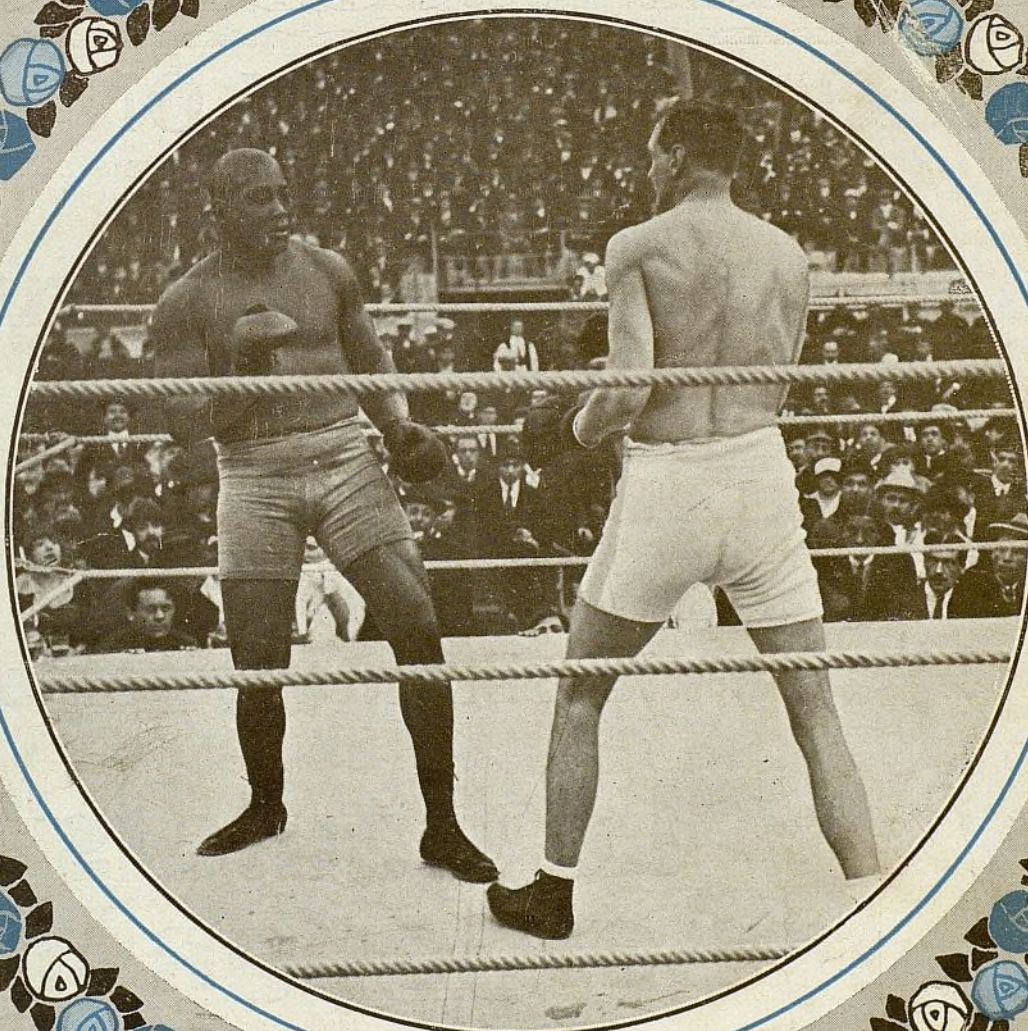




# STADIUM

*Revista Ilustrada  
de Sports*



## **BOXEO**

**Jack Johnson**  
y **Arthur Cravan**  
en el match celebrado el  
pasado domingo en la  
Plaza Monumental

Año VI - Núm. 153  
29 Abril 1916

**20 cts.**

**CICLOS** ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

# SANROMÁ

## ACCESORIOS

de las mejores marcas inglesas  
para **AUTOS Y MOTOS**

**HARRY WALKER**

**BALMES, 84**

(chafán Valencia)

TELÉFONO 3442

**BARCELONA**

Telegramas: AUTOCESORIOS

## BUJÍAS

# SPHINX

## AUTOMÓVIL-SALÓN

Exposición: Plaza de Cataluña, 18

Despacho: Trafalgar, 52

### Automóviles

## BERLIET

Camiones y Omnibus

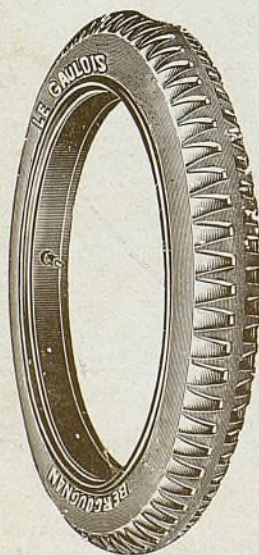
## MINERVA

## MITCHELL

Entrega inmediata

## Motocicletas INDIAN

**Probad la nueva cubierta  
antideslizante de goma**



# “Le Gaulois” Bergougnan

## R. C. BERGOUNGAN

**MADRID : Sagasta, 15**

**BARCELONA : Rambla Cataluña, 76**

**Teléfono 3169**



# Stadium

REVISTA SELECTA ILUSTRADA DE SPORTS

PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA, S. A.



## SUSCRIPCIÓN:

España, año, 10 ptas. Extranjero, id. id., 15 fr.

## APARECE LOS SÁBADOS

Número suelto, corriente, 20 céntls.

Número suelto, atrasado, 40 céntls.

## OFICINAS:

Consejo Ciento, 383, entr.º

Teléf. 733 - BARCELONA

ÓRGANO OFICIAL DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA, DE LA ASOCIACIÓN DE LAWN-TENNIS DE CATALUÑA, DEL MOTO CLUB DEPORTIVO BARCELONA, DEL REAL POLO JOCKEY CLUB Y DE LA FEDERACIÓN DE SOCIEDADES DEPORTIVAS

## Figuras de relieve

REPASANDO la historia del deporte para poder llenar la sección «Estos días en otros tiempos», confiada a nuestros cuidados, dimos con un dato que, por lo mismo que no nos pareció despreciable ni mucho menos, nos apresuramos a incluirlo entre las efemérides más simpáticas.

Se trataba del decimoséptimo aniversario del ingreso en la Redacción de *La Veu de Catalunya*, de nuestro querido amigo don J. Elías y Juncosa, el distinguido periodista que por tanto tiempo nos ha favorecido con su colaboración.

El que por vocación, por afanes muy meritorios de propagar los deportes se encontraba entonces — pena da el confesarlo —, si no con la abierta hostilidad de sus demás compañeros, algo así como gallina en corral ajeno; las «Notas de Sport» eran la galeada que quedaba siempre sobre la platina cuando abundaba el original; era una sección de relleno que, a juicio de algunos directores, no interesaba más que a media docena de lectores, incluyendo entre éstos al redactor de sport y su apreciable familia.

A Elías y Juncosa, mi excelente compañero, cábele el honor de la perseverancia. Diez y siete años consecutivos lleva en *La Veu*, propagando día tras día nuestras doctrinas, iniciando a sus lectores, a fuerza de estudios que representan una rudísima labor en materia al pa-

### Los periodistas



J. ELÍAS Y JUNCOSA

Redactor de *La Veu de Catalunya*

recer tan árida como la deportiva en su parte técnica, haciendo historia completa de lo que ha venido ocurriendo aquí y fuera de aquí; batallando en pro de las grandes ideas y contribuyendo insensiblemente a esta grandiosa obra, que se ha desarrollado de un modo tan portentoso con el asombro de propios y extraños. La firma de Elías ha aparecido en casi todos los periódicos de sport que

hanse publicado en España.

A su obra escrita supo añadir su obra práctica. Se propuso conocer todos los deportes, y desde el fútbol al jiu-jitsu, desde el pugilato al yachting, los ha practicado todos, uno por uno, conociendo todos sus secretos, apreciando *sobre el terreno* sus grandes ventajas y sus inconvenientes.

Actualmente, al traer a nuestra *Peña Informativa* las notas marítimas, anota en primera línea los sucesivos triunfos que obtiene tripulando el yate *Fitora* como pudiera hacerlo el más experto marino.

Así se explica que se haya atrevido — y a nadie pudo confiarse con más derecho — con la dirección de la biblioteca *Los Sports*, cuyo éxito pregonamos a cada instante.

Además de experto periodista es orador convincente. Ha pasado por casi todas las Juntas directivas de las sociedades deportivas más importantes de Cataluña. En todas ha dejado memoria de su labor práctica.

Forma actualmente en primera fila en la Federación Atlética, en el Real Club Marítimo, y es Ministro perpetuo de las finanzas que atesoramos los que nos agrupamos con cariño en torno del Sindicato de Periodistas Deportivos, entidad que le debe gran parte del estado próspero en que se halla, merced a sus actividades y sus entusiasmos que no tienen límites.

N. M.

## Pórtico

### Prensa bárbara

**A**PARTE de los diarios que se editan en catalán, sólo hay en Barcelona, que nosotros sepamos, un solo periódico diario redactado en castellano que no hable de toros. Este periódico es también el único que publica diariamente una sección de deportes tan bien nutrida, por cierto, que pasa casi siempre de una columna, y este periódico, para honra nuestra, para orgullo de nuestra ciudadanía, es el más importante de Cataluña, es el más sensato y el que más acierta en hacer de su misión periodística un verdadero apostolado social.

Este periódico publica frecuentemente en su sección deportiva interesantes notas de boxeo, y últimamente, en consonancia con la personalidad deportiva de Johnson, se ha ocupado extensamente del frustrado combate del domingo pasado.

Hacemos notar esto a propósito de la actitud que ha guardado algún diario de nuestra ciudad con relación al aludido combate pugilista, porque no deja de sorprender que fuesen precisamente los que más ensalzan y más se alborozan con la fiesta taurina y sus héroes, los que hayan sentido en este caso tan vivamente heridos sus sentimientos humanitarios, tronando contra la barbarie y el salvajismo del boxeo.

Tenemos ante nosotros el ejemplo de las naciones que van a la cabeza de la humanidad, de la civilización y de la cultura; tenemos la convicción de que el pugilato es un deporte altamente educativo de las energías físicas, utilísimo para la defensa del hombre por sus propios medios; tenemos la seguridad, garantizada por la opinión de eminencias científicas, de que no existe peligro, ni en los golpes definitivos, y sabemos que en estas luchas de hombre a hombre existe la voluntad y el consentimiento de ambos.

Nosotros, que sabemos esto y otras cosas que harían muy largo este comentario; nosotros, que sabemos que los toros fomentan solamente el flamenquismo; nosotros, que sabemos que de los elementos que intervienen en la fiesta llamada nacional hay dos, el toro y el caballo, las víctimas propiciatorias que han sido llevadas al circo a viva fuerza, a una muerte alevosa para recrear los malos instintos de la bestia humana; nosotros, que sabemos que en los combates de boxe no hay accidentes mortales y que, en cambio, las corridas de toros dan cada año un gran contingente de muertos y heridos, aparte de los pobres animales que se sacrifican bárbaramente, no comprendemos, en verdad, ciertos escrúpulos de quienes pierden la color y se desmayan como histéricas damiselas ante la idea de un combate o de una exhibición pugilista; y menos comprendemos cómo se atreven a levantar bandera de humanidad y de civilización en

sus periódicos, cuando éstos tan entusiastas se muestran de la fiesta de los toros, sangui-naria y bárbara como ninguna.

Lo que si se comprende es que furibundas campañas cesen ante unas pesetas de publicidad, que se mendigue un puesto para presenciar el espectáculo que se anatematiza, y que luego, cuando no se pueden esperar ni más pesetas ni más favores, se devuelvan éstos a puntapiés; y se comprende, porque esto no es bárbaro, sino muy humano.

MAX

## Estos días en otros tiempos

24 de abril de 1900.—Don Félix Rusiñol adquiere un coche a vapor, marca *Stanley*, que, según *Los Deportes*, llamó la atención por su excelente marcha y por no despedir olor ni hacer ruido.

27 de abril de 1902.—Se constituye en Barcelona el Automóvil Club de España, eligiéndose presidente a don Luis Ferrer y Vidal, y secretario a don Manuel García Rivero.

26 de abril de 1904.—Se celebra en Toulouse un match de fútbol entre el Stade Olympique des Etudiants de Toulouse y el Barcelona, ganando este último equipo por 3 a 2.

24 de abril de 1905.—Se celebra con extraordinario éxito la carrera de motocicletas Copa Sportsmen's Club, recorriendo los 196 kilómetros de distancia: 1.º, Vidal, en 3 h. 52 m. 42 s.  $\frac{2}{5}$ ; 2.º, Escoda, 4 h. 13 m. 4 s.  $\frac{2}{5}$ ; 3.º, Alba, 4 h. 48 m. 46 s.  $\frac{4}{5}$ .

28 de Abril de 1907.—Efectúase en Tarragona la carrera motociclista *Copa Samá*, clasificándose 1.º, *Harry*; 2.º, *Derny*; 3.º, *Marial*.

26 de abril de 1908.—Suspéndese por segunda vez y por causa igualmente de la lluvia, el proyectado mitin ciclista a Sabadell, organizado por *El Mundo Deportivo*.

25 de abril de 1909.—El Stade Helvetique de Marsella gana el Campeonato de Francia Amateurs, luchando con el Club Athletique de Paris.

23 de abril de 1910.—Dubonet vuela por encima de París a una altura de 50 metros, realizando el raid Juvisy-Bagatelle en 29 m. 15 s.

29 de abril de 1911.—Para el raid aéreo París-Madrid constan inscriptos 20 aviadores en el momento de cerrarse el plazo de inscripciones.

25 y 27 de abril de 1913.—El Crook-Town de Londres y el Barcelona empatan a un goal y dos goals, respectivamente.

26 de abril de 1914.—Se celebra en Barcelona el partido semifinal del Campeonato de España entre la Sociedad Gimnástica y el Español, ganando éste por 1 a 0.

25 de abril de 1915.—Se celebra con gran éxito la prueba de regularidad organizada por el Moto Club Deportivo, ganando los primeros premios: Antonietti, sobre side-car *Triumph*; Mas, moto *Douglas*, y Barnola, cycle-car *Ideal*.

NOTA.—Debemos salvar una errata que se deslizo inadvertidamente en el número anterior. La excursión de la U. V. E. en honor de S. M. el Rey durante su permanencia en Vilafranca y San Sadurní se verificó el año 1904 y no el 1903 como quedó consignado.

# Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos  
Inventos y novedades  
Cuestiones prácticas  
Hechos y comentarios



## Gestiones importantes

EN el viaje que la semana pasada efectuó a Madrid el Secretario del R. A. C. de Cataluña, estuvo a visitar al Diputado por Mataró, señor Padrós, y acompañado del mismo se personaron en el Ministerio de Fomento, no habiendo tenido la suerte de encontrar al Director general, por lo que conferenciaron con el Subdirector, señor Rendueles, y con los Jefes de Negociado señores Justo y Barcala, a los que expusieron la urgentísima necesidad de la reparación de los trozos de carretera Barcelona-Badalona, Ripoll-Ribas y la suma conveniencia de la construcción de un puente sobre el Terry, prometiendo dichos señores interesarse para que pudieran realizarse dichas mejoras.

No satisfecho el nombrado Secretario del R. A. C. de Cataluña del resultado de las citadas entrevistas, volvió al día siguiente, solo, al mismo Ministerio de Fomento, teniendo la fortuna de encontrar al señor Director general de Obras públicas, señor Zorita, y de conferenciar largamente con el mismo.

Empezó por explicarle que este R. A. C. de Cataluña estaba organizando una prueba de regularidad y turismo con el nombre de Vuelta a Cataluña, que le ocasiona grandes gastos y para la cual no contaba con subvención ni premios del Estado, siendo lo menos que éste podía hacer para contribuir al éxito de una manifestación deportiva de verdadera importancia y que haría circular riqueza, contribuyendo al desarrollo del automovilismo, que las carreteras del itinerario estuviesen transitables el día que dé comienzo la prueba. Le exhibió un plano del recorrido y unas fotografías que gráficamente demuestran el estado intransitable de la carretera de Ripoll a Ribas, insistiendo de un modo especial en la necesidad inmediata de reparar el trozo Barcelona-Badalona, pues, de no hacerlo, se tendrá que suspender la prueba.

El señor Zorita tuvo frases de elogio para la labor del R. A. C. de Cataluña, ofreciendo al Secretario que mandaría una cantidad para la reparación del trozo Barcelona-Badalona, lo antes posible.

Se lamentó de que la falta de recursos le impidiera atender las justas peticiones del R. A. C. de Cataluña; ofreció estudiar el proyecto ya aprobado del puente sobre el Terry para ver de llevarlo a la práctica, y concluyó

la entrevista con un cambio de impresiones sobre la conveniencia de reglamentar las llantas de los carros, de establecer la consignación de conservación de las carreteras a base del mayor o menor tránsito de las mismas, validez en España, por un año, de los certificados extranjeros de aptitud para conducir automóviles, y otros asuntos de verdadera trascendencia para facilitar la práctica y desarrollo del automovilismo en España.

## Comentarios

### Al margen de una carrera

PROMETIMOS en nuestro último número algunos comentarios a las carreras motoristas celebradas el domingo de Ramos en Sitges, y hoy vamos a cumplir lo prometido, aunque sin profundizar en las consecuencias que se desprenden de los resultados técnicos de la carrera, ya que de este asunto se ocupará quien puede hacerle con grandes conocimientos y con mayor acierto.

Queremos solamente hablar de lo poco que por falta de espacio quedó por decir en el número de la semana pasada, reducido, por otra parte, a su mínima expresión, si dejamos a un lado los resultados técnicos, que es lo que constituía el tema más interesante.

\* \* \*

Hablamos de la organización en términos verdaderamente encomiásticos y hablamos también del éxito como cosa excepcional, pero entiéndase bien que decíamos también que la organización había sido inmejorable como fiesta improvisada y que el éxito fué debido, en buena parte, a los entusiasmos de nuestros motoristas y al apoyo que encontraron los iniciadores de la carrera en el Moto Club.

Permítasenos que insistamos hoy acerca de estos puntos, porque así como conviene decir las cosas agradables, hay que decir también las que no lo son, y es necesario añadir como complemento de todo lo dicho, que si la carrera adoleció de algún defecto, éste fué precisamente lo que condiciona ventajosamente su éxito: la improvisación.

Y estas cosas de carreras como las que últimamente se han celebrado en Sitges, necesitan una preparación concienzuda, necesitan un

reglamento claro y bien estudiado que no se preste a confusiones, necesitan tiempo y necesitan una seria organización, ya consagrada por la experiencia. De lo contrario, los incidentes desagradables durante la carrera y las reclamaciones después enturbian su esplendor, cuando no sucede, como debe suceder en estos casos de cada diez veces nueve, que se vaya claramente a un fracaso. Proclamamos bien alto que las últimas carreras celebradas en el circuito del Bajo Panadés fueron, indudablemente, un éxito, y lo repetimos, pero nuestra sinceridad nos obliga a decir que creemos que fué por el uno de cada diez y porque la fortuna suplió a la preparación.

\* \* \*

Las carreras en circuito tienen, desde luego, una gran ventaja como espectáculo, y ciertamente parecen *más carreras*. El público se interesa más, porque el hecho de asistir a las incidencias de la prueba, el hecho de que los corredores pasen con variadas alternativas ante el espectador, da grandísimos alicientes a la fiesta.

Cuando por la tarde corrían los cycle-cars, nos sentimos, por unos instantes, viviendo el ambiente y las emociones de aquellos grandes días de las primeras carreras de voiturettes. El público que presencié la carrera desde la tribuna del Vinyet y desde diversos sitios del circuito fué muy numeroso, y la lucha, que se desarrolló de interesantísima manera, acabó de hacer la fiesta completa.

Ello demuestra que hay ambiente para estas cosas, y siendo así, no hemos de acabar estas líneas sin expresar nuestro vehemente deseo de que las carreras en pequeño circuito alternen debidamente con las carreras de gran recorrido, pues cada una por su estilo merecen ser respetadas por igual sin relegar ninguna de ellas al olvido.

## “El Ferodo”

EN una de las visitas que frecuentemente hacemos a Mr. Harry Walker en su despacho, nos participó que había sido nombrado agente general para España de la casa The Herbert Frood C.<sup>o</sup> L. Inglaterra, fabricantes de *Ferodo*, forros para frenos de automóviles, tranvías, omnibus, etc.

El *Ferodo*, es un material insuperable e insustituible para forrar los frenos de automóviles. No le afectan ni el agua ni el aceite, antes

al contrario, esta fabricación resulta eficaz y no menoscaba el buen funcionamiento del freno.

El *Ferodo*, como todo artículo de primera calidad, ha tenido imitadores, pero estas imitaciones son hechas sin los cuidados y experiencia que ha adquirido la casa Frood, que es la inventora de esta clase de material y la única en el mundo que se dedica exclusivamente a esta industria.

Buena prueba de lo inmejorable que es el material *Ferodo* es que los trenes subterráneos de París y Londres lo usan invariablemente para sus frenos, a pesar de las ventajosas condiciones y ofertas de precios que les hacen los fabricantes de las imitaciones de *Ferodo*.

Y se comprende que sea así, puesto que imitar no es igualar, y como el sistema de fabricar el *Ferodo* es patentado, es natural que no pudiendo usar sus competidores dicho sistema, sus imitaciones no den buenos resultados y por lo tanto dichas Compañías de ferrocarriles no quieran usar otra marca que no sea *Ferodo*.

Mr. Walker nos relató una anécdota de un hecho que le impresionó tanto, que cuando vino a establecerse en nuestro país, no cejó hasta adquirir la agencia de que se trata.

Iba de excursión por Inglaterra en un auto de unos amigos, y en un trozo de carretera recta el coche marchaba a una velocidad de 60 a 70 kilómetros hora. De momento un niño cruza el camino con tan mala suerte, que se cae a cinco metros del auto y Mr. Walker vió desaparecer al desgraciado por delante del capó del coche lanzando un grito de horror. Pero en aquel momento se produjo una terrible sacudida y el auto paró en seco, resultando el niño ileso aun cuando con dos dedos de la mano magullados, debido a un neumático de la rueda delantera.

Se le curó la pequeña herida y por su propio pie pudo continuar su camino.

Pasado el natural sobresalto, Mr. Walker comunicó a sus amigos el asombro que le causó la rapidez con que paró el coche, y el dueño de éste, que era el que conducía, le dijo: que solo el *Ferodo* que llevaban sus frenos podía hacer aquel milagro y que si el coche en lugar de *Ferodo* hubiera llevado otro material similar en sus frenos, seguramente que el niño habría muerto aplastado por el vehículo.

Como lo relatado es una muestra de lo muy útil que resulta el *Ferodo*, mister Walker nos rogó que lo publicáramos para que llegue a conocimiento de los numerosos lectores de este periódico y así sepan a qué atenerse cuando tengan que reparar los frenos de sus coches.

**Bujía “Sparta”** VALLET, FIOL Y C.<sup>A</sup>  
= S. en C. =  
Provenza, 165 a 173  
BARCELONA

## Aero Club de Cataluña

ANTEAYER, por la noche, se reunieron en el local del Real Automóvil Club de Cataluña, cedido galantemente por nuestra primera entidad automovilista, los señores coronel don Pedro Vives, don Juan Sardá, don Juan Pujol, don Alfonso Macaya, don Rómulo Bosch y Catarineu y don Ricardo Cabot, de la Junta provisional del Aero Club de Cataluña, junto con los señores que componen la Comisión de Estatutos, para estudiar el proyecto elaborado por dicha comisión.

Si el proyecto de Estatutos merece plácemes por el acierto con que ha sido redactado, la forma seria y concienzuda como procede a discutirlos y a revisarlos la Junta es garantía de que la ley constitutiva del Aero Club será una obra seria y bien estudiada.

En la mencionada reunión se llegó a aprobar cerca de la mitad del articulado, de manera que es de creer que en la próxima sesión que, para no perder un momento más, se celebrará esta tarde, a las tres y media, en el mismo local del Real Automóvil Club de Cataluña, quedarán definitivamente aprobados los Estatutos para ser presentados inmediatamente al Gobierno civil.

Aparte de esto, la Junta se ocupó de algunos asuntos de carácter preparatorio de la constitución oficial, habiéndose acordado redactar unas circulares que se repartirán a todas las

personas que puedan interesarse por los ideales del Aero Club, exhortándoles a que sumen sus energías a la patriótica y meritísima obra que va a emprender esta nueva entidad. Quedó encargado de redactar esta circular, que será sometida a la aprobación de la Junta en la reunión de esta tarde, el señor Canudas.

Luego se aprobó el bonito modelo de insignia presentado por el señor Armangué; se acordó hacer una gestión previa en el Gobierno civil, referente a un Aero Club que se constituyó en 1909; se trató de la conveniencia de solicitar del Real Automóvil Club de Cataluña que interin el Aero Club no tenga local propio, permita utilizar el suyo en concepto de provisional; se lanzaron algunas ideas a propósito del campo de experiencias y de las fiestas que podrá organizar la sociedad y se quedó en fijar hoy la fecha en que deberá reunirse la Asamblea de constitución.

Finalmente, se acordó también consignar la gratitud de la Junta hacia el Real Automóvil Club por haber cedido su magnífica sala de actos para estas reuniones preparatorias.

\* \* \*

Los miembros de la Comisión de Estatutos y algunos de la Junta provisional dieron cuenta de numerosas cartas que llevan recibidas aisladamente, de muchas personas que se han interesado por la constitución del Aero Club de Cataluña, inscribiéndose, desde luego, como socios de la entidad, cuya constitución se está ultimando.

### Relación de los pilotos aviadores con título expedido por el Real Aero Club de España, durante el año de 1915

Núm.	Nombres y apellidos de los pilotos	Aparatos con que se han hecho las pruebas	Lugar y fecha de expedición del título
76	Bernardo Sanz Agero . . .	Monoplano Newport, 50 HP.	Cuatrovientos, 1.º de febrero.
77	Antonio Valencia Fernández.	Biplano M. Farman, 40 HP. . .	Cuatrovientos, 26 de febrero.
78	Francisco Coterillo . . . .	Monoplano Duperdussin, 50 HP.	Getafe, 26 de febrero.
79	Rodrigo González y López.	Monoplano Duperdussin, 50 HP.	Getafe, 3 de marzo.
80	Manuel García Conesa . . .	Biplano M. Farman, 50 HP. . .	Buenos Aires, 16 de diciembre.
81	José González Estéfani . . .	Biplano M. Farman, 70 HP. . .	Cuatrovientos, 20 de abril.
82	Francisco Montoya . . . .	Biplano M. Farman, 70 HP. . .	Cuatrovientos, 20 de abril.
83	Casiano Nieves. . . . .	Monoplano Duperdussin, 50 HP.	Getafe, 8 de mayo.
84	Francisco León Trejo . . . .	Biplano M. Farman, 70 HP. . .	Cuatrovientos, 17 de junio.
84 bis	Vicente Sorribes . . . . .	Monoplano Duperdussin, 50 HP.	Getafe, 19 de mayo.
85	Alberto Álvarez Rementería.	Biplano M. Farman, 70 HP. . .	Alcalá de Henares, 15 sepbre.
86	Alfonso Fanjul Goñi. . . . .	Biplano M. Farman . . . . .	Cuatrovientos, 20 septiembre.
87	Ricardo López López . . . .	Biplano M. Farman . . . . .	Cuatrovientos, 28 septiembre.
88	Francisco Martín Prat . . . .	Biplano M. Farman . . . . .	Alcalá de Henares, 23 sepbre.
89	Luis Riaño Herrero . . . . .	Biplano M. Farman . . . . .	Cuatrovientos, 1.º de octubre.
90	José María Aymat. . . . .	Biplano M. Farman . . . . .	Cuatrovientos, 5 de octubre.
91	Francisco Bustamante . . . .	Biplano M. Farman . . . . .	Cuatrovientos, 6 de octubre.
92	José Navarro Margattí . . . .	Biplano M. Farman . . . . .	Cuatrovientos, 7 de octubre.
93	Fernando Sartorius . . . . .	Biplano M. Farman . . . . .	Alcalá de Henares, 6 octubre.
94	Joaquín González Gallarza.	Biplano M. Farman . . . . .	Alcalá de Henares, 7 octubre.
95	Manuel Montero Echevarría.	Biplano M. Farman . . . . .	Alcalá de Henares, 8 octubre.
96	Felipe Díaz Sanduso. . . . .	Biplano M. Farman . . . . .	Alcalá de Henares, 9 octubre.
97	Antonio Domínguez . . . . .	Biplano M. Farman . . . . .	Alcalá de Henares, 11 octubre.
98	César Gómez Lucio . . . . .	Biplano M. Farman . . . . .	Alcalá de Henares, 14 octubre.
99	Pedro Pablo Hernández . . . .	Biplano M. Farman . . . . .	Alcalá de Henares, 18 octubre.
100	Fernando de la Macona. . . .	Biplano M. Farman . . . . .	Alcalá de Henares, 2 noviembre.

## ACTUALIDADES GRÁFICAS

**Hípica : Los rally-papers del Real Polo Jockey Club**

Los jinetes que tomaron parte en el rally celebrado en Moncada, cruzando una pintoresca arboleda Foto Co

CONCURRIDÍSIMA, como acostumbran a estarlo comúnmente los rallies hípicas que organiza el Real Polo Jockey Club, estuvo la fiesta celebrada el lunes último por los entusiastas elementos de tan importante sociedad que se trasladaron a Moncada para correr uno de los rallies que tanto éxito vienen obtenien-

do durante la presente temporada. El señor Carlowitz, que ya anteriormente había ganado una de estas pruebas, puso nuevamente de manifiesto su pericia y quedó también vencedor del rallye celebrado el domingo. Esta victoria le da ya derecho a una copa de honor, según las bases establecidas para el concurso.

**Golf : La Copa Churruca**

ESTAS últimas semanas han continuado en las pistas que en sus magníficos terrenos de Pedralbes posee el Barcelona Golf Club, las pruebas del interesante concurso organizado por dicha sociedad para disputarse la preciosa Copa ofrecida por el señor Conde de Churruca, su dignísimo presidente, habiéndola ganado finalmente el jugador Mr. Coulson.



Mr. Coulson, vencedor del concurso Copa Churruca Foto Co

**Un concurso pedestrista**

Los vencedores del concurso pedestre organizado por el Stadium Sporting Club

UNA nueva Sociedad, el Stadium Sporting Club, ha celebrado un concurso pedestre reservado a sus socios, quedando clasificados: 1.º, Luis Butchosa; 2.º, Tomás Carratalá; 3.º, José Russell, y 4.º, Juan Cusell, que son los que aparecen en la adjunta fotografía.



# Turismo & Excursionismo



Monumentos y maravillas • Itinerarios y viajes  
Indicaciones útiles  
Hoteles y Balnearios



Corriendo por España

## Asturias

II

### COVADONGA

SALIMOS de Oviedo por la estación de los Ferrocarriles Económicos de Asturias. La línea se despliega por terrenos muy accidentados, lo que hace que sean infinitas y rápidas sus curvas, comunicando el material rodado un movimiento de balanceo y trepidación harto molesto. Casi constantemente vamos siguiendo el curso del río Nora, de ribas fértiles, con paisajes maravillosos. En menos de tres horas llegase a Arriendas, después de haber pasado por las típicas poblaciones de Pola de Siero e Infesto. Apeámonos en Arriendas para instalarnos seguidamente en un tranvía a vapor que debe conducirnos a

Covadonga. La distracción producida por los parajes espléndidos que atravesamos, hace que no nos demos cuenta de lo incómodo de nuestra instalación. Seguimos, primero, por la riba izquierda del río Bueña, que cuenta como caudales principales los del Reinazo — de *renacer*, ya que a poco de formarse en el lago Enol, desaparece para salir nuevamente a flor de tierra en Covadonga — y Diva. A poco tiene lugar la confluencia con el Sella, que remontamos, dejándole a la izquierda. El Sella tiene unas riberas deliciosas, haciéndonos pensar en el Fresser pirenaico, ya que, a menudo, sus

aguas rebullen por el cauce lo mismo que las de éste.

En otros tiempos las aguas del Sella eran riquísimas en salmones. Tanto debían abundar, que en contratos hechos entre señores y criados (siglos XVI y XVII) se hacía constar que no se daría a comer salmón al servicio más de dos veces por semana. Hoy, el aficionado a la pesca que puede hacerse con uno de ellos, se tiene por muy afortunado.

Llegamos a Cangas de Onís, histórica población, sede de los primeros reyes astures. El tranvía atraviesa la población, pasando muy

cerca de un magnífico puente romano, en perfecto estado, ejemplar de los más típicos y bellos de España, que la hiedra cubre por completo.

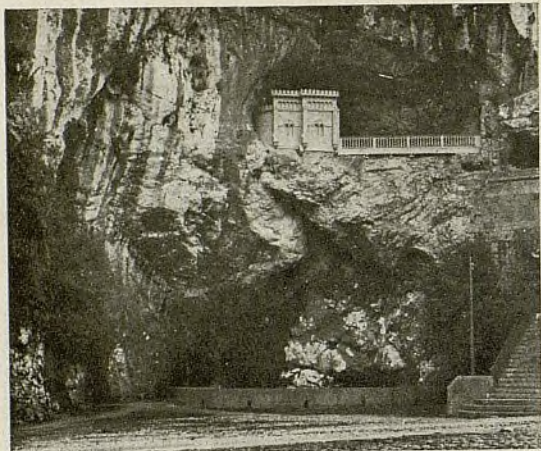
En las cercanías de Cangas de Onís existe una pequeña capilla, mandada levantar por el rey Don Favila, como voto después de la reconquista. Esta población antiquísima tiene un principal lugar en nuestra historia patria.



La basilica de Covadonga

A poco de salir de Cangas, éntrase en un desfiladero de altas paredes, tapizadas de verde, teniendo por fondo los enormes macizos de los Picos de Europa. Parece que sea imposible salir adelante por aquella garganta, mas la vía va siguiendo las sinuosidades laterales haciendo mil zig-zags y cerradas curvas, hasta que al salir de una de ellas, como por encanto, aparece magnífica, edificada en una altura acantilada, la basilica de Covadonga.

¡Covadonga! La palabra mágica que despierta en nuestro corazón los más recónditos sentimientos patrios, aviva nuestra religiosidad



*La cueva*



*Sepulcro del Rey Pelayo*

y el recuerdo de pasadas gestas gloriosas, trayendo a nuestra mente historias y tradiciones sin número. Atropelladamente, revueltas, en tropel, acuden a mi mente ideas y recuerdos que van sucediéndose rápidamente. He querido meditar, reconstituir hechos gloriosos, y no he podido fijar la atención. Estaba nervioso, febril. He querido gozar plenamente de aquel trozo maravilloso que Natura me presentaba, y no he sido capaz de fijar en mi retina más que un cuadro abocetado, indeciso, esfumado. Y mi exaltada imaginación ha visto correr y desplegarse por aquellos riscos a Don Pelayo y sus huestes bravas, indómitas, fuertes, nobles, llenas de fe en su caudillo de figura legendaria. Ante mis ojos absortos he visto rodar, lanzados desde Priena, multitud de peñascos gigantescos que venían a estrellarse en el angosto valle por donde discurría el ejército mahometano, quedando aquel terreno sembrado por más de 20.000 cadáveres de infieles.

Y cuando, roncos y amortiguados, han llegado hasta mis oídos los gritos de los combatientes, alegres unos, plañideros los más, he sentido que la tierra temblaba y su suelo se abría por doquier, desapareciendo por sus grietas enormes, hombres y más hombres del ejército de Sebastián de Salamanca, enviado por el virrey de Córdoba El-Horr. Aquel ejército de 120.000 hombres estaba aniquilado. Y la figura magna de Don Pelayo, monumental, aparecíase manteniendo al aire el signo santo de la redención de la Humanidad.

Y han pasado luego por mi mente creaciones fantásticas que no he podido consolidar para el recuerdo. He visto una era de paz y tranquilidad, convertidos aquellos parajes en una ideal Arcadia, hasta que la sombra proyectada por una gigantesca águila, planeando en su cielo, ha venido a turbar aquel ambiente delicioso y placentero. Y el pajarraco rapaz, al descender para hacer presa en el pueblo indómito, ha sido herida por brazos fornidos que saben romper las cadenas que les ceñían, y en

vuelo rauda ha venido el águila napoleónica a estrellarse en las agujas montserratinas, cayendo exánime en El Bruch.

Está constituido el poblado de Covadonga por poco más de una docena de casas de aspecto pobre y por la habitación de los Canónigos de la antigua Colegiata, hoy beneficiados de la Basílica. Levántase la iglesia en un montículo de rapidísimas laderas, a 276 metros sobre el nivel del mar, siendo sólo practicable por el lado de su fachada principal, ya que el resto se halla acantilado. Es de fábrica moderna, habiendo inaugurado su comienzo el Rey Don Alfonso XII, en el año 1870, dando fuego a la mecha del primer barreno. En 1901, su augusto hijo, Don Alfonso XIII, asistió a la ceremonia de recepción para el culto de la nueva Basílica.

Al salir de la iglesia y a la izquierda, encuéntrase la cueva que ha dado nombre al lugar, punto en donde, según la tradición, empezó la reconquista, lanzando Don Pelayo el grito de independencia.

Ábrese la caverna en un acantilado, a unos 15 metros del suelo, en medio de una masa intensísima de verdor, por entre la que se deslizan y saltan las aguas límpidas del Reinazo.

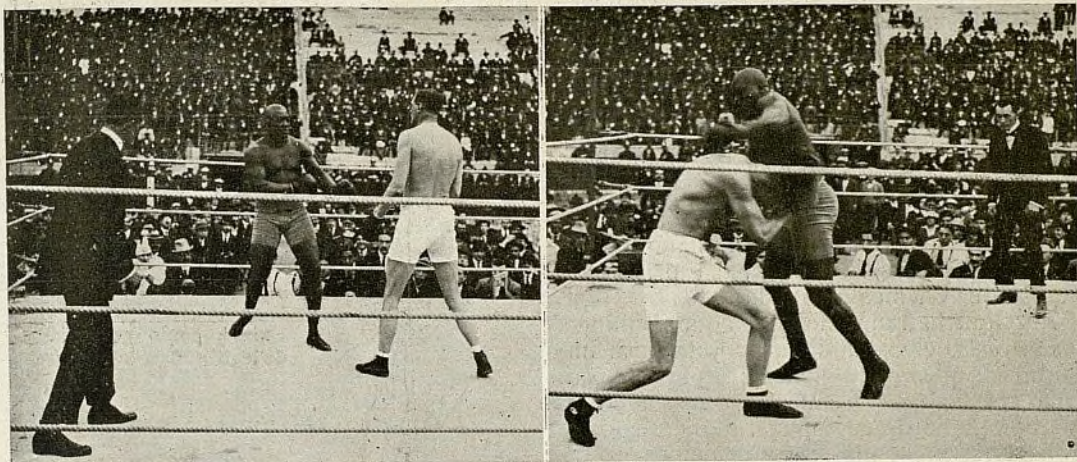
De tiempo inmemorial ha existido en la cueva una capilla que el espíritu religioso del pueblo asturiano ha renovado siempre que calamidades y accidentes la han hecho desaparecer. En 1777 un incendio destruyó la antigua capilla mandada construir por Alfonso I. Carlos III quedó prendado de Covadonga, disponiendo la construcción de una gran escalera de sillería para llegar a la cueva y el ensanchamiento de ésta, con la intención de levantar una importante obra en su interior. No sabemos a qué fué debido que no llegasen a vía de hecho las disposiciones del Rey, en su parte referente a la caverna, debiendo por ello felicitarnos, ya que así presenta aún un típico aspecto.

JOSÉ M. CÓ DE TRIOLA

(Continuará)

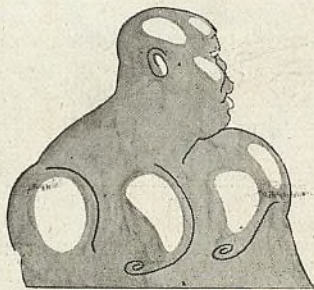
## ACTUALIDADES GRÁFICAS

## Boxeo : El match Jack Johnson-Arthur Cravan



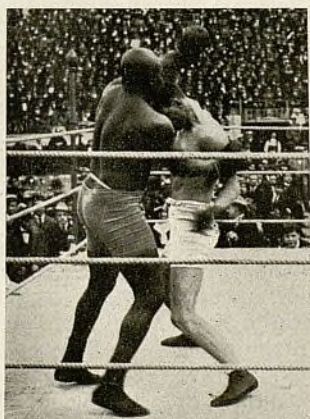
Dos episodios del combate (?) que tanta expectación había despertado

Fotos Co



Jack Johnson

(Caricatura por León)



En el cuarto round



Arthur Cravan

(Caricatura por León)

CONFESAMOS que nos llevamos un chasco, el domingo, ante el ring levantado en el centro de la Plaza Monumental. Presiones gubernativas que no es ahora ocasión de criticar, transformaron los combates que precedieron al que con tanto afán habíamos estado esperando, en una cosa enormemente anodina y sin lance alguno.

Pero nuestro chasco mayor fué al llegar el tan jaleado match, jaleado hasta por nosotros mismos, que habíamos creído de buena fe en las fuerzas y en las dotes de Cravan.

Aquí habíamos conocido hasta ahora algunos pugilistas que teníamos por muy notables, y con éstos, Cravan se había revelado a tal altura, que todo hacía presumir una lucha interesantísima. Y ya que la fama de que venía precedido Johnson nos quitaba toda esperanza de que pudiera triunfar el blanco, creíamos, cuando menos, que éste resistiría mucho y sabría defenderse bravamente.

Pero no fué así. Desde los primeros momentos se vió una inferioridad tan manifiesta, que Cravan no parecía otra cosa que un novicio que subiera al ring por primera vez. Si

los ridículos a quien había hecho las más atrevidas bravatas. Se lo quitó de delante cuando quiso y como quiso.

Ello nos hizo comprender, ya que no hubo lugar para demostrarlo de otra manera, que no teníamos idea del poder de Johnson, y nos hizo pensar, además, en lo interesante que hubiese resultado el match si en vez de un inofensivo Cravan se hubiese presentado ante Johnson un rival digno de un campeón del mundo.

Sólo vimos a Johnson algo más *elocuente* que con Cravan, en las exhibiciones que hizo después con su sobrino Guss-Rhodes y con su entrenador. Fueron unos minutos deliciosos que compensaron en buena parte el desengaño sufrido.

Por lo demás, hemos de reconocer que la concurrencia fué bastante más numerosa de lo que podía esperarse, y por esta razón es más de lamentar todavía que el espectáculo no tuviera otros alicientes que el de la exhibición de la corpulencia y del poder de Johnson.

## Cartas deportivas

Reincidencia. — De la influencia del bicarbonato en las campañas de Prensa. — Del cómodo sistema de nuestros Catones. — De cómo puede hacerse el más espantoso de los ridículos buscando la gloria. — Los fracasados. — La paz doméstica. — Calma.

**Q**UERIDO IGNOTO: Sin que constituya aquiescencia a tu petición de que estas mis cartas se conviertan en semanales, voy por de pronto a reincidir sobre el tema de mi anterior, pues que pareció interesarte y los síntomas que te hicieron acudir a mí han recrudecido a impulsos, sin duda, del primaveral tiempo que estamos disfrutando.

Admírate la tranquilidad con que recibimos los ataques del Catón de turno y la poca importancia que a ellos damos; no te extrañara tanto si estuvieras en antecedentes y conocieras el génesis de tal enigma. Pudiera hacerse obligatoria en algunos casos una toma de bicarbonato antes de escribir, y verías como, al desvanecerse la acidez estomacal, desaparecería la de los frutos peregrinos del ingenio dispéptico que padecemos por ahora.

Es corriente el caso de los autores dramáticos que desesperados de ver sus obras rechazadas por todos lados o acogidos los partos de su imaginación con la más estrepitosa de las silbas, se dedican a críticos teatrales y así descargan en sus escritos la bilis que acumularon durante su gestión activa; no ha de serte difícil substituir autor por entrenador y deducir consecuencias.

Parece ser que en tu excesivo cariño por la obra de nuestros atletizantes temes que las campañas dirigidas contra ellos redunden en perjuicio del atletismo y pareces inclinarte a aconsejar un criterio de conciliación; grave error, estimadísimo Ignoto, gravísimo error por tu parte. Pactar con el mal no puede nunca dar buenos resultados; el mejor sistema de atajar el camino a los enemigos es el ridículo, y nuestro contrario, en esta ocasión, va derecho al ridículo, creyendo dirigirse a la gloria. ¡Sabemos tantas cosas! ¡Fueron tantas las armas que nos dió recientemente!

Hay cosas que no se perdonan a menos de tener una grandeza de alma poco común, y entre éstas, el doblegarse a pedir humildemente lo que un día se creyó poder exigir con ínfulas de amo es de las que más mella imprimen en los espíritus mezquinos. El fracaso en los buenos se convierte en acicate para mejor obrar; en otros es tóxico que envenena para siempre la existencia. ¿Quiénes son éstos? Fácil es la respuesta: los que nunca obraron por el placer de hacer bien, los que no sintieron nobles entusiasmos por una causa, los que en el triunfo de los suyos buscaron sólo pedestal para encumbrarse con méritos ajenos, y aquellos, en fin, que aspirando brillar por méritos propios se han visto relegados a un término inferior, porque sus fuerzas morales y materiales no han secundado sus aspiraciones.

## UNA LESIÓN

pequeña o grande, tratada inmediatamente con

**Agua  
Oxigenada  
VOLCÁN**

no se infecta jamás, y no puede tener, por tanto,

**MALAS CONSECUENCIAS**

Exigid, como garantía de legitimidad, la marca **VOLCÁN**

**PRINCIPALES FARMACIAS**

**Depositarios:**

**J. Uriach y C<sup>a</sup>: Moncada, 20**



Y en último término, por no extenderme más de lo que tu benevolencia, la de STADIUM, la de los lectores y la escasísima importancia del agrío sujeto de que tratamos permiten, he de finir haciéndote notar que la paz doméstica puede tener asimismo relación con las tales campañas. ¿Te parece grano de anís estar perdiendo el tiempo de un modo lamentable para llegar al fracaso total y a un ridículo de padre y muy señor mío? ¡Con la falta que tal tiempo hacía para nutrirse algo intelectualmente!

Hasta otra y no te asustes si arrecian las embestidas; ya conoces el proverbio árabe: «Sientate a la puerta de tu tienda, espera, y verás pasar el cadáver de tu enemigo.» En esta ocasión los atacados nos sentimos discípulos de Alah y con la mayor calma nos hemos sentado, en la completa confianza de que, a no tardar, ahogado en bilis, ha de pasar por delante de nuestra tienda el sepelio del *periodista* que nos ataca, y entiende bien que sólo del *periodista* hablamos; su persona física esperamos viva muchos años si han de cumplirse los votos de su amigo (!)

ANTONIO BLASCO CIRERA



# Revista de Sports diversos



Híptica • Ciclismo  
Náutica • Caza y Pesca  
Lawn-tennis • Tiro  
Deportes atléticos, &.<sup>a</sup> &.<sup>a</sup>



## El trabajo español

### De interés nacional

..... es el título con que en el *Boletín de la U. V. E.* aparece un informe que la importante entidad R. A. C. E. dirige a la Junta de Aranceles y Valoraciones, haciendo hincapié en el gravamen arancelario que para la industria mecánica del ciclo se señala actualmente, y que, además, abarca por igual concepto el motor y auto.

El cronista ha leído este informe y no ha podido convencerse. En el mismo se detalla lo siguiente: «no existe en España una industria» de fabricación de bicicletas propiamente dicha y sí únicamente algunos talleres que traen esas clases de máquinas desmontadas y que se dedican a montarlas.»

Para hacer una afirmación de este género es preciso, en primer lugar, una pregunta: ¿Qué entiende el R. A. C. E. por industria de fabricación de bicicletas?

No vayamos muy lejos: en Barcelona mismo se fabrica — léase bien claro — desde el rudimentario tubo, formado con plancha unida a soldadura, hasta las más complicadas piezas; se funden «racords» o enchufes, se utiliza la soldadura autógena con éxito para reemplazar todo el material que en forma de «series» importábamos de Francia e Inglaterra; se construyen íntegramente manillares, piernas de horquilla, cazoletas y rozamientos de la más exigible precisión, y por si esto no fuese bastante, en Barcelona mismo se fabrican neumáticos de calidades inmejorables y cuya perfección iría más en aumento de no ser el maldito azote de la guerra. ¿No es esto industria de fabricación de ciclos? Nosotros hemos podido comprobar de una manera fiel que las bicicletas, lejos de encarecerse en coste, han disminuído; tanto, que su precio es menor de la mitad hoy al de algunos años atrás. Y por una circunstancia peregrina, resulta que esta disminución de coste empieza a notarse precisamente cuando los derechos arancelarios de setenta céntimos kilo pasan a tres pesetas. ¿Qué prueba ello? Prueba que la producción nacional, que el trabajo español empiezan a imperar en nuestro mercado, que el esfuerzo de los ayer mercaderes y hoy constructores va siendo sensible, y prueba que nuestras fundiciones han caminado no inútilmente hacia la perfección y que nuestras primeras materias justifican su

bondad y excelentes condiciones. Al material rígido y quebradizo de Inglaterra, al enormemente pesado de Alemania, al excesivamente elástico de Francia, va sucediendo un material español término medio, que reúne ventajas grandes; tanto, que — es preciso confesarlo — se ha estado vendiendo y se vende en múltiples ocasiones material de España que se compra por extranjero y es aceptado en el mercado como tal.

Combatir en un informe arancelario nuestra producción nacional puede ser un argumento sólido para lograr, tal vez, una reducción compatible con la venta de artículos manufacturados; pero negar lo cierto, no puede pasar sin un comentario que es de razón.

Es, a nuestro juicio, inmerecida la diatriba que en contra de la producción nacional se lanza en el informe del R. A. C. E. Tal vez, al estudiar la cuestión, se ha olvidado que precisamente lo que más pesa, lo que menos cuesta y lo que nos es más útil producir en España, es lo que constituye una importante industria y lo que debe procurarse, ante todo, que sea trabajo español. En cambio hay un verdadero renglón de accesorios y piezas que, en efecto, sería tal vez útil rebajar de derechos de entrada. Pero igualar todo lo del ramo como improductible, a nuestro juicio es un error. Y abogar por la supresión de una industria nacional, que nunca como hasta ahora se ha hecho indispensable, forzosamente es criterio errado.

Y téngase en cuenta que si los derechos de arancel, lejos de disminuir se elevasen, la industria de España perfeccionaría forzosamente aun más su trabajo y crearía nueva labor. Y en este caso, los montadores, los talleres, los revendedores y aun el consumidor, nada pierden. Pagan lo mismo o menos... y España adelanta y fomenta su trabajo.

\* \* \*

En el mentado informe del R. A. C. E. hemos adivinado una marcada hostilidad a la producción nacional. ¿Por qué? En cambio, se aboga de una manera resuelta en pró del intermediario. ¿Por qué, también? El intermediario se lucra, mucho, tanto como comercie, pero ese lucro es para uno, para uno solo.

La intermediación queda limitada muchas veces a un individuo que está relacionado con casas extranjeras que, en ocasiones, sus precios, alambicados para competir, malean el mercado; otras veces es un insolvente y alguna vez

se ha dado el caso de ser un defraudador al propio Estado, burlando la Aduana, y en total, su lucro, su beneficio puede acumularse, pero no es pródigo. En cambio, la producción representa un consumo de primeras materias, un paso más para la riqueza industrial de la nación, una garantía de nuestro adelanto, un medio de dar mucho pan a muchos obreros, y... creedlo: actualmente en España son muchos los pocos de pan que se necesitan, y pocos los muchos.

\* \* \*

Esta pequeña y mal hilvanada glosa al informe del R. A. C. E. ha brotado del alto interés patriótico que nos guía.

El interés ha de estribar siempre, y más aún en estos momentos para nosotros de oro, en pedir una legislación proteccionista, no de restricción para nuestra industria. Modificar la partida del arancel en forma que los accesorios de bicicleta no producidos aquí sean introducidos con menor gravamen, será, en parte, lógico, pero negar nuestra industria y negarla con este motivo, es un error que, como españoles, queremos ver desvanecido.

F. A. CANTO ARROYO

## REMO

## Los campeones del Marítimo

Los elementos remeros del Real Club Marítimo han demostrado una vida activísima en el viril deporte náutico. La campaña llevada a cabo por sus componentes merece toda suerte de plácemes, y de un modo especial la tripulación campeona, que ha sabido consolidar la superioridad de sus fuerzas, mostrándonos de una manera evidentísima que no en balde supo conquistar el honroso título de campeones nacionales en las regatas celebradas en mayo del pasado año.

La tripulación que capitanea Antonio Santamaría no ha dormido en sus laureles; con el afán de mejorar sus aptitudes, no ha abandonado ni un solo instante su perfeccionamiento,

valiéndoles hoy el honor de ser la primera tripulación del Club y quizás la de España.

Lleva hoy algunas modificaciones en su equipo que le hacen más fuerte, si cabe, substituyendo a Queralt y a Rodés los remeros Campiani y Reig, hartos conocidos por los triunfos que tras sí llevan conquistados. Hoy vuelve Queralt a ocupar su lugar en ella por enfermedad de nuestro queridísimo amigo Pedro Marill, de cuya dolencia hállase casi restablecido.

Apenas constituidos en sus reformas y casi sin tiempo de lograr la homogeneidad, factor indispensable para las luchas, debieron correr el reto lanzado por la tripulación de C. Bonet, de la cual supieron salir victoriosos, quedando nuevamente poseedores de la yola *Manelic* y del autrigge *Qui sab?*...

Al dar comienzo a las eliminatorias para concurrir a las grandes regatas nacionales, vióse privado Marill de ofrecer la cooperación a sus compañeros, substituyéndole Queralt, que en nada desmerece la vacante que momentáneamente deja el notable remero.

Quien haya seguido con atención las fases de las reñidas eliminatorias que acaban de llevarse a cabo, habrá podido observar la brillante actuación de la tripulación campeona, a la que no en balde se le augura el próximo Campeonato.

El esfuerzo realizado por los simpáticos amigos Queralt, Campiani, Camps y Reig, que bajo las órdenes de Santamaría han de defender el alto prestigio de nuestro Palacio de la Náutica, les ha valido una reputación bien merecida y la confianza de todos sus consocios, que ven en ellos la esperanza de un nuevo y glorioso triunfo.

En la primera prueba realizada demostraron su fuerza y lo que vale la voluntad de cinco hombres decididos a no dejarse arrebatar lo que tan justamente les corresponde. Su actuación con el *Cataluña*, en una regata de 2.300 metros y una virada, corriendo contra el *Barcino I* y el *Alfonso XIII*, y sólo dejarse adelantar de 27 segundos de los primeros, significa una revelación, pues sabido es de todos la diferencia que existe en los botes, más debien-

ESPAÑA  
(BARCELONA)  
Carret.º de Ribas, 279  
Teléfono 8250

# La Hispano-Suiza

FRANCIA  
(BOIS  
COLOMBES)  
: 27, Rue Reunion :

## FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

Coches de Turismo, para Hoteles, de reparto, etc.

Omnibus, Camiones, Motores marinos, Motores para la Aviación

Agencia en Barcelona: VALLET, FIOL y C.<sup>a</sup>, S. en C.-Ronda Universidad, 37

Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléfono 7922

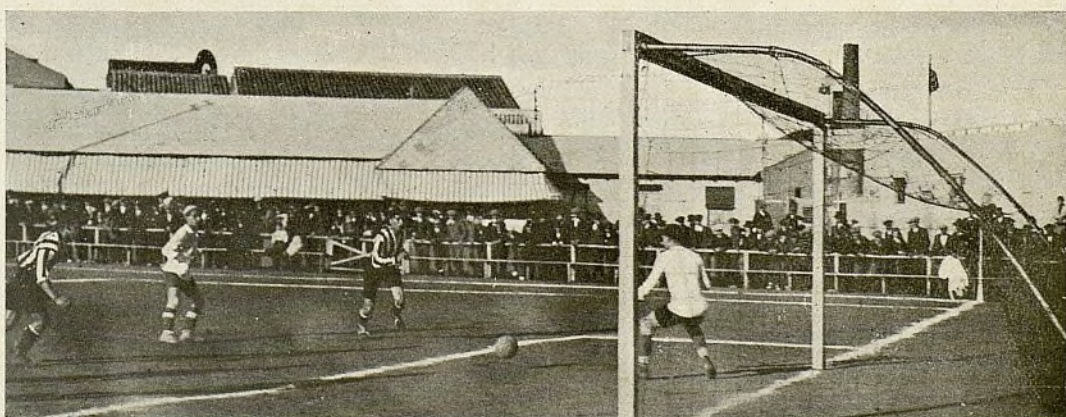
## ACTUALIDADES GRÁFICAS

**El F. C. Barcelona contra la Real Unión de Irún**

*Uno de los goals logrados por el Barcelona, de un excelente cabezazo de Mallorqui*

A PENAS con tiempo de descansar, después de los laboriosos partidos jugados por el F. C. Barcelona en Madrid, con motivo de las semifinales del Campeonato de España, ha jugado dos interesantes partidos en su campo de la calle de la Industria contra el potente equipo de la Real Unión de Irún. Y a pesar de que

en el equipo azul-grana no figuraban algunos notables jugadores, los barceloneses han llevado la mejor parte en estos partidos, contribuyendo el resultado obtenido a que se agrande la extrañeza de muchos ante el desastre de Madrid, puesto que la Real Unión de Irún posee uno de los equipos más potentes de España.

**El Athletic de Madrid contra el F. C. de Sabadell**

*Un momento peligroso frente a la puerta sabadellense*

TAMBIÉN el F. C. Sabadell ha querido jugar durante esas fiestas de Pascua sus partidos interregionales, y ha recibido la visita del Athletic Club de Madrid, con cuya sociedad hace algún tiempo tenía concertados dos partidos. El Sabadell puso en línea sus mejores jugadores y el Athletic trajo su equipo completo, llevando incluso a Pagaza, que es, quizá, el jugador de más talla que tiene.

Con estos antecedentes, no es de extrañar

que ambos partidos se hayan muy visto concurridos y que hayan resultado interesantísimos. En efecto, se han visto muy buenas jugadas por ambas partes, habiendo sido, además, el resultado muy satisfactorio para los sabadellenses.

Felicitemos, con este motivo, a los entusiastas jugadores del F. C. Sabadell, que con estos partidos han puesto el pabellón de su Sociedad a la altura de los primeros, y a la Directiva de dicho Club por el éxito de sus esfuerzos.

do efectuar un viraje donde pierde enorme ventaja el viejo *Cataluña*.

En la segunda, llegaron primeros con gran ventaja: 24 segundos de sus seguidores, y en la final logran otra hermosa victoria, con la cual conquistaron el *Manelic* para afrontar los ímpetus de sus temibles contrincantes, además de las magníficas copas donadas por don José Larrañaga, su digno presidente.

De las mentadas regatas quedaron segundos Polh, Eitel, Adillon, Coll, timonel Vela, que bien se portaron.

Bonet retiróse después de la segunda prueba, cuya retirada fué causa de largos comentarios, de los que no me hago eco ni quiero ocuparme, pues nadie mejor que ellos sabrán sus motivos, pero sí lamentamos su actitud, porque siempre resta interés a la lucha.

La tripulación campeona vuelve a quedar en el lugar preferente del Real Club Marítimo. Bien merecido tienen el honor que se les dispensa; honor justificado, pues sobradamente les son reconocidas, tanto en su conjunto como individualmente, las excelentes facultades de grandes bogadores.

De sobras conocemos a todos ellos, y con tal motivo podemos afirmar que no abandonarán en nada sus entrenos, y confiamos en sus entusiasmos y sus amores hacia el Club que defienden, para el cual esperan ofrecerle el triunfo de una nueva jornada y tras ella una página gloriosa de su brillante campaña.

Felicitemos a los queridos amigos, deseándoles que la suerte les acompañe en la gran regata, para que vean compensados sus sacrificios con el premio merecido.

JOSÉ ASTELL

#### LAWN-TENNIS

### El Concurso Internacional

**D**URANTE esta semana han venido jugándose en las pistas de la Sociedad Sportiva Pompeya las pruebas eliminatorias del XIV Concurso Internacional de Lawn-Tennis, organizado por la Asociación de L. T. de Cataluña.

Con tal motivo el hermoso campo del Pompeya viene siendo punto de reunión de nuestros mejores tennismen, que acuden a luchar con los valiosos jugadores de Madrid, Valencia, etc., para la posesión de los codiciados campeonatos.

A presenciar tan interesantes partidos acude también un público distinguidísimo y cada vez más numeroso cuanto más se acercan los partidos finales. Por ello no dudamos que mañana, último día del concurso, los courts del Pompeya ofrecerán el aspecto de las grandes solemnidades.

Exigencias de espacio nos impiden reseñar y enumerar tan sólo los muchos e interesantísimos partidos jugados hasta hoy, como asimismo publicar la extensa información gráfica que tenemos en cartera y que reservamos para el número próximo. — LOP.

### Ecos y noticias

La Sociedad Gimnástica Española ha celebrado en Madrid un festival gimnástico cuya grandiosidad, según noticias, ha superado a la de cuantos han tenido lugar en terreno hispano.

Nueve equipos, representando a otras tantas entidades culturales, tomaron parte en la fiesta y admiraron al público por la perfección con que hicieron demostraciones de todos los métodos de gimnasia conocidos.

El éxito del festival ha sido extraordinario y ello es realmente halagador, por cuanto viene a descubrirnos que, al fin, la pedagogía española admite al deporte como indispensable complemento educativo de nuestras juventudes.

\* \* \*

Las pasadas Pascuas mostráronse propicias a la gloria del futbolismo regional.

En nuestra ciudad, el equipo campeón, bastante debilitado, empató y vence al fortísimo once irunés; en Sabadell, una victoria y una derrota, ambas de análogas proporciones, colocan al Centre de Sports en condición de igualdad al potente Athletic madrileño, y por fin, en la villa y corte, los animosos muchachos del R. C. D. Español, saben salir triunfantes frente a los semifinalistas centrales del Campeonato nacional.

Tras las pasadas amarguras, el esfuerzo de nuestros jugadores en estas fiestas es un grato consuelo que viene a robustecer nuestra fe en ellos un tanto deprimida ante los recientes embates de la adversidad.

\* \* \*

La Junta directiva del Real Club Marítimo, atendiendo a una solicitud de la señora Baronesa de Salillas, acordó, en sesión del 17 del corriente, poner a disposición de tan distinguida dama su local social, para una fiesta benéfica que se celebrará la noche de la verbena de San Juan.

La tradicional brillantez de cuantas fiestas se celebran en el Marítimo y el ilustre nombre de la organizadora son garantías más que sobradas del éxito de la fiesta.

\* \* \*

Como es costumbre cada año a la terminación del Campeonato, se anuncian ahora sensacionales traspasos de jugadores de uno a otro de nuestros clubs de futbol, unos con carácter de certeza y otros sin que tengan la menor sombra de verosimilitud.

Así, al ingreso de Pomés en el Barcelona, ha venido asegurándose que seguirían los de Pueo y de Kinké.

Referencias de personas autorizadísimas nos permiten desmentir rotundamente tales rumores. Ni Pueo abandona a los blanquiazules ni Kinké deja de capitanear a los escolares.

Apartados de todo partidismo de club, no podemos menos de hacerlo público como



hecho que honra a ambos jugadores, quienes así demuestran su arraigado cariño a los colores del club donde se formaron y alcanzaron la categoría que hoy les hace tan codiciables.

Victor Landa, el notable motorista, ha conseguido para España el alto honor de un record europeo.

Debidamente cronometrado, Landa ha cubierto el kilómetro lanzado en 27 segundos 3 quintos, o sea a razón de 130 kilómetros 434 metros a la hora.

Reciba desde estas columnas el gran motorista el homenaje de admiración y gratitud a que se ha hecho acreedor por parte de todos los sportsmen españoles.

Recortamos de nuestro fraternal colega *El Mundo Deportivo*:

«Se dice que estando hablando en el muelle con el señor Valcanera, miembro de la Veloz Sport, de Palma, aseguró éste que en 1917 se correrá en el velódromo de Palma el Campeonato de Europa, y que para el año siguiente están haciendo gestiones a fin de que se corra en dicho velódromo el Campeonato del Mundo.»

¿Será verdad tanta belleza?

En la capilla francesa se celebraron ayer solemnes oficios en sufragio del alma de Madame Blanc Gaillard, a los que acudieron las relaciones de la familia de la finada a rendir postrer tributo de cariño a la que fué modelo amantísimo de madres y esposas.

Renovamos a los Le Blanc el testimonio de nuestro profundo sentimiento.

## Carnet del sportsman

### Resultados técnicos

**Ciclismo.** — *Madrid*: Carrera de aspirantes de la U. V. E. Día 23. Distancia 30 kilómetros. 1.º, A. Gutiérrez, 58 m. 3 s.; 2.º, R. Martín, 58 m. 4 s.; 3.º, Damián Fernández, 58 m. 4 s.  $\frac{4}{5}$ .

**Fútbol.** — *Barcelona*: Partidos interregionales. Barcelona-Real Unión Club. Día 23, 0 a 0. Día 24, 2 a 1.

*Sabadell*: Partidos interregionales. Día 23. Sabadell-Athletic de Madrid, 2 a 1. Día 24. Athletic de Madrid-Sabadell, 2 a 1.

*Bilbao*: Partidos internacionales. Athletic de Bilbao-Young Boys de Berna. Día 23, 4 a 1. Día 24, 1 a 1.

*Madrid*: Partidos interregionales Real Club Deportivo Español-Madrid F. C. Día 22, 1 a 1. Día 23, 2 a 0.

**Golf.** — *Barcelona*: Concurso *Copa Conde de Churruca*, organizado por el Barcelona Golf Club. Día 23. Coulson vence a Harrsen. Campeonato de Cataluña. *Copa Conde de Güell*. Día 24. 1.º, Loly; 2.º, Churruca (C. D.); 3.º, Levens.

**Hípica.** — *Barcelona*: Rally-paper organizado por el Real Polo Jockey Club. Día 24. 1.º, von Carlowitz.

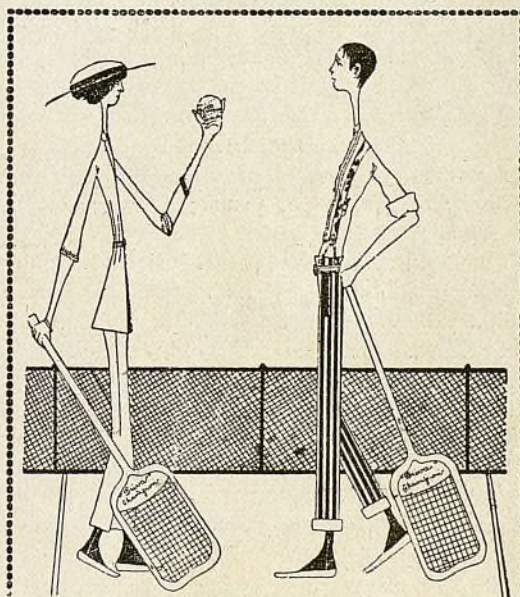
**Motociclismo.** — *Madrid*: Record de Europa (oficial). Día 18. Distancia 1.000 metros. Víctor Landa, 27 s.  $\frac{3}{5}$  (130,434 kilómetros por hora), sobre moto *Indian*, pneus *Dunlop*.

*Madrid-Bilbao*: Día 19. Distancia 422 kilómetros. Record de I. Zubiaga, con moto de 3  $\frac{1}{2}$  HP., pneus *Dunlop*, 8 h. 20 m. 3 s. Record de J. M. Isasi. J. Acedo (side-car), 9 h. 41 m.

**Natación.** — *Barcelona*: Gran Premio de Pascua, organizado por el Club Natación Athletic. Día 23. 1.º, E. Rodríguez; 2.º, Tarradellas; 3.º, Arnau.

**Pedestrisimo.** — *Madrid*: Carrera de la legua (5.585 m.), organizado por Los Amigos del Campo. 1.º, A. Fernández, 20 m. 7 s.  $\frac{3}{5}$ ; 2.º, L. García, 20 m. 12 s.; 3.º, M. Muller, 20 m. 22 s.

**Pelota vasca.** — *Barcelona*: Concurso de la Real Sociedad de Sport Vasco. Día 23. Gamboa-Borrás vencen a Aballi-Canals por 40 a 28; Girona-Torrás vencen a Ferrer-Barguño por 40 a 33. Día 24. Pal-



RAQUETAS DRIVA  
Y PELOTAS PARA  
**LAWN-TENNIS**  
de WILLIAMS & Co., de PARIS

AGENTES EXCLUSIVOS:

**EDUARDO SCHILLING, S. en C.**  
MADRID: Alcalá, 14 - BARCELONA: Fernando, 23 - VALENCIA: Peris y Valero, 2

## LE CHAUFFEUR

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

### AUTOMÓVILES Y CICLOS

Especialidad en últimas novedades de París

Rambla de Cataluña, 24 - Teléfono 2182  
BARCELONA

mada hermanos vencen a Sunyer-Llompart por 40 a 39.

**Polo.** — *Barcelona: Copa del Presidente.* Concurso del Real Polo Jockey Club. Día 23. Vallejo, Cinnamond (N. y B.) y Urruela contra López (E.), Bofill, P... y Barón de Güell, 1 a 1.—López (E.), Marqués de Monsolís, Barón de Güell y Bofill vencen a Petit, Cinnamond (N. y B.) y P... por 1 a 0.—Vallejo, Marqués de Monsolís, P... y Barón de Güell vencen a Petit, Cinnamond (N. y B.) y Urruela por 2 a 0.—Día 27. Bofill, López (E.), Cinnamond (B.) y Pattberg contra Petit, Cruz, Barón de Güell y Cinnamond (N.), 1 a 1.

**Pugilato.** — *Barcelona: Tournée Johnson.* Día 23. Plaza Monumental. Montero vence a Piquer por puntos; Mora vence a Solsona por puntos; Barcino vence a Dalmases por puntos; Gimuss Rhodes-Kid-Johnson, match nulo, suspendido al cuarto asalto; Jack Johnson vence a A. Cravan al sexto round, dejándolo k. o.; Soum-Munich, match nulo; Cutchet-Martínez, match nulo.

**Tiro.** — *Barcelona: Real Asociación de Cazadores.* Tiro de pichón. Día 23. 1.<sup>a</sup> poule, dividida entre Loverdos y Burés; 2.<sup>a</sup>, dividida entre Quintieri y Burés; 3.<sup>a</sup>, ganada por García; 4.<sup>a</sup>, Copa de la Sociedad, Artigas; 5.<sup>a</sup>, a siete pichones y 27 metros, dividida entre Burés y Larrañaga.—Día 27. 1.<sup>a</sup> poule, dividida entre Burés y Solé; 2.<sup>a</sup>, ganada por Loverdos; 3.<sup>a</sup>, dividida entre Burés y Gal; 4.<sup>a</sup>, Copa de la Sociedad, ganada por Burés; 5.<sup>a</sup>, a siete pichones y 27 metros, dividida entre Burés y Solé.—Tiro Nacional. Concurso con opción a medallas. Día 23. Medalla de plata. J. Riedwig, a 50 metros, 10 disparos con carabina de precisión, 89 puntos. Medalla de bronce. Señora Filomena Palazón de Dantrayga, a 50 metros, 10 disparos con carabina de precisión, 77 puntos; A. Palazón, a 50 metros, 10 disparos con carabina de precisión, 82 puntos; J. Riedwig, a 50 metros, 10 disparos con carabina de precisión, 89 puntos.

**Yachting.** — *Barcelona: Copa Astilleros Corbeto.* Regata a la vela, organizada por el Real Club Marítimo. Día 23. Distancia 4 millas. 1.<sup>o</sup>, *Fitora*, de González, tripulada por Brú y Elías y Juncosa, 46 m. 4 s.; 2.<sup>o</sup>, *Sporium*, tripulada por Amat y Pi, 51 m.; 3.<sup>o</sup>, *Buckingham*, tripulada por Ubarri y Arlés, 51 m. 25 s.

## Programa para mañana

**Pedestrismo.** — Carrera Marathon. Parque de Barcelona. A las 7,30.

Segunda prueba del Challenge de 1.000 metros, organizada por el Athletic S. C. Salida del Paseo de Gracia. A las 8,30.

**Golf.** — *Copa Marqués de Villanueva y Geltrú.* Mixed Fourdrome Competition Handicap, organizado por el Barcelona Golf Club. Links de Pedralbes. A las 9.

**Lawn-tennis.** — XIV Concurso internacional de lawn-tennis, organizado por la Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña. Semifinales y finales. Pistas de la Sociedad Sportiva Pompeya. A las 9.

**Tiro.** — Tiradas de concurso y de entrenamiento. Polígono del Tiro Nacional. Montaña de Montjuich. A las 9.

Concurso de tiro de pichón, organizado por la Real Asociación de Cazadores de Barcelona. Poule de prueba y Copa de la Sociedad. Stand de Miramar. A las 11.

**Ciclismo.** — Carrera *Copa Grupo Deportivo del C. V. R.* Circuito de Mataró. Salida a las 10.

**Hípica.** — Sexta prueba hípica, organizada por el Real Polo Jockey Club. Parque de Sports. A las 10.

**Remo.** — Regatas eliminatorias de yols de mar, organizadas por el Club de Mar. A las 10.

**Polo.** — *Copa del Presidente.* Partido de polo. Parque de sports del Real Polo Jockey Club. A las 10,30.

**Pelota vasca.** — Concurso de pelota, organizado por la Real Sociedad de Sport Vasco. Frontón Condal. A las 11.

**Esgrima.** — Poule de entrenamiento, organizada por la Real Asociación de Esgrima de Barcelona. Parque de sports del Real Polo Jockey Club. A las 11. (A las 12 se dirá una misa para los habituales concurrentes al parque de sports.)

**Futbol.** — Partido internacional entre el Young Boys de Berna y el F. C. Barcelona. Campo de este último. A las 16.

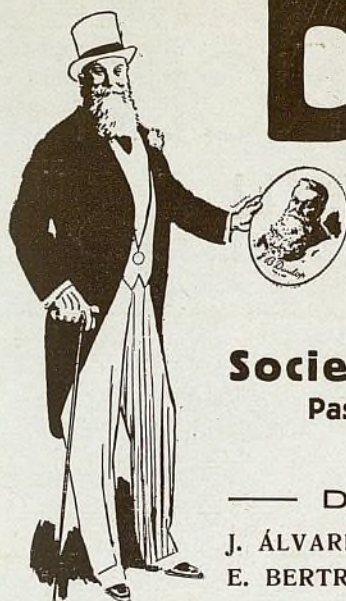
Campeonato de futbol de Cataluña. Primeros equipos. Badalona-Internacional. Campo del primero. A las 16,30.

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

# ACEITE JUPITER

Inalterable a todas las temperaturas





# DUNLOP

LEGÍTIMOS NEUMÁTICOS INGLESES

**AUTO - MOTO - VELO**

**Sociedad Española DUNLOP, S. A.**

Paseo Recoletos, 25 - MADRID - Teléfono 4741

Telegramas y telefonemas: NEUDUN

— DEPOSITARIOS EN BARCELONA —

J. ÁLVAREZ : Provenza, 260

F. MAGRE : Córcega, 233

E. BERTRAND : Trafalgar, 50

A. SANROMÁ : Balmes, 62

# CICLOS FONTANALS

FÁBRICA EN  
VILLANUEVA  
Y GELTRÚ  
(BARCELONA)



**El neumático ideal  
no existe**

EL

# Pneu-Klein

es el que más se le aproxima

PEDID LA  
TARIFA A **G. KLEIN**

**BARCELONA: Princesa, 61**

**MADRID: Sagasta, 7**

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

# FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES



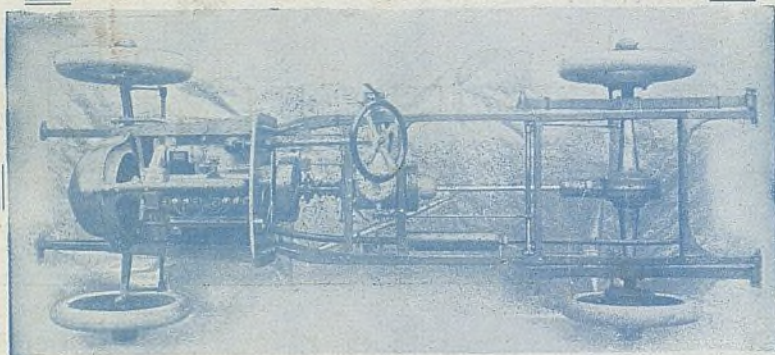
TALLERES Y OFICINAS TÉCNICAS DE BARCELONA

## A. ELIZALDE

(Antes BIADA, ELIZALDE Y C.<sup>ª</sup>)

**PASEO DE SAN JUAN, 149**

Dirección telegráfica: AUTOELIZALDE - Tel. 7921



**Automóviles de turismo y reparto : Omnibus, ca-  
miones, coches militares, de sanidad y policía**

**Oficina técnica para estudiar las aplicaciones industriales**

IMPRENTA EDITORIAL LA POLÍGRAFA  
BALMES, 54 • TELÉFONO 2689 • BARCELONA

Ayuntamiento de Madrid