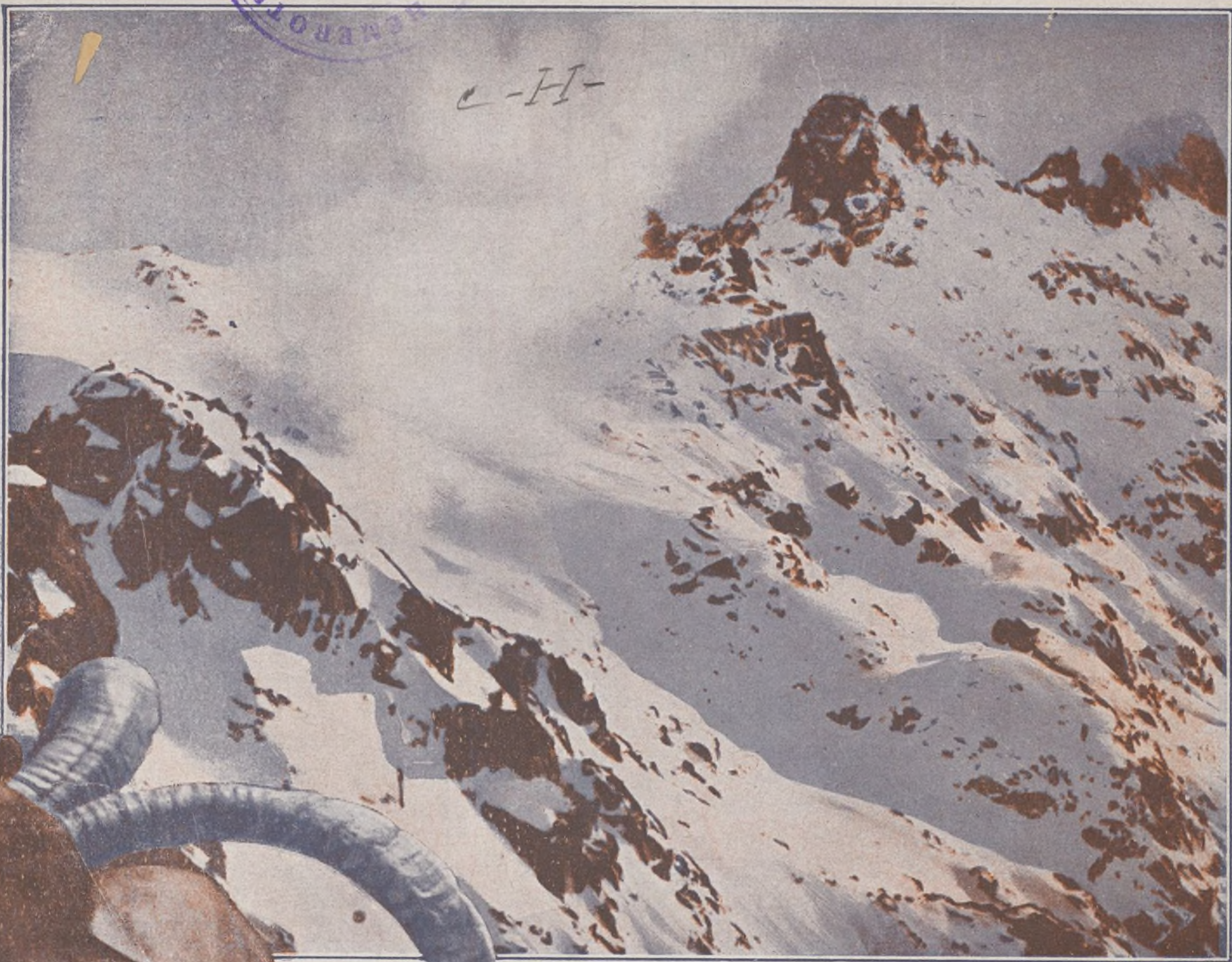


AIRE LIBRE

"Sierra
de Gredos"

POR
Ramón González



Revista quincenal ilustrada ☒
Atletismo y Deportes ☒ Me-
dios de locomoción ☒ Alpinis-
mo ☒ Viajes ☒ Exploración cien-
tífica ☒ Información varia ☒ ☒
Organo oficial de las Sociedades : Gimnás-
tica Española ☒ Club Alpino Español ☒
Agrupación Alpinista de Granada ☒ de Tu-
rismo de Béjar ☒ Gredos Tormes ☒ y de
Excursionistas del Barco de Avila ☒ ☒ ☒
Director-propietario: Emilio H. del Villar. ☒

Redacción y Administración: calle
de la Villa, 2 ☒ Madrid. ☒ ☒ ☒ ☒
De dos á cinco. ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒
Año I -- 1 Junio 1913 -- Número I

NUMERO SUELTO

25

CÉNTIMOS



Fotografía de Ramón González

AIRE LIBRE

El hombre vive en el medio terrestre. Es, por consiguiente, una necesidad vital humana, educarse y armarse para utilizar ese medio, y, en lugar de ser dominado por él, dominarlo. Para eso es indispensable, ante todo, y en la forma más elemental de esa relación con el medio ambiente, salud y fortaleza. Sin ser él más fuerte, el hombre no podrá resistir á las fuerzas de la Naturaleza exterior y utilizarlas en su provecho.

Las creaciones intermediarias que va acumulando la civilización, aunque en realidad van encaminadas á facilitar esa reacción contra el medio geográfico, acaban por enmascararla y hacen perder el contacto del sujeto con la Naturaleza. El empleado que trabaja en la administración de una empresa hullera, en realidad está cooperando á la obra de extraer el carbón de las profundidades de la tierra; pero en cuanto á la forma de cooperar ha perdido ese contacto.

De aquí la necesidad de recuperarlo, de volver al "aire libre", creándose objetos al parecer innecesarios que exijan el esfuerzo físico. Tal es el alto fin y la razón de ser de los deportes y las excursiones.

El hombre vuelve así al contacto vi-

vificante de la Naturaleza, y al sentirse atraído por ella y fuerte para dominar el medio, lo recorre con la fruición del vencedor: escala los altos picachos, cruza los mares, avanza en los hielos del Polo, aspira á remontarse en los aires, se siente señor de este su grande y hermoso palacio, que es la Tierra. Y en su afán de admirarla y dominarla más y más, al esfuerzo de sus músculos añade los ingenios creados por su inteligencia superior para hacer más veloz su marcha triunfal; del caballo pasa á la locomotora á vapor, de ésta al automóvil, al aeroplano y al globo, entreviendo la próxima aplicación absoluta de la electricidad á toda clase de medios de locomoción.

La creación de todas estas maravillas ha exigido ya de él algo más que las fuerzas físicas: ha tenido que dominar á la Naturaleza arrancándole también sus secretos y escudriñando los orígenes y las leyes de sus inagotables energías. Y á medida que así ha podido recorrer más á su placer la Naturaleza exterior, ha gustado más sus bellezas y ha sentido acrecentarse sus ansias de conocerlas más á fondo. Su espíritu de exploración científica se va desarrollando así indefinidamente.

Si, á la inversa, hubiéramos partido de la necesidad intelectual de buzar en

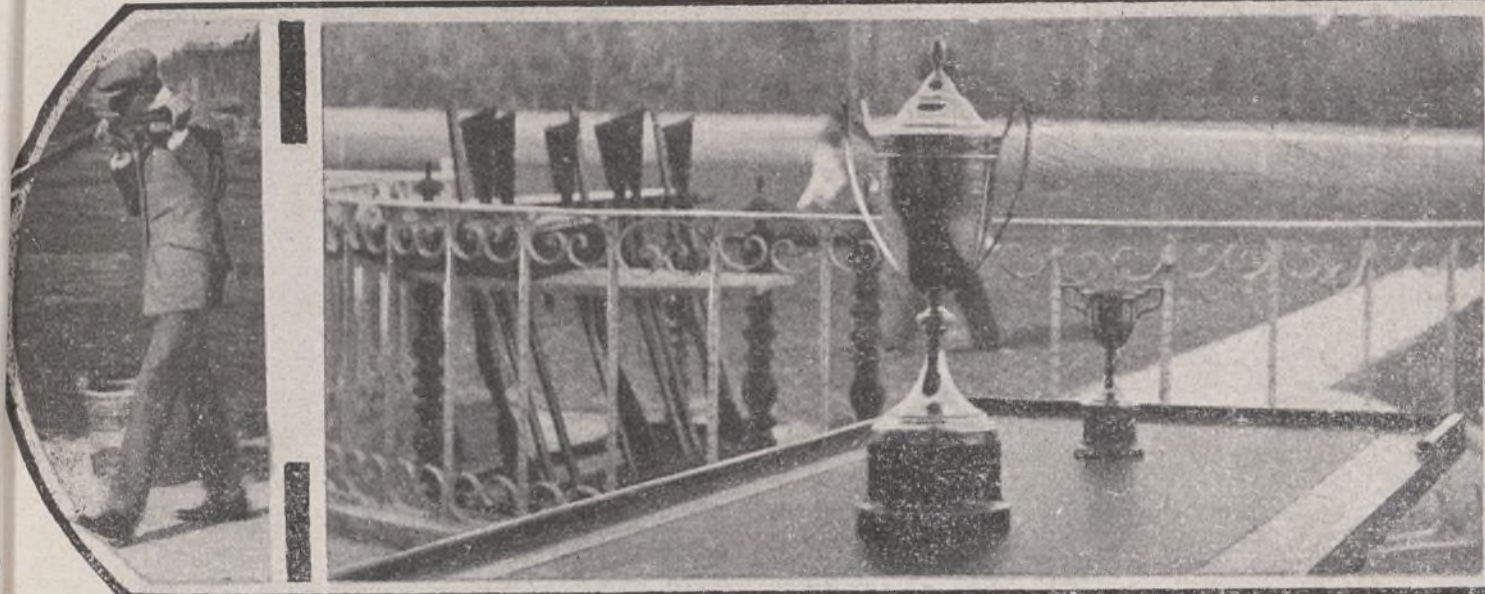
los profundos secretos de la Naturaleza, habríamos deducido que este goce espiritual exige la posibilidad de recorrer el mundo, y esta posibilidad reclama á su vez la fortaleza física adquirida por medio de la gimnasia y los deportes. No se puede estudiar en la paz del laboratorio la escala de bellezas de la serie orgánica, si antes no se han escalado las montañas y no se ha recorrido el mar para recoger los ejemplares y verlos vivir *in situ*.

Así, cualquiera de los extremos que se tome como comienzo, el ejercicio físico, los medios de locomoción y el estudio científico de la Naturaleza aparecen formando una serie perfectamente continua.

El cuadro que á grandes rasgos acabamos de bosquejar es el de las materias á cuyo estudio viene AIRE LIBRE á añadir su contribución. Todo periódico debe representar una idea, para ser algo más que una empresa mercantil y tener derecho á un puesto en la comunidad de la vida intelectual.

Nuestra idea es la que acabamos de exponer. Para laborar por ella no nos bastamos nosotros mismos: necesitamos la benevolencia de nuestros compañeros en la Prensa, á quienes enviamos el más cordial saludo, y sobre todo el apoyo del público.

LA REDACCION.



EL TIRO DE PICHÓN

EN LA CASA =
= DE CAMPO

Fotografías de Juan F. de Bona.

S. M. el Rey.

He aquí los premios más importantes disputados después del regreso del Rey de París.

Campeonato de España. — Tomaron parte 52 tiradores. Barcelona, Sevilla, Jerez y otras ciudades enviaron representaciones formidables. La tirada a 20 pichones, en dos días, siete el primero y los 13 restantes el segundo. Las condiciones: entrada, 125 pesetas; distancia, 27 metros; tres ceros excluyen; derecho a igualar. El vencedor ganó 6.000 pesetas y la copa menor, como recuerdo de su triunfo. Además su nombre es inscrito en la copa grande hasta que un tirador se haga su propietario ganándola dos años consecutivos ó tres alternos. El tiempo, poco favorable, hizo que volaran mucho los pichones, motivo por el cual menudearon los ceros, entrando a disputarse el campeonato los que tenían dos, que eran: Clemente Camino, Alvarez Capra, Manuel Camino, Tomás Beruete y el conde de Gavia. En el pájaro 16 salió este último; en el 19 Beruete, y en el 20 Manuel Camino. La lucha se hizo interesantísima entre Alvarez Capra y Clemente Camino, triunfando éste con 22 pichones de 24. El premio segundo correspondió á Alvarez Capra (21 de 24), y el tercero lo partieron entre Manuel Camino y Beruete.

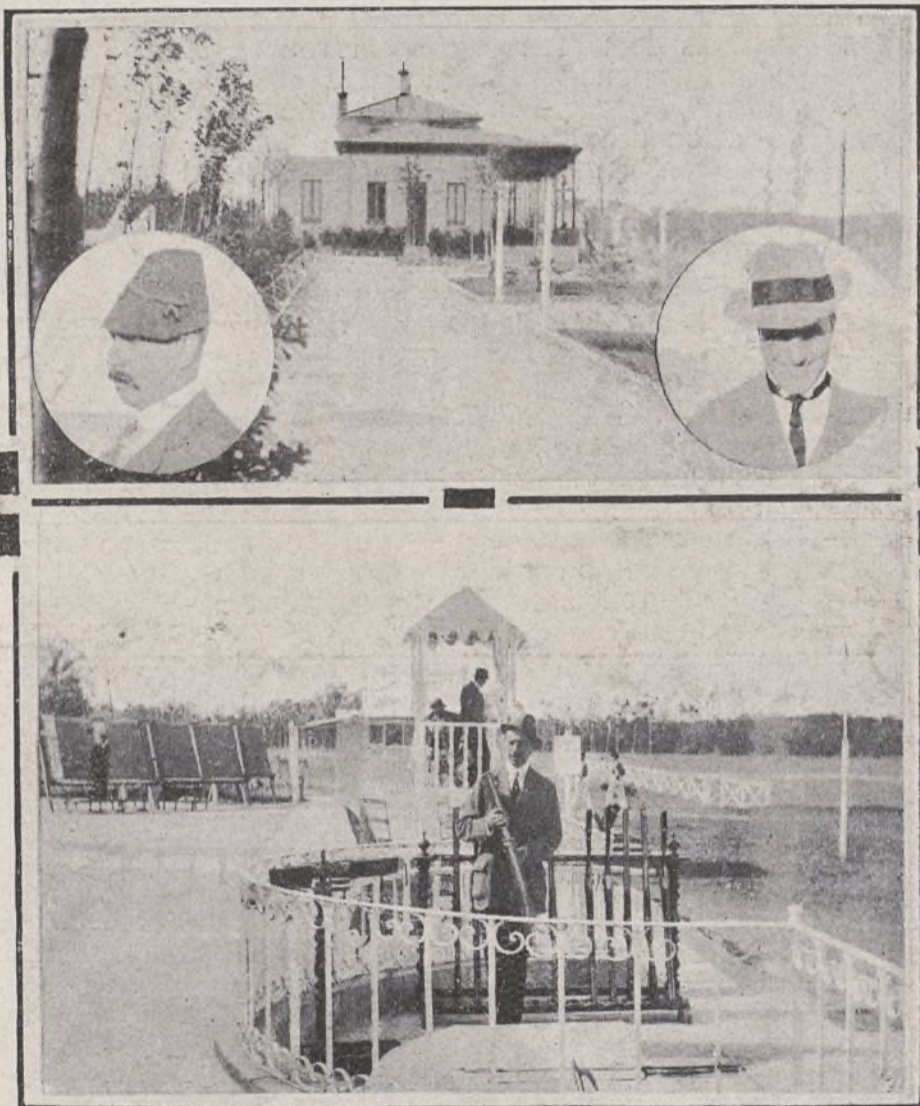
Copa de las Competencias. Tomaron parte Valencia, Jerez, Sevilla, Madrid, Barce-

lona y Alicante, en agrupaciones de cinco tiradores por Sociedad. La lucha á 12 pájaros, ó sea 60 el equipo. Este premio no se había vuelto a jugar desde la época de Alfonso XII. El equipo de

Barcelona, que fué el vencedor, estaba compuesto por los Sres. Burós (un cero), Larrañaga (un cero), Soler (sin cero), Luis Girona (dos ceros), y Javier Girona (seis ceros). Su total fué de diez

nulos y 50 buenos. Quedó en segundo lugar, con 11 nulos y 49 buenos, el equipo de Madrid, formado por S. M. el Rey (un cero), Villaviciosa (cuatro ceros), Nájera (dos ceros), Ochoa (un cero), y Tarancón (tres ceros). El equipo valenciano lo formaron los Sres. Llagaria (que solamente hizo un cero), Verdeguer (cinco), Córdoba (cinco), Zarzo (tres), Carri (dos), siendo el total de 16 ceros por 44 buenos. El equipo jerezano estuvo formado por los Sres. Castillo (dos ceros), Segovia (uno), Ivison (cuatro ceros), Osborne (ocho ceros), y Buck (cinco ceros); total, 20 nulos por 40 buenos. El sevillano por los señores Basilio Camino (4 ceros), González Montes (2 ceros), Manuel Camino (2 ceros), Abaurre (3 ceros), Clemente Camino (3 ceros); total, 14 nulos por 46 muertos. El alicantino por los señores Leach (3 ceros), Mauricio (6), Sánchez S. Julián (uno), Orús (3), y Salvati (2); total, 15 malos por 45 muertos.

Gran premio de Madrid. — 1.º premio, Sr. Abaurre, que mató 31 pichones de 32; 2.º, S. M. el Rey, con 30 de 32; 3.º, Sr. Girona, con 25 de 27; 4.º, D. Luis Angulo, con 24 de 27, y 5.º, D. C. Angulo, con 22 de 27.

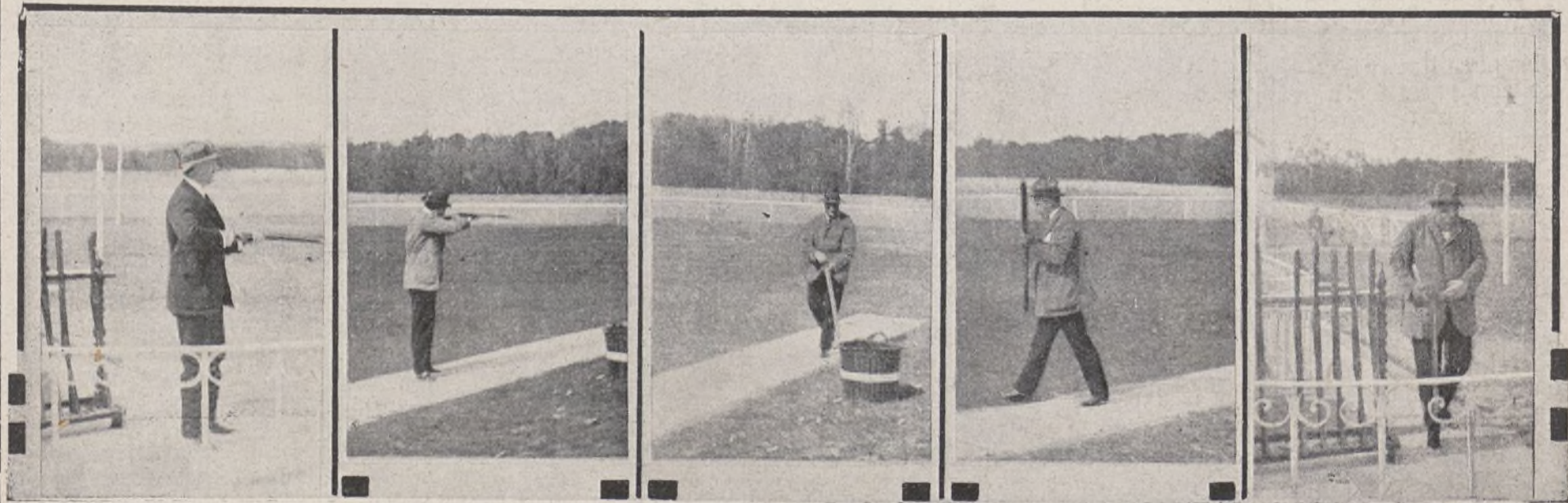


El Duque de Tarancón.

El Chalet de Tiro.

El Marqués de Nájera.

Sr. Castillo-Olivares.



Marqués de Villaviciosa.

D. Juan Bruguera

D. Camilo Amézaga.

D. Clemente Camino.

D. Ignacio Urcola.

Alpinistas españoles: Don Pedro Pidal, Marqués de Villaviciosa de Asturias



Cúspide del monte Cervino ó Matterhorn.

Si en algo debe resplandecer la verdad y la justicia, nunca mejor que en la presente ocasión para hacer resaltar, en toda la intensidad que se merece, la personalidad indiscutible del marqués de Villaviciosa de Asturias.

Oriundo de una de las más linajudas y aristocráticas familias de aquel antiguo principado, harto conocidas en el país por el arrojo, denuedo y valentía de sus hijos demostrado durante tantas generaciones, y primogénito de don Alejandro Pidal, quien supo inculcar en él desde muy pequeño el amor al campo y la montaña, logró por capricho especial de la naturaleza acaparar todas las dotes y condiciones de virilidad, fortaleza y resistencia tan indispensables para llevar á cabo con rara fortuna las proezas que le han hecho acreedor á la fama mundial que como alpinista tiene conquistada.

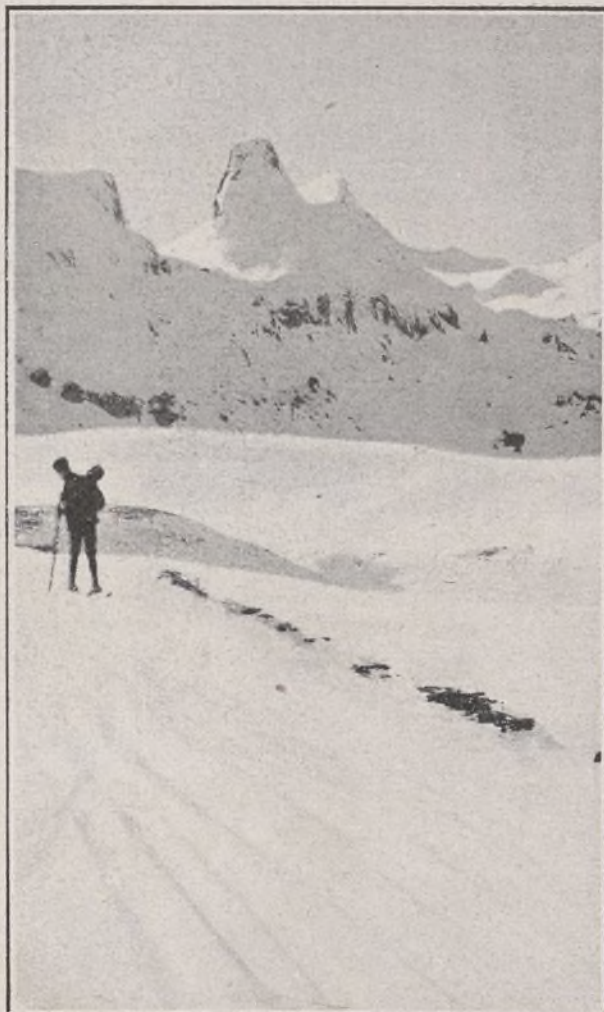
Como muy frecuentemente acontece, sus instintivas y desmesuradas aficiones á la caza, muy especialmente la del oso y los rebecos, animales cuya defensa principal estriba en su reclusión en los acantilados y elevaciones más promi-



El marqués de Villaviciosa de Asturias.

nentes de la tierra, despertaron en él esa apasionada afición hacia el alpinismo, que ya posteriormente tuvo ocasión de practicar de lleno y siempre en condiciones verdaderamente extraordinarias y difíciles.

Su conocimiento completo é indiscutible de todos los picachos, hoyas y barrerones de la atrevida y encantadora conglomeración de los Picos de Europa, que recorrió mil veces enseñando (más bien que acompañado de ellos), á famosos montañeses de Asturias y León (en donde tuvo la honra y fortuna de conocerle), confirmaron en mi saber la opinión sólida y fundamentada que ya tenía conquistada en aquellos confines, no sólo como cazador, sino como *grimpeur* de todo lo más inaccesible que en-



Vista del pico del Mediodía de Ossau.

cerrar pudieran aquellas atrevidas montañas. Con sus rifles y sin ellos las recorrió mil veces, sin que quedara risco, aguja ni torre que no hollara con su planta, acabando por apuntarse en el haber de su larga carrera de alpinista, la conquista del enorme é im-

ponente Naranco de Bulnes, ante cuyas ciclópeas y verticales paredes se habían estrellado durante tantos años los esfuerzos de infinidad de turistas extranjeros.

Dedicado por completo á la montaña, practicó en diferentes ocasiones las más enhiestas y difíciles elevaciones del Pirineo francés y español, entre la admiración de los conocedores de aquella cordillera, como el conde de Russell, el de Saint-Saud, Schraeder y otros, haciendo con facilidad grandísima los macizos de Gavarnie (Mont Perdu, Marboré, Taillon, etc., etc.), Vignemale (Pic Long), los de la Maladetta, y finalmente el escarpadísimo Pic de Midi d'Ossau, quizá lo más penoso de todo el Pirineo.

Sus ascensiones en los Alpes han dejado fama memorable, pues, al contrario de los demás, parece que puso especial empeño en practicarlas en

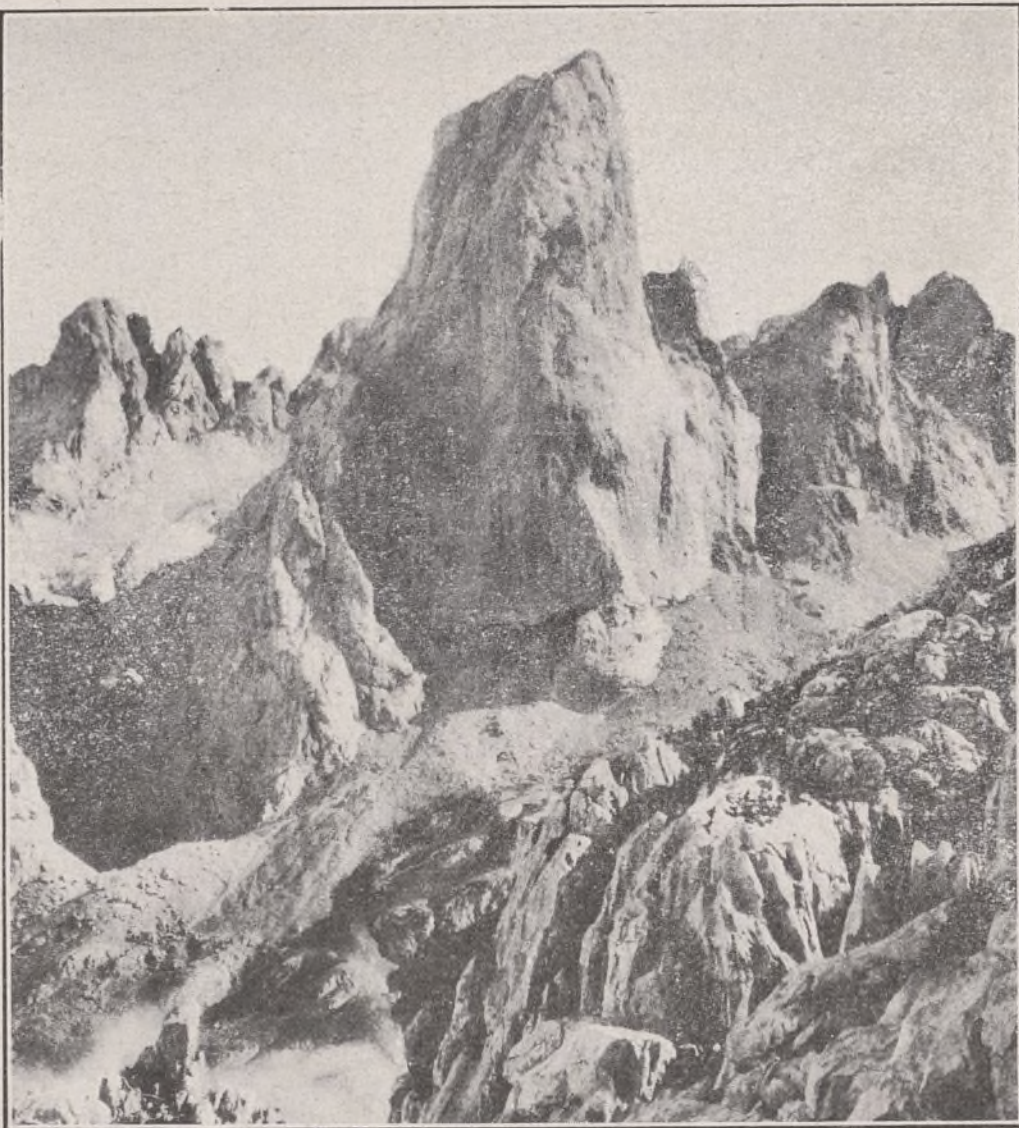


El marqués de Villaviciosa, de caza, con seis rebecos muertos por él, durante una excursión en Aller (Asturias).

condiciones impracticables. Véase la muestra:

A finales de octubre de 1906 (fijarse en la fecha), cuando nadie piensa ya en Suiza en acometer empresas semejantes, se presentó en Zermatt, en la base del Cervino ó Matterhorn (metros 4.505), con intención de escalar su cima. Desde allí me escribía: "Estoy en Zermatt preparando mi ascensión al Cervino; pero... está todo blanco y los guías dicen que no suben por nada del mundo. ¡¡¡Qué suerte más perrra!!!". Y, á pesar de todo, poniendo en juego su tenacidad, constancia, imaginación y entusiasmo extraordinarios, busca, habla y convence á los hombres que necesita, y después de pagarlos á precio de oro, vestirlos y equiparlos á propósito, se lanza á la conquista de la montaña que más vidas ha costado de todas las de Europa, coronando después de mil esfuerzos su cima immaculada.

Posteriormente, y en ocasión muy parecida, ya en el macizo del Mont Blanc, se le ocurre atacar la Aguille de Dru, frente á Montanvert, ascen-



El Naranco de Bulnes, uno de los riscos más difíciles del laberinto de los Picos de Europa (cordillera Cantábrica) tenido antes por iraccesible, y que ha sido conquistado por el marqués de Villaviciosa de Asturias.

sión sólo recomendable a alpinistas de primera. Con dificultad encuentra guías que se prestan á acompañarle, y cuando ya en medio de una ascensión peligrosísima aquéllos se le niegan á seguir adelante, descarga al *porteur* de su pesado saco de montaña, que se echa á espaldas, insulta, increpa y amenaza á unos y otros, y poco menos que á cuerdas con ellos, domina el altísimo picacho casi infranqueable.

Años más tarde, en su viaje á América del Sur, visita los Andes intentando hacer el Aconcagua, el coloso de todos ellos, viéndose obligado á desistir de su propósito por circunstancias especiales.

Joven aún, en la plenitud de su vida, dominado por su creciente afición á la montaña, es justo esperar de su valor, temeridad y arrojo, nuevas proezas. En espera de ellas, sean estas líneas testimonio de la admiración que muy profundamente le profesa el último y más agradecido de sus amigos y el primero y más entusiasta de sus admiradores.

MANUEL DE AMEZÚA.
Pres. del Club Alpino Español.

En Sud-América ● Viaje de estudio ● La zona algodonerá argentina

LA misión oficial de la "Casa de América", de Barcelona, y del Centro de Comercio Exterior, de nuestro Ministerio de Fomento, formada por D. Rafael Vehils (Secretario general de aquélla), D. Antonio B. Pont, médico español, que reside desde largo tiempo en la Argentina, y, como agregado, el Sr. Soler Agustí, ha hecho en lo que va de año un largo viaje de estudio por la América del Sur. Habiendo desembarcado en Buenos Aires, empezó por internarse directamente hasta la Asunción del Paraguay, y, desde esta república, volvió á descender lentamente al Sur, visitando minuciosamente la región subtropical del Este de la Argentina, la zona litoral del Paraná, la ciudad del Rosario y otra vez Buenos Aires. De aquí partieron los viajeros hacia el Oeste, para dirigirse á Chile por el ferrocarril trasandino, y actualmente suponemos que se hallarán nuevamente de regreso en Buenos Aires ó en La Plata, en cuya Escuela Superior de Comercio debe estos días haber dado unas conferencias el señor Vehils.

Así, los comisionados han cruzado en varios sentidos ese inmenso criadero de carne y de lana que se llama las Pampas y la Mesopotamia argentina.

El ganado es la base de todas las riquezas y consiguientes grandezas argentinas. El antiguo gaucho, que vivía en pleno desierto, carecía de pan, pero tenía carne á discreción; falto de muebles, se sentaba sobre cráneos de vaca. La carne asada, "el churrasco", es el manjar nacional por excelencia. Comer de campo es, ante todo, "churrasquear".

Pero, tras la ganadería, el cultivo empezó á transformar la Pampa: al "pas-



to bravo" sucedieron inmensas plantaciones de alfalfa, de cereales; al clásico ombú solitario, los exóticos eucaliptus. Al mismo tiempo se desarrollaba en las regiones extremas de la República la agricultura especial; en el Oeste la vid; en el Norte la caña de azúcar. Ahora se entrevé un gran desarrollo del cultivo del algodón.

Según el Sr. Pont, que ha publicado un minucioso estudio sobre el particular, el Nordeste argentino (sobre todo el Chaco, Corrientes y Misiones) es una región perfectamente comparable á la gran zona algodonerá



Aspecto de la Pampa oriental. — "Churrasqueando", en la colonia Nueva Valencia, fundada por Blasco Ibáñez en la provincia de Corrientes; á la derecha en primer término D. Rafael Vehils, y á continuación el doctor Rojas, gobernador de dicha provincia argentina.

de los Estados Unidos. Esto nos interesa tanto, que un sindicato hispano-argentino se promete aprovisionar nuestra industria en mejores condiciones que ahora lo está con el algodón yanqui.

De Automovilismo: Los coches de transmisión eléctrica

Con el gran perfeccionamiento alcanzado en estos últimos años por el motor de explosiones puede considerarse resuelto de manera satisfactoria el problema del automóvil de turismo, pero desgraciadamente no ocurre igual con el automovilismo industrial, que exige condiciones completamente distintas á las de aquél y más difíciles de llenar.

La gran competencia que hoy existe en el mercado automovilista, unido á que cada vez se extiende más este medio de locomoción entre los elementos de la clase media, ha obligado á los fabricantes á bajar sus precios y á preocuparse del automóvil de transporte, que, en definitiva, ha de ser el que les deje mayores beneficios, para lo cual sus ingenieros ensayan modelos especiales que satisfagan las nuevas exigencias del mercado.

En los coches montados sobre neumáticos, en los que la economía ocupa un lugar secundario, no hay gran inconveniente en utilizar motores de potencia superior á la necesaria, porque aunque no trabajan en buenas condiciones, proporcionan gran velocidad de marcha.

En cambio para el desarrollo de la tracción mecánica aplicada á la industria, es preciso obtener la tonelada-kilómetro lo más económica posible, y para conseguirlo es preciso emplear motores ajustados al trabajo que han de desarrollar, unidos á transmisiones bien estudiadas para que absorban poca energía y permitan que lleguen á la llanta del coche el mayor número de caballos posible.

Desde este punto de vista la transmisión mecánica resulta poco económica, porque exige el empleo de motores de potencia superior á su trabajo útil, para disponer de la fuerza necesaria para arrancar, marchar en llano y subir rampas poco pronunciadas sin necesidad de cambiar de velocidad, pues de otro modo sería preciso disponer de un número considerable de éstas, siempre difíciles de manejar por el gran volumen y peso de la caja de cambios y porque reciben sus piñones los choques de la carretera sin más intermedio elástico que las llantas de goma maciza, cuando las lleva el coche.

En cambio las transmisiones eléctricas suprimen el empleo del embrague, el cambio de velocidad y el diferencial, y permiten mucha mayor elasticidad al motor de explosiones, proporcionando el esfuerzo motor al resistente, y obteniéndose de ese modo un trabajo mucho más económico.

La constitución general de un automóvil de esta clase está indicada en las

figuras 1.^a y 2.^a Un motor de gasolina A mueve una dinamo B, la cual proporciona energía á los motores eléctricos C y D, que por intermedio de dos cadenas accionan los semiejes E y F, y éstos á su vez las ruedas motoras R R' por intermedio de las cadenas G y H.

La maniobra de estos carruajes es sumamente sencilla; sobre el salpicadero hay un regulador parecido al empleado en los tranvías, provisto de una palanquita que puede ocupar tres posiciones distintas: la primera, para la marcha hacia adelante y subir grandes pendientes, para lo cual se acoplan los dos motores eléctricos en serie; la segunda para obtener mayor velocidad en mejor camino, en cuyo caso se unen los motores en paralelo, y la tercera para la marcha hacia atrás con los motores enlazados en serie. Además tiene un pedal de freno, otro para acelerar el motor de gasolina y una palanca para frenar las ruedas motrices.

Como en este carruaje, por el hecho de suprimirse la caja de cambios, no hay relación invariable entre el esfuerzo motor y el resistente, resulta que si un camión con motor de cuarenta caballos, por ejemplo, trabaja á la mitad de su régimen normal, es decir, que produce veinte caballos, el esfuerzo motor en las ruedas en oposición con el resistente irá aumentando aunque cambie de régimen el motor de gasolina, hasta igualarse con el esfuerzo

que ha de vencer y conseguir que arranque el coche, con lo cual se logra que el esfuerzo motor sea el máximo para el arranque á la velocidad mínima.

Una vez el coche en marcha disminuyen el esfuerzo motor y el resistente, siempre sin que el motor de gasolina cambie de régimen y la energía sobrante se emplea en aumentar la velocidad del coche, hasta que llega á ser la correspondiente á la potencia dada por el motor de explosión.

Es decir, que así como en los coches de transmisión mecánica para una posición determinada de la palanca de los cambios de velocidad existe una relación constante entre el número de vueltas del motor y el de las ruedas, por lo cual se necesita disponer de varias velocidades para que el motor pueda vencer los diferentes esfuerzos exigidos al coche por el perfil de la carretera, en los de transmisión eléctrica la velocidad del motor será proporcional, no á la velocidad del coche, sino á la potencia que desarrolla.

Se podrá, por lo tanto, marchar á cuarenta kilómetros por hora bajando una pendiente con el motor girando despacio, en horizontal á la velocidad normal del motor, y subiendo una rampa á la mayor velocidad del mismo.

El cuadro siguiente, que copiamos de un trabajo de Mr. Saillard sobre este asunto, aclara lo que acabamos de decir:

Marchas.	Potencia necesaria.	Velocidad del carruaje.	Velocidad del motor más conveniente para lograr una marcha económica.	Velocidad del motor empleando	
				Transmisión mecánica.	Transmisión eléctrica.
Bajada suave	Pequeña.	Grande.	Pequeña.	Grande.	Pequeña.
En llano.	Media.	Media.	Media.	Normal.	Normal.
En rampa.	Grande.	Pequeña.	Máxima.	Pequeña.	Máxima.

También puede demostrarse del siguiente modo:

La potencia de una dinamo es igual al producto de su intensidad I por su voltaje V ; de modo que podremos escribir:

P vatios = E voltios $\times I$ amperios
ó por ejemplo, en un motor de 10 kilovatios

$10.000 \text{ vatios} = 100 \text{ V} \times 100 \text{ A}$
para marcha normal.

Se sabe que un motor eléctrico produce un par motor sensiblemente proporcional al cuadrado de su intensidad y que su velocidad (para una misma in-

tensidad) es proporcional al voltaje.

Por lo tanto, cuando el coche sube una rampa la intensidad aumentará automáticamente y sin intervención del conductor, hasta alcanzar el valor conveniente para vencerla, y entonces el motor trabajará en esta forma:

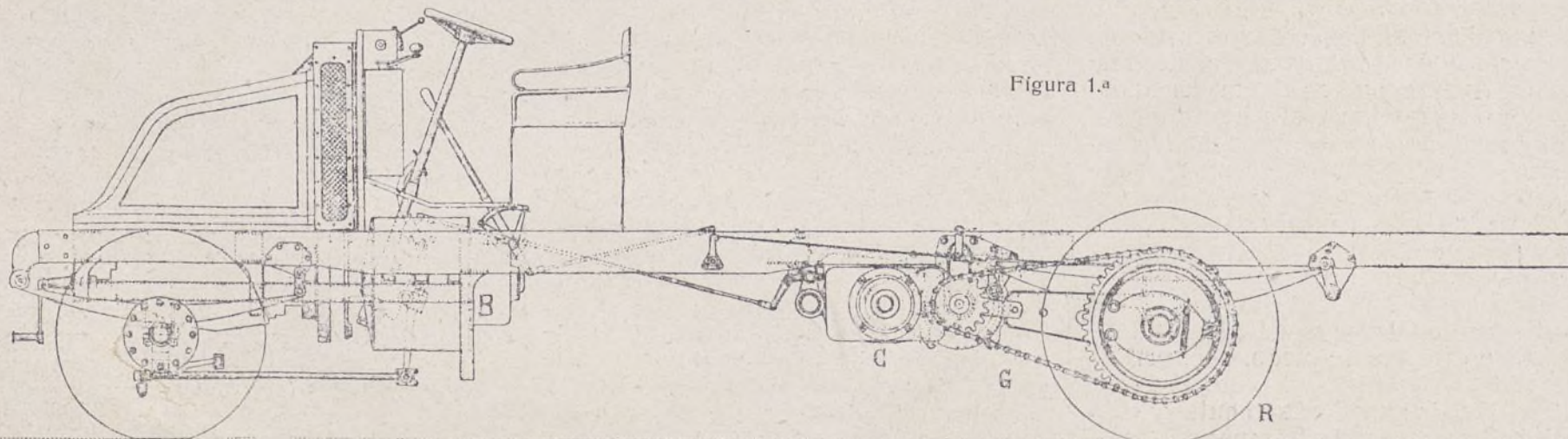
$50 \text{ V} \times 200 \text{ A} = 10.000 \text{ vatios.}$

Si el carruaje baja una pendiente la intensidad será pequeña y subirá el voltaje, aumentando por consecuencia la velocidad del coche, es decir,

$200 \text{ V} \times 50 \text{ A} = 10.000 \text{ vatios.}$

En las arrancadas el par motor es el máximo y podremos escribir:

Figura 1.^a



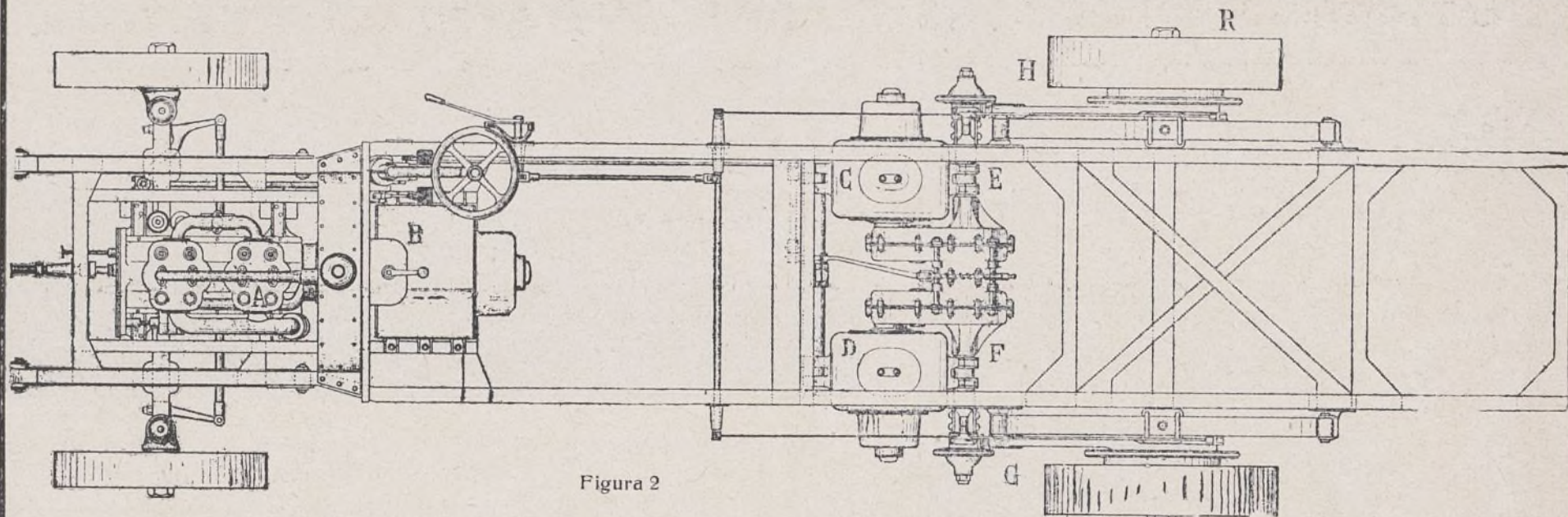


Figura 2

$50 \text{ V} \times 200 \text{ A} = 10.000 \text{ vatios.}$

Vemos, por lo tanto, que el cambio de marcha es completamente automático.

Respecto al consumo también se hallan en mejores condiciones los coches de transmisión eléctrica, porque la experiencia demuestra que la cantidad de gasolina gastada por un motor depende más del número de vueltas que de la potencia que desarrolla; por lo tanto, en un automóvil del primer sistema, si el consumo es económico cuando él lleva su carga completa, dejará de serlo cuando marche en vacío, mientras que con el segundo sistema de transmisión,

si el régimen del motor es de 800 vueltas, este número no se alterará ni cuando el carruaje camine cargado a 10 kilómetros por hora, ni cuando vaya a 20 en vacío, y en los dos casos la marcha será económica.

Por último, como se puede utilizar la potencia total del motor de explosiones sin tener necesidad de marchar a gran velocidad, en los de transmisión eléctrica se podrán montar en los camiones u ómnibus motores más pequeños, obteniéndose prácticamente el mismo servicio con mayor economía. Haciendo experiencias se ha podido comprobar que un camión de transmisión eléctrica

para 4.000 kilos de carga con motor de 90×140 , hace el mismo servicio que otro de 125×145 movido mecánicamente.

Todo esto, unido a las escasas averías y lo fáciles de reparar que son las que ocurren ordinariamente en los motores eléctricos, parece indicar que esta clase de coches han de adquirir gran desarrollo y que llegarán a resolver en buena forma el difícil problema que se persigue, de transportar grandes pesos en condiciones aceptables de coste y velocidad.

RICARDO GOYTRE.
Ingeniero militar

Motociclismo:

El tipo "Side-Car"

Paul Rousseau estudia en uno de los últimos números de *Le Sport Universel Illustré* el problema de las motocicletas y su utilidad.

¿La motocicleta debe parecerse a la bicicleta ó al automóvil?

El citado escritor reconoce que, hasta hoy, los fabricantes franceses han adoptado con predilección el primer criterio, y que, por el contrario, han sido más prácticos los ingleses al crear el tipo *side-car*.

Según esta manera de ver, los compradores españoles, en su mayoría, habrían sido hasta ahora poco prácticos prefiriendo el biciclo-automóvil.

En realidad, las dos máquinas responden a fines diversos; pero es indiscutible que el *side-car* es un vehículo automóvil de enorme utilidad para el turista, y que en España no se ha vulgarizado como hubiera sido lógico.

El *side-car* es, como se sabe, un triciclo: la parte delantera es de motocicleta, la parte posterior un cesto de mimbres que se apoya sobre las dos ruedas traseras; el conductor monta en la motocicleta y en el cesto va el pasajero recostado con toda comodidad.

Esta máquina es ideal para viajar con una señora ó con un niño, y aunque más cara que una simple motocicleta, es infinitamente más barata que dos.

En suma, no cabe fallar, pero sí distinguir: la motocicleta de dos ruedas es más deportiva; el *side-car* más cómodo y de más extensa aplicación.

De boxeo

El campeón mundial de "pesos plumas", Johnny Kilbane, había sido desafiado en Norteamérica por Johnny Dundee, que creía poder arrebatárle tan preciado título. El sensacional desafío en veinte *rounds*, que se había anuncia-

do para el 15 de abril, no se celebró hasta el 29 en los Angeles (California).

Como se había previsto, Kilbane se mantuvo superior a su adversario y conservó su título de campeón; pero, con gran sorpresa del público, el árbitro proclamó nulo el *match*.

Si el encuentro se repite con resultado decisivo, es probable que sea el último en que Kilbane y Dundee luchen en la categoría de "pesos plumas", á causa de la dificultad en que uno y otro han declarado hallarse para no aumentar.

Nuestro Consultorio Médico

Una enorme parte (y cada vez mayor) de la terapéutica moderna estriba en la utilización de los agentes naturales (no transformados en el laboratorio); la luz, las aguas, el clima de montaña, los baños, etc., ó en la aplicación del ejercicio físico, en forma adecuada a cada caso especial. Tales son la fisioterapia y la mecanoterapia. Pero lo mismo aquellos agentes que la gimnasia, sirven no solamente para curar las enfermedades, sino también para prevenirlas, que es, desde luego, lo preferible.

Como unos y otra entran de lleno en el campo de AIRE LIBRE, esta revista crea desde el próximo número una sección especial en que tratará de tales materias, con la suficiencia que le caracteriza, el distinguido médico higienista doctor D. Federico Montaldo.

Pero como la doctrina general debe aplicarse de un modo diferente en cada caso, AIRE LIBRE completará la sección con un *consultorio* en que las respuestas estarán á cargo del facultativo.

De este consultorio podrá servirse todo lector que remita á la dirección del periódico la descripción de su dolencia acompañándola del *vale*, que recortará en la última plana. En el número que aparezca ocho días después, se publicará la respuesta referida al seudónimo que el interesado haya preferido.

Consultorio

de Automovilismo

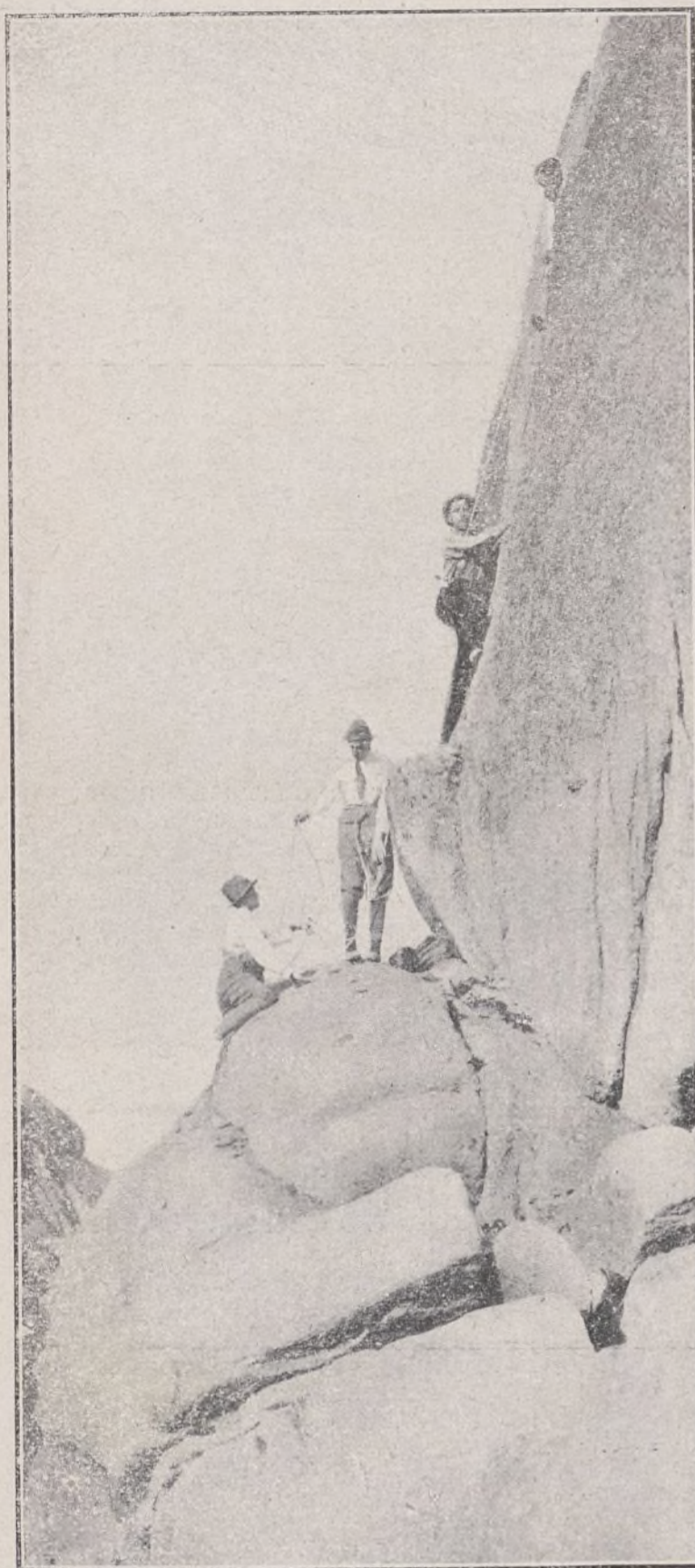
Todo lector de AIRE LIBRE tiene derecho á hacer por escrito á este periódico una consulta sobre cualquier ramo de la Mecánica, la cual será contestada en el próximo número por el ingeniero respectivo, de los que figuran en la lista de redactores y colaboradores que hemos publicado en nuestros prospectos.

Estas consultas pueden versar sobre cualquier punto de ingeniería industrial; pero las aconsejamos particularmente á los que poseen ó utilizan automóviles, motocicletas, aeroplanos ó cualquier otro mecanismo de locomoción. Con frecuencia una dificultad que produce embarazosas consecuencias, tiene una causa sencilla, que el técnico ve inmediatamente y que, conocida, puede repararse con facilidad. La consulta puede, por consiguiente, evitar gastos innecesarios de taller al poseedor del mecanismo.

Queda entendido que dicha consulta ha de ser de tal naturaleza que pueda contestarse brevemente, y que debe remitirse diez días antes (lo menos) de la salida del número y acompañarse del recorte ó *vale* que figura en la última plana. El interesado podrá, si gusta, usar un seudónimo.

Aparte de esto y sin más fin que contribuir á los progresos del automovilismo y á su difusión, agradeceremos cuantas observaciones personales nos quiera comunicar todo individuo perito en la materia, sobre ventajas, inconvenientes ó novedades que observe en la maquinaria que maneje; y las publicaremos con gusto siempre que sean de procedencia autorizada y no signifiquen reclamo ni detracción. Para hacer estas comunicaciones no es necesario recortar el *vale*; pues constituyen un servicio que, por intermedio de estas páginas, se hace al público.

Nuestras montañas: Pedriza posterior de Manzanares: Cuerdas de los Pinganillos y de las Milaneras



Comienzo de la escalada de un risco de los más difíciles de la Pedriza posterior. De arriba a abajo, los hermanos Juan, José y Ulises Kindelán, y Antonio J. Martínez del Río. Fotog. de Pablo Martínez del Río.



Vista de la cuerda oriental de las Pedrizas, tomada entre Chozas y M. rafiore de la Sierra: 1. a 4. Pedriza posterior; 2. Peña del Diezmo; 3. Hocos Cienras; 4. Collado de la Dehesilla; 5. 5. Pinganillos (propia- mente dichos); 6. Los Corredores; 7. El Colmenar; 8. Altos de San Blas; 9. La Neta. El primer término y más baja, la Berrocosa. —Fotografía de Antonio Prati.

AQUELLA noche — el 15 de julio de 1910 — emplazamos el campamento al pie de los canchos bajeros de la Peña del Rayo, casi al borde del arroyo del Hoyón, cuando aún bebe sus primeras aguas en la recóndita umbría de un perenne nevero.

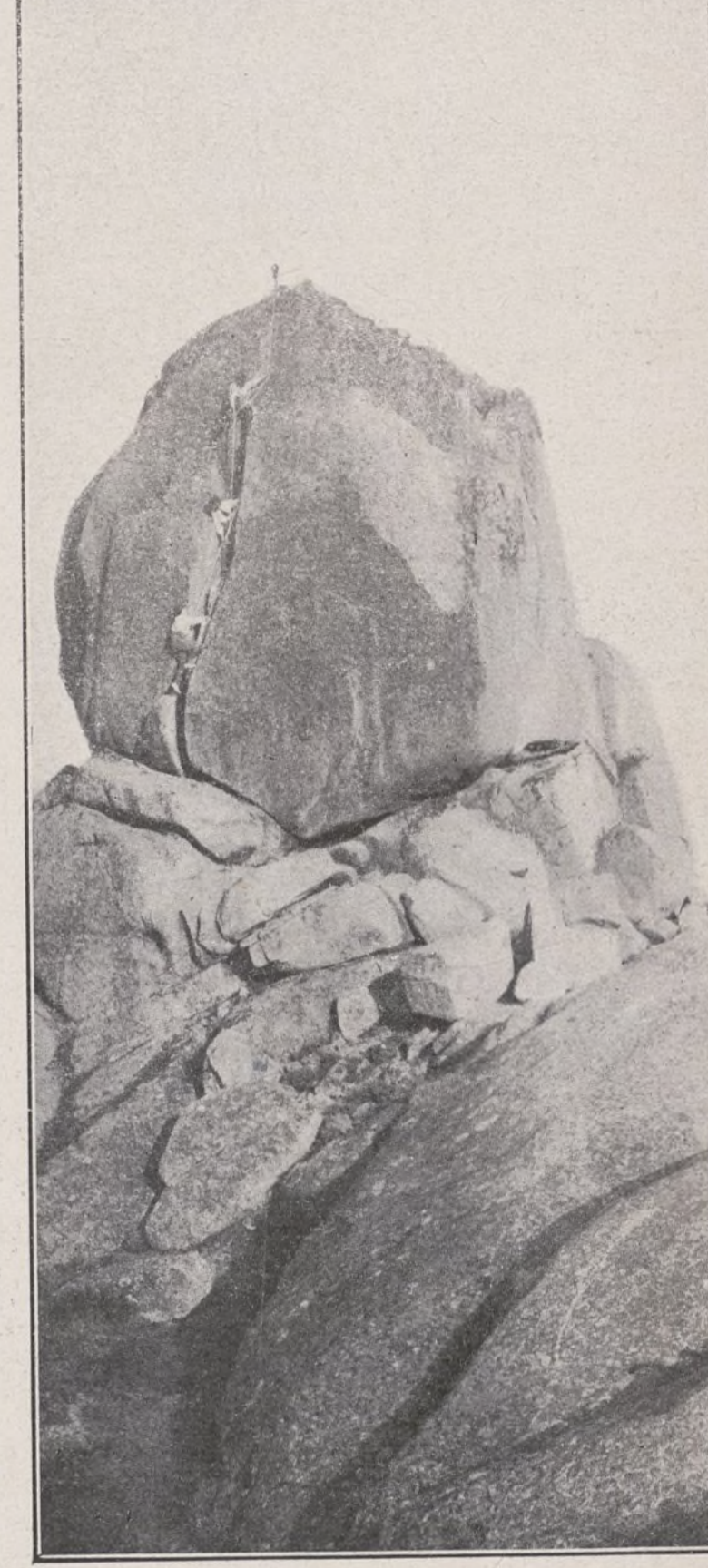
Rendimos jornada al mediar la tarde; una jornada fatigosa que se inició en Cercedilla a las once de la noche y tuvo fin en aquellos desolados parajes, después de caminar por la cuerda árida y pedregosa de Guarramillas, Guarramas, Valdemartín y Hierro. Desde esta última cumbre—Cabeza de Hierro menor—hubimos de descender en vertiginoso descenso por la imponente Cancha Carabina, para llegar a las praderas altas del Valle del Brezoso en busca de un refugio de sombra y de un arroyo en que colmar las agotadas cantimploras, llenas por última vez en el Ventisquero de la Condesa, primera fuente del río Manzanares.

La vecindad de cabreros y vaquerizos nos aseguró para aquella noche la provisión de leche y un guía para la mañana siguiente, que nos llevara por buen camino hasta las lindes de la Pedriza posterior, cuya fantástica y atormentada silueta se recortaba ante nosotros sobre un cielo pomposo de estrellas.



El risco de la Bota, colosal Peña de la Pedriza posterior. Se levanta al Este de la Cuerda de las Milaneras, en la vertiente opuesta al Hoyón y en las cercanías del Miradero y de la Peña del Rayo. Al pie del risco Raimundo de Miguel, del C. A. E. y presidente de la sección de montaña de la S. G. B. —Fotografía de Juan F. de Bona.

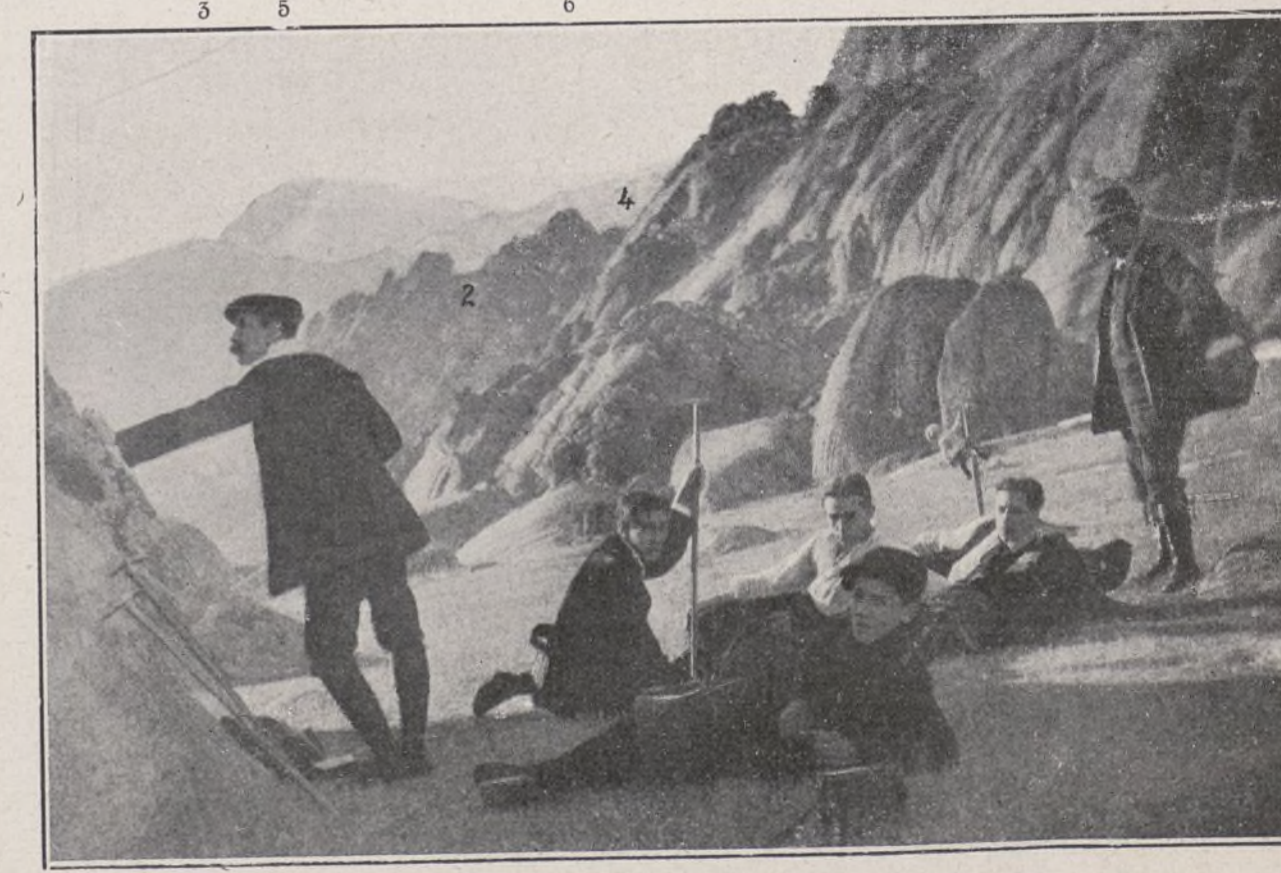
El Miradero. — Desde el Hoyón, donde pernoctamos, hasta las alturas de Prado Pollo, subimos en menos de una hora. Desde aquella altura contemplamos el más bravo de los panoramas de montaña. A nuestros pies se hunde en lóbregas umbrías el estrecho Valle de la Majadilla; al frente, la cuerda de los Pinganillos desarrolla una erizada silueta, hendida por profundas cortaduras, de entre las cuales empujan riscos elevadísimos, al parecer inaccesibles — Canchos del Colmenar, los Corredores—. A mano siniestra se alzan las ataligadas crestas de la Peña del Rayo, de los Altos de Matasana. Más lejos, en el engarce de la cuerda de los Pinganillos con la cuerda Larga (divisoria entre el Lozoya y el Manzanares), la Loma de los Bailanderos muestra su perfil endiablado de picachos retorcidos, engarabitados; abajo, a la derecha, siguiendo la tortuosa cuerda de las Milaneras, en una de cuyas depresiones nos hallamos, se destaca el Canto de los Tres Cestos, tres colosales peñascos ovoideos, superpuestos en un prodigio de equilibrio. Y al fondo, la extraña visión de un laberinto de piedras amontonadas, que dan la impresión fantástica de un mar revuelto y enfurecido que se hubiera petrificado en el instante de su ira.



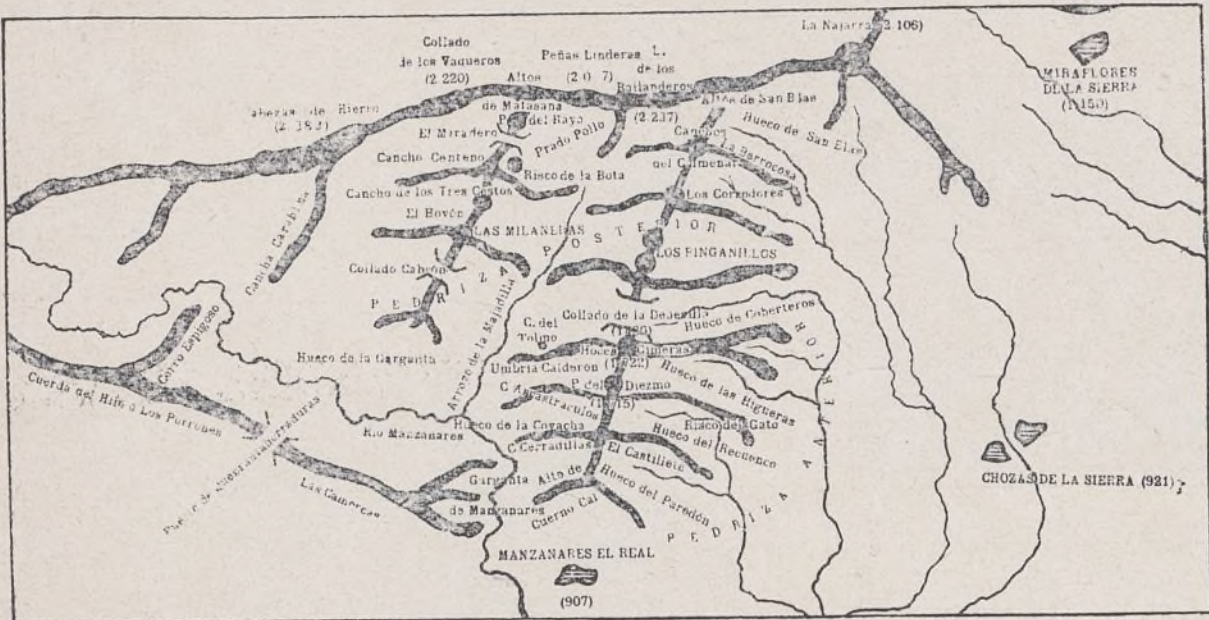
Vista total del risco escalado por los Sres. Kindelán y Martínez del Río (A. J.) y representado parcialmente en nuestro fotograbado de la izquierda, en la Pedriza posterior. Fotog. de Pablo Martínez del Río.



El Hoyón (al O. de la cuerda de las Milaneras). En un risco y de arriba a abajo: José F. Zabala, Ricardito Arche (11 años), Esteban Areal y Juan F. de Bona. Detrás, Cancha Carabina (1), la cumbre de la Maliciosa (2), y su estribación la Cuerda del Hilo (3). —Fotografía de Ramón González.



Collado de la Dehesilla: 1. Cuerda de los Pinganillos; 2. Milaneras y Collado Cabrón (sobre la cifra); 3. Cerro Espigoso; 4. Cancha Carabina; 5. Maliciosa; 6. Guarramillas (esfumadas). De izquierda a derecha: Rivera (padre), de Miguel, J. F. Zabala, Bona, Lara, y (delante) Rivera (hijo). —Fotog. de Ramón González.



Croquis esquemático de las Pedrizas, según las observaciones personales del autor. Es la primera vez que se da a conocer una toponimia tan rica de esa región. En las hojas publicadas del Mapa del Instituto Geográfico solo aparece de ella una parte insignificante; y en los restantes mapas (incluso el de Coello) está toda muy mal representada.

cundia más feroz. Para el geólogo estas montañas son un rico museo en que estudiar los efectos de la denudación.

El Risco de la Bota.—Apenas avanzamos unos pasos por la breve pradera innominada para los pastores y bautizada por nosotros con el nombre del Miradero, aciértase á ver, aunque confusamente, el monolítico Risco de la Bota, de forma originalísima, erguido gallardamente con arrogancias de inexpugnable.

Elevase este colosal peñascote, de unos 25 metros de altura, en medio de una breve meseta obstruida por piedras desprendidas de los *Altos de Matasana*, á cuyos pies se halla. Su faceta Sur mira al hondo abismo de la Majadilla, abierto en un cortado á pico, de más de 100 metros. A un lado y otro del colosal murallón granítico retuércense en indefinible tormento los últimos árboles de un pinar muerto; troncos calcinados, maltrechos, descuajados algunos por el rayo, mostrando aún la honda herida carbonizada; otros, aplastados por alguna avalancha de piedras: algunos muertos de sed entre aquella pedrera estéril, donde la nieve sólo forma un delicado encaje en los días más crudos de la invernada, encaje desvanecido á los primeros besos del Sol ó puerizado por el soplar desenfrenado de la ventisca.

Pocos son los alpinistas madrileños—podrían contarse con los dedos—que se han acercado hasta la base del Risco de la Bota. Desconocido como la Pedrizza posterior para el noventa y nueve por ciento de los aficionados á nuestra Sierra, causa el consiguiente asombro de quienes le contemplan en fotografía, que no presumen que en la montaña madrileña existan estos colosales peñascos. Sin embargo de su corpulencia, no es este Risco de la Bota sino uno de los cientos de riscos inaccesibles que en la Pedrizza posterior se yerguen. ¡Cuántos no se alzan en aquellos desolados Pinganillos que tenemos al frente y que nadie conoce aún!

Los Pinganillos.—La abrupta cuerda de los Pinganillos constituye lo que pudiéramos llamar el nervio oriental de la Pedriz de Manzanares. Extendido este nervio ó confratuerte desde las Peñas Linderas—en su conexión con la cuerda Larga—hasta las últimas estribaciones de la Pedriz anterior—junto á Manzanares el Real—, hállase hendido al final del segundo tercio de su recorrido por la honda depresión del Collado de la Dehesilla, que separa y define de un modo bien ostensible los macizos de ambas Pedrizas, la anterior y la posterior; á este nervio central posterior denomina-

sele cuerda de los Pinganillos, y parcialmente de Norte á Sur, Altos de San Blas, Canchos del Colmenar, los corredores y Pinganillos propiamente dichos.

En su vertiente Oeste forma—con el contrafuerte, paralelo á él, de Las Milaneras—el hondo Huevo de la Majadilla, y en la del Este—con la derivacion lanzada al Sudeste por la Najarra—el Huevo de San Blas.

En las estribaciones que mueren en la Garganta de la Dehesilla elevanse los riscos más pulidos y difíciles—considerándolos como alpinista—de los Pínganillos. De uno de ellos aparece en este artículo las fotografías representativas de una escalada que realizaron a una de estas desconocidas cumbres los hermanos Ultano, José Manuel y Juan Kindelán con sus primos Pablo y Antonio Martínez del Río, el primero de estos últimos autor de las fotografías de referencia y, como sus compañeros, gran alpinista, conocedor de todos los grandes macizos de los Alpes, del Tirol, de los Pirineos y de las Sierras Madres mejicanas.

"*Cuerda de las Milaneras.* — Paralelo este contrafuerte—el más occidental de la Pedriza posterior—al de los Pinganillos, ya reseñado, surge del macizo de la cordillera con las altas y afiladas cumbres de la Peña del Rayo y de los Altos de Matasana, para descender rápidamente la línea de su cuerda en la depresión del Miradero. Torna á subir su dentellado perfil en los riscos amenazantes de Cancho Centeno, seguidos de las rotundas testas de las Milaneras, macizo el más corpulento de este contrafuerte, para hundirse de nuevo en la angostura del Collado Cabrón, pradera cumbreña en donde se asienta en todo el año la majada de un cabrero de Manzanares el Real. Sube la cuerda hacia unos picachos afilados, de nombre desconocido para mí, y baja á desvanecerse en el breve vallecito del Brezoso, frente á la famosa Garganta de Manzanares, lóbrega y umbrosa hendidura, en donde el río salta y se encabrita en los peñascales, no imaginando, sin duda, ahora caudaloso, que en las postrimerías de su curso le sale al paso la villa cortesana, entre cuyos ribazos de arenas cuaternarias quedarán menguadas y turbias sus aguas, que aquí tienen la diafanidad del cristal y la pujanza de un torrente.

Horario de la excursión.

Cercedilla (4.153 metros de altitud); llegada á las 10,30 de la noche, saliendo de Macrid á las 8,40 (circula este tren durante los meses de junio, julio, agosto y septiembre).

Chalets del Club Alpino (1.550 metros); una hora; pernoctar aquí ó seguir la marcha hasta el

Puerto de Navacerrada (1.778 metros), á dos horas de Cercedilla; en la caseta de la divisoria descansar hasta la salida del Sol. Por el camino de los ventisqueros, hasta el Collado de la Maliciosa (2.000 metros), hora y media del Puerto, y trasponer este entronque para llegar, en breve descenso, al

Ventisquero de la Condesa, primera fuente del río Manzanares. Desayunar junto al arroyo que surge del nevero. Puestos en marcha de nuevo á las siete de la mañana, bordear el macizo de las *Guarramas* (2.258 metros), para encontrar el

Collado de las Guarramas (2.157 metros), á media hora del ventisquero, y subir hasta el

Cerro de Valdemartín (2.277 metros), para descender al collado de este nombre (2.147 metros); de nuevo ascender hasta cerca de la cumbre de

Cabeza de Hierro Menor (2.370 metros), á la que se llega á las dos horas de camino desde el Ventisquero de la Condessa. Conviene advertir que desde este ventisquero no encontraremos agua hasta descender por la estribación Sur de Cabeza de Hierro Menor llamada

Cancha Carabina, y llegar á las praderas del Valle del Brezoso (unos 2.000 metros) al término de cinco horas (sin incluir paradas ni descansos) desde el Puerto de Navacerrada.

Después del almuerzo al borde de cualquier arroyo, seguir, ya por praderas en sentido paralelo al macizo de la cordillera, sin perder ni ganar altura, hasta llegar a una extensa pradera, ligeramente inclinada, á cuyo lado izquierdo, escondido entre peñes, se halla el chozo del vaquero Pablo, de Bocerril, en donde se pernocta.

Al siguiente día, muy de madrugada (las cinco lo más tarde) se debe emprender la marcha, vadeando el arroyo del Hoyón, para subir por una empinada ladera hasta el Miradero.

Desde allí es totalmente imposible describir camino alguno. Una senda comienza junto al Risco de la Bota, vertiente Norte; pero el excursionista acaba por perderla más ó menos tarde. El rumbo debe enderarse siempre hacia la izquierda (apenas se haya perdido la minúscula senda), hasta encontrar el caudal del arroyo de la Majadilla, siguiendo cualquiera de sus afluentes. Apenas hallado este arroyo, cruzar á su orilla izquierda (aguas abajo), y en ella encontrar un ancho sendero que nos llevará hasta la confluencia con el arroyo de la Dehesilla, en donde el Canto del Tolmo ofrece un amplio resguardo de sombra y un manantial para efectuar el almuerzo del medio día. El regreso á Madrid puede hacerse remontando la Dehesilla para bajar á Chozas y tomar el coche de las cuatro de la tarde, que nos lleva á Colmenar, ó seguir el curso del arroyo y atravesar la Garganta de Manzanares, para, más descansadamente, pernoctar en Manzanares el Real.

La excursión debe efectuarse, para mayor comodidad y mejor conocimiento de la Pedriza posterior, en tres días. La época ha de ser necesariamente en el verano, con absoluta seguridad de buen tiempo. Son imprescindibles la cuerda de 30 metros, piolet y alpargatas muy resistentes, además de las consabidas botas herradas. Indispensable, asimismo, la capa alpina ó una manta.

JOSE F. ZABALA.

CARRERAS DE CABALLOS: CUARTO DÍA



«Carnatic», del Duque de Tarifa, vencedor en el handicap «Fernán Núñez».

La lluvia pertinaz nos impidió el domingo obtener buenas fotografías; pero no intimidó al público, que fué numeroso. Asistió el Infante Don Carlos. He aquí el resultado:

Carrera militar de vallas.—2.000 metros. Primero (500 pesetas), *Fumo*, el favorito, del Sr. Suárez de Figueroa (Cazadores de María Cristina). Segundo (150 pesetas), *Lucido*, de D. Luis Ponte (Escuela de Equitación). Tercero (100 pesetas), *Navío*, de D. J. Milans de Bosch (Húsares de la Princesa).

Carrera Fernán-Núñez.—1.800 metros. «Handicap», para toda clase de caballos enteros y yeguas de tres ó más años, nacidos en España y que hubie-

ran tomado parte en otras carreras de esta reunión. Primero (1.000 pesetas), *Carnatic* (60 kilogramos), del duque de Tarifa. Segundo (150 pesetas), *Buster Brown* (64 kilogramos), de D. Manuel Romero. Tercero (100 pesetas), *Gaud* (62 kg.), del marqués de Vaideras.

Carrera Alvear.—2.000 metros, para cruzados y anglo-árabes de tres años (52 kg.), cuatro (61 kg.), ó cinco ó más (63 kg.), con recargo de un kilogramo por cada 1.000 pesetas ganadas en primeros premios. Primero (1.200 pesetas), *Estaubé* (68 kg.), del marqués de Villamejor. Segundo (200 pesetas),

Emma II (63 ½ kg.), del Sr. Andriá-torrepalma.

Militar lisa.—1.500 metros, para caballos de 72 kilogramos, de la Escuela de Equitación, montados por oficiales de los cursos de la misma. Primero (objeto de arte), *Rire*, de don Luis Ibarrola (Húsares de Pavía). Segundo, *Vendabal*, de D. E. Campillo (Lanceros de España). Tercero, *Vendimia*, de D. Angel Riaño (Cazadores de Tetuán).

Mixta.—1.200 m. Primero, *Orphin*, del conde de la Cimera. (1.000 pesetas. Premio de la Gran Peña.)

La colonia inglesa en Madrid



La colonia inglesa residente en Madrid, con el patriotismo y afición deportiva, que tanto la honran, ha celebrado el domingo último su «Día del Imperio». De esta fiesta, que celebró en su campo de tenis, damos dos notas gráficas: la primera es una carrera de sacos; en el círculo aparece el embajador de la Gran Bretaña en Madrid, Sir Bunsen (derecha), tomando parte en una carrera á tres pies.

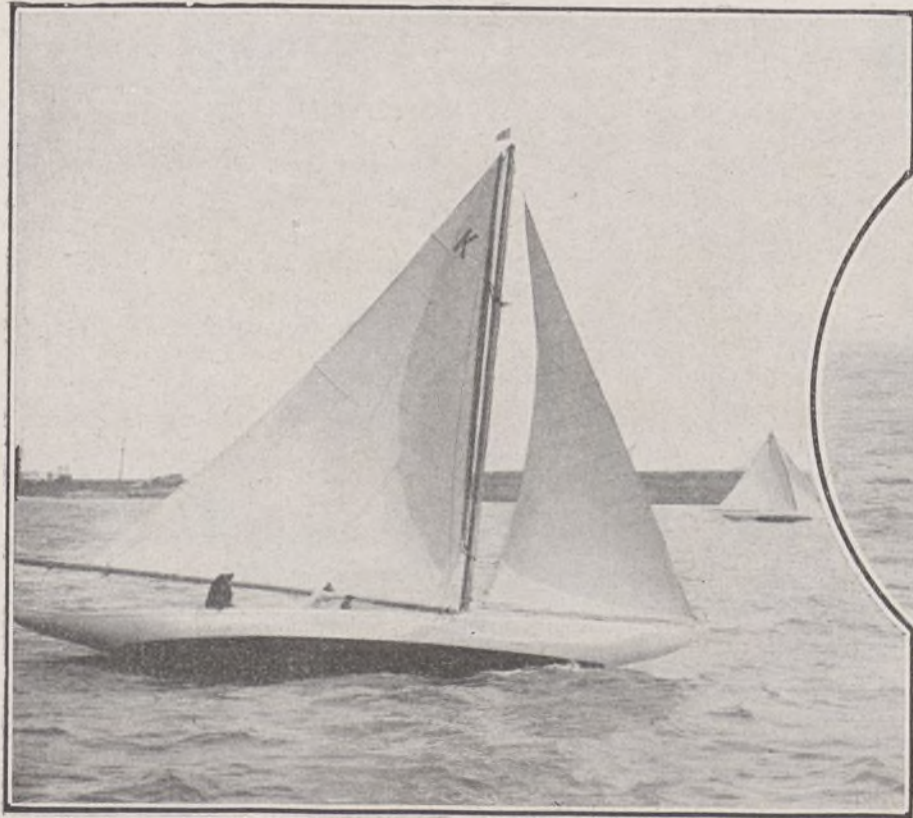


Fta. Hugelmann.

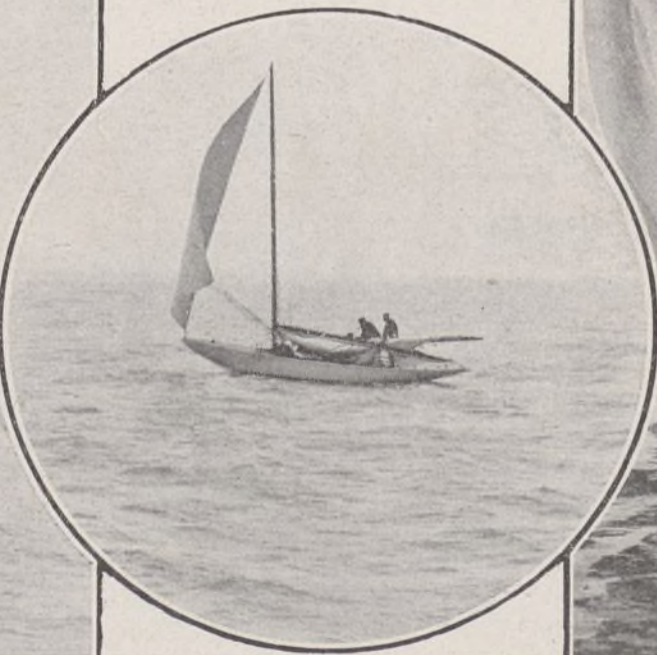
LAS REGATAS EN BARCELONA: NARRIA Y GIRALDA III

La nota más interesante de las regatas á vela, que tan brillantemente se han celebrado este mes en Barcelona bajo los auspicios del Real Club Náutico, ha sido sin duda la obstinada lucha entre el balandro «Narria», del R. Club Náutico de Bilbao, y el «Giralda III», del Rey, ambos de la serie de siete metros. Después de alternativos triunfos parciales, el «Giralda III», patroneado por D. Enrique de Careaga, triunfó en el desempate del día 9, en 2 h. 27 m. 20 s., ganando la Copa de la Diputación provincial y 600 pesetas.

Al «Narria», que llevaba ventaja, se le rompió el pie de gallo de la percha del guairo, avería que no es posible reparar navegando. Pero el día siguiente consiguió este balandro, patroneado por D. Luis Arana, un brillante desquite, ganando en 2 h. 13 m. 50 s. (contra 2 horas 35 m. 19 s. del «Giralda III») la Copa de S. M. el Rey. Según los técnicos le favoreció el viento recio, para el cual está más hecho el balandro bilbaíno que el de S. M. El «Nuevo Mundo» ha publicado el día 15 una información errónea de estas regatas atribuyendo al «Giralda III» el triunfo del «Narria», de Bilbao.



El «Giralda III» del Rey, en el momento de cruzar la meta, ganando, el día 9, el premio de la Diputación provincial de Barcelona.



El «Narria», del Real Club Náutico de Bilbao, durante la avería de que habla el texto y que el día 9 le impidió ganar al «Giralda III», sobre el cual llevaba ventaja.



Un viraje: Apunte fotográfico tomado en las eliminatorias de la Copa del Rey.

LOS DE LA GIMNASTICA

FOTOGRAFÍAS DE RAMÓN GONZÁLEZ

Según el "Nuevo Mundo" del 15, el primer concurso de carreras "cross-country" (que no quiere decir sólo "á pie y con obstáculos", como cree el semanario, sino "á campo traviesa", cosa distinta en el terreno deportivo), se habría celebrado recientemente en Barcelona. Como órgano de la "Gimnástica Española" estamos en el deber de recordar que esta Sociedad viene colgando estos concursos desde hace cuatro años, habiendo sido los sucesivos campeones: Isidro Aguilar en 1910, Fernando Caro en 1911, Manuel Verdasco ("recordman" de los 30 y 50 kilómetros en carrera libre) en 1912, y Ezequiel Montero en el año actual, en que la carrera se hizo



Carrera á campo traviesa: salida del Campo de la S. G. E. Saltando la valla, Montero



1.º Ezequiel Montero

Los ganadores de la carrera á campo traviesa en 1913: fotografías hechas en el momento mismo de la llegada.

2.º Manuel Verdasco

3.º Ramón de las Heras

momento mismo de la llegada.

á fines de Abril. Montero es también el campeón de la carrera libre de 10 kilómetros, trayecto que recorrió en treinta y cuatro minutos y cuarenta segundos, acercándose mucho al "record" mundial, que espera superar este año. Sería un gloria para España.

El campeonato ciclista (de 50 kilómetros) de la misma Sociedad, se corrió el 11 del pasado en la carretera de la Coruña. El record de 1 h. 38 m. 28 s. 2/5, que tenían Arroyo y Torres, fué batido por Lázaro Villada, que sólo ha tardado en recorrer los 50 kilómetros (á pesar de que el camino se hallaba á trozos picado y con baches) 1 h. 37 m. y 3 s. Su táctica fué apretar en las subidas y descansar en los descensos.

Los retratos, tanto de Villada como de los ganadores de las carreras á campo traviesa, están hechos en el momento preciso de la llegada, de modo que expresan el efecto producido por el esfuerzo.

El segundo equipo de la S. G. E., representado en otra fotografía de esta página, ganó al del Unión Sporting, de Madrid, el primer eliminatorio para el campeonato de segundos. Al triunfar (por 5 á 1) conquistó el humorístico premio "Roca", consistente en once caballitos de cartón, correspondiente al ganador



Segundo equipo de la S. G. E. con el premio Roca, ganado el día 11. De izquierda á derecha: Lamban, Barbosa, Cruz, Gómez (J.), Niño, Puerta, Ramos, Esparza, Arche, Latorre y Peñalosa.



Lázaro Villada, ganador del Campeonato Ciclista, aplicándose un masaje al terminar la carrera, para evitar el endurecimiento de los músculos.—Retrato de Villada hecho en el momento mismo de la llegada.

de pista = 1.200 metros). En ellas alcanzó un nuevo triunfo Ezequiel Montero, que llegó al campo apresuradamente, pues acababa de correr en la Ciudad Lineal, donde ganó un segundo premio. Ambas carreras fueron su descanso del partido de foot-ball que había jugado por la mañana en un equipo del "Cardenal Cisneros" contra otro de la "Gimnástica".

El 5 de mayo esta última Sociedad tomaba parte, con un asalto de esgrima y una lucha greco-romana, en otro festival antituberculoso de la Ciudad Lineal.

Una de sus más simpáticas iniciativas fué el partido á beneficio de la suscripción nacional para el "Vander-Goes", en que un equipo mixto de la "Gimnástica" y el "Athletic" venció por 1 á 0 al de "Madrid" y "Español".

La labor de la temporada no ha terminado aún para la Sociedad Gimnástica. Las carreras pedestres de diez kilómetros, que se suspendieron el día 4 (para el cual se habían anunciado por primera vez), se celebrarán en breve. Falta igualmente celebrar los campeonatos de deportes atléticos y de levantamiento de peso.

Exposición de Ganados Premios y Clausura



En la báscula para la calificación. —*Kaiser*, morrueco aidaliz, de treinta y dos meses, de D. José y Palacio (fuera de concurso). —*Miravete*, macho de raza manchega, de la Duquesa viuda de San Fernando, en Infantes (Ciudad Real); primer premio. —El jurado en acción la víspera de la distribución de premios.

En conjunto la Exposición de ganados que acaba de celebrarse en Madrid nos ha parecido superior a las anteriores; y este progreso demuestra la eficacia del procedimiento.

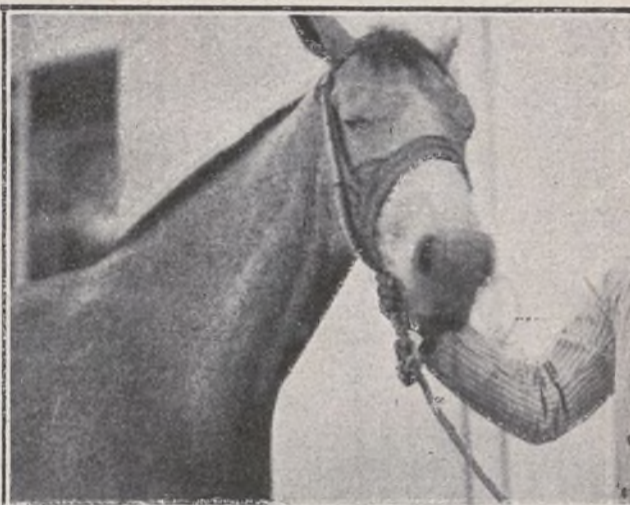
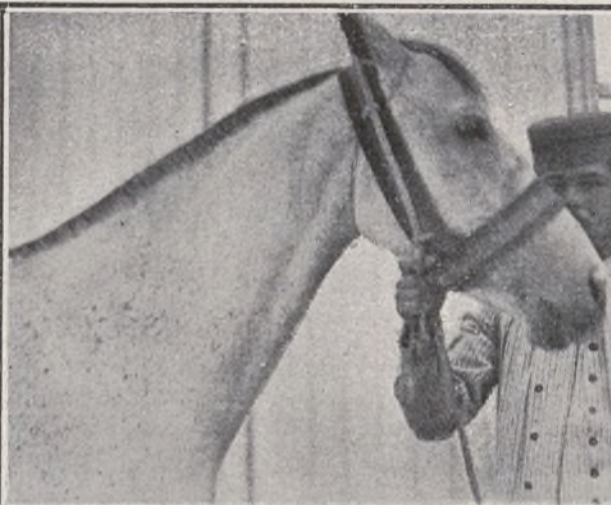
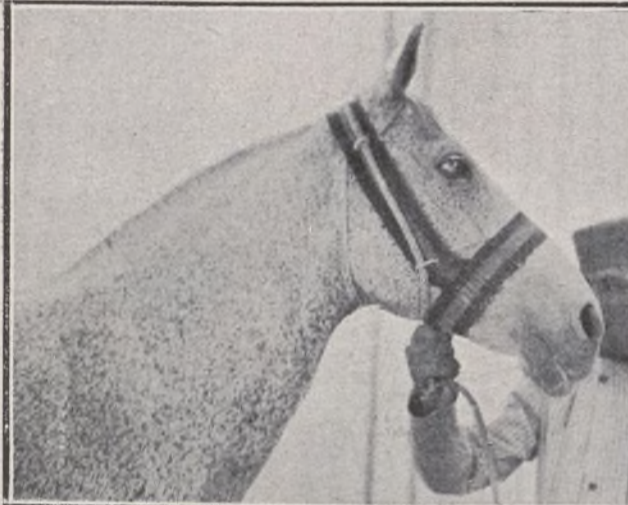
Entre las innumerables observaciones a que dan lugar los 848 ejemplares de animales presentados, nos concretaremos a dos.

En cuanto al ganado caballar, existe el problema de crear nuestro tipo de caballo fino, de silla, por aclimatación y cruza del árabe y del puro sangre

inglés. En esta noble tarea y por la brillantez de sus resultados descuella la Yeguada Militar. Sirvan de muestra los tres ejemplares de nuestros fotograbados.

En cuanto al ganado vacuno, el gran problema nacional es la producción de carne y de leche. Nuestra población está mal alimentada. Se trata, pues, del problema más vital. Pero el mayor enemigo de su buena solución son las corridas de toros. El ganado bravo consume extensos y preciosos pastos que debieran servir para la mayor y mejor

producción de carne y leche. Esta se disminuye enormemente criando ganado de lidia, porque en él se supedita la cantidad a la calidad y porque los caracteres del toro de lidia, vivo en sus movimientos y bien armado, difieren radicalmente de los que ofrecen esos pesados animales de cornamenta cortísima ("short-horns"), creados por el genio inglés como modelos de la producción de carne, y que los grandes países ganaderos importan para mejorar sus tipos y aumentar su producción. Estos hermosos animales son



Canana,

yegua de procedencia española, madre de la siguiente, con 87,50 de árabe y 12,50 de español. Nació en 1897. Alzada 1,54 m. Valor 1.650 ptas.

Un ejemplo de la labor que realiza la Yeguada Militar

Manzanilla,

yegua, hija de la anterior y de padre inglés, con 95,75 de anglo-árabe y 4,25 de español. Nació en 1906. Alzada 1,56 m. Valor 1.750 ptas.

para obtener el caballo español fino por sucesivas cruza con árabe e inglés. Ejemplares fuera de concurso

Siberia,

potra, hija de Manzanilla y de anglo-árabe, con 96,88 de anglo-árabe, y 3,12 de español. Nació en 1911 y mide de alzada 1,52 m.

la antítesis de muchas de nuestras pobres razas huesudas y de cornamenta descomunal.

Hay que hacer la guerra al cuerno.

En las naciones ganaderas más adelantadas se practica en las nuevas reses el *descuerno* como medio de cultivar el tipo de carne. Y criar ganado bravo es hacer todo lo contrario. Las corridas de toros hacen que en España sea la carne más escasa y más cara. Darán quizás mayor beneficio al ganadero, pero es en perjuicio de la alimentación y la riqueza nacional. Labor

diametralmente opuesta y por lo tanto patriótica es la implantación y aclimatación en España de razas finas extranjeras (siempre de cuernos cortos), Schwitz, friburguesa, Simmenthal, normanda, Durham, holandesa, de las que han figurado en la Exposición magníficos ejemplares puros nacidos ya en España, o cruzados; como lo es también el cultivo para carne de las razas nacionales susceptibles de ello, y entre las cuales han figurado también en el certamen ejemplares muy notables, sobre todo de las del Norte, y

en el centro de la magnífica raza avileña, que, bien cultivada, puede dar mucho de sí, según lo demostró entre otros el ejemplar Manzano, de que damos abajo fotografía.

En suma, mientras en España haya gente mal alimentada, es un deber moral dedicar todos los pastos aptos para el ganado vacuno a formar razas de carne y leche, y no razas de caracteres diferentes. Porque si "de las corridas de toros vive mucha gente", es a costa del hambre de mucha más.

EMILIO H. DEL VILLAR.



Chaval,

toro de cuarenta meses, raza normanda, n. en España (Santander), y hoy propiedad de don Ferrando Lomba, en Tudela (Madrid). (Primer premio.)

Jostailu,

toro de treinta y dos meses, raza Schwitz, n. en España (Diputación de Guipúzcoa, agraciada con el Gran Premio).

Apis,

toro de tres años, raza friburguesa, n. en España y propiedad de D. Augusto Perogordo, de Torrelavega (Santander). (Primer premio.)

Lucero,

toro de tres años y medio, raza Simmenthal n. en España, de D. Emilio García Pola, de Avilés (Segundo premio).

Manzano,

toro de tres años, de pura raza avileña y propiedad del Barón de Velasco, en Talavera la Real (Badajoz). (Primer premio.)
Fot. de Ramón González.

El Foot-ball en Madrid

Los Portugueses

La nota saliente del mes pasado fué la visita de los dos equipos portugueses. Del "Internacional" no pudieron venir algunos elementos, que fueron sustituidos por otros del "Sporting", de Lisboa; y una inoportuna enfermedad nos impidió ver jugar á Pinto Basto, una de las figuras más salientes de Lisboa, así en el campo de los grandes negocios como de los deportes. El equipo, así descabalado, perdió por 0 á 1 contra el del "Madrid"; empató á 1 con el de la "Gimnástica", y fué vencido con 1 á 5 por la selección de ambos. Llamaron la atención la rapidez en las arrancadas y el ardor para provocar el *of-side*, colocándose una defensa muy adelantada y avanzando tan pronto como la "víctima" elegida está en la posición que aquél acecha. Pero esto exige un buen *referee*. El equipo del "Bemfica" es el más formidable que nos ha visitado: ofrece un juego completo: rapidez,



Equipo del «Internacional» de Lisboa: de izquierda á derecha: primer término: Kruss Gómes, Silvestre, Ryder (inglés), Silva Mendes, Mendes Leal; segundo término: Adolfo Burnay, Carlos Sobral (cap.), Boaventura Bello; tercer término: Cadete, Frisbee (inglés), Standen (inglés). (A los lados, en traje de calle, los suplentes: Sassetti (izquierda) y Perestrelo (derecha).)



Copa «Ruy d'Acunha», ganada por el equipo del «Sport Lisboa é Bemfica» en la Semana Deportiva de «O Mundo» contra el «Internacional», el S. C. Imperio y el S. C. Portugal.



Equipo del «Sport Lisboa é Bemfica». De izquierda á derecha: primer término, Enrique Costa, Augusto Simoes, Francisco Bellas; segundo término: Carlos Figueiredo, Cosme Damiao (cap.), Arthur, J. Pereira; tercer término: Florindo Serras, Alvaro Gaspar, Luiz Vieira, José Domingos Fernandes y Alberto Rio. Bellas y Serras no jugaron en Madrid, siendo sustituidos por elementos de la misma Sociedad.



Copa ganada en Oporto por el «Sport Lisboa é Bemfica», venciendo á los equipos del «Vigo F. C. del «Oporto Cricket Club (ingles) y del F. C. do Porto» (internacional).

precisión en los golpes y sobre todo táctica y disciplina. Nos ha demostrado que nada importa dominar ochenta y cinco minutos si en los cinco restantes los contrarios hacen tres goals de tres arrancadas. Con todo, el "Bemfica" fué vencido por el "Madrid" por 2 á 1 (el día 15), debido principalmente á que el equipo español se vió reforzado ese día por

el formidable Lemmel, footballista español que actualmente reside en Alemania, donde es guardameta del equipo que ha ganado allí el campeonato en los dos últimos años. Pero el 17 el "Bemfica" triunfó de la "Gimnástica" por 2 á 1, y el 18 del equipo mixto "Madrid"-"Gimnástica" por 2 á 0. El público lo vitoreó con justificado entusiasmo.



Una parada de Lemmel en el partido «Madrid» contra «Bemfica». Lemmel, admirablemente colocado, busca la pelota en los centros enviados por los delanteros extremos, antes de que la jugada de los que atacan pueda ser rematada.

Pablo Lemmel y Malo de Molina, footballista madrileño, hoy residen en Alemania, que, en un viaje á esta corte, jugó en el equipo del «Madrid» contra el «Bemfica».

Un detalle del partido del «Bemfica» contra el «Madrid». Lemmel ha esperado con imperturbable serenidad el avance de los delanteros contrarios y, sacando la pelota fuera de la zona de peligro, evita la carga con un sorprendente quiebro.

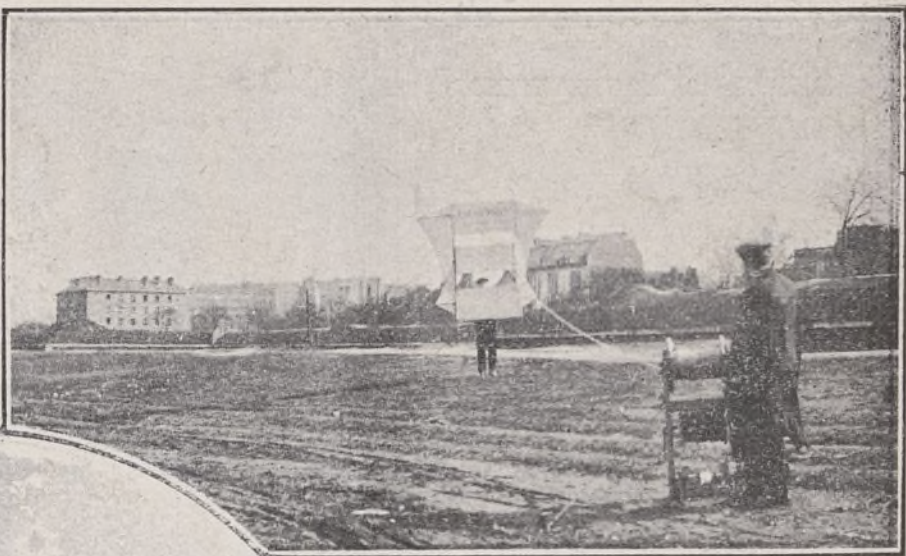
La cometa fotográfica

Las cometas, de todos conocidas como entretenido juguete, van pasando sin abandonar su primera utilidad, por una serie de aplicaciones de altísimo interés, ya como elemento deportivo, ya como auxiliar interesante en multitud de investigaciones terrestres y marítimas.

Mucho podríamos decir de estas aplicaciones, pero por el momento nos referiremos sólo á una de las muchas á que las nuevas cometas pueden referirse: á la fotografía obtenida á gran altura por tan sencillo y entretenido medio.

Dicho se está que las cometas para fotografía son también poderoso elemento de trabajo para el levantamiento de planos, porque á su exactitud va unida una gran velocidad en la ejecución y una gran economía en los procedimientos de trabajo. De la misma manera son de gran interés para largas excursiones de exploración, permitiéndonos por este medio conocer de antemano en una gran extensión el terreno que más tarde hemos de hollar.

En estas mismas excursiones y en visitas á grandes edificios ó empu-



Lanzamiento de la cometa.

viento, conduce á su vez el aparato fotográfico.

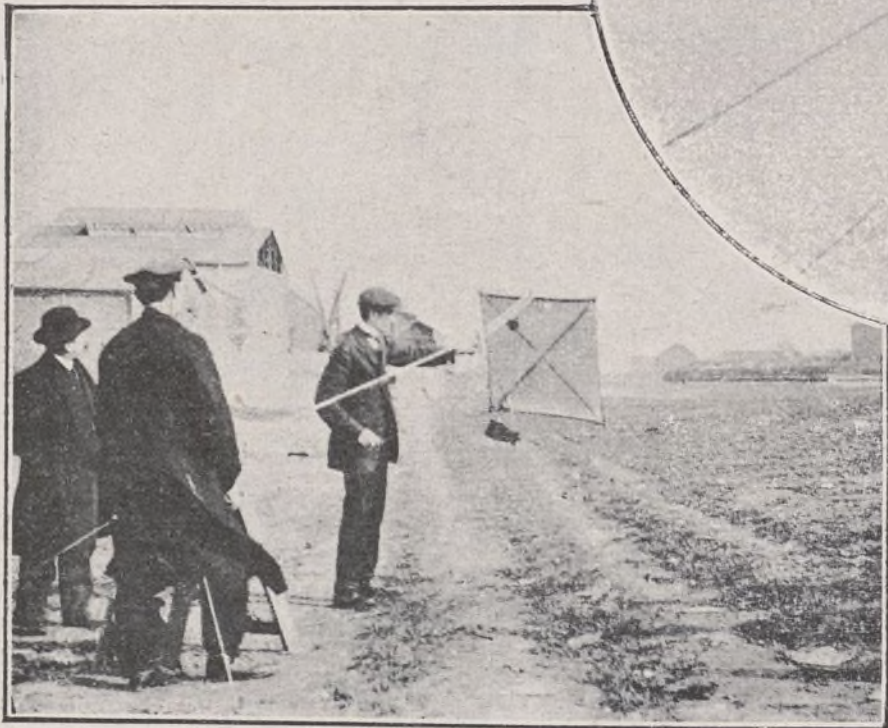
Esta disposición, llamada "trolley fotográfico", no es más que un triángulo metálico de disposición apropiada, en uno de cuyos lados van colocadas dos ruedas que corren sobre el "carril" antes dicho. En el vértice del triángulo opuesto á dicho lado va una rótula, á la que se une el aparato fotográfico. Este conjunto va unido á la vela formada por un plano sobre el que acciona el viento, obligando á rodar al conjunto por el cable de la cometa. Debo advertir que la cometa fotográfica puede colocarse con la inclinación que se quiera.

A este "trolley fotográfico" así dispuesto va unida una cuerda para que podamos pararle donde nos convenga.

Se abre el obturador.

Situado el aparato fotográfico á la altura conveniente y con la placa descubierta, esto es, en disposición de ser impresionada, sólo nos resta para que esta impresión se verifique, abrir el obturador. Esto se consigue mediante ingeniosa disposición, actuada por una nueva vela que, rodando también sobre el cable de la cometa, hace funcionar el obturador de la cámara fotográfica, permitiendo la impresión de la placa. Conseguido esto se tira de la cuerda unida al "trolley", desciende éste y se hace el cambio de placa para realizar una nueva fotografía. Sólo me resta decir, para terminar, que el éxito de este poderoso medio fotográfico depende de la esmerada construcción de todos los elementos que en él intervienen, cuyo sencillo manejo es dominado en seguida por todos los aficionados al elegante, culto y ameno deporte de la fotografía.

AMADEO PONTES.
Ingeniero



El «trolley» fotográfico.

sas industriales, nos permiten las cometas objeto de este artículo un recuerdo fotográfico de la disposición del edificio ó grupo de edificios que puedan interesarnos.

Podemos ya dar á conocer la constitución del conjunto de cometas y sencillos aparatos que intervienen en tan útil procedimiento, descripción que será ligera para no hacer pesadas estas cuartillas.

Ante todo necesitamos una cometa celular bien construída, para que su densidad sea la menor posible dentro de las condiciones de solidez convenientes; es decir, que asegurada ésta, el peso de la cometa por metro cuadrado de superficie sea el menor posible, puesto que de este modo conseguiremos poderla elevar con escasa velocidad del viento, aumentando, por tanto, al año, el número de días en que dicha elevación puede realizarse. Con ello basta una velocidad del viento de ocho á diez metros por segundo, para poder elevar unos diez kilogramos de peso.

Para elevar estas cometas, que podemos hacer ascender á 500 ó 1.000 metros, nos servimos de un cable perfectamente fabricado para tal objeto y que es el que nos ha de servir como carril, para que por él vuele luego una nueva cometa, ó vela mejor dicho, que, impulsada por el



Ampliación de un cliché obtenido con la cometa fotográfica á 150 metros de altura.

OBRAS DE

José F. Zabala

SOBRE

== **ALPINISMO** ==

Manual de Alpinismo..... } 1 pta.

Excursiones al Guadarrama, Libro I..... } 1 pta.

Excursiones al Guadarrama, Libro II..... } 1 pta.

De la Sierra brava..... } 1,50 pts.

Deportes de nieve..... } 1,50 pts.

Las cinco obras, 4,50 ptas.

Descuento del cincuenta por ciento á los socios del Club Alpino Español.

Los pedidos al autor:

VAL VERDE, 40

MARTÍNEZ LACUESTA**VINOS FINOS DE MESA**
TINTOS Y BLANCOS

Exportación á todos los países

Pedid tan excelente marca en Fondas, Restaurants y Ultramarinos.

Casa central:

HARO (RIOJA)

Sucursal en Madrid:

CAJAMEN, 18.

Teléfono 1.566

Martínez Lacuesta.**AÉRO-PHOTO****Aug. G. Gomes & C.^o**

PARÍS

PATENTE J. VIÑES

(Sistema--A. Meifred--Devals)

Tren de cometas para obtener fotografías desde gran altura sin necesidad de remontarse.

Subagente en Madrid y provincias limítrofes:

AMADEO PONTES--INGENIERO

Cuesta de Santo Domingo, 20.--MADRID

(Horas de dos á cuatro).

Detalles y presupuestos gratis.

INGLÉS
ALEMÁN
FRANCÉS
RUSSO**Lecciones desde 5 pesetas.**

Más de 4.000 médicos, ingenieros, abogados, etc., han estudiado con

**MR. ERNESTO BARK**

INSTITUT POLYGLOTTE

Libertad, 6.--MADRID

Método práctico, intuitivo. Especialidad en conversación y lectura de revistas extranjeras.

TRADUCCIONES**AIRE LIBRE**Redacción y Administración
Calle de la Villa núm. 2
MADRID
De 2 á 5Suscripción por semestre
MADRID 2,50 Pts.
PROVINCIAS .. 2,75 Id.
EXTRANJERO .. 3,00 Id.

Para anunciarse pídase prospecto. La suscripción se abona por adelantado.

El anuncio de Madrid, por inserción vencida, y el de provincias por inserción adelantada.—El del Extranjero por adelantado.

Se recuerda á los señores anunciantes que el impuesto de timbre corre á su cargo y la ley exige pegar en el texto de los anuncios un sello móvil de 10 centimos por cada inserción.

En Cataluñapara toda clase de asuntos relativos á *Aire Libre* pueden los interesados dirigirse á la Casa Editora de José Gallach Consejo de Ciento, 416, BarcelonaEn la Administración de *Aire Libre* se venden fotografías y clichés. Por toda reproducción directa de un fotograbado (no habiéndose adquirido la fotografía ó cliché) se cobrarán 10 pesetas y por cada artículo 25, exigiéndose además en uno y otro caso citar la procedencia.

Queda hecho el depósito que marca la ley para los derechos de propiedad.

CONSULTORIO DE FISIOTERAPIA
y Mecanoterapia
VALE

por una consulta gratuita que debe remitirse por escrito al Director de AIRE LIBRE y será contestada en el mismo periódico por el facultativo correspondiente.

A. UCENDO

MAYOR, 48

MADRID

APARATOS PARA LUZ ELÉCTRICA

Se envían pedidos á provincias

Ptas.

Lámparas de comedor, pantalla decorada..... 6,50
Lámparas, sala y gabinete, cuatro tulipas en colores..... 6,75
Portátiles para despacho..... 5,50
Vajillas flores y filete oro..... 25,00
Idem blancas, de Sevilla..... 14,00
Cristalería, venticinco piezas..... 4,90**CONSULTORIO DE AUTOMOVILISMO**
é Ingeniería en general.**VALE**

por una consulta gratuita que debe remitirse por escrito al Director de AIRE LIBRE y será contestada en el mismo periódico por el ingeniero correspondiente.

GUÍA DEL VIAJERO
Y DEL DEPORTISTAEn esta Guía que *Aire Libre* irá haciendo en los números sucesivos, figurarán los interesados que lo deseen y manden el texto correspondiente (Pídanse nuestros prospectos).

Las señas y noticias se clasificarán por orden alfabético de poblaciones, y, además, en las de las ciudades importantes por asunto:

Aeronáutica; Alpinismo (artículos para); Armas y caza; Automoviles (fabricación, venta y alquiler); Balnearios; Bicicletas y motocicletas; Caballos (alquiler y venta); Comestibles y bebidas; Fotografía (Objetos de); Garages; Hipismo; Hoteles, *restaurants* y hospedajes; Instrumentos científicos; Libros y Catálogos; Líneas de automoviles y diligencias; Mobiliario; Neumaticos y bandajes; etc.