

Stadium

Revista Ilustrada

*Spalla a su llegada
a Barcelona*



El entusiasta deportista señor Niñerola, organizador del match de la Monumental, con Hermínio Spalla, actual campeón europeo, y don Francisco Condeminas, consignatario en España de la Lloyd Sabaudo, propietaria del magnífico transatlántico "Conte Verde"

Año XVI : Núm. 463

15 de mayo de 1926

Ayuntamiento de Madrid

50 cts.

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

SANROMÁ

Rustines

Concesionarios exclusivos
 de venta para España
E. y J. Pujol Xicoy
 Claris, 103 : Teléf. 371-G
 Barcelona

El mejor PARCHE
 para la reparación
 de cámaras de aire

CARRERA EN CUESTA RABASSADA

Primero absoluto todas las categorías

F. de Vizcaya sobre **Bugatti 2.000 c. c.**

con pneus

Bergougnan Unicorde



Agencia: Aragón, 208 - Teléf. 2507-A - Barcelona

El éxito de un automóvil se demuestra por la cantidad y calidad de sus compradores



Coches vendidos en Madrid desde principios de 1925 hasta la fecha:

Marquesa de Villafuente	José Tarapiella	Sebastián García	Santiago Blanco
Conde de Trespalacios	Ana Arias	Gustavo Sáenz	Juan Esteve
Duque de las Torres	Lorenzo Flores	Juan López Soldado	Germán Ruiz
Marqués de Jura Real	Manuel Sainz	Ángel Nieto	Pedro Seoane
Condesa de Floridablanca	Carlos García Peláez	Gonzalo Mora	Carlos Martínez
Condesa de Monte Oliva	Antonio Manzandeda	Juan Morales	Alejandro Balbino
Marqués de Villatoya	Higinio Martínez	José Collera Coto	Elyra Fernández
Duque de Aveiro	Manuel Criado	José Delgado	Luis Sanz
Baronesa de Velasco	Victor Serex	Leandro de Cuenca	Pedro Cangas
Conde Valle San Juan	Manuel Labastida	Antonio Ortiz Echagüe	Celso Arévalo
Conde de la Cabaña	Roberto Osborne	Antonio Vidal	Eugenio Velarde
Marqués de Valleserrato	I. Rogers	Rafael Luque	Elena Mollá
Marqués de Casa Palacio	Tomás Jiménez	Roberto C. Scott	Gabriel Gandouch
Conde de la Florida	Rafael Porras	Marcelino González	Rafael Rodríguez
Marqués de Guadaro	José María Sirvent	Juan Jareño	Juan Gil
Conde de la Quinta de la Enjarada	Rosendo Orozco	Ángel Merino	Teresa Ibáñez
Alfredo de la Torre	Viuda de Taboada	Enrique Martínez	Concepción Jiménez
Doctor Vital Aza	Teresa López	Melchor Muñoz	José María González
Santiago Sánchez Quiñones	José Bernaldo de Quirós	Alfredo Helbig	Feliciano Blanco
Mariano Benlliure	Marcelino Gilgado	Inocencio Blanco	Domingo Calderón
José de la Sota	Valeriano Cid	Manuel Navas	José Martínez de Velasco
Vicente Machimbarrena	Jesús Castro	Fernando Sirvent	Fernando Moreno López
Teresa Amar de la Torre	Valentín G. Fierros	Luis F. Calera	Mardalena Miravé
Ángel de la Bodega	Eduardo Nueda	Tomás Rodríguez de la Mata	Juan Manuel Muñoz
José de Goicoechea	Benigno Sánchez	C. J. W. Torr	Juan Bautista Guerra
Fernando Díaz de Mendoza	Antonio Martín	Santiago López Sánchez	José Gómez Manión
Doctor Rodríguez Pascual	Mariano Zabala	Fábrica Nacional Prod. Químicos	José Toral
Carlos Gómez Acedo	Jesús Herranz	Ansélmo Martín	Manuel Guigó
Jesús de Sandoval	Nicolás Oliva	Santiago Jiménez	Julio González Veleiro
Mariano Albéniz	Eduardo Arana	Fernando García de Vinuesa	Francisco Cuadrado
Doctor Echarte	Marcelo de Usera	Ricardo Vélodo	José Blanch
Antonio María de Encio	Cia. Madrileña Urbanización	Julio Hernández	Félix Berolegui
Javier de Pitarque	Augusto Krahe	Ramón Peché	Benito González
Pablo Hernández	Pedro Sánchez	Evencia Sánchez	Miguel Ordíñez
Emilio Ullastres	Juan José Martín	Joaquín Sánchez Torres	Luis de Nueda
Ramón S. Vázquez	Adolfo Díaz Page	José María Muñoz Talón	María Díez
Carmen Balestra	Mariano Avellón	Cipriano de Francisco	José Sánchez Balabas
Leopoldo Bellefroid	Serapio de Santiago	Antonio Melgarejo	Francisco Pereda
Joaquín Borego	Pedro Martín Aguero	Antonio Cuesta	Emilio López
Julian Arrese	Francisco Sanz	Eduardo Martínez Oriol	Antonio Arderius
Lorenzo Martínez	Lope Figueroa	Manuel Cobo	Pepita López
Oscar Elzaburu	José Miguel Motta	José María Carreras	Emilio Gutiérrez
Cia. Telefónica Nacional de España	Leonor Benigny	Santiago Briones	Pedro López Alfaro
Osram, Fábrica de Lámparas	Manuel Antorans	Enrique Suñer	Emiliano González Robles
H. E. Highlands	Manuel Prat	Cia. Surtidora Gasolina Uribe, S. A.	Antonio Junoy Bernet
Benito Pico	Rafael Terroba	Luis Aponte	Ramón Astarlas
Ricardo Bertoloty	Edmundo García	José Oliveros	Ricardo Gallado
Gerardo Rueda	Dionisio Camacho	Federico Santamaría	Gonzalo Mora
Carlos Gato Soldevila	Eduardo Junco	Casto Lozano Herrero	Enrique González Beltrán
Juan Solans Solans	J. Carnicero	Francisco Alonso	Juan Ripoll
Rafael Lorente	José María Millet	Julio González Tomás	Manuel Crespo
Isidoro Gómez	Pablo Hernández	Antonio Vélez	José Martín
Idelfonso Díez Gómez	Fernando Pérez	Luis Rico Fernández	Ángel Palacios
Gonzalo Domínguez	Manuel Aranda	Pedro Álvarez Beullti	Santiago Artigas
José Elias	José Sánchez Marco	M. López Otero	

Total vendidos: 219 coches "BUICK"

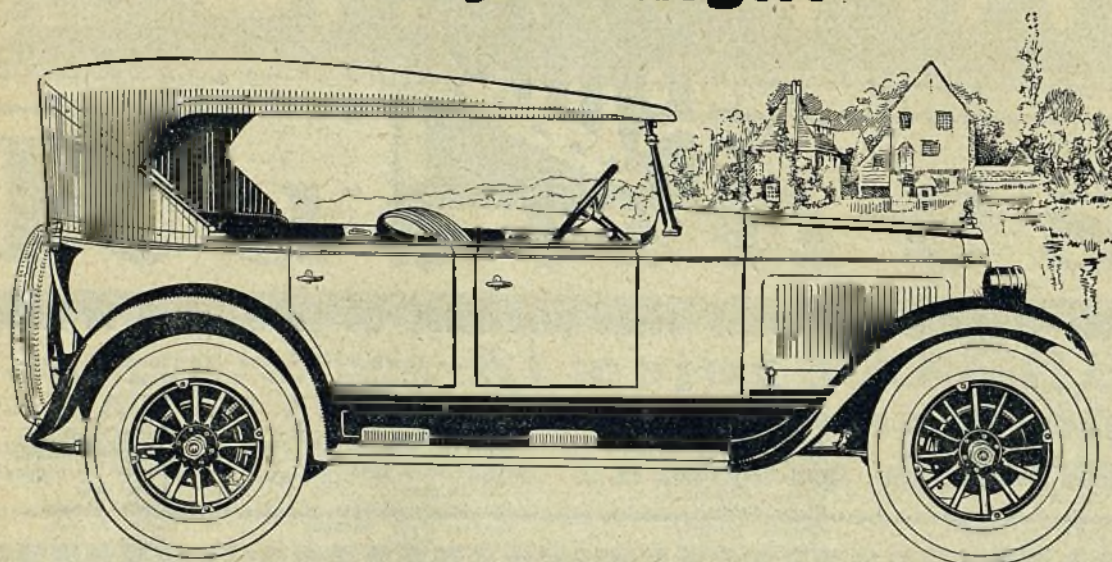
BARCELONA
Aragón, 239-245
Pl. Letamendi, 17

Pruebas y demostraciones:
F. ABADAL
STADIUM

MADRID
Alcalá, 62
O'Donnell, 14

Ayuntamiento de Madrid

El famoso sin válvulas americano
Willys-Knight



Modelo 70, de 2,600 litros de cilindrada
Automóviles, S. A. - Talleres y Garage: Claris, 98 y 100 - Barcelona

Automóviles y Camiones
Austin
Moon
Maxwell
Tractores
Agrícolas Austin

CORTINA Y ESTEVE

Mallorca, 231 - Balmes, 96 - Teléfono 1102-G : BARCELONA

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

V Carrera en cuesta La Rabassada

RAFAEL BIANCHI, sobre

STUDEBAKER

con equipo de serie, pneus
Balloon, capota **Duplex**, etc.

vencedor absoluto

de la categoría coches turismo,
en

4 m. 50 s. $\frac{4}{10}$

con un formidable promedio de
60,743 km. por hora

estableciendo record

de la categoría 8.000 c. c. tu-
rismo, **con un coche que so-
lamente cubica 5.000 c. c.**

Este coche es absolutamente igual al que batió el
Record Barcelona-Madrid en 8 h. 47 m. 11 s.

AGENCIA ESPAÑOLA:
Stevenson, Romagosa y C.^a ●
Calle Valencia, núm. 295 - Barcelona

Salón Studebaker
I. PONS
Paseo de Gracia, núm. 54

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



Ernest F. C. Witty

Aragón, 261 : Teléf. 1017-A
BARCELONA

LA MEJOR CASA
de España en artículos
para todos los sports

Tennis
Foot - Ball
Atletismo
Boxeo
Ping - Pong
Rugby



Hockey, Excursionismo, etc.

Colecciones de STADIUM

Año 1911, 60 ptas.; años 1912 a 1919, 100 ptas.; años
1920 a 1925, 30 ptas. : Volúmenes encuadernados
Pidanse a nuestra Administración : Calle Balmes, 54



Dé a su **FORD** nuevo o
viejo, las altas cualidades de los más
caros y perfeccionados coches
del mundo, adoptando

Encendido DELCO

Precio: **115** pesetas

Servicio, Taller y Ventas
DELCO
REMY
A. C.

AUTOELECTRICIDAD

Coma, Llorens
y Bufill, Ltda.

BARCELONA
Diputación, 234
MADRID
San Agustín, 3

Automóviles

2 y 4 plazas
de elegantes líneas



Provistos del acredi-
tado Motor
"Chapuis Dornier"
8 y 10 HP.

Representante
para España: **Luis Regordosa Planas** E. Granados, 34
BARCELONA

Agente general de ventas: **FRANCISCO LLOBET**

EXPOSICION Y VENTA: AVENIDA DEL PRINCIPE DE ASTURIAS, NUM. 22 - GRACIA

Lea Vd.

El Mundo Deportivo

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



Representantes exclusivos

F. Xaudaró y C.^a

BARCELONA
Mallorca, 281

MADRID
Génova, 3

MARCA DE  FÁBRICA

ALVA
FABRICA
6918

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Carrera en cuesta Rabassada

Ultimo y sensacional triunfo de los Automóviles

BUGATTI

CLASIFICACION GENERAL

1.º Absoluto de todas las categorías: **F. VIZCAYA**, sobre **BUGATTI** 2.000 c. c. Record batido y mejor tiempo de la jornada en competencia con coches de mucho mayor cilindraje. Este coche iba equipado con bujías GILARDONI, carburador SOLEX, magnetos BOSCH, neumáticos BERGOUNGAN, gasolina SHELL y

Lubricado con CASTROL

Categoría 2.000 c. c. sport

1.º L. Verdera, sobre **BUGATTI**

Categoría 2.000 c. c. turismo

1.º I. Peinado, sobre **BUGATTI**

Categoría 1.500 c. c. carreras

1.º A. Cesarino, sobre **BUGATTI**

Categoría 1.500 c. c. sport

1.º A. de Vizcaya, sobre **BUGATTI**

(record batido)

Representación general

AUTOMOVIL SALON

Diagonal 429

Trafalgar, 52

Pl. Cataluña, 18

STADIUM

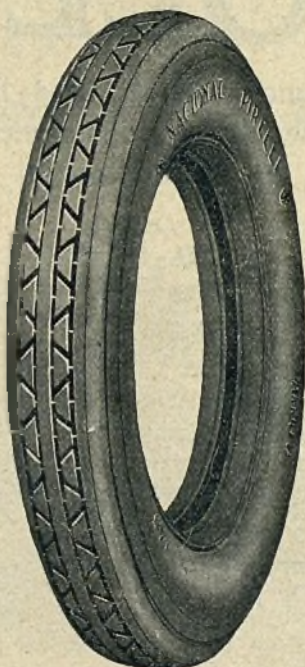
Ayuntamiento de Madrid

Para coches populares

no tiene rival la

"Superflex"

NACIONAL PIRELLI



Para « Ford »	antiguo	31	x	4,45
»	moderno	29	x	4,40
» « Citroën »	5 HP.	715	x	115
»	10 HP.	730	x	130
» « Renault »	6 HP.	715	x	115
» « Fiat »	509	715	x	115

La 715 x 115 en su único tipo de cuatro tejidos

¡¡Probadlas y os convenceréis!!

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Cualquiera que sea la marca
de su coche, usted puede
fácilmente hacerle adaptar
un Carburador

SOLEX

Entonces estará usted libre
de las preocupaciones
de la carburación



El nuevo modelo SOLEX tipo M, ofrece a
usted las mayores garantías de *máximo
rendimiento, de energía en las repisas
y de consumo mínimo*

PRUEBA GRATIS

Por mediación de su garagista facilitaré, a título de
prueba y por un mes, el carburador que requiera para
su coche. Escriba a la Sección 5 pidiendo detalles

VENTA AL POR MAYOR

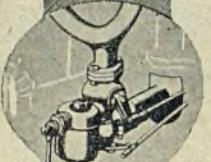
AVIACIÓN AUTOMOVILISMO
HARRY WALKER
MOTOCICLISMO CICLISMO

MADRID
Fernández de
la Hoz, 17

BARCELONA
Rosellón, 192



Renault
6 CV



Renault
10 CV



Chenard
15 CV



Saurer
30 CV



Berliet
15 CV



Peugeot
10 CV



Panhard
10 CV



Panhard
12 CV



Delage
11 CV



Packard
4 ton.



Fiat
M 2



Unic
12 CV



Berliet
25 CV



Fiat
15 ter

T. R. ROSS

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

OFICINAS

BARCELONA: Balmes, 54
MADRID: Preciados, 46
PARIS: 23, Sainte
Apolline

Stadium

REVISTA ILUSTRADA
MOTOR - TURISMO - DEPORTES

Número corriente . . 50 cts.
Número atrasado . . 1 pla.

PRECIOS DE
SUBSCRIPCIÓN

España, un año . . 15 plas.
Extranjero, un año, 30 plas.

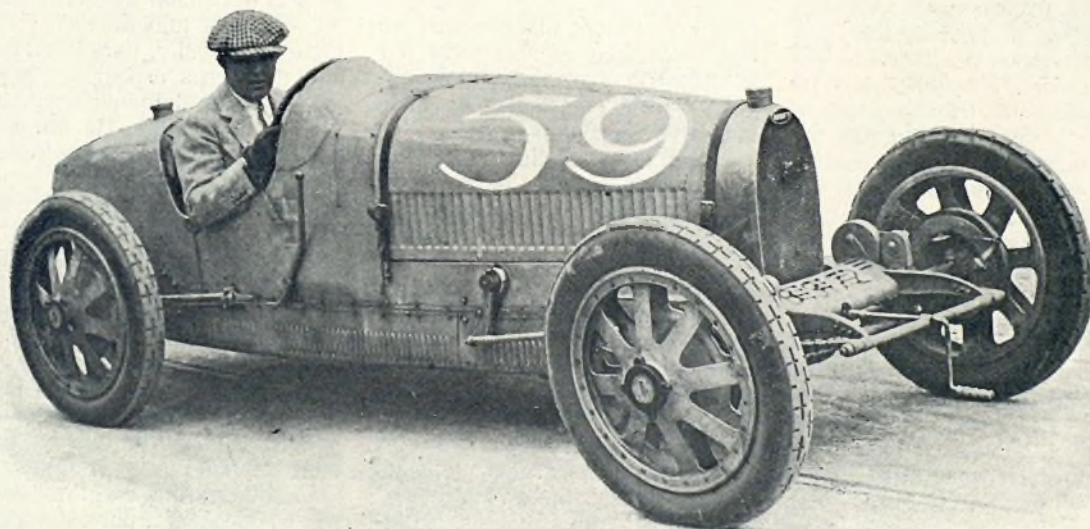
AÑO XVI

BARCELONA, 15 DE MAYO DE 1926

NÚM. 463

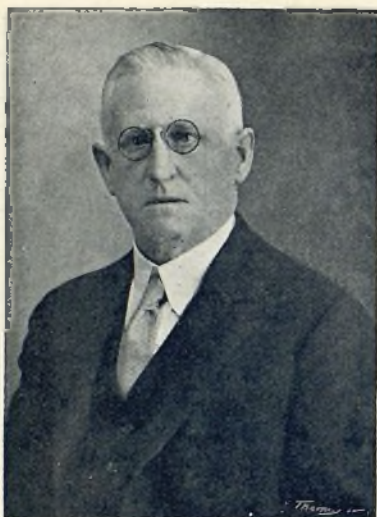


El vencedor de La Rabassada



Fernando de Vizcaya, el driver barcelonés que defendiendo su viejo record lo elevó a 68,718 kilómetros de media, empleando tan sólo 4 m. 16 s. $\frac{7}{10}$ en escalar la clásica cuesta. El coche que le permitió tal proeza era el tipo Grand Prix dos litros Bugatti, provisto de neumáticos Bergougnan-Unicorde

Foto Claret



Nuestros colaboradores

Conveniencia de desarrollar la producción de automóviles en España

men siquiera, a lo que hoy se percibe por el producto de lo que los importadores depositan en oro en las aduanas.

Confiemos en ello, como confiamos en el noble sentir de nuestro ilustrado colaborador (N. DE LA R.).

* * *

LA lectura del artículo póstumo del malogrado don Arturo Elizalde y el examen de la estadística de coches matriculados en España en 1925, me han sugerido el tema de este artículo.

Es realmente muy de lamentar que esta manifestación del progreso humano que es el automóvil cueste a la economía nacional un río de oro, que es absorbido por la industria extranjera, contribuyendo grandemente al desnivel de nuestro balance comercial.

Según la estadística antes citada, el número de vehículos de motor mecánico matriculados en los Registros civiles de España ha ascendido a muy cerca de 22.000, de los cuales, un tanto por ciento muy reducido, que seguramente no alcanza al cinco, son motocicletas y el resto lo integran automóviles de diversa procedencia, casi en absoluto extranjera, puesto que los producidos por las dos únicas fábricas españolas no llegan seguramente a 750.

Podemos, pues, contar, sin temor a equivocarnos, que los adquiridos al extranjero son alrededor de 20.000 y si los evaluamos por término medio en 10.000 pesetas por unidad, nos encontramos ante la enorme cifra de 200 millones de pesetas. Está claro que no toda esta cifra pasa al extranjero, puesto que el valor promedio supuesto es el de venta, en el que está comprendido el derecho de aduanas y la comisión de los agentes de ventas. Esta última es, regularmente, de 20 por 100 y no nos apartaremos mucho de la realidad, si apreciamos en 10 por 100 la cuantía del derecho de entrada, por lo que de aquellos 200 millones de pesetas deberemos descontar el 30 por 100, que no

sale de nuestro país, quedando reducido a 140 millones de pesetas la cantidad que ha pasado al extranjero, que es todavía suficientemente elevada para que merezca sea fijada en ella la atención de los administradores de la Hacienda nacional. Y este drenaje de la economía del país es tanto más sensible, por tratarse de una industria que puede ser eminentemente nacional, pues en España se encuentran todas las primeras materias que necesita para su completa explotación. En nuestro país existen bauxitas para la producción del aluminio, tenemos minerales de hierro y de cobre para la obtención de estos metales, tenemos minerales de cromo, níquel y vanadio, para la preparación de aceros especiales; poseemos en gran abundancia saltos de agua que permiten la obtención económica de fuerzas motrices y corriente eléctrica para el funcionamiento de hornos eléctricos, existe una mano de obra hábil e inteligente y, por consiguiente, no hay razón ni motivo alguno para que no alcance el desarrollo que ha obtenido en otras naciones.

Si nos fijamos en el régimen arancelario de las que poseen esta industria en estado floreciente, podremos observar que en todas ellas se halla más protegida por los aranceles que en el nuestro y, por consiguiente, por este camino quizá deberían dirigirse las medidas que se adoptaran para el rápido desarrollo de la producción automovilista española.

No desconocemos que un aumento de los derechos de aduana produciría a su vez el del precio del automóvil, que debería soportar el comprador y que tal vez fuera causa de una pasajera disminución en la cifra de negocios de este comercio; pero si aquella elevación de derechos arancelarios produjera el efecto deseado de nacionalizar por completo o poco menos esta industria, sería el individuo que vería algo elevado el sacrificio a efectuar para la adquisición del coche, pero la comunidad Estado obtendría la

STADIUM, que no pertenece a nadie y a todos pertenece, al solicitar una colaboración de aquellas ilustres personalidades, amigas de nuestra Revista, ha pedido opiniones, francas y sinceras, sin poner trabas al pensamiento, con el que queremos ver honradas estas columnas. STADIUM es y ha sido siempre una tribuna amplia y libre, en la que caben todas las opiniones, todos los criterios, desde los más conservadores a los más radicales, en cuanto a sport se refiere; desde los ultraproteccionistas a los eminentemente librecambistas.

Corresponde hoy con su habitual cortesía y amabilidad sin límites para con STADIUM, el ilustre catedrático de la Escuela de Ingenieros, el ex director de La Hispano Suiza, el actual competentísimo Secretario general del Real Automóvil Club de Cataluña, don Pablo Nicolau.

Su intenso amor por la industria nacional automóvil se patentiza una vez más elocuentemente, y el señor Nicolau, haciendo hincapié en lo que en su «testamento» expuso tan noble y sinceramente don Arturo Elizalde, vierte su paleta de cal a favor de una obra eminentemente patriótica, con la que nosotros, españoles de corazón, hijos de esta tierra catalana, cuna de la industria automóvil nacional, estamos encariñados, aunque comprendemos que han de ser necesarias muchas lecciones del maestro —y amigo queridísimo Nicolau—, para que sus exhortaciones lleguen a ser comprendidas y los beneficios que al Estado reporte esa industria igualen, se approxi-

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

ventaja de que se conservara en el país aquella suma tan elevada de millones. También la Hacienda pública vería disminuido el ingreso de aduanas, porque desaparecerían los que hoy perciben por la entrada de automóviles, pero, en cambio, desarrollándose la industria principal y todas sus auxiliares, recobraría una parte importante de aquella baja por contribución industrial y de utilidades, y aunque le causara en conjunto alguna baja, ésta se hallaría suficientemente compensada por la consideración de que, tratándose de una industria muy relacionada con la defensa nacional, su desarrollo produciría una base de seguridad para el país.

A la obtención del resultado que en este artículo proponemos, deben contribuir todos los factores que en esa industria intervienen. Los productores capitalistas con un espíritu elevado, organizando su industria con acierto y con amplitud de miras y con deseos de obtener el beneficio remunerador que la industria se merece, sin querer exagerar, sin embargo, la cuantía del mismo. Los productores obreros, facilitando un rendimiento de su trabajo, análogo al que rinden los

de los otros países, sin dejarse influir por las predicaciones de los parásitos que de ellos viven y considerando que si con un buen rendimiento la producción, que es hoy de 750 unidades, pasa a 10.000 o más, en vez de haber perjudicado sus intereses, con su aumento de labor habrán contribuido a la creación de trabajo para sus compañeros y al bienestar de un gran sector obrero.

Los compradores, convenciéndose de que el proteccionismo debe ser integral y que el fabricante y el agricultor que desean protección arancelaria para los productos que salen de sus fábricas o de sus tierras, deben predicar con el ejemplo adquiriendo de la industria del país todo lo que necesitan, tanto para la marcha de sus labores como para las necesidades particulares propias y de sus familias, puesto que el ser proteccionista no consiste en pedir aumentos o prohibiciones arancelarias para sus productos, sino que la manifestación más genuina de este ideal económico y al mismo tiempo de un sano y verdadero patriotismo, es hacer todas las adquisiciones de géneros de producción nacional.

El Estado puede encauzar este

movimiento hacia la nacionalización de la industria del automóvil con medidas arancelarias, asesorándose con entidades cuyos intereses no sean antagónicos con los de la producción nacional, pero asegurándose antes de someter a un sacrificio a los consumidores de que los productores están dispuestos a implantar sus industrias en las condiciones de poder producir en abundancia artículos de primera calidad y a precios razonablemente económicos, orientándose en las tendencias del mercado universal, que procura convertir cada vez más el automóvil en un instrumento de trabajo auxiliar de la actividad humana y hacer entrar dentro de su círculo de posibles compradores nuevos sectores sociales, cada vez más numerosos, contribuyendo así unos y otros al desarrollo de la riqueza nacional y al afianzamiento del valor de nuestra moneda en una actuación profundamente patriótica.

Pablo Nicolás

Actualidad ciclista extranjera

ENTRE la balumba de fotografías que de nuestros corresponsales gráficos en el extranjero recibimos durante la quincena, hemos creído las más interesantes las que integran estas páginas, aun cuando se trate de manifestaciones clásicas del ciclismo, de las cuales, por su importancia, han dado cuenta oportunamente las agencias telegráficas; por ello, pues, nos limitaremos a glosar más que subjetivamente, en el orden superficial, lo que para nosotros representan esas pruebas ciclistas.

En efecto, de algunos años acá, y aun en el último año, ha pasado realmente por una crisis el ciclismo extranjero, tal vez porque la guerra mundial segó la vida de formidables campeones; tal vez porque la angustiosa situación económica de alguno de los países ex beligerantes impidió que sus grandes manufacturas del ciclo dedicasen al renglón deportivo sus

actividades... pero como precisamente la propaganda deportiva

estuvo siempre en razón directa a cada marca y también en el or-



Los corredores de la prueba París-Tours, en el control de Chateaudum

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



Salida del Campeonato belga de medio fondo, corrido con gran acierto en el velódromo Buffalo

den colectivo, es en realidad el áncora de salvación de esas industrias que viven en buena parte del ambiente popular, a ella han tenido que acudir las grandes manufacturas del ciclo, interviniendo como nunca en la organización de carreras, formando sus equipos a base de las mejores firmas y producto de esa propaganda ha sido la fiebre ciclista que en Europa domina en 1926, fiebre que, con toda sinceridad, es para nosotros optimista.

En efecto, repasando con alguna detención las informaciones de las últimas carreras celebradas, sean de la importancia que sean, hemos comprobado dos aspectos altamente satisfactorios: por un lado, la aparición de nuevas generaciones de ciclistas, que más aún que de ardorosos entusiasmos, van pertrechadas de ciencia y de técnica, y por otro, la constancia o resurgimiento de los veteranos, de los gloriosos campeones, dando la sensación de que los años sólo les han dejado el valor de la calidad y de la experiencia, sin atrofiar en lo más mínimo su capacidad física. No está muy lejos la proeza de Henri Pellisier en el último París-Roubaix.

Si realmente esa áncora de salvación por tablas ha contribuido a purificar el ambiente ciclista; si el ambiente malsano de que hasta ahora disfrutaron más de cuatro manifestaciones del ciclismo, que se in-

terpretaron por mixtificaciones; si, en fin, ese recurso deportivo a que han tenido que recurrir los productores de allende el Pirineo para no perturbar la marcha económica de sus industrias se ha traducido por un gran paso deportivo, hemos de felicitarnos de que cuando todo se desnaturaliza, cuando todo se falsea, el deporte ciclista, el predilecto sport higiénico por excelencia, resurja en el otro lado pirineico, porque no tenemos ningún derecho moral a desear un decaimiento deportivo de esas na-

ciones que nos han servido de espejo y norte desde que nuestro ciclismo anduvo en mantillas...

* * *

En Francia, y después de las últimas principales carreras en carretera, carreras en las cuales los ciclistas rutiers suizos, belgas e italianos han batido en forma verdaderamente impresionante los elementos indígenas, se ha empezado a formar un ambiente de opinión encaminado a conseguir que para la temporada próxima alguna de las grandes pruebas del calendario francés se reserve únicamente por una sola vez a corredores de nacionalidad francesa, a fin de conseguir que elementos nuevos, nacidos este año en las pruebas de noveles organizadas por *Automoto* y *Alcyon* puedan escalar primeros puestos y conseguir así renovar la calidad francesa, que actualmente sólo cuenta con representantes la mayoría de la época de la contienda mundial.

Tal ambiente viene formándose desde hace ya bastante tiempo, debido a que de tres años a esta parte casi todos los palmarés los constituyen nombres extranjeros.

Las carreras que los partidarios de tal innovación pretenden nacionalizar, por una sola vez, son París-Roubaix y París-Tours, por sus características de recorrido y por celebrarse a primeros de temporada.

KANT



Las pruebas del Criterium para noveles, organizado por *Alcyon*, han constituido en Francia verdaderos acontecimientos

Fotos Rol

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

La actualidad futbolística

El Civil Service nos visita / El campo, la lluvia, el juego y el Athletic eliminan al Español / El Barcelona y el Athletic de Madrid, finalistas / Partidos de trámite



Europa-Civil Service : Equipo visitante. — Un momento emocionante del encuentro ante la puerta extranjera, que se convierte en goal

Fotos Claret

El Civil Service nos visita

COMENCEMOS los comentarios que nos sugiere la actualidad futbolística con una nota satisfactoria, ya que tiempo y espacio habrá para dar cabida a la glosa de la eliminación sensacional del Español del Campeonato de España, por obra y gracia de los subcampeones madrileños, eliminación que ha sido la comidilla en los corros y tertulias de aficionados de toda España en pasados días.

Hablemos del Civil Service, equipo amateur que tiene en su haber una victoria neta sobre el Barcelona, obtenida en el campo antiguo después de un célebre match (digámoslo así para darle algún nombre) jugado en tarde de lluvia torrencial y con barro hasta las rodillas y que ahora ha vuelto

a visitarnos después de prolongada ausencia.

El equipo de los empleados civiles del Gobierno británico se nos antojó exactamente el mismo que tanto nos gustara hace diez años. Pero esta vez, confesamos ingenuamente que estuvo muy lejos de agradarnos. El equipo, como decíamos, es el mismo con pocas variantes, pero el que ya no es el mismo es el concepto que nosotros tenemos del futbol, y al cual se han ido amoldando nuestros equipos.

El Europa, sin llegar a tener tardes brillantísimas, se deshizo de los civilistas con facilidad en ambos partidos, ganándolos por 3-1 y 6-0. Y si del equipo inglés poco bueno podemos decir, no siendo en elogio de su entusiasmo lindante a veces con la brusque-

dad extemporánea, nos ha servido (y aquí viene la nota satisfactoria) para darnos cuenta de que el Europa ha mejorado de forma.

El campo, la lluvia, el juego y el Athletic eliminan al Español

No discrepamos de la opinión general que concede una clase más elevada de juego al Español sobre el Athletic. Por esta razón confiábamos que de la prueba decisiva de Zaragoza saldría aquél triunfante. Con mayor motivo cuanto que sabíamos que no podrá alegarse el factor exceso de confianza, que pudo influir e influyó seguramente en el partido jugado en Madrid.

La sorpresa ha rayado en lo sensacional, cuando llegamos a saber el resultado que eliminaba a



Daring-Barcelona : El equipo visitante. — La lucha que dió por resultado el triunfo de los extranjeros

Fotos Buyosa

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



Plattko en una de sus magistrales paradas

uno de los equipos representantes del fútbol catalán. Es natural que deseáramos indagar las causas de este resultado, que no se ajustaba al concepto que teníamos formado de la capacidad de los dos equipos y no siendo testigos presenciales hemos tenido que buscar en otras fuentes de información las causas. Lo que se deduce de los comentarios de quienes presenciaron el match es que el Athletic fué superior al Español. Al leer el desarrollo del partido no deducimos muy clara la superioridad, a no ser en el hecho esencial y definitivo del número de goals marcados. El acierto máximo del Athletic fué en marcar más goals que sus contrarios. Y como esto es lo que a la postre prevalece, resultó mercedamente vencedor.

Sin embargo, al margen del resultado, hay el desarrollo del match en terreno poco apto a nuestros jugadores y el desaprovechamiento de un penalty y de chances evidentes en las que era más fácil marcar que no y, sin embargo, no se marcó. Junto a esto, el resultado honorable por la mínima diferencia, nos dice claramente que la guigne (hagamos honor al tópico que jamás ha sido tan oportuno) se conjuró contra el once blanquiazul.

No es esto una justificación del resultado; es simplemente la lógica explicación de como pueden desnivelarse a la inversa los platillos de la balanza cambiando las

pesas de lugar. Pero nosotros vemos otro factor que no ha sido citado y que nos dice que la solidez notada en el equipo era más aparente que real. Los grandes equipos son para las grandes ocasiones y el Español ha demostrado no haber llegado al punto de estabilidad suficiente que hace la fuerza de los famosos bandos. La demostración está en el fracaso manifiesto de algunos de los puntales del equipo. Que sea el terreno, que sea la nerviosidad, que sea la pesadez, tanto da. Lo cierto es que en el momento supremo se

han visto las grietas del artesonado que antes encubriera un estuco muy bien labrado.

El Barcelona y el Athletic de Madrid, finalistas

Los últimos partidos nos demostraron palpablemente que hay equipos cuyos destinos prende una buena estrella y otros que, por el contrario, son entorpecidos en su marcha por la fatalidad en forma de tropiezos críticos y repetidos. Basta comparar lo sucedido con el Barcelona y el Español para dar fe de ello.

Es indudable que hasta hace poco la carrera regular del último nos permitía soslayar esperanzas fundadas sobre su porvenir y, en cambio, la accidentada marcha del primero, nos obligaba a ser menos optimistas con respecto a su futuro.

Y ahí están los resultados, que distan mucho de confirmar la veracidad de nuestras previsiones. En el momento decisivo caen los aparentemente fuertes y salen airoso de las difíciles pruebas los que actuaban a precario no ha mucho.

Lo ocurrido con el Barcelona es tan interesante el examen, como lo que se dió con el Español. Y el hecho más curioso es que de todos los litigios pendientes salen vencedores nuestro subcampeón y el subcampeón madrileño, vencedor del Español y vencido por



Una melée frente a la meta barcelonista

Fotos Larraz

STADIUM



El ataque de los iruneses tuvo en constante actividad a la defensa azul-grana

este equipo diez días antes por el mismo equipo blanqui-azul con un score abrumador.

Ya tenemos, por fin, a los dos onces a quien la suerte designara para disputar el máximo título del fútbol español. Y decimos la suerte, porque ella ha sido, en buena parte, la que ha determinado los resultados.

El Athletic, venciendo en San Mamés por 3-2, en un partido prorrogado, de más ventaja de los campeones gallegos, a quienes persigue la desgracia eliminando en el momento crítico a su guardameta, gana con ayuda de la suerte, siempre un factor muy activo en fútbol.

Y la suerte también, en forma de un goal, con que Emery, el guardameta del once de la Real Unión de Irún, regala al Barcelona, interviene en el partido semifinal de Zaragoza, ya que el goal 1 habrá de ser el de la victoria.

El partido Irún-Barcelona era considerado generalmente como la verdadera final y a fe que por la magnitud de la lucha confirmó tal suposición. Once fuerte, de juego práctico, sin ostentación de sutilezas excesivas, el once campeón de Guipúzcoa fué un adversario siempre peligroso para el Barcelona y podemos afirmar, a pesar del reavivamiento del Athletic cortesano, que este equipo no llegará a ser para él tan temible challenger como lo fueron en To-

rrero los entusiastas jugadores fronterizos.

Volviendo al partido jugado en Zaragoza, cuyo resultado fué la difícil victoria azul-grana por 2-1, podemos sintetizarlo diciendo que fué un durísimo partido, de escaso juego de calidad, en el cual destacaron brillantemente algunas individualidades (Piattko, Samitier y Walter, en el Barcelona, y Gamborena y René, en el Irún).

Match de gran emoción en que el juego de conjunto de los equipos se fué apagando para dejar paso a la jugada individual, a la

lucha tenaz en la disputa del balón, a los asaltos rabiosos de los iruneses, estrellados contra el muro de la defensa del trío zaguero barcelonista.

Fué un partido cuyo interés estribó, única y exclusivamente, en su significación y en el que la dureza, la rapidez y la exaltación vascas fueron contrarrestadas por la decisión, la serenidad y la mayor ciencia catalanas.

Este encuentro de campeonato fué, a pesar del resultado, demostración de que las líneas del Barcelona tienen puntos vulnerables y que necesitan ser remozadas, y también que hay que ir pronto a la adopción, para muchos partidos, del campo normal con césped.

Partidos de trámite

Para distraer del nerviosismo a los socios que no pudieron trasladarse a Zaragoza, el F. C. Barcelona hizo desfilar por su campo al Daring Club de Bruselas, que contendió contra el reserva dirigido por Scarone, vencéndolo por 2 goals a 1.

En el campo del Español, el Europa y el titular, sin Zabala y Padrón, sobre los cuales parece que pesan sanciones a consecuencia del desgraciado partido de Zaragoza, celebraron un match amistoso. Jugó algo mejor el Europa, pero ganó el Español por dos goals a uno.

SPECTATOR



Capitanes y jueces cambian el saludo antes del memorable encuentro

Fotos Larraz

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Campeonato de Europa del peso fuerte Spalla, campeón, y Uzcudun, challenger

A bordo del remolcador *Cataluña*, cedido galantemente por la Sociedad de Remolcadores del Puerto para facilitarnos nuestra información gráfica, salimos a recibir al magnífico transatlántico *Conte Verde*, ciudad

lujosa, llena de preciosos detalles en pro del confort y de la comodidad, espléndido compendio flotante de todo cuanto necesita o ambiciona el más refinado turista. Ya fuera de puntas, entre las brumas matinales, aparecía rauda y majestuosa el lujoso buque del Lloyd Sabaud, ostentando en su palo trinquete las banderas argentina, brasileña y española, con la amarilla pidiendo la inspección sanitaria y el gallardete italiano.

Poco duró la entrada; luego, ruido de anclas, separación de remolcadores, lanzamiento de amarras y pronto la inmovilidad de la majestuosa ciudad flotante.

Previos los requisitos, un poco exagerados aquel día, subimos a bordo. El señor Niñerola, alma emprendedora y deportista a la vez, hombre que ha sabido anteponer a Europa su voluntad y su dinero para arrancarle de cuajo el magno momento de ver disputarse en esta ciudad el Campeonato de Europa, nos presenta a Spalla.

Los hermanos señores Condominas, consignatarios del buque en España, nos dan, con su exquisita amabilidad, toda suerte de facilidades para nuestra labor, lo que agradecemos infinitamente.

Una vez ante Spalla y para evitar la avalancha de admiradores que afluyen, nos fuimos con él al puente superior del buque, y allí, en pleno aire y sol, empezamos nuestra labor.

Spalla nos dijo que viene encantado de su viaje y que como prometió a su paso por Barcelona al ir a América, volvía en el mismo barco que había ido, pues reunía las mejores condiciones de confort y elegancia, lo cual le ponen en uno de los primeros lugares entre los vapores modernos de turismo.

—En él se me han proporcionado todas las comodidades para mi bienestar y mi entreno; el capitán hizo habilitar el puente reservado a la oficialidad para que pudiera entrenarme, y gracias a ello he podido durante la travesía, que ha sido deliciosa, hacer un entreno concienzudo, que empezó con cinco rounds y acabó en 15 días, con mi entrenador especial, señor Barbieri y con el señor Solsona.

—¿Qué combate ha sido para usted más emocionante?

—El de Jhon Willhy, en la Olimpiada Interaliada, celebrado el año 1919, en la cual me adjudiqué el título de la categoría medio pesado.

—¿Sus deportes favoritos además del boxeo?

—Mis aficiones son generales, pero en

especial me gustan el tiro, el remo y de una manera especialísima, con entusiasmo, la pesca a caña y a red; he pasado muy buenos ratos dedicado a ellos y los considero un calmante ejemplar para los nervios. El Aje-

rez es otro de mis juegos favoritos; en los lujosos salones del *Conte Verde*, durante la travesía, tuve el honor de bajar a todos los pasajeros que jugaron conmigo. También me gusta mucho el juego italiano llamado la escoba italiana.

—¿Aficiones artísticas y literarias tienen usted algunas?

—Ya lo creo; además de practicar la pintura y la escultura, soy gran aficionado a la música; ahora precisamente estoy aprendiendo una bonita composición española, al piano. En literatura mi obra favorita, la que encontrará usted junto a la cabecera de mi cama, es el *Dante*; la leo con mucha afición y repito su lectura con frecuencia; encuentro en ella magníficos ejemplos vivos del bien y aprendo mucho en ella. Las famosas poesías de Virgilio son mi encanto; son de una exquisita delicadeza...

—¿Sabrá usted el latín?—interrumpimos.

—Sí, señor; sé el latín, el francés, el inglés, el alemán, algo el español y mi idioma natal, el italiano.

—Y su afición al boxeo, ¿cómo nació?

—Un incidente con unos ingleses: un golpe mío, que creí me proporcionaría un castigo, fué un cúmulo de felicitaciones para mí; claro que yo tenía razón al verme atacado, y de allí la convicción del puño, el valor personal, la forma expedita de defenderse noble y gallardamente sin armas. No practico el boxeo como necesidad para mi vida, sino porque lo considero el mejor y más completo de los deportes, el más sano y el más noble; por lo demás, mi padre, que es tan fuerte como yo, posee una situación brillante y mis hermanos están establecidos todos.

—¿Conoce usted bien a Uzcudun?

—Sí, le vi pelear con Marcel Nilles y con el alemán Breitenstraeter, y lo considero un formidable contrincante, de gran acometividad, lo cual me hace prever que ofreceremos al público catalán una bonita pelea. **

Uzcudun, en la estación, nos dijo que venía preparado a llevarse el título, y que sabía que su contrincante era un gran clase, no ocultándosele lo difícil que para él sería arrancarle tan codicia-

do galardón, pero que confiaba en su optimismo, y que con la sola idea de que España tuviera el título, pondría a contribución todos sus esfuerzos para conseguirlo.

J. MILLÁN GONZÁLEZ



Un momento de reposo en sus acostumbrados «footings», en su pueblo natal, Regil, es para Uzcudun un recuerdo hermoso de sus principios, ante la magna lucha que ha de sostener hoy con Spalla para el Campeonato de Europa

Foto William



Mientras el magnífico transatlántico *Conte Verde* hacía las últimas maniobras de amarre, Spalla, en el puente principal del buque y ante Barcelona, marco que ha de encerrar la épica lucha para sostener su título, hace interesantes declaraciones a nuestro Secretario de redacción señor Millán, que en nombre de STADIUM dió la bienvenida al notable campeón europeo

Foto Claret

AUTOMOVILISMO MUNDIAL

Los Records mundiales del Kilómetro y la Milla / La Targa Florio



El Bab's 400 HP. de los 275 a la hora

EL inglés J. P. Thomas, especialista mundial de records, tan popular en el autódromo parisino de Linas-Monthéry como en el londinense de Brooklands, detentador de la mayoría de records de ambas pistas, hacía varios meses preparaba en ellas un coche capaz de batir el de velocidad mundial.

Poseedor de una cuadra de coches de carrera única en el mundo, ha pasado buen tiempo preparando su Bab's 400 HP. (neumáticos Dunlop), hasta conseguir en la playa de Pendine Sand's el fin propuesto. Su 400 HP. lo ha establecido con la mayoría de piezas que el infortunado Zborowski tenía construídas antes de morir para montarse un coche también destinado a pruebas de corto kilometraje. Su motor es un 12 cilindros de aviación americano tipo Liberty, cubiendo 27 litros. La carrocería, perfilada especialmente y dibujada por el propio Thomas, reúne condiciones verdaderamente admirables como penetración al aire, lo que le ha facilitado el conseguir los 275 de media, cosa verdaderamente fantástica sobre cuatro ruedas.

En dos días consecutivos atacó los records del kilómetro y la milla lanzados. El primer día llegó a los 270 y en el segundo dejó los records mundiales en:

La milla lanzada, 274,590 kilómetros a la hora.

El kilómetro lanzado, 275,341 kilómetros a la hora.

Tiempos verdaderamente sorprendentes y difícilísimos de batir.

* * *

La gran carrera siciliana de este año, que como siempre se organiza bajo la alta protección del caballero Florio, reunió 34 coches.

Hasta litro y medio deben correr juntos, existiendo una sola clasificación general para la Targa y Copa Florio y en una distancia de 540 kilómetros (cinco vueltas al circuito de las Madonies) y los 1.100 c. c. disputan prueba aparte con sólo tres vueltas, 324 kilómetros, la Copa Tagliavía.

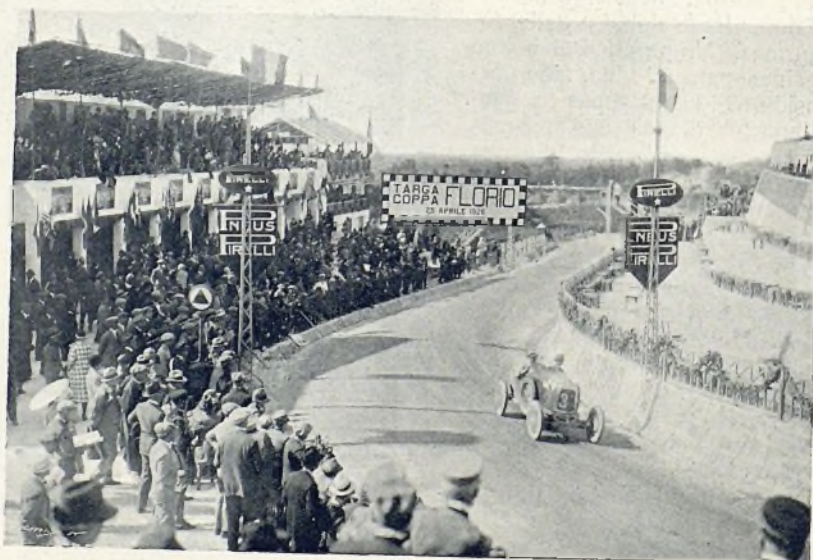
Dado lo difícil del circuito, una verdadera continuidad de virajes, las medias que se alcanzan son bajasísimas, habiéndose, sin embargo, batido este año, por haber alcanzado el ganador Constantini los 73,510 kilómetros.

De todos los salidos, sólo Bugatti, Delage, Peugeot y Amilcar corrian oficialmente; los demás eran coches que iban a defender su suerte completamente a cargo de los conductores y sin participación de las casas. En tal concepto también había varios Bugatti, ya que oficialmente sólo disputaban la suerte de tan importante firma Goux, Constantini y Minoia, con coches de alguna más cilindrada que los demás salidos de las fábricas alsacianas.

Desde el primer momento pudo decirse que Bugatti sería el vencedor. Delage, con sus clásicos 2 litros, 12 cilindros, difícilmente podía ganar la lucha debido a la excesiva rapidez de sus vehículos,

poco apropiados a tan difícil carretera y más propios para un autódromo o circuito muy bien preparado. Después del accidente desgraciado de Masetti, se retiraron Divo, Thomas y Benoist, no pudiendo por tanto juzgarse definitivamente su comportamiento. Peugeot presentó dos coches con el clásico sin válvulas de 18 caballos, Boillot atropelló un perro y tuvo que abandonar, Wagner hizo muy buena carrera, mas no pudo luchar con motores más potentes que el suyo, completamente de tipo comercial, aunque fuesen de menor cilindrada.

Bugatti, esta maravilla de la construcción, ganó de mano maestra, clasificando primero los coches de mayor cilindrada y luego, después del Itala de Materassi, el dos litros de Dubonnet, primero de los de tal cubicación. En 1.500 c. c. fué primero Maserati con un coche de su nombre, que muchos atribuyen a una firma de Torino que quiso sin compromiso probar un 1.500 c. c. preparado para el Gran Premio italiano de Monza. Lo que de ello hubiese de cierto, futuras actuaciones lo comprobarán; por ahora basta decir fué el mejor clasificado de sus compañeros de categoría y noveno de la general.



Vista general de las tribunas de la Targa Florio

STADIUM



Constantini, vencedor de la Targa Florio y Copa Florio, con *Bugatti*. — Dubonnet, *Bugatti*, primero de la categoría 2 litros y quinto de la general. — Maserati, coche *Maserati*, primero de los 150 c. c. y noveno clasificado. Wagner, *Peugeot*, llevaba un motor turista 18 HP. sin válvulas. — Thomas, sobre *Delage* dos litros. — Materassi, con su *Itala* especial

Fotos Rol

En la lucha de los mil cien, *Salmson* ganó con Bozzacchini, a 61 de media. Esta era la única marca que corría en condiciones de equipo; los demás lo hacían por su cuenta, siendo excelentes los recorridos de *Amilcar* y *Austin*; este último, pilotado por el aficionado español Zubiaga, realizó brillantísimo papel, si tenemos en cuenta que su motor era un diminuto 750 c. c. *Citroën* tomó parte

con un coche de rigurosa serie, efectuando todo el recorrido a pesar del enorme handicap.

Los resultados fueron:

Targa Florio (5 vueltas, 540 kilómetros)

1, Costantini, *Bugatti*, en 7 h. 20 m. 44 s. Promedio, 73,510 kilómetros; 2, Minoia, *Bugatti*; 3, Goux, *Bugatti*; 4, Materassi, *Itala*; 5, Dubonnet, *Bugatti*; 6, Wa-

gner, *Peugeot*; 7, Balestrero, *O. M.*; 8, Candrilli, *Steyr*.

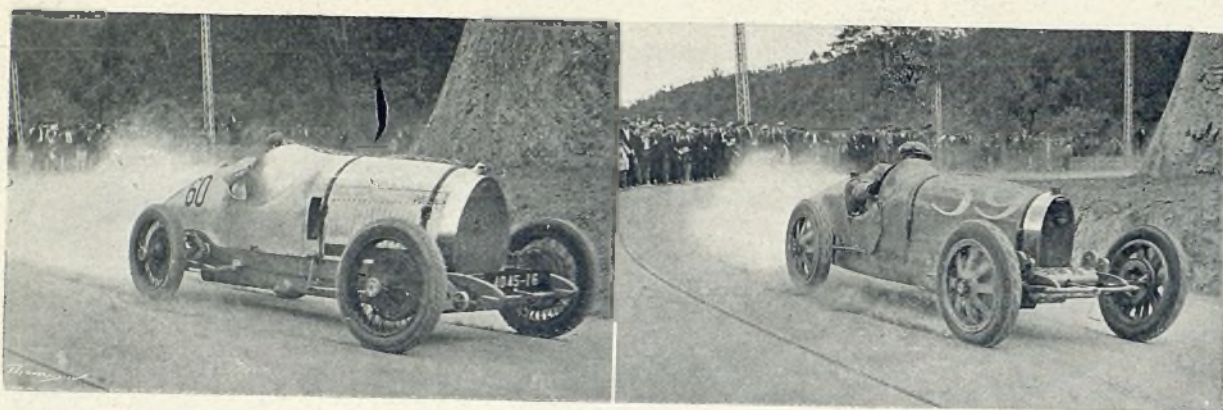
Copa Tagliavia (3 vueltas, 324 kilómetros)

1, Bozzacchini, *Salmson*, en 5 h. 14 m. 40 s. Promedio, 61,773 kilómetros; 2, Rallo, *Salmson*; 3, Zubiaga, *Austin*; 4, Geri, *Salmson*; 5, Starabba, *Amilcar*; 6, Tarabussi, *Citroën*, llegado al cerrarse el control.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

V Carrera en cuesta de La Rabassada



Contemplando estas dos fotos puede apreciarse la forma como tomaban los virajes Benoist (*Delage*) y F. de Vizcaya (*Bugatti*), forma que dió por resultado el triunfo del segundo

A pesar de que la mañana no acompañaba por el tiempo frío reinante, el público barcelonés acudió numerosísimo a la carretera, ávido de presenciar las escaladas de los motoristas que acudían al llamamiento de *Penya Rhin* para tomar parte en su carrera en cuesta, que por quinta vez se disputaba en la carretera de la Rabassada y en el trozo comprendido entre los *Penitents* y *Vista Rica*. La organización fué perfecta en todos sus extremos, demostrando los organizadores que habían sabido

aprovechar las enseñanzas de años anteriores.

Catorce records fueron batidos y cinco establecidos, todos ellos con tiempos verdaderamente notables. De las motos y velomotores merecen especial mención la turista *Harley Davidson*, que pilotada por Feu subió a 56,680 kilómetros de media; la *B. S. A.* de Buxadé, que con su 300 c. c. tipo turista, subió a 53,190 kilómetros, batiendo de 20 segundos el viejo record, y Macaya, el «as» catalán, que con una 500 c. c. *Norton* ba-

tió el record absoluto de los dos ruedas, que desde 1923 detentaba el madrileño Zacarías Mateos. Su velocidad fué la de 64,750 kilómetros a la hora.

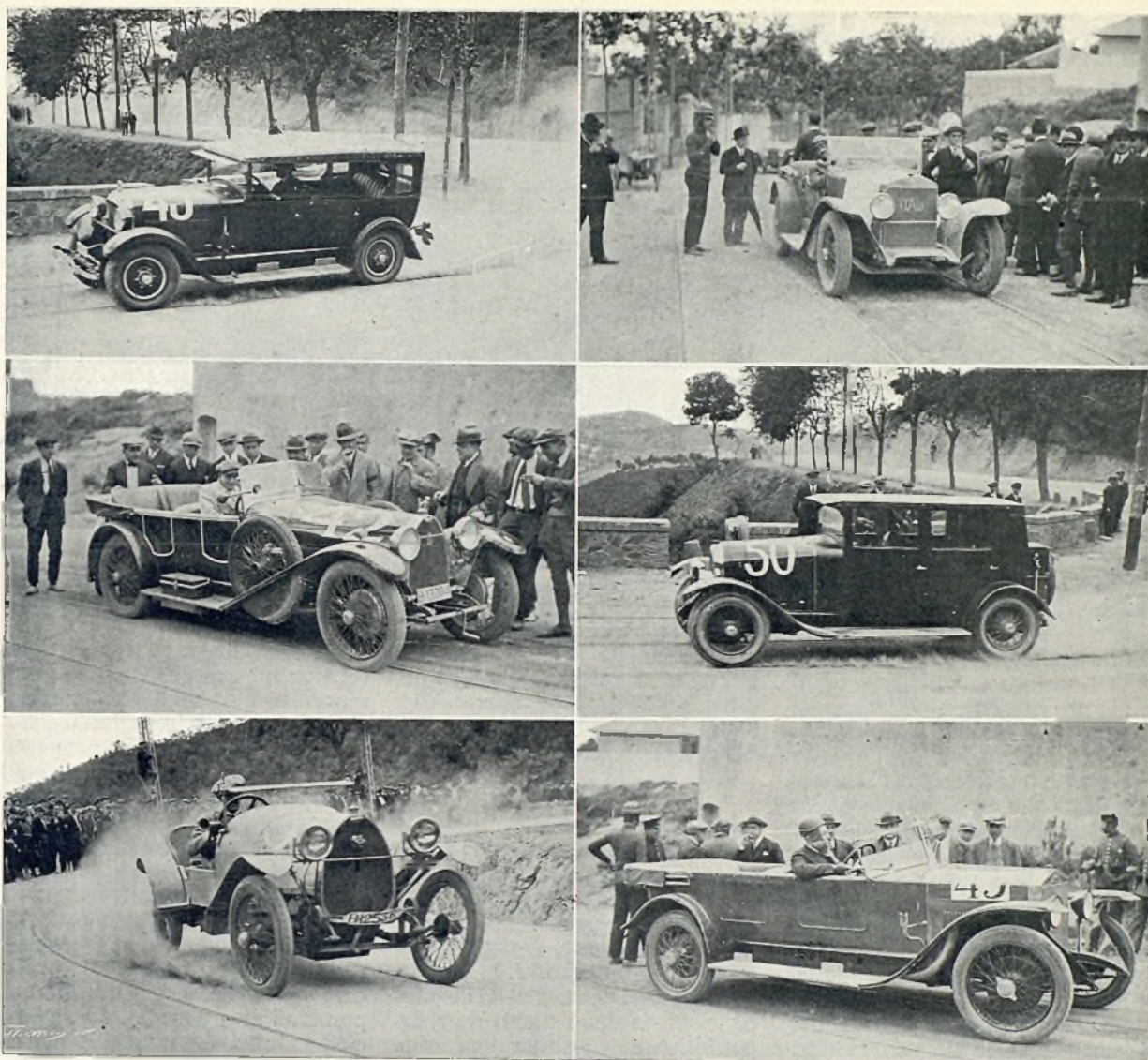
En coches turistas merecen párrafo aparte el *Bugatti* dos litros, de Peinado; el *Itala* con neumáticos balón, de Moller; el *Diatto* tres litros, de García, con su nuevo record a 59,695 de media, y el *Studebaker* de Bianchi, el héroe de diversos raids Barcelona-Madrid, quien con un coche de 5.500 c. c. de cilindrada estableció el



Macaya, *Norton* 500 c. c., mejor tiempo de motos: 4 m. 32 s. ⁴; media, 64,750 km. — P. Soler, *Amilcar*, vencedor del tipo sport 1.100 c. c. — M. Feu gana, con *Harley-Davidson*, las turistas de 1.000 c. c. — A. Alá, con sidecar *A. J. S.*, vence a sus iguales y bate el viejo record. — Salida de las motos: la n.º 11 es la *B. S. A.* de Buxadé, primero de los turistas 300 c. c. — El experto Cadirat clasifica primero su *Opel* 1.100 c. c. de carreras

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



Rafael Bianchi, con su *Studebaker* de 5.500 c. c., estableció el record de los ocho litros a 60,743 km. de media. H. T. Moller, con su turista *Itala*, provisto de neumáticos *Pirelli*, efectuó brillante recorrido. — E. Peinado gana, con *Bugatti*, los turistas dos litros. — Brillante actuación de la industria nacional la constiituyó el ex-equo alcanzado por W. Ricart con su *Ricart* litro y medio, conducción interior. — Andrés de Vizcaya, ex-equo en la categoría 1.500 c. c. sport, conducía un *Bugatti*. — Diatto ganó los tres litros turistas, conducido por A. García

Fotos Claret

record de la categoría 8 litros.

De los tipo sport, Soler, con *Amilcar*, bate el record de Balletbó, confirmando el proverbio de que para batir un record de *Amilcar* precisa otro *Amilcar*; Andrés de Vizcaya, el piloto más joven de tan notable dinastía, con un *Bugatti* es ex-equo con Ricart en los 1.500 c. c. Este último, caballero en un *Ricart*, su novel marca, sube espléndidamente la cuesta con todo y llevar una conducción interior equipada de perfecto turista, incluso con el lastre que para la categoría turista se exigía, haciendo bella demostración de lo que

puede conseguirse con vehículos de fabricación nacional.

Las categorías carreras fueron ganadas por Cadirat, *Opel* 1.100 c. c., a 59,796 de media; Cesariño, *Bugatti* 1.500 c. c., a 60,348; Fernando de Vizcaya, *Bugatti* 2 litros, a 68,717, tiempo mínimo absoluto de la jornada; Vergés, *Ford* 5 litros, bastante retrasado, y Benoist, *Delage* 8 litros, con sólo dos segundos ocho décimas más que el recordman.

El interés de la carrera consistía en el match F. de Vizcaya-Benoist. Disponía el primero de un clásico *Grand Prix* y el segundo

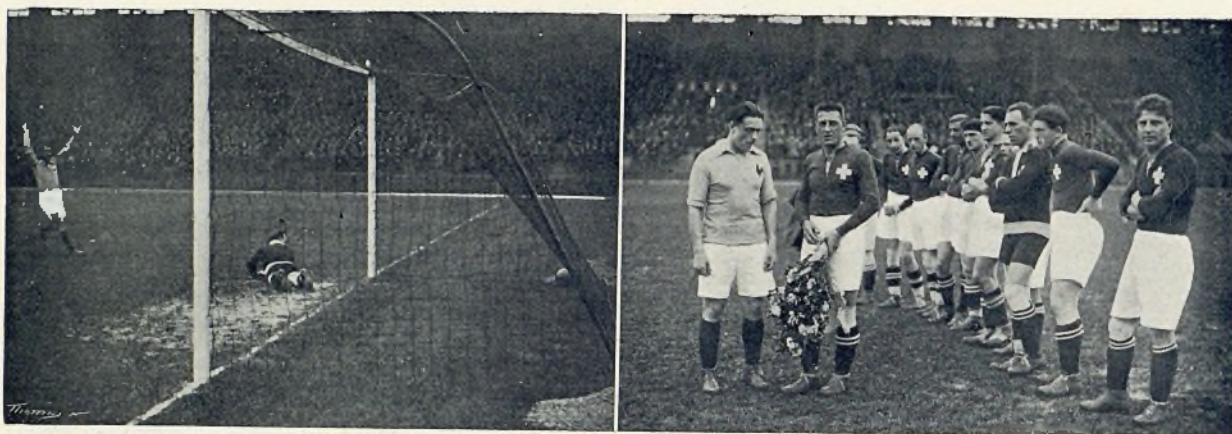
de un monstruo especialista de las carreras internacionales en cuesta; la lucha fué interesante, saliendo vencedor el driver barcelonés gracias a su gran conocimiento del recorrido y a la elasticidad portentosa de su motor, que compensó la potencia de la máquina adversaria, bellísima pieza mecánica que admiraron cuantos a la carrera acudieron.

Penya Rhin, con su admirable carrera, ha llenado nueva hoja al libro de oro del motorismo catalán, en el que figuran cuanto de más notable existe en el deporte mundial del motor.—M. F. C.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

La actualidad deportiva en París



El match Francia-Suiza constituyó una victoria para los colores galos

EN una de mis cartas del pasado mes hablaba de la gran mejora que respecto a calidad se notaba entre los jugadores franceses de fútbol, mejora notabilísima tanto en lo que respecta a individualidades como a conjunto, habiéndose ello demostrado con la victoria de los colores franceses en dos matchs internacionales y últimamente, de manera brillantísima, con la lucha, también victoriosa, sostenida en el estadio de Colombes sobre el equipo suizo.

En la primera parte de tan memorable encuentro los galos consiguieron un goal, conservando tal ventaja hasta el final, consiguiendo con su magnífico juego anular la acometida de sus adversarios, dispuestos a vencer, como estaban acostumbrados en matchs anteriores.

Otra manifestación futbolista la ha constituido los partidos amistosos entre el C. S. Yugo eslavía y

el Red Star. En el primer partido los forasteros batieron a los parisinos por 4 a 1, siendo a su vez batidos por sus adversarios con 3 a 2 en el marcador. También en estos encuentros ha sobresalido de manera evidente la calidad del fútbol francés.

* * *

Cerradas definitivamente las inscripciones del Gran Premio del Automóvil Club de Francia con sólo la participación de marcas francesas, *Talbot, Delage, Bugatti y Sigma-Violet*, la prensa ha empezado una campaña de propaganda desde el punto de vista patriótico de constituir una gran manifestación nacional, ya que todas las firmas francesas que actualmente corren han tenido interés en inscribirse. Dada tal campaña y la simpatía con que ha sido recibida la constitución de la nueva

Comisión deportiva del A. C. F., puede augurarse un éxito al mitin del autódromo de Miramas. Al escribir estas líneas se celebra una reunión entre dicha Comisión y los representantes de las principales marcas de coches hasta 1.100 c. c., a fin de redactar el Reglamento de la prueba que por la mañana del día del Gran Premio debe constituir el preludio de la gran competición. Esperemos será su redacción acertada y las inscripciones numerosas, ya que a no tardar y de continuar disputándose los Grandes Premios a base de reglamentación por cilindrada, el cubaje de 1.100 c. c. substituirá muy pronto al litro y medio. La actuación en las diversas pruebas corridas hasta la fecha en el presente año por los nuevos *Amilcar* dan sobrados motivos para así esperar.

N. MASFERRER ALFONSO

París, 10-5-26.



Momentos de interés durante los partidos amistosos Red Star-C. S. Yugo eslavía

Fotos Rol

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

La quincena del Turf en España

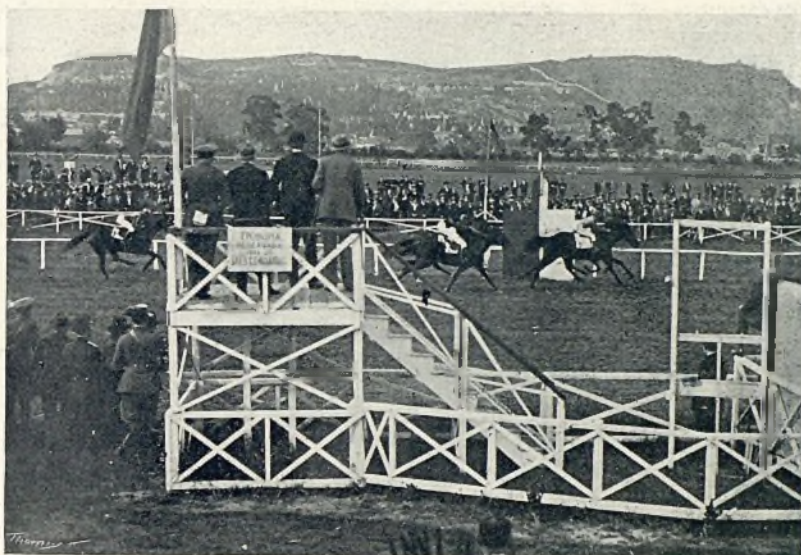
EL octavo día de carreras en Madrid fué pobre de campos; fué el primero en la meta en el Premio Chambón, de 2.400 metros, *Martineti*, por 5 cuerpos, en 2 m. 45 s. $\frac{2}{5}$, dando 6,50 pesetas, saliendo a la cuota de $\frac{2}{5}$; el segundo lugar ocupólo *Braidizza*.

Guarnizo, en el premio Hulanó, dentro de su acción, paseóse por la pista sin ser inquietado por ningún otro concurrente, venciendo a *Pitusa III*, en los 1.800 metros, por 3 cuerpos, en 1 m. 59 s. $\frac{1}{5}$, pagándose 19,50 pesetas y 10 y 8,50 colocados, marcando 2 x 1 a la salida.

La Fileuse, con 60 kilos y teniendo que emplearse a fondo, logró medio cuerpo de ventaja sobre *Doña Ignacia* en la carrera a reclamar, corriendo los 1.800 metros en 1 m. 53 s., cobrando sus partidarios 9 pesetas ganador y 10 y 20 colocados, ofreciendo 2 x 1 la cátedra.

Don Gonzalo Aguado reclamó el primero en 6.000 pesetas, cubriendo la tasación.

Li Kiang apuntóse la primera victoria del año y de su vida, si no hase traspapelado alguna de nuestras notas, en el Premio Hollé, y poca confianza debía tenerse en él cuando, al aterrizar, la bandera del starter marcaba el tanto fijo a 3 x 1; *Marly*, el favorito de la carrera, fué contra la valla en una salida falsa, quedándose cojo; ello, unido a la mala voluntad de *Rimac II*, permitió al hijo de *Nimbus* alcanzar la meta en un canter, en la milla de que era la carrera, en 1 m. 47 s., delante cuatro par-



Una llegada en el hipódromo barcelonés

ticipantes, cuyo segundo era *Inanité*. Apuesta mutua, 67 pesetas ganador y 27 y 23 colocados.

Buen caballo es *Teddy Bear*, de nuestro conciudadano don Eusebio Bertrand, alcanzando los honores del Premio Cancha, en sus 2.200 metros, con un galope de paseo y 52 kilos encima, dejando a un cuerpo a *Lavandière*, empleando 2 m. 49 s. y abonándose el papel a 10,50 ganador y 7 y 10 pesetas colocado. Pagóse a igualdad al hijo de *Brunor*.

Los cielos mostráronse implacables con los aficionados al turf en la novena jornada, 2 de mayo, y la Villa del Oso fué favorecida por

una lluvia molesta y pertinaz que alejó a las gentes del hipódromo.

El Premio Algeciras, carrera de venta, fué para la vieja *Sandover* ocasión de un buen triunfo delante un lote de caballos respetable, nadando más que corriendo—la pista era un lago profundo—los 2.400 metros en 2 m. 50 s. $\frac{4}{5}$, precediendo a *La Knau* y tres más de 1 y $\frac{1}{2}$ cuerpos; la apuesta daba 14 pesetas a ganador y 9 y 9,50 colocados. Dióse *Sandover* a la salida 4 x 1.

Toribio, si no tiene la excusa del terreno profundo, ha dejado de estar a la cabeza de su generación, uno de cuyos primeros lugares ocupaba, dejándose batir, recibiendo dos kilos del seis años *Ilu-*



Distinguido público en el pesaje



Las apuestas mutuas

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



Don Eusebio Bertrand y Serra y don Paulino de la Cruz presencian el desfile de los pura sangre

sión, un hijo de *Cupidón*, ejemplar viviente que es la *irregularidad* misma, en el Premio Vertouquet, de 1.800 metros; 2 y $\frac{1}{2}$ cuerpos separaban a los dos caballos, cubriendo la distancia en 2 m. 2 s. $\frac{4}{5}$; los boletos de ganador rindieron 25 pesetas y 6 y 5,50 colocados. Daban *Ilusión* al sonar la campana 2 x 1.

Noritalc, un «flyer» del Duque de Toledo, a pesar de sus seis años y debajo 60 kilos, dió razón en el Premio La Glorieuse, sobre 1.100 metros, de *Fiumana* e *Inconnu*, dos tres años, por 2 cuerpos, en 1 m. 12 s. $\frac{1}{5}$; por boleto dieron 7,50 pesetas, saliendo en el tanto fijo a mitad.

Martineti, el «top veight», ganó el handicap del día sobre la mi-

lla a *Labrador*, por 2 cuerpos, en 1 m. 52 s.; dió 9 pesetas, saliendo a mitad en la apuesta a tanto fijo.

La carrera militar cobróla *Pitusa III*, montada con gran inteligencia, llegando por un cuerpo en 1 m. 54 s. en la milla, delante *Djeideidar*, marcando la pizarra pesetas 29,50 ganador y 9 y 9,50 colocados. Cuota, 4.

* * *

La inauguración de la temporada en Casa Antúnez era esperada con entusiasmo por muchos. A primeras horas de la mañana del 2 de mayo estaba inquietante el cielo, cubierto de nubes que presagiaban lluvia, mas a la hora de comenzar el espectáculo lucía el sol. La concurrencia en los dos recin-

tos era muy numerosa; la tribuna hallábase atestada de público, entre el cual miríadas de mujeres bellas daban gran visualidad al acto.

Debemos comenzar felicitando a don Eusebio Bertrand y Serra, por el aumento de su cuadra de carreras, adquiriendo en Francia y España un contingente de caballos de excelente clase, alguno de lo mejor del país. Auguramos a nuestro ilustre conciudadano grandes éxitos y si pone la inteligencia y la voluntad al servicio del fin que persigue, muy buenos negocios; así demostrará no es tan mal asunto como por ahí se dice el tener caballos de carrera.

El sport fué magnífico. En la primera carrera *Ronde Champêtre* logró la victoria por 6 cuerpos delante de *Sauvesse*, de don F. Vidal, tras el tren hecho por *Ivori*, que no pudo conservar el tercer lugar, que fué para *Icaria* en los 1.900 metros del Premio Cornellá, a reclamar. Distancias, 6 cuerpos 5,2. Tiempo, 2 m. 12 s. $\frac{4}{5}$. Al ganador, 7 pesetas. Colocados, 6,50 y 10 pesetas.

La sorpresa de la reunión fué casi la actuación de *El Bruch*, a quien no creíamos en tan espléndida forma, pues en el Premio Ukko llevó el tren en gran parte de los 1.600 metros, amenazando al final al ganador *Teddy Bear*, que como todos saben ocupa uno de los primeros escalones en la lista de *performmers* de España. *Ivars*, buen tercero. Un cuerpo, cabeza. 1 m. 39 s. $\frac{2}{5}$. Al ganador, 7 pesetas y 6,50 y 11 colocados.

Plato fuerte del día primero es el Premio Cerdaña en sus 2.000



Caballo *Teddy Bear* (3 años), ganador dei Premio Ukko, propiedad de don Eusebio Bertrand. — Yegua *Ronde Champêtre* (5 años), ganadora del Premio Cornellá; propietario, don E. Cordier. — Caballo *Li Kiang* (3 años), que hizo ganar a don Eusebio Bertrand el Premio Cerdaña

Fotos Vela

S T A D I U M

Ayuntamiento de Madrid

metros, pues se toma una línea sobre los tres años; lanzóse *Reinosa* de leader al dar la salida, pegándosele *Apa Noy*, siguiendo a *Li Kiang* a respetuosa distancia; al entrar en la última curva entablóse encarnizada batalla entre los dos primeros, siendo en la línea final *Apa Noy* cuando surge a media recta *Li Kiang*, pasa por el estrecho pasadizo entre el hijo de *Brunor* y la cuerda, arrebatándole la victoria por un cuerpo, a pesar de un último *rush* del caballo de Güell. Alvarito olvidóse del otro representante Bertrand cuando dejó cortar el cuello a su montura. La carrera de *Joguina* no es exacta. Un cuerpo lejos. Al ganador Cuadra, 6,50 pesetas y 6,50 y 6 colocados.

Siempre ha sido la cuestión de las salidas para los 2 años, debutantes, difícil; tras varios intentos *Saba* partió delante, retrasándose *Sagunto* y rehaciendo éste un terreno inmenso a cada franco, cruzando el poste la huja de *Gaud* a cuerpo y medio; unos metros más allá, creemos hubiese sido la victoria para el segundo, *Sagunto*. De los demás no fué en ningún momento cuestión en los 800 metros de la carrera Premio Ilusión. Un cuerpo 5. 4. Tiempo, 51 s. $\frac{1}{5}$. Al ganador Cuadra, 8 y 6 colocados.

Se decía por ahí que *Laredo* no es amante de correr de punta a punta; no debió opinar así el menager de la cuadra y fué llevando el mando a gran paso seguido por *Satélite*; llegan al muro y el representante Cruz da un falso franco, pasa a abordarlo y desazona Freneix, su jockey, conmocionándolo, siguiendo el caballo sin jinete; a poco de entrar en la línea de llegada, *Begga*, muy bien montada por Díez, pasa a *Laredo*, guardando *Lasquet II* el tercer puesto. Recorrido 3.400. Dos cuerpos, cuatro cuerpos. 4 m. 14 s. Al ganador, 20 pesetas y 8,50 y 13,50 colocados.

* * *

Muy superior fué la asistencia del segundo día de carreras en el hipódromo de la Real Sociedad, comparándola con la primera reunión; entre celajes escondióse el sol por la mañana, mas deseoso de contemplar las luchas del turf obsequiónos con sus rayos.

En ninguna población de España

se vive la afición a las carreras tan desarrollada como en Barcelona; prueba de ello—dejando de lado el hecho positivo de la concurrencia de que hablamos, superior de mucho a la asistente en las reuniones de Madrid, Aranjuez, San Sebastián, Sevilla y Jerez, únicos puntos que se corre en España, que sepamos—el vivir dos sociedades constituidas por aficionados: la primera, la sociedad madre en Cataluña, que por sus condiciones materiales, económicas y morales, da y ejecuta anualmente un programa con la brillantez, distinción y esplendor compatible y a la altura de su misión, cual es la Real Sociedad de Carreras de Caballos, y la segunda entidad, Barcelona-Turf, formada por aficionados pertenecientes a todas las clases sociales y en cuyos salones se forman animadas peñas diariamente, confundiendo el aristócrata de la sangre y el potentado banquero millonario, codeándose con el modesto industrial, el empleado en su múltiple gama, alternando con el obrero manual, todos en fraternal plática y en una democracia ideal, ello por obra y gracia de la afición al caballo y de modo particular al puro sangre, dando en muchas ocasiones la nota tácita de la voluntad, constituyendo una masa de opinión y de técnicos conocedores. De la suma de los elementos de ambas sociedades urge, para dar satisfacción a los restantes aficionados de la populosa Barcelona que dan fe concurriendo al ser llamados para gozar de las gestas desarrolladas en la pista verde, se busquen los medios económicos y materiales para dar mayor extensión a los programas y organizar durante el año mayor número de mítins.

Y esto dicho como un inciso, el Premio Berlière, de 2.100 metros, ganó *Li Kiang* tras un tren fortísimo llevado por *El Bruch*, el penúltimo hijo de la anciana ciega *Premier Choix*, no dando tiempo a desplegar sus potentes medios a la nerviosa *Gran Viña*, que si hubiérase empleado, otro fuera el resultado. Un cuello sólo separaba a los dos primeros. Tiempo, 2 m. 15 s. $\frac{1}{5}$. A 8,50 pesetas.

Acabada la carrera escapóse *El Bruch* de la mano de su jockey, dando seis vueltas a la pista sin poderlo parar, hasta que pudo ser

detenido, sin daño visible para el hombre y el animal. ¡Cuidado con el filete de este caballo, señor preparador!

La salida en el Premio Prat fué laboriosa, siendo el primero *Ivori* y cediendo el mando a *Sauvesse*, a quien en los últimos trancos pasó *Brownie*, habiendo empate para el tercer puesto entre *Ivori* y *Mobidado*. Medio cuerpo 3, empate. 1 m. 38 s. $\frac{3}{5}$. Al ganador, 11 pesetas y 7 y 9 colocados. En esta carrera se puso a pie para el jueves a Alvaro Díez.

Reinosa se puso comandando el pelotón en el Premio Barcelona Turf, seguida de *Jassauri* y *don Bruno*, cerrando el grupo *Apa Noy*; el pasar a la recta de enfrente Alvaro Díez, llama al hijo de *Approximate* y el corajudo contestista pasando a todos los concurrentes y al llegar a la entrada de la recta se desembaraza de *Reinosa*, pasando el disco a tres cuerpos, segundo *Reinosa*, tercero *Don Bruno* y cuarto *Jassauri*. 1 m. 38 s. $\frac{3}{5}$. Al ganador, 7 pesetas y 5,50 y 5,50 colocados.

No ha ganado nunca el Premio Cataluña ninguna cuadra catalana, siendo ello realizado por *Teddy Bear* venciendo a *Ilusión* el domingo 9 del actual, a pesar de haber cortado al segundo a menos de dos cuerpos; tercero, *Pinocho*, sin emplearse. 2 m. 43 s. $\frac{2}{5}$. Al ganador, 11 pesetas y 6 y 6,50 colocados. *Teddy Bear* ganará el Gran Premio.

Icaria llevó el tren en la carrera de vallas de 2.800 metros, a pesar de que opinamos es ello equivocación manifiesta, y a la distancia surgieron *Ronde Champêtre* y *Miss Lang*, alcanzando el segundo lugar *Talpack*, el mejor del lote. 2-3-12 c. 3 m. 9 s. $\frac{2}{5}$. Al cuadro, 7 pesetas y 7,50 y 15,50 colocados.

PRÍNCIPE PALATINO



STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

MENSAJERAS

EN el autódromo Morane-Saulnier acaban de obtener los títulos de pilotos aviadores los hermanos Pedro y Juan de Vizcaya, que a pesar de ello continúan mostrando sus aficiones al deporte automóvil.

Nuestras felicitaciones.

EN París acaba de fallecer el que fué nuestro amigo don Víctor Goddet, administrador general de *L'Auto*.

A M. Desgrange y todos sus colaboradores reiteramos nuestro sentido pésame.

EN el mundo automóvil el famoso corredor inglés Thomas es conocido por sus audacias, en las que persiste sin cesar.

En la playa de Pindins Sand's ha estado probando «su coche» con una tenacidad enorme.

Ese coche está construido expreso para records a pequeña distancia con parte de los órganos que pertenecieron a un coche del Conde de Zborowsky, motor 12 cilindros 400 c. c., carburador *Zenith*, neumáticos *Dunlop*.

El miércoles 28 de abril Thomas atacó por repetidas veces el record del kilómetro lanzado y logró detentarlo, elevándolo a la fantástica velocidad de 275,341 kilómetros a la hora.

Ese record ha venido perteneciendo desde el año 1922 hasta la fecha a Lee Guines y Campell con *Sunbeam*, Thomas con *Delage*, Eldridge con *Fiat* y últimamente a Seegrave con *Sunbeam*.

EN Francia:

El famoso motociclista Temple, de nacionalidad inglesa, ha establecido los siguientes records de velocidad del mundo, en sidecar, en el velódromo de Monthléry:

50 kilómetros, 20 m. 46 s. ⁷⁴/₁₀₀.

50 millas, 33 m., 25 s. ⁷⁸/₁₀₀.

100 kilómetros, 41 m. 35 s. ⁴⁴/₁₀₀.

Una hora, 143,881 kilómetros.

Y en Italia:

En el autódromo de Monza los motociclistas Galli, Moretti, Manetti, Sbaiz, Seef, Acerboni, Fer-

gnani, Visioli, Dall'Oglio, Fieschi y Sass, pilotando cuatro motos, tres de 350 c. c. y una de 1.000 c. c., han echado abajo 133 records del mundo, desde las 200 millas a las 24 horas.

ERA de prever.

En la reunión celebrada por los delegados olímpicos internacionales en Lisboa, por el voto de todos ellos, salvo de los representantes de Francia e Italia, fué desechada la proposición emitida por las Federaciones internacionales, de tener un puesto en el seno de aquel Comité.

Y es que podrán adelantar los tiempos, pero el credo es el mismo.

PARA mañana se anuncia en el circuito de Saint-Germain una carrera de automóviles, reservada exclusivamente a aviadores.

Los productos que se recauden serán destinados al horfelinato de Villecoublay, destinado exclusivamente a albergar y educar hijos de aviadores.

HEMOS recibido los programas- invitaciones de las Exposiciones internacionales de automóviles de Lisboa y Londres.

La primera se efectuará del 10 al 20 de junio próximo y la segunda del 21 al 30 de octubre.

A principios de este mes se inauguró en Norte América el autódromo de Atiantic-City, con asistencia de 80.000 espectadores.

El corredor Harry Hartz batió el record del mundo de las 3.000 millas, a una velocidad de 215,803 kilómetros a la hora.

EL Congreso de la F. I. F. A. ha reelegido Presidente a monsieur Rimet, Presidente a la vez de la Federación francesa.

El próximo Congreso se celebrará en Helsingfors.

España, decididamente, no es aún país abierto al turista... federativo internacional.

NUESTROS queridos amigos los señores don Francisco Coma y don Pablo Llorens, presidente y vicepresidente del Real Moto Club de Cataluña, han emprendido un viaje a América del Norte para asuntos relacionados con la importante representación de la *Willard*, que representan en España.

A despedirles fueron a la estación de Francia numerosos amigos y consocios, haciendo todos votos por el éxito de su viaje.

EL notable piloto aviador don Ernesto Navarro, que el año pasado trajo en magnífico vuelo al Presidente de la Junta Permanente de Automovilismo, señor Burgaleta, y al Jefe de Aviación civil, señor Peña, para inaugurar el salón del Automóvil, intenta un nuevo raid, consistente en la vuelta completa al continente africano.

El raid tiene su máxima importancia en cuanto a investigación científica y geográfica.

Parte del trayecto que se propone cruzar el señor Navarro ha sido explorado por aviadores extranjeros. La travesía del Sahara fué realizada por el teniente belga Thieffri, cuando voló hasta el Congo.

La expedición francesa DeGoys, llevando la misma ruta trazada por Navarro, llegó hasta Niamey, en donde sufrió trágico accidente.

También el vuelo de El Cairo al Cabo, realizado por Allan Cobham, comprende una parte del nuevo raid.

Quedan, sin embargo, más de 6.000 kilómetros de espacio virgen no surcado por las naves aéreas y cuya exploración es uno de los motivos más seductores del vuelo en proyecto. Estos 6.000 kilómetros que median entre el Cabo y Niamey son, desde luego, lo más peligroso, por la carencia de campos de aterrizaje y de medios de socorro.

El piloto aviador señor Navarro ha estudiado serena y concienzudamente el proyecto, que llevará a la práctica en los comienzos del otoño, por ser la época más adecuada, teniendo en cuenta los rigores caniculares del Africa.

Parece acordado que le acom-

STADIUM

pañen el señor Rodríguez de Torre, como segundo piloto y mecánico, y el profesor del Instituto del Cardenal Cisneros, señor Cereceda, como cronista científico de la expedición.

Pilotará el señor Navarro un aparato *Farman-Goliat*, en el cual se harán las oportunas instalaciones auxiliares, habiéndose ofrecido el jefe de Aviación, señor Kindelán, para facilitar al señor Navarro cuantos elementos precise para dar cima a su empresa.

De desear es que el notable aviador obtenga el más completo y rotundo éxito.

LA Copa Davis. — El match Argentina-Hungría correspondiente a la Copa Davis debe ser jugado en los 16, 17 y 18 en las pistas del Real Barcelona Lawn Tennis Club.

El que debían jugar españoles e irlandeses en Dublín ha sido aplazado a consecuencia de la huelga general desarrollada en Inglaterra y que afecta a los medios de transporte.

HIA fallecido en Barcelona la señora madre de nuestro estimado amigo el doctor don Paulino Alcántara, al que expresamos con este triste motivo nuestro más sentido pésame.

EN Córdoba se ha celebrado el acto de la inauguración del nuevo domicilio social de la Real Córdoba Automovilista Club.

Asistieron las autoridades y numerosos automovilistas.

Después de la inauguración se hizo entrega de 47 premios en metálico a otros tantos capataces y peones de carreteras, otorgados por dicha entidad, por subscripción abierta a tal fin, que fueron propuestos por la Jefatura de Obras públicas como los mejores cumplidores de sus deberes.

El presidente de la referida entidad, don Manuel Enriquez Barrios, dedicó grandes elogios a los agraciados, modestísimos empleados del Estado, y afirmó que la Sociedad estaba siempre dispuesta a auxiliar a todos los automovilistas, como ya lo había demostrado en infinitud de ocasiones.

Los invitados fueron obsequiados espléndidamente.

ESTOS días se han celebrado en la capital italiana las sesiones del Congreso de la Federación Internacional, con asistencia de representantes de 21 naciones.

Triunfó en el Congreso la tesis belga, que admite el *manque a gagner* (indemnización de salarios perdidos) en casos excepcionales, autorizados por la F. I. F. A. El acuerdo, aceptado por mayoría,

conforme al espíritu democrático del fútbol, pone a aquélla en abierta oposición con la tesis del Congreso Olímpico, que no acepta tal indemnización. Fijada la norma de conducta del organismo internacional del fútbol, solamente queda por saber como se resolverá el conflicto con la institución olímpica.

Los delegados discutieron sobre otros extremos, como la cuestión austriaca, el boicot alemán a los profesionales, la actuación del Comité ejecutivo de la Federación, etc.; hubo un ataque a fondo contra Mr. Hirschmann, que no fué reelegido como secretario; nombróse el nuevo Consejo a base de casi todos los antiguos miembros integrantes del mismo; designóse la Comisión de control internacional para examinar los casos de profesionalismo; aprobáronse los nuevos Estatutos y acordóse celebrar en Helsingfors el futuro Congreso.

Los delegados españoles votaron por la rigurosa separación de amateurs y profesionales, siendo su voto muy comentado, y el señor Cabot fué designado, junto con Hefner, Fischer, Scamoni y Delaunay para formar parte de una Comisión que debía examinar una proposición alemana referente a la constitución del Consejo de la F. I. F. A., propuesta que fué rechazada.

Unas horas en Italia : A Rávena desde Viterbo

A unos diez kilómetros de Viterbo el auto que me conducía se detuvo a la orilla del lago de Vico, liso y plateado como un espejo, rodeado de una alfombra de lava volcánica y cerrado por colinas azules a lo lejos.

El cochero me dijo que en aquel mismo sitio se había alzado en la antigüedad una ciudad soberbia.

Sin que nadie sepa por qué, aquella ciudad se hundió sin deshacerse, y sobre ella quedaron las aguas azules, como un fanal, cubriéndola. Ver para creer; y, en efecto, mi conductor afirmaba que allá en el fondo del lago, a unos centenares de pies, se veían perfectamente las cúpulas y las torres, los puentes y los anchos paseos, admirablemente conservados, de aquella ciudad espléndida.

Quise bajarme del coche para contemplar el misterio. El conductor me detuvo.

—Nada; es inútil—me dijo—. Eso hay que contemplarlo a las doce de la noche, subido en aquella piedra.

Ni lo creí ni dejé de creerlo. Todo lo misterioso inspira interés y respeto.

Siguiendo la ruta que nos traía de Viterbo, llegamos a Ronciglioni. El auto se cruzó con los primeros tipos de belleza estatutaria de los romanos.

Entramos en la vía Flamínea: el camino de Aníbal sobre Roma.

En un día soberano de abril salimos de Padua. Entramos pronto en la Polesina de Róvigo, cuya

posesión tantos esfuerzos costó al Consejo de los Diez y tantos sacrificios de hombres y dinero a la República veneciana.

Pasado el pueblo de Bataglia entramos en una tierra oscura y fecunda, cubierta por una vegetación de una riqueza extraordinaria.

Nos dirigimos a la aldea de Arcua, último asilo de Petrarca; vamos a visitar la tumba del poeta.

La tumba, construida por Francisco Brossano, es un monumento sencillo que se halla perfectamente en relación con el carácter y el genio del poeta.

Sobre un pedestal cuatro pilares sostienen el sarcófago de mármol.

Es lástima que Francisco Brossano no haya esculpido en los la-

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

dos del sarcófago algunos pasajes de la vida de Petrarca.

Buscamos inútilmente el retrato de Laura de Noves; algo de la vida del poeta en Arezzo, en Pisa, en Lioria; Aviñón, con Clemente V; la amistad del poeta con el príncipe Jacobo de Colonna.

Nada. Francisco Brössano hizo una tumba bella y sencilla.

Pero aquí no se halla entero el cuerpo del poeta: le falta un brazo, que un florentino audaz se llevó a su tierra.

En la iglesia de Arcua, detrás de la puerta, una mano muy hábil e ignorada dejó trazados dos retratos magistrales, uno de ellos del poeta.

El otro es de un muchacho amigo de Petrarca, que había estudiado con el poeta y que juntos habían hablado, en la adolescencia, de sus sueños de libertad de Italia, la República en Roma y la estancia de los Papas en Aviñón para siempre.

Aquel muchacho, que luego realizó todos sus sueños de adolescente y que se halla retratado por una mano desconocida en la igle-

sia de Arcua, era nada menos que el famoso tribuno Nicolás Rienzi.

* * *

Desde Arcua hasta Róvigo nos encontramos lo menos diez caravanas.

Cantaban y bailaban. La primera caravana llevaba en medio, en un carro con flores, una italiana hermosísima, medio desnuda, y a su lado un joven vestido como un príncipe.

Nos enteramos de que ella era una cortesana famosa por su belleza, y él un rico aristócrata de Ferrara, que se divertía, como en los tiempos paganos, derrochando su fortuna y agarrando todos los días borracheras heroicas que daban miedo.

Ferrara, con sus dos castillos. Entramos en la ciudad, triste y alegre al mismo tiempo.

Ferrara y la casa de Este: aquellos Príncipes literatos, orgullosos y avaros que abandonaron a Luvíco Ariosto, encerraron al Tasso y admiraron a Guarini. Mala gente.

En la calle de San Benedetto oímos cantar con extremada dul-

zura a una mujer morena. Tiene en brazos un niño con melena rubia, que contempla a la cantora con la boca de fresa entreabierta.

El sol brilla que ciega.

Por encima de nosotros y formadas en triángulo pasa una bandada enorme de cigüeñas.

Ariosto, el Tasso, el Palacio Viejo y la iglesia de San Benedetto.

* * *

De Bolonia a Florencia.

La Toscana.

Pasamos de noche la montaña de Fo. Vemos una llama a lo lejos. Es un volcán pequeño que da constantemente una llama azul como un plato de ron al que se le prende fuego.

Imola, Lucus o Lugo.

Entramos en Rávena, donde Lord Byron vivió una época tan a su gusto.

De todas las maravillas que hay en Rávena sólo recuerdo en este momento una silla de marfil, en la cual se sentaron, sin duda alguna, Honorio, Valentiniano, el gran Teodorico o cualquier otro príncipe romano, godo o lombardo.

P. I. H.

Hípica : El nuevo Hipódromo de Madrid

ENTRE los planos de la urbanización del extrarradio de Madrid que se han expuesto en el Ayuntamiento está el de la prolongación de La Castellana y el del nuevo hipódromo, cuyas características son:

Pista.—Una, exterior, cerrada, cuyo recorrido es de 2.000 metros en una línea media con otro de 1.609 metros en recta (una milla inglesa). Su forma es semejante a la de los hipódromos de Beverley, Lincoln, Lanark, High-gosforth Park, Royal Escot y Le Tremblay.

La pista cerrada, de 2.000 metros, está formada por dos rectas, acordadas por dos arcos de círculo, de los cuales el de menor radio tiene el mismo que la curva del hipódromo actual de Madrid. Tangente a esta figura cerrada está la recta de 1.609 metros, con su llegada frente a una de las tribunas.

La pista exterior tiene 25 metros de anchura. La de steeple-chases se establece en el interior en forma de ocho y su anchura es de 20 metros. La de entrenamien-

to se dispondrá entre las dos pistas mencionadas.

Habrà tres tribunas: la de Sus Majestades, que tendrá 183 metros cuadrados, y otras dos a los lados, cada una con 700 metros cuadrados. Además, habrá una grada capaz para 5.000 personas.

Al lado del peso habrá un cuarto para el comisario y otro para los jockeys, e inmediatas estarán las taquillas para las apuestas. Al otro lado estarán las 50 vallas para los caballos que hayan de participar en las carreras.

Se destina un lugar para la construcción de un restaurante. Separado de la estancia y del servicio de caballos habrá un pabellón de socorros sanitarios.

Para guardas y almacén habrá una pequeña vivienda y pabellones w. c.

Se instalará un depósito elevador de aguas, con cabida para 250 metros cúbicos y con canalización para 150 bocas. Para el desagüe se construirá una alcantarilla de 800 metros. También se instalará la iluminación necesaria.

El nuevo hipódromo tendrá varias entradas y una monumental en el eje de la tribuna regia.

El avance del presupuesto es el siguiente:

Adquisición de 400.000 metros cuadrados, a 2,50 pesetas, un millón: movimiento de tierras, pesetas 500.000; construcción de vallas de cerramiento, 3.540 metros lineales, a 20, 70.800; postes de pista, 9.600 metros lineales, a 5, 48.000; tribunas: una de 200 metros cuadrados y dos de 700, 1.400; 1.600 metros cuadrados, a 400, 640.000; «boxes», 2.400 metros cuadrados, a 120, 288.000; cobertizos vallas, 250 metros cuadrados, a 90, 22.500; depósito de agua, 250 metros cúbicos, 80.000; tubería y 150 bocas de riego, 150.000; atarjea, 800 metros lineales, a 80, 64.000; casa guarda, pabellones w. c., enfermería, peso, depósitos, 300 metros cuadrados, a 150, 45.000; instalaciones de agua, 80.000; ídem de alumbrado, 100.000. Suma: 3.080.300; imprevistos y accesos, 700.000. Total: 3.780.300 pesetas.

S T A D I U M

Ayuntamiento de Madrid

EL DEPORTE EN SOLFA

EN LA PUERTA DEL TEATRO



—¿La señora espera un automóvil?
Ella: —No; espero quien me lo pague.

(El Automóvil, Cuba)

EL PROBLEMA DE LA CIRCULACIÓN



Contravención bien merecida, por abuso de estacionamiento en la vía pública e interrupción de tráfico.

(The Motor, Londres)

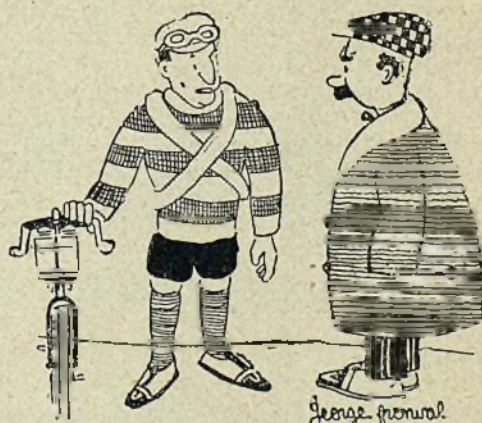
EL AMOR Y EL DEPORTE



—¿Cuándo nos veremos, bella señorita?
—¡Ahora mismo!

(Le Journal Amusant, París)

CONSEJO DE ENTRENADOR



—Para ganar te voy a indicar un procedimiento infalible.

—¿...?
—Procura siempre marchar más rápido que los demás.

(L'Auto, París)

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Lázaro y López

Concesionarios de las legítimas
MOTOCICLETAS Y BICICLETAS

Rambla de Cataluña, 111 : BARCELONA : Teléfono 985-G

B. S. A.

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.

Sociedad marca EL LEON : Plaza de Cataluña, 20

Taxímetros ARGO

Vendemos con las dos faritas
CASA KIENZLE • Calle Cortes, núm. 495

Insignias

Medallas

Balones

G A M P E R Y M I R

Bruch, 13, pral.

B A R C E L O Ñ A

¡Ciclistas! Debéis usar

Neumáticos DELTA

de fabricación nacional

Madrid
Gaztambide, 3

Klein y C.^a

Barcelona
Princesa, 61

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

V Carrera en cuesta La Rabassada

El amateur D. PEDRO SOLER, con el coche **AMILCAR** de su propiedad B.-16128, se clasifica **PRIMERO** de la categoría 1.100 c. c. sport y **PRIMERO ABSOLUTO** todas categorías sport y turismo, estableciendo el nuevo record en 4 m. 39 s. $\frac{2}{10}$, a 63,180 kilómetros hora

Al igual que en 1923, 1924 y 1925

Amílcár

continúa siendo imbatible

J. Alvarez y C.^a, S. en C. : Calle Provenza, núm. 185
BARCELONA

Peugeot

SIEMPRE TRIUNFANTE

Criterium du "Journal". — *Paris-Reims, Paris-Amiens, Paris-Rouen, Paris-Tours* (325 kilómetros). Clasificación regional: **PRIMERO**, Gérard.

Carrera en cuesta de Chauleloup. — *Categoría turismo, 5 litros. PRIMERO*, Rigal, efectuando el mejor tiempo de todos los coches de turismo con la 18 C. V. sin válvulas, el coche de moda.

Agencia para Cataluña y Baleares

VICENTE PRAT BOSCH

Salón de Exposición y Ventas

Consejo de Ciento, 349 : Teléfono 3090-A

Garage y Talleres

Aragón, 184 : Teléfono 649-A

La Prensa

Agencia de Anuncios de **RAFAEL**
Carmen, 18 • Tel. 123 • **MADRID BARRIOS**

Combinaciones económicas de varios periódicos : Pídanse tarifas y presupuestos para publicidad en Madrid y provincias

Talleres Mecánicos

especiales para reparación de automóviles, motores marinos, industriales y de aviación

CASIMIRO SOLER

Calle de Sepúlveda, núms. 86 y 88 :: Teléfono 1950-A :: **BARCELONA**

Construcción de piezas para autos de todas marcas : Instalaciones eléctricas para automóviles y su reparación
Sección especial de cementación y rectificado

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



AUTÓDROMO DE MONZA

Un automóvil **OM** estrictamente de serie

bate todos los records del mundo velocidad y resistencia

Seis días de marcha: 15.000 kilómetros de recorrido, a un promedio de 104 km. a la hora

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Diez y seis años de publicación

APARECE LOS DÍAS
1 Y 15 DE CADA MES

Número corriente. . . 50 céntimos
» atrasado. . . 1 peseta

Precios de suscripción:

España, un año . . . 15 pesetas
Extranjero, un año. . . 30 »

PAGOS POR ADELANTADO

PRECIOS DE LOS ANUNCIOS
SEGÚN LA TARIFA NÚMERO 4

OFICINAS Y TALLERES DE IMPRENTA
CALLE DE BALMES, NÚM. 54
B A R C E L O N A
TELÉFONOS 2689-A y 4737-A

Le Chauffeur

Casa especial para la venta de toda clase de Accesorios para Automóviles: Avisadores eléctricos y mecánicos de las mejores marcas: Bocinas, Shetos, Strombos y Sirenas: Bujías Pognon, Bosch, Renault, Champion, Sphinx, Splidor y otras marcas: Gran surtido en Carburadores Zenith, Cantinas, Ceniceros, Floreros, Plafoniers Cuenta kilómetros O. S.: Depósito de Faros y Neumáticos de las mejores marcas

JAIME ROCA

Rambla de Cataluña, 24 : Barcelona
Teléfono número 2182-A

OPERADIO

Maletín Radiotelelónico

FUNCIONA
sin antena, sin cables y sin aparato
alta voz supletorio

En sus excursiones, en sus viajes, no olvide su
MALETIN



A. CASAJUANA

Diputación, núm 279 - BARCELONA

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

ESTUDIE Vd. COSTE por neumático y kilómetro
y encontrará que los
NEUMÁTICOS



DUNLOP

CORD

son los más económicos que
puede montar en su coche

**"Para quedar satisfecho
montad DUNLOP"**

SOCIEDAD ESPAÑOLA

DUNLOP

(SOCIEDAD ANÓNIMA)

M A D R I D
Claudio Coello, 106

BARCELONA
Buenos Aires, 18

Continuando la serie de sus victorias de 1925
EL MOTOR DE AVIACION

Hispano-Suiza

ha batido los siguientes

"records"
mundiales



La Hispano-Suiza

Carretera de Ribas, número 279

La Sagrera - Barcelona



500 kms., con carga útil de 500 kgs.:
a 249 kilómetros de media

De velocidad, sobre 1.000 kms.:
a 248,750 kilómetros de media

De velocidad, sobre 1.500 kms.:
a 218,827 kilómetros de media

De velocidad, sobre 2.000 kms.:
a 218,759 kilómetros de media

The Chrysler Six



"Imperial", tipo 80, último modelo, 7 plazas

Siete cojinetes al cigüeñal : Frenos hidráulicos en las cuatro ruedas : Filtro de aceite : Filtro bencina : Purificador de aire en el carburador : Supresión absoluta de engrasadores, actuando los bulones de ballesta sin engrase alguno : Suspensión categóricamente mejor que coche alguno

COCHE SILENCIOSO

REPRESENTACIÓN DE AUTOMÓVILES, S. A.

CORTES, 658

TELÉFONO 1874-S.P.

S. E. I. D. A.

Plaza de la Lealtad, 4

MADRID

BARCELONA



Imprenta LA POLIGRAFA
Balmes, 54 :: Barcelona

Ayuntamiento de Madrid