

# STADIUM



**F. TÚNICA**

vencedor de las Carreras de Neófitos  
sobre ciclo Reverter

Comité Editorial :  
Francisco de Moxó  
Ricardo Cabot  
Norman J. Cinnamond

Director :  
Ricardo Cabot

Redactores :  
J. Elías y Juncosa  
A. Rué : R. Martí  
G. Rodríguez

Reporters Gráficos :  
F. Sanz de Gabilondo : J. M. Sagarra  
F. Juandó  
y P. Kaiser

# STADIUM

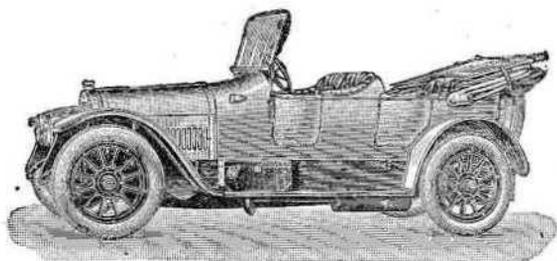
REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS  
Y SOCIEDAD

APARECE LOS DÍAS 1 Y 15 DE CADA MES

Número suelto : 20 cts.

Subscripción :  
Un año . . . 5 ptas.  
Seis meses. 3 " "  
Para anuncios y artículos de propaganda especial ver tarifas

La correspondencia al Director  
Oficinas :  
Bilbao, 205, 1.º  
Barcelona  
Despacho :  
De 11 a 12 y de 3 a 4



DOS MARCAS MUNDIALES  
AUTOMÓVILES

≡ BENZ ≡

NEUMÁTICOS

GOODRICH

**MONOPOLIO: FRANCISCO ARDIZ**  
EXPOSICIÓN Y VENTA: RONDA SAN PEDRO, 4 - BARCELONA

## PEDID

### la nueva tarifa en baja

Febrero de 1912

# Hutchinson

64, Rambla de Cataluña, 64

**ENRIQUE T. TARRIDA** FÁBRICA DE ARTÍCULOS EN  
TODA CLASE DE METALES

**FAROLAS PARA CARRUAJES**  
**FAROS PARA AUTOMÓVILES**

Gran premio en la Exposición Hispano Francesa de Zaragoza, 1908

PRIMERA CASA EN ESPAÑA

Fábrica: Carretas, 70, 72 y 74 : Despacho: Ronda Universidad, 31 - BARCELONA

# Secciones especiales de STADIUM

VARIA ◻ GUÍA DEL SPORTSMAN ◻ TÉCNICA Y COMERCIAL

## Sección Varia

*La conquista del aire*

### **El aeroplano y el dirigible en 1912**

HACE ocho años que el hombre se elevó por primera vez sobre la tierra en un aparato más pesado que el aire, movido automáticamente. Desde que Wright fundó de esta manera la navegación aérea por lo más pesado que el aire, el prodigioso invento ha recorrido a pasos de gigante toda la escala de su desarrollo. No hay invento en el mundo que en menos tiempo haya hecho más progresos, y en estos comienzos de 1912 aparece el problema absolutamente resuelto; es más: no son necesarios nuevos adelantos para demostrar la bondad ni el porvenir del aeroplano.

Parece ayer que el nuevo vehículo se elevaba tímidamente por los aires y recorría unos cuantos metros; tres años más tarde seguía la hazaña de Santos Dumont volando por primera vez en Europa algo más de 200 metros. Desde entonces el aeroplano recorre distancias prodigiosas sin escala, volando horas enteras en los aeródromos, yendo de ciudad a ciudad, a través de bosques, ríos, montañas y mares, hasta llegar al reciente circuito internacional, que fué la consagración definitiva del aeroplano, y a ese viaje de 740 kilómetros, sin escala, hecho por Gobé, en un monoplano Nieuport. ¡740 kilómetros por los aires, sin escala y sin accidentes! Es decir, una distancia igual, aproximadamente, a la que media entre París y la frontera de España.

Si el progreso del aeroplano desde el punto de vista de la distancia es prodigioso, no lo es menos desde el de la velocidad. El aeroplano, que es el medio de locomoción más moderno, ha vencido a estas horas a todos los existentes por la rapidez de su marcha. Esta era en 1908 de 70 kilómetros por hora, en 1909 de más de 90 kilómetros, en 1910 llegó a 120 kilómetros, en 1911 se acercó a los 150 kilómetros, y hace pocos días Bathiat pasó de los 150 con un monoplano Sommer. Se da el caso de que, considerándose al principio como un peligro la poca velocidad del aeroplano, hoy son, en cambio, peligrosas las excesivas velocidades alcanzadas. Lo mismo se observa en el «terreno» de la altura. Esta era en 1908 de 110 y en 1909 de 410; pero en 1910 Legagneux sube de un

vuelo a 3,100 metros y Garros a 3,910 en 1911.

¿A qué viene y para qué sirve, si no es para entusiasmar al público con hazañas puramente deportivas, recorrer de 700 a 800 kilómetros sin escala, volar a 150 kilómetros por hora y elevarse a 3,000 metros, es decir, a una altura desde la cual el aviador no distingue absolutamente nada? Le pasa al aeroplano lo que le pasó al automóvil: recorrió toda la escala del progreso, dió de sí todo lo que se le pedía en velocidad y distancia; luego se detuvo en la fórmula que se le había exigido y se convirtió en la máquina segura y práctica que hoy ocupa lugar preferente entre los medios modernos de locomoción. El aeroplano ha realizado ya este primer ciclo de prueba y se dispone a convertirse en medio de transporte tan regular y práctico como cualquier otro.

Este segundo ciclo, sin duda el más interesante para la sociedad humana, puede considerarse como prácticamente inaugurado desde el gran concurso que se celebró bajo los auspicios del Ministerio de la Guerra de Francia. Por otra parte, los servicios inestimables que el aeroplano está prestando al ejército italiano son otra prueba de que estamos en los principios de ese segundo ciclo.

Francia, que fué la iniciadora y la propulsora del automóvil, como lo fué también del submarino — en el que domina sobre todas las potencias — se ha aprovechado a tiempo de los grandes progresos del aeroplano, con el que se ha impuesto también a los demás países, pese a los cantos jereemíacos entonados a la degeneración del genio latino. Francia, aprovechando las lecciones del concurso militar a que me he referido, acaba de encargar veintiún aeroplanos más para reforzar su ya poderosa escuadra aérea. El esfuerzo realizado en este terreno por los franceses durante el año último es enorme; a una sola fábrica han ordenado un centenar de aeroplanos y a otra cincuenta. Los presupuestos de 1912 dedican 7.500,000 francos sólo para la aviación militar. En los cuatro años que empiezan en 1909, Francia habrá gastado en la nueva rama de la defensa nacional más de quince millones de francos.

Frente a esta flota de centenares de aeroplanos Francia no tendrá más que doce globos dirigibles a fines del corriente año. Los técnicos militares franceses creen que el dirigible presta su utilidad, sobre todo en los reconoci-

mientos nocturnos; pero que el aeroplano es la verdadera máquina de guerra del porvenir. Los alemanes no piensan de la misma manera; los presupuestos de Alemania de 1911 asignaron más de diez millones de francos a la aviación; pero la casi totalidad de dicha suma fué empleada en la construcción de grandes y costosos dirigibles, cuya seguridad dejó mucho que desear. La lucha está entablada entre las dos naciones rivales en la esfera de la navegación aérea, pero con medios y orientaciones distintos. La supremacía será del país que ocupe el primer puesto en la construcción y posesión de la máquina que venza definitivamente en el terreno práctico.

Por ahora no se ha dicho la última palabra ni respecto del aeroplano ni del globo dirigible, pues cada día aparecen nuevas pruebas a favor de uno y otro. Precisamente ha sido una casa francesa, la Astra, la que ha suministrado la última a favor del dirigible con el *Ayudante Reau*, de 8,500 metros cúbicos. Esta admirable máquina, que los parisienses ven evolucionar sobre su gran ciudad, ha conseguido viajar sin escala 980 kilómetros en veintuna horas, batiendo todos los records precedentemente establecidos por los dirigibles alemanes. Hace poco se elevó el mismo buque aéreo a 2,200 metros, es decir, fuera del alcance de las armas de fuego que hubieran podido dirigirse contra él. Por este hecho Francia vuelve a ocupar el primer puesto en la construcción de dirigibles, quedando en estos principios de 1912 como nación indiscutiblemente dominadora en la heroica conquista del aire. Decididamente el género humano puede aún esperar las más nobles empresas y los bienes más preciados del genio latino, que representa gallardamente Francia.

JACINTO BARRIEL

### Cacería acuática

LA simpática Sociedad de cazadores La Torcaz ha efectuado una cacería efectuada en el precioso Coto Africa, que fué cedido por sus arrendatarios, los notables sportsmen Federico S. Comendador y Federico Martí, para los socios de la citada entidad.

Los cazadores, en número de doce o catorce individuos, se reunieron en el Apeadero del Paseo de Gracia, para salir en el tren de las cinco y media hacia el pueblecillo Prat del Llobregat; una vez llegados se principió a cazar en los extensos terrenos del referido coto, abriendo el fuego el señor Soler, que mató una polla de agua; el veterano cazador y armero Manuel Roca dispara y cobra una bezazina; Federico Martí cobra otra bezazina; el compañero Rodríguez mata una espléndida y bien plumada lechuza (en catalán *óliva*), que le salió casi de los pies; después se generalizó el fuego por toda la línea, quemando mucha pólvora, como se dice en términos cinegéticos. hasta que por falta de luz hubo que enfundar las armas.

Las lagunas, charcas y albuferillas del cazadero se batieron bien, cobrándose un buen número de aves acuáticas, y, cosa rara, no se perdió pieza alguna. Asistieron a la cacería uno de los arrendatarios del coto, don Federico Martí, y los socios de La Torcaz José Soler, Manuel Roca y su hijo Manolo, joven cazador de diez y seis años que promete mucho, y Félix Rodríguez, Manuel Carreras, Federico Escuder, Emilio Galán, su hijo Armando, Amadeo Duró, José Miró, Juan Tranche, José Arrufat y el que suscribe. La cacería fué un éxito. — *Derylermanks*.

• • •

### Los aviadores y el mal del aire

CONOCIDOS son el mareo y el mal de la montaña, pero desde que el hombre hállase camino de adueñarse del tercer elemento ve aumentar el número de sus dolencias; en efecto, un malestar hasta ahora ignorado se apodera de todos los que se lanzan en aeroplanos hacia alturas de dos o tres mil metros, y este malestar es el mal del aire o de los aviadores.

Los fenómenos fisiológicos que caracterizan este malestar fueron estudiados durante la semana de aviación de Burdeos, en Septiembre de 1910, por los doctores Cruchet y Moulinier; pero la muerte de un Chavez, por ejemplo, atribuible probablemente a este mal, bastaría para demostrar la gravedad del mismo, a lo menos en circunstancias especiales.

Un vuelo de altura en aeroplano se efectúa necesariamente en un tiempo muy corto, cuya duración media es de una hora, a lo sumo: en esos cincuenta o sesenta minutos, el aviador se eleva a una altitud de dos o tres mil metros, y el descenso se efectúa en cinco o diez minutos apenas. Así Legagneux, en Pau, subió en veintidós minutos a 3,200 metros, y descendió en cinco; y Morane, en el Havre, empleó veinticuatro minutos en llegar a 2,600 metros, y descendió en dos minutos.

Estas ascensiones y estos descensos vertiginosos realizados en pocos minutos representan cambios bruscos de presión barométrica, y de tal consideración que el organismo del aviador, mal preparado todavía para soportarlos, ha de resentirse fatalmente de ellos.

Añádanse a esto el esfuerzo físico intelectual y la tensión de espíritu que exige la dirección de un aeroplano y se comprenderá que en algunas ascensiones, particularmente peligrosas, las fuerzas humanas lleguen pronto a un estado de total agotamiento. Así Chavez, que en veinte minutos había subido á 1,300 metros y descendido en Domodossela (378 metros) en menos de quince, y entre formidables remolinos, llegó moralmente aniquilado. La caída que sufrió, poco grave en sí misma, no había sido mortal; pero el infeliz estaba extenuado por la emoción, la angustia y la fatiga, y la menor conmoción debía ocasionarle la muerte.

Las autoridades médicas antes citadas,

y a las que hemos de añadir el profesor Dastre, están ya en condiciones de poder descubrir muy exactamente los fenómenos fisiológicos característicos del mal de los aviadores.

Al principio, en el ascenso, prodúcese una ligera palpitación del corazón; al pasar de los mil quinientos metros la respiración y el mal-estar que entonces se siente es cansado, según ha dicho Morane, por la angustia y por el sentimiento de espantosa soledad que se apodera del aviador; la acuidad del oído disminuye, tiénense alucinaciones y un ligero dolor de cabeza, como si un casquete de plomo oprimiese la cabeza, aparte del frío, á veces muy intenso.

En el descenso, el corazón late con más violencia, y a medida que el aviador se acerca al suelo aumentan las palpitaciones. Siéntese un violento dolor de cabeza, la piel de la cara escuece, los ojos se cierran involuntariamente y se experimenta una extraña e imperiosa necesidad de dormir: así un aviador se durmió en el aire y despertó en medio de un campo, sin poder explicar cómo aterrizó sin accidente, como por milagro.

Llegado a tierra el aviador tiene zumbidos de oídos, oye mal y experimenta vértigos y somnolencias: algunos, después de aterrizar, han dormido profundamente muchas horas seguidas.

Las causas fisiológicas de todas estas sensaciones son fáciles de determinar: al pasar en pocos minutos de un medio atmosférico muy denso a otro que lo es mucho menos, la circulación de la sangre ejerce sobre los vasos arteriales y venosos una presión repentinamente muy fuerte, para lo que el organismo está mal preparado.

Por esto hay que excluir en absoluto de los ejercicios de aviación a todos los individuos cuyo temperamento físico no sea perfectamente sano y equilibrado, pues los males que hemos descrito se acentúan hasta llegar a ser intolerables, y aun mortales, cuando el corazón, el sistema nervioso o la circulación no funcionan normalmente.

Por lo demás, el entrenamiento fortalece contra el mal del aire, y el organismo humano es tan maravillosamente plástico que en los veteranos de la aviación comienza a adaptarse a condiciones que parecían impedir para siempre el vuelo del pájaro al débil pecho del hombre. — T.

(De *El Pueblo Vasco*)

## Partidas de caza

EN la magnífica finca de Cabaneros, que en la provincia de Toledo posee el conde de Valdelagrana, se ha verificado una montería, esto es, caza mayor. Los invitados fueron los ilustres próceres siguientes: Duques de Tarancon, Gor, Castillejos y San Pedro de Galatino; marqueses de Viana y Valverde de la Sierra, y los señores Urzáiz y Martos, acompañados por el dueño de la finca. Tres días duró la ex-

pedición cinegética, y, a pesar de las inclemencias del tiempo, se cobraron un buen número de ciervos y jabalíes.

Cada vez se ven más animadas las cacerías de liebres a caballo que celebran los miércoles y domingos los oficiales de la guarnición en la dehesa de los Carabancheles. La del domingo último estuvo lucidísima, no obstante lo poco apacible del tiempo. A esta cacería asistieron los infantes doña Luisa, su esposo don Carlos y don Raniero; los oficiales de artillería marqueses de Valderas, de Barra y de Santa Cruz de Rivadella; los de caballería señores Gudín y Travesedo, y otros muchos más distinguidos maestros en el sport cinegético-hípico. Se cobraron tres liebres de muchas libras.

Don Alfonso estaba invitado a estas cacerías, dejando de asistir a las mismas a causa de los sucesos de Melilla.

## Un nuevo sport

EL LAZO DE BÚFFALO. — El coronel americano Cody, al regreso de una expedición militar al interior de América, ha importado y divulgado después el juego o pasatiempo llamado el lazo de *Búffalo*, propio para jóvenes. Este ejercicio se ejecuta al aire libre y en terrenos planos y lisos.

Es un juego de destreza, y se ejecuta lanzando una cuerda rematada por un nudo corredizo, que tiene que encajar en un palo clavado en el suelo, alrededor del cual se trazan, a distancias iguales, tres o cuatro círculos concéntricos.

Los jugadores, en número indeterminado, designan a la suerte sus puestos, situándose uno frente a otro, señalándose como primero de filas al que ocupa el número 1, y da el ejemplo recorriendo la pista más reducida gritando: ¡Al trote!, ¡Al galope!, etc.

Cuando da la voz de ¡lazo! todos los jugadores lanzan sus cuerdas, dirigiéndolas al palo central. Si uno de ellos acierta pasando el lazo alrededor del poste, le substituye como primero de fila, y continúa el juego, recorriendo la segunda pista; y así sucesivamente hasta la última pista que se haya marcado en el suelo.

Los jugadores deberán guardar cierta separación para no molestarse ni confundirse, recibiendo el premio aquel que demuestre mayor destreza.

El coronel Cody, llamado vulgarmente «Búffalo Bill», es un empedernido y excelente cazador, amante de todos los sports. Según él, este nuevo deporte, de origen americano, se implantará y divulgará en todas las partes del mundo por su escasez de coste (puesto que está al alcance de todas las fortunas), por la originalidad de tirar el lazo y, por último, por la novedad y por lo higiénico, a la par que instructivo e inofensivo.

# Vulcanizador CAMPEÓN

PATENTADO • EL IDEAL DEL TURISTA

DE VENTA EN TODOS LOS GARAGES Y ESTABLECIMIENTOS DE BICICLETAS

Procedimiento rápido, seguro, duradero y económico, para la reparación de cámaras sin aparatos, sin parches y a la temperatura ordinaria

## PRIMERA CARRERA CICLISTA DE 1912 TRIUNFO DE LOS **CICLOS REVERTER**

CARRERA DE NEÓFITOS DE LA U. V. E. : 28 DE ENERO DE 1912

1.º Túnica con **CICLO REVERTER**, pneus Hutchinson

Entre 52 corredores que participaron en esta carrera, uno sólo, el vencedor, montaba bicicleta marca **J. REVERTER** • Talleres y Despacho: **Bailén, 85; Barcelona**

# Automóviles Georges Roy

Especiales para países montañosos

Elegantes

Sólidos

Ligeros

Económicos de coste  
y de consumo

# Guía del Sportsman y del Turista

Breviario general de indicaciones prácticas de las principales capitales de España, relacionadas por orden alfabético. — En los números pares se publican las relativas á las capitales comprendidas entre Albacete y Lugo; impares, de Madrid á Zaragoza.

## ADVERTENCIAS GENERALES

En esta *Guía* se insertan solamente los datos más precisos para dar una ligera orientación al turista y al sportsman respecto a cada una de las poblaciones que se relacionan, puesto que el carácter de nuestra publicación no permite dar más extensión a esta materia.

\* \*

Los industriales que se dediquen a la venta de artículos y a la explotación de negocios que estén en relación más o menos directa con el Sport, y dejen que su establecimiento figure indicado en la respectiva población donde ejerzan su industria, pueden solicitar condiciones a nuestra Administración, indicando concretamente qué clase de indicación desean, tomando por patrón alguna de las que ya se publican, cuyo precio, con la subscripción al periódico comprendida, oscila entre una, dos y tres pesetas al mes.

## MADRID

Capital de España; 600,000 habitantes; altitud, 660 m.; extensa red de tranvías eléctricos urbanos. — *Carreteras*: a Barcelona, 603 km.; a Zaragoza, 305; a San Sebastián, 453; a Valencia, 343; a Vitoria, 349. — *Visitar*: Palacio Real, Armería, Caballerizas Reales, La Casa de Campo, Museos: de Arte Moderno, de Artillería, Naval, Nacional de Pintura y Escultura. — *Excursiones*: a Alcalá de Henares, 30 km.; a Toledo, 70; a los Reales Sitios de Aranjuez, del Escorial y del Pardo. — *Sociedades*: Real Automóvil Club de España, Real Aéreo Club de España, Cámara Sindical Española del Automovilismo, El Pedal Madrileño, Club Ciclista, Club Velocipédico, Tiro Nacional, Círculo Venatorio. — *Hoteles*: de la Paix, París, Santa Cruz, Roma e Inglés.

## Establecimientos comerciales recomendados

### Accesorios para autos y ciclos

DE DION-BOUTON. — Paseo de la Castellana, 47.  
GARCÍA RIVERO. — General Castaños, 15.  
GÚIDO GIARETTA. — Bolas y rozamientos a bolas de todas las medidas. Depositario directo de la fábrica *Deutsche Gusstahlkugel & Maschinenfabrik*. — Bordadores, 11. Teléfono 1607.  
FRANCISCO LOZANO. — Ciclos Triumph. — Paseo de Recoletos, 14.  
MADRID AUTOMÓVIL. — Paseo de la Castellana, 47.  
MESTRE Y BLATGÉ. — Barquillo, 3 duplicado.  
G. RODRÍGUEZ PEÑALVER. — Castellana, 6 duplicado.

SANTOYO. — Alcalá, 89.  
THE BRITANNIA. — Corredera Baja, 9.

### Aceites y grasas

De DION-BOUTON. — Paseo de la Castellana, 47.  
FEDERICO ESPINÓS. — Guzmán el Bueno, 24.  
GÚIDO GIARETTA. — Oleoblitz. — Bordadores, número 11.  
MESTRE Y BLATGÉ. — Aceite Lucifer. — Barquillo, 3 duplicado.

### Artículos varios Sports

L. PARIS Y R. CANTIN. — Artículos de goma. Reparación de cámaras y cubiertas. — Zurbano, 64. Teléfono 520.

### Aparatos contadores y de precisión

VIUDA DE ALBERTO MAURER. — Contadores, cronógrafos y taxímetros. Carrera de San Jerónimo, 15.  
E. CASTELOT. — Juan de Mena, 5.  
CASTAÑÓN, MONJE Y C.<sup>a</sup> — Montera, 45 á 49.

### Automóviles

ALVAREZ Y LOMA. — *Sizaire Naudin*.  
BELLAMAR Y C.<sup>a</sup> — Panhard-Levassor. — San Marcos, 42.  
BREÑOSA. — Schneider y Ford. — Plaza de la Villa, 1.  
COLIBRÍ. — Almirante, 10, bajo.  
DAIMLER. — Goya, 6.  
ELORRIO, LONDAIZ, ESPADA Y C.<sup>a</sup> — Peugeot. — Particular de Covarrubias.  
F. y J. LAMARCA HERMANOS. — Delangère et Clayette. — Paseo del General Martínez Campos, 17.  
GÚIDO GIARETTA. — Brown. — Bordadores, 11.  
F. LOZANO. — Berliet. — Castellana, 6 triplicado.  
MADRID AUTOMÓVIL. — Dion-Bouton. — Castellana, 47.  
MIGUEL MILANO. — Núñez de Balboa, 7.  
E. NEVEU É HIJOS. — Plaza de Santa Bárbara, 6 duplicado.  
OMNIBUS Y CAMIONES SAURER. — Campoamor, núm. 21.  
G. R. PEÑALVER. — Lion-Peugeot. — Castellana, 6 duplicado.  
A. y F. REDONDO. — Aries. — Lagasca, 57 y 59.  
RENAULT FRÈRES. — Arenal, 23.  
RAMÓN ROCA. — Martini. — Paseo del Prado, 32.  
SANTOYO. — Automóviles y motocicletas *J. N.* Intachable construcción. Magnífico resultado. — Alcalá, 89. Teléfono 2487.  
SCHLEICHER. — Automóviles Mercedes. — Olózaga, 12.  
SIEMENS-SCHUCKERT. — Barquillo, 28.  
TRAUMANN. — Benz y S. A. G. — Barquillo, 3 duplicado, 1.<sup>o</sup>  
UNIC. — Bruns y Mauvais. — Serrano, 8.  
URCOLA, VIONAU Y C.<sup>a</sup> — F. I. A. T. — Nicolás María Rivero, 7.

## Automóviles de alquiler, Garages y Talleres

ANGLADA Y C.<sup>a</sup> — Don Ramón de la Cruz, 20.  
DE DION-BOUTON. — Paseo de la Castellana, 47.  
TIMOTEO CEÑAL. — Palafox, 1.  
GARAGE DEL HIPÓDROMO. — Fernández de la Hoz, 45.  
GARAGE INTERNACIONAL. — Velázquez, 50.  
GARAGE MADRID. — San Bernardo, 122.  
L'AUTO. — Ayala, 25.  
MADRID AUTOMÓVIL. — Paseo de la Castellana, 47.  
RAMÓN ROCA. — Paseo del Prado, 32.  
RENAULT FRÈRES. — Avenida de la Plaza de Toros, 9.  
GARAGE DE L'AUTO TRACCIÓN. — Salas, 5.  
CARLOS DALRE. — Montaje de talleres y herramientas para garages. — Barquillo, 5.

## Bicicletas

F. LOZANO. — Ciclos Triumph. — Castellana, 6 triplicado.  
G. RODRÍGUEZ PEÑALVER. — Bicicletas Peugeot. — Castellana, 6.

## Bujías

OLEO. — Mestre y Blatgé. — Representación general para España: Barquillo, 3 duplicado. Teléfono 2822.

## Cadenas para automóviles

GÜIDO GIARETTA. — Coventry Chain & C.<sup>o</sup> — Bordadores, 11.  
MESTRE Y BLATGÉ. — Cadenas Wippermann. — Barquillo, 3 duplicado.

## Carrocerías

F. Y J. LAMARCA HERMANOS. — Paseo del General Martínez Campos, 17.  
ANDRÉS FRAILE. — Alberto Aguilera, 12.  
HIJOS DE LABOURDETTE. — Miguel Angel, 25.  
MADRID AUTOMÓVIL. — Paseo de la Castellana, núm. 47.  
TRIGO HERMANOS. — Eloy Gonzalo, 15.

## Esencia motriz

DESMARIS HERMANOS. — Clavel, 8.  
DEUTSCH Y C.<sup>a</sup> — Marqués de Valdeiglesias, 4.  
FOURCA Y PROVÖT. — Fernanflor, 6.  
L. MERCADER Y VIUDA DE LONDAIZ. — Meléndez Valdés, 34.

## Faros

BLANCH FRÈRES. — B. R. C. Alpha. — Alcalá, 63.

## Hoteles

FONDA DE LOS LEONES. — Carmen, 30.  
HOTEL IMPERIAL. — Montera, 22.  
HOTEL INGLÉS. — Echeagaray, 10.  
HOTEL MÁLAGA. — Alcalá, 8.

## Neumáticos

BLANCH FRÈRES. — Pneus Dunlop. — Alcalá, 63.  
CONTINENTAL. — Sagasta, 6.  
KLEIN. — Sagasta, 7.  
L. PARIS Y R. CATIN. — Reparaciones. — Zurbarano, 64 moderno.

LE GAULOIS. — Sagasta, 15.  
LEÓN & SALAYA. — Reparaciones. — García de Paredes, 42.  
ESTEBAN MARÍN. — Palmer. — Leganitos, 10.  
MICHELIN. — Sagasta, 21 y 23.

## Radiadores

RICARDO COROMINAS. — Fábrica en Madrid: Montealeón, núm. 28.

## Talleres

BREÑOSA. — Rosales, 6. Oficinas: Plaza de la Villa, 1.  
DE DION-BOUTON. — Paseo de Ronda (Hipódromo).  
A. Y F. REDONDO. — Lagasca, 57 y 59.  
RENAULT FRÈRES. — Avenida de la Plaza de Toros, 9.  
RAMÓN ROCA. — Paseo del Prado, 32.

## MÁLAGA

Capital de la provincia; 150,000 habitantes; altitud, 39 m. — *Carreteras*: a Madrid, 594 km.; a Granada, 131; a Vélez-Málaga, 34. — *Visitar*: Catedral, San José, la Concepción, La Caleta y El Limonar, Gibralfaro, Cementerio inglés, el Puerto, las Alamedas y la Alcazaba. — *Excursiones*: al Palo, 6 km.; a la Hacienda de San José, 3; Hermosos alrededores y al cerro de San Antonio. — *Sociedades*: Club Excursionista. — *Hoteles*: Roma y Reina Victoria.

## MURCIA

Capital de la provincia; 108,000 habitantes; altitud, 43 m. — *Carreteras*: a Madrid, 389 km.; a Albacete, 146; a Granada, 288; a Cartagena, por Palmar 50; a Almansa, 133. *Visitar*: Catedral (siglo XIV), Circo, Teatro y Ruinas antiguas, Típicas c. del Príncipe Alfonso y de la Platería, Paseo del Malecón, Ermita de Jesús e Iglesia de San Nicolás. — *Excursiones*: por las pintorescas orillas del Segura. — *Hoteles*: Universal.

## ORENSE

Capital de la provincia; 15,000 habitantes; altitud, 126 m. — *Carreteras*: a Madrid, 632 km.; a Lugo, 113; a Pontevedra, 95. — *Visitar*: Catedral gótica (siglo XII), Puente sobre el Miño, de la época de Trajano, emperador romano, aguas termales, a 69° y las Burgas. — *Hoteles*: Roma y Europa.

## OVIEDO

Capital de la provincia; 50,000 habitantes; altitud, 222 m. — *Carreteras*: a Madrid, 444 km.; a Gijón, 25; a León, 115. — *Visitar*: Catedral y claustro (siglo XIV), Casa Consistorial, Museo Arqueológico, Plaza Mayor, San Julián y Santa María de la Vega. — *Excursiones*: a Naranco, 2 km.; a Trubia, 13; a Covadonga, al Acueducto de Fitoria. — *Hoteles*: Covadonga, Trannoy, París y Francés.

## PALENCIA

Capital de la provincia; 16,000 habitantes; altitud, 290 m. — *Carreteras*: a Madrid, 242 km.; a Valladolid, 46; a Santander, 208. — *Visitar*: Catedral (siglos XIV y XV), San Pablo (siglo XV) y San Miguel (siglo XII), La Floresta de Osorio, Iglesia visigótica de San Juan de Venta de Baños (siglo VII) y San Martín de Icomista, monumentos naciona-

les. — *Excursiones*: á Fuentes de Valdepero, 5 km.; a Carrión de los Condes, 39. — *Hoteles*: Continental y Samaría.

### **PALMA DE MALLORCA (Isla de Mallorca)**

Capital de las Baleares; 70,000 habitantes; altitud, de 3 a 40 m. — *Carreteras*: a Sóller, 32 km. y 37 hasta su puerto; a Santany, 49. — *Visitar*: Catedral, Lonja, Ayuntamiento, Claustro de San Francisco, Castillo de Bellver, la tumba de Raimundo Lulio, los baños árabes, los patios y escaleras de las Casas del Marqués de Vivot, Conde de Ayamans, Marqués de Sollerich, Can Oleza, Morell. — *Excursiones*: a Raxá, a Bendinat, a Miramar, a Valldemosa, a las cuevas del Drach y del Pirata y a las de Artá. — *Sociedades*: Veloz Sport Balear, Círculo Ciclista, Velódromos del Tirador y del V. S. B., La Veda. — *Hoteles*: Gran Hotel.

### **PAMPLONA (Navarra)**

Capital de la provincia; 31,000 habitantes; altitud, 444 m. — *Carreteras*: a Madrid, 378 km.; a Logroño, 83; a Vitoria, 85; a Zaragoza, 164; a Irún (frontera francesa), 86. — *Visitar*: Catedral (siglo XV), Basílica de San Ignacio de Loyola, Iglesias de San Saturnino y San Lorenzo, Capilla de San Fermín, la Diputación y Paseo de Taconara. — *Sociedades*: Veloz Club Pamplonés. — *Hoteles*: La Perla y Maissonave.

### **PONTEVEDRA**

Capital de la provincia; 20,500 habitantes. — *Carreteras*: a Madrid, 727 km.; a Orense, 95; a Tuy (frontera portuguesa), 46. — *Visitar*: Alameda, Santa María la Mayor, San Francisco, ruinas de Santo Domingo y deliciosos alrededores. — *Excursiones*: a Marín (tranvía a vapor), puerto y paisaje encantador. — *Sociedades*: La Venatoria. — *Hoteles*: Gran Hotel Engracia.

### **SALAMANCA**

Capital de la provincia; 24,000 habitantes; altitud, 798 m. — *Carreteras*: a Madrid, 215 km.; a Mérida, 267; a Ávila, 97; a Zamora, 70. — *Visitar*: Plaza Mayor, Casa de las Conchas, Las dos Catedrales, Puente romano, Universidad, San Esteban, Torre del Clavero, Casa de la Salina, Palacio de Monterrey y otras casas señoriales. — *Excursiones*: a Alba de Tormes, 25 km.; al campo de batalla de los Arapiles, 15. — *Hoteles*: Comercio, Pasaje y Castilla.

### **SAN SEBASTIÁN (Guipúzcoa)**

Capital de la provincia; 45,000 habitantes; altitud, 6 m. — *Carreteras*: a Madrid, 453 km.; a Vitoria, 111; a Bilbao, 126. — *Visitar*: La Concha, La Zurriola, Los Puentes, La Iglesia del Buen Pastor, La Diputación, Ayuntamiento, Gran Casino, Estatua de Oquendo. — *Excursiones*: al monte Ulía, Igüeldo, Zarauz, Azpeitia de Loyola, Pasajes, Hernani, Fuenterrabía. — *Sociedades*: Real Club Automovilista, San Sebastián Recreation Club, Club Náutico, Club Ciclista, Club Cantábrico. — *Hoteles*: Continental, Inglés y du Palais.

### **SANTA CRUZ DE TENERIFE (Canarias)**

Capital de la isla; 35,000 habitantes; altitud, 15 m.; tranvía eléctrico a La Laguna y Tacoronte. — *Carreteras*: a Orotava; a Taganana; a Buenavista; a Arafo. — *Visitar*: Las Alamedas, La Virgen de la Candelaria. — *Hoteles*: Britanique y Victoria.

### **SANTANDER**

Capital de la provincia; 48,000 habitantes; altitud, 5 m. — *Carreteras*: a Madrid, 450 km.; a Burgos, 162. — *Visitar*: La Catedral, Fuente del Francés, Playa del Sardinero. — *Excursiones*: a Río Cubas, Comillas, Santillana y a los establecimientos termales de Solares, Liérganes y Las Caldas. — *Sociedades*: Ciclista Santanderina, Club de Regatas, La Sportiva. — *Hoteles*: Gran Continental, Gran Hotel, Europa y Sardinero.

### **SEGOVIA**

Capital de la provincia; 15,000 habitantes; altitud, 1,000 m. — *Carreteras*: a Madrid, 102 km.; a Valladolid, 107. — *Visitar*: el Acueducto romano, el Alcázar, Catedral, Torre de San Esteban, Santa Cruz, Iglesia de los Templarios (siglo XI), Monasterio del Parral, Academia de Artillería, las murallas con sus 86 torres. — *Excursiones*: al castillo de Coca y al castillo de Turégano. — *Hoteles*: La Burgalesa, Comercio y Caballeros.

### **SEVILLA**

Capital de la provincia; 150,000 habitantes; altitud, 12 m. — *Carreteras*: a Madrid, 531 km.; a Badajoz, 216; a Jerez de la Frontera, 97. — *Visitar*: Alcázar y sus jardines, Catedral y Giralda, Hospital de la Caridad, Ayuntamiento, Museo Provincial, Murallas y Puerta de la Macarena, Casa de Pilatos, bello paseo de Cristina, típico barrio de Triana, hermoso Palacio de San Telmo, pintorescas orillas del Guadalquivir, Torre del Oro. — *Excursiones*: a Villamanrique; a Alcalá del Río; a las ruinas de Itálica. — *Sociedades*: Veloz-Club. — *Hoteles*: Madrid y París.

### **SORIA**

Capital de la provincia; 8,000 habitantes; altitud, 1,082 m. — *Carreteras*: a Madrid, 211 km.; a Pamplona, 167; a Logroño, 105. — *Visitar*: Ruinas de San Juan de Duero. — *Excursiones*: a las ruinas de Numancia, 7 km. — *Hoteles*: Comercio y de Isidro Merino.

### **TARRAGONA**

Capital de la provincia; 23,000 habitantes; altitud, 48 m. — *Carreteras*: a Madrid, 551 km.; a Barcelona, 97; a Tortosa, 92; a Valencia, 259. — *Visitar*: Puente del Diablo (acueducto romano), Torre de los Scipiones, Catedral, Museo, Torreón de Pilatos. — *Excursiones*: al Monasterio de Poblet, 45 kilómetros; al de Santas Creus, 32. — *Sociedades*: Club Velocipedista, Club El Pedal, Club Gimnástico. — *Hoteles*: París y Europa.

### **TERUEL**

Capital de la provincia; 10,000 habitantes; altitud, 900 m. — *Carreteras*: a Madrid, 485 km.; a Zaragoza, 180; a Sagunto, 115. — *Visitar*: Acueducto 1537-1558, Catedral (siglo XVI), iglesia de San Pedro, tumba de los Amantes de Teruel. — *Sociedades*: Sporting Club. — *Hoteles*: Turia y Central de Aragón.

### **TOLEDO**

Capital de la provincia; 24,000 habitantes; altitud, 590 m. — *Carreteras*: a Madrid, 70 km.; a Ciudad Real, 104; a Ávila, 147. — *Visitar*: Catedral, San Juan de los Reyes, Santa María la Blanca, el Alcázar. — *Excursiones*: a Oñas del Rey, a Nuestra

Señora de la Cabeza, a Guadamur. — *Hoteles*: Castilla y de Lino.

### VALENCIA

Capital de la provincia; 200,000 habitantes. — *Carreteras*: a Madrid, 344 km.; a Tarragona, 259; a Barcelona, 351; a Zaragoza, 318. — *Visitar*: Museo de Bellas Artes, Catedral (siglos XIII y XV), Hospital. — *Excursiones*: a la Albufera, a Sagunto, al Convento de Portaceli. — *Sociedades*: Automóvil Club Valenciano, Peña Ciclista, El Grill, Unión Ciclista Valenciana, Sporting Club. — *Hoteles*: Grand Hotel.

### VALLADOLID

Capital de la provincia; 69,000 habitantes; altitud, 684 m. — *Carreteras*: a Madrid, 197 km.; a Salamanca, 114; a Vitoria, 240. — *Visitar*: Santa María la Antigua, Catedral, Museo. — *Excursiones*: al Castillo y Archivo de Simancas. — *Sociedades*: Círculo Venatorio. — *Hoteles*: Moderno, Siglo y Francia.

### VITORIA (Álava)

Capital de la provincia; 25,000 habitantes; altitud, 522 m. — *Carreteras*: a Madrid, 348 km.; a Valladolid, 240; a San Sebastián, 112. — *Visitar*: Catedral de Santa María (siglo XII), Iglesia de San Mi-

guel. — *Excursiones*: a Vergara. — *Sociedades*: Ciclista Vitoriana, Unión Sportiva Alavesa. — *Hoteles*: Pallarés.

### ZAMORA

Capital de la provincia; 16,000 habitantes; altitud, 651 m. — *Carreteras*: a Madrid, 277 km.; a Salamanca, 70. — *Visitar*: Catedral, Iglesias de San Pedro, San Ildefonso, La Magdalena y Santa María de Horta. — *Hoteles*: Vizcaino, Comercio, El Peso y La Victoria.

### ZARAGOZA

Capital de la provincia; 100,000 habitantes; altitud, 200 m. — *Carreteras*: a Madrid, 305 km.; a Barcelona, por los Bruchs, 298; a Valencia, 320. — *Visitar*: Puente de Piedra (siglo XV), Lonja (siglo XVI), Castillo de la Aljafería, La Seo, El Pilar. — *Excursiones*: al Torrero; a Cariñena. — *Sociedades*: Sociedad Velocipédica Zaragozana, Sociedad de Esgrima, Representación provincial del Tiro Nacional, Sociedad de Cazadores del Monte de María (Torrero). — *Hoteles*: Grand Hotel Regina.

### ESTABLECIMIENTOS RECOMENDADOS

LA INDUSTRIAL LUBRIFICANTE. — Los mejores aceites y grasas Continental, para automóviles. — Criado y Lorenzo; apartado 76.

## Sección Técnica y Comercial

### Los ciclos Reverter

La industria de la construcción de bicicletas ha adquirido ya tal desarrollo y perfección entre nosotros, que las casas nacionales, que se dedican a la fabricación de ciclos pueden competir, sin ningún género de dudas, con las extranjeras, no tan sólo bajo el punto de vista de la elegancia de líneas y de la solidez de las máquinas, sino también por lo que afecta al precio, verdaderamente módico, que cuesta hoy una bicicleta.

Entre las casas de Barcelona que más nombre han adquirido en poco tiempo cuéntase la casa Reverter, que durante el último año ha cosechado un número de victorias quizás no igualado por ninguna, y que en la última carrera que acaba de celebrarse, en la carrera de *Neófitos* de la U. V. E., cuya reseña va en este número, ha logrado una brillantísima victoria, puesto que de cincuenta y dos corredores que tomaron parte en dicha carrera uno solo había montando ciclo *Reverter*, y este corredor único, que era Túnica, resultó ser el clasificado en primer lugar y el vencedor de la carrera.

Este triunfo de los ciclos *Reverter* es uno de los que convencen a cualquiera acerca de la bondad de las bicicletas de que hoy nos ocupamos, pero tiene todavía un valor mayor si se considera que el envidiable lugar alcanzado por los ciclos *Reverter* en la clasificación general de la carrera de *Neófitos* tenía ya sus precedentes en una serie de victorias, a cual más honrosa, que los ciclos *Reverter* han obtenido

durante el último año, y entre las cuales pueden enumerarse las siguientes:

Campeonato de Villafranca: 40 kms.; 7 Mayo 1911; 1.º y 2.º premios. — Campeonato de Sitjes: 40 kms.; 14 Mayo de 1911; 1.º Farrán, copa de plata; 2.º Rius. — Gran Premio Peugeot: 130 kms.; 28 Mayo de 1911; 1.º de la 3.ª categoría. — Fiesta Sportiva en Sitjes: 25 Agosto de 1911; 1.º Copa de plata. — Campeonato de Granollers: 4 Septiembre de 1911; 1.º velocidad y 2.º resistencia, A. Torrens. — Carreras en San Baudilio y Comarca Llobregat: Primer premio, T. Poch. — Campeonato de Molins de Rey: 1.º Pahisa. — Comarca del Llobregat: 1.º X.

A estos triunfos se han añadido luego los obtenidos en la carrera de Navidad, y últimamente la victoria de Túnica, realmente admirable, ha consagrado a los ciclos *Reverter* como los más sólidos y ligeros.

■ ■ ■

### Aviación militar

El distinguido capitán de ingenieros don Alfredo Kindelán estuvo en Palacio cumplimentando al rey y dándole cuenta de haber recibido cinco aeroplanos de los trece que ha adquirido para el Aeródromo de los Cuatro Vientos.

El rey prometió ir a ver los aparatos. Algunos de estos aeroplanos se destinarán al ejército de operaciones de Melilla.

# PNEU-KLEIN

para automóviles,  
motocicletas y bicicletas

Calidad superior garantizada

Fabricación perfecta, con materiales inmejorables

Pídase la nueva tarifa Noviembre 1911

**Bandas goma maciza para carruajes**

**G. KLEIN** Princesa, 61 : BARCELONA  
Proveedor de la Real Casa

# EL CLAVILEÑO

GASOLENO PARA AUTOMÓVILES

DEPOSITARIO EN BARCELONA : DAMIÁN MARTÍ Casanova, 48, 1.º  
Teléfono 2623

## TALLER DE REPARACIONES DE AUTOMÓVILES FRANCISCO MATA

Carburadores de las mejores marcas : Stock de cojinetes de bolas, marca S. R. O. : Aribau, 152; BARCELONA

Otro gran triunfo de las moto-ligeras MAGNAT-DEBON

Gran Premio de Marsella (8 Octubre 1911) 50 km. 1.º LAVID en 44 m. 37 s.  $\frac{2}{5}$

Carrera de la hora, con motos de  $\frac{1}{3}$  de litro

1.º NICOLÁS, efectuado en una hora 61 km. 275 Ambos montando motocicleta

# MAGNAT-DEBON

Único representante con depósito : PEDRO COLL, Velo-Pista Balmes : Barcelona

# CICLOS

BALMES, 62

# SANROMÁ

## COMAS Y C.<sup>A</sup>, S. EN C.

FERNANDO, 6 CAMISERÍA BARCELONA

### ARTICULOS DE SPORT

REPRESENTANTES PARA CATALUÑA Y BALEARES DE LA ACREDITADA CASA

SLAZENGER LTD., DE LONDRES

Fabricantes de la renombrada raqueta DOHERTY y de la no menos renombrada pelota STADIUM para football

■ ■ ■

Pelotas, redes y demás accesorios para lawn-tennis

Gran surtido en jerseys y medias de sport

VARIEDAD EN COPAS DE PLATA PARA PREMIOS

## José Casanovas

AUTOMÓVILES, BICICLETAS, MOTOCICLETAS,  
: ACCESORIOS Y REPARACIONES :  
AUTOMÓVILES DE ALQUILER  
para dentro y fuera de la capital

Exposición y Despacho: Ronda San Antonio, 41 : Teléfono 1869 : Talleres y Garage: Floridablanca, 144 : BARCELONA

## A. ALIMUNDO & CO

ARAGÓN, 261 ■ BARCELONA ■ TELÉFONO 1017



ÚNICA CASA QUE TIENE EL SURTIDO MAS  
COMPLETO EN ARTÍCULOS DE SPORTS



## Automóviles

Francisco Carulla : Mallorca, 214

# UNIC

# STADIUM

Revista ilustrada de Sports



NUESTROS SPORTSMEN  
**D. SANTIAGO DE LA RIVA**

PRESIDENTE DEL C. D. ESPAÑOL

## La caza de las ardillas



*Cazadores persiguiendo a las ardillas de los frondosos bosques de Santa Cruz de Olorde*

SABIDO es la viveza y ligereza de las ardillas, que son incansables en sus infinitos movimientos; se deslizan y trepan sobre las ramas y troncos de los árboles con una agilidad que deja admirado al observador que presencia tal portento por las prodigiosas carreras y saltos que ejecutan, realizando todos estos trabajos en pocos segundos de tiempo.

Pues bien, para cazarlas con escopeta los cazadores se dirigen hacia los bosques más frondosos de la montaña, prefiriendo los lugares donde haya plantaciones de pinos, castaños, nogales, hayas, cedros, etcétera; apenas los cazadores descubren un nido en cualquiera de los árboles aludidos, rodean el árbol, y uno de ellos dispara sobre el nido; la mayoría de las veces los perdigones no atraviesan el nido, y entonces las ardillas salen veloces como el rayo, o bien se deslizan y saltan con suma rapidez por ramas y troncos, poniéndose fuera de tiro en muy pocos segundos.

También ocurre que al salir huyendo las ardillas de sus nidos o escondites después del primer disparo, los cazadores disparan de nuevo sobre ellas, sucediendo muchas veces que para matar a una ardilla necesitan hacer seis u ocho disparos sobre ella.

La ardilla que se desliza por el tronco hacia el suelo es la más difícil de matar,

porque al disparar es fácil herir a algún compañero, si bien es verdad que antes se toman muchas precauciones y las medidas necesarias para evitar desgracias.

Como se ve no es fácil cazarlas, por la rapidez y agilidad de sus patas; además poseen buen oído y buena vista, y al percibirse de la proximidad de un peligro, huyen. Por eso se dan casos de disparar dos o más tiros a un nido de ardillas y no lograr que salga de él ninguna, teniendo que trasladarse los cazadores a otro árbol.

Es una caza divertidísima, y por los graciosos y rapidísimos movimientos y maravillosos saltos que ejecutan las ardillas merece la pena de dedicar algunas mañanas en su persecución. Además, la piel es de gran valor y su carne es exquisita, tan buena y tan sabrosa como la de la gallina, y es lástima que sea de un volumen tan reducido, pues apenas hay para una persona. Es una cacería para tres o cuatro cazadores, pues uno solo es imposible que obtenga buenos resultados, a no ser que se pase horas y horas en espera de que las ardillas salgan de sus guaridas y aprovechar esos instantes para matarlas. Pero en la época invernal, como la actual, que suelen estar días enteros sin salir de sus nidos, me río yo de la paciencia que ha de demostrar el cazador.

Fot. Derylemans

## Ciclismo : Carrera de Neófitos de la U. V. E.



*Salida de los corredores en una de las eliminatorias*

LA Carrera de Neófitos, organizada por la U. V. E., que se corrió el día 28 del pasado constituyó un nuevo éxito para nuestra primera entidad ciclista y un nuevo triunfo para los ciclos Reverter, puesto que entre los 52 corredores que tomaron parte en dicha carrera se clasificó primero Túnica, único que se había presentado montando bicicleta de tan acreditada marca.

Los ciclos Reverter, que durante el último año alcanzaron una serie de importantes triunfos, que se enumeran en la Sección Técnica de este número, no podían tener mejor debut en 1912, puesto que en la primera carrera se han llevado el primer premio del año.

Felicitemos al señor Reverter por el señalado triunfo que ha obtenido.



*Algunas de las Copas que han obtenido los ciclos Reverter, durante el último año, vencedores en la Carrera de Neófitos, no obstante presentarse un solo corredor (Túnica) montado en ellos*

Fots. Juandó y Santés

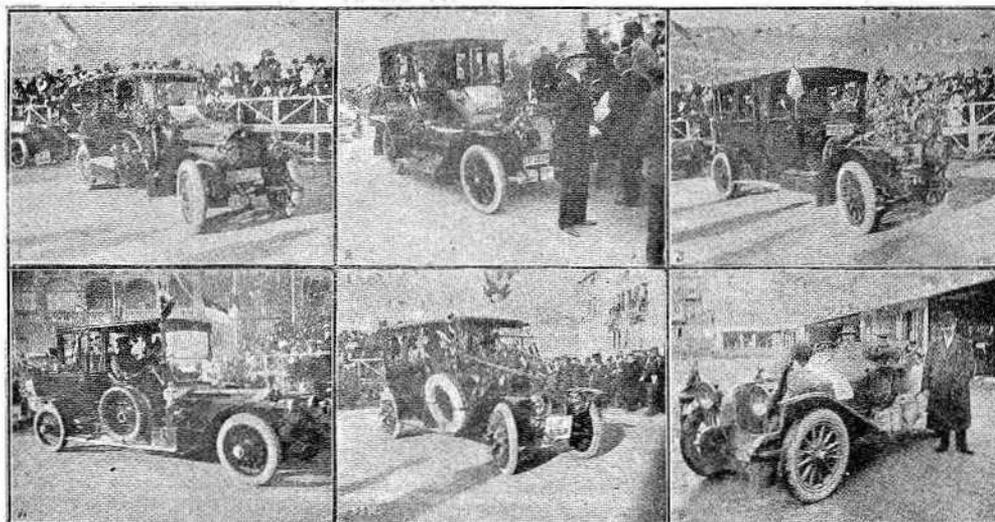
## Del gran Rally Automóvil de Mónaco



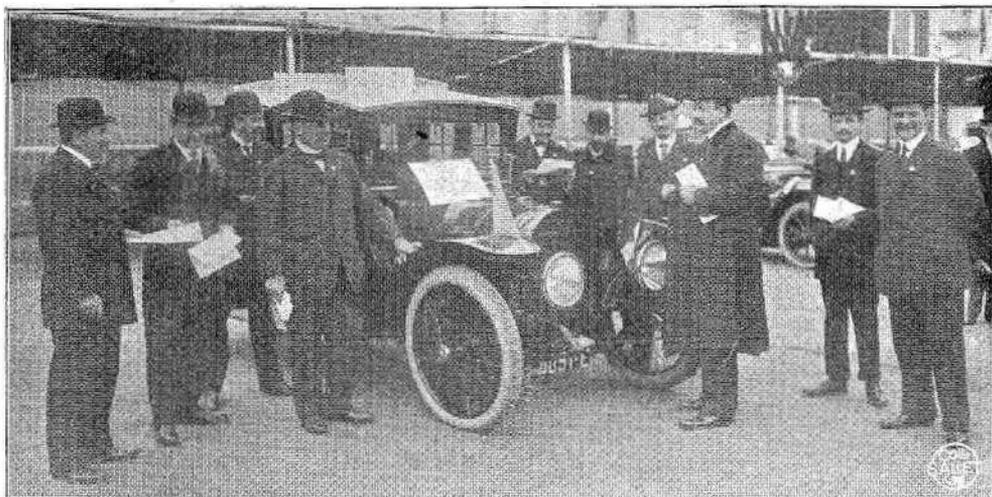
Mónaco : Vista general del desfile de coches que tomaron parte en el Rally

UNO de los acontecimientos automovilistas más importantes que se han registrado de buen tiempo a esta parte, lo ha constituido el Rally Automóvil de Mónaco, del cual hablamos ya en nuestro último número, aunque no con la extensión que

su importancia merecía. Hoy presentamos a nuestros lectores los coches que han ganado los principales premios otorgados en esta prueba, que ha obtenido un éxito sin precedentes, y ampliamos con nuevas fotografías el avance de información gráfica,



Los coches premiados: 1, Beuther, sobre Berliet, primer premio. — 2, Esmarck, sobre Dürkopp, segundo premio. — 3, Meunier, sobre Delaunay Belleville. — 4, Conde-Malvasia, sobre Rolls Royce. — 5, Fischer, sobre coche Mercedes. — Nagel, coche Russo-Baltique

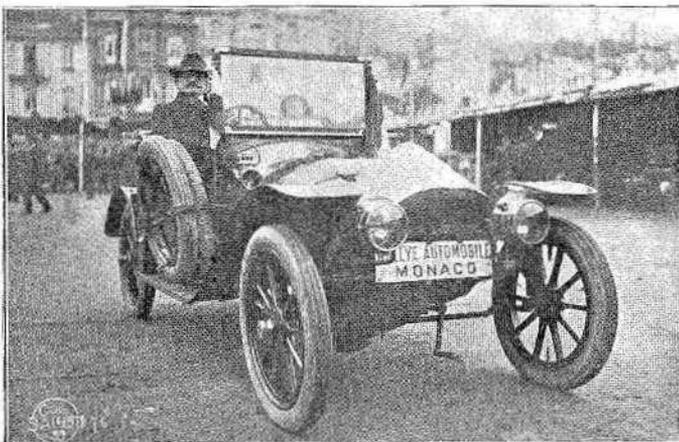


*El jurado examinando el Gregoire, del aviador Martinet*

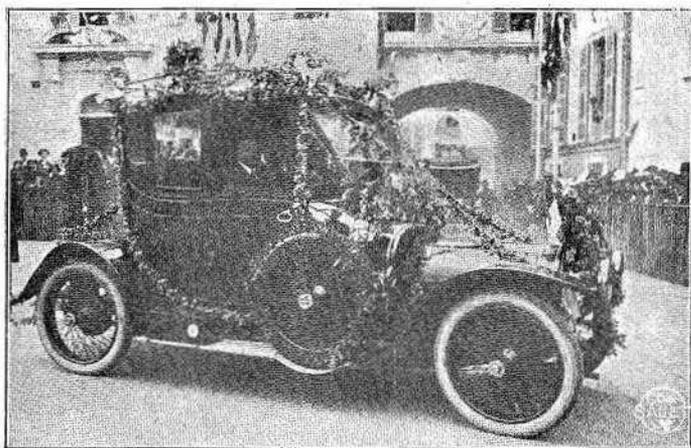
que acerca de tan notable reunión automovilista dimos en nuestro número anterior.

La clasificación general otorgó los cinco primeros lugares a los coches señalados con los números del 1 al 5 en ese grupo de miniaturas que insertamos, y el señalado con el número 6 es el de Nagel, que, si bien ocupa el noveno lugar de la clasificación, merece ser conocido por haber sido el coche, *Russo-Baltique*, el que hizo el recorrido más largo y más difícil.

Los premios se adju-



*Coche Siraire Naudin, premio de coches pequeños*



*Coche Delaunay Belleville, primer premio de coches adornado*

dicaron por el siguiente orden:

1, Julius Beutler, *Berliet* 16 HP, pneus Continental; 2, Von Esmarck, *Durkopp* 12-64 HP; 3, Meunier, *Delaunay-Belleville* 40 HP; 4, Conde-Malvasía, *Rolls-Royce* 40-50 HP; 5, Fischer *Mercedes* 28-50 HP, pneus Continental.

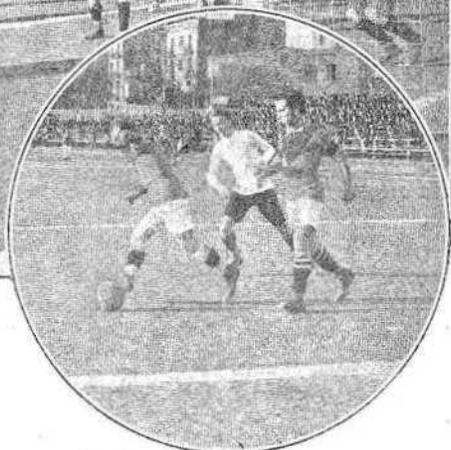
Además, se concedió premio al coche más pequeño, y también se organizó después de la llegada de los coches a Mónaco, un concurso de automóviles floridos, que se vió muy concurrido.

Fots. Branger

## Partidos selección para el match Cataluña-Francia



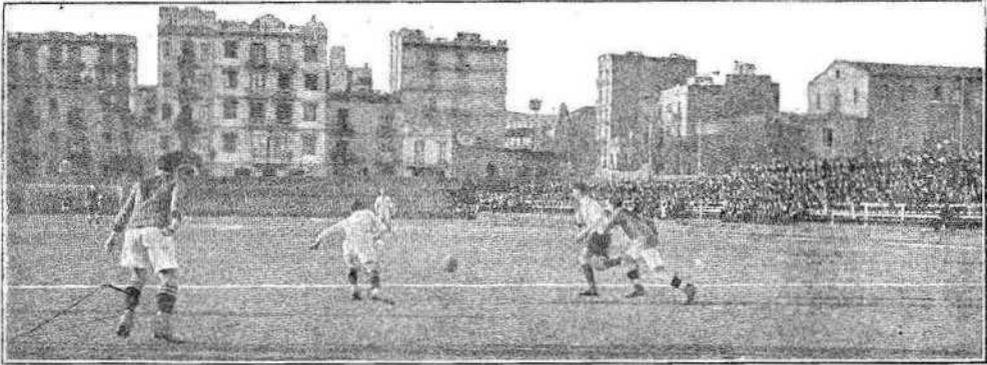
*Escenas varias del partido de entrenamiento jugado entre el equipo Selección y el de Extranjeros, que ganaron éstos por dos goals a cero*



*Equipo de Extranjeros que jugó contra Selección*

A fin de llevar a cabo un match concertado por la Federación C. C. F. y la U. S. F. A., de París, que debía celebrarse el día 20 de Febrero, entre un equipo compuesto entre jugadores españoles, pertenecientes a la F. C. C. F., y otro de franceses, afiliados a la U. S. F. A., la directiva de nuestra Federación compuso dos equipos, formados por los más notables jugadores, excepción hecha de los del club España, que al tener noticia de ello manifestó que no podría ir a París, donde debía celebrarse el encuentro, ninguno de sus jugadores. Dichos equipos, con el nombre de *Probables* y *Posibles*, jugaron entre sí un partido de se-

## Selección contra Extranjeros



*Partido de entrenamiento contra los Extranjeros en el campo del C. D. Español*

lección, a fin de escoger el team que debía ir a París.

De dicho partido resultó elegido el team de la Federación en la siguiente forma: Reñé, Irizar, Amechazurra, Peris, Aguirreche, Sampere, Armet, Morales, Rodríguez, Comamala (C.) y Ramírez.

Este equipo debía entrenarse el domingo siguiente con otro formado por los mejores jugadores extranjeros, y, en efecto, se realizó el partido el día 11, en el campo del Club Deportivo Español.

En el equipo no figuraban Sampere, ni Aguirreche, ni Reñé, pues unos por enfermedad y otros por otras causas, alegaron imposibilidad de jugar, por lo cual la Federación se vió en el caso de substituir a aque-

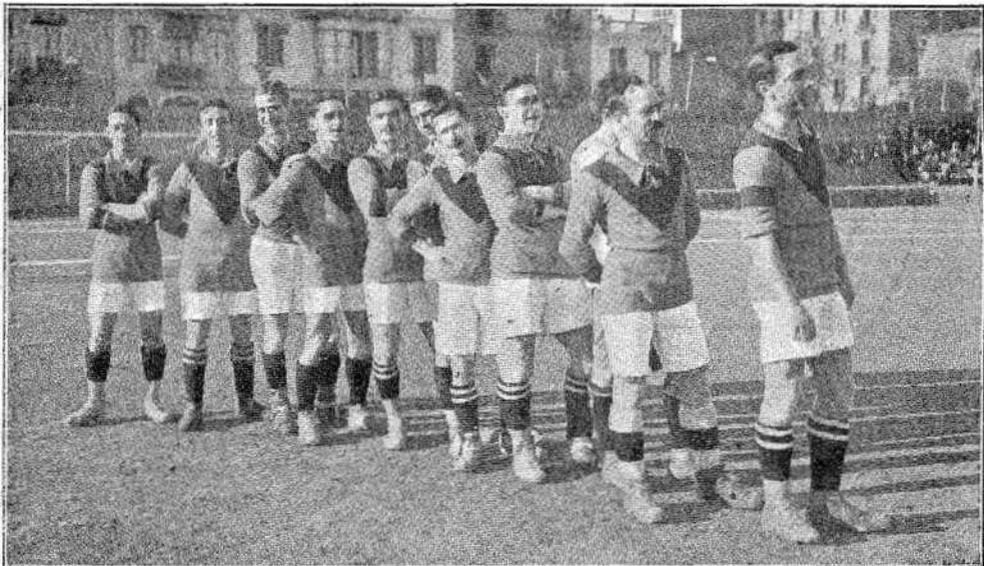
llos jugadores por Mendizábal en la puerta, Brú en la línea de medios y Forns en el delante. Con estos cambios jugó el equipo de la Federación contra el de los extranjeros, venciendo éstos por dos goals a cero.

Al domingo siguiente salió el equipo catalán para la capital de Francia, formado definitivamente por Reñé, Irizar, Amechazurra, Armet, Peris, Ramírez, Forns, Rodríguez, Comamala, Alemany y Morales.

El día 20 se jugó el partido, tal como se había anunciado, y el resultado fué adverso a los catalanes por siete goals a cero.

\* \* \*

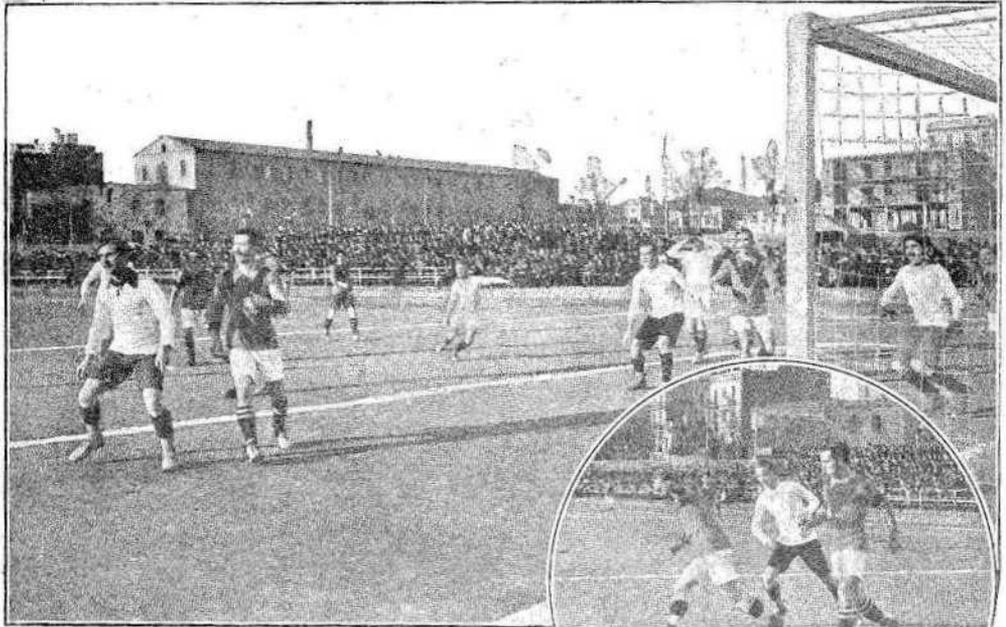
Tanto por la forma en que se llevaron los trabajos de organización de este par-



*Equipo Selección que jugó contra los Extranjeros*

Fots. Juandó

## Partidos selección para el match Cataluña-Francia



*Escenas varias del partido de entrenamiento jugado entre el equipo Selección y el de Extranjeros, que ganaron éstos por dos goals a cero*



*Equipo de Extranjeros que jugó contra Selección*

A fin de llevar a cabo un match concertado por la Federación C. C. F. y la U. S. F. A., de París, que debía celebrarse el día 20 de Febrero, entre un equipo compuesto entre jugadores españoles, pertenecientes a la F. C. C. F., y otro de franceses, afiliados a la U. S. F. A., la directiva de nuestra Federación compuso dos equipos, formados por los más notables jugadores, excepción hecha de los del club España, que al tener noticia de ello manifestó que no podría ir a París, donde debía celebrarse el encuentro, ninguno de sus jugadores. Dichos equipos, con el nombre de *Probables* y *Posibles*, jugaron entre sí un partido de se-

## Selección contra Extranjeros



*Partido de entrenamiento contra los Extranjeros en el campo del C. D. Español*

lección, a fin de escoger el team que debía ir a París.

De dicho partido resultó elegido el team de la Federación en la siguiente forma: Reñé, Irizar, Amechazurra, Peris, Aguirreche, Sampere, Armet, Morales, Rodríguez, Comamala (C.) y Ramírez.

Este equipo debía entrenarse el domingo siguiente con otro formado por los mejores jugadores extranjeros, y, en efecto, se realizó el partido el día 11, en el campo del Club Deportivo Español.

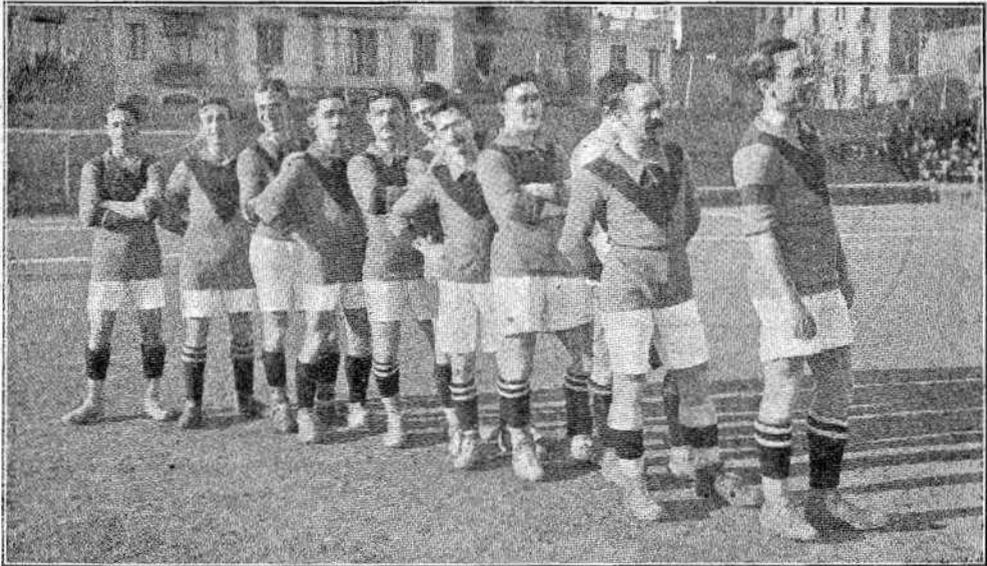
En el equipo no figuraban Sampere, ni Aguirreche, ni Reñé, pues unos por enfermedad y otros por otras causas, alegaron imposibilidad de jugar, por lo cual la Federación se vió en el caso de substituir a aque-

llos jugadores por Mendizábal en la puerta, Brú en la línea de medios y Forns en el delante. Con estos cambios jugó el equipo de la Federación contra el de los extranjeros, venciendo éstos por dos goals a cero.

Al domingo siguiente salió el equipo catalán para la capital de Francia, formado definitivamente por Reñé, Irizar, Amechazurra, Armet, Peris, Ramírez, Forns, Rodríguez, Comamala, Alemany y Morales.

El día 20 se jugó el partido, tal como se había anunciado, y el resultado fué adverso a los catalanes por siete goals a cero.

Tanto por la forma en que se llevaron los trabajos de organización de este par-



*Equipo Selección que jugó contra los Extranjeros*

Fots. Juandó

## Los catalanes en París



*Equipo Francia de la U. S. F. S. A., que venció al equipo Cataluña por 7 a 0*

tido como por el resultado final del mismo se han dirigido censuras a la Federación Catalana, que, en opinión de muchos, podía hacer cosa mejor. Nadie se acuerda de que ha sido la primera vez que se ha organizado un partido así, y de que, aparte de las naturales dificultades que ello ofrece, la Federación ha tenido que luchar con las muchas otras que se le han opuesto por parte de clubs, jugadores y periódicos, para que pudiera hacerse todo dentro un ambiente de serenidad, necesario para el acierto.

La culpa es muy negra para que nadie la quiera, y es muy lógico que los que más

culpa tienen sean quienes más han gritado, procurando con ello echársela lo más lejos posible.

Pero sea de quien se quiera, es cosa que a estas alturas ya no nos interesa el determinar la parte de responsabilidad que cabe a cada uno, pues tampoco podrían enmendar las tristes consecuencias de los errores sufridos.

Lo que sí hay que hacer es escarmentar en la experiencia de lo que esta vez ha ocurrido para que si se lleva a efecto por segunda vez el partido Francia-Cataluña procuremos todos poner de nuestra parte



*Bard, avanzando sobre el goal de Reñé, después de haber pasado la línea de defensa*



*Salida de Reñé en un momento de peligro para su goal*

todo el entusiasmo y todas las energías para cooperar a que el desastre de ahora no se repita, pues si esta primera vez ha sido realmente sensible lo que ha ocurrido, en parte tiene excusa por inexperiencia y poco conocimiento de cómo se deben hacer estas cosas, mientras que si el fracaso se reprodujera a la segunda tentativa, entonces sería más grave, pues revelaría un grado de abandono y de negligencia que no tenemos derecho a suponer en nadie.

Se anuncia para el año próximo la celebración de un nuevo encuentro entre los equipos representativos de Francia y de Cataluña, en Barcelona, y es de creer que para entonces se tendrán más en cuenta una serie de detalles y de circunstancias que ahora

se han olvidado. Esto si no surte sus efectos la diatriba que a modo de excomunión ha lanzado algún periódico francés sobre nuestros jugadores, al decir que el match Cataluña-Francia debe abolirse del calendario de la A. S. F. S. A., cosa, a nuestro juicio, completamente exagerada.

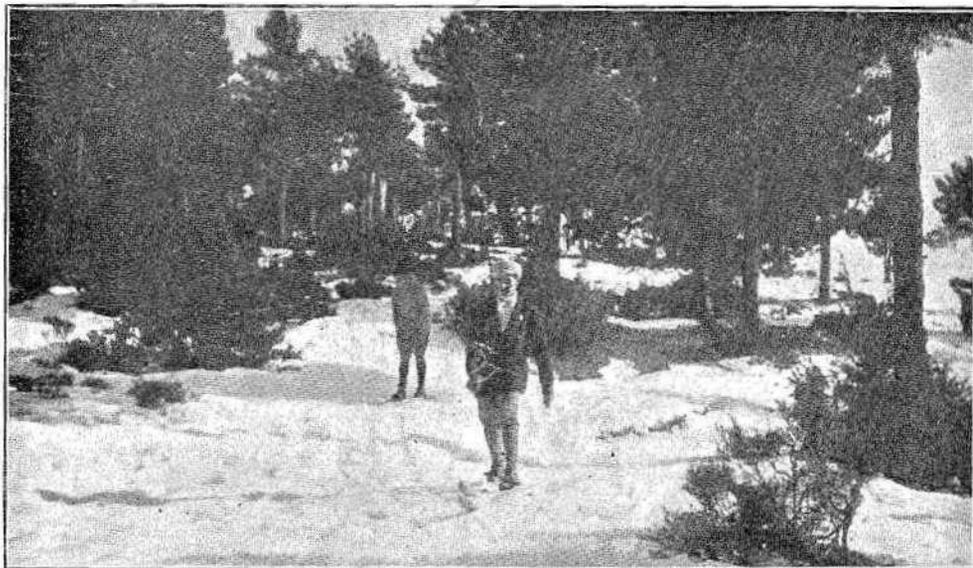
Por muchas que sean las pretensiones de los jugadores franceses, no deben olvidar que no más lejos que el año pasado ellos lucharon contra el equipo nacional inglés, que les metió 20 goals a 0, resultado que en verdad es muy distinto al de 7 a 0, para que se den de menos de jugar nuevamente con nuestros compañeros, que probablemente la próxima vez se tomarán la debida revancha.



*Equipo Cataluña de la F. C. C. F. que jugó en Paris contra el equipo seleccionado de Francia U. S. F. S. A.*

Fots. Juandó

## Semana Internacional de Sports de Invierno



*Paisaje de la Molina, donde se celebraron los concursos*

PUEDA resumirse que los resultados del tercer concurso de los sports a la nieve o invernales que nuestro benemérito Centre Excursionista de Catalunya ha organizado este año han sido un éxito mediano. Toda la culpa no es suya; la escasez de ese elemento blanco, la intromisión de elementos extraños y poco aficionados a las mani-



*Un incidente*



*Un momento de descanso*

festaciones de la cultura física al aire libre, en lucha franca contra los elementos de la Natura, son las solas y únicas causas que deslucieron los trabajos y propósitos de que se hallaban poseídos esos cultos hombres, jóvenes en edad y en iniciativas, que se agrupan alrededor de la bandera de tan simpática y culta entidad.

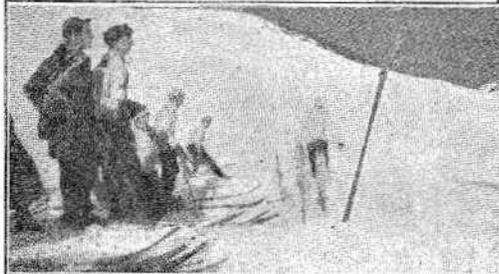
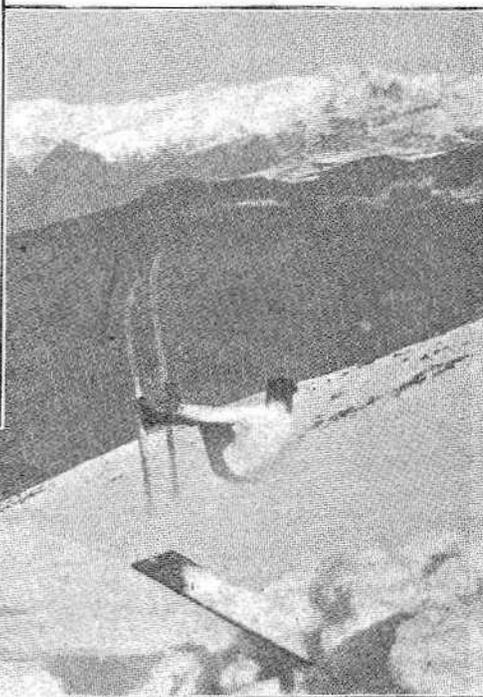
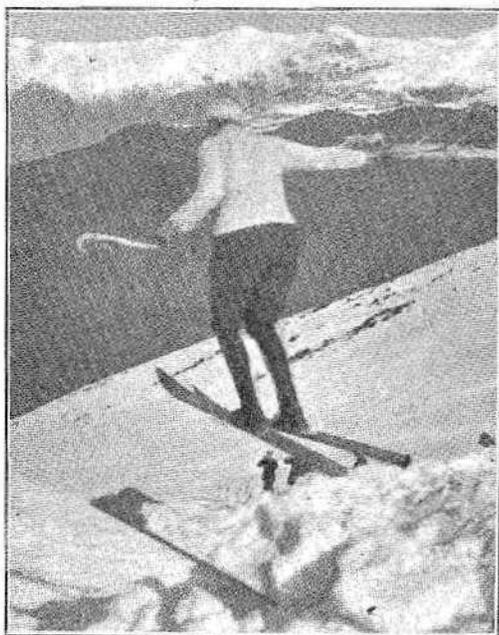


*La presidencia del banquete ofrecido a la representación femenina de Tolosa*

Ligeramente reseñamos el resultado del concurso, manifestando que nuestros sportsmen hicieron un buen papel en lucha con-

tra los extranjeros, saliendo vencedores en algunas pruebas.

En las carreras de fondo, en medio de una tempestad de agua y nieve, salió vencedor el señor Santos Mata, que ganó la Copa Aguas Buenas; en la prueba Copa Barcelona, el noruego Norby; en la del Campeonato de Guías, Esquerre; los saltos en el Taga, Norby y Magnuson, extranjeros; sobresaliendo en estos saltos los españoles Santos Mata y Barnola.



*Escenas del Concurso de saltos celebrado en la cima del Taga*

Fots. J. M. Co

## Excursión del Sport Ciclista Català



*Excursionistas que tomaron parte en la vuelta a Barcelona, organizada por el Sport Ciclista Català*

ESTA naciente entidad ciclista ha verificado su primera excursión oficial, la cual fué favorecida con numerosos concurrentes, a pesar de los varios aplazamientos motivados por el estado del tiempo, y hubiera sido aun más numerosa si no hubiese llovido el día anterior de la fecha fijada para su celebración.

Esta excursión fué titulada «Vuelta Barcelona», pues realmente se trataba de dar la vuelta en bicicleta a la capital de Cataluña.

Poco después de las ocho de la mañana hallábase muy concurrido el domicilio de la Sociedad, sito en el Ateneo Pi y Margall (Barceloneta), y media hora después se dió orden para emprender la marcha, en la que salieron los excursionistas en perfecta y ordenada corrección.

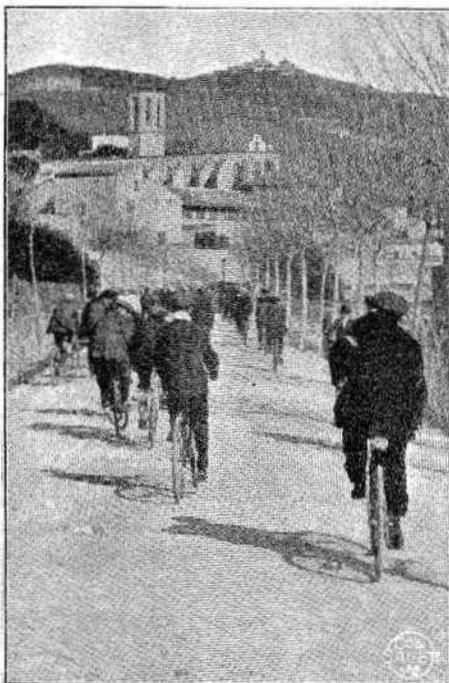
El paso de los excursionistas por todo el trayecto fué excelente, entusiasmado mucho al público que presenciaba la manifestación, sobre todo en el Paseo de Gracia, que en la hora que desfilaban en ella se hallaba muy concurrido y el gentío se paraba para contemplar el desfile de los numerosos ciclistas.

En un automóvil tomaron asiento los organizadores, entre ellos el presidente de la Sociedad, señores Gatuellas, Cusidó y otros.

Capitaneaban a los ciclistas los señores Jones y Tobeña. Se calcula en unos 80 los ciclistas que concurrieron. Al final de la

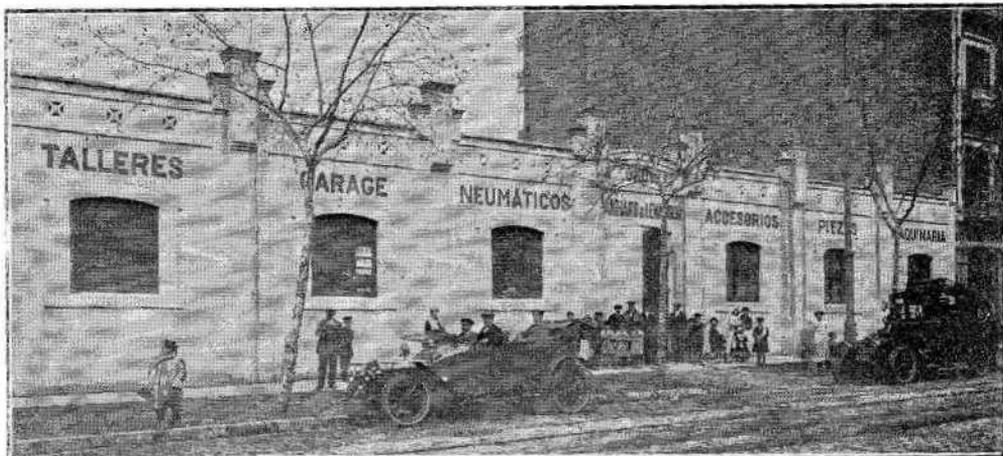
fiesta se procedió al sorteo de siete valiosos premios.

Nuestra enhorabuena al Sport C. C.



*En el trayecto de Esplugas a Pedralbes*

## Un establecimiento modelo



*Fachada principal del Box-Garage*

Por primera vez en Barcelona, y creemos que en España entera, se ha instalado un garage que merezca ser llamado modelo y presentado como a tal.

Es éste el que acaban de abrir los señores Vallet y Fiol, S. en C., representantes de la gran marca francesa Panhard & Levasor, en la calle de Provenza, números 165 a 169.

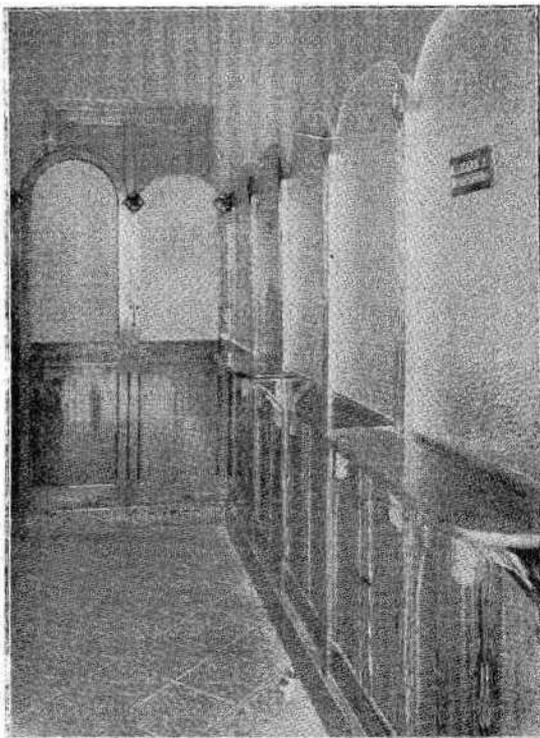
Hasta ahora se había seguido, en las instalaciones de esta clase de establecimientos, un criterio rutinario, y la diferencia que existía entre los que teníamos consistía únicamente en su mayor o menor capacidad y en la ostentación de lujo más o menos acertado con que estaban presentadas dichas instalaciones. Nada nuevo, nada que representase una positiva ventaja para el cliente, nada, en fin, que mereciese fijar especialmente la atención del visitante.

El establecimiento de los señores Vallet y Fiol, S. en C., abierto con el nombre de *Box-Garage*, se aparta en absoluto de moldes hechos: por las innovaciones que en él se han presentado, por la inmejorable distribución de sus dependencias y por una porción más de circunstancias que luego detallaremos es, no un garage modelo, sino un garage ideal, y entraña la cristalización práctica de una concepción perfecta de lo que debe ser un establecimiento de su índole.

La amplitud de su fachada da ya idea de su grandiosidad; y cuando, seducido por ello, entra el visitante en su interior no puede menos que hacer

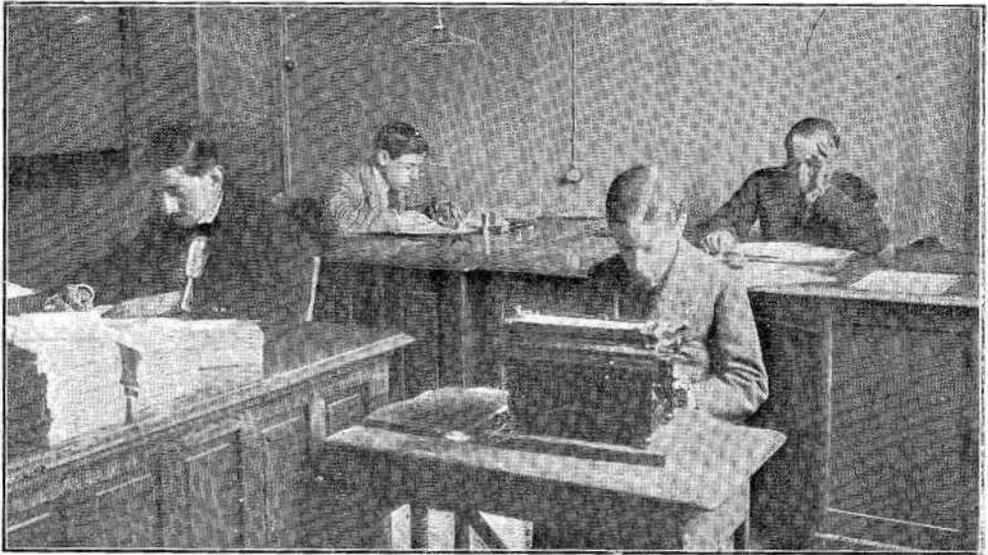
un gesto de admiración y maravilla a medida que va recorriendo las dependencias de la casa.

Sobre una extensísima superficie de forma rectangular se levantan los pabellones del *Box-Garage*, construídos alrededor del terreno y formando un cuerpo cuadrado de



*Vista externa de la instalación de las oficinas*

Fots. Baguñá y Cornet



*Interior de una de las salas de las oficinas*

edificaciones, que deja en medio un espacioso patio descubierto, en cuyo centro se halla otro cuerpo de edificio, destinado a sala para la limpieza de coches, con un departamento independiente para depósito de esencia y grasas, que se mantiene de esta manera completamente aislado por medio de un corredor — suficientemente ancho para que por él puedan circular desahogadamente los coches — que queda entre

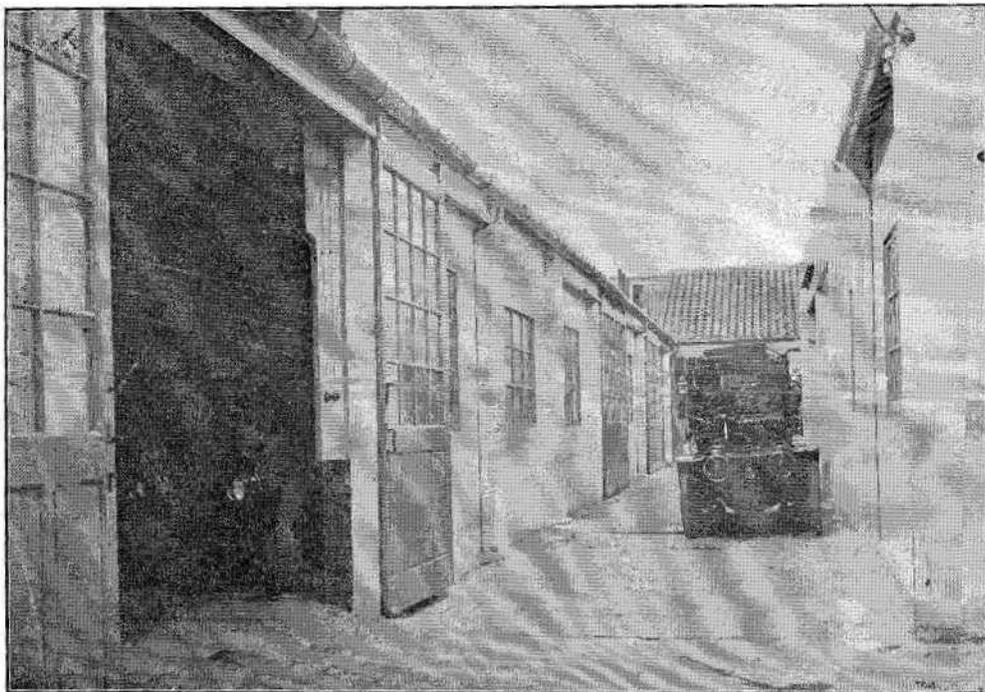
dicho pabellón central y el cuadro de edificaciones que lo circunda.

Descrita como ya queda esta parte central de las instalaciones del *Box-Garage* por lo que queda dicho, vamos a dar una idea de la distribución de lo que forma el cuerpo principal.

A la derecha de la entrada hay los salones de oficinas, sala de recibir y despacho particular de los señores Vallet y Fiol. A la



*Cuerpo de edificio central destinado a lavador de coches*



*Vista de uno de los pasillos laterales*

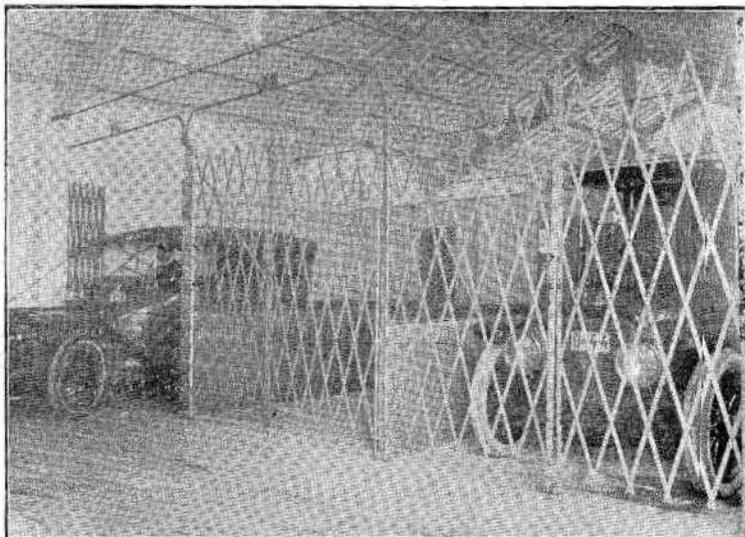
izquierda se encuentra otro pabellón, destinado a sala de exposición de coches Panhard y Levassor, en el cual puede verse ya el landaulet 12 HP., tres marchas, coche de elegantísima construcción; el chasis de un 20 HP. sin válvulas; otro chasis de 12 HP., a los cuales se añadirá dentro de poco un 15 HP. sin válvulas, modelo que ha constituido el gran suceso del Salón Olympia, de Londres, y otro 30 HP., sin válvulas también.

En las naves laterales del edificio están instalados los departamentos cerrados, cada uno de ellos para un coche, que dan al establecimiento de los señores Vallet y Fiol el nombre de *Box-Garage*.

Son cuatro espaciosas salas, cada una de las cuales tiene seis de estos departamentos para un coche, quedando éste completamente cerrado entre unas sólidas e ingeniosas rejas

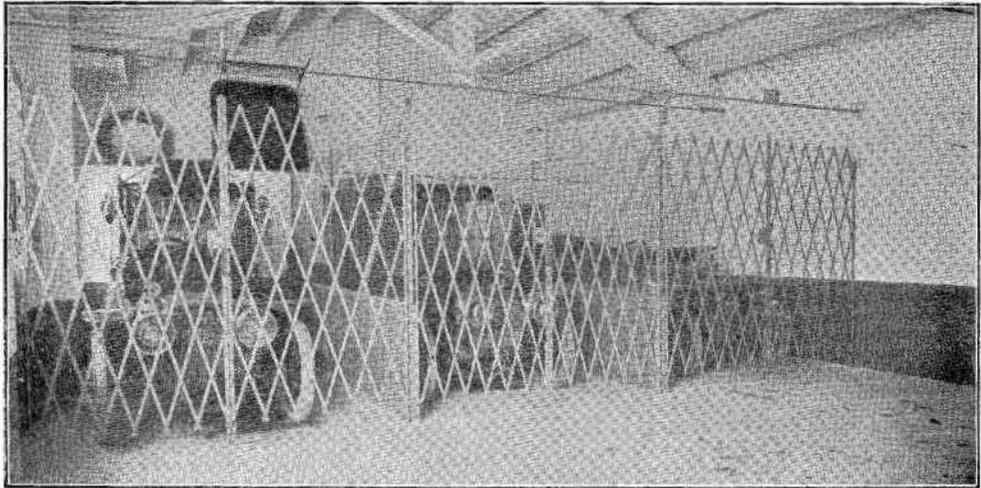
dispuestas en forma de enorme ballesta.

Cada uno de estos departamentos cerrados tiene su llave especial, que queda en poder del propietario del coche o del chauffeur, y otra llave general, común para todos los departamentos, que poseen únicamente los señores Vallet y Fiol, y que se reserva sólo para los casos de fuerza mayor, como el de incendio, en que se hiciese



*Departamentos del Box-Garage*

Fots. Baguñá y Cornet



*Otro de los departamentos del Box-Garage*

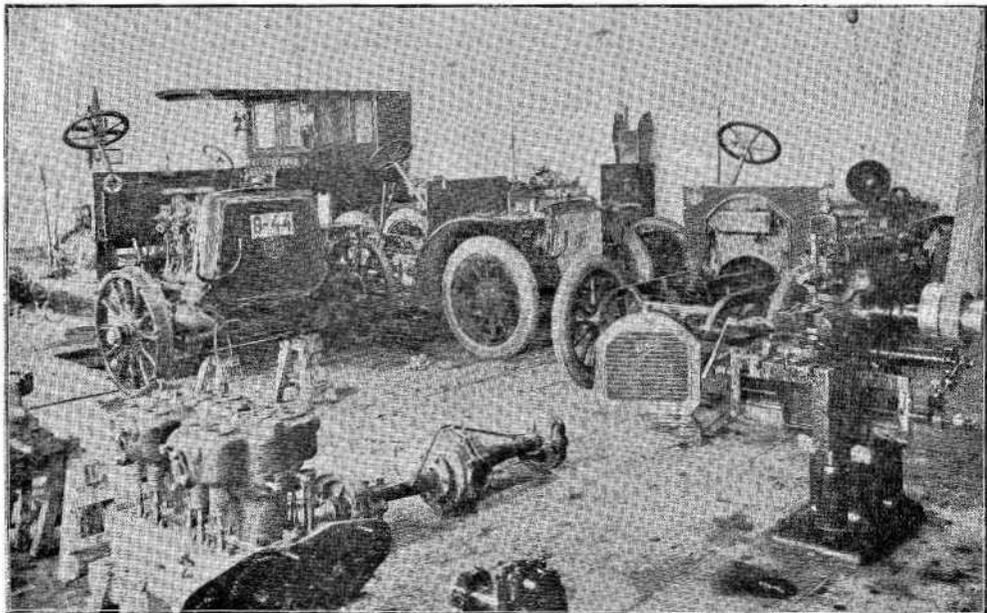
preciso sacar inmediatamente los coches del local.

Las ventajas de este sistema de garage saltan a la vista con la breve explicación que acabamos de hacer. Cada coche queda encerradito en su departamento, sin que nadie pueda tocarlo, cosa con la cual se evitan no sólo perjuicios a los clientes, sino también las cuestiones y disgustos que suelen ocasionarse en los garages generales, donde todos los coches y todos los chauffeurs están en común.

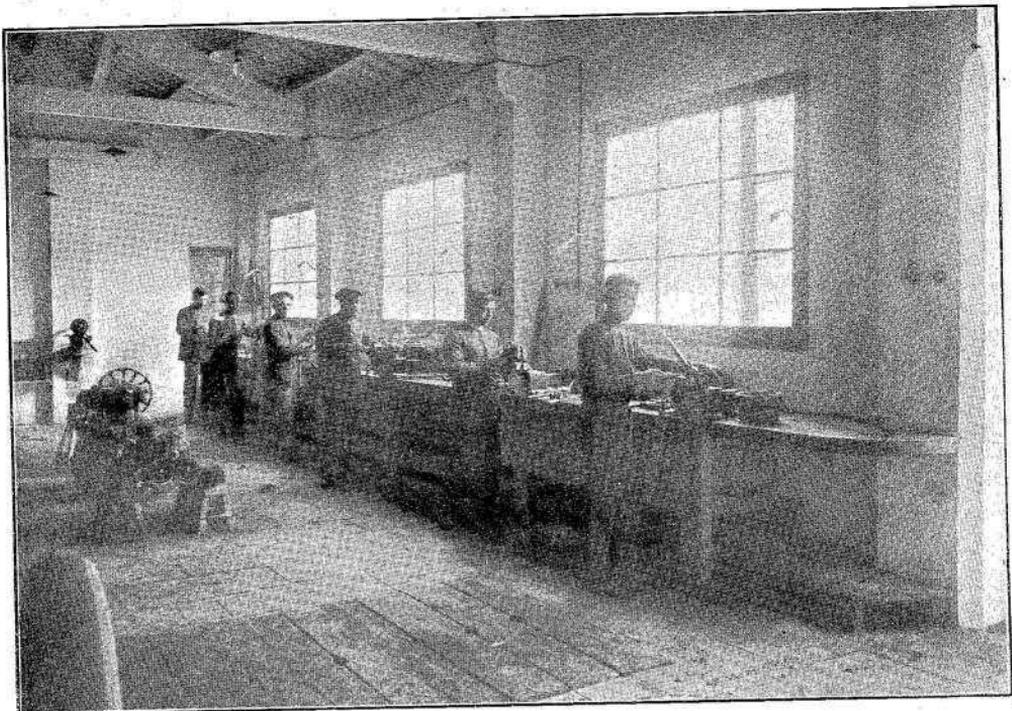
En la parte posterior del edificio hay un gran taller de reparaciones, con la maqui-

naria más moderna, para efectuar las operaciones de recomposición más difíciles. Allí hay, entre otros aparatos, que se nos hacen innumerables, máquinas para cortar y fabricar engranajes, un horno cementador de acero, máquinas limadoras y perforadoras, etc., etc.

Y por último, aparte de un garage especial para los coches que están en reparación, hay también un gran depósito de accesorios de todas clases, con un stok *Michelin* y otro de piezas de recambio para los automóviles Panhard y Levassor, cuya representación tienen, como ya queda di-



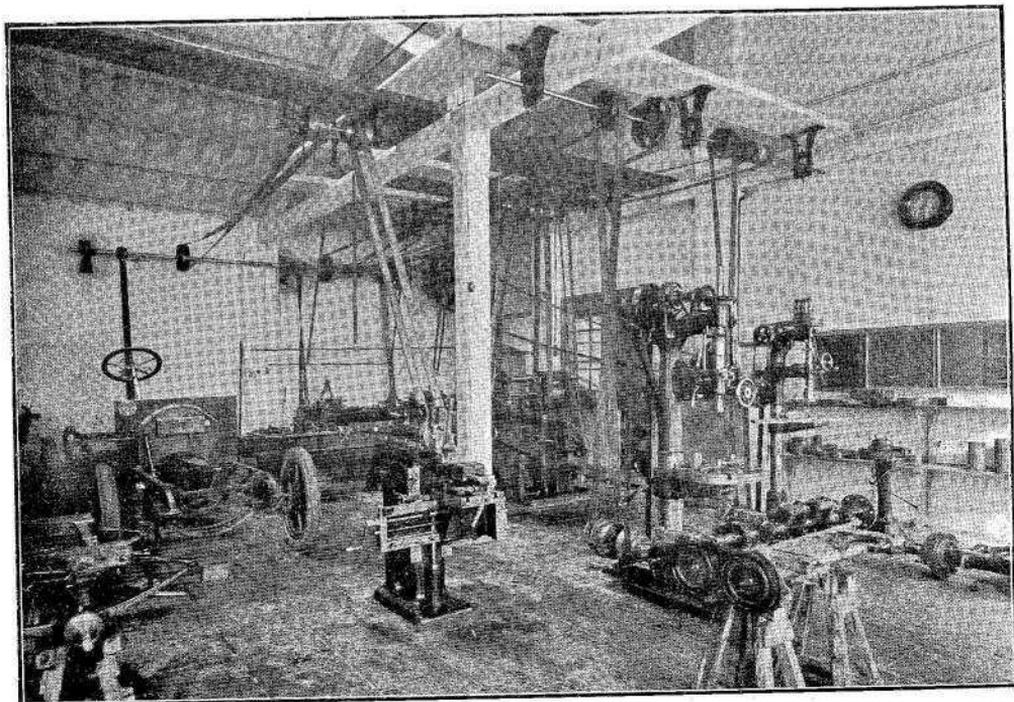
*Sección de los talleres destinados a montaje y desmontaje de coches en reparación*



*Banco de ajustadores*

cho más arriba, los señores Vallet y Fiol.  
La disposición general de este nuevo establecimiento modelo que queda explicada

en las precedentes líneas, se completa con las fotografías que publicamos de las diversas dependencias de esta casa, que, por lo



*Talleres : Sección de maquinaria*

concerniente a los automóviles Panhard y Levasor, ha inaugurado recientemente un nuevo establecimiento en la calle de Caspe, número 40, dedicado exclusivamente a sala de exposición.

Estando así, como está, todo lo dicho a la vista de nuestros lectores, ello nos releva de escribir una palabra más en elogio

del *Box-Garage*, convencidos como estamos de que no puede llegarse a más en este punto; pero ello no nos impide que felicitemos cordialmente a los señores Vallet y Fiol por el acierto que han tenido en idear y dirigir la instalación de este establecimiento modelo, honra de la industria catalana.



## Un patín automóvil

LA aplicación de un pequeño motor a unos patines de ruedas parece una cosa poco a propósito para ser tomada en serio, y, no obstante, es hoy un hecho que constituye una verdadera revolución dentro del sport del patinaje y que ha tenido la virtud de llamar muy poderosamente la atención de los aficionados a dicho sport.

Mr. Mercier ha sido el inventor de estos patines automóviles, que están causando gran sensación en el extranjero.

El aparato inventado por Mr. Mercier parece un juguete para niños, según puede verse en los grabados que publicamos, y, sin embargo, posee un motor de una potencia



*El inventor del patín con motor haciendo experiencias con el mismo*

increíble, dado su diminuto tamaño.

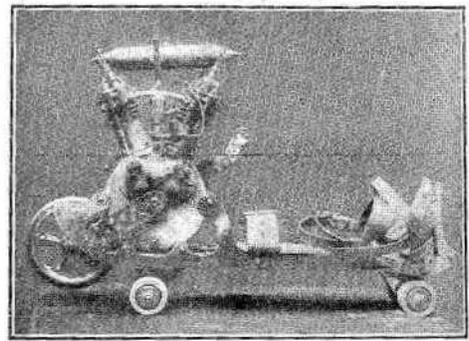
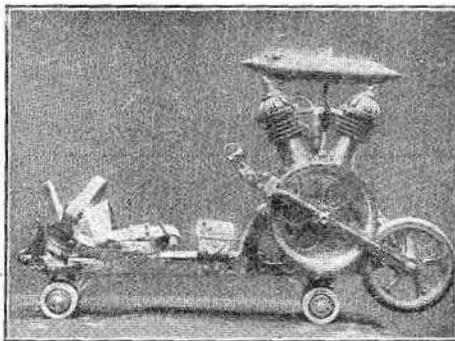
Tiene la fuerza de un caballo y cuarto, y permite hacer velocidades de 50 kilómetros por hora.

El motor es de dos cilindros, embrague por fricción; sus ruedas son con bolas, y pueden subirse, mediante su impulso, pendientes de un 8 por 100.

Los acumuladores para la chispa y la pequeña bovina se llevan atados a la cintura, lo cual permite manejarlos muy fácilmente.

Los ensayos que Mr. Mercier ha hecho con sus patines automóviles han dado un resultado por demás excelente.

Debe considerarse este invento como una curiosa novedad, y no como un aparato cuya utilidad lo haga adaptable en la práctica.



*El patín automóvil, inventado por M. Mercier, visto por los lados derecho e izquierdo*

## Ranciedad y modernismo

REVOLVIENDO los papeles de mi mesa escritorio, di el otro día con uno de esos rotativos americanos que por sus dimensiones harían la felicidad de cualquier familia menesterosa si en tela convirtiéndose de pronto su materia prima, léase papel. En una de sus luengas columnas se leía *Saxony princess's memories*, y como tengo mis pretensiones de políglota (modesto), deduje que de las memorias de la célebre princesa Luisa de Sajonia se trataba, y a título de curiosidad la reproduzco.

Allí se veía pintado con trazos enérgicos el espíritu realmente tardígrado, en el cual vivían engolfados, hace pocos años aún, los personajes de linajuda estirpe, mejor dicho, bastantes magnates caídos de la corte alemana.

«Mis angustias comenzaron, dice la princesa, cuando la encofetada sociedad de Dresde acogió con entusiasmo el delicioso sport de la bicicleta. Sucedió el caso que voy a referir, cuando tuvo lugar en Francia la notable Carrera París-Brest, o algunos meses después de aquel titánico esfuerzo humano.

Ansiaba a mi vez aprender a montar en tal aparato, ligero y rápido, y para ello solicité la venia de mi marido, el cual me la otorgó al momento. Tomé las correspondientes lecciones particulares en compañía (léase bien) de una dama de aquella corte. Esto me divertía la mar, pero mi alegría vióse de pronto turbada por la excesiva solicitud del rey y de la reina, cuando me llamaron cierto día a su gabinete de Palacio.

— He sabido, díjome la reina con aspezeza, que aprendéis a montar en bicicleta?...

— Verdaderamente, contesté.

— Pues bien, replicó el rey, entiendo que esta diversión no es la más indicada para una princesa, y debíais, además, habernos dado cuenta de vuestra decisión, Luisa...

La cuestión, presentada en tal forma, no era de fácil resolución, puesto que debía luchar con una larga serie de prevenciones y prejuicios rancios y profundamente arraigados en aquella decadente Corte alemana unificada. Opté, pues, por el silencio...

La reina, entonces, al ver mi actitud crecióse, y sofocada, dijo:

— Perfectamente; aun admitiendo esa idea *imposible en Alemania* (?) e incompatible con la seriedad de esta Corte, debíais ante todo haberme pedido el correspondiente permiso para pedalear...

— Tengo el permiso de mi marido, contesté con dignidad, y creí que con éste me bastaba.

— La autorización de Federico-Augusto no cuenta aquí para nada, dijo airada la reina. Parece que hayáis olvidado en absoluto las leyes de la etiqueta. Debo, por lo tanto, recordaros, que soy la reina y que tenéis el deber de consultarme todas vuestras acciones.

Dije a mi abuelo, el rey, que mi padre autorizó a mi hermana para ejercitarse en el manejo de la bicicleta, y que, por lo tanto, desde el momento que lo permitió, sería porque no habría nada inconveniente en ello... No quisieron escucharme ni comprenderme. Regresé a mi casa de muy mal humor y casi descompuesta. Confié mis penas a Federico-Augusto, y éste, a fuer de esposo amante, dotado, a la par, de suma bondad, me sosegó, aunque fué de parecer, de que no valía el caso, la pena de provocar una escena violenta con su familia. Debí, por tanto, resignarme y abandonar por lo pronto mis aficiones al ciclismo.»

¡Suponemos el gesto que pondría la desairada princesita al despedir al profesor ciclista y a su dama de compañía!...

Continuemos:

«La calumnia hizo su funesta aparición en el palco escénico de aquella Corte, no así como la define don Bartolo en *El Barbero de Sevilla*, arrastrándose, sino tirando a fondo contra el sillín de una bonita y elegante bicicleta de señora.

Transcurrido algún tiempo, recibí aviso de la reina para que pasara a verla. Presentí otra repulsa, y allá fui decidida a arrosstrar el vendabal.

— Mi querida niña, comenzó, tengo algo desagradable que comunicaros. Se os ha visto, a última hora de la tarde de ayer, por los Jardines Grosser, pedaleando en compañía de dos cómicos del teatro de la Corte.

La miré profundamente, y luego... no pude contener la risa, esa risa nerviosa, precursora de algo grave, diciendo:

— ¡Qué infamia!... No he vuelto a montar desde que me lo prohibisteis.

Con todo, la idea de una calumnia se apoderó de mí, y no pude contenerme.

— ¿Quién os ha dicho esto? Decídmelo presto; quiero saberlo. Hay que acabar de una vez para siempre con tales embustes.

— No, no, Luisa; he prometido no revelar su procedencia.

— ¡Cómo! ¿Os atrevéis, dije, cada vez más furiosa, a acusarme de esta manera y a ocultar luego el falso denunciante?...

Supe después que la farsa había corrido de boca en boca por toda la ciudad de Dresde, lo cual me hizo por cierto poca gracia; pero, en fin, levanté los hombros desdeñosamente y tuve compasión de aquella Corte.

Transcurrió escasamente un mes de la

escena referida, cuando recibí nuevo aviso de la reina para comparecer ante su presencia. Una vez en ella, ante la augusta dama, le disparé este saludo a boca de jarro:

—Aquí me tenéis, señora. ¿De qué se me acusa hoy?...

—No se os acusa de nada, mi querida niña. Os he mandado llamar sencillamente para deciros que podéis reanudar, si os place, vuestras lecciones de ciclismo. He sabido que el emperador permite ese ejercicio a su hermana la princesa Federico-Leopoldo...

Miré a la reina con asombro, no desprovisto de lástima hacia la augusta dama que sonreía satisfecha al saborear su acto de palaciega servitud, y, francamente, no pude reprimir un mohín de piadosa compasión por aquella anciana señora tan desprovista de iniciativas como débil de carácter, y añadí:

—Muy bien, tía querida... Cambiáis fácilmente de criterio, según veo.

\* \* \*

Tales escenas y las continuas sospechas que en torno mío aleteaban, influyeron, por fin, tan decisivamente en mi carácter, antes alegre y comunicativo, que bien pronto se convirtió en duro y áspero, desconfiado y receloso, aconsejándome, en muchos casos, la realización de actos, con el fin único y exclusivamente de desafiar el poder real. Mi abuelo no perdonó, por su parte, ocasión alguna para excitarme, y sus ataques resultaban siempre de lo más vulgar y adocenado.

Como para muestra basta un botón, deducirse puede de ahí como se dicen tantas majaderías de sport, por parte de altas jerarquías, así como por la de oscuros mortales que más o menos recomendadamente ocupan cargos de relativa importancia doctrinal o docente, la mayor parte de las veces sin conocer el A B C de esta importante rama de cultura humana.»

HALF WRITLING

...

### Cacería regia

El 25 del pasado se verificó una gran cacería en la Casa de Campo, organizada en honor del príncipe de Mónaco. Concurrieron a la cacería el rey, el príncipe de Mónaco, los príncipes Leopoldo y Mauricio de Battenberg, el marqués de Viana, el conde de Maceda y el séquito del príncipe.

Los ojeos durante la mañana fueron tres, puesto que por la tarde no se cazó, almorzando los cazadores en la Casa de Vacas.

Se han matado y cobrado en la cacería unas cuatrocientas piezas entre faisanes, perdicés y liebres.

### Aviso a nuestros lectores

REFORMAS que se están introduciendo en la maquinaria de nuestra imprenta, a fin de que el periódico pueda salir puntual y regularmente en el día señalado, han producido una perturbación en la composición de este número, que, aun cuando prevista, ha resultado mucho mayor de lo que en un principio podíamos creer, pues se nos había dado la seguridad de que esta situación duraría muy poco tiempo.

Pero la cosa ha durado más de lo que todos creíamos, y nosotros hemos sido los primeros engañados y los que más sentimos los efectos de la equivocación.

No obstante, ahora podemos asegurar que esta situación todo lo más durará lo que falta de mes; por lo cual rogamos a nuestros lectores y abonados que tengan un poco de paciencia, ya que desde 1.º de Abril STADIUM aparecerá con rigurosa puntualidad, pues contaremos con nueva maquinaria.

...

### El Sport en caricatura

por J. M. de Cambra

#### Lrass Country



## Notas varias de Ciclismo, Football y Automovilismo

### Lázaro Villada

EL hecho de haberse inscrito este simpático ciclista madrileño para correr la Vuelta de Cataluña, que este año tiene el carácter de Campeonato de fondo de España, da actualidad y relieve a la figura del joven campeón castellano.

L. Villada, aunque no es de los ciclistas que puedan presentar una larga historia, es, sin embargo, uno de los que la tienen más brillante, dados los triunfos recientemente conseguidos, y en especial el que últimamente logró en la carrera del Brazal Le Gaulois, organizado por la importante casa Bergougnan, en cuya prueba se clasificó primero, ganando dicho Brazal y la no despre-



Lázaro Villada, ganador del Brazal Le Gaulois

ciable renta que llevaba consigo el primer premio.

Celebramos muy de veras la decisión de Villada, pues ella nos dará ocasión de poder estrechar su mano y de admirarle en la Vuelta a Cataluña, de cuya carrera es, con razón, uno de los favoritos.

### R. C. Deportivo de La Coruña

NOTABLE bajo todos conceptos es el primer equipo del Club Deportivo de La Coruña, que publicamos en estas páginas.

Este equipo ocupa un lugar preeminente entre los equipos españoles, y su fuerza y su valía, de todos reconocidas, son debidas al asiduo entrenamiento que han realizado todos sus jugadores bajo la



Equipo del Real Club Deportivo de la Coruña

Fots. X, Branger y Juandó



*Coche que ganó el premio de Honor en la Fiesta de las Flores, celebrada en Niza*

experta dirección de su capitán don Manuel Álvarez.

Teníamos entendido que este Club jugaría el Campeonato de España, en el cual le estaba sin duda reservado un buen lugar; pero por razones que ignoramos no se habrá inscrito, por cuanto no figura en la lista.

### **Concurso de Automóviles en Niza**

CON motivo de las fiestas que durante los días de Carnaval tienen lugar en Niza, este año se ha celebrado un concurso de automóviles para la llamada Fiesta de las Flores, concediéndose importantes premios a los coches que se presentasen adornados con más buen gusto.

Con la elegancia extraordinaria y el lujo que reina en aquella hermosa ciudad de la Costa Azul, no hay que decir que fueron numerosísimos y de verdadero gusto los coches que se presentaron a concurso, ganando el primer premio, entre todos ellos, ese elegantísimo coche que presentamos a nuestros lectores en la adjunta fotografía.



*Aguirreche y Sampere, jugadores que por su actitud contraria a los acuerdos de la F. C. C. F. han sido objeto de un riguroso correctivo por parte de ésta*

### **Dos indisciplinados**

CON motivo del nombramiento del equipo que debía representar a la Federación Catalana de Clubs de Football en el match Cataluña-Francia, celebrado últimamente en París, los señores Aguirreche y Sampere, designados para formar parte de aquél, no se mostraron propicios a ir si no se modificaba el team elegido en la forma que ellos deseaban.

La F. C. C. F., que por la actitud de dichos jugadores se vió puesta en un serio conflicto, considerando su actitud poco respetuosa para la autoridad de la Federación, como un desacato y una rebeldía, tomó el acuerdo de descalificar a dichos señores Aguirreche y Sampere a perpetuidad.

Estos, como directamente perjudicados, y los clubs University y Español, a que respectivamente pertenecen dichos jugadores, como principalmente afectados por la resolución de la F. C. C. F., han pedido que se discuta este asunto en Junta general.

Es de esperar que en ésta la Federación modificará su actual acuerdo.

## Notas varias de Náutica y Patinaje



*El equipo infantil, formado por los niños Grau, Espiell e Isabal, entrenándose bajo la dirección de don Eduardo Espiell*

PARECE que para la próxima primavera el R. C. B. tiene el propósito de organizar una regata para equipos infantiles que ha despertado gran interés entre los jóvenes aficionados, siendo ya algunos equipos los que están realizando una constante preparación para estar en forma el día que se realice el anunciado proyecto, rivalizando todos en interés para llevarse el mejor sitio de honor.

Uno de los equipos que se entrena con más entusiasmo y mayor perseverancia es el formado por los niños Grau, Espiell, Minguell e Isabal, que lo hacen diariamente, bajo la dirección del capitán del Club, don Eduardo Espiell.

La grandísima afluencia de patinadores que acuden diariamente a la grandiosa pista de Turó Parck da ocasión a que sean constantemente una nota deportiva de palpitante actualidad las amenas sesiones que se verifican en aquel pintoresco sitio.

Parece que entre significados elementos de los que más asiduamente concurren a tan distinguido Centro de deportes se ha lanzado la idea de organizar una prueba de patinaje, cuyos detalles no se han determinado todavía, aunque puede decirse que es casi seguro que se concederá una hermosa copa, para que sea disputada en dicha prueba.

Celebraremos que sea cierto el rumor, y prometemos enterar a nuestros lectores de lo que haya sobre este particular.



*Jóvenes patinando en las pistas del Turó Park, de Barcelona*

Fots. Derylemanks y Juandó

## Grandes partidos de la R. S., de San Sebastián



*Equipo de la R. S., de San Sebastián, que ha jugado varios importantes partidos en San Sebastián y en Bayona*

EN Bayona y en San Sebastián se han celebrado importantes partidos de football, en los cuales ha actuado como principal protagonista la R. S., de San Sebastián.

El domingo 28 de Enero hallábase el campo de Ondarreta, de San Sebastián, rebosando de muchedumbre, no obstante el intenso frío que reinaba, debido al interés grandísimo con que se esperaba el partido por el público guipuzcoano.

A las tres y cuarto de la tarde, y bajo las órdenes del árbitro señor Budd, se alinean los teams en la forma siguiente:

Racing de Irún: Larrañaga, Lasade, Arocena, Boada, Eizaguirre, Arabolaza, Barai-bar, Rodríguez, Patricio, San Bartolomé, Zamalloa.

San Sebastián: Anechino, Gaytán de Ayalá, Saízar, Maestre, Echevarría, Leturia, G. Sena, Rezola, Minondo, Carrasco, Zavala.

Le toca salir a Irún, y ejecuta una afortunada acometida su línea de delanteros. Pa-

tricio llega a los backs y pasa a Zamalloa, que por estar marcado no puede centrar. Al darse cuenta de esta sorpresa, los donostiarras comienzan a desarrollar su juego, y se ven en la línea de los delanteros aquellas combinaciones que saben hacer de una manera tan magistral.

San Sebastián avanza, Zavala centra y Minondo toma el balón y shoota; para bien Larrañaga, pero se desliza el balón rápidamente al observar que Rezola le iba a cargar, y este jugador, bien colocado, obtiene el primer goal para su team.

Este tanto da ánimos a los delanteros donostiarras, que, secundados admirablemente por los medios, acentúan el dominio sobre los iruneses; pero termina la primera parte sin variación.

Los donostiarras salen en la segunda mitad con un avance peligroso; pero los delanteros donostiarras, fatigados del esfuerzo en el primer partido y del escaso entrena-



*Un detalle del partido entre la R. S., de San Sebastián, y el Racing Club, de Irún*

miento, se abandonan bastante, y los iruneses, ayudados por el viento favorable y el cansancio de los contrarios, consiguen dominar y ponen en gran apuro a las defensas donostiarras.

Shoota fuertemente San Bartolomé, y Anechino, que está bien colocado, para con mucha vista. Avanza Sena, y es detenido por Arabolaza, que le sujeta con las manos, obligando al referee a imponerle un castigo contra el Racing; éste fué muy bien tirado por Maestre y tomado por Minondo, que shoota, cayendo el balón fuera.

En la segunda parte, una arrancada de los delanteros iruneses, vale un goal al Racing, de Irún, logrando el empate con que terminó el partido.



*Equipo del Racing Club, de Irún*

La Real Sociedad devolvió la visita a la Sociéte Nautique, de Bayona, que ha poco jugó en el campo de Ondarreta.

Formóse un equipo mixto de la Real Sociedad, y trasladóse a Bayonne, adonde fueron acompañados por muchos entusiastas, pues el partido había despertado interés, sin duda por los resultados obtenidos en San Sebastián.

La Real envió el team siguiente:

Anechecino, Carrasco, Arrate, Maestre, Echevarría, Letamendía, Minondo (M.), Leturía, Minondo (P.), Oliván, Zabala.

El team nacional jugó mucho y bien, dominando sobre todo en la primera mitad, y, según noticias que nos merecen crédito, estuvieron hechos unos colosos.

Anechecino, admirable en toda la tarde. Una de las defensas de la Nautique pasó el balón con la mano, cosa incomprensible, dando ello lugar a un penalty, y Zavala aprovecha este incidente y marca el primer goal. Dos marcó Minondo y uno Oliván; total: cuatro goals a cero.

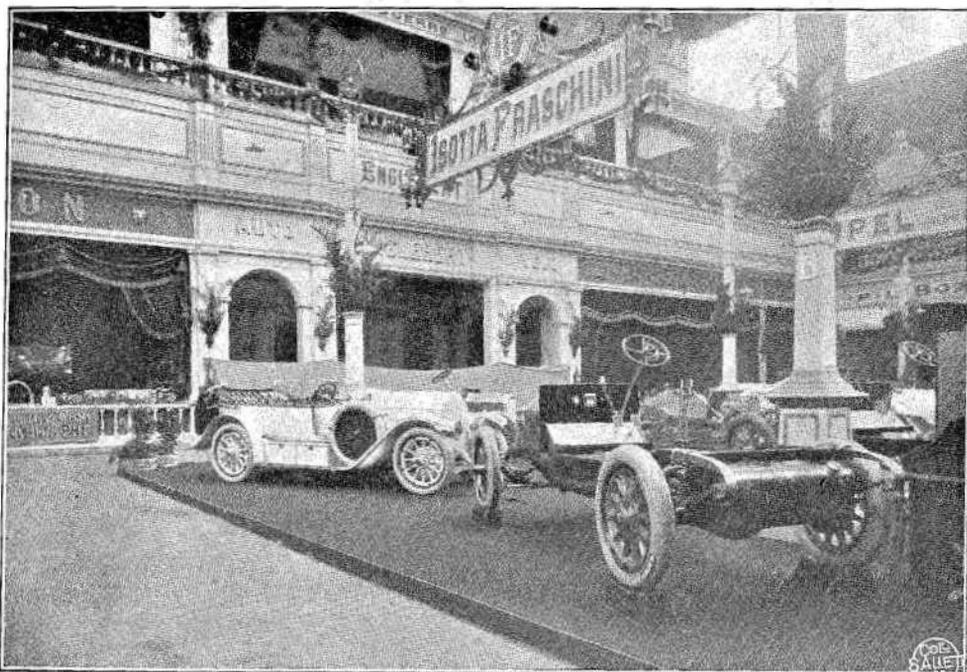
Harvey actuó de árbitro y estuvo muy acertado y muy imparcial en sus fallos.



*Equipo de la Sociedad Náutica, de Bayonne*

Fots. Ayaní

## El XI Salón Belga del Automóvil



*Vista general del stand Isotta Fraschini*

**H**oy proseguimos la publicación de otras fotografías que completan las que insertamos en nuestro número anterior, a propósito de las instalaciones más importantes de esta exposición, acompañándolas de algunas consideraciones técnicas que den siquiera una idea general de las novedades introducidas en la construcción de automóviles.

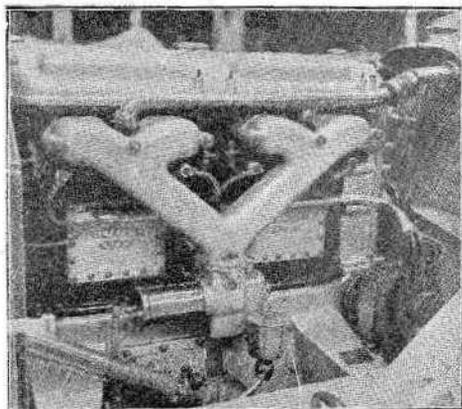
En la exposición belga están representados todos los progresos hechos en la construcción automóvil por espacio de tres años, que en el fondo han adoptado todas las marcas, si bien en general no se nota la unificación de líneas y de disposición que sería de desear para que se lograra un efectivo beneficio práctico.

Si la analogía que hay, en el fondo, en todos los órganos de los diversos modelos se tradujera en analogía externa, que para diferenciarse unas de otras no quieren adoptar, en general, las casas constructoras, se lograría un abaratamiento importantísimo en muchos de los órganos del automóvil, y el precio de éstos sería mucho más asequible.

El eminente técnico francés Mr. Faroux hace esta oportuna observación, y en defensa de ello alega convincentes razones, entre las cuales cita lo que sucede con el volante de dirección, que así como algunas

casas americanas lo pagan a un dólar, en Francia se pagan por él 25 francos, y todo porque en América del Norte, país práctico por excelencia, casi todas las casas han adoptado un modelo de volante, cosa que permite fabricarlos a bajo precio, mientras que en Francia resulta muy caro, por quererlo distinto cada constructor.

Además de la economía que una transformación en este sentido supondría, hay que añadir la comodidad que representaría, para los que tienen el gusto de conducir



*Motor Isotta Fraschini, 4 cilindros, 120 HP.*

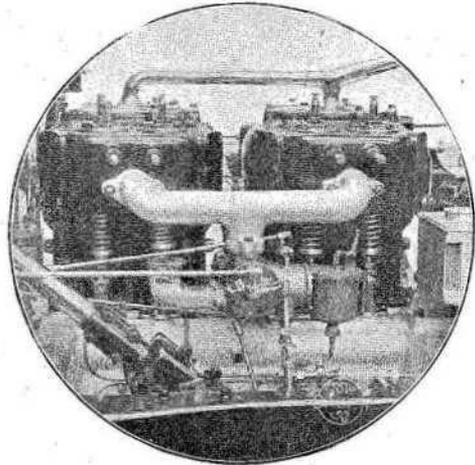
## Los Stands de las principales marcas

automóviles, el que se lograra unificar, por ejemplo, la disposición de los órganos de conducción, y quien dice esto dice los frenos, el cambio de velocidades, las ruedas, etcétera, etc.

En este punto sólo merecen ser mencionados los coches americanos, y a ello es debido que se presentan en el mercado en condiciones de hacer la competencia a los de construcción europea.

El día que las casas europeas se percaten de esto, el abaratamiento de los automóviles será un hecho y la unificación de órganos la novedad que podrán presentarnos en exposiciones sucesivas.

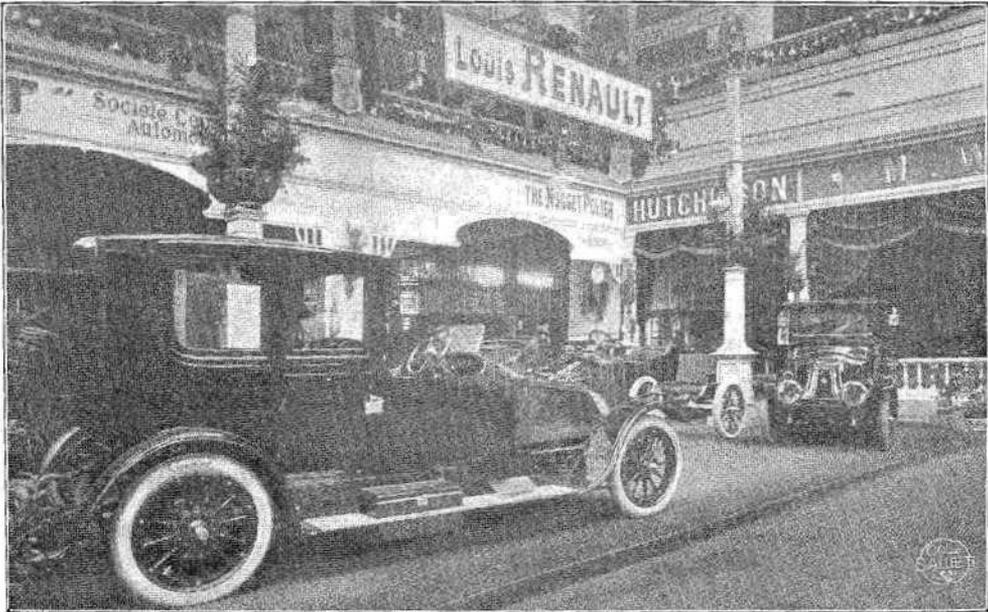
Si se examinan los chasis belgas expuestos en el Salón de Bruselas y se comparan con los franceses, se nota que en general tienen un peso superior a éstos, lo cual significa que los constructores belgas no han dado gran importancia a la ligereza de los coches, que tanto interés tiene para algunos constructores, cuando en realidad no puede considerarse como coche ideal uno que sea ligero en extremo, como, por ejemplo, algunos americanos, pues sabido es que la falta de peso hace que el coche sea mucho más propenso a volcar y a separarse del suelo, y, por tanto, mientras no se tenga otro medio de adherencia del coche con el suelo que el propio peso de éste no será conveniente aligerarlos excesivamente. Claro es que un coche de poco peso



Motor Benz, 60 HP

es muy ligero, corre más y no castiga tanto los neumáticos, pero si bien la ligereza es una cualidad muy apetecible, no puede menos de reconocerse que puede convertirse en defecto cuando se exagera demasiado.

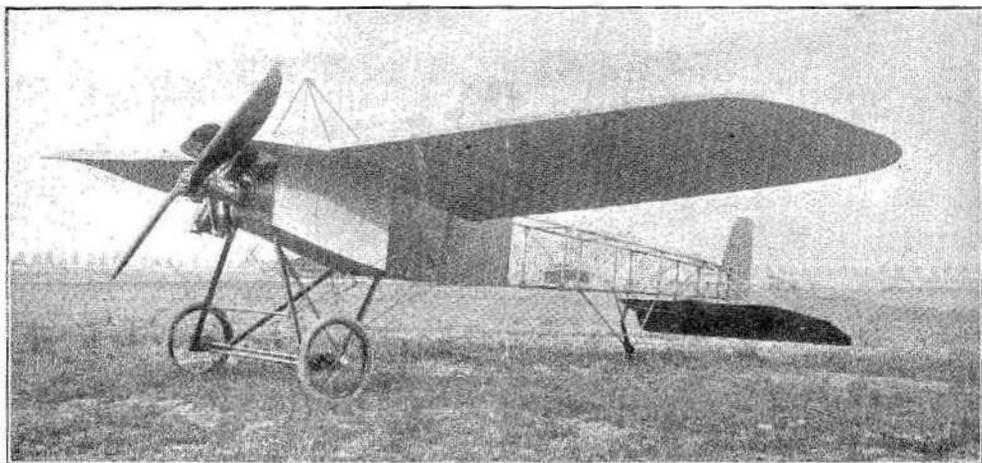
Por lo demás, pocas consideraciones se presta a hacer esta exposición, aparte del gusto que ha resplandecido en casi todas las instalaciones, principalmente las de las casas Isotta Fraschini, Peugeot, Panhard, Benz, Roy, Renault y algunas otras.



Stand de la marca Renault

Fots. Branger

## Aviación : Los records de la velocidad



*El aeroplano Sommer, con el cual batió Bathiat el record de Vedrines*

CADA día nos sorprende el telégrafo con las nuevas proezas realizadas por los aviadores.

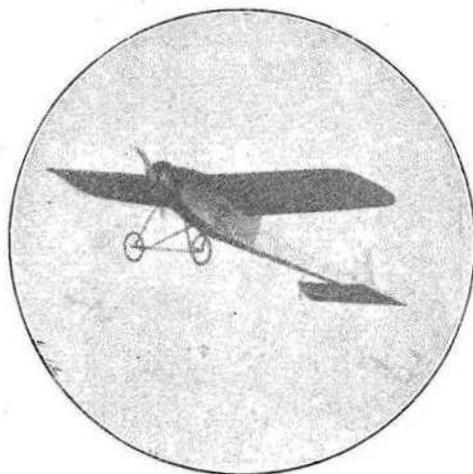
El record de velocidad ha sido establecido por Bathiat, en Douzy (Francia), pilotando un aparato de la casa Sommer, y montando un monoplano de dicha marca de nuevo modelo.

Bathiat emprendió el vuelo á la 1 hora



*El aviador Bathiat*

Fots. Branger



*Bathiat en vuelo durante la prueba*

27 minutos, con provisión de aceite y esencia para un vuelo de tres horas de duración; pero, a causa del mal estado del tiempo, se mantuvo en el aire 49 m. 57 s., consiguiendo alcanzar una velocidad de 150 kilómetros por hora, dando un promedio de 146 km. 44 mt. El record batido pertenecía desde hace poco a Vedrines, que alcanzó un promedio de 145 km., 177 mt.

\*  
\*  
\*

A última hora, confirmando nuestras suposiciones, nos llega la noticia de que Vedrines ha batido nuevamente el record de la velocidad, corriendo 200 kilómetros en 75 minutos.

¡Bien por Vedrines!

## Moncada : Rally hípico del Jockey Club



*Los jinetes poniéndose en marcha para empezar el Rally*

**S**IGUIENDO la laudable costumbre que tiene establecida el maestro de equitación don Arsenio Abad, organizó una de estas fiestas que siempre encuentran decididos y numerosos partidarios, y que consistió en una jira hípica a las proximidades de Moncada, donde se organizó una partida de rally paper.

Asistieron a esta excursión buen número de señoritas y jóvenes discípulos del distinguido profesor, haciéndose la partida muy interesante por el acierto que presidió en su organización y por los atractivos que supieron darle los encargados de dirigirla.

Tanto a la ida como a la vuelta reinó la

mayor animación entre los expedicionarios, muchos de ellos socios del Jockey Club, mostrándose todos a su regreso encantados de la excursión y del rally paper, cosa que, si bien no es nueva, por cuanto, afortunadamente, estas expediciones a caballo se realizan hoy con mucha frecuencia, es digna de consignarse por la satisfacción cada día mayor que sienten los que asisten a tales fiestas, porque ello es prenda segura de que continuarán organizándose aquí, y tal vez queden ya implantadas para cada domingo, que es lo que sería de desear.

Vaya nuestra más entusiasta felicitación a los organizadores de esta fiesta y a los que asistieron, pues a todos alcanza el éxito.



*La señorita Plaja y otros jinetes que encontraron la zorra*

Fots. Sagarra

## Notas varias de Caza y Tiro



*Grupo de cazadores que tomaron parte en la expedición a Mollet*

LA Sociedad de Cazadores La Torcaz ha efectuado una cacería en el Coto Africa. Los arrendatarios del cazadero, los distinguidos sportsmen Federico S. Comendador y Federico Martí, habían cedido graciosamente los extensos terrenos para que en ellos pudieran cazar los socios de la ya citada entidad.

La cacería resultó espléndida y divertidísima, reinando la mayor armonía entre los cazadores.

\* \* \*

En el stand del Sport Tiro, que se halla instalado en el Salón de San Juan (Arco de Triunfo), y ante una numerosa y selecta concurrencia, se verificó un concurso de tiro, con armas de salón, reservado para señoras y señoritas. Poco después de las diez de la mañana se dió principio al certamen, cuya presidencia asumió el pundonoroso general don José Mora Mur.

Los premios que se ofrecieron a las señoras y señoritas fueron objetos apropiados al bello sexo.



*Señoras y señoritas que han sido premiadas en los últimos certámenes de tiro, organizados por el Tiro Nacional en el stand del Sportsmen Park*

Fots. Derylemanks