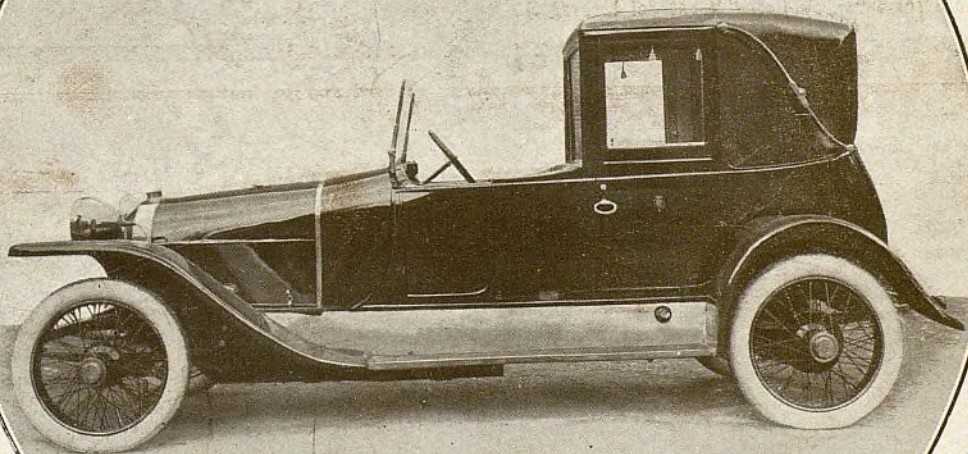




STADIUM

*Revista Ilustrada
de Sports*



AUTOMOVILISMO

Coche automóvil construido
por la fábrica nacional
A. Elizalde
por encargo de S. M. el Rey
D. Alfonso XIII

Año VI - Núm. 180
4 Noviembre 1916

20 cts.

Ayuntamiento de Madrid

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas
 Balmes, 62
 BARCELONA
 Teléfono 1445

SANROMÁ

FÁBRICA DE AEROPLANOS e HIDROAEROPLANOS ESCUELA DE AVIACIÓN

PUJOL, COMABELLA Y C.^A

Fábrica y Despacho:

Independencia, 113 - Almogávares, 167

Campo de Aviación:

Aeródromo "La Volatería" (Prat del Llobregat)

Piloto y Director:

Don Salvador Hedilla



Neumáticos

Firestone

S. A.

BARCELONA: Diagonal, 391

MADRID: Alcalá, 60



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

Figuras de relieve

ENTRE tanto elemento sportivo como se distingue redactando «páginas» y «columnas» en la Prensa diaria barcelonesa, el sobresalir entre todos ellos, como acaba de ocurrir con motivo de una campaña famosa y popular, es un mérito que nosotros señalamos con mucho gusto, trayendo a esta sección el retrato y el nombre prestigioso del director de la Página Deportiva que aparece semanalmente en *El Correo Catalán*.

Trías ha tenido la habilidad, con la que no se acierta más que a fuerza de talento, de que la Página que redacta, juntamente con otros apreciables compañeros, en un periódico de marcadísima actuación política, la lea todo el mundo, lo mismo jaimistas que republicanos, partidarios de la Defensa Social o de Romanones, entusiastas del ¡Maura, sí! o de Melquíades Álvarez; porque la Página de *El Correo* es lugar donde se dicen cosas conforme se deben decir: clara y netamente castizas y clara y netamente catalanas.

La especialidad futbolista, y muy singularmente *fulbolera*, ha sido tratada allí con una táctica especial, con una dosis de guasa viva estupenda y con una valentía que acreditan, no solamente un carácter, sino todo un periodista.

Y ha ocurrido, y todo el mundo lo sabe, que cuando el director de la Página de *El Correo Catalán* ha puesto el índice señalando el lugar donde se debía atacar, fué

Los periodistas



D. LUIS G. TRIÁS

Fundador y director de la Página Deportiva de *El Correo Catalán*

tan certera la puntería, que ni un solo tiro falló, y las *ametralladoras* de *El Correo* lo arrasaron y lo consumieron todo.

Esa obra es la obra de Trías, que reúne, además, la cualidad de ser uno de nuestros más entendidos críticos, sobre todo en materia de fútbol, y *ainda mais*, un excelente sportsman, jugador empedernido de tennis en las pistas del Polo.

Actualmente está escribiendo la

Higiene del Sport, con destino a la Biblioteca Los Sports, por encargo de Baixarías, donde irán reflejados los amores que siente por la higiene, como aventajado discípulo de Galeno, y por el sport, como partidario acérrimo de la cultura física.

Trías se hizo periodista por sport, naturalmente. Sintió vocación irresistible por acudir a los campos de fútbol y más tarde por reflejar sus opiniones en la Prensa. Apenas empuñó la pluma hizo tan ameno, tan interesante y tan ajustado siempre a la verdad de los hechos, que lo que él dijo pesó grandemente en el cónclave futbolista, y entre los compañeros de oficio se reconoció unánimemente que Luis Trías era un periodista de cuerpo entero.

Estos elogios, que no son elogios, sino verdades que inspira la obra sincera y honrada de un excelente compañero de Prensa, no son saldo de *liquidación* alguna, como algún malicioso pudiera creer.

El famoso trust «Masferrer, Trías y C.^ª» no ha existido más que en la imaginación de los tontos.

Cada uno de nosotros campa en este mundo por sus respetos. Trías ni siquiera forma parte de nuestro Sindicato. Ello no empece para que yo admire su feliz actuación y para que yo exponga aquí la consideración que me merece y el cariño que me inspira el ilustrado y competente compañero.

N. M.

Pórtico

Buena orientación

QUERÍAMOS hablar, desde hace muchos días, de algunos proyectos ministeriales que, indudablemente, vienen a dar satisfacción a muchos de nuestros anhelos patrióticos. Pero otros temas que, si no eran ciertamente más importantes, se habían erigido en fútil pero constante pesadilla de nuestro cerebro, nos movió a aligerarnos primero de ésta antes de meternos en las honduras de tan graves cuestiones.

Aun tememos al abordar hoy esos problemas, aunque los tratemos superficialmente, como corresponde a nuestra poca sabiduría, aun tememos, decíamos, que los que aquí leyeron en nuestro número anterior algo que tiraba contra la mezcla de ideas y luchas políticas en las contiendas deportivas, nos tenga por espíritus contradictorios, sin pensar lo que nosotros hemos tenido en cuenta para considerarnos libres de acusación tan extemporánea e infundada.

A nosotros nos interesan muy directamente los proyectos que tiendan a la reconstitución interna de la patria y todas las ideas que signifiquen una vigorización de sus fuerzas, pues, al fin y al cabo, nuestra obra pro deporte no se concibe seriamente sino como campaña vigorizadora y regeneradora de nuestra raza, en todos los órdenes y bajo cualquier aspecto de nuestro campo de acción, como obra verdaderamente patriótica, incluso allá donde la práctica del deporte se halla esencialmente relacionada con la perfección de las industrias nacionales y con la buena organización de determinados servicios públicos, formando un conjunto que es buena parte del complejo problema de la defensa nacional.

Precisamente, si mal no recordamos, el año pasado salieron a la luz en estas páginas unos artículos de un querido compañero nuestro—Ricardo Cabot—, en los cuales se trataba de tan arduo problema y se excitaba la atención del Gobierno acerca de la nacionalización de ciertas industrias creadas por el deporte y convertidas hoy en precioso elemento de guerra, y acerca de la importancia extraordinaria de una buena red de carreteras, excelentemente conservadas, desde el punto de vista de su utilización militar.

Por esto, al ver que en las esferas del Gobierno se han formulado ya proyectos de Hacienda encaminados a la protección y auxilio de tales industrias, y proyectos de Fomento para lograr una completa reconstitución de nuestras carreteras, no podemos menos de hacer constar nuestro aplauso a los señores Alba y Gasset y al Gobierno que preside el señor Conde de Romanones, ante la buena orientación que significan esos proyectos.

MAX



Estos días en otros tiempos

1 de noviembre de 1889. — Se reanuda en Barcelona la publicación del *Boletín Oficial de la U. V. E.*

29 de octubre de 1890. — R. de Zeballos, de Madrid, gana en París la carrera a pie de 100 metros (Campeonato internacional), en 11 s. $\frac{1}{5}$.

5 de noviembre de 1897. — Se publica en Barcelona el primer periódico que ostentó en España el título de *Los Deportes*.

30 de octubre de 1898. — La Sala de Armas del Casino de Murcia inicia el propósito de celebrar un Certamen Nacional de Esgrima.

3 de noviembre de 1901. — En el velódromo de París, Michael, de nacionalidad inglesa, recorre los 25 kilómetros, con entrenadores humanos, en 20 m. 1 s. $\frac{4}{5}$.

31 de octubre de 1902. — Los maestros de esgrima zurdos, Merignac y Kirchoffer, lanzan un reto a todos los maestros del mundo, zurdos o diestros.

30 de octubre de 1903. — Organizada por *Le Monde Sportif*, se celebra la carrera en cuesta de Dourban, estableciendo Duray, sobre *Gobron Brillie*, el record del kilómetro, en 26 s. $\frac{2}{5}$ (136 kilómetros por hora).

31 de octubre de 1904. — Se inaugura el Club Recreativo de Huelva con carreras a pie, saltos y juego de pelota.

29 de octubre de 1905. — A propuesta de don Luis Zozaya, las representaciones de los clubs ciclistas de Madrid y de la Prensa acuerdan celebrar una exposición de ciclos, desde la oresiana de madera a la bicicleta con rueda libre.

1 a 4 de noviembre de 1906. — Se verifica la reapertura del Velódromo de Invierno, de París, ganando las series del Gran Premio de Reapertura, Rutt, Mayer, Poulain, Meyer, Friol y Heller.

31 de octubre de 1907. — El Real Automóvil Club de Barcelona declara a *El Mundo Deportivo* su órgano oficial en la Prensa.

30 de octubre de 1908. — Se efectúa el primer raid aéreo de Châlons a Reims (27 kilómetros en 20 minutos).

2 de noviembre de 1909. — Boilot, en Londres, pilotando un coche *Lion-Peugeot*, establece los siguientes records: media milla, 24 s. $\frac{5}{10}$; 50 millas, 44 m. 13 s. $\frac{5}{10}$; y 100 millas, 1 h. 27 m. 48 s. $\frac{5}{10}$.

29 de octubre de 1910. — Grahame White gana en Belmont Park la Copa Gordon Bennett, automóvil, cubriendo 100 kilómetros en 1 h. 1 m. 4 s.

2 de noviembre de 1911. — Se celebra en los salones del R. A. C. C. una reunión magna, a la que asisten los senadores y diputados por Cataluña, para tratar del arreglo definitivo de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera.

1 de noviembre de 1912. — Se celebra un partido de fútbol Real Sociedad de San Sebastián contra Barcelona, ganando éste por 4 a 1.

1 de noviembre de 1914. — En los dos partidos jugados por el Barcelona contra el Sporting de Irún, en el primero pierde por 4 a 3 y en el segundo empatan a cero, suspendiéndose el match a causa de la lluvia.

31 de octubre de 1915. — Magdalena gana definitivamente la Copa STADIUM, cubriendo 147,340 kilómetros en 5 h. 55 m. 8 s., después de escalar cuatro veces consecutivas la cuesta de San Cugat a la Rabassada.

Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos
Inventos y novedades
Cuestiones prácticas
Hechos y comentarios



En la fábrica Elizalde

El coche del Rey

PARA admirar el magnífico coche construido en la fábrica nacional de automóviles Elizalde, para S. M. el Rey Don Alfonso XIII, han desfilado por dicha manufactura, en los pasados días, entre otros, los señores don Vicente Muntadas y señora, don Francisco Rovira, don Julio Trénard y familia, don Ricardo Vives, don Ignacio de Fontcuberta, don Juan Coma, don Bartolomé Canals, don José Ferré Xiró, don José Preckler, don Adolfo Sánchez y señora, don Pedro Singla y familia, don Juan Llusá Durán, don Alberto Pedroso, don Desiderio Canals y familia, el señor Conde de Santa María de Sans y familia, el doctor don A. Pujol Bergelí y familia, don J. Garriga Nogués, don J. Borrás, don Isaac Galimini, la señora Viuda de Sanz Selma e hijo, señor y señoras Quer, señor Marqués, don Javier Flaquer y señora, el Padre Nicolás y hermano, señores Torres, don Emilio Junoy y señora, el Presidente del Moto Club, señor Coma, y los señores Llorens y Carles, don Joaquín Biosca, don Ramón Fernández y muchos más cuyos nombres sentimos no recordar.

MOTOCICLISMO

Real Moto Club de Cataluña

Prueba del Kilómetro lanzado

Día 26 noviembre 1916

REGLAMENTO

El Real Moto Club de Cataluña organiza para el día 26 de noviembre próximo la prueba del Kilómetro lanzado, para motocicletas, side-cars y autociclos, que se correrá bajo los reglamentos del Real Automóvil Club de España, cuya autorización para este acto ha sido ya obtenida, y con arreglo a las siguientes condiciones:

1.^a La prueba tendrá lugar entre el kilómetro 20 y el 21 de la carretera de Barcelona a Santa Cruz de Calafell (entre Castelldefels y las Costas de Garraf).

2.^a Se dará la primera salida a las nueve de la mañana, siguiendo a continuación los

demás concursantes según un orden preestablecido y que les será dado a conocer anticipadamente.

3.^a Se darán unos 500 metros de espacio antes y después del kilómetro cronometrado, para el lanzamiento y paso de los concursantes, los cuales recorrerán el kilómetro en las dos direcciones, regresando al punto de partida.

4.^a Según se indica en la condición anterior, los corredores recorrerán en dirección de ida y vuelta el espacio comprendido entre los kilómetros 20 y 21 de la carretera mencionada, tomándose como tiempo oficial del recorrido el promedio de las dos pruebas.

5.^a Los concursantes, una vez terminado el recorrido del kilómetro en la dirección de ida, deberán, acto continuo, tomar la salida en dirección de vuelta, volviendo al punto de origen; concediéndose cinco minutos de intervalo, como máximo, para el tiempo que medie entre el paso del concursante por la meta final del primer recorrido y su paso por el mismo punto al recorrer el kilómetro en sentido inverso. El incumplimiento de esta condición implicará la desclasificación del concursante y su abstención del recorrido de vuelta.

6.^a Igualmente implicará la desclasificación del concursante el hecho de emplear más de dos minutos en el recorrido del kilómetro cronometrado, tanto a la ida como a la vuelta, absteniéndose de este segundo recorrido si en el primero hubiera empleado un tiempo superior al fijado.

7.^a Podrán tomar parte en esta prueba todas las categorías de motocicletas, side-cars y autociclos establecidas, dividiéndose en dos clases, que se denominarán Turismo y Libre, según la especificación que a continuación se indica:

MOTOCICLETAS

Prueba de turismo

Clase A. Motocicletas hasta 300 c. c. de capacidad cilíndrica total.

Clase B. Motocicletas hasta 350 c. c.

Clase C. Motocicletas hasta 500 c. c.

Clase D. Motocicletas hasta 750 c. c.

Clase E. Motocicletas superiores a 750 c. c.

Prueba de velocidad libre

Clase F. Motocicletas hasta 250 c. c. de capacidad cilíndrica total.

Clase G. Motocicletas hasta 350 c. c.

- Clase *H.* Motocicletas hasta 500 c. c.
 Clase *I.* Motocicletas hasta 750 c. c.
 Clase *J.* Motocicletas hasta 1.000 c. c.

SIDE-CARS

Prueba de turismo

- Clase *A.* Motocicletas con side-car, hasta 560 c. c. de capacidad cilíndrica total.
 Clase *B.* Motocicletas hasta 750 c. c.
 Clase *C.* Motocicletas superiores a 750 c. c.

Prueba de velocidad libre

- Clase *A.* Motocicletas con side-car hasta 500 c. c. de capacidad cilíndrica total.
 Clase *B.* Motocicletas hasta 750 c. c.
 Clase *C.* Motocicletas hasta 1.000 c. c.

AUTOCICLOS

Prueba de turismo

- Categoría única, hasta una capacidad cilíndrica total de 1.100 c. c.

Prueba de velocidad libre

- Categoría única, hasta una capacidad cilíndrica total de 1.100 c. c.

8.^a En lo que se refiere a motocicletas y motocicletas con side-cars, sólo tendrán opción a la prueba de turismo aquellas cuya especificación corresponda exactamente a los tipos llamados de turismo en los catálogos de las respectivas casas constructoras; con la sola excepción de la forma del manillar y del escape de los gases, que podrá ser libre por el corredor.

Todas las motocicletas con o sin side-car que no respondan exactamente a la descripción anterior, entrarán de hecho en la prueba libre de velocidad.

Los autociclos inscriptos en la prueba de turismo deberán estar equipados para turismo, con carrocería, estribos, guardabarros, faros, útiles, etc. Se exceptúan de la especificación el parabrisas y capota, por no ser común su adopción en estos vehículos.

Los que no se conformen por entero con la anterior especificación, entrarán a tomar parte en la prueba libre de velocidad.

9.^a Los pasajeros de los side-cars o autociclos deberán tener un peso mínimo de 60 kilos o suplirlo en lastre en la forma acostumbrada.

Los autociclos en la prueba libre de velocidad podrán no llevar pasajero ni lastre, si lo desean los corredores a quienes pertenezcan;

pues las condiciones en que se celebrará el Kilómetro lanzado lo asemejan a una prueba en pista.

10. Las inscripciones para esta prueba serán dirigidas al señor Secretario del Real Moto Club de Cataluña no más tarde del día 23 de noviembre, acompañadas de su importe de 5 pesetas para los socios del R. M. C. de C. y de 10 pesetas para los señores no socios.

11. El R. M. C. de C. expedirá certificados oficiales de los tiempos invertidos por los concursantes en el recorrido del kilómetro.

12. Caso de no presentarse el tiempo favorable para la celebración del acto, el Real Moto Club de Cataluña lo propondrá para el próximo domingo.

13. Los concursantes, por el hecho de su inscripción, aceptan los Reglamentos del Real Automóvil Club de España y lo estipulado en el presente Reglamento especial, comprometiéndose, además, a acatar todas las disposiciones referentes al orden en la celebración de la prueba que sean dictadas por el R. M. C. de C. o por sus Comisarios o Jueces.

14. El Real Moto Club de Cataluña no acepta responsabilidad alguna por los perjuicios y daños de que puedan ser causantes o víctimas los corredores.

Barcelona, 26 de octubre de 1916.

Real Moto Club de Cataluña

El Secretario,

ERNESTO ANTONIETTI

El Presidente,

FRANCO COMA Y MAS

AVISO IMPORTANTE. — Dadas las facilidades de que dispondrá el Real Moto Club de Cataluña para el cronometraje exacto del recorrido del kilómetro, si hay tiempo hábil terminada la prueba, serán cronometrados los motociclistas presentes que lo deseen, mediante el pago de 10 pesetas si son socios del R. M. C. de C. y 20 pesetas si no pertenecen al mismo.

Notas del R. A. C. de C.**Los guardarruedas de los fieltos**

Por fin, la Comisión de Consumos de nuestro Ayuntamiento ha atendido las continuas quejas del R. A. C. C. y de la Jefatura de Obras públicas de esta provincia, y está procediendo al derribo de los famosos guardarruedas que durante un año han estado entorpeciendo la circulación de los automóviles. En la carretera de Badalona se va a colocar, a modo de en-

Bujía "Sparta"

VALLET, FIOL Y C.^a

— S. en C. —

Provenza, 165 a 173

BARCELONA

sayo, una valla análoga a la de los pasos a nivel.

Por su parte, el Diputado provincial, señor Estapé, en la última sesión de la Diputación pidió se suprimieran los guardarruedas colocados en las carreteras provinciales, calificándolos de inútiles, habiéndose adherido a dicho ruego los señores Micó y Ulled y ofrecido el señor Ferrer y Bárbara que la Comisión correspondiente estudiaría el asunto.

Obsequio merecido

El pasado lunes se celebró en el restaurant Martín la comida íntima que la Junta directiva del R. A. C. de Cataluña ofrecía al distinguido Ingeniero señor Cabestany, con motivo de haber sido nombrado socio de honor del Club por los relevantes servicios prestados al automovilismo durante el tiempo que desempeñó su cargo de Ingeniero en la Jefatura de Obras públicas de esta provincia.

Asistieron la mayoría de los señores que componen la Junta directiva, y el Presidente, doctor Fábregas, en breves y elocuentes frases ofreció al señor Cabestany el banquete, haciendo constar su satisfacción por tratarse de un socio del Club y ser la primera vez que éste otorga la distinción de nombrar socio de honor a un Ingeniero de Caminos, y al terminar su discurso le hizo entrega de una artística placa de plata, obra del señor Vallmitjana, en la que consta el nombramiento de socio de honor.

El señor Cabestany contestó agradeciendo profundamente el obsequio y la distinción que se le hacía, ofreciéndose al Club, desde el Consejo superior de Obras públicas en que actualmente desempeña sus servicios, para todo cuanto pudiera redundar en beneficio del automovilismo y de la prosperidad del Real Automóvil Club de Cataluña.

A ruego de don Esteban Terradas se acordó oficiar al ministro de Fomento y Director general de Obras públicas, haciéndoles saber la distinción concedida al señor Cabestany nombrándole socio de honor del Club, por si consideraban conveniente que constara en el expediente personal del citado Ingeniero.

Durante la comida reinó entre los asistentes la mayor cordialidad, quedando bien demostrada la unión de la actual Junta directiva del Real Automóvil Club y el interés que toma por el mismo y por todo aquello que pueda contribuir al desarrollo del automovilismo y al mejoramiento de nuestras carreteras.

Nuevo motor sin válvulas

Por la Prensa ha corrido estos días una noticia que reproducimos con gusto:

«En un pueblo vasco, veraniego y separado de Bilbao por 20 kilómetros, con capitales muy conocidos y acreditadísima dirección, se labora por la más pronta instalación de maquinaria con la que fabricar un nuevo motor, sin válvulas, cuyos diseños y planos nos han entusiasmado.»

Una hazaña de la moto "Indian"



Un distinguido motorista ha realizado en la capital donostiarra una curiosa hazaña con una moto *Indian* 2 1/2 HP., que pudo ser recogida por el objetivo fotográfico.

Se trata, como pueden ver nuestros lectores, de una atrevida «empinada» que prueba una vez más la resistencia de los mecanismos propulsores, de embrague y de cuantos integran dicha acreditada motocicleta.

La proeza tiene, además, el mérito de haberse realizado llevando encima doble peso, puesto que al motorista experimentador acompañaba otro sportsman en calidad de pasajero.

Esta prueba aumenta el considerable número de las registradas por la casa *Indian*, a la cual felicitamos.

AERONAUTICA

En Madrid

Jorge Loring, graduado brillantemente piloto, ha realizado su primer viaje aéreo, saliendo de Getafe en su Bleriot 80 HP., con un pasajero, y aterrizando magistralmente en Cuatro Vientos.

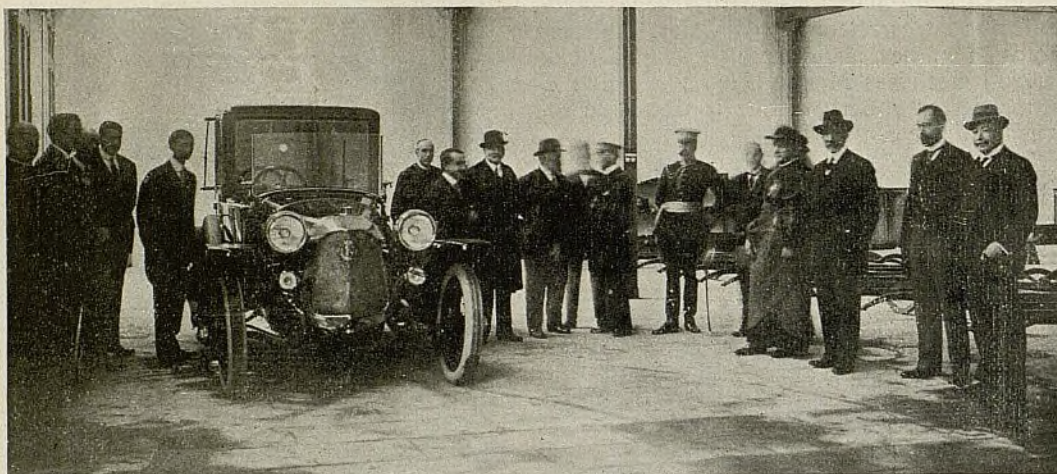
* *

Se nos asegura que Pidal y Loring han terminado la construcción de un curioso aparato que recuerda, por su ligereza y por la disposición del sillín para el piloto, la célebre libélula de Santos Dumont.

Ahora se disponen a adaptar a este aeroplano un motor de motocicleta *Indian* de 15 HP., con el que esperan los noveles constructores hacer volar holgadamente su aparato.

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Una visita a la fábrica de automóviles "Elizalde"



Las Autoridades de Barcelona viendo el magnífico coche automóvil, construido por encargo de S. M. el Rey Don Alfonso XIII, en la fábrica nacional de don Arturo Elizalde

UNA vez terminado el coche de la serie de gran lujo, construido en la fábrica española de automóviles *Elizalde*, por encargo de S. M. el Rey Don Alfonso XIII, el distinguido industrial, propietario de dicha manufactura nacional, invitó a las Autoridades de Barcelo-

na y a buen número de amigos y entusiastas deportistas para admirar las bellezas que encierra el soberbio coche destinado al Monarca.

Los visitantes felicitaron calurosamente al señor Elizalde, que a tan grande altura ha elevado la industria automovilista nacional.

Aviación : Salvador Hedilla, a 800 metros de altura



Interesante fotografía obtenida por Walter Scherz, sobre el aeródromo de Getafe

EL notable aviador Salvador Hedilla, realizó días pasados un magnífico vuelo sobre el aeródromo de Getafe, con motivo de las pruebas oficiales para la entrega al Gobierno español de un nuevo aparato construido en la

fábrica de los Sres. Pujol, Comabella y Comp.^a

De esta ascensión se tendrá un curiosísimo recuerdo gracias a la pericia del piloto Walter Scherz, quien yendo de pasajero con Hedilla, obtuvo de éste la fotografía que publicamos.

Turismo & Excursionismo



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



Corriendo por España

Asturias

XI

Oviedo

NECESIDADES de compaginación del número anterior de STADIUM, motivaron que no pudiera publicarse íntegramente el original que se había entregado a los cajistas, siendo el resultado el quedar troncada la descripción de la «Cámara Santa» y fuera de los moldes los grabados que a ella se referían y que hoy ilustran estas páginas. Hecha esta digresión, continuaremos nuestro anterior escrito:

Repartidas por la «Cámara Santa» encuéntrase gran número de reliquias encerradas en marcos y relicarios de todos estilos y épocas, entre otras: Uno de los treinta dineros de Judas; un trozo de piel perteneciente a San Bartolomé; un pedazo de la vara de Moisés; sangre manada de la cruz de Berito, al ser ultrajada y escarnecida por unos judíos; una sandalia de San Pedro; una rica cruz de marfil que tiene incrustado un trozo de «lignum crucis», una placa con reliquias de los cuatro Evangelistas San Juan, San Lucas, San Mateo y San Marcos, junto con unas migas de pan de Cristo, de la Cruz, del Santo Sepulcro; los pañales de Belén; el pan del milagro de la multiplicación de los panes y peces; maná; tierra del sepulcro de Lázaro; un trozo del manto del profeta Elías; tierra del Monte Olivete; una piedra del Sinaí; cabellos de la Magdalena; una mano de San Esteban, etc., etcé-



Interior de la Cámara Santa de las reliquias

tera. Ocupa un lugar preferente en la «Cámara Santa» el Sudario con que fué amortajado Nuestro Señor Jesucristo, que sólo puede verse tres veces al año.

Encuéntrense también en el recinto que describimos, las dos cruces de tanto renombre como las llamadas «de los Angeles» y «de la Victoria» o de Pelayo.

La cruz de los Angeles fué mandada construir por el rey Alfonso el Casto, y debe su nombre, dice la tradición, a que dos ángeles la ejecutaron tan sólo en una noche. La cruz de los Angeles tiene la particularidad de ser de forma regular, conteniendo largas inscripciones y un inestimable valor positivo por la enorme cantidad de piedras preciosas engastadas en ella. Tiene una inscripción con la fecha 808.

Una centuria más tarde, Alfonso III mandó construir otra cruz, que se conoce por la de la Victoria, por ser tradición que el signo de la redención apareció al bravo Pelayo durante la lucha sostenida contra los infieles. Es de proporciones mayores que la de los Angeles y tal vez su valor material sea mayor, puesto que no cabe más riqueza en una obra.

La «Cámara Santa» mide 18 pies de largo por 16 de ancho, y sus ciclópeos muros son seguramente los únicos restos de la primitiva fábrica de la Catedral, mandada levantar por el gran rey Alfonso el Casto.

El piso es de pavimentación monolítica, hecha con materiales y elementos de gran dureza, que en el constante trasiego de visitantes ha adquirido una pulimentación tal, que más parece un enorme pedazo de jaspe que un producto salido de las manos del hombre.

Para preservar el sagrado tesoro de la humedad, se elevó la «Cámara Santa» sobre una cripta, convertida en templo independiente con el título de la Virgen Leocadia.

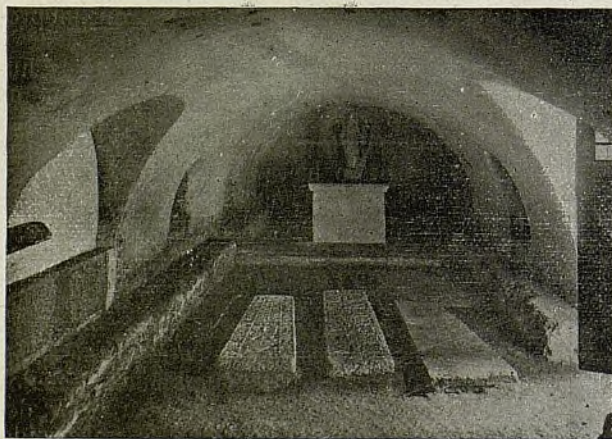
Con el tiempo ha sufrido mucho el aspecto primitivo de la construcción, que hoy se halla en gran manera alterada. El gran investigador de los monumentos arqueológicos asturianos, don Fortunato de Selgas, al referirse, en su interesante obra *Monumentos ovetenses del siglo IX*, a la «Cámara Santa», dice lo siguiente: «...Después de la traslación de las reliquias de Santa Leocadia a Flandes y de los Mártires de Córdoba a la cámara superior, debió hacerse el altar que hoy existe, construido y restaurado, en parte, cuando se construyó la Sala Capitular en el siglo XIII y la reedificación

del claustro en el xiv. El altar, por su forma, muestra ser posterior a la erección del monumento, pues las sagradas mesas de la mitad del siglo ix no eran de fábrica, macizas, si no que estaban sostenidas por una gruesa columna o pilar hincado en el suelo, cuyo ejemplo nos ofrece el de la iglesia de Santianes de Pravia, de la anterior centuria.

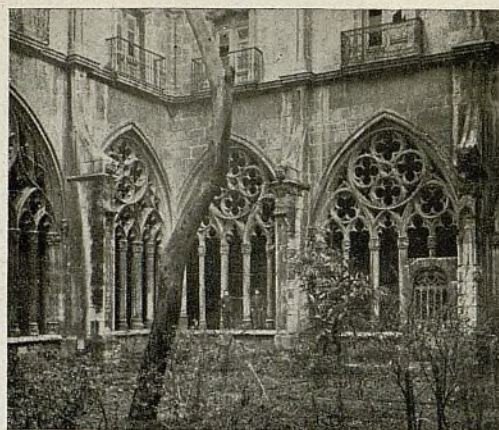
» Los paramentos están formados de estructura incierta, como las paredes ordinarias, empleándose materiales pertenecientes a construcciones anteriores, confirmándose, al demolerle, que fué hecho en diversos tiempos. En el macizo se han encontrado trozos de una losa en la que aparecía grabada una inscripción notabilísima, cuyo texto ha llenado de confusión a epigrafistas e historiadores.....

En la Memoria elevada a la Academia de la Historia por la Comisión de Monumentos, se dan interesantes noticias de las tumbas existentes en esta capilla, no reconocidas hasta ahora. Entre la mesa del altar y la pared del testero, bajo la ventana, se levanta un sarcófago de mármol blanco, de 2 metros de largo, 55 centímetros de ancho y 41 de alto, en donde, según la tradición, yacían los restos de los santos Eulogio y Leocricia, cubriéndole una tapa de losas, desnudas de adorno y de leyenda.

» Abiertas en la roca muéstranse tres sepulturas, una sin restos humanos, y en las otras había dos esqueletos. No son cuerpos santos, pues con la exhumación y transporte del interior de España a Oviedo, aparecerían los restos revueltos y confundidos dentro de las cajas de madera. Esos personajes no vivieron en los tiempos de la monarquía, porque entonces no se enterraban ni reyes ni obispos dentro de los templos, sino en los narthex, vestíbulos y pórticos de las basílicas y en los cementerios que los circundaban, hasta que pasado el Milenario comenzaron a hacerse las inhumaciones a los pies de los altares. Los que allí yacían debían ser canónigos de la Catedral que tenían sus enterramientos en el claustro, del cual dependía esta cripta, según dicen las inscripciones incrustadas en los muros.



Cripta de la Cámara



Claustro gótico de la Catedral de Oviedo

» Llamen la atención por su riqueza decorativa las dos tapas de estos sepulcros, cuyos relieves y molduras tienen un carácter artístico y una ejecución algo diferente de las que ofrecen los monumentos asturianos contemporáneos, reflejándose en ellas el arte mozárabe, por lo cual me inclino a creer que estas piedras han venido de Córdoba, en donde debieron cubrir los sepulcros de los santos mártires traídos por Dulcidio... »

Visitada la «Cámara Santa» y su cripta, veamos unas interesantes urnas funerarias dispuestas en uno de los altares de la Catedral. Pertenece una de las sepulturas a los reyes astures, encerrando el otro los restos de Santa Eulalia de Mérida. Se supone guarda el primero los cuerpos de Alfonso el Casto, Ramiro I —año 850— y Ordoño I —año 866—. En otros sepulcros se guardan los restos de las reinas Urraca y Elvira, que fueron en el siglo x, y también de los reyes Froila I, Veremundo I, Alfonso III, etcétera.

Por la nave lateral derecha salgamos al bello claustro gótico, levantado en el mismo lugar que ocupara anteriormente el románico. Encuéntrase el claustro en un deplorable estado de abandono, sirviendo de almacén a maderámenes, túmulos y otros trastes del tiempo de Mari Castaña, que allí van carcomiéndose hasta Dios sabe cuándo. Numerosas son las lápidas incrustadas en los muros del claustro, dispuestas sin orden ni concierto, perteneciendo a varias épocas, pero siempre anteriores a su edificación, que duró siglo y medio, esto es, de principios del xiv a mediados del xv.

Guarda el Archivo Catedral interesantes documentos, a algunos de los cuales se ha hecho referencia, sobresaliendo principalmente el llamado Libro de los Testamentos, que cada una de sus páginas es una maravillosa obra de arte del siglo xii; tal es de afiligranada y primorosa su labor.

JOSÉ M. CÓ DE TRIOLA

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Futbol : Campeón español contra Campeón catalán



Una jugada decisiva junto al goal del Athletic

EL anuncio de dos partidos de futbol entre los campeones de España y los de Cataluña, fué combinación que interesó desde el primer momento a todos cuantos simpatizan con el viril y hermoso deporte del balón.

Se riñeron las dos partidas el domingo y el miércoles últimos, y el resultado de ambas enardeció aun más, y con justicia, a la galería del futbol.

Porque el Barcelona, con la victoria de la primera jornada, por 4 tantos a 0, y la pérdida en el segundo encuentro, por 3 a 1, dió a conocer su gran valía a la afición y mostró de manera inconcusa que su equipo es hoy uno de los mejores de España.

Los campeones catalanes jugaron uno y otro día de un modo soberbio, como nunca. Su labor científica, complementada con su entusiasmo, sorprendió la primera vez, aunque tarde — porque ya no había remedio —, a los leones bilbaínos.

Estos, en vista de contrincante tan temible, convinieron vencerle a toda costa, y ello fué el resultado de la segunda contienda.

El Athletic, que hasta entonces se había mostrado fuerte, pero prudente, abandonó su primera actitud, arrollándolo todo, cual si se tratara de partido de concurso y no de lucha amistosa.

La victoria fué para ellos, si bien un goal por penalty y dos más, de resultados de un corner uno, y de un lío frente a la meta el otro, no son, que digamos, tres tantos gloriosamente alcanzados.

Encambio, el nuestro, entrado por Ozores, fué una cosa soberbia.

Como fué también sublime la demostración del Barcelona, de que puede muy bien habérselas, si llegara el caso, con los actuales campeones de España.

Puede deducirse de lo dicho que ambos encuentros resultaron, por tanto, dos grandes manifestaciones.



Avance de un delantero barcelonés, interceptado por un jugador bilbaíno

NAPIER

Concesionario para España:

Estanislao Magre - Córcega, 233 - Tel. 7422 - Barcelona

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

AUTOMOVIL-SALON

Exposición: Plaza de Cataluña, 18

Despacho: Trafalgar, 52

Automóviles

BERLIET

Camiones y Omnibus

MINERVA

MITCHELL

Entrega inmediata

Motocicletas INDIAN

ESPAÑA
(BARCELONA)

Carret. ° 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.^a, S. en C.-Ronda Universidad, 37

Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléfono 7922

Revista de Sports diversos



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



A B C DEL ATLETA

El estilo

(Continuación)

LA carrera, como he dicho anteriormente, es una sucesión de saltos y el mecanismo que los produce no es otro que la flexión e inmediata extensión de las piernas, las cuales efectúan un movimiento parecido al que ejecutan las patas delanteras de un caballo bien amaestrado.

Supongamos que ante nosotros se está proyectando una película que representa, visto de lado, un atleta de perfecto estilo en plena carrera y que, por un ingenioso mecanismo, los movimientos se reproducen con más lentitud que de ordinario, a fin de poderlos estudiar con detención.

Si comenzamos a observarle en el preciso momento de terminar un salto, veremos que uno de los pies — el derecho, por ejemplo — toma contacto con el suelo y la pierna se halla completamente extendida hacia adelante, en tanto que la pierna izquierda, luego de haber dado el impulso necesario para el salto, se pliega por la articulación de la rodilla, haciendo que la pantorrilla toque al muslo, y al mismo tiempo se traslada de atrás a delante, pasando por el lado de la derecha, la cual ya no se mantiene rígida sino en ligera flexión, a fin de dar el impulso del nuevo salto cuando la pierna izquierda haya terminado su movimiento de traslación.

La pierna izquierda, una vez ha pasado por el lado de la derecha, eleva su rodilla hacia arriba, llegando, en carreras de velocidad, hasta el nivel de la cadera, y cuando la pierna derecha da el impulso del nuevo salto, se dobla y extiende por completo, no tardando en tomar contacto con el suelo, en cuyo instante se hallará en la misma fase en que hemos sorprendido a la otra pierna.

He aquí una descripción algo complicada que mis lectores comprenderán con claridad si observan a los atletas durante la carrera y, sobre todo, a aquellos que se distinguen por la perfección de su estilo.

Del examen efectuado se deduce que la pierna debe trasladarse de atrás a delante, no rígida como hacen algunos atletas, sino plegada, y que al tomar contacto con el suelo debe hallarse completamente extendida, pues

si se deja algo doblada se pierden algunos centímetros, y aunque son pocos, sumados hacen una respetable cantidad.

Por otra parte, he dicho que la rodilla se elevaba hasta el nivel de la cadera y ahora debo añadir que la longitud del salto depende de la mayor o menor elevación de la misma.

En resumen, la longitud del salto depende de la elevación de la rodilla y de la completa extensión de la pierna en el momento de tomar contacto con el suelo.

Idealmente el pie debería tocar al suelo tan sólo por la punta, pero si ello es posible y además necesario en las carreras de velocidad, no sucede lo mismo en las pruebas de fondo, pues debido a la duración de las mismas, la fatiga obliga a tomar contacto por el tacón.

Los saltos sucesivos de la carrera deben hacerse sobre una línea recta, pues además de lo poco estético que resulta ver algunos atletas que corren en zig-zag divagando por la pista, ello es perjudicial, pues alargan la distancia de la prueba, ya que la línea recta es el camino más corto entre dos puntos, y la trayectoria que ellos efectúan es una línea quebrada.

Con lo dicho hasta aquí queda explicado el movimiento productor del salto y la manera cómo debe efectuarse, pero antes de pasar a otro capítulo voy a añadir algunos consejos prácticos.

«Divide y vencerás», dice el antiguo proverbio, y de acuerdo con él recomiendo a los atletas que, cuando traten de perfeccionar el movimiento de sus piernas dividan el trabajo en dos porciones.

Den una vuelta a la pista corriendo lentamente a pequeños saltos y procurando plegar la pierna de manera que la pantorrilla toque al muslo; como si el tacón de la zapatilla quisiera tocar la parte posterior del pantalón.

Terminada esta vuelta, den otra tratando de elevar las rodillas hasta el nivel de las caderas y prescindiendo de plegar las piernas. Luego de ligero reposo hagan unos 200 metros lentamente, tratando de juntar ambos movimientos, o sea plegando las piernas, elevando luego la rodilla y extendiendo la pierna cuando vaya a tocar al suelo.

Durante este período de aprendizaje no traten jamás de alargar el salto, pues sería perjudicial, pero si quieren intentarlo cuando dominen el movimiento, cuenten los saltos que hacen en 50 metros y traten de recorrer la distancia haciendo uno o dos de menos.

Recuerden, sin embargo, que en el justo medio está el acierto.

He aquí un par de ejercicios complementarios que ideó el célebre entrenador norteamericano Walter Christie, y que Bouin, el recordman del mundo, de la hora, no desdeñaba de ejecutar cada mañana al levantarse.

Puesto de pie el atleta, ha de elevar la rodilla tan arriba como pueda — Bouin llegaba a tocar el hombro — y en este momento debe tirar el pie hacia adelante, extendiendo la pierna al mismo tiempo.

Como complemento de este ejercicio debe hacerse este otro: Apoyándose en una sola pierna, mandar la otra tan atrás como se pueda y sin doblarla.

Creo haber dicho lo suficiente para que todos los atletas puedan poseer, en lo que a las piernas se refiere, un estilo perfecto. Sin embargo, ello no servirá de nada si olvidan dos de las cualidades más necesarias a todo atleta, que son: la perseverancia y la paciencia, pues sin ellas es imposible vencer ninguna dificultad.

JOSÉ A. TRABAL

(Continuará)

Para ellas

La niña atleta

QUISIERA, a fe mía, poseer en estos momentos la pluma de los grandes artistas del idioma. Tendría así seguridad de convencerlos con lo que yo os dijera, y mi satisfacción fuera inmensa al saber que de cada lectora había hecho una adepta de la causa que defiende.

Porque yo, al igual que las incrédulas, rechacé también en mi juventud los modernos procedimientos culturales que entonces, en materia de educación física para uno y otro sexo, comenzaban a importarse a España, de Francia, Inglaterra y los Estados Unidos.

Al igual que vosotras — repito — me parecía absurdo que la niña trocara su quietismo por las brusquedades del deporte, y substituyera las delicadas labores del bordado y los bolillos, aun por los mismos metódicos y armónicos ejercicios de la gimnasia.

Pero es que entonces, amigas mías, no había yo empezado mi carrera ni tuve quien supiese llegarme al alma con sus argumentos, cual yo quisiera hacerlo ahora para deshacer vuestro error.

Afortunadamente para mis hijas, los estudios de la carrera de la Medicina especializados en las enfermedades de la infancia, hicieron cambiar mis erróneos juicios en este asunto.

¡Ah, si todas supierais prevenir en vez de curar!

He aquí de lo que se trata: de prevenir, de predisponer a la niña, madre de mañana, a que produzca un fruto orgánicamente refractario a la morbosidad.

La Terapéutica nos enseña a quienes tenemos el sacrosanto deber de asistir al doliente, cuáles son las materias que curan; pero hay otra ciencia, una gran ciencia, modesta y sencilla, al alcance de todos, que vale más que la ciencia de curar. Esta ciencia es la Higiene, con su hija la Cultura Física.

No os podéis formar idea de los inmensos beneficios que otorgan gratuitamente esas dos importantes ramas.

Si os bastara para convencerlos esta afirmación mía, que no tiene de valor más que el resultado de varios años de estudio, podríais fácilmente aplicar esos beneficios asombrosos a vuestras hijas, con lo cual es fácil que lograseis su inmunidad para con muchas de las endemias que diezman la raza española y, principalmente, su infancia.

Esta modesta *pre-terapéutica* estriba tan sólo en la alteración completa del método de existencia de vuestros «bebés».

Trocad la quietud por el ejercicio y el encierro en el hogar por la salubre aeración en el campo y en la playa, y vuestras niñas curtirán su piel, oxigenarán sus pulmones y enriquecerán su sangre.

Mandadlas a un centro de cultura física a que aprendan los armónicos ejercicios de la gimnasia sueca, y veréis como su tórax crece y sus brazos y piernas se modelan, y habréis conseguido transformar a la nena clorótica por la muchacha atleta, que es, además, mucho más bella. Y si no, fijaos en esas «tobilleritas» lindas y fornidas por el ajetreo del trabajo y decidme si su presencia no admira...

Es un absurdo creer en la «debilidad» femenina.

Claro es que la mujer, físicamente considerada, se encuentra potencialmente en desventaja respecto de su sexo contrario; mas tal circunstancia no la exime de la necesidad de ejercicio, siempre que éste se armonice con sus facultades corporales.

Lo cual quiere decir que la niña, por su complexión, debe, tiene necesidad absoluta de fortalecer «su debilidad» mediante la gimnasia y los deportes, único modo de preservarla contra los microorganismos exteriores que la combaten directa e indirectamente.

MARGARITA RAMOS
Doctora en Medicina

S. A. ESPAÑA

Automóviles "ESPAÑA"

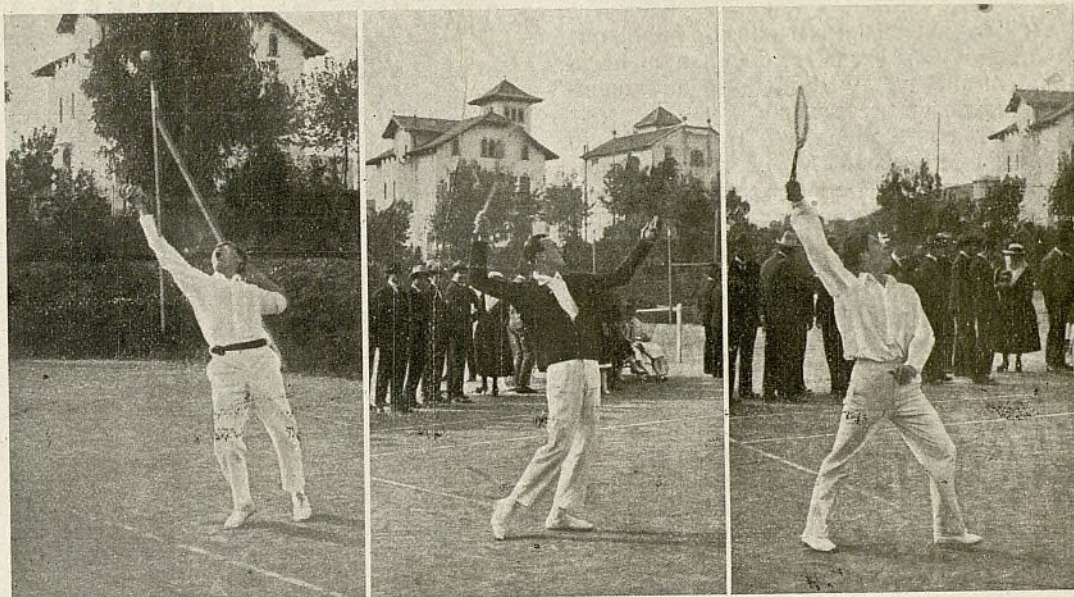
Neumáticos y accesorios de todas las marcas

Oficinas y exposición: Provenza, 247 - Teléfono G. 1023

Fábrica: Piferrer, 118 (San Andrés) - Teléfono 8409

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Lawn-tennis : El XIII Concurso de Otoño



Los notables raquetistas Bonetti, del Barcelona; Flaquer, del Turó, y Morales, del Salud, en distintas jugadas del concurso que se disputa actualmente en los courts del Barcelona Lawn-Tennis Club

Con el éxito que acompaña siempre a cuantas pruebas organiza la Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña, ha comenzado a disputarse en las pistas del Barcelona, el Concurso otoñal iniciado hace trece años.

Con este motivo reina inusitada animación en aquellos aristocráticos courts, presenciándose en ellos interesantísimos partidos disputados por nuestros raquetistas, muchos de los cuales realizan prodigios en la pista.

Homenaje al presidente del Club Athletic, de Sabadell



Grupo formado por los equipos del España y del Athletic, que jugaron un partido de futbol en honor del presidente de este último club, don José Germá, quien aparece en el centro de la fotografía

EL deporte ha tenido siempre, como lo tuvieron todas las grandes causas, sus más fervientes protectores.

Entre ellos figura en Sabadell el acreditado industrial don José Germá, presidente del

Athletic, a quien debe el futbol inmenso agradecimiento.

Por eso, el domingo último, se celebró en su honor un gran partido de futbol entre el Athletic y el España.

Partido benéfico

Barcelona contra Español

Estos dos potentísimos bandos de fútbol, que desde remota fecha se disputan la hegemonía en nuestra capital, medirán nuevamente sus fuerzas en breve plazo.

Ello será con motivo del festival a beneficio de la Caja de Previsión y Socorro del Sindicato de Periodistas Deportivos de Barcelona, que, como todos los años, preparan nuestros queridos compañeros que tan acertadamente guían los destinos del Sindicato.

Tanto el R. C. D. Español como el F. C. Barcelona y la misma Federación Catalana, representada por el señor Mateu, se pusieron incondicionalmente a disposición de nuestros compañeros en cuanto éstos les expusieron sus propósitos.

De suerte que el gran partido, el acontecimiento acaso de la temporada, está ya concertado.

El festival se ha señalado para el domingo, día 12 del actual.

Ecos y noticias

Ha fallecido en Barcelona la madre de nuestro estimado compañero, el redactor de *El Mundo Deportivo*, don Raimundo Larruy, al que renovamos la expresión del hondo pesar que nos causa su justificada aflicción.

* *

El miércoles último llegaron a Barcelona, en bicicleta, varios socios de la Unión Deportiva Vendrellense, con su presidente señor Montserrat.

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

**Talleres Gráficos
Thomas**

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

Antideslizante

tipo

N**PIRELLI****Ronda Universidad, 31**

Fueron recibidos por comisiones del Real Moto Club de Cataluña, Sport Ciclista Catalá, Grupo Deportivo y otras entidades ciclistas.

Los excursionistas vendrellenses hicieron entrega de una memoria al Marqués de Marianao, solicitando la construcción de un velódromo en Vendrell.

En el local del Moto Club fueron obsequiados los forasteros con un vermouth de honor.

* *

Un nuevo record acaba de alcanzar Rafael Casas, en forma brillante.

El domingo último, en el campo del Español, luciendo Casas uniforme del Pompeya, batió su propio record de 100 metros, que poseía en 12 s., estableciéndolo en 11 s. ³/₁₅.

Entrenaron al recordman los señores Vidal y Otero, del F. C. Barcelona.

Actuaron de cronometristas los señores Uettwiller y Nogareda; de starter, don A. Malquer, y de comisarios los señores Bernadas, presidente del Español, Hardoy y Tallada.

Numeroso público presenció la prueba.

* *

En el meeting internacional de Stokolmo, Bolin ha batido al famoso americano Ted Meredith y el record del mundo del kilómetro, que pertenecía al alemán Mikler con 2 m.

32 s. $\frac{1}{5}$. J. Jander término segundo a un pecho y Meredith, tercero, a 30 metros. El nuevo record es de 2 m. 31 s. $\frac{1}{5}$.

Ha fallecido en Vilafranca, el conocido corredor Facundo Baró, siendo su muerte muy sentida por sus innumerables amistades.

A su atribulada familia y al Club Ciclista Panadés renovamos con tan triste motivo el testimonio de nuestra consideración, haciéndonos partícipes de la pena que les embarga con tan lamentable pérdida.

Descanse en paz el buen amigo.

La Sociedad General de Automóviles ha vendido a don Rafael Marcet Datzira un auto *Fiat* 12/15 HP., con carrocería *Torpedo*, gran lujo, construída en Torino, y tiene expuesto en su Salón de la calle Caspe, 24, un auto *Fiat*, 35 HP., con carrocería *Landaulet Limousine*, de gran lujo, construída en los talleres de los señores Baltasar Fiol y C.^a, que ha sido adquirido por el excelentísimo señor don José Collaso y Gil.

Mañana inaugurará la Sociedad Sportiva Pompeya su temporada futbolística.

En su hermoso campo de juego lucharán, con tal motivo, los primeros bandos de los clubs Español y Universitari, este último perteneciente a la citada entidad Pompeya.

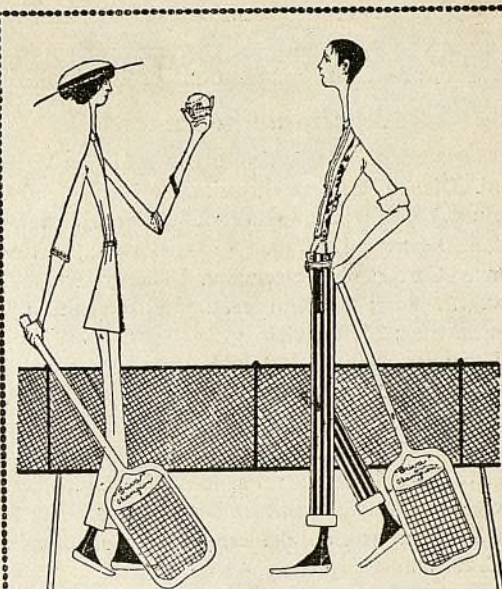
Nuestros buenos amigos y compañeros en la Prensa, Feliu y Canudas, alumnos de la Escuela de Aviación, siguen progresando en su aprendizaje aviatorio.

El miércoles último realizaron ambos, con éxito, la primera recta despegados del suelo, lo cual significa un gran avance en su carrera.

Ya vemos a Feliu y Canudas con el título en el bolsillo para antes de estas Navidades.

El Comité de la Unión Velocipédica Española, en sesión celebrada últimamente, acordó recomendar muy encarecidamente a todas las entidades adheridas a la misma, lo indispensable que es remitan a su Secretaría, antes del próximo mes de diciembre, relación de su programa deportivo para 1917.

Por nuestra parte, teniendo en cuenta el número extraordinario de carreras que este año se han celebrado y que es de suponer se doblará en 1917, creemos que deben apresu-



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

rarse a hacerlo, no sólo las entidades constituidas, sino todas aquellas que acostumbran a celebrar su carrera anual, ya que, ordenadas las fechas, no se dará el caso de que en un mismo día se celebren dos carreras importantes, imposibilitando a los corredores el tomar parte en las dos y restando importancia a ambas.

Entre los empleados de la Canadiense se ha formado un club deportivo que cultivará preferentemente el ejercicio del futbol.

El miércoles inauguraron su labor con varias pruebas y un partido de balompié, en el que participaron el nuevo bando y el segundo del Español.

Deseamos muchos éxitos al Canadiense Foot-ball Club.

En el nuevo estadio que se está construyendo en Londres, lucharán en diciembre próximo por el título de campeón de boxeo, peso mosca, Jimmy Wilde y Jornig Zulu Kid.

ACCESORIOS

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

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

BUJÍAS
SPHINX

Carnet del sportsman

Resultados técnicos

Ciclismo.—*Mataró:* Velódromo del Pedal Mataroní. Día 29. Carrera de primas Distancia 1.800 metros. 1.º, Roig; 2.º, Gutiérrez. — Carrera de velocidad. Distancia 1.440 metros. 1.º, Borrell; 2.º, Codony. — Carrera de persecución. Distancia 900 metros. 1.º, Roig; 2.º, Gutiérrez. — Consolación. 1.º, Sandunyons; 2.º, Virivich.

Reus: Pruebas de 100 kilómetros, organizadas por el Club Velocipedista de Reus. Día 29. 1.º, J. Franqueza, de Reus, 3 h. 40 m. 30 s.; 2.º, A. Gargalló, 3 h. 42 m.; 3.º, R. Bonet, 3 h. 42 m. 1/5.

Fútbol.—*Barcelona:* Partidos interregionales. Barcelona-Athletic de Bilbao. Día 29, 4 a 0. — Día 1, 1 a 3. — Inauguración del campo del Canadiense. F. C. Español-Canadiense, 4 a 0.

Sabadell: Copa Homenaje a Germá. Día 29. España-Athletic, 3 a 0.

Palma: Partidos interprovinciales. R. C. D. Español-Alfonso XIII. Día 29, 6 a 0. Día 1, 1 a 0.

Badalona: De entrenamiento. Día 29. Badalona-Stadium F. C., 1 a 0.

Manresa: De entrenamiento. Día 29. Centre de Sports Manresa-Cataluña, 9 a 1.

Madrid: De entrenamiento. Día 29. Racing-Gimnástica, 2 a 0.

Pedestrismo.—*Barcelona:* Prueba de 100 metros con entrenadores a pie. Día 29. Rafael Casas, 11 s. 3/5. — Pruebas Trábal. Día 1. Carrera de neófitos (1.500 metros). 1.º, T. Pons, 4 m. 40 s.; 2.º, E. Tangermann, 4 m. 44 s. 2/5; 3.º, A. Canals, 4 m. 44 s. 4/5. — Carrera de seniors (5.000 metros). 1.º, E. Murken, 16 m. 22 s. 1/5; 2.º, L. Planell, 16 m. 33 s. 4/5; 3.º, L. Serra, 16 m. 50 s.

Madrid: Carrera campo a través, organizada por la Sociedad Cultural Deportiva. Día 29. Distancia 6.000 metros. 1.º, A. Pina, 36 m. 25 s.; 2.º, Zaran-dieta; 3.º, E. Martín.

Pelota vasca.—*Barcelona:* Partidos organizados por la Real Sociedad de Sport Vasco. Día 29. Cuchy-Camps ganan a Bo-Torras por 40 a 25. — Gomila-Canals ganan a Balet-García por 40 a 32.

Remo.—*Barcelona:* Copa Joventut. Regata de canoas a doce remeros y timonel, organizada por el Club de Mar. Día 29. Distancia 2.800 metros. 1.º, *Flordeneu*, del Club de Mar, tripulada por Xifra, Riera, Rivas, Serrano, Caralt, Bonet, Valls, Campos, Pérez, Dalmau, Roselló, Balaguer, timonel Giner, 16 m. 22 s. 1/5; 2.º, *Lola*, del R. C. M., 17 m. 22 s. 3/5; 3.º, *Gavina*, del A. S. C., 17 m. 33 s.

Tiro.—*Barcelona:* Concurso de tiro con opción a medallas de oro, plata y bronce, organizado por la Representación del Tiro Nacional. Día 29. Medallas de plata. B. Esparza, a 200 metros, 15 disparos, 112 puntos; J. Santanach, a 50 metros, 10 disparos

con pistola, 64 puntos. — Medallas de bronce. J. Fernández, a 200 metros, 30 disparos, 218 puntos; C. González, a 200 metros, 15 disparos, 94 puntos; J. Santanach, a 50 metros, 10 disparos con pistola, 69 puntos.

Yachting.—*Barcelona:* Quinta prueba de la regata Copa Yacht Alternat, organizada por el Club de Mar. Día 29. Distancia dos millas y media. 1.º, *Sageta*, patroneado por Rivas y Campos, 44 m. 15 s.; 2.º, *Gamba*, patroneado por Rabell y Biosca, 48 m. 30 s. Clasificación general: 1.º, *Sageta*; 2.º, *Gamba*. — Cuarta prueba de la regata Copa de la Real Asociación Española a favor de los Ciegos, reservada para yates de la serie Hispania, organizada por el Real Club Marítimo. Día 29. Distancia 2 millas y media. 1.º, *Buckingham*, de los señores Ubarri y Amat, 48 m. 47 s.; 2.º, *Sporium*, de Comas, Thomas y Pellicer, 48 m. 53 s.; 3.º, *Ligero*, de Bosch, Balat y Astell, 52 m. 15 s. — Clasificación general: 1.º, *Fitara*, 14 puntos; 2.º, *Buckingham*, 10 puntos; 3.º, *Ligero*, 5 puntos.

Programa para mañana

Excursionismo. — Excursión ciclista a Gavá, organizada por el Grupo Deportivo del C. V. R. Salida de la plaza de Tetuán. A las 6.

Ciclismo. — Pruebas de 100 kilómetros, organizadas por el Sport Ciclista Català. Salida del puente de Doña Elisenda de Moncada. A las 6,30.

Lawn-tennis.—XIII Concurso de Otoño, organizado por la Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña. Partidos semifinales y finales. Pistas del Real Barcelona Lawn-Tennis Club. A las 9.

Tiro.—Concurso de tiro con opción a medallas de oro, plata y cobre, organizado por la Representación del Tiro Nacional de Barcelona. Polígono de Montjuich. A las 9.

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

Fútbol. — Inauguración de la temporada de la Sociedad Sportiva Pompeya. Partido de fútbol entre el Real Club Deportivo Español y el Universitari. Campo del Pompeya. A las 15.

De entrenamiento: Barcelona, reserva contra Stadium I. Campo del Barcelona. A las 15,15.

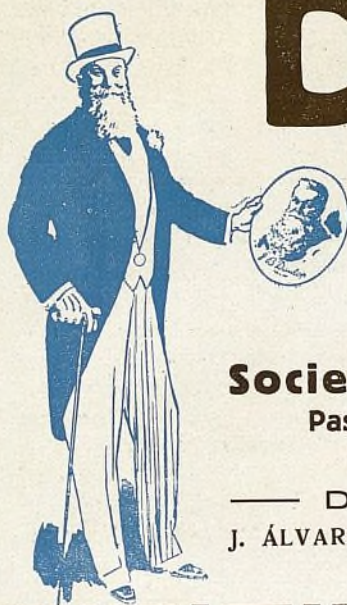
LE CHAUFFEUR

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



DUNLOP

LEGÍTIMOS NEUMATICOS INGLESSES

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

E. MAGRE : Córcega, 233

A. SANROMÁ : Balmes, 62

A. ALIMUNDO Y C.^A

Aragón, 259 y 261 : Teléfono 1017

• BARCELONA •

ARTÍCULOS PARA TODOS LOS SPORTS

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



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: Carranza, 12

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

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES



MARCA REGISTRADA

TALLERES Y OFICINAS TÉCNICAS DE BARCELONA

A. ELIZALDE

PASEO DE SAN JUAN, 149

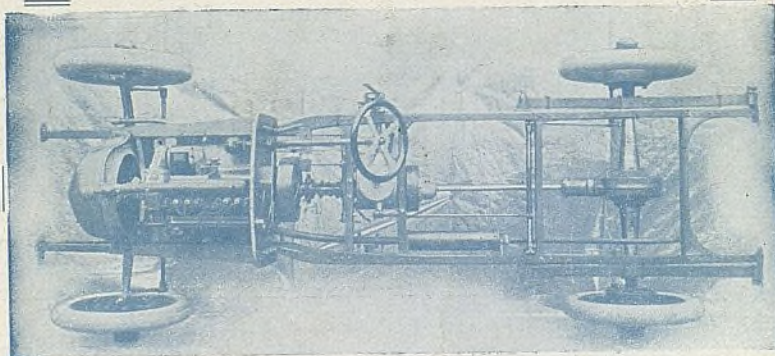
Dirección telegráfica: **AUTOELIZALDE** - Tel. 7921

CONCESIONARIOS PARA CATALUÑA:

Pujadas y Llobet - Paseo Gracia, 88 - **Barcelona**

CONCESIONARIO PARA CASTILLA LA NUEVA, SEGOVIA, ÁVILA Y ZONA ESPAÑOLA DE MARRUECOS:

Alvaro Ureña - Barquillo, 14 dup. - **Madrid**



Automóviles de turismo y reparto : Omnibus, camiones, coches militares, de sanidad y policía

Oficina técnica para estudiar las aplicaciones industriales

Ayuntamiento de Madrid

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