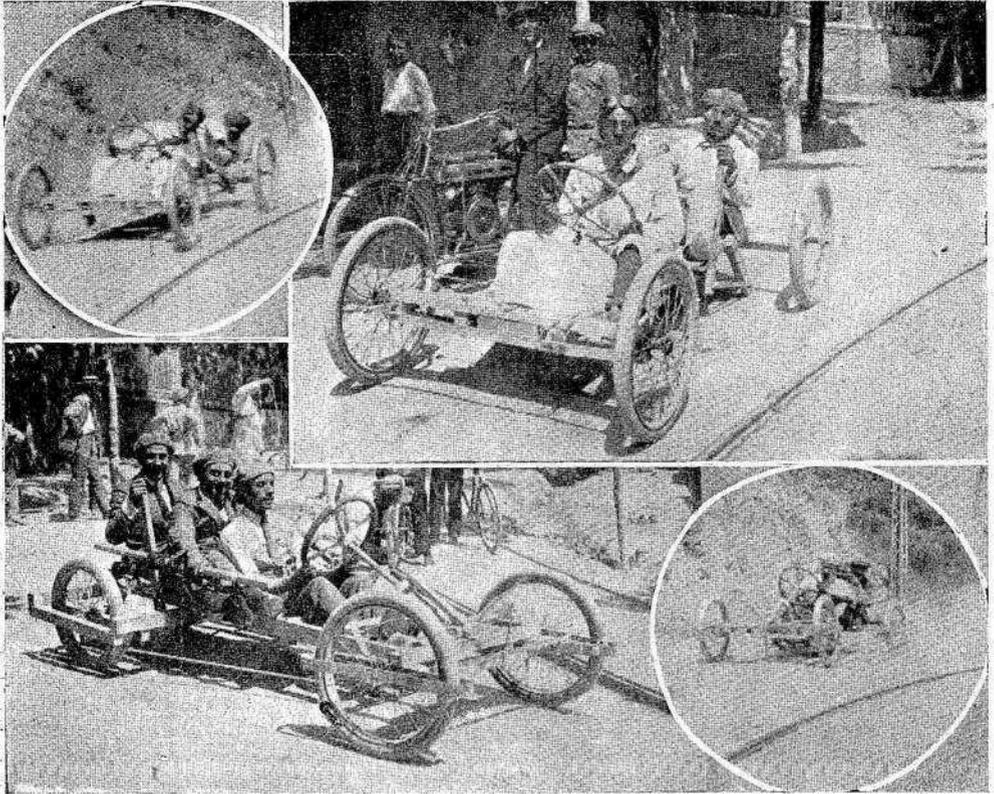
Las fotografías de esta página representan: 1.^a, grupo de los exploradores españoles que han estado en San Sebastián, de regreso de Inglaterra; 2.^a,

los exploradores saludando al Rey; 3.^a, el capitán Iradier saludando al Rey; 4.^a, los exploradores simulando la cura de un herido.



Fots. Ordicia

La Copa Barcelona para Down-Cars es ganada por Armangué



DETENTOR de la Copa Barcelona, para down-cars, nuestro querido compañero José M.^a Armangué, hubiera quedado definitivamente adjudicada a él si antes de cumplirse los dos años desde la primera prueba no se hubiese ésta celebrado nuevamente. Y como aquí no se deja que se gane una copa de la valía de la Copa Barcelona con tan poco esfuerzo, ha habido quien se la ha querido disputar antes de que se le entregase sin lucha. Por eso la segunda prueba de la Copa Barcelona se redujo a un match entre Armangué y Arruga, quedando nuevamente vencedor el primero y, por lo tanto, en posesión definitiva del glorioso trofeo. Las dos fotografías de la parte superior del adjunto grabado representan a Armangué en carrera y parado, y las otras dos a Arruga, parado y en carrera

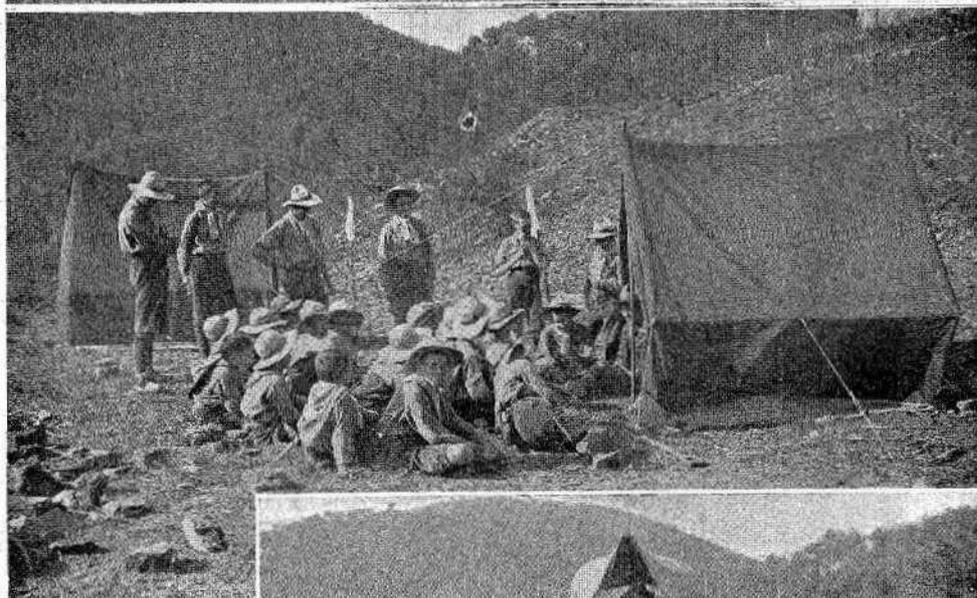
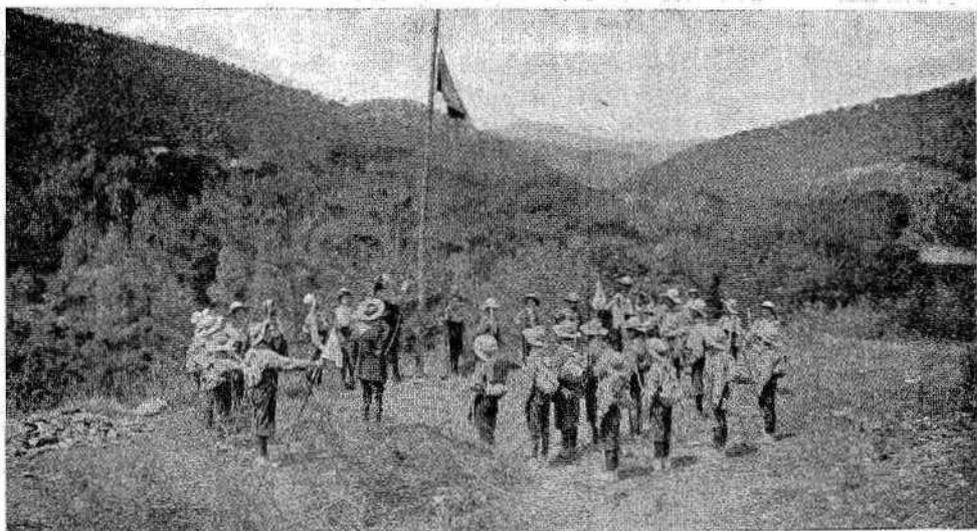
Notas regionales de football : Interesantes partidos en Olot



Equipo Llerca, de San Jaime de Llerca, y el team rojo de Olot Deportivo, que celebran frecuentes encuentros en sus campos de juego

Fots. Alexander y Riit.

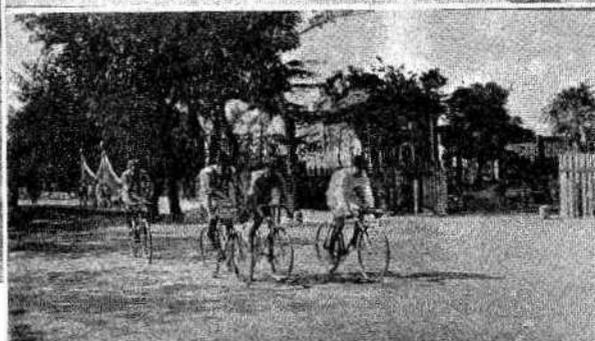
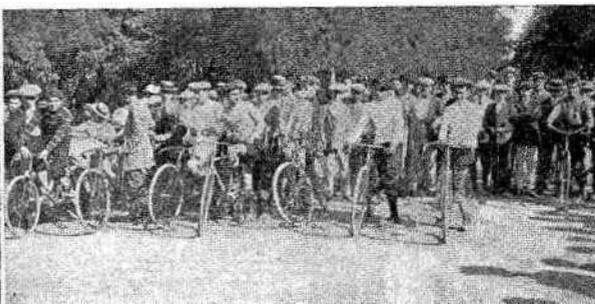
Los Exploradores Barceloneses en sus prácticas de campamento



RESULTAN interesantísimas las prácticas de campamento que en las vertientes de las montañas de Vallvidrera efectúan los Exploradores Barceloneses. Entre los grupos que más asiduamente concurren a estas prácticas figura el Industria, que, a pesar de los fuertes calores de la estación, no deja un día su instrucción. Nuestras fotografías se refieren a esas prácticas de campamento que se efectúan en Vallvidrera, con asistencia de numerosos instructores especialistas y del secretario del Comité, señor Co

Fots. Co

Interesantes carreras de bicicletas celebradas en Sevilla



En Sevilla se están celebrando las pruebas del brazal «Imperial Stand» con gran éxito. Nuestras fotografías se refieren a la segunda prueba, y representan: la primera, a Bloud, el vencedor; la segunda, a los corredores en línea de salida, y la tercera, al pelotón de cabeza al llegar a la meta

El sport en el ejército : Team Tetuán, de Castellón de la Plana



Del seno del Regimiento de Tetuán, núm. 45, de la guarnición de Castellón, se ha formado un equipo de football cuyos individuos son casi todos de Barcelona, y ha ganado recientemente el campeonato local

Fots. X

Carreras ciclistas comarcales celebradas en Vendrell



1, Juan Rovira; 2, Juan Pascual; 3, José Mestre, primero, segundo y tercer premios de la carrera ciclista organizada por la sociedad El Sport. Estas carreras fueron presenciadas por numeroso público, que demostró interesarse vivamente por ellas, habiendo recibido muchas felicitaciones la sociedad organizadora

Joaquín Barnola



Joven corredor que ha ganado recientemente las carreras de motocicletas celebradas en San Feliu de Guíxols

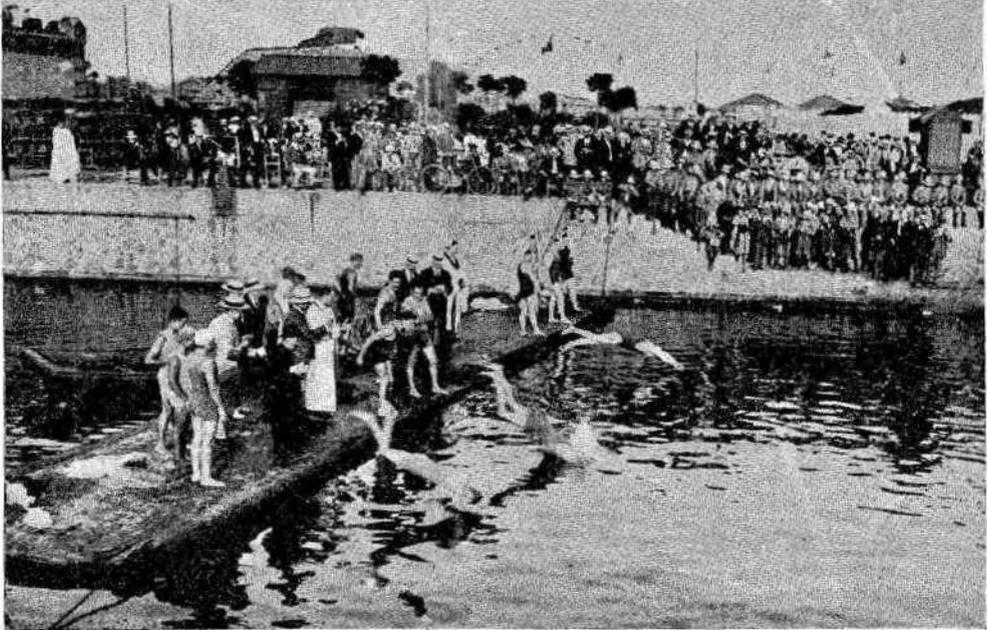
Juan Martí



Notable ciclista que ha ganado el Campeonato de España en la gran carrera Vuelta a las provincias vascongadas

Fots. Guixens y Picador

El Brussel Swimming Club lucha con el Club de Natación Barcelona



Bella fiesta fué la celebrada el domingo pasado en nuestro puerto. El famoso club belga Brussel Swimming, que ya en otra ocasión se reunió con el Club de Natación Barcelona, ha hecho una nueva visita a nuestra sociedad náutica con motivo de la fiesta organizada a beneficio del Patronato de Cataluña para la lucha contra la tuberculosis. Los nadadores belgas hicieron verdaderas maravillas, compartiendo los aplausos que el numeroso público tributó a sus campeones los socios de nuestro Club y los del novel Athletic, y cuenta que estos últimos hace bien poco tiempo que practican con método el entrenamiento. En nuestros grabados, arriba el equipo belga, y abajo una de las pruebas de natación que se realizaron, aparte de otras similares, de saltos y de water-polo

Fots. Claret

Último triunfo

CAMPEONATO DE ESPAÑA

Vuelta Provincias Vascongadas
(401 kilómetros)

1.^o J. MARTÍ
montando ciclo

SANROMÁ

(Pneus Continental)

Balmes, 62; Tel. 1445-BARCELONA

AUTOMOVILISMO

El Gran Premio de Francia

EN casa de nuestros vecinos hay carreras de automóviles con tal frecuencia que en el ánimo del público se confunden los resultados de la anterior con los de la siguiente.

Después del Gran Premio del Automóvil Club de Francia, viene ahora a ocupar la actualidad automovilista el Gran Premio de Francia, que acaba de poner en duelo a muerte las banderas constructoras de Alemania y de Francia, representadas por los mejores conductores alemanes y casi los mejores franceses.

Decimos casi porque Boillot y Goux, la invencible pareja, no ha podido, después de estar inscripta, tomar parte en este Gran Premio; Boillot, con un brazo dolorido, no pudo tomar el volante, y por falta de este corredor no pudo formarse el equipo.

Esta reunión tuvo lugar en el circuito de Mans, y era organizada por el Automóvil Club de La Sarthe. El trofeo principal consistía en el Gran Premio de Francia, para coches de fuerza libre; luego se corría la Copa de La Sarthe, para coches de cilindrada máxima de 3 litros, habiéndose celebrado además carreras de cyclecars, sidecars y motocicletas, cuyos resultados fueron:

En el Gran Premio de Francia:

1. Bablot, «Delage», en 4 h., 21 minutos, 50 s.
2. Guyot, «Delage», en 4 h., 26 minutos, 30 s.
3. Pilette, «Mercedes», en 4 horas, 27 m., 53 s.
4. Salzer, «Mercedes», en 4 horas, 34 m., 52 s.
5. Duray, «Delage», en 4 h., 35 minutos, 31 s.
6. Santenlasger, «Mercedes», en 4 horas, 36 m., 51 s.
7. Elskamp, «Mercedes», en 5 horas, 18 m., 45 s.
8. Thomas, «Th. Schneider», en 5 horas, 25 m., 55 s.

La velocidad media a la hora del vencedor fué 123 km., 750 m.

Durante la carrera se retiraron siete corredores, que fueron:

Champoiseau, «Schneider»; Solda-

kenkow, «Brasier»; Gabriel, «Schneider»; Christiaen, «Excelsior»; De Moraes, «Benz»; Croquet, «Schneider»; Hornstead, «Excelsior».

En la prueba de la Copa de La Sarthe, diez vueltas (540 km., 60 m.), se retiraron dos, Vinot y un Crespelle, quedando Gregorie solamente, que, como es natural, corriendo solo, no tuvo que esforzarse para ganar.

Motocicletas (categoría 500 cm.):

1. Woodhouse, «Clément», 324 kilómetros 36 metros, en 3 h., 47 m., 54 segundos 4/5.

Velocidad media a la hora, 87 kms.

2. Cuzeau, «Terrot», en 4 h., 13 minutos, 18 s. 1/5.

3. Gabriel, «Triumph», en 4 horas, 14 m., 15 s. 3/5.

4. Isodi, «B. S. A.», en 5 h., 5 minutos, 5 s. 4/5.

5. Stoffel, «Alcyon», en 5 h., 18 m.

6. Hervé, «Griffon», en 5 h., 35 minutos, 54 s. 4/5.

7. Martinezi, «Triumph», en 6 horas, 13 m., 17 s. 4/5.

8. Naas, «Griffon», en 6 h., 25 minutos, 52 s. 2/5.

Idem (categoría 350 cm.):

1. Guillereau, «Terrot», en 5 horas, 11 m., 24 s. 4/5.



Bablot, vencedor del Gran Premio de Francia

2. Lacroix, «Peugeot», en 5 horas, 32 m., 49 s.

3. Lehmann, «Alcyon», en 5 horas, 58 m., 46 s. 2/5.

Sidecars (categoría 1,000 cm.)

1. Vanella, «Indian», neumáticos Hutchinson, en 4 h., 33 m., 9 s. 2/5.

2. Besnier, «Premier», en 5 horas, 6 m., 2 s.

Idem (categoría 500 cm.):

1. Delaune, «B. S. A.», en 5 horas, 25 m., 43 s. 3/5.

Cyclecars (categoría voiturettes):

1. Mathis, «Mathis», neumáticos Continental, en 3 h., 54 m., 38 s. 3/5.

2. Heck, «F. C. F.», en 4 h., 35 minutos, 47 s. 4/5.

Idem (categoría 1,100 cm., peso libre):

1. Muraour, «Ronteix», neumáticos Continental, en 3 h., 37 m., 25 s. 3/5.

2. Antony, «Violet-Bogey», en 5 horas, 47 m., 6 s. 2/5.

Idem (categoría 1,100 cm., peso limitado):

1. Violet, «Violet-Bogey», neumáticos Continental, en 3 h., 38 m., 54 segundos 3/5.

2. Bas, «Bébé-Peugeot», en 3 horas, 39 m., 32 s.

3. Jolibois, «Ronteix», en 3 horas, 43 m., 50 s. 2/5.

4. Chichon, «Bébé-Peugeot», en 3 horas, 45 m., 56 s.

5. Blanc, «Bébé-Peugeot», en 3 horas, 50 m., 53 s. 3/5.

6. Leveque, «Super», en 4 h., 5 minutos, 9 s. 4/5.

7. Noël, «Noël», en 4 h., 26 minutos, 8 s. 3/5.

8. Bourbeau, «Bédélia», en 4 horas, 39 m., 11 s.

La circulación de automóviles

EN la *Gaceta* del día 3 apareció una interesante R. O. del Ministerio de Fomento aclaratoria de las disposiciones que regulan la circulación de automóviles por las carreteras españolas.

Las disposiciones de esta R. O. se concretan especialmente a las condiciones que han de tener los números de matrícula provincial que llevan los automóviles para que estén ajustados a la ley, a que no se conduzca sin el permiso correspondiente, teniendo una impor-

tancia especialísima por lo que se refiere a los números que hasta la fecha ponían las fábricas y vendedores de automóviles en sus coches en prueba.

Esta R. O., del 3 del corriente, que, en el fondo, no es más que un recordatorio de las disposiciones que luego se citarán, y que forman en conjunto el cuerpo principal de la legislación automovilista española, proscribire en su preámbulo la circulación de automóviles sin placa que garantice su reconocimiento, no admite otras placas que las que se ajustan a los artículos 3.º, 4.º y 5.º de la R. O. de 24 de Mayo de 1907, y dice que sólo una interpretación errónea del reglamento ha podido dar lugar a usar placas provisionales, llamadas de prueba, con las cuales se supone que pueden hacerse circular por los vendedores de coches, sin previo reconocimiento, los vehículos para las pruebas y en marcha para la venta. Error gravísimo, pues el reconocimiento es para asegurarse de las buenas condiciones y estado del aparato, para seguridad no sólo de los ocupantes, sino del público que transite al par que ellos. No puede admitirse que no existe riesgo mientras los utiliza el vendedor, y sí cuando lo hace el comprador.

Teniendo en cuenta lo expuesto, así como lo reducido de los derechos del reconocimiento con relación al valor del vehículo (30 pesetas como máximo) y los abusos a que ha dado lugar el uso de las citadas placas, se dispone lo siguiente:

Que estando en vigor el reglamento de 17 de Septiembre de 1900, la R. O. de 24 de Mayo y los modelos para certificado de reconocimiento de carruajes y de la aptitud de los conductores, no puede autorizarse la transgresión de ninguno de ellos. Por consecuencia, se ordena que por todos los Gobiernos, agentes de policía y orden público y demás autoridades, guardia civil y otros dependientes de aquéllas, se prohíba en absoluto, a partir del 1.º de Septiembre próximo, a fin de dar plazo para que se pongan en condiciones los que no lo estuviesen actualmente:

1.º La circulación por carreteras del Estado y travesías, aunque la conservación de éstas corra a cargo de los Ayun-

tamientos, de toda clase de automóviles que no tengan certificado de reconocimiento y autorización de circulación de un Gobierno civil y no lleven en la parte delantera y trasera del vehículo una placa en letra negra sobre fondo blanco, una y otra de las dimensiones que marcan los artículos 3.º, 4.º, 5.º y 6.º de la R. O. de 24 de Mayo de 1907, con absoluta exclusión de cualquier otra que puedan exigir las autoridades fiscales o locales, que con arreglo al artículo 8.º de la repetida R. O., podrán colocarse en los costados del vehículo y nunca en su delantera o trasera.

2.º La conducción de tales vehículos por quien no tenga certificado de aptitud, expedido también por uno de los Gobiernos civiles.

Se exceptuarán únicamente de estas disposiciones los automóviles extranjeros y sus conductores, siempre que cumplan los requisitos que determina el convenio internacional de 11 de Octubre de 1909.

* * *

La publicación de esta R. O. da, a nuestro juicio, extraordinario interés a la divulgación de la legislación automovilista, que, como hemos dicho, está constituida principalmente por los textos que se recuerdan en dicha disposición, y que no son otros que la R. O. de 24 de Mayo y el Reglamento de 17 de Septiembre de 1900.

Y como quiera que estas disposiciones sólo figuran en la guía de alguno de los automóviles clubs españoles que van a parar, como es natural, a los propietarios de automóviles socios del club, *que son los menos*, nos decidimos a dar a la publicidad estos dos textos legales, para que todos los automovilistas puedan tener a la vista las disposiciones fundamentales que regulan la importantísima materia de la circulación de automóviles.

Reglamento de 17 de Septiembre 1900

CAPÍTULO I

CIRCULACIÓN DE LOS COCHES AUTOMÓVILES

ARTÍCULO 1.º La circulación de coches automóviles por las carreteras estará sujeta a las prescripciones del presente reglamento.

ART. 2.º Bajo el nombre de coche automóvil, o simplemente automóvil, se comprenden todos los carruajes movidos por fuerza mecánica.

CAPÍTULO II

CONDICIONES QUE HAN DE REUNIR LOS AUTOMÓVILES PARA PODER CIRCULAR POR LAS CARRETERAS

ART. 3.º Para que un automóvil pueda circular por las carreteras, deberá reunir las condiciones siguientes:

a) Todos sus órganos y aparatos estarán dispuestos de manera que no constituya su empleo una causa especial de peligro, y que no produzca gran ruido, a fin de evitar el espanto de las caballerías.

b) Los depósitos, tubos y piezas que hayan de contener materias explosivas, inflamables o corrosivas, estarán contruidos de modo que no tengan escapes, con objeto de impedir sus efectos peligrosos, tanto para el tránsito como para las vías públicas. Tendrán además la resistencia adecuada a la presión a que se les sujete.

c) Los órganos destinados a la dirección del mecanismo estarán agrupados de manera que el conductor pueda manejarlos sin dejar de vigilar la vía. No tendrá el automóvil ninguna pieza que estorbe para ejercer la vigilancia necesaria, y los aparatos indicadores que el conductor deba consultar estarán a la vista del mismo, y alumbrados durante la noche.

d) El carruaje se hallará dispuesto de tal suerte que obedezca con toda seguridad al aparato de dirección, pudiendo girar con facilidad en las curvas de pequeño radio.

e) Deberá estar provisto de dos sistemas de frenos suficientemente enérgicos, cada uno de los cuales baste por sí solo para detener o atenuar automáticamente la acción del motor.

Por medio de éstos, o de una disposición especial, se evitará el movimiento hacia atrás.

f) Cuando el peso del automóvil sin carga exceda de 250 kilogramos, llevará un mecanismo que permita la marcha hacia atrás.

g) Deberá asimismo llevar el vehículo una bocina o campana de timbre sonoro; y en sus frentes, faroles de colores, según se especifica más adelante.

Reconocimiento del coche

ART. 4.º Cualquiera constructor o propietario de coches automóviles podrá solicitar que sean reconocidos, dirigiendo al Gobernador de la provincia una instancia acompañada de la nota descriptiva.

Dicha autoridad comisionará a un Ingeniero mecánico, si le hay en la localidad, o en su defecto a un Ingeniero de Caminos, para que examine la referida instancia y los datos que se presenten, los cuales podrá exigir que se amplíen si lo estima necesario, y dispondrá que se sometan los automóviles a los ensayos y pruebas que considere precisos con objeto de cerciorarse de que reúnen las condiciones expresadas en el art. 3.º

Si el resultado fuese satisfactorio, se extenderá un acta en que se consignen las operaciones practicadas, y se entregará copia de ella, visada por el Gobernador, al constructor o propietario.

La citada acta habilitará al automóvil para circular por todas las carreteras de España mientras conserve sus primitivas cualidades y

se ajuste además a las prescripciones que se establezcan en cada caso particular.

Cada carruaje debe llevar inscrito en caracteres bien visibles:

1.º El nombre del constructor, la indicación del tipo y el número de orden de la serie de ese tipo.

2.º El nombre y domicilio del propietario.

3.º El peso que cargue sobre cada rueda cuando lleve su carga máxima.

En el caso de que el Gobernador no considerase satisfactorio el resultado de las pruebas, o de negarse a verificarlas el interesado, podrá éste recurrir en alzada a la Dirección general de Obras públicas.

Certificado de aptitud

ART. 5.º Nadie podrá conducir un automóvil por las carreteras, si no posee un permiso expedido por el Gobernador de la provincia en que tenga su domicilio. Con tal objeto, dicha autoridad comisionará a la persona o personas facultativas que estime oportunas, a fin de que examinen los antecedentes y documentos relativos a la aptitud del interesado, haciéndole las preguntas y sometiéndole a las pruebas que consideren necesarias.

En su vista, el Gobernador otorgará o no el permiso solicitado, entendiéndose, en caso afirmativo, que este permiso no le exime de la responsabilidad personal o de la subsidiaria de la empresa de quien dependa respecto de los daños que pueda causar.

CAPÍTULO III

CIRCULACIÓN DE AUTOMÓVILES AISLADOS DE SERVICIO PARTICULAR

Permiso de circulación

ART. 6.º El dueño de un automóvil aislado y de servicio particular que desee ponerlo en circulación por las carreteras, dará conocimiento de su propósito al Gobernador de la provincia en que resida, expresando su nombre y domicilio y acompañando copia del acta del reconocimiento y habilitación del vehículo. El Gobernador lo pondrá en conocimiento del Ingeniero Jefe de Caminos, por si éste tuviere alguna observación especial que hacer, y, si está de acuerdo con el citado funcionario, entregará al interesado un documento mediante el cual quedará de hecho autorizada la circulación del vehículo por todas las carreteras de España; sujetándose a las prescripciones generales de este reglamento, a las generales que se dicten por la Dirección general de Obras públicas y a las especiales que en alguna provincia puedan regir transitoriamente, en consideración al estado excepcional de alguna de sus vías u obras de arte.

Cuando el peso del carruaje exceda de 150 kilogramos, el conductor deberá poseer el permiso de que se ha hecho mérito.

Registro

En el Gobierno civil de cada provincia habrá un registro general de este servicio por lo que a la provincia se refiera.

Velocidad

En ningún caso excederá la velocidad de 28 kilómetros por hora, aproximándose a ella solamente en terreno llano y despoblado donde el tránsito sea limitado.

En las travesías de los pueblos se reducirá por regla general al máximo de 12 kilómetros por hora; pero en los sitios estrechos, en las curvas de pequeño radio, enfrente de las bocacalles y en el cruce con tranvías, se moderará la marcha lo necesario para evitar accidentes.

CAPÍTULO IV

CIRCULACIÓN DE AUTOMÓVILES AISLADOS DE SERVICIO PÚBLICO

ART. 7.º El que desee poner en circulación automóviles aislados con destino a servicio público de viajeros o mercancías, lo solicitará en instancia dirigida al Gobernador de la provincia respectiva, acompañando una nota expresiva de las carreteras que se han de recorrer y del tipo y condiciones de los automóviles, y, además, copia del acta de reconocimiento de los mismos y los permisos de los conductores.

El Gobernador pasará la instancia documentada al Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia, para que éste informe si en atención a las circunstancias que hayan de recorrerse considera necesario proponer condiciones especiales respecto a velocidad, carga máxima de los vehículos u otras diversas.

Si el Gobernador estuviere conforme con lo propuesto por el Ingeniero Jefe concederá la autorización solicitada, consignando en ella las condiciones convenientes. En caso de disconformidad, o cuando el peticionario no acepte la resolución del Gobernador, se elevará el expediente para su resolución a la Dirección general de Obras públicas.

Si el servicio solicitado se extendiese a varias provincias, el Gobernador ante quien se haya presentado la instancia, que deberá ser el de la provincia en que se domicilie la Empresa, deberá, antes de resolver, comunicarla a los Gobernadores de las demás provincias interesadas, para que, previos los informes oportunos, expongan lo que estimen conveniente.

Si entre los informes mencionados hubiere alguna incompatibilidad, o el Gobernador al resolver estuviere en desacuerdo con alguno de ellos, el expediente se elevará para su resolución a la Dirección general de Obras públicas.

En ningún caso excederá la velocidad de estos automóviles de 25 kilómetros por hora, y solamente se aproximará a ella al circular por terreno llano y desplebado donde el tránsito sea limitado.

En las travesías de los pueblos se reducirá a 10 kilómetros, salvo en los sitios estrechos, enfrente de las bocacalles y en curvas de pequeño radio, donde se moderará todo lo necesario para evitar accidentes.

CAPÍTULO V

CIRCULACIÓN DE AUTOMÓVILES QUE REMOLQUEN OTROS VEHÍCULOS

Art. 8.º El que desee poner en circulación por las carreteras, automóviles que remolquen

otros vehículos, cualquiera que sea su objeto, lo solicitará en instancia dirigida al Director general de Obras públicas, acompañando nota expresiva del tipo y condiciones de los automóviles, peso de éstos y de cada uno de los vehículos remolcados, con su carga máxima por cada rueda, indicando la anchura de las llantas, composición habitual de los trenes y su longitud total, carreteras que han de recorrer y puntos de parada, presentando además los certificados de reconocimiento y habilitación de los automóviles y los permisos del personal encargado de dirigirlos.

La Dirección general remitirá la instancia, con los documentos que la acompañen, al Gobernador civil de la provincia, quien los pasará al Ingeniero Jefe de Obras públicas, a fin de que este funcionario examine si aquéllos están completos y en debida forma, e informe cuanto estime oportuno sobre los diversos puntos que comprenda la petición, proponiendo las condiciones especiales que considere necesarias para garantizar en todos los casos la seguridad del tránsito público y la buena conservación de la vía.

El Gobernador elevará después el expediente, con su informe, a la Dirección general de Obras públicas para su resolución.

Si el servicio solicitado se extendiese a varias provincias, se seguirá en todas ellas una tramitación igual a la expresada.

Cuando el peticionario no se conforme con la resolución del mencionado Centro directivo, podrá recurrir en alzada al Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas. (Esta apelación se puede hacer en el plazo de quince días, a contar del en que se recibió la notificación de que se recurre.)

Art. 9.º La velocidad máxima de los trenes no excederá en ningún caso de 15 kilómetros por hora, aproximándose a ella solamente en terreno llano y despoblado o de tránsito limitado, reduciéndose en las travesías a la mitad, y aun más en los sitios estrechos y peligrosos, con arreglo a las prescripciones de este reglamento y a las particulares que en cada caso especial se establezcan.

Art. 10. Cuando los frenos de los vehículos remolcados no puedan manejarse por el conductor del automóvil, la maniobra se confiará a conductores especiales, en número proporcionado a la importancia del tren y a las condiciones de la vía.

CAPÍTULO VI

REGLAS APLICABLES A LA CIRCULACIÓN DE TODA CLASE DE AUTOMÓVILES

Presentación de documentos

Art. 11. El conductor de un automóvil por las carreteras estará obligado a presentar su permiso y el documento que acredite la habilitación del vehículo para circular, siempre que lo reclamen las autoridades o funcionarios competentes, o sus agentes o delegados, como Ingenieros, Ayudantes, Sobrestantes, Capataces y Camineros afectos al servicio de las respectivas carreteras.

Señales

Art. 12. La presencia de cualquier automóvil se señalará durante el día con una bocina o campana, y de noche, sin perjuicio de las señales acústicas, con dos faroles encendidos, uno blanco y otro verde en el frente anterior, y uno rojo en el frente posterior.

Anulación del permiso

Art. 13. Los órganos del mecanismo motor, frenos, aparatos de dirección y transmisión, ejes y demás elementos del automóvil se conservarán en buen estado, teniendo obligación el conductor de asegurarse constantemente de ello.

Velocidad

Art. 14. La velocidad de la marcha se disminuirá hasta suspender por completo el movimiento, siempre que pueda temerse algún accidente, desorden o dificultad en la circulación.

Abandono del coche

Art. 15. El conductor no podrá separarse nunca del automóvil sin haber tomado antes las precauciones necesarias para prevenir todo accidente, evitar movimientos intempestivos del vehículo y suprimir todo ruido del motor.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES GENERALES

Multas

Art. 16. Con independencia de las prescripciones del presente reglamento, los automóviles, mientras circulen por las carreteras, estarán sujetos a las contenidas en el reglamento de policía y conservación de aquellas vías.

Regirán también las multas allí señaladas para los casos en que se infrinjan los artículos de la referida ordenanza de policía, si bien las podrá aumentar el Gobernador civil cuando a su juicio lo requiera la importancia de las faltas cometidas. La misma autoridad señalará las que deban imponerse cuando circulen los automóviles sin la competente autorización, tanto para el conductor como para el vehículo, así como en los casos no previstos en este reglamento.

Art. 17. Los automóviles y vehículos remolcados que se destinen al servicio público de conducción de viajeros se ajustarán a las disposiciones del reglamento de carruajes de 13 de Mayo de 1857, en cuanto puedan serles aplicables.

Art. 18. El personal afecto a la conservación de carreteras por las que circulen automóviles ejercerá una inspección constante sobre este servicio, con arreglo a las instrucciones que les comuniquen sus Jefes, dando a éstos cuenta de las faltas que observen para la resolución que sea procedente.

Retirada del coche

Art. 19. El automóvil que por cualquier circunstancia pierda alguna de sus condiciones re-

glamentarias será retirado de la circulación en tanto no justifique, mediante nuevo reconocimiento, que ha vuelto a poseerlas.

Anulación del permiso para conducir

Art. 20. El conductor que en el transcurso de un año infringiere dos veces las prescripciones reglamentarias en lo que hace referencia a sus deberes, podrá ser privado de su permiso para conducir automóviles.

Infracciones

Art. 21. Las contravenciones a lo dispuesto en este reglamento que no tengan señalada pena especial, quedarán sometidas a la acción de los Tribunales de justicia.

Aplicación del reglamento

Art. 22. El presente reglamento es aplicable en todas sus partes a las carreteras que se conserven por cuenta de las provincias, de los pueblos y de los particulares, debiendo, cuando se trate de vías provinciales o municipales, emitir su informe el Director facultativo del respectivo servicio, sin perjuicio de acompañar el suyo el Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia.

Art. 23. En las Alcaldías de todos los pueblos por cuyos términos crucen carreteras, habrá de manifiesto un ejemplar de este reglamento para conocimiento del público y demás efectos que procedan.

Art. 24. Queda sin valor ni efecto alguno para lo sucesivo la Real orden de 31 de Julio de 1897.

Madrid, 17 de Septiembre de 1900. — Aprobado por Su Majestad.—*Rafael Gasset.*

La Real orden de 9 de Agosto de 1901 aclara el art. 4.º del Real decreto de 17 de Septiembre de 1900.

Por esta disposición se aprueba la siguiente tarifa, única aplicable a los automóviles, de la cual se hará mención conveniente a los Gobernadores al designar la persona encargada de los reconocimientos:

- | | |
|---|------------|
| 1.º Por ensayo y prueba de un automóvil, comprendida la certificación de su resultado, cualquiera que sea éste. | 30 pesetas |
| 2.º Por ensayo y prueba de un automóvil retirado de la circulación | 20 » |
| 3.º Por certificado de aptitud para conducir | 15 » |

Este certificado se extenderá en papel sellado de 2 pesetas.

R. O. de 24 de Mayo de 1907 dando instrucciones para el cumplimiento del Reglamento de 17 de Septiembre.

Vista la comunicación de la Jefatura de Obras públicas de Alava y Vizcaya, dando cuenta de la consulta que a aquélla dirige el Ingeniero industrial don Manuel Soucheirón, sobre la conveniencia de fijar un criterio conveniente res-

pecto a la numeración combinada con letras, que como señales han de ostentar los coches automóviles, para lo cual estima dicha Jefatura de gran utilidad que se adopte una resolución de carácter general a fin de evitar la confusión y el desorden que en la ostentación de dichos números y letras vienen produciéndose, por no existir una disposición clara y terminante sobre ello;

Resultando que la mencionada confusión, que indudablemente existe, nace de la disparidad de disposiciones dictadas por los Alcaldes y Gobernadores civiles de las diversas provincias, sin un criterio fijo y uniforme, tanto en lo que a numeración y señales se refiere, como en lo que afecta a la suficiencia de las licencias concedidas por los Ayuntamientos para circular en coche automóvil por un término municipal, en el caso en que dicho coche haya de utilizar caminos que no dependan exclusivamente de los Municipios;

Resultando que a pesar de que en el apartado 3.º del artículo 6.º del Reglamento de 17 de Septiembre de 1900 para el servicio de coches automóviles por las carreteras, se dispone que en el Gobierno civil de cada provincia habrá un registro general de este servicio para lo que a las provincias se refiere, es lo cierto que en algunas existe notable diferencia entre el número de automóviles inscritos en los Ayuntamientos y los que en mucho menor número figuran en las Jefaturas de Obras públicas, prueba evidente de que muchos circulan sólo con permisos de los Ayuntamientos por las carreteras del Estado, toda vez que aun en las grandes poblaciones es casi seguro que todo automóvil particular, por limitado que sea su servicio, circula alguna vez por vías de las mencionadas;

Considerando que la doble inscripción en el Ayuntamiento y Gobierno civil, con sus respectivas autorizaciones, números, letras y señales diferentes, exige uniformar el criterio sobre el particular para que no puedan surgir dudas respecto al modo, forma y lugar en que los automóviles han de ostentar las susodichas numeraciones y letras;

Teniendo en cuenta que circulando los automóviles por toda la península, y establecida la inspección y reconocimiento de los coches por provincias, es lógico que por provincias también se les señale la contraseña, que han de ostentar de modo visible y permanente, que permita conocer a distancia la procedencia de un coche cualquiera, a fin de poder averiguarlo en todos los casos que se crea conveniente;

Y, por último, siendo de imprescindible necesidad, y más en la actualidad, en que tanto ha aumentado el número de automóviles, garantir la seguridad del público, tanto en lo que se refiere a la aptitud del conductor como a las condiciones del carruaje;

S. M. el Rey (q. D. g.), de acuerdo con lo propuesto por la Dirección general de Obras públicas, visto el informe del Consejo de Obras públicas, ha tenido a bien disponer:

1.º Que para circular un coche automóvil por un término municipal no es suficiente la licencia del Ayuntamiento si dicho coche automóvil ha de utilizar también carreteras del Estado, provinciales y travesías de las poblaciones por dichas vías, aunque las citadas travesías

hayan sido construídas y se conserven por los Municipios, y entrar en los patios de las estaciones de ferrocarriles, sino que se precisa además la autorización del Gobernador civil de la provincia.

2.º Los dueños de coches automóviles que deseen servirse de las vías indicadas en la conclusión anterior y sólo tengan licencia del Ayuntamiento, la solicitarán también del Gobernador civil.

3.º Los Gobernadores civiles dispondrán que los dueños de automóviles, cuya circulación hayan autorizado o autoricen, coloquen en los vehículos dos placas, una en la delantera y otra en la trasera, de manera que estén constantemente visibles.

La placa trasera estará iluminada por la noche por reflexión, con una intensidad que permita la lectura de lo escrito en ella a la misma distancia que de día.

En dicha placa irá marcada la contraseña de la provincia, y a continuación, y separado por un guión, el número de orden de la licencia.

Las letras de la contraseña y el número se pintarán en negro sobre fondo blanco.

4.º Los dueños de los automóviles podrán no colocar en los coches la placa de que trata la conclusión anterior, con tal que en vez de ella lleve el coche en su delantera y trasera, en sitio visible, un rectángulo de iguales dimensiones que la placa, pintado de blanco y con las letras y números negros.

5.º Las contraseñas por provincias, serán:

- Alicante. = A.
- Almería. = A. L.
- Albacete. = A. L. B.
- Avila. = A. V.
- Barcelona. = B.
- Badajoz. = B. A.
- Bilbao. = B. I.
- Burgos. = B. U.
- Coruña. = C.
- Cádiz. = C. A.
- Cáceres. = C. A. C.
- Castellón. = C. A. S.
- Ciudad Real. = C. R.
- Córdoba. = C. O.
- Cuenca. = C. U.
- Gerona. = G. E.
- Granada. = G. R.
- Guadalajara. = G. U.
- Huelva. = H.
- Huesca. = H. U.
- Jaén. = J.
- Lérida. = L.
- León. = L. E.
- Logroño. = L. O.
- Lugo. = L. U.
- Madrid. = M.
- Málaga. = M. A.
- Murcia. = M. U.
- Oviedo. = O.
- Orense. = O. R.
- Palencia. = P.

- Pamplona. = P. A.
- Palma de Mallorca. = P. M.
- Pontevedra. = P. O.
- Santander. = S.
- Salamanca. = S. A.
- San Sebastián. = S. S.
- Segovia. = S. E. G.
- Sevilla. = S. E.
- Soria. = S. O.
- Tarragona. = T.
- Tenerife. = T. E.
- Teruel. = T. E. R.
- Toledo. = T. O.
- Valencia. = V.
- Valladolid. = V. A.
- Vitoria. = V. I.
- Zaragoza. = Z.
- Zamora. = Z. A.

6.º Las dimensiones de las cifras y las letras serán, como minimum, las siguientes:

	DELANTERA	TRASERA
	Milímetros	Milímetros
Altura de las cifras y letras . . .	75	100
Longitud uniforme del guión . .	12	15
Longitud de cada letra o cifra . .	45	60
Espacio entre cada letra o cifra .	30	35
Altura de la placa.	100	120

7.º Todo automóvil al servicio del público llevará en la parte posterior una tarjeta fija de metal, en la cual, con los colores antes mencionados, se imprimirá el nombre de la provincia y el número de la licencia, reduciendo si es preciso las dimensiones de las letras y números para que quepan en la placa.

8.º Las chapas con el número de la licencia y permiso para circular que den los Ayuntamientos a los dueños de los coches automóviles, autorizados ya por el Gobernador civil, pueden suprimirse, y de colocarlas será en los costados del carruaje, y nunca en la delantera y trasera.

9.º Se autoriza a la Dirección general de Obras públicas para aprobar dos modelos en vez del aprobado en 1900, de certificado de aptitud: uno que acredite la del conductor, y que habrá de acompañarle siempre aun cuando varíe de automóvil, y otro certificado de reconocimiento de coches.

10. Se dará cumplimiento por los Gobernadores civiles de las provincias a las disposiciones que anteceden, en un plazo que no exceda de dos meses, desde su publicación en la *Gaceta*; cuidando, tanto la Guardia civil como los peones camineros, agentes de Orden público y cuanto personal dependa de los Gobernadores civiles, que a partir de dicha fecha los coches automóviles que circulen por las citadas vías acrediten los requisitos exigidos.

De orden del excelentísimo señor Ministro lo digo o V. S. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 24 de Mayo de 1907.—El Director general, *R. Andrade*. Señor Gobernador civil de la provincia de... (*Gaceta* de 9 de Junio de 1907.)



Fábrica de Géneros de Punto

Exclusivamente para toda clase de Sports

Balones TUNMER SPÉCIAL

Ronda San Antonio, 59 : BARCELONA

MAS FUERTE QUE EL ACERO



**PNEU
HUTCHINSON**

Los grabados de STADIUM son
ejecutados en los talleres de



ROMEU & TORRES

ALTA DE SAN PEDRO, 12, PRAL.

TELÉFONO 3091

Prente al Palau de la Música Catalana

Biada, Elizalde y C.^a

TALLERES DE CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE AUTOMÓVILES

Fabricación de piezas para todas las marcas, con aceros especiales ■ Hornos de cimentación

AMORTIGUADORES "EL TELESCO" ■ COJINETES DE BOLAS D. W. F.

Tornillos, tuercas y demás piezas de descolletaje, de fabricación nacional, en acero, acero-níquel, latón, etc.

Automóviles DELAHAYE

Turismo : Omnibus : Camiones : Reparto : Sanidad : Etc.

PÍDANSE CATÁLOGOS PARCIALES Y TARIFAS DE TODOS LOS ARTÍCULOS

Paseo de San Juan, 149 ■ BARCELONA

Tel. 7921 : Apartado Correos 424 : Direc. tel.: AUTOVAL-BARNA.

CICLOS

— Balmes, 62 —

SANROMA

A. ALIMUNDO & C.º

Aragón, 259 y 261
BARCELONA

Extenso surtido de raquetas de las principales marcas, así como toda clase de géneros para tennis, football, polo, hockey, etc., etc.

Representante exclusivo
de las MOTOCICLETAS

NEW-HUDSON

La más renombrada del mundo, de 2 ³/₄, 3 ¹/₂ y 4 HP., con embrague y tres cambios de marcha

PELOTAS UBIQUE Y VICTORIA



EL NEUMÁTICO IDEAL

=== NO EXISTE ===

EL

PNEU-KLEIN

es el que más se le aproxima

PEDID LA TARIFA A

G. KLEIN

BARCELONA

MADRID

Princesa, 61

Sagasta, 7

Fábrica: Pedro IV, 489 (S. M.)-Barcelona

EL CLAVILEÑO

GASOLENO PARA AUTOMÓVILES

DÉPOSITARIO EN
BARCELONA:

DAMIÁN MARTÍ

Casanova, 48, 1.º
Teléfono 2623