



# STADIUM

*Revista Ilustrada  
de Sports*



**CICLISMO**

Carrera de inauguración  
del  
Velódromo de Mataró

Año VI - Núm. 167  
5 Agosto 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**

(chafalán Valencia)

TELÉFONO 3442

**BARCELONA**

Telegramas: AUTOCESORIOS

## BUJÍAS

## SPHINX

# GAS-MOTOR

ESENCIA ESPECIAL PARA AUTOMÓVILES Y MOTORES

## CATASÚS Y C.<sup>A</sup>

PASEO DE COLÓN, 20 : Teléfono 459 : BARCELONA



## Neumáticos, cámaras y bandajes macizos

# Firestone

EXCELENTE CALIDAD - GRANDES EXISTENCIAS

Neumáticos Firestone, S. A. - Diagonal, 391 - Barcelona





# 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 REAL MOTO CLUB DE CATALUÑA, DEL REAL POLO JOCKEY CLUB Y DE LA FEDERACIÓN DE SOCIEDADES DEPORTIVAS



HEMEROTECA  
MUNICIPAL  
MADRID

## Figuras de relieve

CONSTITUYÓSE recientemente una nueva entidad, que estamos interesados todos que alcance gran desarrollo e importancia: el Aero Club.

Una de las cosas que se están poniendo más difíciles para los que se reúnen con objeto de conseguir la constitución de un nuevo centro de propaganda sportiva, es hallar un buen piloto. Podrá existir muy grande voluntad por parte de los directores de una sociedad para llevar a cabo y a feliz término sus propósitos, pero sin la eficaz dirección de un hombre de valía, perfectamente compenetrado y encariñado, a la vez, con los fines que se persiguen, no hay éxito posible.

Nuestros amigos del Aero Club no tuvieron que titubear gran cosa en la elección. En la mente de todos ellos estuvo el designar para presidente del Aero Club de Cataluña a persona tan distinguida y de tan relevantes condiciones como las que atesora nuestro ilustre amigo don Mariano de Foronda.

Grave, importantísimo problema es el que acometen cuantos forman el Aero Club.

Recientemente se escucharon de labios del General Luque, actual ministro de la Guerra, las siguientes frases: «Es mi anhelo que progrese más la aeronáutica civil que la militar, porque la civil será siempre la reserva de la militar y en el combate las dos irán unidas, como van la primera y segunda línea de un ejército. La guerra —

## Los primates



DON MARIANO DE FORONDA  
Presidente del Aero Club de Cataluña

añadía — ya no es guerra de ejércitos contra ejércitos; es guerra de toda la nación. Cuanto más se desarrollen las aficiones por la aeronáutica en España entre el elemento civil, mejor estará atendido el elemento militar.»

Participando de estas mismas opiniones, comulgando en ellas como buen militar que es el señor Foronda, se ha amparado con cariño, con placer, con verdadero entusiasmo, del Aero Club de Ca-

taluña, y cuantos le conocemos y le tratamos, cuantos sabemos qué dotes más excelentes posee como organizador — como lo acreditan todas las grandes sociedades y empresas que preside y dirige con la admiración de todo el mundo —; cuantos sabemos cuáles son sus aficiones por la aeronáutica, de qué forma y de qué modo, a impulsos solamente de su voluntad poderosísima, organizó, en los albores de la aviación, el primer gran concurso en Barcelona; cuantos recordamos sus elocuentísimas palabras llenas de generosos alientos, a los postres de un banquete con que obsequió a los aviadores extranjeros en la Maison Dorée, cuantos también podemos tener, tenemos fe ciega y absoluta en el porvenir, que ha de ser brillante, del Aero Club de Cataluña, porque quien como militar siente y piensa del mismo modo que el ministro de la Guerra, como gran patriota que es, al verse al frente de una sociedad civil ha de prodigar todos sus esfuerzos para conseguir rápidamente el triunfo de la aviación, que tanto ansía nuestra amada España.

Y empresa que acaricie Foronda, empresa que ha de proporcionar resultados brillantes, que ha de hacer surgir de la nada fuerzas poderosas que coadyuven a la realización de uno de los problemas que más y mejor pueden contribuir al porvenir de la nación.

N. M.



## Pórtico

**A** COSADOS por el calor verdaderamente horrible y pegajoso que sufrimos de unos días a esta parte, fuimos la otra noche al Turó-Park con el intento de respirar aire fresco en aquellos amenos jardines.

Nuestros lectores, que conocen seguramente las mil maneras de pasar agradablemente el rato que allí se ofrecen en la forma más variada, comprenderán cuán agradable fué nuestra sorpresa al tropezarnos, inesperadamente, con una atracción recién instalada, cuya seriedad y cuyo espíritu deportivo la hacen altamente recomendable.

Esta nueva atracción a que nos referimos se llama Carrousel Vivant, y consiste en una pista construida al estilo de circo ecuestre, al rededor de la cual corren, en moderado trote, unos magníficos caballos de silla, montados por quien quiera que tenga deseos de practicar un deporte tan elegante como la hipica.

Dejando aparte el nombre con que se ha bautizado esta nueva atracción, a nuestro juicio más en relación con las circunstancias y con el ambiente que con arreglo a su propia naturaleza, hemos de saludar con regocijo la apertura de un recreo que, además de serio, es realmente educativo y que resuelve el problema de la democratización de un ejercicio deportivo de tan rancio y aristocrático abolengo.

No podemos soñar en que el Carrousel Vivant, tal como se nos ha dado a conocer en el Turó-Park, llegue a ser una escuela popular de equitación, propiamente dicha, porque, naturalmente, no se ha establecido con ese fin; pero si podemos esperar, dada la aceptación que ha merecido del público, que sea una verdadera cuna de jinetes y amazonas, y que, mirando un poco más allá, acaso pueda llegar a ser también la base del resurgimiento del deporte hípico con todos los esplendores de antaño.

MAX

## Estos días en otros tiempos

**28 de julio de 1899.** El Comité Ejecutivo provisional de la F. G. E. convoca la Asamblea constituyente en Madrid para el día 26 de septiembre, en el Ateneo Científico y Literario.

**30 julio de 1900.** Al regresar de una fiesta gimnástica el Rey de Italia, Humberto I, es villanamente asesinado por mano anarquista.

**31 de julio de 1901.** Se cierra la admisión de trabajos literarios del concurso instituido por la F. G. E. para premiar el que mejor responda al tema de «El mejor deporte desde el punto de vista higiénico».

**3 de agosto de 1902.** Robl, en el velódromo de Berlín, cubre 358,544 kilómetros, estableciendo este record y ganando la carrera de seis horas.

**1 agosto de 1903.** La U. V. E. incluye en su cuadro negro a D. M. O., lo que le valió un proce-

so, del que salió absuelta con todos los pronunciamientos favorables.

**31 de julio de 1904.** - Debiendo componerse la U. V. E. de catorce comités regionales, el Comité central logra constituir el séptimo, cifra que no ha vuelto a alcanzarse, llegando en esa fecha a su mayor apogeo la Federación ciclista.

**31 de julio de 1905.** - Se celebran en Valencia grandes carreras de bicicletas, participando en la internacional (velocidad), Durán (J.), Bastinos, Tusquellas, Aracil, Gorris, Neira y Pérez, ganándola Pérez, de Villarreal, seguido de Aracil y Neira.

**28 de julio de 1906.** - En Santander se efectúa la gran regata internacional de yates, tomando parte 18 balandros, entre ellos el *Queen X*, del Rey, ganándola el *Sogalinda*, de Bilbao, y llegando a continuación *Ay, ay, ay*, de Bilbao, y *Olé*, de San Sebastián.

**4 de agosto de 1907.** - Se lleva a efecto en la pista del Retiro, de Madrid, un festival atlético que comprendía carreras de 100, 1.000 y 5.000 metros, saltos de altura con pértiga, concurso de marcha, lucha a la cuerda y carrera ciclista de 10 kilómetros.

**31 de julio de 1908.** - En el campeonato de lucha efectuado en París, es proclamado vencedor Jess Petersen, que vence a Paul Pons a los 35 minutos de lucha, abandonando éste por desgarramiento de los músculos de la pierna izquierda.

**1 de agosto de 1909.** - Faber gana el VII Tour de France (en catorce etapas), embolsándose 8.625 francos de premios.

**30 de julio de 1910.** - S. M. el Rey, en la regata Copa del Presidente de la República francesa, obtiene el primer lugar de la clasificación con su yate *Hispania*, patroneado por él en persona.

**2 de agosto de 1911.** - Vedrines efectúa el raid Londres-Dieppe-París, con una sola parada en Dieppe, atravesando el canal de la Mancha a 1.000 metros de altura y efectuando el recorrido de 465 kilómetros en 3 h. 50 m.

**30 de julio de 1912.** - En la U. V. E. se verifica una importante reunión para ver de realizar la Vuelta a España, ciclista.

**30 de julio de 1913.** - Don Julián Olave, por la Real Unión Española de Football y don R. Ruiz Ferry, por la Real Federación Española de Fútbol, firman la paz en San Sebastián, invitando a todos los clubs a formar una sola y única Federación.

**2 de agosto de 1914.** - En San Feliu se celebra la gran carrera de motos y side-cars, organizada por el Moto Club, ganando los primeros premios: Durán (motos 350 c. c.), Orús (motos 500 c. c.), Gibson (sides 1.000 c. c.) y Leek (sides 500 c. c.)

**1 de agosto de 1915.** - Simón Febrer, de Felanitx, gana en Bilbao el campeonato de España, ciclista (100 kilómetros), empleando 3 h. 14 m. 9 s.; se clasificaron 2.º y 3.º, respectivamente, Zumalde, de Begoña, y Magdalena, de Barcelona.

Biblioteca HELIOS :: OBRA NOTABLE  
(En preparación)

**ALBUM HISTÓRICO**  
de las Sociedades Deportivas de Barcelona



# Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos  
Inventos y novedades  
Cuestiones prácticas  
Hechos y comentarios



## Técnica ligera

### La carburación

EN números anteriores de esta Revista, S. B. Merlin explicó con toda claridad y detalle el motor de explosión a cuatro tiempos. Siguiendo el estudio por él emprendido, vamos a ocuparnos de los aparatos accesorios necesarios para su funcionamiento.

Los más importantes, o, mejor dicho, los indispensables, son el carburador y los destinados a producir el encendido de la mezcla explosiva en él engendrada.

El carburador tiene por objeto vaporizar la esencia y mezclarla con el aire en proporciones determinadas para formar la mezcla explosiva. La aspiración producida en el cilindro del motor arrastra la esencia, finamente dividida, junto con el aire, mezcla gaseosa que, después de comprimida en el cilindro motor, es capaz de arder instantáneamente al saltar una chispa eléctrica en su interior, produciendo lo que llamamos comúnmente una explosión.

Para obtener esta mezcla detonante se han empleado varios tipos de carburadores: Carburadores a *barbotage*, carburadores a *lechage* o a superficie, carburadores a distribución y carburadores a *gicleur*.

Los únicos actualmente en circulación son los carburadores a *giclage*, pero antes de describirlos vamos a dar una ligera idea de los que le precedieron y permitieron dar los primeros pasos al automovilismo.

La figura 1 muestra esquemáticamente un carburador a *barbotage*.

En un recinto o caja completamente estan-

que C, se introduce bencina hasta un nivel determinado y se pone en comunicación con la válvula de admisión del motor por el tubo A. Siempre que en este conducto se produzca una depresión entrará aire en el recinto por el tubo E, que comunica con la atmósfera. Este aire se ve obligado a «borbotar» a través de la bencina, arrastrándola y vaporizándola en parte, engendrando así una mezcla gaseosa que será fácilmente inflamable, y conveniente para los motores a explosión, si contiene quince partes de aire por una de bencina. Para mantener estas proporciones invariables será necesario que este carburador esté provisto de un órgano análogo al empleado en los carburadores a *giclage* para mantener el nivel de esencia constante, pues a medida que éste variara cambiaría también la proporción de bencina disuelta en el aire por ser más o menos duradero el contacto entre ambos elementos.

Para poder variar la velocidad del motor se adopta al tubo de admisión A una llave g que, disminuyendo o aumentando su sección, hace variar la cantidad de gases aspirados a cada cilindrada y la potencia de cada explosión. Asimismo la entrada de aire se gradúa por una llave e en el tubo E.

Estos carburadores tienen el inconveniente de ser muy voluminosos, haciendo muy poco práctica su aplicación a los motores algo potentes. Otro de los inconvenientes es la poca analogía que presenta la esencia evaporada en los primeros momentos con la que queda en el carburador después de algunas horas de funcionamiento, pues las primeras porciones que se volatilizan son las de menor punto de ebullición quedando en el carburador las

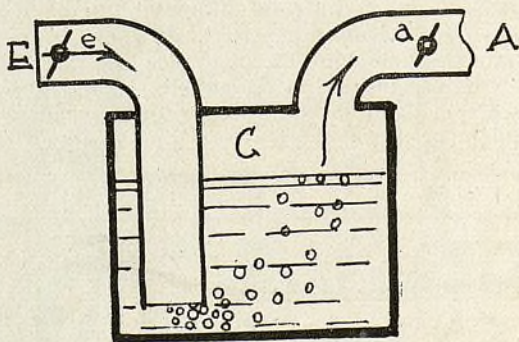


Fig. 1

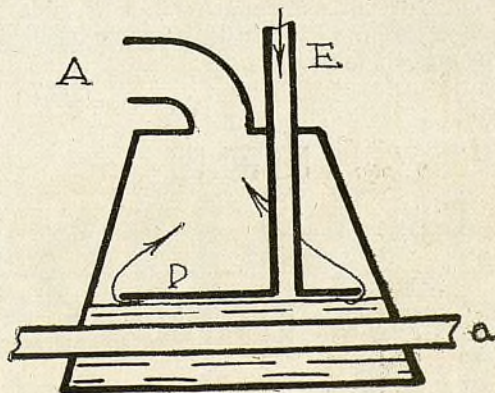


Fig. 2



diffícilmente volatilizables, que hacen muy difícil la puesta en marcha del motor estando éste frío.

**Carburadores a "lechage" o a superficie.** — Estos carburadores aparecieron poco después del anterior y, como aquél, sólo se aplicaron a los primitivos triciclos y pequeños coches. En este carburador el aire no atraviesa la esencia sino que pasa en forma de lámina por su superficie. La figura 2 presenta en esquema un corte de este carburador. Al abrirse en el motor la válvula de admisión aspira una cierta cantidad de aire que entra por *E* y pasa por debajo una placa *P*, viéndose obligado a pasar entre ésta y la esencia antes de salir por *A*.

En este carburador el aire no «borbota» la esencia, contentándose con *lamer* su superficie y mezclarse con los vapores, que la depresión del recinto y la temperatura (cedida por los gases calientes que procedentes del tubo de escape pasan por *a*) ayudan a formar.

Estos carburadores necesitaban para su funcionamiento esencias muy volátiles; a este inconveniente añádase la poca regularidad en la carburación, pues un simple desnivel o choque cambia el régimen de este carburador, haciendo borbollar el aire a través de la esencia o aumentando el espesor de la lámina de aire que por su superficie pasa. Estos cambios producen una mezcla ya demasiado rica (exceso de bencina), que se *ahoga* por falta de aire, o una mezcla excesivamente pobre (exceso de aire) insensible a la chispa eléctrica.

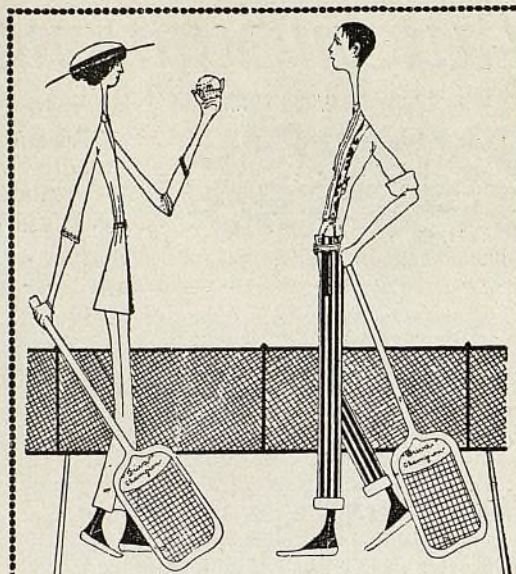
Otro de los defectos de este carburador es el gran espacio que ocupa. Como los demás tipos de carburador va provisto de órganos especiales para poder graduar a cada momento la proporción de aire y bencina.

Los carburadores a distribución no los describiremos, pues, a más de no dar resultados completamente satisfactorios, no tienen la elegante sencillez de los descritos.

En próximos artículos describiremos el funcionamiento de los carburadores hoy en uso, los carburadores a *gicleur*, a los que se debe, en gran parte, el progreso del automovilismo.

Estudiaremos su funcionamiento, reglaje y *panas*, de una manera general, deteniéndonos luego para estudiar particularmente los modelos más en boga.

LL. y D.



**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

## Notas del R. A. C. de C.

### De la Vuelta a Cataluña

Por la secretaría del Real Automóvil Club de Cataluña se están librando actualmente oficios de gracias a todas las corporaciones, entidades y personalidades que con su esfuerzo han contribuido al mayor esplendor de la prueba de Regularidad y de Turismo que acaba de celebrarse con el nombre de Vuelta a Cataluña y a la buena organización de los servicios.

### Buenos oficios

Por la Alcaldía constitucional de Tossa se ha puesto en conocimiento del Real Automóvil Club de Cataluña que el día 24 del próximo pasado julio cayó de un automóvil, que circulaba por el término municipal de dicho Ayuntamiento, una máquina fotográfica que fué recogida por un vecino de aquella localidad a que se halla en la Alcaldía para ser entregada y quien acredite ser su legítimo dueño.



**BANDAS MACIZAS U.S.**

**Vallet, Fiol y C.<sup>a</sup>, S. en C.**

Provenza, 165 a 173 - Teléfono 7922 - BARCELONA





## AERONAUTICA

## El raid de aviación Barcelona-Santander

Los recientes raids verificados por algunos aviadores militares y la travesía Barcelona-Palma, realizada felizmente por Salvador Hedilla, han determinado una era de actividad de la aviación nacional, tanto civil como militar, que, estimulándose mutuamente, parecen anunciar con sus valerosas hazañas un paso decisivo hacia la perfección y el desarrollo de la aeronáutica española.

Esto ha coincidido aquí con la fundación del Aero Club de Cataluña y con el desarrollo de las iniciativas industriales de la casa Pujol, Comabella y C.<sup>a</sup>, la primera que se ha lanzado en España a la difícil empresa de construir aeroplanos, con la perfección que proclaman los resonantes éxitos alcanzados por Hedilla con sus magníficos vuelos y sus valerosas hazañas.

No contento con lo hecho hasta hoy, Hedilla se propuso batir el record español de distancia — que pertenecía al capitán señor Moreno Abello por el recorrido Madrid-Tarragona —, haciendo público su propósito de hacer el viaje Barcelona-Santander, en ocasión de que S. M. el Rey se hallase en la bella ca-

pital montañesa y con objeto de dar personalmente las gracias a nuestro augusto monarca por la Copa que otorgó como premio de la Travesía del Mediterráneo y que, como saben nuestros lectores, ganó brillantemente el aviador Hedilla.

Cumpliendo estos propósitos, estos días ha estado preparándose el aeroplano Pujol, Comabella y C.<sup>a</sup>, para tan largo viaje, trasladándose el jueves al Hipódromo de casa Antúnez, para elevarse hoy por la mañana.

En el aparato, que es el mismo que utilizó para efectuar el raid Barcelona-Palma, se lleva Hedilla un precioso plano de ruta, ejecutado por don Gaspar Brunet, miembro de la Junta directiva y de la Comisión Técnica del Aero Club de Cataluña.

\* \*

A las cinco de esta mañana, empezado ya el tiraje del presente número, se nos comunica desde el Hipódromo que el aviador Hedilla, después de volar media hora y de elevarse hasta 1.400 metros explorando el horizonte, ha aterrizado de nuevo, aplazando su viaje para mañana, a causa de la densa niebla que le impedía seguir con seguridad su ruta.

Deseamos al notable aviador montañés una feliz travesía y que un nuevo triunfo corone su heroico esfuerzo.

## Carrera motorista de Valencia

Categoría 2 <sup>3</sup>/<sub>4</sub> HP.

31 julio 1916

1<sup>o</sup>

Francisco Olcina, sobre motocicleta

# Royal Enfield

Carrera medio fondo, con entrenadores

1<sup>o</sup>

Durán, sobre

# Royal Enfield

Los dos primeros premios, provistos de neumáticos DUNLOP

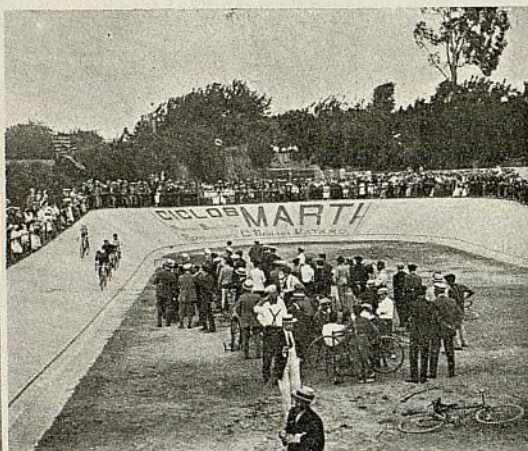
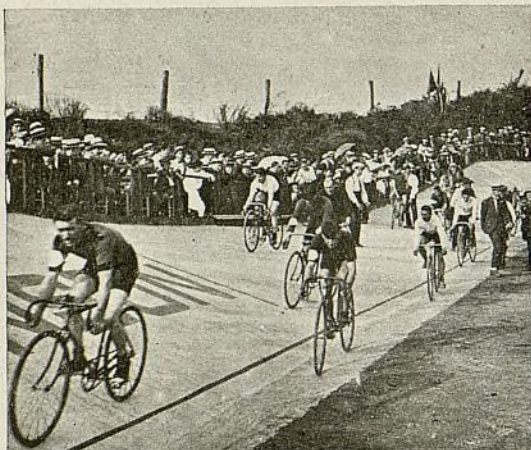
Concesionarios para la venta:

VILARDELL, S. A. - Paseo de Gracia, 96 - Teléf. 7252 - BARCELONA



## ACTUALIDADES GRÁFICAS

## Inauguración del gran velódromo de Mataró



*Desfile de los corredores antes de empezar las carreras de inauguración. - Vista parcial del magnífico velódromo que se acaba de construir en Mataró.*

Fotos C6

LA ciudad de Mataró había tenido ya hace años un espléndido velódromo que desapareció a raíz de la decadencia que sufrió el ciclismo en Cataluña, cuando empezó a propagarse el fútbol, que como deporte popular adquirió pronto una gran preponderancia.

Los tiempos cambian, y hoy que el fútbol ha dado ya de sí cuanto podía por el momento, los entusiastas aficionados ciclistas de Mataró, han conseguido que pudiera construirse un nuevo y espacioso velódromo que constituye un honroso timbre de gloria y de cultura de-

portiva para la industriosa ciudad levantina.

Con motivo de la inauguración de este nuevo centro deportivo, se celebraron el domingo último unas interesantísimas carreras con arreglo a un bien combinado programa que logró atraer a aquel simpático recinto una concurrencia realmente numerosa, lo cual constituye un significativo indicio de que en Mataró se ha reavivado de tal manera la buena afición al ciclismo, que bien podría ser este acto que hoy consignamos el principio de la reacción del ciclismo en España.

## Nuevo campo del Club Gimnástico de Tarragona



*Campo de fútbol, inaugurado recientemente por el Club Gimnástico de Tarragona* Foto Ballvé

DESPUÉS de una larga temporada en que la apatía que se manifestaba en el campo deportivo hacía sospechar que el sport había quedado poco menos que desamparado en esta ciudad, ha surgido potente el Club Gimnástico, y en poco tiempo ha logrado hacer gran

ambiente favorable a la causa de los deportes.

Ultimamente se concertó un partido de fútbol entre un fuerte equipo del Real Club Deportivo Español, de Barcelona, y el equipo del Gimnástico, que se celebró en el nuevo campo de este club y que constituyó un éxito.



# Turismo & Excursionismo



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



Santa María La Huerta: *Palacio del Marqués de Cerralbo*  
Foto Bordás

## Corriendo por España Por Soria y Guadalajara

I Y ÚNICO

### De Santa María a Torija

A mi querido amigo don Alfonso Macaya

CUANDO hace pocas semanas fuimos, dada nuestra condición de enviados especiales de STADIUM, en persecución de los valientes muchachos que realizaron la carrera de velocidad en autociclo Barcelona-Madrid-Barcelona, hubimos de decir «que pasamos por todas partes como un rayo», y en sentido metafórico... «alumbrando el horizonte con los destellos enormes que despiden la llama del sport».

Que pasamos como un rayo, fué verdad; pero, a pesar de ello, en algunas partes hubimos de detenernos, por voluntad propia, para saturar nuestra alma con el ambiente que sólo se respira en aquellos parajes en donde la Naturaleza sembró a manos llenas bellezas y esplendores infinitos.

Tan amantes somos de nues-

tro país, que lo hemos recorrido, henchidos de admiración, de norte a sur y de este a oeste, que todos sus rincones nos parecen verdaderamente sublimes, como en verdad lo son.

En nuestro último viaje a Madrid, cómodamente instalados en nuestro sillón de orquesta, en la que usted, mi querido Macaya, si no precisamente la batuta, llevó admirablemente el *volante*, o sea la dirección, nos ocurrió algo así de lo que le pasa a uno la noche en que asiste al teatro y la obra le subyuga de tal manera, que apenas si se fija en un par o tres de mujeres que se le aparentan como las más hermosas de las allí reunidas...

Sugestionados por la grandiosidad del espectáculo a que asistíamos; ilusionados con el triunfo de nuestros corredores y de nuestra industria; fijo el pensamiento en el éxito grande que el motociclismo iba alcanzando; gozosos de la satisfacción que experimentaba el amigo Coma, el presidente del Club organizador, que venía en nuestra compañía, íbamos insensiblemente atravesando valles, salvando montes, caminando veloces por la carretera, sin que en la retina pudieran conservarse



Torija: *Castillo en ruínas, de los Condes de Coruña*  
Foto Coma



todas las bellezas infinitas que se presentaban a nuestra vista.

Y, sin embargo..., al pasar por aquellas frondosas alamedas, que serpentean la vía del ferrocarril, al *relentir* usted insensiblemente la marcha para que pudiéramos recrearnos ante la esplendidez infinita del paisaje que empieza a divisarse pocos kilómetros más allá de Ariza, renováronse pasados recuerdos, de días ni mejores ni peores, y presentíamos, adivinábamos nuestra próxima llegada a Santa María de Huerta, entrados ya en Castilla.

Junto a la quinta de recreo del Marqués de Cerralbo dejamos por breves instantes nuestro coche.

La quinta en cuestión, convertida en un verdadero museo, es un tesoro de riquezas artísticas, es una casa-palacio construida interiormente a la moderna, de un estilo indefinido, entre románico y renacimiento, por las almenas que coronan el edificio y por el pórtico griego de la fachada de oriente, oculta por las tapias que circundan toda la finca.

La disposición de las habitaciones bajas para el verano, las del piso principal para el invierno, los altos miradores, los espesos bosquecillos de variadas especies frutales, la pradera situada detrás de la finca, todo convida con amores a solicitar una clausura *temporal* en aquel delicioso rincón del mundo.

En frente de este edificio se levanta el Real Monasterio, que, según cuenta la historia, su primera piedra fué puesta por el obispo de Osuna en 1179; su primer abad fué el P. Martín de Finojasa, aunque el P. Constantino Cerdá dice que el primer abad lo fué otro monje, llamado don Bernardo.

El monasterio fué engrandeciéndose paulatinamente por donaciones espléndidas de don Rodrigo, logrando competir, en el siglo xiv, con el de Cister, y en el xvi y xvii, con cualquier otro de los establecidos en territorio hispano.

El monasterio está situado al lado de la vía férrea y se aparece, a los ojos del turista, como una antigua fortaleza, rodeado de muralla no muy alta ni muy fuerte, bien construido, con sus tambores colocados de trecho en trecho. Varios de sus cuerpos pertenecen a diferentes épocas y son de estilo diverso.

La iglesia es de estilo ojival (siglo xiii), estando el verdadero mérito artístico, monumental, del edificio, en la parte interior del convento, donde se acumularon enormes riquezas.

Al arzobispo don Rodrigo se le dió perpetua sepultura, en el año 1247, en la iglesia del monasterio, porque así lo dejó dispuesto y escrito, de su puño y letra, en un pergamino que se le encontró, al abrir su sepultura provisional, sujeto a su sayal con un alfiler de oro y esmeraldas.

Prosiguese el viaje, ameno y delicioso, caminando por entre montes poblados de robustas encinas y espesos matorrales, que se alternan con extensos terrenos de pastos, siempre verdes.

Pocas son las tierras de labor que se hallan por aquellos terrenos, por ser el país muy frío en invierno, y sólo se cultivan las vegas y cañadas inmediatas a los pueblos que a derecha e izquierda de la carretera se dejan a distancia.

Después, Arcos, donde hace más de mil años estuvo la estación de Arcobriga, intermedia entre las de Segontia y Bilbilis, en la vía romana de Mérida a César Augusta, habiéndose construido la carretera sobre la antigua vía romana, y junto a aquella, novecientos años después, la férrea; a cuatro kilómetros de Arcos, Somaen y Jubera, pasando cuatro veces la carretera por debajo de la vía férrea, por terreno sinuoso, frecuentemente interrumpido por pasos a nivel.

A la derecha, Medinaceli. Desde el arco romano de Marcelo, colocado en el borde oriental de la cima del cerro en que se asienta esta población, se divisa, a vista de pájaro, la estación de Salinas, de la compañía M. Z. A., y junto a la carretera, la posesión del Duque, un cazadero, donde habitan sus servidores, olvidados del mundo, aunque no sean para olvidados los chispeantes ojos, negros como la endrina, de una bella lugareña, hija de aquéllos, a quienes hallamos a nuestro paso en un alto, harto breve, que hicimos en aquel delicioso oasis.

Pasado Medinaceli, se abandona la provincia de Soria, con carreteras excelentemente cuidadas — vale decirlo —, y se penetra en la de Guadalajara.

A un lado y a otro, pequeños molinos, huertas y jardines, camino sinuoso y frecuentes badenes.

Sauca, Torremocha, Algora, Gajanejos y Trigueque, hasta ir a parar a Torija, donde nos detuvimos nuevamente al pie de un castillo famoso, que fué propiedad de los Condes de Coruña y que, según cuentan las crónicas, perteneció también a la Baronesa de Guzmán, actualmente en ruinas.

Más allá, la carretera está bordeada de grandes olmos y chopos, y mientras Macaya conducía el coche a grandes velocidades, el cronista cerraba los ojos a la realidad, como queriendo aprisionar eternamente en su mente las decoraciones que una Naturaleza espléndida acababa de brindar a nuestra admiración.

N. MASFERRER

## 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



## ACTUALIDADES GRÁFICAS

## El Real Polo Jockey Club efectúa un rally en Vich



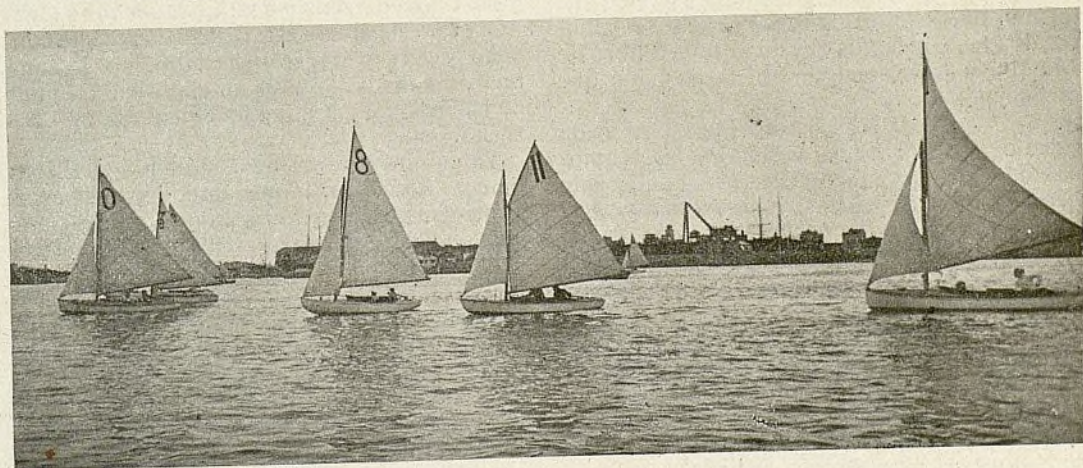
*Socios del Real Polo Jockey Club que tomaron parte en el rally efectuado últimamente en Vich, reunidos en la plaza de dicha localidad* Foto Vela

Los animosos elementos aficionados a estas deliciosas excursiones hípicas que se hacen siempre a base de un sugestivo rally-paper, con que cuenta el Real Polo Jockey Club de Barcelona, organizaron una de estas simpáticas fiestas en Vich, para salir por los alrededores de dicha población y llegar hasta San

Julián de Vilatorta, donde poseen una hermosa finca los señores de Picó.

El referido rally se vió muy concurrido, tomando parte en él distinguidas Amazonas y notables jinetes del Real Polo Jockey Club, que regresaron muy satisfechos de esta excursión.

## La Copa Evinrude : Regata de yates "Hispania"



*Los balandros preparándose para efectuar la salida*

El domingo último se verificó la cuarta prueba de la Copa Evinrude, donada por el distinguido sportsman don Carlos Wertheim y reservada para los yates de la serie Hispania.

Dicha prueba fué favorable para el yate *Fitara*, que llegó primero empleando 1 h. 3 m., quedando, por tanto, este yate, ganador de la Copa Evinrude, por haberse clasificado primero tres veces consecutivas.

Con este motivo ha sido muy felicitado el propietario de la embarcación victoriosa, don Federico González, maestro de armas del Real Club Marítimo, y nuestro apreciado compañero don José Elías y Juncosa, que ha tripulado el *Fitara* en todas sus victoriosas jornadas, que han sido tantas en el año presente, que constituyen un record de premios ganados los que ha conquistado el *Fitara* en tal tiempo.



Un libro

**"Caza mayor"**

por D. Angel de Aramburu

Biblioteca "Los Sports"

Los espíritus inquietos hallan, con el nuevo libro de Aramburu, un justo medio. Las emociones de la caza en grande, con sus reglas, con sus faustos y con sus peligros, todo eso que contribuye a dar expansión a las facultades del hombre, permitiéndole luchar y matar, luchar y vencer, luchar y enorgullecerse, todo ello está descrito con una admirable sencillez y una riqueza de datos que encanta.

Hay, en esta segunda parte de la cinegética, el fruto de una labor que en su día hemos elogiado, no tanto como merece.

*Caza mayor* traspasa los límites de una obra puramente deportiva. Hay en él técnica y doctrina en tal abundancia y con tanta autoridad emitidas, que podríamos llamarle *Manual del buen cazador*. Y es que no todos los que cazan son cazadores, ni todos los cazadores cazan. Se trata para España, no de un deporte más o menos vulgar, más o menos conocido: se trata de una práctica y un ejercicio, arraigado en todas las clases sociales, conocido del intelectual y del analfabeto, y al alcance del pudiente y del rústico obrero. La caza pone de manifiesto, en mil ocasiones, la aptitud física de un individuo, sus condiciones morales y los grados de su cortesía. Si todas estas condiciones son precisas para utilizar este deporte, ¿quién más que un cazador perfecto, instruido y conocedor de los más recónditos secretos del mismo, puede informarnos? Por esto son autorizados los conceptos que en el nuevo libro de Aramburu hemos leído, con la atención que reclaman.

La personalidad del cazador, una especie de psicología deportiva, su vestuario, las reuniones de caza, los caballos, las fieras del monte (jabalíes, ciervos, zorras, lobos, osos y aves acuáticas), su vida y costumbres, el material para caza acuática, la veda y coto, legislación cinegética, consejos y máximas y una clave de términos cinegéticos, son, en total, los puntos que abarca *Caza mayor*.

Dejando aparte el razonamiento sobre el texto, hay que convenir que la publicación de esa biblioteca es obra de un valor altamente honroso para la literatura española. Aquí donde tanto se escribe, donde el libro tiene aún por realizar importante misión educativa, todo tratado que estudie nuestras costumbres (la caza podríamos llamarla hábito) ha de ser recibido como pan bendito. El estudio de nosotros mismos, descrito en el epitome de urbanidad que la escuela primaria nos muestra, aumentado en los intrincados libros de texto que las aulas nos imponen, o condensado escuetamente en la sección doctrinal del periódico, no nos mueve a su examen, o por lo menos atención; en cambio, cuando en aparente for-

ma, deleitándonos, instruyéndonos, apreciamos el justo valor de las cosas, porque la anécdota, la máxima, el consejo, la consecuencia, en fin, todo ejemplo, nos lo muestra, la obra educativa nacional da un paso más que ordinario, y el libro prepara al individuo para vivir en sociedad. Para vivir en sociedad no basta saber la corrección natural; es indispensable que la corrección domine en todos aquellos momentos en que, dejando nuestra ocupación habitual, hacemos uso de las facultades físicas y morales, que mal empleadas nos convertirían en hombres-fieras, dañinos, indignos de gozar los privilegios de la cultura y consideración ajena, y que empleadas racionalmente pulen nuestra natural rudeza y, como se describe en *Caza Mayor*, aprendemos a luchar con las fieras, a dominarlas, a vencerlas, sin por ello perder un ápice de nuestra condición social, es decir, sin dejar de ser hombres ecuanimes y racionales.

\* \* \*

Podríamos, para dar bien clara idea del libro, transcribir aquí un trozo, una línea cualquiera de las ciento doce páginas que avaloran el libro, o reproducir cualquiera de sus pintorescos grabados, obra del mismo señor Aramburu, pero preferimos, abundando en la opinión del discreto prologuista don Francisco Oller y Codoñet, dejar al sano juicio del que lee, toda apreciación, por temor a romper el orden y acertado paralelismo de los puntos que contiene la obra.

Nosotros, que hemos tenido ocasión de pesar lo que cuesta un libro, nos hacemos cargo de lo que representan dos: *Caza Menor* y *Caza Mayor*, y al lado de este detalle, hemos de convenir y decirlo sin jactancias, que, por lo completa, razonada y pulcra en exposición, es una de las más notables que ha editado la casa Bararias.

Ya en otra ocasión hemos dicho que Elías y Juncosa descubre autores donde sólo se esperan técnicos. Y hoy lo repetimos. ¿No es también un mérito para el director de la biblioteca?

\* \* \*

Mientras entre el cúmulo de revistas y papeles que se amontonan en nuestra modesta mesa, y que robando horas al descanso vamos repasando con agrado, asoma el nuevo libro *Excursionismo*, obra del compañero Có, séanos permitido unir a las alabanzas que el lector justo tributará a Aramburu, la nuestra.

Y después de *Excursionismo*, otro, y después otro...

Francamente, podemos, si no con vanidad con legítimo orgullo, mostrar esa colección de libros como testimonio de algo que la Cataluña laboriosa esparce generosamente para contribuir al engrandecimiento de España, por la cultura.

Es obra nacional y noble, como toda obra deportiva...

F. A. CANTO ARROYO



# Revista de Sports diversos



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



## Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña

DEBIENDO ausentarse de esta capital por una temporada el secretario de la Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña don Claudio M. Arañó, se ha encargado de la secretaría de la misma el vicesecretario don Dionisio Sánchez.

La Junta directiva de la citada Asociación acordó en su última sesión el ingreso a la misma de las entidades «La Veda», de Palma de Mallorca, y «Young's Club», de Sabadell.

Se concedió permiso para celebrar concursos al Hotel Montagut, de Ribas, y al Vichy Catalán, de Caldas de Malavella, en las fechas solicitadas por los mismos.

Se cambiaron impresiones sobre concursos de verano y el de San Sebastián, que ha de celebrarse en septiembre próximo.

Se está imprimiendo el reglamento que regirá para la celebración de concursos de verano, recientemente acordado por la Asociación.

Desde San Sebastián

## Mezclilla atlética

EL domingo celebróse el primer cross-country oficial de la Federación Atlética Guipuzcoana, sobre algo menos de 60 kilómetros. Lo más saliente fué la magnífica actuación del equipo del Español F. C., modesta sociedad de obreros que se ha ganado las simpatías de todos los sportsmen. Fué el triunfo del entrenamiento, de la constancia y del entusiasmo. Individualmente, triunfó Leandro Iradi, del Español, que tan brillantemente se reveló en los campeonatos atléticos oficiales donostiarras, pues en 1.500 inquietó seriamente a Medina y llegó pisándole los talones, cubriendo el recorrido en 4,33. He aquí un caso de facultades naturales extraordinarias: sin estilo, sin entrenamiento racional, Iradi es hoy un corredor magnífico a quien muchos consideran superior a Medina. Tardó el domingo 21,59 en recorrido durísimo y llegó con la sonrisa en los labios. Su compañero de club, Diego, fué segundo, e Iriberry, de la Unión Anchotarra (de Pasajes), tercero.

Por equipos, el Español consiguió 13 puntos (1 + 2 + 10), por Iradi, Diego y Montes;

la Unión Anchotarra, que hacía sus debuts en prueba oficial y es el primer club de fuera de la capital adherido a la F. A. G., 19, y el Esperanza, 26. Estos Clubs, también obreros, son los más firmes sostenes de nuestra Federación Atlética.

\* \*

Edmundo Medina, campeón de la F. A. G., no corrió en dicha prueba, pero al día siguiente tomó parte en la de profesionales organizada por el Ayuntamiento de Rentería, clasificándose segundo, detrás de Ubarrechena y delante de Olloqui. En el Club Fortuna obra un oficio del Alcalde de Rentería agradeciendo a Medina el donativo de su premio en metálico a la beneficencia.

La intromisión de amateurs en las pruebas profesionales ha dado lugar a no pocos comentarios. La tendencia general — a pesar del acta de Berlín — es que la F. A. G. permita a sus corredores tomar parte en pruebas profesionales, a condición de que los premios vayan a engrosar la exhausta caja de dicha F. A. G. Ello constituirá una buena fuente de ingresos a expensas del profesionalismo, muy útil para la obra pro amateurismo de la Federación.

\* \*

La F. A. G. ha publicado su calendario veraniego. El 20 de agosto hará disputar los campeonatos de remo (amateurs) para bateles de las sociedades deportivas afiliadas. También en la segunda quincena de agosto se correrá la Copa Bosch, que será una grandiosa manifestación deportiva. Basta conocer el marco en que se desarrollará: el río Urumea, desde el final del Paseo del Arbol de Guernica hasta el futuro puente del Kursaal, o sea 2.500 metros, próximamente, para comprender que será un espectáculo magnífico. Concurrirán los leaders catalanes, el entusiasta Moreno, campeón de Vizcaya, y nadadores de todos los clubs guipuzcoanos afiliados. Se darán handicaps o ventajas a la salida. En dicha prueba se despedirá Lobato de la vida activa del sport.

\* \*

En cambio, no existen tan optimistas impresiones respecto del water-polo, y la impresión general es de que no se celebrará el match F. Atlética contra Natación Barcelona, porque aquélla tropieza con dificultades para seleccionar un siete decoroso.

\* \*



En la primera quincena de septiembre tendremos el match de sports atléticos por selecciones entre la Real Federación Atlética Catalana y la Federación Atlética Guipuzcoana, que bien podremos calificar de campeonatos oficiales de España. Los nuestros devolverán la visita en invierno próximo. La federación catalana nos enviará los vencedores en sus campeonatos, que celebrará el 28 de agosto, y contra tan magnífico lote de atletas los donostiarras alinearemos a seleccionados de todos nuestros clubs.

La opinión comienza a mostrar ya su interés por el match y todos están conformes en que constituirá la más formidable manifestación atlética celebrada en España hasta la fecha. Probablemente asistirá S. M. el Rey.

\* \* \*

En Zumaya se ha celebrado el match de remo entre los donostiarras del Real Club Náutico y los catalanes del Club Marítimo. Estos presentaban dos equipos seleccionados y bien entrenados y los donostiarras un equipo improvisado, sin más de tres semanas de entrenamiento. Lo formaban: Pepe Alonso, ex campeón de tennis de España, campeón de skis y notable jugador de hockey; Alvaro Aguilar, secretario del Comité Olímpico Español, atleta y jugador de hockey; Vicente Orbeago y el futbolista Angel Saizar, nombres conocidos en otras ramas del sport, pero que en rowing hacían sus debuts. Y de timonel, Alberto Brün.

La regata constituyó una sorpresa, pues los donostiarras, con estropada rapidísima, tomaron ventaja, perdiéndola en el viraje, que fué deficientísimo. En la vuelta fueron delante los catalanes de Santamaría, pero seguidos muy de cerca por los donostiarras, que terminaron a un largo de aquéllos; los alemanes del Marítimo se clasificaron terceros. Esta regata despertó grandísimo interés, demostrativo de lo que sería entre nosotros el sport del remo si la Junta del Club Náutico lo prohijase con el cariño que ahora tiene exclusivamente por la vela. Cómprese una yola en buenas condiciones, foméntese la emulación en el seno del club, fórmese una Comisión de remo... Lo demás, vendrá.

TACK

#### NÁUTICA

### Las regatas de Zumaya

La jornada del día 30 de julio en Zumaya fué gloriosa para los representantes del Real Club Marítimo de Barcelona; pero en las regatas del 31 en San Sebastián la suerte se les mostró poco propicia.

En efecto, nuestros valientes remeros alcanzaron el domingo un gran triunfo en Zumaya, conquistando brillantemente la Copa ofrecida por don Mariano de Foronda. En primer término llegó el *Manelic*, de Barcelona; en segun-

do, la tripulación donostiarra, y en tercero, la del *Barcino*, con tripulación, como la del *Manelic*, perteneciente al Real Club Marítimo.

En Zumaya, las tripulaciones de San Sebastián y Barcelona fueron obsequiadas por el señor Foronda con un espléndido banquete.

Ayer volvió a repetirse la regata en San Sebastián, y después de desarrollarse tanta o mayor lucha que en el día anterior, vence la tripulación de San Sebastián seguida a dos largas de tripulación por la del *Manelic*, llegando en tercer término la del *Barcino*.

Componían la tripulación vencedora ayer los señores Ardegoso, Alonso, Aguilar, Suizas, timonel Brun.

El público siguió con gran interés la regata, produciendo mucho entusiasmo la lucha noble y legal entre donostiarras y barceloneses.

Nuestros equipiers, lo propio que los representantes del Club señores Camps y Marsans Peix (don Joaquín), se mostraron muy satisfechos de las atenciones recibidas, tanto por parte de don Mariano de Foronda como por la del elemento náutico de San Sebastián.

## Campeonatos Atléticos de Cataluña

En la última reunión de la R. F. A. C. quedó acordado el número, orden y día en que tendrán lugar las pruebas eliminatorias y finales de los campeonatos, que son las siguientes:

#### Día 13 de agosto: Primeras eliminatorias

- 1.º, Lanzamiento del peso (una mano).
- 2.º, Saltos de longitud sin impulso.
- 3.º, Saltos de longitud con impulso.
- 4.º, Carrera de 1.500 metros lisos.
- 5.º, Carrera de 400 metros lisos.
- 6.º, Carrera de 110 metros con vallas.
- 7.º, Carrera de 800 metros lisos.
- 8.º, Triple salto.

#### Día 20 de agosto: Segundas eliminatorias

- 1.º, Salto de pértiga.
- 2.º, Carrera de 100 metros.
- 3.º, Saltos de altura sin impulso.
- 4.º, Saltos de altura con impulso.
- 5.º, Lanzamiento de jabalina (clásico).
- 6.º, Carrera de 200 metros lisos.
- 7.º, Lanzamiento de disco (una mano).
- 8.º, Carrera de 5.000 metros.
- 9.º, Carrera de 1.600 metros, equipos de corredores.

#### Día 27 de agosto: Finales

- 1.º, Lanzamiento del peso (tres atletas).
- 2.º, Saltos de altura sin impulso (tres ídem).
- 3.º, Saltos de altura con impulso (tres ídem).
- 4.º, Carrera de 100 metros (cuatro ídem).
- 5.º, Lanzamiento del disco (tres ídem).
- 6.º, Carrera de 200 metros (tres ídem).
- 7.º, Carrera de 1.500 metros (cinco ídem).
- 8.º, Carrera de 110 metros con vallas (cuatro ídem).
- 9.º, Carrera de 400 metros (cinco ídem).
- 10.º, Saltos de longitud sin impulso (tres ídem).
- 11.º, Carrera de 800 metros (cinco ídem).
- 12.º, Triples saltos (tres ídem).
- 13.º, Carrera de 5.000 metros (ocho ídem).
- 14.º, Saltos de longitud con



señala otras deficiencias de que suelen adolecer esta suerte de concursos, cita el ejemplo de uno celebrado el verano último y termina afirmando que la Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña tomó ya importantes acuerdos a este respecto, de lo cual — dice — se ocupará próximamente.

Por el cargo que el señor Plaja ocupa en la Asociación, bien se echa de ver que sus palabras tienen carácter casi oficioso, ya que no oficial, y por ello no pudimos dudar, después de leerlas, que no se haría esperar mucho la publicación de las aludidas disposiciones.

En efecto, pocos días después llega a nuestras manos una carta circular que remite la Asociación a los organizadores de concursos veraniegos, en la que se transcriben los artículos del reglamento que hacen referencia a los mismos, y las modificaciones introducidas en algunos de dichos artículos.

Lamentamos no poder publicar hoy, por su mucha extensión, la circular de referencia, pero sí podemos adelantar que del exacto cumplimiento de las disposiciones que contiene han de resultar grandemente beneficiados, la Asociación, los concurrentes y la seriedad y el prestigio del lawn-tennis.

Nos permitimos, sin embargo, hacer observar que lo avanzado de la fecha en que se ha publicado, ha de hacer muy difícil su aplicación para el verano actual, teniendo en cuenta que ausentes de Barcelona muchos organizadores y concursantes, alegarán tal vez el desconocimiento de las recientes disposiciones.

Se impone, por consiguiente, la rápida y profusa propagación de la circular aludida, y un cierto criterio de benevolencia para el actual verano, sin que con ello queramos significar que a este pretexto deban consentirse todos los concursos no solicitados, ni autorizarse aquellos que no cumplan con las más elementales disposiciones.

La cuestión de las pistas la conceptuamos de importancia capital. En ello no caben transigencias; la Asociación debe ser inexorable por lo que al estado y dimensiones de las pistas se refiere.

Afortunadamente, nos complacemos en repetir, rigen en la actualidad el lawn-tennis, en Cataluña, prestigiosos y competentes elementos, de quienes confiamos poder escribir mucho y bien al finalizar el actual verano.

Por sus recientes disposiciones, iniciamos hoy el aplauso que con nosotros les tributan seguramente los tennismen todos de Cataluña.

J. M. CASADES



## Écos y noticias

Telegrafían desde Amsterdam a un importante colega que el «Local Anzeiger» anuncia que el Gobierno alemán se ha incautado de todos los neumáticos de bicicletas y de las cubiertas, tanto de los usados como los nuevos y además que se ha prohibido montar en bicicleta, salvo a aquellas personas que realizan con el empleo de la bicicleta un trabajo de utilidad manifiesta, o a los inválidos que no cuentan con otro medio más factible de locomoción.

\* \* \*

De mutuo acuerdo las Federaciones atléticas guipuzcoana y catalana, han concertado dos matches, que tendrán lugar, el primero, a fines del corriente o primeros de septiembre en San Sebastián y el segundo durante el invierno en nuestra ciudad.

Esta noticia ha causado excelente efecto entre nuestros atletas.

\* \* \*

Por la Alcaldía de Barcelona se ha dispuesto que los jefes de las guardias municipal y urbana den las oportunas órdenes a sus subordinados para evitar el que algunos motociclistas molesten a los vecinos y transeúntes con el ruido de sus máquinas.

En caso que desobedezcan las órdenes de la Alcaldía, se les impondrá una multa.

\* \* \*

A primeros de la última semana salió para Lyon, Génova, Turín y Roma nuestro muy estimado amigo don José Bosch Pagés, director de la Sociedad General de Automóviles.

\* \* \*

La distinguida señora doña Mercedes Durán de Abadal ha dado a luz, recientemente, un robusto varón.

Con este motivo, los señores de Abadal, nuestros distinguidos amigos, han recibido muchas felicitaciones, a las que unimos las nuestras muy cariñosas.

\* \* \*

Ha salido para una larga excursión por el Pirineo aragonés, en compañía de varios socios de la «Secció d'Sports de Muntanya» del Centre Excursionista de Catalunya, nuestro querido compañero y reporter gráfico de STADIUM, don José M. Cò de Triola.

\* \* \*

La Sociedad General de Automóviles ha recibido de Torino un auto *Fiat*, 15-20 HP., con carrocería torpedo *Fiat*, gran lujo, y en chasis *Fiat*, 25-35 HP., para el cual los señores Baltasar Fiol y C.<sup>a</sup> construyen una carrocería torpedo Limousine desmontable, y ha vendido a los señores don José Ensa y C.<sup>a</sup>, de Gerona, un auto *Fiat*, 15-20 HP., con lujosa carrocería torpedo, construída en los talleres *Fiat*.



## Carnet del sportsman

### Resultados técnicos

**Ciclismo.** — *Hostalrich*: Diada Sportiva. Día 30. Carrera de 100 kilómetros. 1.º, J. Esteve, ciclo *I. V. E.*, *Pneu-Klein*, 3 h. 26 m. 40 s.; 2.º, J. Magdalena, ciclo *Montpeó*, *Pneu-Klein*, 3 h. 26 m. 41 s.; 3.º, A. Gargalló, ciclo *I. V. E.*, *Pneu-Klein*, 3 h. 33 m. — Carrera de neófitos. Distancia 37 kilómetros. 1.º, Salvador, 1 h. 19 m.; 2.º, B. García, 1 h. 19 m. 5 s.; 3.º, Gratail, 1 h. 19 m. 8 s.

**Mataró**: Inauguración del Velódromo. Carreras organizadas por el Pedal Mataroní. Día 30. Carrera local (prueba final). Distancia 2.200 metros. 1.º, Durán, 3 m. 45 s.; 2.º, Ariso; 3.º, Sardariol. — Carrera internacional (velocidad). Distancia 2.200 metros. 1.º, Soum, 3 m. 40 s.; 2.º, Rubio, a dos largos; 3.º, Tresserras. — Primas (40 vueltas). 1.º, Rubio; 2.º, Soum, a un largo; 3.º, Crespo. (Crespo ganó 4 primas, Tresserras 2 y Borrás 1.) Carrera de persecución. Equipo Crespo-Borrás-Villanueva vence a Rubio-Tresserras-Durán (S.). — Carrera de consollación. Distancia 2.200 metros. 1.º, Villanueva; 2.º, Calmet; 3.º, Roqueta.

**Madrid**: Carrera de la Sociedad Deportiva Obreira. Día 30. Distancia 20 kilómetros. 1.º, R. Santos, 38 m. 32 s.; 2.º, A. Pérez, 38 m. 41 s.; 3.º, J. García, 39 m. 18 s.  $\frac{1}{5}$ .

**Fútbol.** — *Barcelona*: Campeonato de segunda liga. Partido final. Día 30. Tarrasa-Colonia Sedó, 1 a 0.

*Copa Centre de Sports Martinenc*. Día 30. Partidos finales. Andresense-Europa, 1 a 0.

Reserva Badalona-Avenç, 2 a 0.

*Reus: Copa de la Prensa*. Día 30. Club Deportivo de Reus-Gimnástico de Tarragona, 2 a 0.

*Hostalrich: Copa Día Gráfico*. Internacional-Avenç, 3 a 2.

*Alicante*: Partidos interregionales. Alfonso XIII de Palma-Lucentum de Alicante, 2 a 0.

*Coruña*: Partidos interregionales Real Unión de Irún-Deportivo Coruña. Día 29, 3 a 1. Día 30, 5 a 2.

**Natación.** — *Barcelona: Copa Athletic*. Primera prueba. Día 30. Distancia 60 metros. 1.º, Rodríguez, 47 s.; 2.º, Mateu, 48 s.; 3.º, Terradella, 52 s.

**Pedestrismo.** — *Madrid*: Carrera de la Sociedad Deportiva Obrera. Día 30. Distancia 5.500 metros. 1.º, E. González, 19 m. 12 s.; 2.º, J. Morales, 19 m. 13 s.; 3.º, J. Encina, 19 m. 13 s.  $\frac{3}{5}$ .

**Pugilato.** — *Barcelona*: Velada del Frontón Condal. Rocafort-Bracons, match nulo; Barcino vence a Evelyn por puntos; Allack-Thorutón, match nulo; Kid Johnson pone a Martínez fuera de combate al quinto round.

**Remo.** — *Zumaya* (Guipúzcoa): *Copa Foronda*. Regata internacional de yols a cuatro remeros y timonel. Día 30. Distancia 2.000 metros. 1.º, *Manelic*, de Barcelona; 2.º, *San Sebastián*; 3.º, *Barcino*.

*San Sebastián*: Día 31. Match revancha. Distancia 2.000 metros. 1.º, *San Sebastián*; 2.º, *Manelic*; 3.º, *Barcino*.

**Tiro.** — *Barcelona*: Concurso del Ateneo Obrero Legitimista. Día 30. 1.º, C. Valldeperal, 15 disparos a 15 metros, 140 puntos; 2.º, A. Satué, 134; 3.º, V. Queralt, 13.

**Water-polo.** — *Barcelona*: Campeonato de España, organizado por el Club Natación Barcelona. Día 30. Equipo Blanco y negro del Athletic contra equipo Rojo del Club Alemán, 1 a 1, adjudicándose los puntos al Athletic por relevarse los jugadores del Alemán. — De entrenamiento. Equipo Blanquiazul del Barcelona-Equipo Grana del Athletic, 2 a 1.

**Yachting.** — *Barcelona*: Cuarta y última prueba de la *Copa Evinrude* para yates de la serie Hispania, organizada por el Real Club Marítimo de Barcelona. Día 30. Distancia 2 millas. 1.º, *Fitora*, tripulado por F. González y Elías y Juncosa, 1 h. 3 m. 45 s.; 2.º, *Ratxa*, 1 h. 6 m. 40 s.; 3.º, *Dragonera*, 1 h. 9 m. Clasificación general por puntos: 1.º, *Fitora*, 15; 2.º, *Ratxa*, 10; 3.º, *Conqueridor*, 4. — Segunda prueba de la *Copa Real Club Náutico*, para yates de la serie Hispania, organizada por el Club de Mar. Día 30. Distancia 2 millas. 1.º, *Sage-ta*, 1 h. 6 m. 53 s.; 2.º, *Horitzó*, 1 h. 11 m. 27 s.; 3.º, *Pepito*, 1 h. 14 m. 3 s.

### Programa para mañana

**Excursionismo.** — Excursión ciclista a Moncada, organizada por el Grupo Deportivo del C. V. R. Salida del local social. A las 6.

**Yachting.** — *Copa Real Club Náutico*. Tercera prueba de la regata de yates de la serie Hispania, organizada por el Club de Mar. A las 11.

**Water-polo.** — Campeonato de España, organizado por el Club Natación Barcelona. Equipos Blanco contra Azul, ambos del Club Barcelona; equipo Rojo del Club Alemán contra Amarillo del Barcelona. A las 11.

**Fútbol.** — Concurso del España: Europa-Júpiter. Campo del España. A las 17.

De todos estos festivales deportivos publicará extensa reseña, en su número del lunes próximo, *El Mundo Deportivo*.

**Los grabados  
para STADIUM se  
ejecutan en los**

**Talleres Gráficos  
Thomas**

**Calle Mallorca, 291-293  
Tel. 7583 - Barcelona**





# DUNLOP

LEGÍTIMOS NEUMATICOS 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

A. SANROMÁ : Balmes, 62

**A. ALIMUNDO Y C.<sup>A</sup>** ARTÍCULOS PARA TODOS LOS SPORTS

Aragón, 259 y 261 : Teléfono 1017

**BARCELONA**

ESPECIALIDAD EN LAWN-TENNIS Y FOOT-BALL

Motos y bicicletas de varias marcas

Raquetas "RAND" e "I. Z." a 42,50 y 47,50 pesetas, respectivamente

ESPAÑA  
(BARCELONA)  
Carrel. de Ribas, 279  
Teléfono 8250

## La Hispano-Suiza

FRANCIA  
(BOIS  
COLOMBES)  
: 27, Rue Réunion :

### 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

## AUTOMÓVIL-SALON

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**

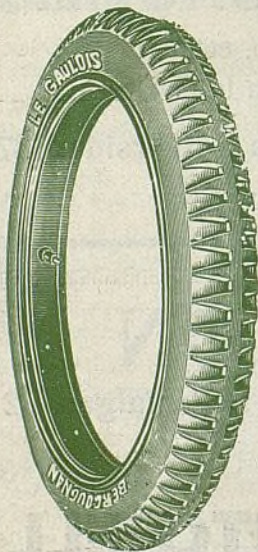
**G. KLEIN**

**BARCELONA: Princesa, 61**

**MADRID: Sagasta, 7**

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

**Probad la nueva cubierta  
antideslizante de goma**



**"Le Gaulois"  
Bergougnan**

**R. C. BERGOUNGAN**

**MADRID : Sagasta, 15**

**BARCELONA : Rambla Cataluña, 76**

**Teléfono 3169**

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

Ayuntamiento de Madrid