



STADIUM

*Revista Ilustrada
de Sports*



626

MOTORISMO

El Barón de Güell
en el volante
de su cycle-car "David"

Año VI - Núm. 142
12 Febrero 1916

20 cts.

Ayuntamiento de Madrid

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SAN ROMÁ

FÁBRICA DE AEROPLANOS e HIDROPLANOS ESCUELA DE AVIACIÓN

PUJOL, COMABELLA Y C.^A

Rambla Cataluña, 62 : Independencia, 113

BARCELONA

Piloto y Director :

Don Salvador Hedilla



GRAND HOTEL CONTI- NENTAL

Dirección telegráfica y telefónica

"CONTINENTALHOTEL"

Teléfono 346

Se hablan los principales idiomas

Completamente reformado y ampliado por sus nuevos propietarios
ALBAREDA EN CTA. (Dirección personal)

BARCELONA

El más confortable

Porque tiene cincuenta cuartos de baño anexos a las habitaciones. Calefacción central. Teléfono y agua corriente, fría y caliente, en todos los dormitorios.

El mejor situado

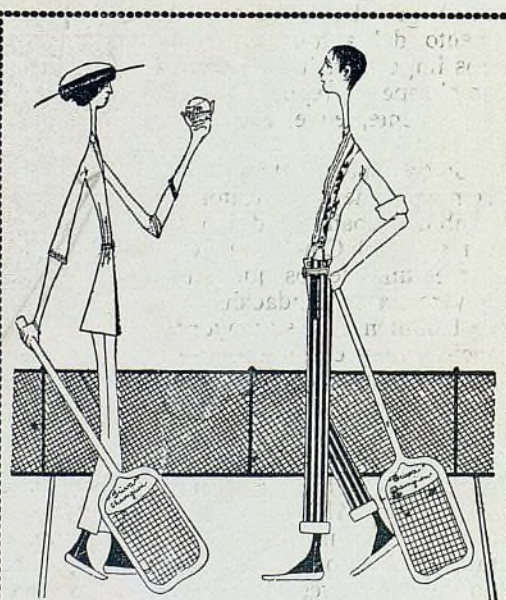
Porque está emplazado en la plaza Cataluña, esq.^a a la Rambla.

El más importante

Por su número de habitaciones y salones.

El más concurrido

Por su esmerado servicio y exquisita cocina.



**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



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 cént.
Número suelto, atrasado, 40 cént.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

HEMEROTECA
MUNICIPAL
MADRID

Los que mueren

A CABA de bajar al sepulcro una persona por múltiples conceptos ilustre, que ocupó hasta la hora de su muerte el cargo más elevado que existe dentro de nuestro mundo automóvil.

El Conde de Peñalver, que desde su juventud fué un entusiasta, un apasionado por todos los deportes, demostró siempre sus preferencias por el automovilismo, y usando de sus grandes prestigios y de los medios poderosos de que disponía, influyó grandemente en el fomento del automóvil en sus dos importantísimos aspectos: en el aspecto deportivo y, singularmente, en el aspecto turista.

Si se repasa detenidamente la historia del Real Automóvil Club de España, podrá observarse que el Conde de Peñalver es uno de los que contribuyeron a su fundación, a su sostenimiento y a su mayor florecimiento y esplendor.

El Conde de Peñalver presidió aquella soberbia y única Exposición del Automóvil que se ha celebrado en España, que tuvo lugar en Madrid, inaugurándola SS. MM. y AA. RR., y que alcanzó un éxito verdaderamente extraordinario, estando en ella representadas todas las mejores marcas nacionales y extranjeras.

Las grandes manifestaciones automovilistas, tales como el mitin del Alto del León, el Gran Premio del R. A. C. E., la carrera en cuesta de Navacerrada, fueron presididas por tan



CONDE DE PEÑALVER
Presidente que fué del Real Automóvil Club de España

ilustre prócer. Él es quien contribuyó, con su trabajo personalísimo, con sus grandes iniciativas, con sus entusiasmos de toda la vida, a la organización de esas carreras, orillando todas las dificultades, salvando todos los obstáculos, venciendo todos los escollos para llegar a un fin que tuvo el mérito de ser siempre aplaudido, lo mismo por propios que por extraños.

Actualmente era senador vitalicio y gentilhombre de cámara de S. M. Había sido varias veces alcalde de Madrid, de cuya villa fué nombrado hijo adoptivo y predilecto, en atención a los grandes favores que la población le es deudora. A su iniciativa se debe la Gran Vía, la creación de la banda municipal y otras importantísimas mejoras; desde la alcaldía fué el que contribuyó al fomento del turismo con mayores empeños y mayores éxitos.

Si la guerra no hubiese venido a tronchar propósitos nobilísimos que se acariciaban al estallar el enorme conflicto, el Conde de Peñalver hubiérase distinguido por sus trabajos en pro del Touring Club de España, que desde hace años constituía uno de sus sueños dorados.

Cuantos supieron apreciar la valía de aquel hombre bueno, cuantos reconocieron lo que influyó en pro del desarrollo de los deportes, cuantos admiraron sus dotes de hidalguía y caballerosidad, habrán de sentir hondamente—como profundamente la sentimos nosotros—la muerte del ilustre Conde de Peñalver, que, laborando por la grandeza de su patria, se entretuvo, con todos sus entusiasmos, en fomentar el automovilismo en proporciones que difícilmente podrán ser igualadas; tal vez, ni imitadas siquiera.

N. M.

Pórtico

El 11 de febrero

PARA muchos, esta fecha tiene una significación muy distinta de la que tiene para nosotros, aunque tal vez no faltaría quien encontraría habilidosos recursos para establecer cierto paralelo entre nuestra conmemoración y la conmemoración de los otros.

El 11 de febrero de 1910 se efectuó en el hipódromo de Barcelona el primer vuelo mecánico verificado en España.

La fecha del 11 de febrero es, pues, para los entusiastas de la aviación, la jornada memorable en que por primera vez cruzó el cielo hispano una de esas admirables y gigantescas máquinas que han realizado para la humanidad una de sus conquistas más gloriosas.

Realmente es una fecha que merece ser conmemorada y que lo será, sin duda, cuando la iniciativa que ahora condensa dentro de sí todos los entusiasmos y todos los ideales de los amantes de la aviación en Cataluña se haya realizado plenamente dejando constituido el Aero Club de Cataluña.

Lástima que un milagro no haya podido permitir a los amigos que han asumido la obligación de llevar aquella iniciativa a buen término, constituir el Aero Club de Cataluña en veinticuatro horas para que hubiese podido realizarse un acto conmemorativo con carácter oficial — como había propuesto muy acertadamente nuestro buen amigo don Juan Sardá — mediante una fiesta adecuada o, por lo menos, haciendo que se reunieran al redor de una mesa, presididos por don Mariano de Foronda, por el coronel Vives y por las otras distinguidas personalidades que se designaron para formar la Junta provisional del Aero Club, todos los amantes de la aviación, dejando un lugar de honor en la presidencia al dignísimo señor Gobernador civil de Barcelona señor Suárez Inclán; que, como Gobernador que era de Barcelona también en aquella fecha, autorizó los vuelos de Marnet, los primeros vuelos que se efectuaran en España, en circunstancias que tal vez otro no hubiera apreciado con tan buen criterio.

Resignémonos por hoy, y llenos de la fe que ponen en nuestros pechos las esperanzas que todos tenemos puestas en la actuación del Aero Club de Cataluña, aguardemos al año próximo, seguros de que la fecha del 11 de febrero se conmemorará en la forma solemne que es debida, deseosos de que se dé

también la coincidencia de ser Gobernador de Barcelona don Félix Suárez Inclán, para pagar con nuestro homenaje una de las deudas de gratitud que para con él tenemos.

MAX

Estos días en otros tiempos

6 de febrero de 1900. — Se fusionan en una sola sociedad, denominada Sport Club, la Sociedad de Velocipedistas de Madrid, fundada en 1878; el Club Velocipédico Madrileño, fundado en 1893, y la Sociedad Velo Excursionista, fundada en 1894.

11 de febrero de 1901. — Se celebra la primera carrera de motociclos Barcelona (Cuatro Caminos)-Tarrasa (51,400 kilómetros), llegando 1.º Abadal, en 1 h. 51 m., y 2.º Masfarré, en 2 h. 6 m. El primero recorrió indebidamente 8 kilómetros por otra carretera y el segundo sufrió una avería en el cuadro.

12 de febrero de 1906. — Conciértanse en Burriana los famosos matches Neira-Durán.

8 de febrero de 1907. — Los señores Marial, Steinberg y Creus reúnen a algunos de los más significados deportistas de Barcelona con objeto de ver de llegar a establecer un grandioso campo de sports.

12 de febrero de 1908. — Efectúase la salida de la carrera New York-París, organizada por *Le Matin* en el punto denominado Times Square, Broadway. Participaron en esta prueba: un *Dion Bouton*, conducido por Saint Chaffray, *Motobloc* (Godard), *Sizaire-Nandin* (Pons), *Züst* (Libori), *Protos* (Maass) y *Thomas* (Roberts).

6 de febrero de 1909. Inicia sus vuelos en el aeródromo de Pau (Francia), al lado de su célebre maestro Wilbur Wright, el aviador Tissandier, permaneciendo en el aire, a una altura de 12 metros, durante 28 m. 3 s.

11 de febrero de 1910. — El aviador francés Marnet realiza el primer vuelo mecánico, en España, elevándose desde el aeródromo de Casa Antúnez (Barcelona).

12 de febrero de 1910. — Termina de una manera brillante el mitin de aviación de Heliópolis, durante el cual Metrot gana el premio de distancia (85,500 kilómetros), Rougier el de altura (255 metros) y el de totalización de distancias (153,500 kilómetros).

12 de febrero de 1911. — Mlle. Dutrieu, llevando como pasajero al aviador Mr. Beaud, efectúa un vuelo en su aparato *Farmann*, motor *Gnome* 50 HP., elevándose en el aeródromo de Barcelona a una altura de 150 metros por espacio de 8 m. 2 s. Gilbert efectuó dos vuelos, uno de 5 m. 15 s. (200 metros) y otro de 1 m. 48 s. (150 metros). Beaud realizó un vuelo de 6 m. 23 s.

12 de febrero de 1911. — El Català vence al Madrid por 3 a 0, con el siguiente equipo: Colet, Casellas, Martí, Peris (A), Viñas, Sabaté, Pons, Salvo, Casellas, Puig y Balat.



BANDAS MACIZAS U.S.

Vallet y Fiol, S. en C.

Provenza, 165 a 173 - Teléfono 7922 - BARCELONA



Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos
Inventos y novedades
Cuestiones prácticas
Hechos y comentarios



Una iniquidad aduanera

La segunda parte

con esto se pone
INTENTAMOS, en el artículo que publicamos en el último número de esta Revista, poner bien de manifiesto la desigualdad que existe, de hecho, entre los derechos de aduana que pagan los coches automóviles procedentes de los centros productores americanos que se importan a España y los que proceden de las naciones europeas, a pesar de estar los Estados Unidos sujetos legalmente a un régimen arancelario igual al de los estados continentales, y demostramos cómo esa diferencia que coloca a los automóviles americanos en condiciones desfavorables provenía de devengar iguales derechos los chassis de los automóviles que los embalajes, ya que éstos son necesarios en los coches americanos para prevenir las contingencias y los peligros de un largo viaje marítimo.

con las necesidades de riguro, nro
 «Y para hacer más evidente dicha diferencia, que en verdad constituye una traba enorme para la introducción de los automóviles americanos en nuestro país, poníamos el caso práctico de un coche con carrocería abierta, que, embalado en forma conveniente y usual, alcanzaba un peso total de 2.020 kilos, de los cuales correspondían 800 al chassis o armadura, 150 a la carrocería y 1.070 al embalaje. Hacíamos nuestros cálculos, y resultaba, en resumen, que el embalaje ocasionaba un aumento de 850 pesetas en los derechos de aduana que debía satisfacer el coche, suponiendo que *rigiera* el buen criterio de interpretar la Real orden de 11 de enero de 1907 en el sentido estricto de que el embalaje debía pagar por la misma tarifa del chassis, o sea, siendo el peso de éste inferior a 1.000 kilos, a razón de 80 pesetas los cien kilos.

anteriormente
 Pero como en la práctica no es ese el criterio que se sigue, sino otro, he aquí por que esta cuestión, ya bastante grave tal como quedaba planteada en nuestro primer artículo, tiene una segunda parte mucho más grave todavía.

Si en honor a la verdad hemos de decir que al hacer el recuento de peso y derechos correspondientes no descontamos el peso de la carrocería en la forma que está dispuesto, ya que para determinar el peso de la armadura en los coches provistos de carrocería se descuentan de su peso total 200 kilogramos si la carrocería es abierta, y 400 si es cerrada, y esto

haría bajar un poco los derechos que fijábamos, también hay que decir, en honor a la verdad, que la citada Real orden de 11 de enero de 1907 se interpreta en el sentido que permite hacer exacción de mayores derechos y en forma que aquéllos aumentan, en resumen, de una manera enorme, poniendo aun más de relieve la injusticia que *hacíamos* notar.

En efecto, haciendo un resumen bien exacto del adeudo del coche que tomamos como modelo, según el procedimiento que se sigue en la práctica, resultan modificados los estados demostrativos *que publicamos* en la siguiente forma:

Peso del coche con carrocería	950 kilos
Descuento por carrocería abierta.	200 »
Peso neto del chassis	750 kilos
Peso del embalaje.	1.070 »
Peso bruto del chassis.	1.820 kilos

Ahora bien: como quiera que estos 1.820 kilos que restan del peso bruto del coche y embalaje, una vez deducidos los que se atribuyen a la carrocería, han de pagar «por la misma tarifa que la armadura», esto se interpreta como si embalaje y armadura fuesen todo armadura, y así se estima el peso de ésta en los 1.820 kilos, barbaridad que trae aparejada la consecuencia de que se aplique la tarifa de la partida 565 del arancel, que fija los derechos a pagar por los chassis de más de 1.000 kilos de peso en 100 pesetas los cien kilogramos; de modo que por medio de esta combinación, el chassis, cuyo peso real es de 750 kilos y que debería pagar a razón de 80 pesetas los 100 kilos, se convierte en chassis de más de 1.000 kilos y adeuda a razón de 100 pesetas los cien kilos, no sólo por su peso, sino por el del embalaje.

De esto resulta que la triste verdad del caso que se demuestra en esta segunda parte es que dicho coche, llegado sin embalar como llegan los de todos los países continentales, por ferrocarril o por transporte marítimo de corta duración, pagará:

Por los 750 kilos del chassis (partida 564) a 80 pesetas los cien kilos.	Ptas. 600
Por la carrocería abierta (partida 571), precio unitario	» 200
Total	Ptas. 800

Y que ese mismo coche viniendo embalado, como es necesario y natural que vengan los

que se importan de los Estados Unidos, pagará en aduana:

Por los 1.820 kilos que pesan en conjunto el chasis y el embalaje, contado todo como armadura de más de 1.000 kilos (partida 565 aplicable según Real orden de 11 de enero de 1907).	Ptas. 1.820
Por la carrocería abierta (partida 571), precio unitario	» 200
Total	Ptas. 2.020

De esto, que ya son cifras exactas e incontrovertibles, resulta que hallándose los Estados Unidos en un régimen de igualdad arancelaria respecto de Francia, Italia, Inglaterra y Alemania, aquel coche, procedente de cualquiera de estas últimas cuatro naciones, para no citar más, pagará por derechos de aduana 800 pesetas, mientras que si procede de los Estados Unidos pagará 2.020, es decir, más del doble, lo cual equivale a que, de hecho, los automóviles europeos paguen por peso neto y los americanos por un peso bruto llevado a la exageración.

Así, pues, la desigualdad no puede ser más clara ni más grande.

La caja de embalaje que, según la partida 438, pagaría a lo sumo, por derechos de aduana, 22,50 pesetas, importa, nada menos, 1.220, cantidad que representa el exceso con que se gravaría aquel coche americano sobre cualquier otro europeo de la misma clase y peso.

(No hemos de insistir en nuestros anteriores puntos de vista, ni repetir lo que hay que hacer ahora que, con cifras exactas e incontrovertibles, aparece la iniquidad todavía más enorme e inconcebible.

Por nuestra parte ya hemos dicho bastante.

S. B. MERLIN

MOTORISMO

La carrera de los Bruchs

EL Moto Club Deportivo Barcelona organiza para el día 12 de marzo próximo la anual y ya clásica prueba en cuesta de los Bruchs, que se registrará por el siguiente

Reglamento

1.º Esta prueba se registrará por el Reglamento general de Carreras, Pruebas y Concursos del M. C. D. B., dividiéndose en prueba para amateurs y para no amateurs.

2.º Los premios que se estipulan y que serán concedidos según este Reglamento, se entienden para la categoría amateurs solamente. Los no amateurs recibirán diplomas o certificados del M. C. D. B., en los que se especificará la clasificación del inscripto, su tiempo empleado en el recorrido y velocidad media alcanzada.

3.º Los concursantes serán clasificados,

para los efectos de su inscripción, con estricta sujeción a lo establecido en la cláusula 6.ª del Reglamento general del M. C. D. B., no siendo aceptada la inscripción del concursante hasta que esté definida cualquier duda que pueda presentarse sobre su inclusión en una u otra de las categorías amateurs o no amateurs.

4.º Cualquier duda o reclamación sobre la clasificación de los inscriptos será resuelta, antes de la prueba, de acuerdo con lo estipulado en las cláusulas 9.ª y 10.ª del Reglamento general.

5.º La prueba de velocidad en cuesta tendrá lugar, como en los años anteriores, en la carretera de Madrid a Francia por La Junquera, entre los kilómetros 585 y 574, poco después de la salida del pueblo de Esparraguera en dirección a Igualada, dándose la primera salida a las diez y treinta minutos de la mañana.

6.º Las motocicletas, side-cars y cycle-cars inscriptos serán divididos, para su clasificación y para los efectos de los premios, en las siguientes categorías:

Clase A, motocicletas con una cubicación máxima de 300 c. c.

Clase B, motocicletas con una cubicación máxima de 350 c. c.

Clase C, motocicletas con una cubicación máxima de 500 c. c.

Clase D, motocicletas sin limitación de fuerza.

Clase E, side-cars con una cubicación máxima de 560 c. c.

Clase F, side-cars sin limitación de fuerza.

Clase G, cycle-cars (clase única).

7.º Los premios a conceder en esta prueba consisten en medallas de oro, plata y cobre para los primeros, segundos y terceros clasificados, respectivamente, en cada una de las categorías antes mencionadas.

8.º Para la otorgación del primer premio en cada categoría deberá efectuarse el recorrido en un tiempo que no exceda del indicado a continuación para cada clase; y para la otorgación de los segundos y terceros premios será condición precisa que la diferencia de tiempo entre el segundo o tercer clasificado y el primero no exceda de cinco minutos.

9.º Regirán los siguientes tiempos máximos para los efectos del párrafo anterior:

Clase A, 16 m. Velocidad por hora, 41 km.

» B, 14 m. » » 47 »

» C, 12 m. » » 55 »

» D, 11 m. » » 60 »

» E, 20 m. » » 33 »

» F, 17 m. » » 39 »

» G, 15 m. » » 44 »

10.º Las inscripciones, acompañadas de su importe (5 pesetas para los señores socios del M. C. D. B. y 10 pesetas para los señores no socios), debidamente llenadas y firmadas por los concursantes, deberán ser entregadas al señor Secretario del M. C. D. B. lo más tarde el día 6 de marzo próximo, admitiéndose, con

todo, inscripciones con doble importe, entre los días 7 y 9; día este último en que quedará cerrada la inscripción.

11.º No se admitirán inscripciones de una misma máquina para varias categorías distintas, como tampoco inscripciones de un mismo concursante para varias categorías distintas.

12.º Los concursantes recibirán sus números de orden el sábado, día 11, víspera de la prueba, en el local social del M. C. D. B., donde deberán presentarse con sus máquinas, ya que el Club se reserva la facultad de examinarlas y precintarlas.

13.º Los concursantes deben presentarse en el lugar de salida (kilómetro 585), a las diez y quince minutos del día de la prueba.

NOTAS. — 1.ª Se recomienda a los concursantes que hayan tomado parte en la prueba dejen sus máquinas fuera del recorrido de la misma y procuren por todos los medios posibles mantener la meta libre de obstáculos, encareciendo esta conveniencia al público en general que se halle presente.

2.ª El Club recomienda a los asistentes a la fiesta se reúnan en el hotel Colonia Puig, de Montserrat, para la comida, terminada la cual se darán a conocer los tiempos empleados en el recorrido por los concursantes.

A fin de tener prevenido al dueño del hotel, se recomienda avisen anticipadamente su asistencia, a cuyo fin facilitarán datos en la secretaría del M. C. D. B.

Todo hace presumir que esta carrera alcanzará un éxito tan grande como siempre. El Moto Club, que cuida con especial esmero de la organización de la prueba, ha tomado acertadas medidas que se harán públicas oportunamente.

AERONÁUTICA

El Aero Club de Cataluña

LA Comisión nombrada para que formule y redacte el proyecto de Estatutos del Aero Club de Cataluña se ha dedicado a cumplir su misión con la actividad que el caso requería, y lleva ya bastante adelantados sus trabajos.

El lunes último reuniéronse en el domicilio de don Ricardo Cabot los individuos que forman la Comisión de Estatutos del Aero Club de Cataluña en organización, asistiendo, además del señor Cabot, los señores Foyé, Canudas, Feliu y Armangué, presentando este último un proyecto de insignia que mereció la unánime aprobación de los reunidos.

Seguidamente dióse cuenta de una carta remitida a esta Comisión por el Aero Club de Londres, en la que se comunica el envío de un ejemplar de los Estatutos por que se rige aquella Sociedad. También se dió cuenta de las gestiones realizadas para que los Aeros Clubs de

Francia y Estados Unidos remitan a la mayor brevedad, a esta Comisión, ejemplares de sus respectivos Estatutos, con el fin de que la organización del Aero Club de Cataluña esté inspirada en los más modernos sistemas seguidos por las principales entidades aeronáuticas del mundo, en cuanto sean adaptables a las condiciones de nuestro país.

Se procedió luego a la lectura de un proyecto de Estatutos presentado por nuestro compañero Canudas; fueron objeto de amplia discusión varios artículos, y se acordó introducir algunas enmiendas que a criterio de la Comisión se consideran necesarias para que los ideales y desarrollo del Aero Club de Cataluña se realicen con el menor número de obstáculos posible y la nueva entidad pueda cumplir sus especiales e importantísimos fines en forma que su actuación tenga toda la eficacia cultural, propulsora y estimulante que debe esperarse del adecuado e integral cumplimiento de sus fines.

Entre los reunidos existió perfecta unanimidad, lo cual es una indiscutible manifestación del entusiasmo y de la identificación con que vienen llevando a cabo la delicada misión.

El lunes próximo se celebrará una nueva reunión en la cual se pondrán a debate dos importantísimos capítulos de los Estatutos, que estudian por separado cada uno de los miembros de la Comisión, a fin de someter las respectivas conclusiones a la consideración común de todos los comisionados.

Probablemente, después de esta reunión quedará ya esbozado el proyecto de Estatutos, que será seguidamente puesto en limpio para ser sometido a la aprobación definitiva de la Junta nombrada al efecto.

Ensayo de un biplano

EN el aeródromo militar de Madrid se encuentra estos días un modelo de biplano militar de reconocimiento, construido en Francia por encargo de la Compañía de Construcciones Aeronáuticas, de Santander, bajo la dirección del autorizadísimo ingeniero francés Saulnier. El aparato está provisto de un motor Hispano.

El piloto suizo Edmundo Audemars ha venido a hacer los ensayos preparatorios para las pruebas oficiales, que se efectuarán en el presente mes.

Y como el propósito de esta Sociedad española es construir aparatos *originales* con las características que la actual contienda europea aconseje o con las que nuestra aviación militar determine, el Rey, que sigue con interés extraordinario los progresos de la navegación aérea, quiso por sí mismo darse cuenta de lo que este nuevo aparato puede ofrecer.

Audemars hizo varios vuelos ante las personas reales, informándose don Alfonso detalladamente por el ingeniero y el piloto, de cuanto pudo interesarle.

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Gran carrera de galgos en Jerez de la Frontera



1. El distinguido sportsman señor Piñar y Pickman, propietario de la perra Noriea, ganadora del concurso. — 2. La comida al aire libre. — 3. Señoras de la aristocracia sevillana presenciando el concurso. — 4. El niño Joaquinito Piñar y Miura con la perra vencedora y la copa La Ina.

Las carreras de galgos apenas serían aquí conocidas si no fuera por las pruebas que anualmente se organizan en El Goloso y en

Jerez. Hace poco se ha celebrado en esta última población una carrera, que ganó la perra Noriea, del señor Piñar y Pickman.

Las motocicletas "Indian" en el ejército español



Motociclistas militares con las máquinas Indian adquiridas por el Ministerio de la Guerra

Las enseñanzas de la guerra moderna han determinado al Ministerio de la Guerra español a organizar diversas secciones de motociclistas militares, habiéndose adquirido una

buenha partida de motocicletas de la famosa marca *Indian*, las primeras de las cuales han sido ya entregadas y probadas con el más satisfactorio resultado.

Turismo & Excursionismo



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



Los bellos sitios de España

La Alhambra

VI

LA entrada del Palacio Árabe se halla en la esquina nordeste de la Plaza de los Aljibes, a la izquierda del palacio de Carlos V, mirándolo de frente.

El Palacio Árabe conserva el aspecto típico de las construcciones morunas y tiene, por tanto, muy poca vistosidad por la parte de fuera; antes al contrario, su exterior es tan pobre y tan basto, que no hay forastero ni turista que llegue por primera vez a la entrada del Palacio que no sufra una verdadera decepción y una impresión muy desagradable, sobre todo teniendo a su lado el grandioso edificio del palacio de Carlos V, cuya fachada majestuosa e imponente ofrece un raro contraste con las moriscas edificaciones del Alcázar.

El palacio de la Alhambra propiamente dicho, como todas las construcciones clásicas de su estilo y de su época, tiene sus habitaciones y salas cerradas al exterior, dando, en cambio,



El patio de los Arrayanes, visto por el lado norte, con la torre de Comares en el fondo



El patio de los Arrayanes, visto por el lado sur, adosado al palacio de Carlos V

todas sus aberturas a un gran patio central; de manera que con este género de edificaciones toda ampliación implica la construcción de nuevos cuerpos de edificio con sus patios centrales correspondientes.

En la Alhambra debieron construirse por los reyes moros varios edificios, uno contiguo al otro, pero cada cual con su patio en el centro y con su entrada independiente.

Todos ellos pertenecen hoy al Estado y ofrecen, en conjunto y en detalle, las más bellas producciones del arte musulmán.

Los materiales empleados en la ornamentación son principalmente el yeso y la madera, empleados con fines eminentemente efectistas.

Las columnas de mármol delgadas, esbeltas y delicadísimas que sostienen los ligeros muros de yeso, producen la impresión de una obra maravillosa. Los muros se hallan ornamentados con dibujos formados por líneas entrelazadas recordando los tapices orientales, siendo de observar que la ausencia de esculturas que tal vez se note tiene su explicación en la repugnancia que han demostrado siempre los árabes en reproducir los seres vivos de la creación. Una especialidad del arte decorativo de la

Alhambra consiste en la abundancia de las bóvedas construídas en forma que, sin desmerecer en nada de su estilo típico, vienen a simular una especie de estalactitas formadas por una gran cantidad de pequeñas bóvedas aisladas que se escalonan sin punto de apoyo visible.

También es uno de los principales elementos empleados como motivo ornamental la profusión de inscripciones que se ven en caracteres cúficos grabados en los muros, reproduciéndose en ellas sentencias religiosas o versos de *Casida*, el famoso poema compuesto por Aben Zemrec en tiempos de Mohamed V.

Todos estos elementos decorativos, hermanados con arte original y exquisito, hallan digno complemento en los preciosos y vivísimos colores distribuidos con la más encantadora armonía en el contraste.

La entrada actual al Palacio Árabe por la parte que ya queda dicha al principio, no es la misma por la cual se ingresaba antiguamente. Hallábase ésta al lado de la esquina nordeste del palacio de Carlos V, muy cerca del Patio de los Leones, mientras que la puerta que hoy se utiliza para entrar se encuentra situada junto al ángulo noroeste del mencionado palacio, al lado del patio llamado de los Arrayanes, al cual da entrada.

El patio de los Arrayanes y todo el edificio que pertenece al mismo es, seguramente, el cuerpo de edificio más antiguo entre todos los que componen el conjunto del Alcázar.

Debe su nombre, que también es el de Patio de la Alberca, a un estanque que tiene en el centro, rodeado de vallas formadas por mirtos, esos pequeños y olorosos arbustos que también se llaman arrayanes.

Este patio mide 37 metros de largo por 23 de ancho, viéndose sobresalir por arriba y mirando hacia su extremidad norte, la torre fortificada llamada de Comares, y por su extremidad sur la mole del palacio de Carlos V.

Esta parte de la Alhambra fué destruída parcialmente por un incendio, habiendo sido restauradas las galerías laterales del patio en los años de 1841 a 1843.

Lalaing y Navagiero dicen que este patio estaba enlosado de mármol blanco y tenía mirtos y naranjos a los lados del estanque, agregando el último que el patio estaba rodeado de edificaciones, detalle éste que demuestra, en opinión de entendidos críticos, que al enlazarse este patio con el palacio de Carlos V se perdió buena parte de las construcciones árabes.

La galería de la parte sur del patio está sostenida por ocho columnas de mármol de Macael, corriendo entre esta galería y otra más alta una especie de entresuelo que debió pertenecer a las dependencias del harén. Estas galerías, a las cuales está adosado el palacio de Carlos V, son muy interesantes. Las labores de adorno son elegantísimas y las arcadas del centro de la galería alta ofrecen, según hace observar Contreras, reminiscencias de la arquitectura indiana.

El lado opuesto es también muy hermoso. Sirve de vestíbulo a la Sala de la Barca, palabra que aquí no significa otra cosa que la corrupción de Alberca, cuya sala es, a su vez, una especie de antesala del cuarto o sala de Comares.

El patio de los Arrayanes da entrada a algunas piezas que son joyas principalísimas del tesoro artístico contenido en la Alhambra. De ellas nos ocuparemos próximamente, deteniéndonos de una manera especial en la sala de los Embajadores.

ANTONIO MONTEVERDE

Hoteles y Garages de Granada (Recomendados)

Alhambra-Palace. — Hotel Casino, de gran lujo, situado al lado mismo del Alcázar. Ascensor, electricidad, calefacción central, baño, w. c., garage.

Washington Irving. — Hotel situado al lado mismo del Alcázar. Electricidad, calefacción central, baño, w. c., garage.

Garage de José Rubio Márquez, calle de Gracia, 38. — Taller de reparaciones, depósito de bencina y aceite, instalación eléctrica para carga de acumuladores.

Nota importante

Proponiéndonos que esta sección de turismo ofrezca al lector, además del deleite natural por la simpatía que merecen siempre estos temas, una verdadera utilidad, creemos de interés advertir a todos que agradeceremos a cuantos realicen viajes o excursiones en tren, en automóvil, en vapor o en cualquier otra forma, nos envíen, además de una descripción del viaje, con fotografías a ser posible, unas notas haciendo referencia a la manera cómo han realizado el viaje desde el punto de vista material, es decir, al servicio de ferrocarriles, al servicio de hoteles, al servicio de carruajes, de guías o cualquier otro sobre el cual hayan podido formar una opinión en bien o en mal.

Si son muchos los que así lo hacen, realizaremos entre todos una obra verdaderamente beneficiosa para nuestros semejantes y para nosotros mismos, puesto que estos informes, recogidos en plena vida práctica del turismo por personas que lo practican, puede constituir la manera más viable de evitar a otros molestias sufridas por unos, y viceversa.

Con ello puede hacerse un servicio mutuo de informaciones cuya utilidad no necesita encarecerse, desde el momento que por este sistema podrá saberse lo malo y lo bueno de cada lugar, y tal vez se consiga despertar el espíritu de mejoramiento como resultado final de las consecuencias que naturalmente habrán de derivarse de esos informes.

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Náutica : La Copa del Barcelona Yacht Club



Los balandros serie «Hispania» que toman parte en esta regata, organizada por el Club de Mar

HACE tres semanas se empezaron a correr las pruebas de la regata Copa Barcelona Yatch Club, organizada por el Club de Mar y reservada para yates de la serie Hispania.

Hasta ahora se han verificado dos pruebas de esta regata, habiendo ganado la primera el balandro *Ratxa*, tripulado por los señores Co-

mellas y Quer, y la segunda, celebrada el domingo último, el balandro *Sageta*, del señor Ribas, patroneado por el señor Camps.

No es posible prever el resultado de esta regata, pero, de todos modos, es de lamentar que siendo muchos los balandros de la serie Hispania, se presenten pocos a la lucha.

En el F. C. Barcelona



Partido jugado entre dos equipos del F. C. Barcelona el domingo último, por haberse suspendido los del Campeonato

EL domingo pasado, en vez de celebrarse los partidos de Campeonato se jugaron muchos de entrenamiento, puesto que el Comité directivo de la F. C. C. F., sin sospechar que al día siguiente luciría un sol espléndido, suspendió los partidos anunciados el sábado por la noche, a causa de la lluvia. Esta medida, tan precipitada como lamentable, acabará de perturbar la marcha del Campeonato, que, a este paso, no acabará nunca.

Los partidos de polo

Dos fueron los partidos que se jugaron el domingo pasado en el campo del Real Polo Jockey Club. El primer partido lo ganó el equipo formado por los señores Bofill, Marqués de Monsolís, Pattberg y Barón de Güell, y el segundo el equipo formado por los señores Cinnamond (N. y B.), Vallejo y Pattberg.

Don Paulino de la Cruz arbitró estos partidos, que fueron presenciados por numerosa concurrencia.



Los señores Cinnamond y Bofill durante el partido jugado el domingo en el campo del R. P. J. C.

**Caídas, Contusiones,
Heridas...**

**Agua
oxigenada Volcán**

No esperéis a que se infecten

PRINCIPALES
FARMACIAS

DEPOSITARIOS

J. URIACH Y C.^a - Moncada, 20

TEMAS AMENOS

Rivales montaraces

II

TAN pronto como los cazadores llegaron al lugar donde podía el oso tener su guarida, Manolín y el *Cabueño*, separados de sus compañeros, buscaban con ansia el rastro de la fiera. Los ojos de uno y otro avizoraban las ondulaciones del terreno, las altas matas, sin que encontraran el menor indicio de su paso. Cuando alguna vez se encontraban con la vista, un ceño de rencor se plegaba en sus frentes. Los demás, diseminados en grupos, charlaban des-cuidados y sin temor, reconociendo también el terreno.

A media mañana, cansados del inútil trabajo, procuraron el yantar bajo los pinos de un alto pico, frente a un sol bienhechor y marzal. Todos comían alegres las diversas viandas que condujeran en los morrales, menos Manolín y el *Cabueño*, que un poco separados y simulando tranquilidad, escudriñaban el horizonte y el profundo valle.

En las palabras de algunos se notaba que iban perdiendo las esperanzas de encontrar al oso.

De pronto Manolín se levantó con decisión; fulguró rápida en sus ojos una alegría que fué notada por su rival, y cogiendo la escopeta se fué monte abajo diciendo que iba a matar un pajaraco que había visto posar en un árbol. El *Cabueño* le siguió, alegando idéntico pretexto. No había pasado mucho rato cuando los cazadores, que bebían alegremente el vino de sus botas, notaron un ruido extraño que les puso sobre aviso. Vieron a Manolín que se deslizaba por entre unos greñascales con la escopeta preparada, y al *Cabueño* que trataba de ganar una posición entre un matorral.

Al ver estos preparativos y cuidados de los dos mozos, alguno reía burlándose de ellos.

Mas bien pronto se acabó la risa para convertirse en asombro, cuando vieron al oso que buscaban salir tranquilamente de su guarida emplazada entre ocultos matorrales.

Los dos, decididos y valerosos, aguardaban el momento de disparar. Manolín, que había ganado ventajosa posición, aprovechó un mo-

mento decisivo y disparó su escopeta certeramente. La bala fué a incrustarse en la cabeza del animal, revolcándose en el suelo con fiereza, y en los momentos desesperados de su muerte aun pudo erguirse sobre las dos patas traseras. Entonces el *Cabueño*, tirando la escopeta al suelo, se dirigió hacia el oso enterrándole su cuchillo en el corazón.

Los dos cayeron al suelo formando un solo cuerpo. Cuando los demás compañeros bajaron al lugar de la lucha, el infeliz *Cabueño* era cadáver. Un zarpazo le había desgarrado el pecho.

En los ojos de todos se pintó el asombro y la pena que el arrojo inaudito y la desgracia irreparable les causaba.

Cargaron con los dos cadáveres retornando al Concejo. Por el camino hacían innumerables paradas con objeto de descansar y de hacer tiempo para entrar en la aldea cuando fuera de noche.

Manolín volvía triste y contrariado, sin que de sus labios saliera la más leve palabra...

III

Al llegar acasa de Miguelón del Páramo con el triste cargamento, entraron silenciosos en la amplia cocina. Sus labios secos no ansiaban ni la sidra ni el vino alegre que sahuma los corazones. El fuego ardía lento, chisporroteando los leños húmedos como una carcajada.

Rosario se desconsolaba por la desgracia acaecida, de la que acaso ella inconscientemente era causante. Manolín seguía guardando silencio. Los demás convenían la forma de participar a la familia del desgraciado *Cabueño* tamaña desgracia.

Todos citaban su arrojo y su desventura, que correría bien pronto por los caminos y por los agrestes feriales como el héroe de un viejo romance.

Pero para Manolín apenas había una palabra de elogio. La magnitud de la desgracia hacía olvidar al pobre rapaz, y éste, acaso para revelarse ante Rosario, se acercó a ella y le dijo:

— No es ocasión de que te hable de tu promesa; pero dígame que yo fui quien mató al oso.

— ¡Ay Manolín, dices verdad; ambos a dos fuisteis valientes; pero barrunto que non puedo decidir. Si el oso te matara a ti, había de quererte más, como quiero la memoria del *Cabueño*, que pereció por causa mía!

PRUDENCIO CANITROT



Revista de Sports diversos



Hípica • Ciclismo
Náutica • Caza y Pesca
Lawn-tennis • Tiro
Deportes atléticos, &.^a &.^a



CICLISMO

Un aspecto interesante

LECTOR amigo: Sucesivamente el cronista ha comentado con mayor o menor acierto cuanto de notable en materia ciclista las circunstancias nos han prodigado. Y por una de esas razones tan naturales como inexplicables, de ciclismo casi siempre hemos comentado la nota deportiva. Y es que, en apariencia, una carrera, un match, un concurso cualquiera en el cual el honor, el interés o el estímulo juegan interesante papel, parece ser la esencia del predilecto deporte; mas no es así. En materia ciclista, uno de los aspectos más reales, más interesantes y — digámoslo así — más lógico, es el turismo. Claro está que al sentar esta premisa ni aun remotamente deseamos convencer a los que opulentamente gozan las delicias más o menos reales del automóvil, o a los que, menos opulentos, toman el justo medio entre el auto y la bicicleta: la moto. El cronista se dirige a los ciclistas, o a los que aún no lo son.

El turismo ciclista es sencillamente encantador. Hay en todo turismo un poco de poesía, porque, de no ser así, no hay turismo, ni hay encantos, ni existen las gratas emociones. La bicicleta es un factor apropiado al turismo por su coste reducido, por sus gastos de entretenimiento nulos, por lo simple de su mecanismo y por lo sencillo de su manejo y transporte. Ahora bien: ¿Todos pueden ser ciclistas? ¿Todos los ciclistas pueden ser turistas? He aquí dos preguntas de difícil respuesta.

Ante todo, bueno será tener en cuenta que turismo, al igual que la naturaleza con sus bellezas y atractivos, es un ideal.

Los aspectos nuevos y sonrientes de la naturaleza, el ver mucho, más allá y siempre nuevo, abruptas montañas, risueños y fértiles valles, arroyos cristalinos..., todo ello cada vez distinto, cada vez más sorprendente, es un ideal. El alma, nuestra alma fatigada por la sucesión de emociones ingratas de la vida ciudadana, halla en el turismo una serie de confortadoras y gratas impresiones, lenitivo a su fatiga.

Cuando el ideal turista está en el espíritu, no cesa el deseo de ver y admirar. Cada viaje, cada excursión, es a manera de una promesa. Cuando se viaja junto al mar, se siente el ardiente deseo de cruzar las montañas que limi-

tan la tierra como violácea barrera. Cuando desde el monte se divisa el mar como bruñida superficie argentina, un deseo de surcarlo se apodera del excursionista. Y este deseo, esta emoción los habrás advertido, lector amigo, si con la bicicleta has recorrido por Cataluña el circuito de Levante o las costas de Garraf, o has cruzado desde Calafell al Panadés.

Si en nuestros sentidos, bastante quebrantados por la lucha para el bendito y dulce pan, no existiese el sentido turista, nuestra realidad sería más negra, nuestras ilusiones de hoy fueran augurios siniestros. Concebir la posesión de la naturaleza es abrir el pecho a la esperanza. Los ciclistas, los que en todos momentos hemos cruzado cuantos montes o llanos son susceptibles de ello, hemos experimentado emociones tan agradables como las que brinda la naturaleza a cada paso, cada día y en cada momento...

A la ligera, pues, queda descrito lo que el hombre necesita para ser turista: sentir y comprender. Casi lo propio habrá que decir acerca el ciclista turista. Para este último, con unos adarnes de afición al ciclo bastará.

* * *

Estas consideraciones son de actualidad. Hemos observado este año una preparación para la próxima campaña excursionista en bicicleta, extraordinaria. El Sport Ciclista Catalá, después de haber premiado a sus consocios con menciones honoríficas, objetos y diplomas, ha creado medallas al mismo fin, ha encargado a su capitán de excursiones un vasto plan de ellas y organiza una excursión magna para esta primavera.

El Grupo Deportivo, análogamente, ha venido aumentando el número de salidas y tiene en proyecto algunas otras interesantes.

El antiguo «Tandem», aquel grupo de veteranos que tan memorables excursiones realizara por toda Cataluña, que siempre figuró en primer término en toda manifestación ciclista, que en su haber tiene la colocación de un poste en la «Creu d'Ordal» y el padrinazgo de una niña de Vallirana, hija de familia menesterosa, el «Tandem», repetimos, según rumores, parece volverá a la vida. ¿No es todo ello un buen síntoma? Téngase en cuenta que este aspecto del ciclismo no es de hoy. Es ahora una repetición, como lo viene siendo el aspecto deportivo. Ayer se creó el ciclismo moderno y aris-

tócrata; hoy se restaura el ciclismo en el alma del pueblo. Ayer, unos, los aficionados, lo practicaban con frenesí; los no pudientes, ignorando sus atractivos, si no lo combatían, cuando menos lo detestaban. Hoy no tan sólo sucede lo contrario, sino más de lo contrario; es decir, los ayer ciclistas, comprenden y admiran el ciclismo, los ayer adversarios, hoy lo practican. Total, la causa ciclista ha ganado los dos bandos. ¿No empiezan las doctrinas sociales predicando una poca cultura para las clases populares?

Hoy en las clases populares el ciclismo ha arraigado de firme, el turismo ciclista cuida de integrar la inteligencia del obrero con este nuevo signo de cultura. En las grandes ciudades, y aun en muchas que no son ciudades ni son grandes, se da el caso peregrino que una mayoría de sus moradores no conocen más allá de los arrabales o de los suburbios. Donde no está extendido el camino de hierro, es desconocido de muchos, y esto, que puede perdonarse al otro sexo y a los hombres de edad madura, no tiene disculpa en la juventud.

Con la bicicleta hemos corrido y recorrido todos o casi todos los lugares de Cataluña. Cada vez que de nuevo hemos visitado uno de sus pintorescos rincones, también algo nuevo nos ha impresionado. Al turismo ciclista deben infinidad de nuestros jóvenes el conocer los alrededores de nuestra capital, y, por fin, al turismo ciclista, que avivó los deseos de otro turismo más veloz y más adaptable a los diferentes sexos y edades, debe el motorismo y el automovilismo su creciente desarrollo.

Va que turismo es cultura, no cesaremos de propagar cuanto en este sentido se haga. Y lo más práctico es, al fin y al cabo, el turismo ciclista, ya que es el primer paso para formar corredores, para perfeccionar más y más la industria del ciclo y para imponer a nuestra juventud un hábito más de los verdaderos de redención.

Claro está que al expresar nuestra simpatía por el turismo ciclista dejamos a un lado esos «pequeños criterios» de los inadaptables, de los que creen la bicicleta a modo de propagadora de todos los males o productora de mil accidentes. Basamos las palabras en la experiencia y en la lógica.

F. A. CANTO ARROYO

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

Los catalanes ganan el Campeonato de España

A UN resuena en mis oídos la atronadora ovación con que el inmenso gentío emocionado en la Castellana premió al vencedor de la durísima prueba su gran esfuerzo, que fué inenarrable, sobre todo si se considera que aun estaba convaleciente de aguda enfermedad padecida. Pedro Prat es el héroe del primer campeonato oficial de España, y ha ganado como los buenos: en el embalaje. Su colosal *sprint* causó tan enorme impresión en el público, pues pensaba verle entrar agotado por la larga carrera, que las aclamaciones, los aplausos, después las felicitaciones, asombraron al duro corredor, el cual no se creía merecedor — ¡modestia, cuánto vales! — a tantas pruebas de admiración y afecto como había despertado.

Pero no olvidemos a Erra; una gran parte del triunfo se la debe Prat a él. Dos verdaderos amigos que no se abandonaron más que lo indispensable (Prat para ser Campeón y Erra para ganar la Copa de *España Sportiva* al que menos tiempo empleara en subir la Dehesa de la Villa). Erra se portó como un verdadero hombre de sport, esto es, como un caballero, pues preocupábale, más que el triunfo personal, fácilmente alcanzado de haber querido, el triunfo colectivo, que representaba un justo premio al sacrificio que se imponía la Federación Atlética Catalana y el Barcelona F. C. al enviar a Madrid tan notabilísima representación de su Sección Atlética, compuesta por Prat, Erra, García, Calvet y Mesures. Estos se han llevado la parte del león: los mejores premios, los más entusiastas aplausos, las más cordiales felicitaciones; todo ha sido para ellos.

Aquí nos han dejado un poco tristes por su triunfo, que creíamos nuestro; pero la lección será aprovechada, pues los equipos madrileños han sabido apreciar las ventajas de saberse sacrificar por un ideal, que para los corredores catalanes era la Sección Atlética del Barcelona F. C., y prescindir de individualismos, que han hecho que el Gran Premio Nacional no se quede entre nosotros.

Emilio González, el mejor corredor madrileño, llegó en tercer lugar. Perdió contacto con Prat y Erra al escalar el primer talud, pues se escurrió y perdió un tiempo precioso que los otros aprovecharon, y a pesar de sus esfuerzos no pudo alcanzarlos. Creo que si no llegan a separarse los tres, el resultado de la carrera hubiera sido muy otro en los primeros puestos, y no porque piense que González hubiese llegado el primero.

En resumen: la prueba ha sido un éxito colosal, tanto para *España Sportiva*, que organizó la carrera, como por el número y clase de los corredores inscriptos.

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Cacería al jabalí en las sierras de Huesca



Grupo de los cazadores y vecinos del pueblo de Aguas, con el javato cobrado

Foto Roses

RECIENTEMENTE, algunos distinguidos socios de la Real Asociación de Cazadores de Barcelona realizaron una montería al jabalí, que tuvo lugar en la sierra de Guara (provincia de Huesca), por las cercanías del monasterio de San Cosme, organizándose la partida en el pueblo de Aguas.

Tomaron parte en esta expedición los señores Roses, Gorina y Loverdos, los cuales, acompañados de los señores Franco y Muiz, dieron una interesante batida, logrando matar un javato que aparece en la fotografía que publicamos rodeado de los cazadores, de gente de Aguas y del cura-párroco de dicho pueblo.

Hockey : En el parque del Real Polo Jockey Club



Los equipos del Real Polo y del Pompeya jugando un partido de entrenamiento

GRACIAS a los frecuentes partidos de entrenamiento que han organizado las dos sociedades que con mayores entusiasmos cultivan el deporte del hockey entre nosotros, el Real Polo Jockey Club y la Sociedad Sportiva Pompeya, cada día van haciéndose más fuertes los equipos y más diestros los jugadores, habiéndose llegado ya hoy a un grado tal de adelanto, que los próximos partidos interregionales darán, sin duda, ocasión a que puedan apreciarse de una manera evidente los progresos que hoy se notan solamente en los

entrenamientos. El interés que estos partidos despiertan ha hecho muchos adeptos a este bello deporte. Hace aún muy poco tiempo, cuando después de las estériles tentativas que se habían hecho para introducir el hockey entre nuestras prácticas deportivas se acometió nuevamente esta empresa, parecía cosa fatal el fracaso; pero ese peligro ha quedado, por fin, absolutamente alejado por virtud de la benemérita labor de las dos citadas sociedades, que han conseguido que el hockey alcanzara en breve término una vida espléndida y lozana.

Salvadores y Fojo, como propietario y director, respectivamente, del semanario *España Sportiva*, pueden estar satisfechos del resultado de la carrera que ellos patrocinaron. Perfecta organización y ninguna reclamación; no se puede llegar a más.

Y ahora, hasta el próximo campeonato, que Dios quiera sea organizado por la Federación Atlética Nacional, para bien de todos y para sorpresa de *Ch. Ch.* y demás amigos de molestar, que no se han recatado de decir que los que defienden las federaciones atléticas ni son atletas ni tienen relación alguna con el atletismo. El que suscribe, con la mayor buena fe manifiesta que cree necesarias las federaciones atléticas, influido por una práctica del atletismo que alcanza de doce años en esta fecha, por las opiniones oídas a cuantos lo han practicado y por las necesidades que para su regularización se han experimentado.

* * *

El reparto de premios de esta importante carrera tuvo lugar el lunes pasado, por la noche, en el local de la Sociedad Cultural Deportiva y fué precedido de una conferencia sobre la necesidad de las federaciones atléticas, notable estudio de Manuel Nogareda y que leyó Alberto Maluquer, siendo interrumpido por grandes salvas de aplausos durante la lectura, por el numeroso público que llenaba el local.

Entregó los premios don Marcelo Sanz, en representación del Marqués de Villamejor, y asistió al acto el generoso donante del Gran Premio Nacional, don Manuel Rodríguez Arsuaga.

El señor Sanz pronunció luego un breve discurso abogando por la constitución de las federaciones atléticas, y con entusiastas vivas a Cataluña y a Madrid terminó la agradable fiesta, que ha puesto brillante remate a la celebración del primer Campeonato de España de cross-country.

Madrid, febrero de 1916

ANGEL MARTÍNEZ

PUGILATO

Las veladas del Iris Park

A pesar de que se pusieron en juego elementos conocidos y que en otras ocasiones habían dado lugar a combinaciones de aceptables resultados en la hora de los combates, lo cierto es que aquellos que fueron al Iris Park la noche de la última velada, ávidos de emociones fuertes y esperanzados de asistir a una serie de combates interesantes, quedaron defraudados ante la sosería que fué característica común de todos ellos.

Solé y Montero abrieron la marcha con un combate a seis rounds de dos minutos, que ganó el primero, no sin haber demostrado una inseguridad en sus ataques que restó todo lucimiento a su victoria.

Del segundo combate entre Mora y Duscoll,

resultó vencedor el primero después de sostener una lucha de carácter muy medianejo, poniéndose a continuación en el ring, Fred Jack y Allack, cuyo combate encontró al público predispuesto a tomárselo a broma, no sin fundamento si se tiene en cuenta la forma cómo se desarrolló la lucha que acabó con la victoria de Fred Jack, evidente desde el primer minuto y retardada hasta el último de modo bien mal disimulado por cierto.

El combate Pomés-Jim Bleick acabó con una prematura pero merecida descalificación del segundo, y por fin vino el plato fuerte de la noche con el combate entre Hoche y Cutchet, al que puso fin el primero al minuto de haber empezado, con un fuerte crochet colocado en la mandíbula de su contrincante, el cual quedó inutilizado para proseguir.

GIMNASIA

Festival de educación física

CON toda solemnidad, el día de la Candelaria se celebró en el Instituto Higiénico Kinesiterápico un festival de educación física.

Se hicieron demostraciones de ejercicios educativos, de aplicación y de selección, de acuerdo con el método ecléctico-científico empleado de ordinario en el gimnasio.

Los señores Llorach, Müller, Martí y Rischter ejecutaron con gran precisión en la espaldadera sueca, ejercicios de conjunto.

Dieron a conocer diversos ejercicios de oposición en picas, el señor Samsó y el profesor del Instituto señor Jaén.

Una sesión completa de saltos con cuerdas como ejercicio respiratorio nos ofreció el señor Carbonell, realizando combinaciones difícilísimas.

Los señores Martí y Llorach presentaron actitudes de gimnasia sueca con apoyo humano.

En las diversas pruebas de habilidad de la gimnasia de selección sobresalieron los señores Müller, Samsó, Mas, Riart, Rischter, Guardia, Martí, Llorach, Weidar y Carbonell.

Y, por último, diéronse a conocer los ejercicios de conjunto a cuatro caras que el Instituto Kinesiterápico ha combinado para el presente año, siendo ejecutados dichos ejercicios con toda precisión bajo la dirección del director de dicho centro señor García Alsina.

La fiesta, que se vió favorecida con la presencia de muchas y bellas señoritas, terminó con un lucido y animado baile.

LEA VD. TODOS LOS LUNES

EL MUNDO
DEPORTIVO

NÚMERO SUELTO: 10 CÉNTIMOS

Ecos y noticias

Acabamos de recibir una nueva revista madrileña, titulada *Los Amigos del Campo*, consagrada al alpinismo, al turismo y a los deportes.

Llama la atención por su presentación gráfica original.

Deseamos al nuevo y apreciable colega muchos años de próspera vida.

* *

El Comité Directivo de la Unión Velocípédica Francesa ha acordado que durante el período de las hostilidades se denegará la licencia a todo corredor que esté en la edad de empuñar las armas, sea cual fuere su situación militar.

* *

La venida de la Real Unión de Irún es ya cosa acordada. Las gestiones que ha venido realizando el F. C. Barcelona han dado un resultado completamente satisfactorio.

No ha concretado aún la fecha en que vendrá el notable equipo norteño para contender con el potente once del Barcelona.

* *

El presidente del Barcelona Golf Club, señor Conde de Churruca, ha tenido la atención, que le agradecemos muy de veras, de remitirnos la Memoria reglamentaria que fué leída en la última junta general, en la que se da cuenta a los socios de las importantes mejoras introducidas en el chalet y pistas del Club, de los concursos realizados con gran brillantez durante la temporada pasada, de la bella actuación de dos de sus socios más distinguidos, señores Churruca (C. D.) y Hutton, en el Concurso de San Sebastián, y de la elección de profesor de golf Mr. Aitken.

Digna es de felicitación la labor realizada por la Junta del Barcelona Golf Club, que de tan excelente modo ha conducido a la entidad que gobierna a un período de verdadero florecimiento.

* *

Reunida la Junta directiva del Real Club Marítimo de Barcelona para tomar posesión de sus cargos los individuos elegidos en la última Junta general, se distribuyeron como sigue:

Presidente, don José Larrañaga; vicepresidente primero, don José Balcells Vallbona; vicepresidente segundo, don Enrique Ferrer; secretario, don Francisco de P. Poch; vicesecretario primero, don J. M.^a de Elías Miret; vicesecretario segundo, don Domingo Baró Mas; tesorero, don Federico Tubau; contador, don R. Morató Senesteva; bibliotecario, don J. Elías y Juncosa, conservador, don Arturo Mas

Calmet; vocales, don Victoriano de la Riva; don Vicente Ferrer, don Rómulo Bosch Catarineu; don Ramón Vilá; don Juan Grau Mayol; comodoro, don Carlos Wertheim; capitán, don Juan Camps; auto-master, don Joaquín Marsans Peix.

La Junta consultiva de la misma entidad quedó constituida como sigue:

Presidente, don Mariano de Foronda; vicepresidentes, don Bernardo Picornell y don Eusebio Bertrand; secretario, don Marcelino Coll y vocales, don Francisco de P. Maristany, Barón de Güell, don Laureano Miró y Trepát, Marqués de Alella, don Ricardo Carsi y don Rodolfo Martínez.

* *

El Comité Regional de la U. V. E. (primera región) ha quedado constituida en la siguiente forma:

Presidente, don Antonio Belda; vicepresidente, don José Criado; secretario, don Pedro Sigüenza; vicesecretario, don Baldomero Vendrell; tesorero, don Patricio Cuesta; vocales: don Crispín Agustín, don Agustín Matilla, don Antonio González, don Felipe Monis y don José Lozano.

Hemos recibido la interesante Memoria que la Comisión directiva del Club Deportivo de Bilbao ha presentado a la Junta general últimamente celebrada, dando cuenta de la labor realizada por la importante sociedad bilbaína durante el finido año 1915.

De la lectura de esta Memoria, muy bien ordenada en su exposición y excelentemente documentada, resulta que la actuación del Club Deportivo de Bilbao y de su Junta directiva ha sido por todos conceptos admirable y digna de los mayores elogios.

Esta misma Sociedad ha tenido también la atención de comunicarnos el nombramiento de su nueva Junta directiva, que ha quedado constituida en la siguiente forma:

Presidente, don Angel Maíz; vicepresidente, don Vicente Mellado; tesorero-contador, don Jesús Bilbao; secretario, don Fernando Bravo; vocales: don Francisco Arano, don Raimundo Moreno, don Luis Borné, don Alfredo García, don Fidel Morales y don Pedro Basagoiti.

Queda terminantemente prohibida la reproducción de artículos y fotografías insertados en esta publicación, aun citando la procedencia.

La Gerencia de la "Editorial Deportiva, S. A.", exigirá judicialmente las responsabilidades establecidas en la vigente ley de Propiedad Intelectual por la reproducción de artículos y grabados que se hayan publicado en los periódicos que edita esta Sociedad.

Concurso de siluetas deportivas

Con carácter puramente ornamental se insertarán de vez en cuando, en nuestras páginas, algunas siluetas en negro macizo, sacadas directamente de fotografías publicadas en nuestra Revista.

Ello nos mueve a organizar un interesante concurso entre nuestros lectores, concediendo como premio un año de suscripción gratuita a nuestro periódico al primero de nuestros lectores que pueda decirnos el número y la página en que se publicó la fotografía de la cual se ha tomado una silueta cualquiera, con el nombre del interesado.

Carnet del sportsman

Resultados técnicos

Fútbol. — *Barcelona: Copa internacional.* Día 6. Júpiter-Centre de Sports de Sans, 3 a 0.— Barcelona I-Barcelona II, 1 a 0.

Madrid: Campeonato Regional del Centro. Día 6. Madrid-Athletic, 2 a 0.

Bilbao: Campeonato Regional del Norte. Día 6. Jolastokieta-Portugalete, 1 a 1.

Irún: Campeonato Regional del Norte. Día 6. Real Unión-Ariñ-Ariñ, 7 a 1.

Pedestrisimo. — *Barcelona: Challenge del Athletic S. C.* Día 6. Distancia 5.000 metros. 1.º, Vidal, 16 m. 32 s. $\frac{2}{5}$; 2.º, Sibila, 16 m. 56 s. $\frac{4}{5}$; 3.º, Devesa, 17 m. 11 s. $\frac{3}{5}$.

Madrid: Cross-country nacional. Día 6. Distancia 14.200 metros. 1.º, Pedro Prat (de la F. A. C.), 59 m. 2 s.; 2.º, José Erra (de la F. A. C.), 59 m. 7 s.; 3.º, Emilio González (de la S. C. D. de Madrid), 1 h. 2 m.; 4.º, A. García (de la F. A. C.), 1 h. 2 m. 22 s.; 5.º, Rosendo Calvet (de la F. A. C.), 1 h. 2 m. 55 s.—Equipos: 1.º, Federación Atlética Catalana, 1 + 2 + 4 + 5 + 11 = 23 puntos; Sociedad Cultural Deportiva, 37 puntos.

Pelota vasca. — *Barcelona:* Real Sociedad de Sport Vasco. Día 6: Girona-Balet vencen a Arana-García por 40 a 39.—Aballi-Barguñó vencen a Cuchi-Romagosa por 40 a 31.

Polo. — *Barcelona: Copa del Presidente.* Concurso del Real Polo Jockey Club. Día 6: Pattberg, Bofill, Marqués de Monsolís y Barón de Güell vencen a Cinnamond (N. y B.) y Urruela, por 5 a 1.—Bofill, Marqués de Monsolís y Barón de Güell vencen a Vallejo, Cinnamond (N. y B.) y Pattberg por 2 a 1.

Yachting. — *Barcelona: Copa Barcelona Yacht Club,* organizada por el Club de Mar. Día 6. Distancia 2 $\frac{1}{2}$ millas. 1.º, *Sageta*, de Ribas, 1 h. 30 m.; 2.º, *Horitzó*, de Vila, 1 h. 41 m.; 3.º, *Gamba*, de Sarsanedas, 1 h. 51 m. 17 s.

Programa para mañana

Excursionismo. — Excursión ciclista a Castelldefels, organizada por el Sport Ciclista Catalá. Salida de la plaza de la Universidad. A las 6,30.

Excursión ciclista a cà l'Anguilero, organizada por el Grupo Deportivo del C. V. R. Salida del local social. A las 7.

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

Esgüma. — Poule a espada de combate, organizada por el Centro de Cultura Solé. A las 10.

Hockey. — Partidos de entrenamiento entre socios del Real Polo Jockey Club. A las 10.

Partidos de entrenamiento entre socios de la Sociedad Sportiva Pompeya. A las 10.

Pedestrisimo. — Leandó Coll tratará de bñtir el record de España de 400 metros. Parque de Barcelona. A las 10.

Pelota vasca. — Partidos de entrenamiento entre socios de la Real Sociedad de Sport Vasco. Frontón Condal. A las 11.

Hípica. — Concurso hípico organizado por el Real Polo Jockey Club. Pruebas de debutantes. Prueba handicap. Parque de sports de la Carretera de Sarriá. A las 11. (A las 12 se dirá una misa para los habituales concurrentes al parque de sports.)

Natación. — Carrera de 100 metros en línea recta, organizada por el Club Natación Athletic. A las 12.

Polo. — *Copa del Presidente.* Partido de polo. Parque de sports del Real Polo Jockey Club. A las 12,30.

Fútbol. — *Campeonato Regional de Cataluña.* Primeros equipos: España-Barcelona, campo del Español; University-Athletic, campo del Sabadell; Sabadell-Español, campo del Tarrasa; Badalona-Avenç, campo del Badalona. A las 15,15.

Segundos equipos: Barcelona-Español, campo del Barcelona; Internacional-Sabadell, campo del Internacional; Avenç-University, campo del Avenç. A las 11.

Terceros equipos: Español-Barcelona, campo del España; Sabadell-Internacional, campo del Barcelona; University-Avenç, campo del University. A las 15,15.



ACCESORIOS

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

HARRY WALKER
BALMES, 84
(chaflán Valencia)
TELÉFONO 3442
BARCELONA
Telegramas: AUTOCESORIOS

BUJÍAS
SPHINX

ESPAÑA
(BARCELONA)
Carret. " de Ribas, 279
Teléfono 2850

La Hispano-Suiza

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

FRANCIA
(BOIS
COLOMBES)
: 27, Rue Reunion :

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

Omnibus, Camiones, Motores marinos, Motores para la Aviación

Agencia en Barcelona: VALLET Y FIOL, S. en C. - Ronda Universidad, 37

Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléfono 7922

Fábrica nacional de

cochecitos
automóviles

IDEAL

motor con patente española, construido en nuestros talleres

PRIMERO y SEGUNDO premios - Prueba de Regularidad 1915

PRIMERO y TERCER premios - Prueba de Regularidad 1916

Talleres Hereter, S. A.

BARCELONA: Rosellón, 189-191; Moyá, 6; Diagonal, 548
MADRID: Alfonso XI, 5

Automóviles

Accesorios

Reparaciones

TELÉFONO 7422 - **E. MAGRE** - Córcega, 233

CICLOS FONTANALS

FÁBRICA EN
VILLANUEVA
Y GELTRÚ
(BARCELONA)

AUTOMÓVIL-SALÓN

Exposición: Plaza de Cataluña, 18

Despacho: Trafalgar, 52

Automóviles

BERLIET

Camiones y Omnibus

MINERVA

MITCHELL

Entrega inmediata

Motocicletas INDIAN



**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



MOTO-NAFTA

ESENCIA ESPECIAL EMPLEADA PREFERENTEMENTE
POR AUTOMOVILISTAS Y AVIADORES

DEUTSCH Y CA

PASEO DE SAN JUAN, 2 - BARCELONA

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

Ayuntamiento de Madrid