

HERALDO DEPORTIVO

Fundado en 1915

No. 235

25 noviembre 1921

50 céntimos



PASA POR TODAS PARTES

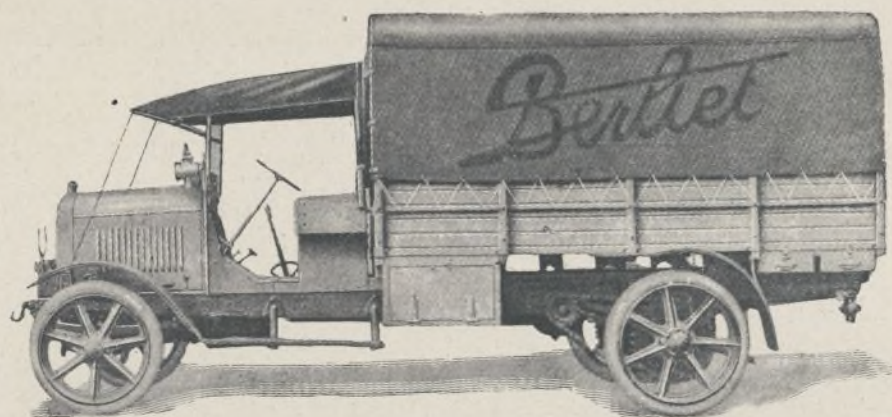


EL MACIZO

BERGOUGNAN

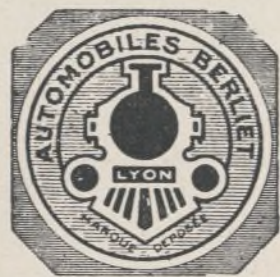
Ayuntamiento de Madrid

Automóviles y Camiones "BERLIET"



Chassis C. B. A. con carrocería corriente

Entrega inmediata



AUTOMÓVIL SALÓN

Talleres y Garaje:
Lagasca, 103

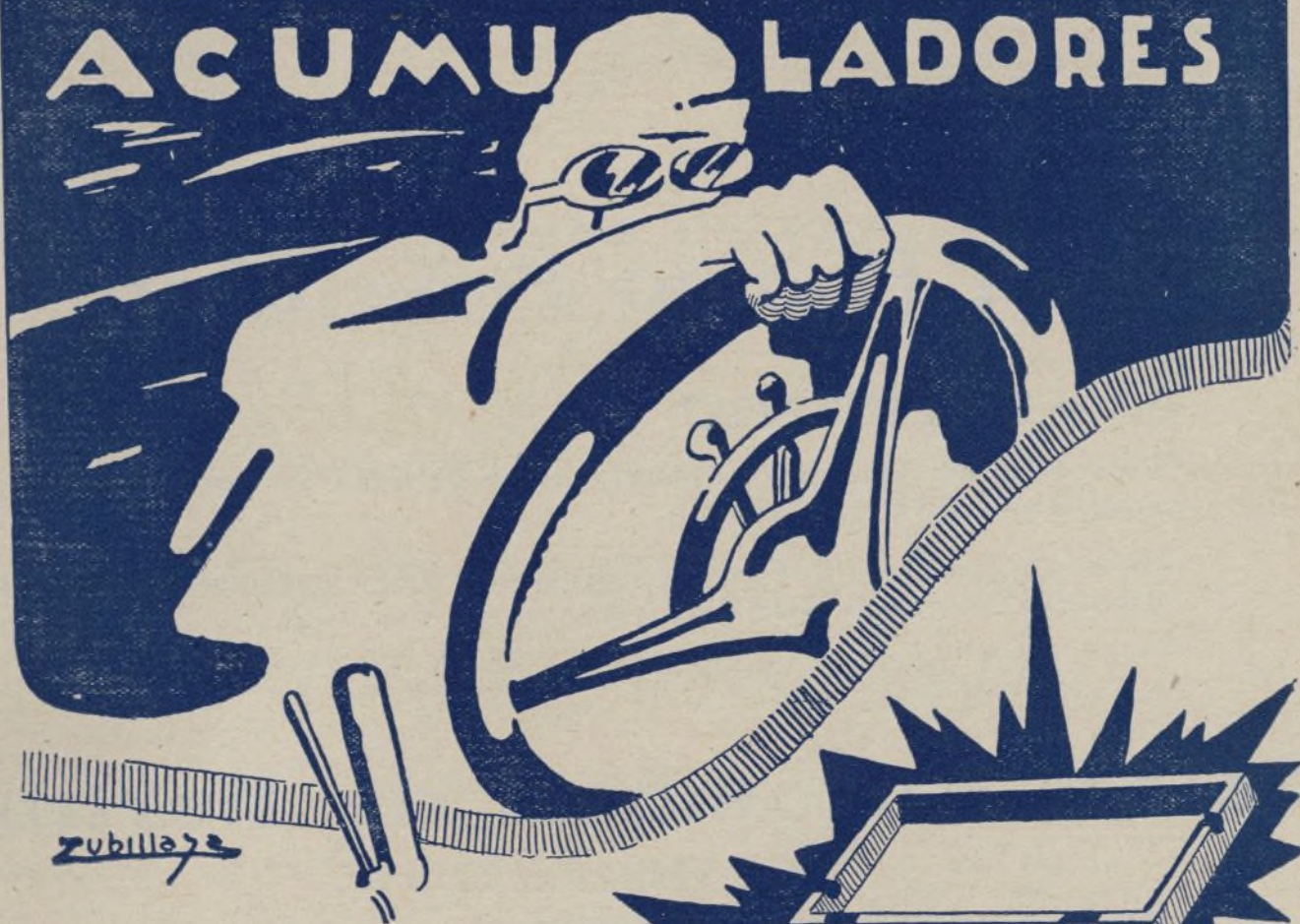
MADRID

Exposición:
Alcalá, 81

Trafalgar, 52. BARCELONA - Paz, 33. VALENCIA

TUDOR

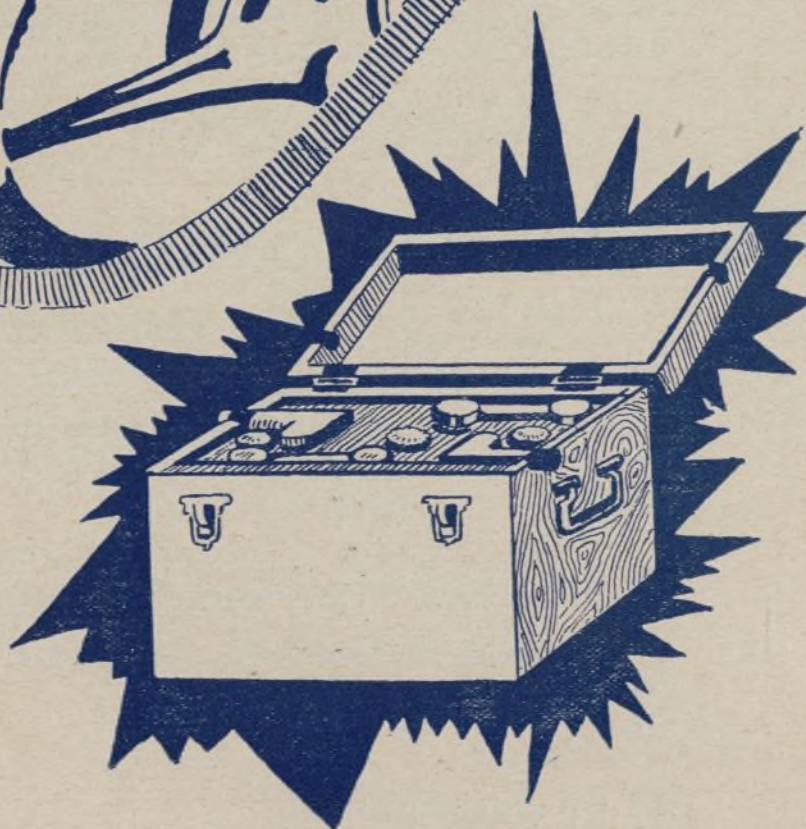
ACUMULADORES



Dinamos, Faros,

Acumuladores

Baterías especiales para
alumbrado y arranque
eléctrico de automóviles



Baterías ViC y SA

PEDIR LISTAS DE PRECIOS Y PRESUPUESTOS
QUE SE REMITIRAN INMEDIATAMENTE

MADRID
Calle de Sagasta, 19

BARCELONA
Balmes, 129 bis

BILBAO
Garduqui, 3

VIGO
Policarpo Sanz, 16

Fábricas: MADRID y ZARAGOZA

Magnetos BOSCH

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS PARA ESPAÑA:

F. XAUDARÓ Y C.^{íA}

Aragón, 254 - BARCELONA

Villanueva, 32 dupl. - MADRID

Gran Premio Peña Rhin

1.º y 2.º PREMIO

Vencedores: Vizcaya y Mauri, sobre BUGATTI, equipados con magneto BOSCH, alemana.

De los 10 coches que tomaron parte en el concurso, 8 equipados con magneto BOSCH, ó sea el 80 por 100.

Salón Automóvil de Berlín

De 335 automóviles expuestos:

256,	ó sea el 76,5 por 100,	equipados con magneto BOSCH
266,	— — 79,5 — — — —	alumbrado BOSCH
251,	— — 75,3 — — — —	arranque BOSCH

De 25 motores no montados en „chassis“:

22,	ó sea el 88 por 100,	equipados con magneto BOSCH
11,	— — 44 — — — —	alumbrado BOSCH
11,	— — 44 — — — —	„demarreur“ BOSCH

De 61 motocicletas:

31,	ó sea el 50,8 por 100,	equipadas con magneto BOSCH
3,	— — 4,9 — — — —	alumbrado BOSCH

De 32 motores auxiliares para bicicletas:

10, ó sea el 31,25 por 100, equipados con magneto BOSCH

Otro de los muchísimos éxitos
de las motocicletas

Harley-Davidson

Gran prueba de regulari-
dad del „R. M. C. de C.“

(23 de octubre de 1921)

**6 motocicletas
HARLEY-DAVIDSON**

ganan

6 Medallas de Oro

y las 6 sin ninguna penalización

Obtiene, además, el primer puesto en la
prueba de puesta en marcha, efectuán-
dola Juan Prats en tres segundos

CASA LANDALUCE
Marqués del Riscal, 7 - MADRID

NEUMATICOS "R. S." MACIZOS "DELTA"

DOS ARTICULOS

DE PRODUCCIÓN NACIONAL,
DE CALIDAD INMEJORABLE,
DE RESULTADOS INCOMPARABLES,
DE PRECIOS VENTAJOSÍSIMOS

Una sola comparación
de ambos artículos con
cualquiera análogo de
los de más fama mun-
dial, convencerá com-
pletamente ❖ ❖ ❖ ❖

Hoy se fabrican tanto
los neumáticos "R. S."
como los macizos "DEL-
TA" con la maquinaria
más perfeccionada co-
necida ❖ ❖ ❖ ❖

PRECIOS Y CONDICIONES

KLEIN Y C^{IA}

MADRID
Gaztambide, 3

BARCELONA
Princesa, 61

BILBAO
Eguía, 4

VALENCIA
Lauria, 9

SEVILLA
P.^a San Fernando, 16

ZARAGOZA
San Clemente, 4

HERALDO DEPORTIVO

Año VII.—No. 235
25 noviembre 1921

Aparece el 5, 15 y 25 de cada mes
Oficinas: VILLALAR, 10 — MADRID — TEL. S-1311
Apartado de Correos, 822

	SUSCRIPCIÓN		
	Madrid	Provincias	Extranjero
Semestre.	8,—	9,—	12,— ptas.
Año . . .	15,—	16,—	22,—

ARANCELERÍAS

Cuando en estas y en otras columnas pusimos el grito en el cielo con respecto á la cuestión de los derechos de Aduanas, el más absoluto vacío rodeó á los que, en nombre de la industria automovilista, clamaban cantra la injusticia.

¿Es que creyeron los demás industriales que no iba nada con ellos? ¿Es que suponían que la Junta de Aranceles y Valoraciones iba á dejar de ser un organismo político más?

Ahora las lamentaciones surgen de todas partes; el comercio automovilista, afónico de gritar, calla también.

La cruzada que contra él se ha hecho ha sido realmente de un ensañamiento criminal.

El último puñalón es esa famosa circular de «interpretación de valores» que ha desenterrado nuestro colega *El Sol*, en su página «Vida deportiva», del 15 de los corrientes.

La reproducimos porque vale la pena de darse cuenta de cuál ha sido la característica permanente de nuestros técnicos (¿?) aduaneros en este capítulo.

La circular lleva fecha del 2 de junio último, y hasta el término del verano no ha producido realmente sangre, puesto que las importaciones han sido nulas.

He aquí ese monumental documento:

«Resuelto por esta Dirección general el primer caso de controversia por disparidad de apreciación en el valor de un automóvil importado por el puerto de La Coruña, y habiendo acordado que dicha resolución sirva de norma para casos análogos sucesivos, se pone en conocimiento de usted:

1.º Que para todos los casos de valoración, apreciación de averías ó determinación de haber sido ó no usados artefactos, máquinas ó manufacturas y herramientas de todas clases, los funcionarios del Cuerpo pericial son los únicos técnicos competentes.

2.º Que en los casos en que la Administración no esté conforme con la valoración que el actuario haya hecho, el administrador procederá á designar otro pericial, que, con asistencia del segundo jefe é inspector de muelles ó de almacenes, y en su defecto de otro funcionario del Cuerpo, procedan á nueva tasación, fundamentándola y levantando acta, que firmarán los asistentes, si los hubiere, consignando las discrepancias y fundamentos de éstas. Para esta segunda valoración puede ser designado cualquier funcionario del Cuerpo, aun cuando no desempeñe funciones de vista, resolviendo en definitiva, caso de diferencia entre ambas, el Centro directivo, en junta de jefes.

3.º Las Aduanas, cuando se trate de vehículos automóviles y sus piezas de marcas conocidas, se atenderán, para la valoración, á los precios que las fábricas consignen en sus respectivos catálogos, prescindiendo de todo descuento que por cualquier circunstancia, y aun por pronto pago, se deduzca en las facturas.

4.º Cuando la marca de los carruajes no sea conocida, la comparación se hará por tipos similares de otras.

5.º Sólo cuando los vehículos presenten señales evidentes de uso en sus engranajes, motor y carrocería podrá admitirse descuento en su valor; pero la presentación con bandajes ó ruedas usadas, cualquiera que sea el estado de avería en que se presenten, no servirá de base para rebaja alguna en el que como nuevo alcance; y

6.º Cuando en una Aduana no haya el personal suficiente para cumplir lo dispuesto en la regla segunda de esta circular, el administrador lo pondrá, por telégrafo, en conocimiento de este Centro, á fin de que resuelva lo que proceda.

Del recibo de la presente y de quedar en cumplir lo que en la misma se ordena se servirá usted dar conocimiento á esta Dirección general».

No podía hallarse procedimiento

más eficaz para que los presuntos compradores de automóviles extranjeros hagan sus compras directamente en cualquier país de origen, prescindiendo de los intermediarios españoles.

El art. 4.º de esa circular es todo un poema... Todo fabricante desconocido en España y que, por ser nuevo, quiera competir en precios, en beneficio del consumidor, recibirá ya en la frontera el castigo de sus cul-

pas. ¡Hay que vender caro! Que es, según nuestros financieros de Aduanas y de los otros, el procedimiento de abaratar la vida...

¡Dios nos tenga de su manol

R. R. F.

EDUCACION FISICA

Gimnasia respiratoria

Son los ejercicios respiratorios algo muy útil y muy antiguo dentro de la Gimnasia. Conocidos y practicados por los chinos, y más especialmente por los japoneses, es, sobre todo, á los indios á quien se deben los más notables ejercicios de gimnasia respiratoria, sin que esto quisiera decir que los griegos, maestros en todo, no se ocuparan de ellos.

La gimnasia sueca también les concede gran importancia (aunque no sean exclusivos de ella ó inventados por Ling, como algunos creen); y puede decirse que han tomado carta de naturaleza en todos los modernos métodos gimnásticos ó de cultura física, formando partes, por consiguiente, de los debidos á Demeny, Hebert, etc. Esta gimnasia es, en su base, orgánico-funcional, pues el origen del método reposa en la educación de la función respiratoria por medio de las inspiraciones y espiraciones llevadas al límite. Actualmente, por múltiples causas, realiza el hombre tan mal esta función, que dos terceras partes de los pulmones permanecen inactivas durante los fenómenos respiratorios. En esa parte es donde precisamente se desarrollan y multiplican gran número de bacilos, principalmente el de la tuberculosis, y á remediar esos males es á lo que tiende la gimnasia respiratoria, poniendo en juego el pulmón entero por medio de lo que se llama la respiración plena, completa ó profunda.

Podemos distinguir en esta gimnasia tres clases de ejercicios. Los fundamentales, constituidos por movimientos respiratorios solamente, es decir, por las inspiraciones y espira-

ciones completas ó forzadas, realizadas en la posición denominada estación vertical, ó en la de manos á las calderas.

Respecto al modo de verificarse las inspiraciones son, la mayor parte, de los autores modernos, partidarios de la respiración llamada torácico-abdominal, que por este motivo denominan algunos respiración plena ó completa, y también profunda, porque hace entrar en juego todo el pulmón.

Otros ejercicios hay que tienden á aumentar el volumen de la caja torácica, facilitando el juego de los pulmones y de los músculos respiratorios por medio de movimientos adecuados de los brazos, del tronco y de las piernas, que se hacen al mismo tiempo que la respiración profunda, combinándose con ellos las inspiraciones y espiraciones completas.

Y otros hay, por fin, constituidos por un pequeño masaje de la caja torácica, y que son el coronamiento de la educación respiratoria.

Esta gimnasia tiene la ventaja de ser tan suave que pueden sus ejercicios fundamentales ser practicados por cualquier mujer ó el más débil niño, pues hasta en la cama, en caso de enfermedad, puede hacerse la respiración profunda.

Otros métodos hay de educar la función respiratoria, como son la carrera, por ejemplo, y, en general, todos los ejercicios físicos y, además, el canto.

El método de desarrollo pulmonar por medio del canto es característico del sistema de gimnasia llamada francesa, pero que fué inventado é introducido en Francia por el coronel del Ejército español Sr. Amorós. Es el canto excelente medio de des-

arrollar el pulmón, como lo han comprobado los estudios hechos por el eminente profesor Demeny.

Para comprobar la capacidad respiratoria se hace uso del «esperímetro», aparato del cual existen muchos modelos, algunos sumamente sencillos.

Pero también existen otros medios sencillísimos para medirla sin necesidad de este aparato, y aun sin aparato alguno, como, por ejemplo, el siguiente: Hacer una inspiración profunda, y, una vez llenos de aire los pulmones, mantenerse sin hacer la espiración el mayor tiempo posible. Si se consigue aguantar la respiración un minuto, la capacidad pulmonar puede, en general, decirse que es buena; si medio mediana y si menos tiempo mala. Este medio de comprobación de la capacidad respiratoria constituye un buen ejercicio de los pulmones, que ya preconizaron Platón, en los tiempos antiguos, y Kant, en los modernos.

La medida de la capacidad respiratoria es de importancia capital en la práctica de los deportes, hasta el punto que es necesario conocerla para determinar el «índice de entrenamiento», que no es otra cosa sino el cociente de dividir dicha capacidad por el peso del individuo, y que es uno de los factores que nos miden el grado de entrenamiento de un individuo.

La respiración profunda está considerada como uno de los factores higiénicos principales. Es el solo tratamiento higiénico «del cual es imposible abusar», dice un eminente médico inglés. A lo que añade: «Para asimilar bien la comida, la respiración profunda es tan necesaria como la alimentación, dichosamente com-

Carreras de automóviles BERLIN GRUNEWALD

El conocido tipo de turismo



C. 4
10-30 HP

Bate á todos los coches y vence fácilmente en carrera de la clase XA

REPRESENTANTES:

Sres. J. B. Trias y Compañía.—
Barcelona, Aragón, No. 208.

Sres. Redondo y Cía.—Granada, Tablas, No. 26.

Sociedad Española de Importación.—Sevilla, San Miguel, No. 8.

Sr. D. Manuel Marco.—Alicante, Plaza de la Reina Victoria, 6

Sr. D. Antonio Miaja.—León, Ordoño II.

Sr. D. Manuel Menéndez.—Gijón, Carretera de Villaviciosa.

Automóvil Palace.—San Sebastián, Guetaria, No. 2. J. Muñoz Valdelomar.

AGENTE EN MADRID:

Sr. D. Cayetano Viu.—Garaje Victoria, Alberto Aguilera, No. 62.

Dos coches tomaron parte y los dos vencieron

El concurso automovilista de Berlín es el primero de grandísima resonancia de los celebrados en Alemania después de la guerra. Concurrieron **57** coches de las marcas más renombradas y sobre todos triunfó el coche de turismo

N. A. G.

N. A. G. ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES (S. A.)
MADRID

DEPÓSITO:
Francos Rodríguez, 42

OFICINAS:
Nicolás M.^a Rivero, 8 y 10
Teléfono M-94

EXPOSICIÓN:
Alberto Aguilera, 62

Triunfo de los neumáticos „PIRELLI“

GRAN PREMIO PEÑA RHIN

CIRCUITO VILAFRANCA DEL PANADÉS

440 kilómetros

VENCEDORES:

1.º Vizcaya, en coche „BUGATTI“

2.º Mauri, en coche „BUGATTI“

ambos equipados con

P
NEUS

P
IRELLI

SIN CAMBIAR UN SOLO NEUMÁTICO

COMERCIAL PIRELLI, S. A.

BARCELONA:
R. Universidad, 18

MADRID
Calle Alcalá, 73

BILBAO:
Gran Vía, 42

CORUÑA:
Plaza Orense, 6

SEVILLA:
Pl. Sto. Tomás, 29

binada». La comida no encierra ninguna energía vital en tanto que no entra en contacto con el oxígeno.

Tan capital importancia tienen estos ejercicios entre los japoneses, que todo noble nipón, para purificar diariamente su cuerpo, hace, al levantarse, diez minutos de gimnasia respiratoria. Esta respiración profunda, practicada por los nobles japoneses, es del tipo abdominal y la realizan en la posición de manos á las caderas y apretando lo suficiente para sentir, al hacer los movimientos respiratorios, el juego de los órganos.

No sólo como medio higiénico, sino como procedimiento gimnástico y de preparación para todos los deportes, da admirables resultados la gimnasia respiratoria. Como curiosidad, debe hacerse notar que no es sólo esta clase de respiración profunda la que admiten los indios, maestros en esta ciencia, sino otra que llaman oculta y que es la base de

sus célebres procedimientos hipnóticos, con los que han conseguido realzar experiencias que son el asombro de los occidentales.

Muchos métodos se han publicado sobre la gimnasia respiratoria, coincidiendo todos en lo fundamental y diferenciándose unos de otros en los detalles. Entre ellos, por su originalidad, merece citarse el de Nycarder, que combina el ejercicio respiratorio, según el ritmo musical,

Por último, no sólo aplicaciones gimnásticas é higiénicas tiene el método respiratorio, sino también terapéuticas, siendo tal vez la más brillante la curación de la tuberculosis, aun en casos muy avanzados, según atestiguan los doctores Pyorri y Arnulpyd.

También se aplica la respiración profunda, y es de seguros resultados, contra el insomnio y también en la fiebre, en la cual, bien aplicada, ayuda poderosamente al proceso de desinfección de la naturaleza. No son

éstos los únicos casos en que se emplea la terapéutica respiratoria, sino también en todos aquellos en que deba purificarse, y, sobre todo, vigorizarse el organismo, como en la anemia, neurastenia, etc.

Algunas críticas (¿cómo no?) se han hecho de la gimnasia respiratoria; pero casi todas ellas más se han dirigido á los detalles, que no á lo fundamental del sistema; más al modo de aplicarlo, que no á su bondad, y por esto nos creemos dispensados de ocuparnos más de este asunto.

Ya, desde hace mucho tiempo, son muchos los manuales de Gimnasia alemanes que se han ocupado del método respiratorio, y en estos últimos años, sobre todo, también se han multiplicado en Francia las publicaciones sobre este asunto, alguna de las cuales se ha vertido al español, y ha servido de base á algún tratado escrito en nuestra lengua.

EDUARDO DE LOS REYES SANZ
Capitán de Infantería

AERONÁUTICA

La Conferencia de Madrid

Terminamos hoy la referencia de este acontecimiento aeronáutico español, interrumpido en el pasado número en el punto en que nos referíamos á la visita de los congresistas á Toledo.

Los gobernadores civil y militar, el alcalde, el coronel director de la fábrica de armas, y una distinguida representación del profesorado de la academia de infantería, acudieron á la estación á esperar á los expedicionarios y bajaron á despedirlos, además de honrar con su presencia la mesa donde, en el hotel Castilla, almor-

zaron los delegados de la «F. A. I.»

La visita al museo del Prado fué complemento de la de Toledo y la admiración de nuestros huéspedes alcanzó límites extraordinarios.

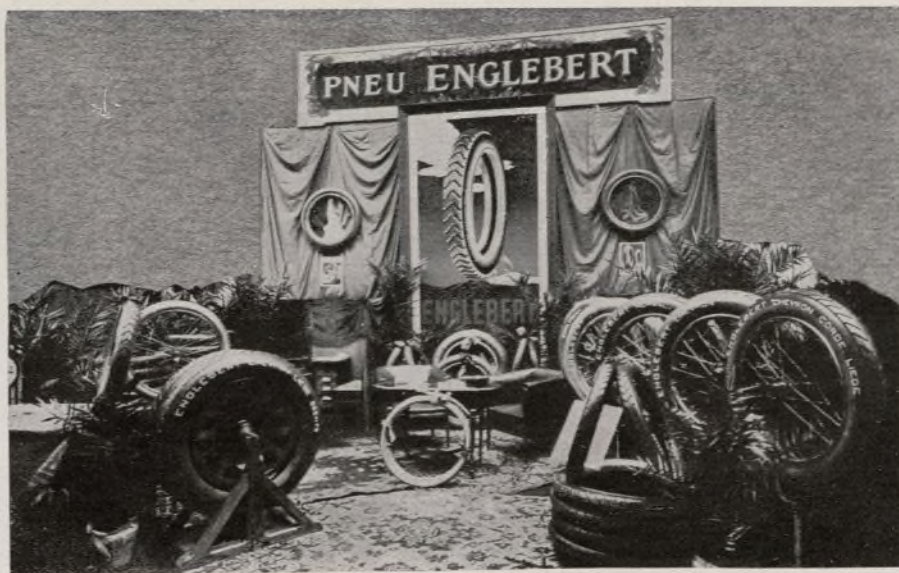
Una comida íntima en el «Aero

Club», ofrecida por la comisión de régimen interior á los delegados de la Conferencia, para mostrarles su gratitud por haber concedido una vicepresidencia á España, fué el último agasajo ofrecido á dichos señores; completaron el programa una

función en el Reina Victoria y una corrida de novillos en la Plaza de Madrid. Este último número se había incluido en el programa á instancia de los extranjeros y no por iniciativa del «R. Ae. C. E.»

* * *

Como resumen puede decirse que la Conferencia de Madrid ha sido la



«Englebert» en el Salón de París



«Isotta» en el Salón de París

más solemne de cuantas lleva celebradas la «F. A. I.»

Desde el punto de vista patriótico, el «R. Ae. C. E.» se ha hecho acreedor á la gratitud de todos los buenos españoles, puesto que se ha esforzado, con pleno éxito, en dar á los extranjeros, sus huéspedes, una auténtica sensación de lo que es el españolismo. Realizando un esfuerzo verdaderamente supremo en el aspecto económico, ha conseguido que los delegados de tan diversos países lleven por igual, á sus respectivas residencias, una idea exacta de lo que somos y de cuán diferente es la España auténtica de la España de las castañuelas.

Todas las delegaciones que asistieron á la Conferencia marchan excelentemente impresionadas. De todos los países ha recibido el «Real

Aero Club» testimonios de gratitud y en particular de Francia, cuyos delegados han hecho objeto al Presi-



«Pirelli» en el Salón de París

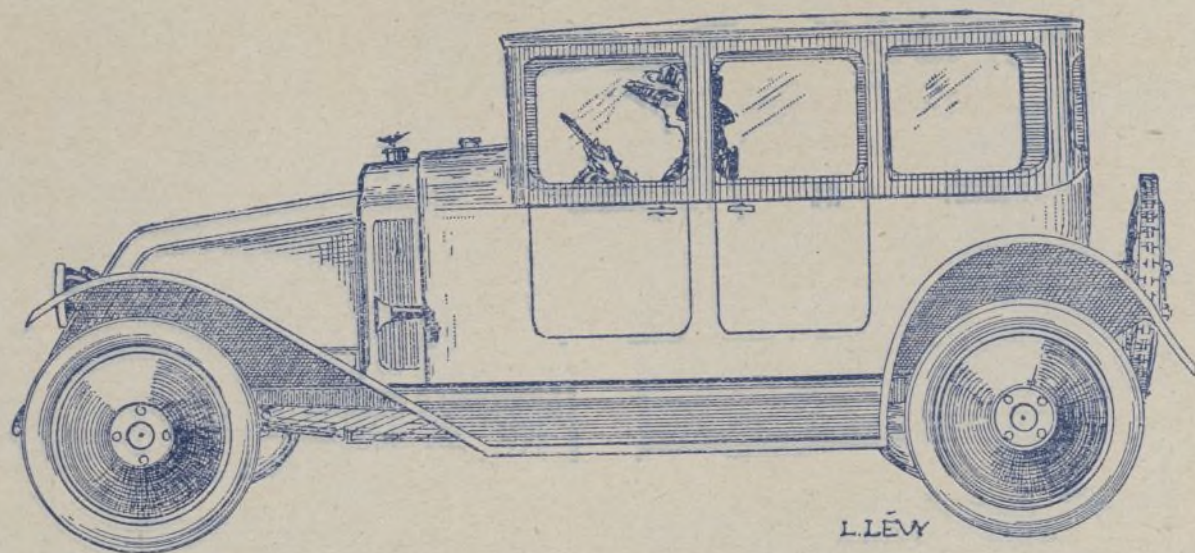
dente del «R. Ae. C. E.» y al general Echagüe, con ocasión de su asistencia al Salón de la Aeronáutica y al Congreso que actualmente está celebrándose en París, de una serie de atenciones y de agasajos destinados, según los obsequiosos amigos franceses, á corresponder á las atenciones recibidas en Madrid.

Es evidente que análogo proceder habrían seguido los delegados de los demás países en ocasión análoga, pero no por eso hemos de guardar silencio sobre lo que en París han hecho el conde de la Vaulx y MM. Wateau, Perissé, Tissandier, Hirschauer y Blondel la Rougery.

Entre los diversos agasajos merece especialísima mención un almuerzo ofrecido en el «Cercle Interallié» al que asistieron, además, el ex-ministro del aire M. P. Etienne Flandin, el ministro actual M. Laurent Eynac, los generales Dumesnil y Duval y los compañeros de directiva del «Aero Club de Francia» que no pudieron acompañar al conde de la Vaulx y á M. Tissandier en la Conferencia de Madrid.

Puede, pues, afirmarse, sin temor á incurrir en exageración, que la Conferencia Internacional de Madrid ha tenido una trascendencia que no puede menos sino ser altamente provechosa para las amistades entre España y los demás países.

No sólo la diplomacia oficial es quien logra las buenas relaciones exteriores.



AUTOMÓVILES RENAULT

Entrega inmediata

S. A. E. DE AUTO-
MÓVILES RENAULT

Avenida de la Plaza de
Toros, núm. 9 MADRID



Automóviles Metallurgique

Campeón de Rendimiento de Navacerrada

**Entrega en plazo inmediato sus
nuevos modelos**

14 HP

18 HP

26 HP normal

26 HP sport

Todos con arranque y alumbrado eléctrico

Gonzalo R. Peñalver

Paseo de la Castellana, 6 duplicado. - Teléfono S-607

Calle de Génova, 11 - Teléfono J-444 - MADRID

FOTOGRAFÍA ARTÍSTICA



REFLEJOS

Fot. Castellanos



AUTO PALACE
Enrique Traumann

Oficinas:
Fernando el Santo, 24
Teléfono J. 1493 MADRID

Ayuntamiento de Madrid

El mejor **BANDAJE** al mejor **PRECIO**



B. F. GOODRICH, S. A. E.

CASA CENTRAL:
M A D R I D
Plaza Lealtad, 3
TELÉFONO M-50 20

Capital: 500.000 pesetas

SUCURSAL EN
BARCELONA
Muntaner, 98
TELÉFONO G-19 25

La Aviación en Marruecos

Conocida es, por la información de la Prensa diaria, la brillante actuación de nuestros aviadores militares en las operaciones de recuperación de posiciones perdidas en nuestra zona de protectorado.

No hemos de hacer ahora el historial de la actuación de nuestros aviadores desde el momento en que el Alto Mando consideró oportuno levantar la prohibición que en su día hiciera de que fueran aviones á Marruecos. Porque esta salvedad, si entendemos conveniente hacerla, ya que para muchos estrategas de *tupi* (de café sería ya más serio, con no serlo mucho) es un detalle ignorado ese de que estuvo prohibido el envío de aviones á Marruecos bastantes días después de comenzar su labor de reorganización el ilustre general Berenguer, cuyo acierto en este caso no ofrece para nosotros género alguno de dudas.

Hoy queremos solamente dar á conocer, en parte, la labor de uno de los sectores de nuestra Aviación en Africa: el grupo de las escuadrillas de Tetuán y Larache, que están á las órdenes inmediatas del comandante de Estado Mayor D. José Aymat, piloto aviador y observador de Aviación, cuya amistad nos priva de libertad para dedicarle elogios que merece, puesto que ha sido felicitado especialmente por el Alto Mando con ocasión de los últimos bombardeos de la cabila de Gomara.

* * *

En los meses de junio y julio, durante las operaciones de Beni Aros,

en combinación las escuadrillas de Tetuán y Larache, sin más dotación que 11 aviones, efectuaron 325 vuelos, estando en el aire doscientas cin-



El comandante Aymat, jefe del grupo de escuadrillas de Tetuán y Larache

uenta y siete horas y, en los 171 vuelos de bombardeo, arrojaron 1.363 bombas con un peso de 13.368 kilogramos. Para apreciar este trabajo hay que considerar que representa por aparato 14 vuelos, once horas y media en el aire y 590 kilos de bombas al mes.

Más recientemente, la escuadrilla de Tetuán, durante los breves días de octubre de las operaciones de Gomara, hizo, con la mitad del mate-

rial, 112 vuelos, permaneciendo en el aire noventa y dos horas y arrojando 1.031 bombas con un peso de 10.290 kilos, que da por aparato 20 vuelos, dieciséis horas y media y 1.850 kilogramos de peso.

Este esfuerzo es además continuado, pues, á pesar de lo accidentado del terreno y de la crudeza del clima, en el año entero que siguió á la toma de Xauen, de noviembre á octubre, la escuadrilla de Tetuán hizo 818 vuelos, estando seiscientos treinta y cuatro horas en el aire, haciendo 199 vuelos de reconocimiento y arrojando en los 349 de bombardeo 3.787 bombas con 37.687 kilos de peso, que da por mes por cada aparato 7,8 vuelos, 10,2 horas y 485 kilogramos de peso.

* * *

En una comunicación interior del servicio, que lleva fecha 18 de noviembre, hemos podido leer lo siguiente:

«El día 9 un avión bombardeó Beni Lid (Lajmás) resultando muerto el antiguo jefe de la harca de Mechguevel, Sid Mohamed Bokkor, apodado Kexibel.

También murieron dos moros más, uno de ellos hijo del Kexibel y resultaron cuatro heridos. El mismo día cayeron 9 bombas en el poblado de la misma cabila Jezana, causando varias víctimas. En Beni Yebara causaron las bombas del aeroplano bajas en el ganado. El día 10, en la concentración de Bardara, las bombas de los aeroplanos mataron quince rifeños é hicieron gran número de heridos, causando enorme pánico.

En Trifusal, el mismo bombar-



Biplano «Breguet», en vuelo; excelente aparato de bombardeo, con motor «Fiat» 300 HP; lleva aparatos lanzabombas para 15 proyectiles, ametralladora, telegrafía sin hilos y aparato fotográfico

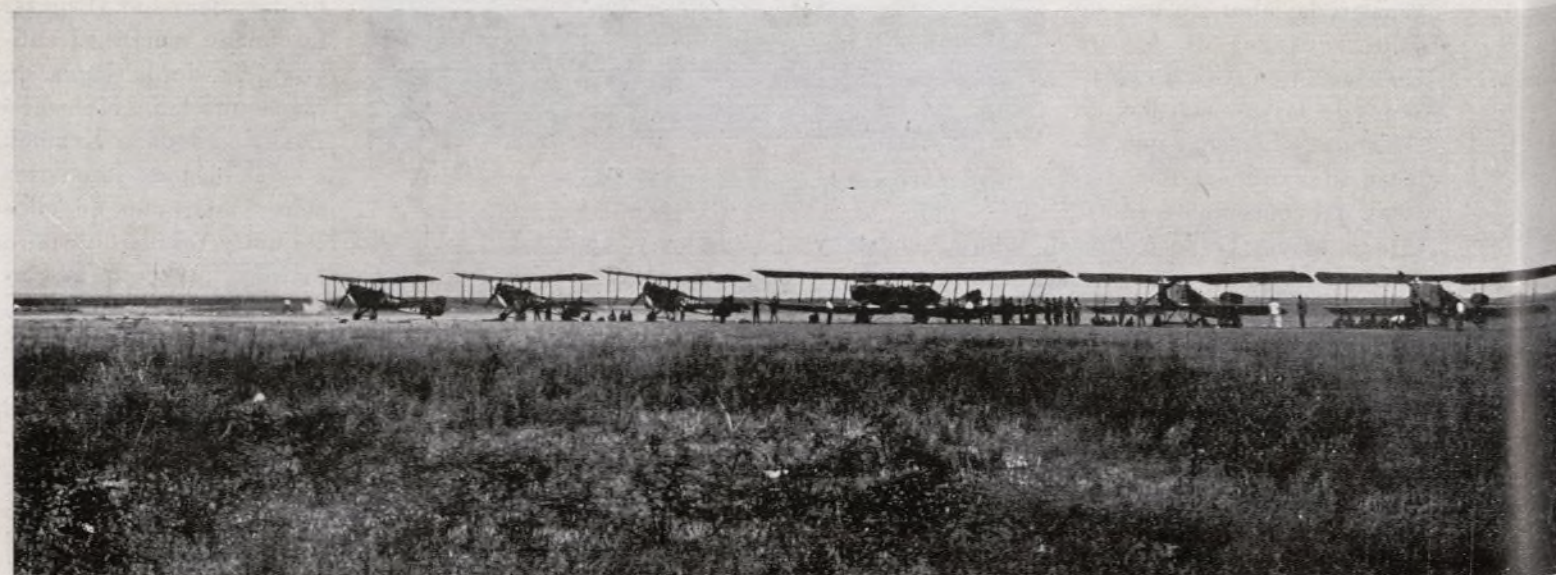
deo causó un muerto (completamente destrozado) y dos heridos. Los poblados cercanos de Mechguevel-la, han enviado un emisario á esta oficina, rogando no vuelvan á bombardear

los aviones su comarca, pues ellos desean estar á bien con el Majzen y son víctimas de los harqueños.

Se les ha contestado que mientras haya harca allí, tienen que sufrir nues-

tro castigo y que si ayudan al Majzen, pronto se verán libres de ella».

Ese parte oficial dice más que lo que pudiéramos decir nosotros acer-



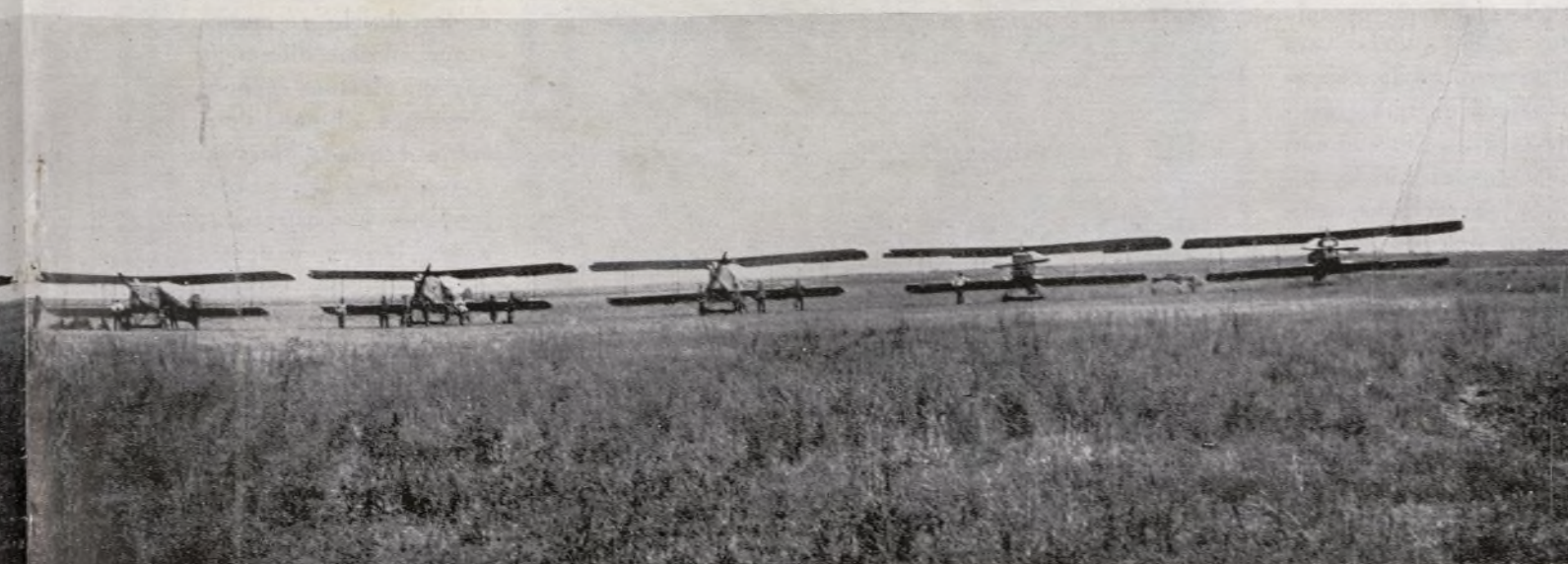
Efectos de un bombardeo aéreo vistos desde avión. Esta fotografía, obtenida en malas condiciones ópticas, y acaso excesivamente ampliada por nosotros, muestra, no obstante, el acierto de la puntería

ca de la eficacia del bombardeo aéreo, principalísima aplicación de la Aviación en nuestra campaña de Africa, campaña *sui generis* que, precisamente por no ser compara-

ble á la guerra pasada, no puede ser objeto de comparaciones respecto de los medios de combate á emplear.

* * *

Los que han permanecido algún tiempo en nuestra zona refieren detalles y ejemplos que, á primera vista, parecen fantásticos, pero que demuestran bien á las claras la diferen-



La escuadrilla de Tetuán momentos antes de partir para efectuar un bombardeo sobre el zoco El Had de Beni-Ziat, Miskrela y Dardara



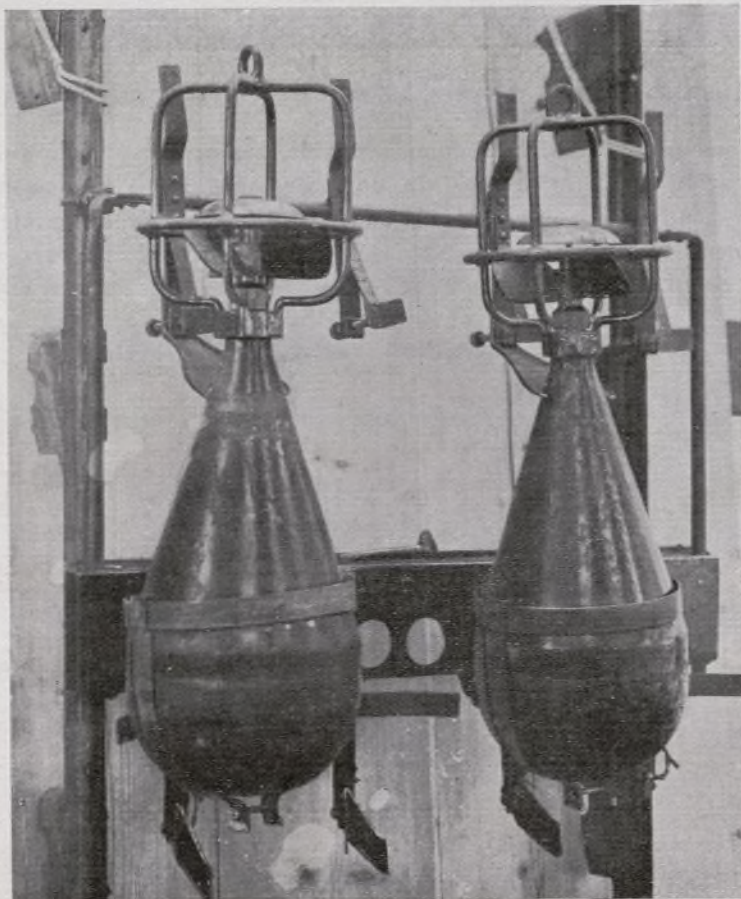
El piloto, capitán Franco, y el observador, teniente Masjuán, que después de bombardear los lugares designados tomaron tierra en Ua-lao, para recoger al general Vives y traerlo a Tetuán



El piloto, teniente Gallarza, y el observador, Gandara, que incendiaron varios adueros en la cabila de Gomara y aprovisionaron de medicamentos, material sanitario y hielo la posición de Ua-lao

cia considerable que existe entre el género de lucha que el ejército español soporta y las fórmulas de combate empleadas en otro género de campañas.

La falta de espacio nos obliga á dejar para el número próximo la publicación de interesantísimas fotografías aéreas, relacionadas con las últimas operaciones realizadas por el general Marzo en la zona tetuaní. Ellas dan, á primera vista, exacta idea de la calidad del terreno. Si se compara esas fotografías con otras de las infinitas que, durante la guerra y después del armisticio, se han publicado en libros, revistas y diarios, y que reproducían tro-



Bombas utilizadas por nuestra aviación militar en Africa y cuyos efectos destructores son terribles

zos de la línea de fuego en diversos frentes, trozos de terrenos varios, se ve patente cuán distinto es tener enfrente á un enemigo que, por mucho que se oculte, da lugar á descubrirlo en masas, y qué enorme diferencia hay en efectuar reconocimientos ó bombardeos sobre terrenos, más ó menos ricos en poblados, pero con carreteras, líneas férreas y demás detalles de una utilidad considerable para el servicio aéreo, ó volar sobre regiones donde, además de faltar toda referencia, incluso geográfica, los poblados son indignos por su insignificancia de llevar tal nombre, y cuya visibilidad es problemática desde el aire.

FABRICA

NACIONAL



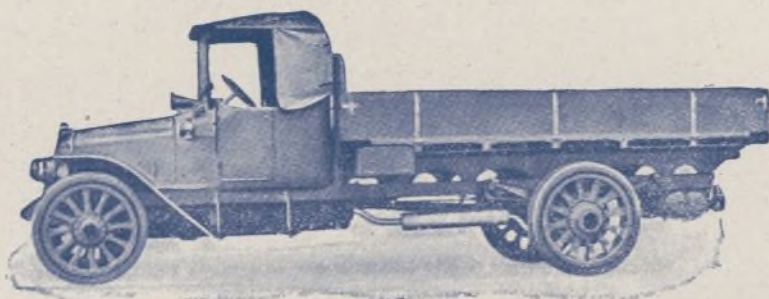
Automóviles ESPAÑA

F. BATLLÓ, S. en C.

OFICINAS Y TALLERES:
San Andrés, 430 (S. A.)

BARCELONA

Camiones BERNA



ENTREGA INMEDIATA

REPRESENTACION GENERAL EXCLUSIVA

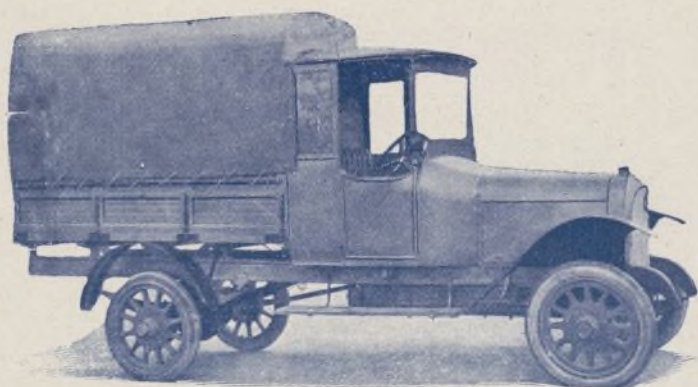
Gonzalo R. Peñalver

P.º de la Castellana, 6 d.º

Calle de Génova, No. 11

☛ ☛ Teléfono J. 444 ☛ ☛

Teléfono S - 607 MADRID



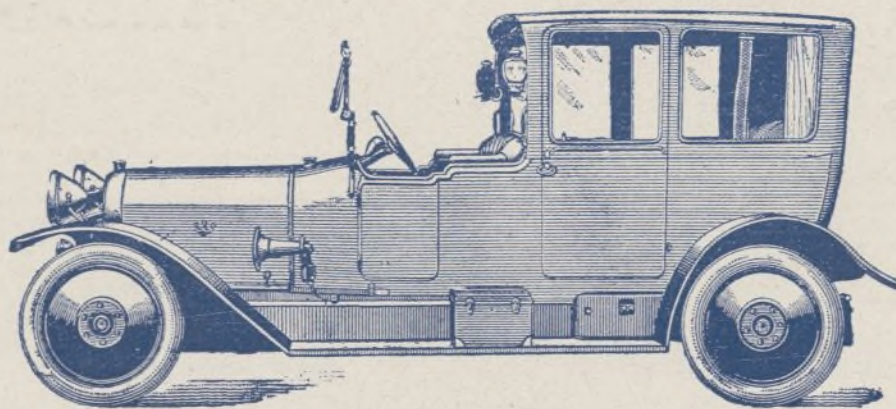
Camioneta
ELIZALDE

1 1/2 TONELADA
DE CARGA ÚTIL

CONCESIONARIO: **UREÑA**
Prim, 1 MADRID

AUTOMÓVILES

Chenard & Walcker



ENTREGA INMEDIATA

Representante general para España:

Julián Olave

Jorge Juan, 15
MADRID

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE

JÚPITER

Inalterable à todas las temperaturas

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.

FABRICACIÓN DE TODA CLASE DE
ACCESORIOS
PARA AUTOMÓVIL

.....
Especialidad en radios para
automóvil; frenos para bicicleta,
y herramientas de todas clases
.....

ECHEVERRÍA Y URAIN

EIBAR (Guipúzcoa)

REPRESENTANTE GENERAL PARA ESPAÑA:

JOSÉ JUNQUERA

MADRID

OLOZAGA, NO. 12

TELEFONO S - 595

Fábrica de radiadores de todas clases

RICARDO COROMINAS

Proveedor efectivo de la Real Casa

Reparación de los
mismos, faros, fa-
roles, bocinas, ale-
tas, etc.



Equipos completos
de radiadores, de-
pósitos y accesorios
para aviación.

MADRID: Calle de Monteleón, 28 - Teléfono J. 835
BARCELONA: Gran Vía Diagonal, 458 - Teléfono G. 788

Alfonso
FOTÓGRAFO

Fuencarral, núm. 6
Teléfono 2869-Madrid



Guía oficial de Carreteras

del Real Automóvil
Club de España

DOS TOMOS: 30 PESETAS

INDISPENSABLE PARA EL
TURISTA EN CARRETERA

Pídase en el R. A. C. E.:
Marqués de Valdeiglesias, 1. - MADRID

AUTO-RECLAMO

Agencia de Publicidad Deportiva

Director propietario:

RICARDO RUIZ FERRY

Villalar, 10

Teléfono S-13 11
Apartado de correos 822

Madrid

TALLERES
TIPOGRÁFICOS
STAMPA

Calle de Villalar, 10
Teléfono S. 13 11
MADRID

¿Quieren ustedes reducir los gastos de imprenta? ¿Quieren ustedes economizar la mano de obra? ¿Quieren ustedes obtener el mayor rendimiento de sus trabajos? ¿Quieren ustedes aumentar la cifra de negocios por un medio de poco costo?

IMPRIMAN USTEDES MISMOS
con el

„ROTARY“

A. Gestetner

El cual les permitirá reproducir inmediatamente, y sin depender de nadie, toda clase de escritos de máquina de escribir ó de mano, tales como:

FORMULARIOS DE DESPACHO Ó DE FÁBRICA - CUADROS - PLANOS - TARIFAS - CARTAS - PRESUPUESTOS - PÓLIZAS - NOTAS DE SERVICIOS
MENUS - CROQUIS - COPIAS - CIRCULARES - FORMULARIOS - CONTRATOS - REGISTROS - NOTAS DE HOTEL - ETC.

NINGUNA CLASE DE LIMPIEZA :- DIEZ AÑOS DE GARANTÍA

Pidan los informes que deseen, absolutamente gratuitos

BARCELONA:
Pasaje de la Paz, 8

ARNOLD GESTETNER

MADRID:
Plaza de Bilbao, 11

EN EL SALÓN

FIAT HISPANIA

**Avenida del Conde de Peñalver, 19
MADRID**

se expone el

COCHE FIAT

e s p e c i a l

para carreras

TODOS

los surtidores de gasolina

instalados en España
en la vía pública

están fabricados por la Compañía

BOWSER

PRINCIPALES REFERENCIAS EN ESPAÑA:

Compañía surtidora de gasolina URIBE
Garajes de S. M. el Rey de España
— del Sr. Duque de Alba
— Renault-Madrid
— Barcelona-Auto
Casa J. Alfonso
— F. S. Abadal
Etc., etc.

Pida usted á la Casa

S. F. Bowser & Cº. Inc., 5, rue Denis Poisson - PARIS

el Catálogo D ó la visita de un representante que estudie sus necesidades

PARISINAS

En París acababan de inaugurarse unas escuelas infantiles al aire libre.

Los niños enclenques, enfermizos, más necesitados aún que los sanos y robustos de una educación física, tendrán en adelante una escuela donde, aparte los ejercicios de gimnasia apropiada á sus facultades corporales, puedan, en todo momento, vivir en un ambiente saludable y bienhechor. Salta á la vista el gran alcance que tiene este me-



El encerado al aire libre

aisla del contacto con sus superiores en valor físico. Este aislamiento tiene para esos nenes la enorme ventaja moral de que aparta de su vista á sus hermanos fuertes y saludables, cuya presencia y cuyo contacto habría de constituir para aquéllos un constante motivo de envidia y de tristeza.

Merece, pues, toda clase de elogios la iniciativa,

y sería de desear que entre nosotros hallase imitadores.



Al aire libre, los niños enclenques alternan los ejercicios de cultura física con los estudios escolares

CICLISMO

Ha surgido un inventor austriaco, que es el autor de la nueva bicicleta á que se refieren los adjuntos grabados, y que preten de haber realizado el máximun de las perfecciones, sobre todo por lo que se refiere á la reducción al mínimun del esfuerzo del ciclista.

En este mecanismo (que estéticamente es, realmente, inferior á la máquina corriente) se suprimen la cadena y los piñones; se suprime, también, el movimiento giratorio del pedaliar y se ejecuta la tracción por medio de tres juegos de palancas, provistas de pedales; cada juego corresponde á una multiplicación distinta, y el movimiento de la pierna es únicamente de presión, pudiendo ser alternativo ó simultáneo el pedaleo.

El sillín, cuya misión no se reduce á soportar al jinete, está dispuesto de manera que sobre su



La nueva bicicleta alemana con su sillín... de carreras



Diferencia del esfuerzo en cuesta entre la bicicleta antigua y la alemana moderna

respaldo se opere la contrapresión correspondiente al pedaleo.

Al decir del autor, la reducción del esfuerzo es tan considerable como lo presenta el dibujo en que se compara al ciclista actual, inclinado sobre el guía y ayudando con los brazos, con el jinete de la nueva máquina, que trepa por la empinada cuesta saboreando un cigarrillo...



La nueva bicicleta alemana, cuya belleza estética no es precisamente su principal atractivo

REAL MOTO CLUB DE CATALUÑA

El «Real Moto Club de Cataluña» organiza, para el día 18 de diciembre próximo, la sexta prueba por equipos, que se correrá como sigue:

1.º Esta prueba, análogamente á las anteriores, se regirá por los reglamentos generales de la «Federación Internacional de Clubs Motociclistas», sujetándose, además, á las condiciones especiales que á continuación se detallan.

2.º Los equipos deberán constar de cuatro concursantes, que pondrán su inscripción por medio de uno de los que compongan el equipo, que será designado como capitán del mismo.

3.º Los equipos deberán ser integrados por un autociclo, un *sidecar*, una motocicleta sola y un cuarto ve-

SANTIAGO SANCHEZ QUINONES

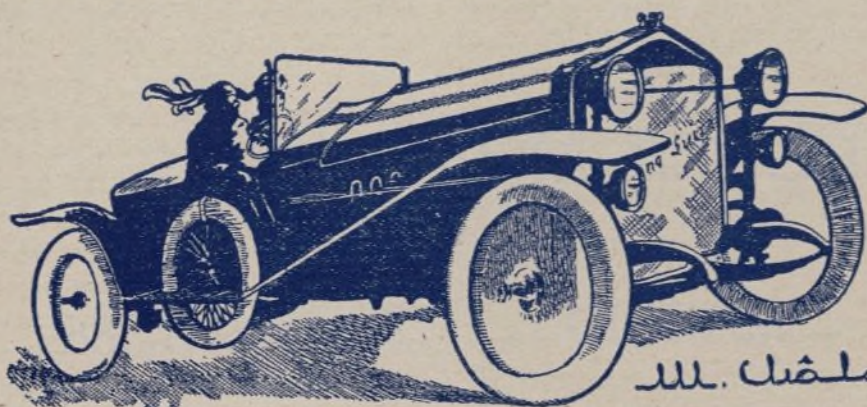


**Artículos para automóviles,
aeroplanos y globos**

Motores Lyon Napier para aviación. - Bujías. - Ruedas. - Neumáticos - Hélices. - Tensores. - Cables de acero. - Cuerdas de piano. - Tirantes de acero "Bruntons". - Telas de globos y aeroplanos. - Barniz "Novavia". - Trajes eléctricos para aviadores. - Acumuladores. - Magnetos. - Tubo de acero estirado en frío, sin soldadura. - Cables de goma, etc.

**ALBERTO AGUILERA, 14
TELÉFONO J-1342**

MADRID



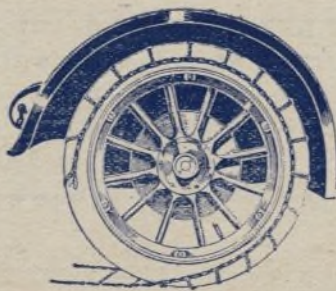
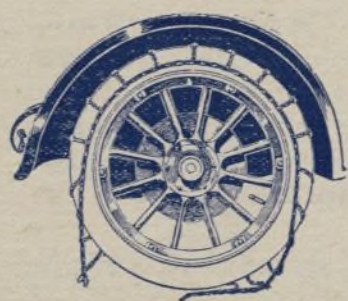
**Concesionario
de los
neumáticos
y bandajes**

M. Hutchinson

Hutchinson

El seguro contra
el patinazo son las

Cadenas antipatinantes



VILLAMIL

Alcalá, núm. 62

MADRID

Teléfono S-586

hículo, que podrá ser una motocicleta, con ó sin *sidecar*, ó un autociclo.

Se establecen dos categorías de equipos: una, de composición enteramente libre, en lo que se refiere á la cubicación de cada vehículo, dentro de las condiciones establecidas anteriormente, y otra, en cuya composición entra un *sidecar* de cubicación hasta 560 c. c. ó una motocicleta hasta 300 c. c.

La primera categoría deberá efectuar el recorrido á una velocidad media de 40 kilómetros por hora, y la segunda, á una velocidad media de 35 kilómetros por hora.

4.º Las inscripciones de los equipos serán hechas por sus respectivos capitanes, quienes entregarán las inscripciones completas al secretario general del «Real Moto Club de Cataluña». Estas serán entregadas á la Comisión de la prueba, compuesta de los Sres. D. Francisco Coma, don Francisco Bordas y D. Joaquín Dalfau, quienes, de acuerdo con el presente Reglamento, revisarán la composición de los equipos y designarán, de acuerdo con su capitán, el color distintivo que deberán ostentar en la prueba.

Las inscripciones serán hechas, según costumbre, en los boletines que facilita la Secretaría del «Club», y deberán ir acompañadas de su importe, de cinco pesetas para los señores socios del «Real Moto Club de Cataluña», y de diez pesetas para los que no lo sean.

El plazo para la inscripción terminará el día 12 de diciembre próximo.

Si terminada ésta se presentara el caso de alguna variación ó modificación en los equipos, será propuesta por el capitán y resuelta por la Comisión de la prueba, previa consulta con los demás capitanes de equipo, si la Comisión lo considera necesario.

5.º El equipo vencedor ganará cuatro copas de plata, que serán entregadas á cada uno de los concursantes que lo formen. El equipo segundo, clasificado, ganará medallas de oro; el tercero y cuarto, medallas de plata, y el quinto, medallas de cobre. Los socios del «Real Moto Club de Cataluña» que vayan de pasajeros

en los *sidecars* y autociclos que ganen premios, obtendrán medallas de cooperación.

6.º La clasificación de los equipos se hará en la siguiente forma: ganará el primer premio el equipo completo que recorra el itinerario de la prueba á una velocidad media de 40 kilómetros por hora, si corresponde á la primera categoría, y á 35 kilómetros por hora, si pertenece á la segunda.

En el caso de no llegar á esta velocidad, se adjudicará el primer premio al equipo que más se aproxime á los anteriores límites, contándose la aproximación, tanto por exceso como por defecto, y tomándose únicamente para los efectos del tiempo el del último concursante del equipo que pase por los controles de tiempo.

Caso de no llegar ningún equipo completo, se concederán los premios á los equipos de mayor número de concursantes llegados, y de acuerdo con lo estipulado en el párrafo anterior.

Obtendrán los premios segundo, tercero, cuarto y quinto los equipos clasificados en segundo, tercero, cuarto y quinto lugar.

7.º El itinerario á recorrer será fijado en planos horarios que se darán á conocer con anterioridad al cierre de inscripciones, pues se está procediendo en estos momentos á la medición del kilometraje exacto.

Se recorrerán 200 kilómetros, aproximadamente: dos terceras partes en la mañana y una tercera parte por la tarde.

8.º Habrá controles de tiempo fijos en los finales de etapa y de paso en varios puntos del itinerario, reservándose el Club establecer algún control fijo adicional, que se indicará en el plano horario.

Los controles estarán de servicio el tiempo necesario para registrar los pasos de los concursantes, cuya velocidad no sea inferior á 25 kilómetros por hora.

En el recorrido habrá varios controles secretos, restándose medio kilómetro de velocidad, resultante media de equipo, en el que un concursante se adelante veinte minutos sobre el horario marcado en el paso

de cada uno de los controles secretos.

9.º No se permite una velocidad antirreglamentaria en el término municipal de Barcelona, ni en ninguno de los pueblos de tránsito.

A la salida del «Real Moto Club de Cataluña», y durante todo el trayecto, dentro del término de Barcelona, ningún concursante de un equipo podrá pasar á otro de otro equipo, excepto si éste se hallara en *panne*, bajo pena de descalificación, tanto á la ida como al regreso.

10. La hora de salida en los comienzos de etapa se indicará oportunamente en los planos horarios.

11. El Club se reserva la libertad de suspender ó aplazar la carrera si circunstancias exteriores ó fortuitas lo hiciesen necesario, en cuyo caso los concursantes pueden reclamar el importe de las inscripciones, si la nueva fecha de celebración no fuera de su conveniencia.

12. Han sido nombrados comisarios para esta prueba D. Andrés Bresca, D. Enrique Pujolar y D. Manuel Fages.

13. El Club declina toda responsabilidad por los daños ó perjuicios de que puedan ser causantes ó víctimas los concursantes.

14. Caso de empate entre dos ó más equipos, se resolverá éste á favor del equipo que guarde mayor regularidad en el paso de los controles secretos.

Barcelona, noviembre de 1921.—
El secretario general, César Viámonte.—V.º B.º: El presidente, Francisco Coma y Más.

Notas.—1.ª Habrá un servicio organizado por el Club para facilitar comida en el final de etapa de la mañana, que podrán utilizar los concursantes y señores socios mediante la adquisición de *tickes*, con arreglo á las condiciones que se indicarán en la Secretaría del Club.

2.ª En la Secretaría del «Real Moto Club de Cataluña» se admitirán notas de concursantes que soliciten formar equipos, que estarán á disposición de los que lo deseen consultar, con objeto de ayudar á la formación de los mismos.

ESTADÍSTICA DE AUTOMÓVILES EN USO Á FINES DE 1920

PAIS	POBLACIÓN	Número de automóviles	Número de habitantes por automóvil	PAIS	POBLACIÓN	Número de automóviles	Número de habitantes por automóvil
Azores	242.611	80	3.033	Holanda	6.600.000	20.000	330
Alaska	64.356	400	161	Islandia y Fanoe . .	86.500	130	665
Alemania	55.000.000	75.000	733	Indochina	16.990.239	2.000	8.495
Arabia	3.000.000	150	20.000	Indias inglesas . . .	315.156.000	25.550	12.333
Argelia	5.600.000	9.000	622	Indias holandesas . .	48.000.000	15.500	3.097
Argentina	8.300.000	28.000	296	Italia	40.000.000	35.550	1.125
Australia	5.000.000	78.000	64	Jamaica	891.000	2.130	418
Austria	6.500.000	19.300	337	Japón	58.000.000	11.750	4.936
Barbadas	192.000	700	274	Liberia	2.000.000	8	250.000
Bélgica	7.500.000	13.000	576	Madera	200.000	70	2.857
Bolivia	3.000.000	600	5.000	Malta	234.000	140	1.600
Brasil	22.000.000	14.700	1.497	Madagascar	3.512.690	180	19.515
Bulgaria	4.500.000	3.200	1.406	Malasia	1.037.000	4.000	259
Canadá	8.370.000	403.111	21	Martinica	193.087	500	386
Ceylán	4.700.000	3.500	1.343	Méjico	16.000.000	18.000	889
Chile	4.000.000	8.800	455	Marruecos	4.500.000	1.000	4.500
China	400.000.000	6.000	66.667	Noruega	2.700.000	12.100	223
Corea	17.500.000	80	218.750	Nicaragua	600.000	200	3.000
Colombia	5.475.000	1.200	4.563	Nueva Zelanda . . .	1.226.000	30.000	41
Costa Rica	441.000	400	1.103	Oeste africano inglés	23.100.000	2.000	11.554
Cuba	3.000.000	31.800	94	Panamá	401.428	1.500	268
Curaçao	30.000	150	200	Paraguay	1.000.000	350	2.857
Dinamarca	3.000.000	7.800	385	Perú	3.530.000	3.200	1.103
Dominicana	700.000	1.500	467	Filipinas	9.000.000	15.709	573
Ecuador	1.300.000	450	2.889	Puerto Rico	1.295.836	5.500	336
Egipto	12.800.000	5.000	2.560	Portugal	6.000.000	8.000	750
Este africano inglés .	2.800.000	900	3.111	Id. colonias de Africa	3.120.000	220	14.181
España	20.500.000	17.650	1.161	Persia	10.000.000	200	50.000
Estados Unidos . . .	105.683.100	9.211.295	11	Rumania	15.000.000	2.500	6.000
Concesiones depen-				Rusia de Europa . .	142.000.000	30.000	4.733
dientes de los E. U.	846.000	4.500	188	Rusia de Asia . . .	25.000.000	3.200	7.813
Finlandia	3.330.000	2.000	1.665	Salvador	1.300.000	100	13.000
Francia	41.500.000	202.500	205	Siam	8.150.000	1.300	6.269
Gibraltar	16.000	90	178	Sud africano inglés .	5.973.000	29.000	206
Islas Británicas . . .	46.080.000	420.000	110	Suecia	5.814.000	12.600	485
Grecia	5.000.000	2.000	2.500	Suiza	4.000.000	26.500	151
Guinea inglesa . . .	311.000	800	389	Terranova	259.000	500	518
Guinea francesa . . .	49.000	100	490	Trinidad	352.000	1.200	293
Guinea holandesa . .	91.622	120	764	Tripoli	1.000.000	700	1.429
Guadalupe	212.000	300	707	Túnez	1.800.000	1.000	1.800
Guatemala	2.000.000	350	5.714	Turquía	8.000.000	620	12.903
Haiti	2.000.000	400	5.000	Uruguay	1.400.000	11.000	127
Hawai	295.912	1.210	212	Venezuela	2.848.000	2.800	1.017
Honduras	42.000	60	700	Virginia	26.051	250	104
Hong-Kong	440.000	550	800	Yugoeslovaquia . .	14.500.000	2.000	7.250

AUTOMÓVILES

TALBOT-DARRACQ

OCHO
CILINDROS



ENTREGA EN
BREVE PLAZO



CUATRO
CILINDROS



ENTREGA
INMEDIATA

PARÍS-LONDRES

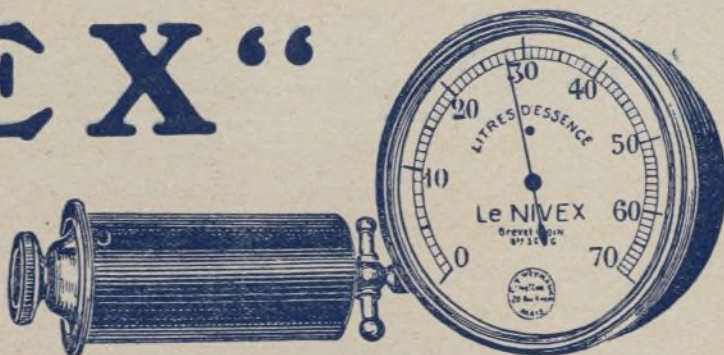
AGENCIA PARA MADRID:
J. M. MANRESA

SALÓN DE EXPOSICIÓN:
Calle de Recoletos, 1

“NIVEX”

C. T. Weymann

Indicador de la cantidad de
gasolina que hay en el de-
pósito, con lectura en el
salpicadero



S. A. A. M.

Acumuladores eléctricos monoplaca, para
alumbrado y arranque.

Binet

Segmentos, tubos para segmentos, pistones, válvulas
y tornillería.

Existencias en Almacén

SOCIEDAD GENERAL DE APLICACIONES INDUSTRIALES

BARCELONA
Rambla de Cataluña, 45
Teléfono A-16 57

MADRID
Calle de Recoletos, No. 6
Teléfono S-12 69

PARÍS
12, Rue Tronchet
Teléfono, Louvre 37 89

Automóviles "Minerva"



Entrega normalmente los nuevos modelos 1921

FABRICADOS ESPECIALMENTE PARA LA

SOCIEDAD ESPAÑOLA
DE AUTOMÓVILES MINERVA

Castelló, 41
MADRID

HIJOS DE LABOURDETTE

CONSTRUCCIÓN
Y REPARACIÓN DE CARROCERÍAS

VENTA
DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES

Miguel Angel, 31

MADRID

Teléfono J - 723



Amortiguadores y Compensadores J. M.

Agencia exclusiva
para toda España

E. TARRIDA

Claudio Coello, 50. - MADRID
San Pablo, 116. - BARCELONA

ENGLEBERT

(S. A. E.)

Cinco tipos de cubiertas

FABRICADOS EN LIEJA (BÉLGICA)

Sociedad Anónima Española ENGLEBERT

Teléfono 3184 M.

FELIPE IV, 7. MADRID

Telegramas: ENGLENEU

Automóviles *De Dion-Bouton*

ENTREGA INMEDIATA:

TORPEDO 10 CABALLOS

Modelo expuesto en el Salón de París 1921

Omnibus para pasajeros :-: Camiones 3 1/2 y 5 toneladas

SOCIEDAD ANONIMA ESPAÑOLA

Telégrafo:
AUTODION

DE DION-BOUTON

16, PASEO DE RECOLETOS, 16

MADRID

Teléfono:
S - 10 26

GARAJES ESPAÑOLES

ALICANTE

Vicente López Ruiz
Garaje De Dion-Bouton
Plaza de Ramiro, 2

LOGROÑO

Garaje Central
(Junto a Gran Hotel)

SAN SEBASTIÁN

Grandes Garajes Garnier
Miracruz, 9

BADAJOS

(Disponible)

MADRID

Garaje Victoria
Alberto Aguilera, 62

SANTANDER

Garaje M. Sancho
Plaza de Cañadío

BARCELONA

Auto-Garaje Balmes
Mallorca, 231 y Balmes, 96-98

MÁLAGA

Auto-Garaje Merino
Somera, 5

SEVILLA

Garaje Laverán
Goles, 38 al 44

BILBAO

Automóviles Damborenea
Gran Vía, 31

MURCIA

(Disponible)

ZARAGOZA

A. Hormigón y Compañía
Grandes Talleres y Garajes
5 de Marzo, 2 y P.º de Sagasta, 23

CONTINENTAL

1871

1921



Ayuntamiento de Madrid



Rambla de Cataluña, 78
BARCELONA

Sociedad Española Dunlop (S. A.)

Telegramas y telefonemas: DUNLOP

Claudio Coello, 106
MADRID

Talleres tipográficos STAMPA - Villalar, 10 - MADRID

Ayuntamiento de Madrid