

CASINO
de MADRID
BIBLIOTECA

Stadium

Revista Ilustrada

Año XVI • Núm. 476

1 Diciembre de 1926

Rally-paper organizado
por el profesor de equi-
tación D. Arsenio Abad

50 cts.

Publicación de Madrid

Thomas

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

SANROMÁ

Cuenta kilómetros
 Cuenta revoluciones
 Relojes
 Elevadores de gasolina

O. S.

Concesionarios exclusivos de venta para España

E. Y J. PUJOL XICOY : Claris, 103 : Teléfono 371-G : Barcelona



Cojinetes a bolas

GRAN STOCK

Los más económicos - Los de mayor rendimiento

Agente exclusivo de venta:

Casimiro Soler

Sepúlveda, 86-88 : Teléfono 1950-A : Barcelona

Advertencia importante: Desde el año 1917 tengo montada en mis talleres una sección dedicada exclusivamente a la construcción de toda clase de Cojinetes, de dimensiones no catalogadas : Patentes de invención e introducción : PIDANSE REFERENCIAS

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



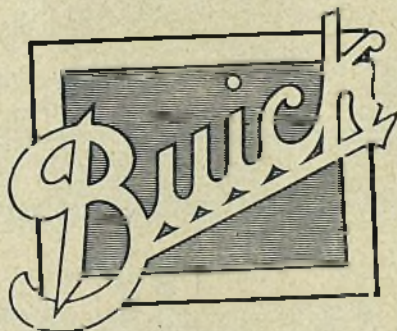
Agencia: Aragón, 208 - Teléf. 2507-A - Barcelona

Ayuntamiento de Madrid

Después de haber efectuado un detenido estudio de las características mecánicas y condiciones de confort y elegancia de las principales marcas, la importante entidad



ha acordado establecer el
Servicio de Lujo
a base de coches



por ser ésta la única marca cuyas pruebas le han dado entera satisfacción, habiendo escriturado en principio la adquisición de

Diez Sedans Limousines
modelo 1927

ACTUALMENTE EN EXHIBICIÓN

BARCELONA
Aragón, 239-245
Plaza Letamendi, 17

CONCESIONARIO
F. ABADAL

MADRID
Alcalá, 62
O'Donnell, 14

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

CARRERA DE LAS XXIV HORAS, DE MONZA

1.º Peugeot conducido por **Boillot**

batiendo el **Record del Mundo**

CIRCUITO DE CARRETERAS EMPEDRADAS
Carrera de cochecitos

1.º Piccolati, sobre **Peugeot**

Agencia para Cataluña y Baleares

VICENTE PRAT BOSCH

Salón de Exposición y Ventas

Garage y Talleres

Consejo de Ciento, 349 : Teléfono 3090-A

Aragón, 184 : Teléfono 649-A

Si usted conociera en detalle el
Willys-Knight
se sumaría a sus admiradores

Acuérdese que es el motor que no sufre
desgastes y que no le son necesarias las
manipulaciones periódicas de esmerilado
de válvulas y limpieza de culata

Nuestros actuales precios y surtido completo de carrocerías deben interesarle

AUTOMÓVILES, S. A. - Claris, 98 - Barcelona

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



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., etc.



elegidas entre todas las demás marcas, para equipos de sus coches, por más de 200 constructores de automóviles en los Estados Unidos, y por más de 100 de los principales constructores ingleses y franceses.

VENTA AL POR MAYOR



BARCELONA - Rosellón, 192
MADRID - Fernández de la Hoz, 17



AUTÓDROMO DE MONZA

Un automóvil **OM** estrictamente de serie

bate todos los records del mundo
velocidad y resistencia

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

AMORTIGUADORES GABRIEL SNUBBERS

LOS MAS EFICACES
LOS MAS BARATOS DE COMPRA

No nos limitamos a venderlos,
sino que gratuitamente son
siempre ajustados en nuestras
Estaciones de Servicio

AUTOELECTRICIDAD

Coma, Llorens
y Buñil, Ltda.

BARCELONA
Diputación, 234
MADRID
San Agustín, 3

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Nacional Pirelli



El neumático ideal
fabricado en Manresa

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



LINCOLN representa lo mejor en calidad.

Esto sólo es posible conseguir disponiendo para su fabricación—como dispone—de técnicos, materiales y facilidades mecánicas sin iguales en el mundo. La precisión con que están contruidos está reconocida, además, por los más expertos en el arte de la mecánica.

En elegancia de líneas, suavidad en funcionamiento, velocidad y aceleración, así como en facilidad de conducción, no hay coche que supere al Lincoln.

Tenemos el honor de invitarle a que lo compruebe Ud. mismo por mediación de nuestros Agentes, sin compromiso alguno por su parte, siendo esto la prueba más elocuente que podemos ofrecerle.

MADRID

Av. Pí y Margall, 11

BARCELONA

Diputación, 279

L I N C O L N

FORD MOTOR COMPANY, S. A. E.

Avenida de Icaria, 149

BARCELONA

Ayuntamiento de Madrid

ACUMULADORES



Unicos por su
aislamiento
perfecto



Servicio Taller de
Reparaciones

AUTOELECTRICIDAD

Coma, Llorens
y Bufill, Ltda

BARCELONA
Diputación, 234
M A D R I D
San Agustín, 3

Lázaro y López

Concesionarios exclu-
sivos de las legítimas

Motocicletas y Bicicletas

B. S. A.



Rambla de Cataluña, 141 : Telé. 985-6
B A R C E L O N A

Le Chauffeur

Casa especial para la
venta de toda clase
de Accesorios para
Automóviles : Avisa-
dores eléctricos y me-
cánicos de las mejo-
res marcas : Bocinas,
Shetos, Strombos y
Sirenas : Bujías Po-
gnon, Bosch, Renault,
Champion, Sphinx,
Splitdorf y otras mar-
cas : Gran surtido en
Carburadores Zenith,
Cantinas, Ceniceros,
Floreros, Plafoniers
Cuenta kilómetros O.
S. : Depósito de Fa-
ros y Neumáticos de
las mejores marcas

JAIME ROCA

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

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

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

EMINENTE CREACION CIENTÍFICA

Enfermos de los ojos
PRODIGALUZ

¡Ojos!
PÁRPADOS

Marca registrada según las Leyes; fórmula registrada en la Dirección General de Sanidad con el número 602 (6.265); Preparado por el Dr. J. Martínez Menéndez, condecorado con la Cruz del Mérito Militar por méritos profesionales.

Específico único en el mundo, que cura radicalmente las enfermedades de los ojos por graves y crónicas que sean con rapidez asombrada, evitando operaciones quirúrgicas que con tanto fundamento atemorizan a los enfermos. Desaparición de los dolores y molestias a su primera aplicación. Eminente-mente eficaz en las oftalmías graves y por excelencia en las granulosas (granulaciones purulenta y ble-norrágica, queratitis, ulceraciones de córnea, etc.) Las oftalmías originadas de enfermedades venéreas, cúralas en breve tiempo. Maravilloso en las infecciones postoperatorias. Hace desaparecer las cataratas en período de formación. Destruye microbios, cicatriza, desinfecta y **CURA PARA SIEMPRE**. No más remedios arsenicales, mercuriales, nitrato de plata, azul metileno y otros temibles usados en clínicas. Las vistas débiles y cansadas adquieren prodigiosa potencia visual. ¡No más neblina! ¡Siempre vista muy clara! ¡Jamás fracasa! El 98 por 100 de los enfermos de los ojos cúranse antes de concluir el primer frasquito del específico **PRODIGALUZ**, que evita usar lentes. **PRODIGALUZ** eclipsa para siempre el tratamiento por los colirios conocidos hasta hoy en todos los gabinetes oculísticos, colirios que en la mayor parte de los casos no hacen más que empeorar el mal, irritando órgano tan importante como la mucosa conjuntival. El nitrato de plata, causa el verdadero terror de los enfermos y de muchas cegueras, lo hace desaparecer. **PRODIGALUZ** es completamente inofensivo y produce estupendos resultados sin causar la menor molestia a los enfermos. Dehíene la miopía progresiva. ¡Enfermos de los ojos! Estad seguros que curaréis en brevísimo tiempo usando el portentoso específico **PRODIGALUZ**. (Exigid la firma y marca en el precinto de la cubierta.)

PRECIO: Cuarenta pesetas (40 ptas.) por Giro Postal a la Dirección Gral.: E. Cuadrado P. - Calle Santa Engracia, 64, 3.ª derecha, MADRID (ESPAÑA) Envíos a vuelta de correo a todas las partes del mundo. Testimonios de Jueces, Fiscales, Jefes, Ejércitos, Ingenieros, comerciantes, obreros, etc., etc.

¡ÚNICO EN EL ORBE!

OFICINAS

BARCELONA: Balma, 54
MADRID: Preciados, 46
PARIS: Notre Dame des
Victoires, 11

Stadium

REVISTA ILUSTRADA
MOTOR - TURISMO - DEPORTES

Número corriente . . 50 pts.
Número atrasado . . 1 pla.

PRECIOS DE
SUBSCRIPCIÓN

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

AÑO XVI

BARCELONA, 1 DE DICIEMBRE DE 1926

NUM. 476

Campeonato de Fútbol de Cataluña



*El equipo del F. C. Barcelona, que quedó vencedor de la primera vuelta,
formado por Sancho, Walter, Carulla, Sagi-Barba, Arnau,
Padrol, Llorens, Sastre, Samitier, Muntaner, Piera*

Foto Claret

Ayuntamiento de Madrid

Ahora o nunca



Envío:

A la memoria del gran sembrador industrial don Arturo Elizalde—q. s. g. h.—en ocasión del primer aniversario de su muerte y como ofrecimiento al recuerdo de su inolvidable figura en el mundo automovilista, cometo mi pluma el atrevimiento de escribir «en público» por vez primera.

Que aquel hombre bueno, desde Allá, me perdone la osadía, ya que tan pequeña es mi condición como grandes su ideal y mi deseo.

A HORA O NUNCA título estas mal pergueñadas líneas, por estimar que la modesta idea que me atrevo a lanzar en ellas sale tal vez en el momento que una labor realizada durante el año que finaliza pueda permitir su florecimiento.

Empecemos estudiando dicha labor, su desarrollo y posibles frutos, para terminar exponiendo lo que mi enorme deseo de servir a nuestra Patria y a su Industria Automovilista me ha llevado a concebir.

En el mes de diciembre de 1925 se presentó al Excmo. Sr. Marqués de Estella una moción, firmada por don Ramón de la Sota, don Damián Mateu y el hoy difunto don Arturo Elizalde, exponiendo la situación de la Industria Automóvil en España y solicitando fuese estudiado por el Gobierno el modo de levantarla de su no muy floreciente estado por causas de todos conocidas o por lo menos presumidas. El Excmo. Sr. Presidente del Consejo dispuso muy favorable acogida a la memoria presentada, hasta el punto de poder ser considerada como obra personal suya la constitución de una comisión interministerial que seguidamente se nombró para su estudio, así como el Congreso del Motor y del Automóvil que durante el mes de junio pasado se celebró en Madrid.

Tanto una como otro realizaron excelentes trabajos y aunque pendientes de aprobación las conclusiones del segundo, por el espíritu patriótico tantas veces demostrado por nuestro Gobierno, como por la alteza de miras y meditado estudio que en ellas se puso, séanos permitido suponer que plas-

men, aquéllas, en disposiciones a todas luces beneficiosas para todos.

A este modo de proceder de nuestras clases directoras es preciso que la Industria Automóvil sepa corresponder como se merece, para tratar de ayudar a la patriótica idea de dotar a nuestro país de elementos propios de vida, ya que de tal podemos calificar hoy día el automóvil.

Para ello es preciso que, prescindiendo de prejuicios y personalismos exagerados, se unan todos los interesados en el problema que nos ocupa para tratar de conseguir lo que el mercado nacional exige: «un coche bueno y barato».

¿Cómo puede obtenerse esto? Si no estoy equivocado, disponemos actualmente en España de las siguientes fábricas constructoras de automóviles: La Hispano Suiza, Elizalde, Talleres España, Automóviles Ricart, Euskalduna y La Hispano, sitas en Barcelona las primeras cuatro, Euskalduna, que provisionalmente reside en Madrid mientras termina su nueva fábrica en Bilbao, y La Hispano, que se encuentra en Guadalajara.

¿Hemos de añadir a estas fábricas la interminable lista de talleres de carrocerías, fabricantes de radiadores, de neumáticos y maticos, etc., etc., con que también cuenta, y a buena altura, hoy día España? Sería cosa interminable. Pero sea dicho, por lo menos, que es muy desconocido, por lo difícilmente recapitulado, todo lo que de estas industrias auxiliares puede obtenerse para la obra de conjunto.

¿Es realmente imposible que estas entidades *unidas*, constituyendo una General Motors Española, obtengan el coche automóvil bueno y barato?

Yo, sinceramente, creo que no. ¿Qué les falta? Técnicos, no; éxitos como el muy reciente de Ricart creo que bastan para justificar esta negación. ¿Elementos de trabajo? Una ligera visita a las fábricas nos demuestra que tampoco. Les falta a todos, sencillamente, «proporción» para lo que el mercado exige; el coche barato y bue-

EN esta Revista, estadio en la que tantos elementos hicieron sus primeras armas en defensa de amores e intereses que van íntimamente unidos con el sport o con el comercio e industrias que con el sport tienen relación más directa, escribe por primera vez para el público, según declaración propia, aquel a quien, admiradores de sus dotes de talento y de sus grandes cualidades de técnico, habíamos intentado vanamente atraer hacia STADIUM para que nos honrase con su colaboración.

Las primeras palabras que nos dedica y emite hoy don Julio Rentería, que acogemos con singular complacencia, no son balbuceos: están escritas como si estuviesen trazadas por persona habituada a la labor periodística. El entusiasmo por la idea que vierte en STADIUM es tan grande; han brotado de su alma tan diáfanos los propósitos que le animan, sus palabras expresan su voluntad con tanta claridad y acierto, que no dudamos que habrán de ser recogidas, analizadas, apreciadas en todo el noble sentir con que las escribe y si ha de ser para bien, gloria y prosperidad de la producción automóvil nacional, quiera Dios que lo que hoy se inicia en STADIUM, recordando al llorado propulsor del automovilismo patrio, don Arturo Elizalde, se convierta pronto en espléndidas realidades coronadas por el éxito. Creemos honrar con ello la memoria del amigo que acarició anhelos idénticos a los que a continuación se exponen. (N. de la R.)

STADIUM

no sólo puede obtenerse a base de *producción diaria* y, triste es confesarlo, pero es cierto, que casi ninguna de las fábricas cuenta con medios de obtener lo que se precisa.

Pues bien, esto demuestra que el espíritu de asociación se impone y *todos unidos*, distribuyéndose el trabajo equitativa y proporcionalmente a los medios de producción de cada uno, es posible obtener lo que se desea. La Hispano Suiza en Ripoll estampando chasis, Ricart haciendo motores, Talleres España construyendo puentes y transmisiones, Elizalde haciendo piezas de estampación y frenos, Euskalduna facilitando piezas de dirección, La Hispano montando... y ¿a qué seguir?, creo que fácilmente se comprende que así el coche barato y bueno sería desde luego un hecho.

Para ello sólo se precisa constituir una entidad que organice y estudie el modelo (cosa fácil, pues entre todo lo nacional existe vasto campo donde elegir y seleccionar un conjunto espléndido), distribuya el trabajo y dé fácil salida a la obra de todos.

Esta entidad, que habría de ser

formada a costa de pequeños desembolsos por parte de las filiales y los hombres ya citados, dirigidos por una personalidad de reconocida independencia y entusiasmo por la Industria Nacional, podrá obtener el resultado apetecido. ¿Habrá dificultad para todo ello?

Para desvanecer dudas que pudieran presentarse, añadiré que el trabajo requerido para la fabricación así propuesta no elimina el que cada casa constructora pudiera seguir trabajando sobre sus producciones propias, ya que, preparado el mercado en esta forma, habrían de encontrar mejor y más propicio desarrollo.

Unos números podrían ayudarnos a comprender que también económicamente sería posible poner en práctica el plan tan someramente esbozado; puesto que en esta forma creo posible realizar una fabricación de 1.500 coches anuales (cifra que no llega al 6 por 100 de nuestro consumo al año), que a 10.000 pesetas unidad dan 15.000.000 de pesetas en total, suma que vale la pena de incorporar a la Economía Nacional y que puede dar un trabajo medio anual de 1.500.000 pesetas a las seis

casas mencionadas y 6.000.000 a las demás industrias complementarias también aludidas.

El tipo de coche debiera ser, a mi juicio, un 1.500 c. c. de 8/10 C. V. para cinco plazas, es decir, el llamado «coche utilitario» y fijado en las conclusiones provisionales del Congreso del Motor y del Automóvil como tipo medio.

¿Que estas cifras son pequeñas? Tal vez sí, pero quizás dentro de poco estos números se doblasen o centuplicasen... La palabra queda cedida en este punto a la bondad del producto, es decir, a los esfuerzos de nuestros técnicos y fabricantes.

No quiero ya molestar más a los pacientes lectores y me queda sólo expresar que doctores hay en esta materia que muy bien pueden dirigir este movimiento y darle la impulsión necesaria para llegar al fin deseado por nuestra Industria, nuestra Patria y este modesto servidor de ambas.

Julio de Rentería

Villarreal-Teruel-Villarreal ciclista

DE audacia en audacia, camina con pleno éxito hacia una altura brillante el ciclismo español. A la serie larga de grandes pruebas ciclistas que de unos años acá



Poto Claret

se vienen organizando, hay que agregar la de Villarreal-Teruel-Villarreal, cuyo recorrido de 318 kilómetros es record español de distancia en una etapa y que ha dado ocasión a Mariano Cañardo de mostrarse nuevamente el hombre de recio temple y espíritu combativo por excelencia.

Los trescientos y pico de kilómetros, cubiertos con facilidad relativa por algunos de nuestros corredores, entre los cuales se contaban verdaderos novales para largas distancias, vienen a ser algo así como un escollo salvado por la calidad de nuestro ciclismo, que cada vez nos parece tan completo y tan excelente como el del otro lado de los Pirineos.

Por lo menos, las proporciones de la carrera de Villarreal, el excelente promedio alcanzado (promedio que rebajaron notablemente manos criminales colocando tachuelas y vidrios en la carretera) y el hecho aun de no haber parti-

cipado la mayoría de nuestros ases, no la hacen desmerecer en nada, comparándola con bastantes de las clásicas pruebas del extranjero.

Ni Cañardo resulta inferior a bastantes de las eminencias que la prensa extranjera pregona a son de bombo y platillos.

La prueba de una carrera de larga distancia está hecha, sus resultados han sido definitivos, pero para el renombre de su extensión el trozo escogido no es de los que vulgarmente se dice frapan a las muchedumbres; precisa, para ello, algo que se recuerde, algo que con la expresión de dos nombres de grandes ciudades sirva de expresión a la hazaña. Un Barcelona-Valencia o un Barcelona-Zaragoza, en una sola etapa, sería este algo mágico que consagrara a nuestro ciclismo para siempre, colocándolo a la altura que se merece.

KANT

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Barcelona, ciudad deportiva

si sabe guardarse a sí misma celosamente para conservarse tal...

El artículo que sirvió de pobre marco al autógrafo que publicamos en el número anterior del ilustre Presidente de Honor de los Juegos Olímpicos, cargo vitalicio justamente otorgado a nuestro ilustre amigo y colaborador, ha dado origen a una carta bellísima, que nos honramos en reproducir en francés, tal como llega a nuestras manos, para que conserve toda su fragancia y todo su valor, y una traducción en español para aquellos de nuestros lectores que no conozcan ese idioma, sin añadir comentario alguno por nuestra parte.

Hemos querido traer a esta página la fotografía del equipo campeón, de la tripulación del outrigger que naufragara a la vista del Barón de Coubertin, y que ha proporcionado interesantes observaciones a tan benemérito pensador, tal vez un recuerdo imperecedero de nuestra vida deportiva: nueve hombres que caen al agua, en otoño, sin que nadie se inmute, porque bien sabido era que se trataba de consumados deportistas.

(N. de la R.)



El outrigger que ganó el campeonato de Cataluña, el domingo, y al que alude en su carta el Barón de Coubertin

Foto Vela

CHER monsieur Masferrer: Vous semblez hesiter sur la signification exacte des lignes que vous avez publiées en manière d'autographe dans le STADIUM. Je saisis cette occasion d'en préciser la portée.

Il y a pour une ville deux façons d'être «sportive», par le *pourcentage* et par l'*esprit*. Du premier point de vue j'ose dire qu'il n'existe encore «aucune ville sportive» dans le monde. Nulle part, en effet, le rapport entre le nombre des habitants et le nombre des sportifs pratiquants n'est normal.

L'abus des spectacles, la réclame... peuvent donner l'illusion d'un faible écart entre les deux chiffres; en réalité cet écart reste énorme, en Angleterre et aux Etats Unis, aussi bien qu'en d'autres pays. Mais il y a le second point de vue, celui de l'esprit dans lequel les sports sont pratiqués par leurs adeptes. Toute ma vie j'ai cherché à définir et à repandre le bon, le vrai esprit sportif, car je l'estime essentiel: la quantité viendra après la qualité, mais la qualité ne naîtra pas de la quantité.

Telle es ma conception de la question. Ce que j'ai vu à Barcelone, au point de vue de l'esprit sportif m'a charmé. Après quarante années d'expériences et de contacts, il m'arrive naturellement de saisir bien des indices rapides qui échapperaient à d'autres. Croyez bien que le petit naufrage de l'outrigger a huit que j'ai vu l'autre jour de si près, m'a fourni à cet égard, l'occasion d'interessantes observations.

Oui, Barcelone est une ville superbement sportive. Mais qu'elle veille jalousement sur elle-même pour se conserver telle, car l'esprit sportif est une fleur délicate facilement flétrie.

Croyez, mon cher monsieur Masferrer, à mes sentiments les meilleurs.

PIERRE DE COUBERTIN

Seville, novembre 20-26.

ESTIMADO señor Masferrer: Parece que duda usted acerca de la significación exacta de las líneas que ha publicado, en forma de autógrafo, en STADIUM. Aprovecho esta ocasión para precisar su alcance.

Para una ciudad existen dos modos de ser «deportiva», por el *porcentaje* y por el *espíritu*. Del primer punto de vista me atrevo a decir que no existe aún «ninguna ciudad deportiva» en el mundo. En efecto, en ninguna parte, la proporción entre el número de habitantes y el número de deportistas practicantes es normal.

El abuso de espectáculos, la propaganda... pueden proporcionar la ilusión de una débil diferencia entre las dos cifras; en realidad, esa diferencia es aún enorme en Inglaterra y en los Estados Unidos, lo propio que en otros países. Pero existe el segundo punto de vista, el del espíritu deportivo, con el cual son practicados los deportes por sus adeptos. Toda mi vida he tratado de definir y propalar el bueno, el verdadero espíritu deportivo, porque lo estimo esencial; la cantidad vendrá tras la calidad, pero la calidad no nacerá nunca de la cantidad.

Tal es el concepto que tengo de la cuestión. Lo que yo he visto en Barcelona, desde el punto de vista del espíritu deportivo, me ha encantado. Después de cuarenta años de experiencias y de contactos, me es dado, naturalmente, apreciar índices rápidos que escapan a otros. Crea usted que el pequeño naufragio del outrigger a ocho que vi tan de cerca, el otro día, me ha proporcionado, a este respecto, interesantes observaciones.

Sí, Barcelona es una ciudad soberbiamente deportiva. Pero que se guarde celosamente a sí misma para conservarse tal, porque el espíritu deportivo es una flor delicada, fácil de marchitarse.

Crea usted, mi estimado señor Masferrer, en mis mejores sentimientos.

PIERRE DE COUBERTIN.

Sevilla, noviembre 20-26.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

AUTOMOVILISMO MUNDIAL

La próxima reunión en Terramar / Copa del Armisticio

LA reunión que para el 5 del actual prepara Penya Rhin en el autódromo de Terramar ha despertado fuerte interés entre nuestro público deportivo, que se promete una gran jornada motorística, tanto por lo que se refiere al match motociclista Castilla-Cataluña

como para el Premio Sitges.

Penya Rhin, deseosa de añadir los mayores alicientes posibles a la reunión y de ofrecer novedades atractivas al público favoreciendo el incremento de afición, ha acordado incluir en el programa una prueba de demostración de carrera con obstáculos, o sea con virajes artificiales y agudos en la recta de las tribunas, consistente en dos series y una final de cinco vueltas.

En la final se establecerá handicap según los resultados de las dos series primeras. Para las dos series primeras, así como para la final, habrá premios consistentes copas, medallas, etc., ya que tiene carácter de ensayo.

Los ensayos hechos ya el pasado domingo fueron muy interesantes y habrán de repetirse toda esta semana, abrigando los organizadores fundadas esperanzas de que dicha prueba habrá de gustar grandemente, como gustan las de orden análogo que frecuentemente se celebran en Monthlery y Brooklands, ya que el establecimiento de los virajes agudos frente a las tribunas proporcionará momentos de emoción, en los que podrá apreciarse claramente la habilidad de los pilotos.

Apenas decidida la celebración de dicha prueba, Penya Rhin ha recibido ya dos inscripciones muy valiosas: las de Fernando de Vizcaya y de Manolo Bertrand, ambos con Bugatti litro y medio.

La clase internacional de de Vizcaya y las pruebas que Manolo Bertrand tiene dadas de ser uno de nuestros más finos volantes, así como las posibilidades elevadas de velocidad de sus racers, permiten decir que la lista de inscripciones, que es de creer se verá rápidamente aumentada, se ha abierto brillantemente.

Los obstáculos sólo se habilitarán en la pista para la referida prueba, ya que el match Cataluña-Castilla, como el Premio Sitges, se correrá sobre la pista libre, o sea permitiendo la máxima velocidad a los participantes.

Para el Premio Sitges se han recibido en Penya Rhin demandas de hojas de inscripción por parte de buen número de amateurs de

otras regiones, lo que hace presumir una inscripción variada e interesante que presentará a nuestro público valores nuevos en nuestras pruebas.

Es de creer que los pilotos de «casa», tanto más cuanto entre

(Sigue en la página 25)



El clásico Morgan. — Un Salmson. Cabriolet Renault. — Cycle-car Sigma Violet



Un Gar de 1.100 c. c. — Side-car Terrot. — Cocheito Ratier. — Moto Alcyon Fotos Rol

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

El triunfo de Hispano-Suiza en el record sin escala



Costes y Rignot reciben los ramos de la victoria

EN el autódromo parisino de Le Bourget ha tenido lugar la llegada de los intrépidos aviadores Costes y Rignot, que como reseñábamos en nuestro pasado número, acaban de batir el record mundial de vuelo sin escala efectuando el recorrido París-Dajask, dejándolo en 5.500 kilómetros y acreditando una vez más las excelentes cualidades del aparato *Breguet*, provisto del motor *Hispano-Suiza* de 450 HP. de fuerza.

En el autódromo se reunieron, además de enorme concurrencia, delegaciones del Aero Club francés y prensa deportiva, a las que se unió una representación del Gobierno, que quiso con su presencia demostrar la admiración que le merecía tan espléndida performance.

Los aviadores, que una vez llegados a Dajask no quisieron desmontar su aparato, sino que, demostrando las bellas cualidades del mismo, prefirieron regresar con sus propios medios, efectuaron el viaje por etapas, llegando felizmente al punto de partida en

condiciones de volver a realizar las más grandes hazañas, si éstas fueran precisas.

Con motivo de este raid han vuelto a suscitarse las discusiones sobre la posibilidad del vuelo sin

escalas París-New York, que tanto interés despertó hace un mes con motivo del fracasado intento del capitán Fonch, pilotando un aparato ruso-americano *Sikorsky*, provisto de tres motores *Júpiter* a enfriamiento por aire. De tales discusiones, parece es la opinión que más sufragios reúne la de que el tal vuelo será una realidad el día que aviadores prácticos de raid lo emprendan empleando aparatos de resultados reconocidos, como los *Breguet-Hispano-Suiza*, los *Potez-Renault* o los *Morane-Saulnier-Salmson* y dejen de quererlos realizar aviadores que, si bien en épocas de guerra fueron grandes ases, les falta la preparación necesaria para largos raids. Tampoco es posible ni probable obtengan un éxito aparatos de características nuevas, que para sus primeras armas intenten tan enorme proeza; el aparato vencedor será, a no dudarlo, un avión acostumbrado a tales distancias y solamente modificado para la prueba que se exija.

Esto serán profecías, mas las grandes enseñanzas de estos últimos records de distancia ayudan a la ingrata labor de profeta y no tardaremos un año, tal vez, en saber cuál de las dos escuelas es la vencedora, si la del ruso *Sikorsky* o la de los acreditados modelos clásicos franceses.

A. S.



El *Breguet Hispano-Suiza* llega al Bourget, después de su raid en el que batió el record de distancia

Fotos Rol

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Exposición Española de Industrias Aeronáuticas



La soberbia instalación de los Radiadores Corominas

Foto Ragel

EN todas cuantas Exposiciones se celebran en España, bien sean de automóviles o de aeronáutica, se lleven a efecto en Madrid o en Barcelona, siempre salta a la vista, en cuanto penetráis en los puestos de mayor concurrencia, el nombre tan reputado y tan extendido por España, de Ricardo Corominas.

Establecido primero y desde hace muchos años en Barcelona, extendió más tarde su amplio radio de acción a Madrid, reclamado con insistencia por sus clientes, entre los cuales tiene el honor de contar a S. M. el Rey, devoto ferviente del automóvil, que no deja nunca de penetrar en el stand de Corominas, a estimular con su augusta presencia el celo del conocido industrial y a felicitarle por las innovaciones y por los adelantos que constantemente introduce en su industria.

Es entretenido e interesante, en efecto, rendir una visita al stand de Corominas.

No es lisonja ni manifestación retribuida, sino demostración sincera de la simpatía que nos mere-

ce la obra que viene realizando el señor Corominas, declarar que causa admiración contemplar los trabajos que presenta. Se comprende fácilmente con qué inteligencia han sido presididos y dirigidos los trabajos de taller y el cuidado que los obreros han tenido que poner para realizar un acabado perfecto, si delicado cuando de automóviles se trata, mucho más cuando se refiere a aviación.

Así se comprende la confianza grande, enormísima depositada en la casa Corominas, que ha consolidado su crédito merced al aval que supone el que el Estado le otorgue sus preferencias.

Cuántas personas visitaban el Salón de la Aeronáutica celebrado con tanto éxito en Madrid, cuantas se detuvieron ante el stand Corominas inquiriendo detalles de la fabricación de los radiadores, del sistema sabiamente adoptado por el acreditado industrial, peritísimo en la materia, y las manifestaciones cuyas eran tan claras y tan precisas, que forzosamente tenía que ser alabada la fructífera labor.

Es la casa Corominas la más importante de nuestro país como constructora de radiadores especiales para la aviación como para el automóvil.

Don Ricardo, nuestro estimado amigo, recoge ahora, al cabo de una larga vida dedicada al trabajo, el fruto de su labor y goza indiscutiblemente de un bienestar que ojalá cien años dure, pero es merecedor de algo más: que el ministro del Trabajo, Industria y Comercio, nuestro ilustre amigo el señor Aunós, cuando a sus manos llegue una solicitud repleta de firmas, decreta «como se pide» y otorgue, mercedamente a nuestro juicio, la medalla del Trabajo a aquel que vivió por el trabajo, supo honrar y enaltecer su profesión y merece que sobre su pecho brille la recompensa que el Gobierno de la nación otorga a los que laboraron a favor de la industria nacional con éxito.

Es el galardón indiscutible que le falta a la serie de conquistas obtenidas en pro del desarrollo de la industria nacional.

J. M. G.

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

La actualidad futbolística

La obra de expansión / La afortunada salida del Campeón de España / Lluvia de goals y cambio de leaders / Pocas variaciones y algunos resultados poco previstos / La primera vuelta llega a su término

La obra de expansión

QUE el deporte se ha ido convirtiendo en nuestros tiempos en mercancía de exportación, la que si no ayuda a disminuir el déficit que resulta comparando las cifras globales de lo que entra y lo que sale, por lo menos contribuye a aumentar el crédito de nuestros productos, es cosa que se desprende de la observación, por poco atenta que sea. Al público de todas las naciones le ha dado por entrar de lleno en el fútbol, y clasifica a los distintos valores en categorías que hace sinónimas de capacidad dentro del campo de las actividades colectivas. ¿Que el concepto es, acaso, un poco exagerado? Evitemos entrar en razonamientos más o menos falaces y limitémonos a dejar sentado el hecho de la importancia del fútbol como obra de expansión. Basta ver lo que nos ha ocurrido a nosotros; antes de venir los equipos checos, austriacos y húngaros, poco sabía el gran público de sus respectivos países de origen. Posiblemente no sabe mucho más ahora de su historia, sus constituciones políticas, sus industrias, su arte, su *folklore*, de su vida íntima, en fin; pero es posible que

muchos hayan sentido el aguijón de la curiosidad y hayan buscado los respectivos mapas en un atlas cualquiera. Conocemos *donde caen*, que no es poco, Checoslovaquia, Austria y Hungría, y todo por sus futbolistas. Y ya sabemos que el inicio de la propaganda radica en este despertar de la curiosidad, que puede tener su continuación en el interés que nos lleva a consecutivas resoluciones.

Esta obra de expansión, los clubs españoles la entienden dándole el reducido marco de un criterio escuálido, desmedrado en demasía. Pongamos cuidadosamente al margen la iniciativa del R. C. D. Español, que tiene su igual sólo en el ansia aventurera de nuestros navegantes del siglo xv y posteriores, con la única diferencia que entonces no se habían creado las agencias de viajes y por lo tanto aun era desconocida la palabra «turismo». Fuera de esta concepción de los albiazules, que adoptando un término tan técnico como incorrecto del léxico pugilístico podríamos llamar «de gran envergadura» y que tuvo su precedente menos afortunado en el *picnic* de los vascos unos años ha, los demás viajes han sido tan premiosos como escasos. El Ath-

letic de Bilbao y la Real donostiarra, al centro de Europa, con distintos puntos de destino; el Europa y el Español, a Praga; la Real Unión de Irún, a Suiza; el Sans, a Alemania; el Real Madrid, a Inglaterra (otra corazonada digna de admiración) y Dinamarca, aparte de otros breves saltos (Athletic a Lieja, Real Madrid a Italia, etcétera), forman el escaso record de salidas de nuestros clubs, además de las del equipo nacional y de las selecciones de Cataluña y Guipúzcoa. En breve, que no es mucho lo que se ha hecho en este sentido, y muy poco lo que han hecho los clubs catalanes, para confirmar en Europa la categoría adquirida en el solar patrio con tantas victorias resonantes. Y no siempre «cuando el león ha salido de su guarida» — según frase pintoresca que se ha hecho corriente en el centro de Europa — la fortuna fué propicia. Han acusado nuestros equipos, salvo raras excepciones, una irregularidad decepcionante, la mayoría de veces por emprender las tournées en época poco oportuna.

El equipo español de mayor fama mundial — nos limitamos a enunciar un hecho indiscutible —, el F. C. Barcelona, ha hecho su



El partido F. C. Barcelona-Red Star Olympique, celebrado en Buffalo, de París, fué una brillante demostración de nuestro fútbol

Fotos Rol

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid



De los recientes partidos para el campeonato catalán: 1 y 2. Sabadell-Tarrasa. — 3 y 4. Barcelona-Gracia. 5 y 6. Europa-Sans
Fotos Claret y Casañas

primera salida un poco seria. Ir a Burdeos, a Lunel, a Marsella o a cualquier otra población meridional francesa en tiempo de los romanos para la obra de expansión, significó tanto como ahora ir a Hospitalet en tarde incluida en el programa de una fastuosa si que recreativa fiesta mayor. ¿Nos echarán en cara nuestra ignorancia los estadísticos si decimos aún que el Barcelona salió por primera vez con motivo de su escapada a París?

La afortunada salida del Campeón de España

La exhibición del F. C. Barcelona que tuvo efecto el día del Aniversario del Armisticio en el Estadio Buffalo de París, enfrente del equipo del Red Star-Olympique, reforzado, ha tenido como consecuencia la proclamación *urbi et orbi* de lo merecida que es la fama ecuménica de los actuales Campeones de Cataluña y Espa-

ña. ¿A que más podía aspirar el club azul-grana? Que le sería opuesto un team relativamente flojo. A pesar de todos los esfuerzos de jugadores internacionales, es cosa que teníamos olvidada de puro sabida. Temíamos, no obstante, que aun venciendo, no sabría aprovechar la inmejorable oportunidad que se le presentaba de hacer una bella exhibición de juego. En realidad esto importaba tanto como el triunfo mismo, me-

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

por dicho, importaba más que las cifras resultantes. París no hace la fama de los grandes equipos europeos, ya que las capitales donde se afirman categorías quedan hacia el Este del meridiano de la Ciudad Luz, pero ésta puede ayudar a quebrantar prestigios o, como en el caso del match del Barcelona, acuciar el interés de las demás naciones de Europa y aun de América por ver en sus campos a nuestro Campeón, ante los elogios ditirámicos que unánimemente le dedica la prensa francesa, entre cuyos críticos figuran personas tan conocedoras del fútbol como Gamblin, Hanot, Duchenne, Pfefferkorn, Estèbe, Rossini, etc., etc. Vencer al Red Star es poca cosa; leer como se dice que los jugadores catalanes han elevado el fútbol a obra de arte, que después de los uruguayos no se vió en París nada tan perfecto y que el juego del Barcelona fué incomparablemente superior al que realizara jamás otro equipo latino, ya tiene mucho mayor valor y transcendencia.

En resumen, debemos estar satisfechos de que el Barcelona, dando prestigio y brillantez a sus títulos de Campeón, haya logrado un éxito tan definitivo, poniendo cátedra de bien jugar ante los parisienses. Conviene ahora que el club piense en acometer empresas de más enjundia.

Lluvia de goals y cambio de leaders

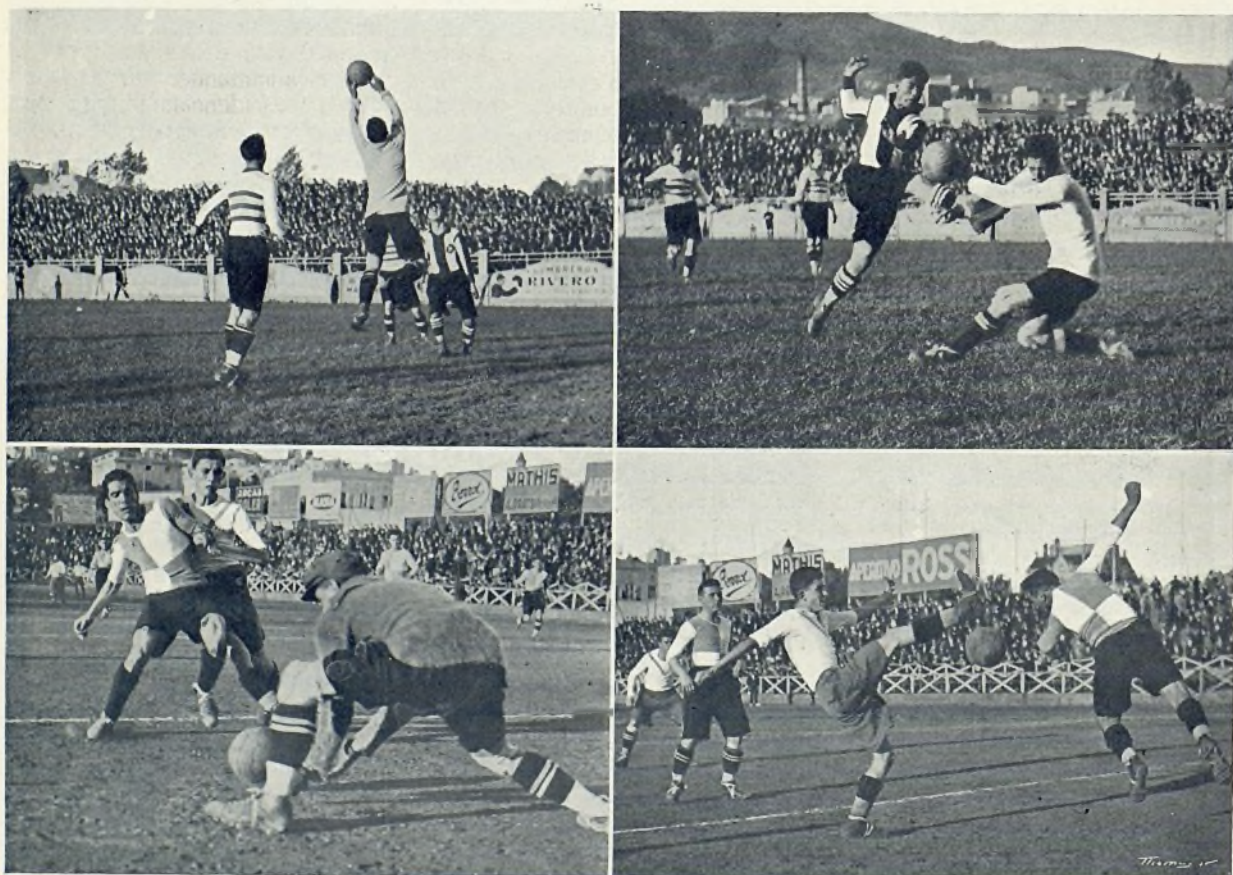
La característica de la quinta jornada del Campeonato de Cataluña fué el crecido número de goals que se marcaron durante los matchs que en la misma se llevaron a efecto, tantos cuya cifra se elevó a 28.

El Barcelona fué el equipo que se llevó la palma dando trabajo al marcador, como si el viaje a París hubiese infundido la máxima lucidez a la magnífica delantera azul-grana, que bien inauguró la prolongada serie de partidos que deben ser jugados durante las próximas fechas en Las Corts. Los bravos jugadores del Gracia tu-

vieron a su cargo, por esta vez, representar el papel de modestos conejillos de Indias escogidos para la experimentación del poder ofensivo de una línea de clase internacional. Sabemos que el Gracia, en campo que no sea el suyo, pierde algo en eficacia, pero no hasta el extremo de quedar inerte como produjo el efecto de quedar en el campo del Barcelona. En realidad, el resultado de 10-2 no debióse a que los rojos fueran distintos de aquellos jugadores animosos, hábiles, agilísimos, valientes que hemos visto en otros matchs; se debió, sencillamente, a que el ataque del club campeón, con una seguridad mayor que nunca, tuvo una tarde espléndida que hubiera dado cuenta asimismo de otros equipos en forma análoga a como lo hizo con el Gracia. Ordinariamente la línea delantera del Barcelona es mucha línea, pero cuando está de vena es irresistible.

Después del Barcelona, el Español obsequió pródigamente a

(Sigue en la página 25)



Notas del campeonato de nuestra región: 1 y 2. Español-Sans.—3 y 4. Sabadell-Europa Fotos Claret

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Rally-paper organizado por el profesor Abad



Señoras Barucci, Dubler, Medina y Princesa de Habsburgo antes de la salida.—Capitán Sr. Serrano, Sr. Puig y Sra. de Mac-Crory durante la prueba Fotos Claret

DON ARSENIO ABAD, el profesor de equitación que pone su espíritu y su alma, con un tesón y una voluntad ejemplares, al desarrollo de la hípica, deporte señorial, lleno de atractivos y cualidades higiénicas, organizó la magnífica prueba hípica cuyas fotografías reproducimos como fiel reflejo del éxito obtenido por el organizador, lo mismo deportivamente que de orden y concurrencia.

Lo más selecto de nuestra sociedad concurrió al delicioso paseo, para el cual la hermosa y placida temperatura de la época era ya un aliciente, coronado por espléndido y benéfico sol que contribuyó a dar esplendor y belleza a los hermosos parajes por los cuales los jinetes pasaban en rauda carrera, ya al alegre sonido de una franca carcajada femenina, ya con el de la ronca voz masculina indicando rutas o admirando paisajes...

El lugar fué bello, encantador, como lo fué el elegido: los alrededores de Santa Perpetua de Moguda.

La concurrencia la integraban: S. A. la Princesa Inmaculada de Habsburgo, señoras Barucci, de Lacambra, Mac-Crory, de Picó, Medina, de Dubler, de Koningshagen, señoritas Bertrand y Mata, Coromina y Bové. Del grupo masculino vimos a SS. AA. los Archiduques don Loopoldo y don Francisco José, señores Cuyás, Bertrand y Serra, Bertrand y Mata (M. y E.), Puig (J. y E.), Bové, París, Barucci, Vila, Coromina,

Clapers, de los Ríos, Fernández, Vais, Dubler, Krüger, Rafel, Coma, Mata (L.), Rialp (padre e hijo), Serrano, Valenzuela, Abad, Botero, Jiménez y Pérez-Val.

Después de veinte minutos de galope preliminar, se reunieron los jinetes para empezar la prueba, por distintas pistas marcadas, las que constituyeron un magnífico conjunto de recorridos a cual más pintoresco y bonito, durando ésta parte de la mañana.

Mercedes Bertrand Mata, nuestra encantadora amazona, gentil, llena de majestuosa arrogancia deportiva, ejemplo vivo de lo que debe de ser toda mujer española, fué la que irrumpió primera en la meta, siendo seguida por las dis-

tinguidas damas fervientes evocadoras de la Grecia clásica, señoras Mac-Crory y Koningshagen.

Del sexo contrario aparejaron en los primeros lugares con las amazonas los distinguidos señores Marsans (don Enrique) y don Juan Claudio de Rialp.

Acabada tan simpática fiesta, se celebró una comida íntima en Mollet, comentando los concurrentes las incidencias de la prueba con frases laudatorias para el organizador y de plena satisfacción.

Ni que decir tiene que el desarrollo de estos magníficos paseos ha adquirido en nuestra ciudad una importancia grande, pues no solamente han contribuido con ello los organizadores a descubrir bellos e interesantes paisajes, sino aumentar en un número bastante aceptable la cifra de adeptos, que ya han adquirido magníficos ejemplares de caballos para sus deliciosas aficiones hípicas y así es como se ha extendido en nuestra ciudad, con la realidad positiva del hecho, tan laudable como positiva afición hípica.

De desear es que siga por esos senderos la afición, para verla ascender y obtener ese número de jinetes que se ven en toda gran ciudad y tanto embellecen las grandes avenidas y tanto dicen en pro de la cultura de un pueblo que se precia de ser noble, caballeresco y hospitalario.

Felicitemos al profesor organizador por el éxito adquirido.

FLIRT



Srta. Mercedes Bertrand y D. Enrique Marsans, ganadores del rally

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

El deporte italiano actual

Ciclismo / Hípismo / Automovilismo



LA VUELTA A LOMBARDÍA : Esta clásica carrera ha sido ganada por Binda, que llegó solo al velódromo del Sempione de Milano, bicicleta *Legnano, Pneus Pirelli*

EL ciclismo en Italia es uno de los deportes más en boga, debido sin duda alguna a la gran afición que para la bicicleta existe. Contándose a miles la cifra de máquinas existentes. Tal es su importancia, que el actual Gobierno o, mejor dicho, su dictador Mussolini, ha creído cosa de gran efecto para atraerse adeptos el suprimir toda clase de impuestos sobre las bicicletas, considerándolas como artículo de absoluta necesidad.

Infinidad de carreras en carretera se celebran anualmente, desde la Milán-San Remo, primera del

programa italiano y europeo, hasta la de la Vuelta a Lombardía, que todos los años se disputa entre barro y agua, por correrse a últimos de temporada. Esta carrera, de la cual publicamos dos fotos debidas a nuestro corresponsal Sig. Strazza, ha sido ganada este año por Binda, el crack de Legnano-Pirelli, campeón de Italia en carretera.

Entre estas dos pruebas, infinitas son las que tienen lugar, siendo una de las más notables el Giro de Italia, carrera por etapas al estilo de la Vuelta a Francia y que, como es natural, es seguido con entusiasmo su desarrollo cual pueda serlo en la vecina República la gran carrera de *L'Auto*. De toda esta diversidad de carreras, la Unión Velocipédica Italiana escoge las más notables, formando una clasificación por puntos, de la que sale el campeón por carretera. Infinidad de años ha sido el vencedor el llamado « championísimo » Girardengo, que este año ha tenido que ceder el puesto a Binda, ganador, como antes decimos, del Giro de Lombardía.

Por lo que respecta a velocidad, Italia cuenta actualmente con un gran novel corredor, Martinetti. Este sprinter sin par acaba de vencer en el Gran Premio de Velocidad del Velódromo de invierno a Michard y Faucheux; ello no quiere decir sea superiorísimo como a

clase a ellos, pero parangonarse con Michard es algo muy serio, ya que de los especialistas actuales puede considerarse como una de las primerísimas figuras, y si a él se parangona, justo es reconocer la enorme clase del ciclista transalpino.

* * *

En la bella ciudad de Stresa ha tenido lugar un concurso internacional hípico. Como saben nuestros lectores, la hípica es deporte favorito en Italia, donde desde tiempo inmemorial sus jinetes son famosísimos en el mundo entero.

El concurso hípico de Stresa, además de reunir numerosísimos concursantes, se vió presidido por el heredero del trono, el Príncipe del Piamonte, prueba indiscutible de la gran importancia que a tales fiestas dan las altas esferas gubernamentales.

De entre los jinetes y amazonas que más notables recorridos efectuaron, merecieron especial mención y fueron los que mayores recompensas se llevaron, la señora Pignalosa, ganadora del campeonato femenino; la Baronesa de Nisco, el capitán Saltarosa y Lord Kitchener, cuyas fotografías hemos querido acompañar a estas cortas líneas.

* * *

Al hablar de deportes italianos es indispensable hablar de auto-



Martinetti, vencedor del Gran Premio de velocidad parisino

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

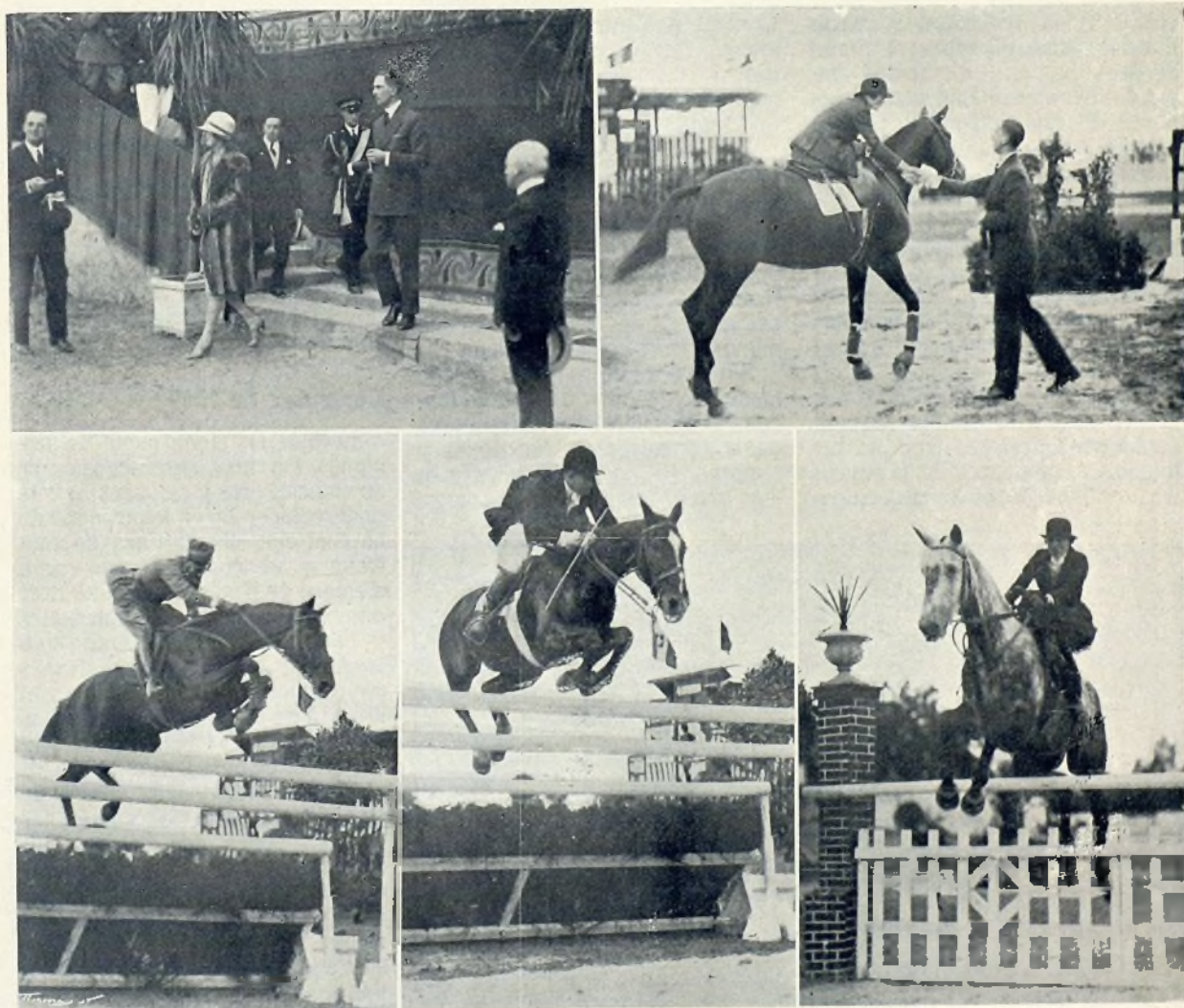
movilismo, ya que este deporte, clásico por excelencia en la nación hermana, puede decirse que después de Francia es donde más deportivamente se practica, no siendo comparable su actividad a la americana. Allí son unos profesionales de las carreras los que a las mismas concurren; en cambio, en Italia son los verdaderos aficionados al motor los que las organizan, dotan de premios y luego las disputan. Su actual situación, exceptuando la Targa Florio y las pruebas del Autódromo de Monza, nos recuerda muy mucho la época primera de nuestro motorismo barcelonés, desde 1904 a 1911, en que los mismos que hacían los reglamentos y organizaban las carreras cogían el manillar y caballeros del centauro de acero luchaban por una simple copa o por una modestísima cantidad de pesetas.

Por esto y por nada más se concibe como a circuitos sin grandes preparaciones y con reglamentos poco prácticos, acuden automovilistas con máquinas diversísimas, muchos de ellos convencidos de no poder ir por el primer lugar, y a pesar de ello luchan ferozmente hasta el final.

Hemos dicho son la Targa y Monza excepciones a esta regla y así verdaderamente es. La Targa, una de las carreras clásicas más antiguas, para no decir la más antigua de cuantas se celebran, tiene probabilidades este año de ser un gran acontecimiento mundial, ya que tanto franceses como alemanes desean llevársela por ser un gran elemento de reclamo, ya

que no en balde tiene el piso y trazado del circuito donde se celebra, la fama de ser el más duro existente.

En cambio Monza, autódromo ideal, conseguirá ahora y siempre más éxito que todos los demás europeos, por la sencilla razón de poseer la gran pista tipo carretera que permite la lucha cual si de circuito se tratase; Mercanti, el gran menager de la pista del ex parque real, tiene probabilidades de obtener un éxito, ya que además de fuertes probabilidades de participación francesa y alemana, tendrá, y así hay que esperarlo, la participación de las grandes firmas italianas que llevan por nombre *Fiat* e *Itala*. Si tal sucediese, se convertiría el Gran Premio italiano en la prueba cumbre mundial.



CONCURSO INTERNACIONAL DE STRESSA : El Príncipe del Piemonte asiste a las pruebas. — S. A. felicita a la señora Pigmalosa, campeona de amazonas. — El capitán Saltarosa. — Lord Kitchener. — La Baronesa Nisco

Fotos Strazza

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

Al margen de un merecido homenaje

De Miguel Artemán a Ramón Torres o tres épocas del ciclismo deportivo español

Enero de 1911

MASFERRER, Casalta, Rialp, Creus, Poilés, Del Campo, Viada, Boronat, Juanito Pedal... toda la generación ciclista organizadora que había logrado no sin grandes fatigas instaurar en España las carreras ciclistas con las debidas garantías de equidad técnica y deportiva, aquella generación de entusiastas, lentamente desapareció; los negocios a unos, el desplazamiento definitivo a otros, el campo del motor y del coche a los restantes, hicieron desviar hacia distintos senderos de la vida a esos elementos que puede decirse establecieron las bases de ese ciclismo deportivo español en pleno auge.

Pero... no podía faltar el heredero de tan valioso testamento, heredero que supiese de una manera digna hacer culminar el valor de la hacienda adquirida de tan generosos predecesores; era, además, preciso que todas aquellas energías que dispersas habían dado fechas de esplendor al ciclismo, no quedasen perdidas; por lo menos, que la semilla lanzada en épocas anteriores fructificase; llegaba ya una época en que nuestra inferioridad ciclista ante Euro-

pa era más que notable mortificante, mientras en los demás deportes se vislumbraba una divergencia que se iba convirtiendo en paralelismo...

Y surgió el punto de culminación del ciclismo español deportivo: Miguel Artemán, lanzando una idea en 1910, convenciendo con la lógica de los hechos, demostrando palpablemente que el ciclista español, adaptándose al trabajo del mejor routier extranjero no existe motivo para que sea peor que él, instauró la Vuelta Ciclista a Cataluña sobre tres etapas, carrera que fué para los ases del ciclismo español una peregrinación triunfal por carreteras de Cataluña.

Y el ciclismo, que algo desamparado a la sazón por una generación de organizadores a quienes iban reclamando los senderos de la vida, terminaba en España la época que podríamos llamar históricamente antigua, entraba, merced al gesto de Artemán, en una nueva y transcendental etapa.

Sin que entibiasen, ni mucho menos, los ánimos del nuevo leades del ciclismo los mil sinsabores de la organización, las dudas y temores de los pusilánimes y la más glacial indiferencia que surge



Miguel Artemán (fotografía de la época en que organizó las primeras Vueltas a Cataluña)

cuando de esas cosas atrevidas se trata.

Hasta la lluvia amenizó la partida de los corredores de la I Vuelta a Cataluña, no cesando la amenaza hasta lo alto de la Maladona.

Pero ni el gesto retador de la lluvia restó la participación de uno solo de los corredores.

Diciembre de 1917

Europa en plena lucha de naciones, las más significadas por su ciencia, arte y riqueza; un verdadero incendio en los campos de batalla, con sus cortinas de metralla y el continuo caer para siempre de hombres en plena flor; odios, destrucción de catedrales y bibliotecas; hundimiento bajo las aguas de verdaderas fortunas cuyo valor remediaría el frío y el hambre de millones de pobrecitos niños que en la China y en la Rusia soviética perecen de inanición.

Desde 1913, España carece de una prueba cual la Vuelta; las organizaciones son difíciles; los industriales del ciclo, ante las dificultades de la importación del ciclo y de sus accesorios, se retraen. El ciclismo deportivo se sostiene, no obstante, gracias a una pléyade de organizadores que, llegando a todos los extremos, mantienen vivo el entusiasmo, en espera de una época mejor; las



Homenaje a Ramón Torres: El publico ovacionando al homenajeado.— Nuestro director Masferrer abrazando al paladín ciclista

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

carreteras, infames, impropias para la bicicleta, son una rémora.

Artemán llamado a Sevilla por uno de esos azares mercantiles, otros de sus colaboradores en total abstención por otras causas, el ciclismo deportivo vegetaba medianamente, merced, en buena parte, a la Fiesta del Pedal, que venía a despertar las actividades ciclistas en plena primavera de cada año y a las sucesivas carreras de neófitos que se pensó en establecer como semillero de futuros ases.

Faltaba, no obstante, un signo de la época, un paso decisivo, algo que fuese de transcendencia en el ciclismo español.

Lo realizaron tres beneméritos organizadores coetáneos: Cleries (hoy ya ausente de esta vida), Oriol y Serrat, al iniciar la primera carrera ciclista de 24 horas.

Como Artemán, tuvieron que sufrir ellos sus contratiempos, y como Artemán, para determinados cerebros obtusos, pasaron por locos; hasta la lluvia, cuando faltaban sólo dos horas para dar fin a la gran jornada, quiso oponerse a la feliz realización del gran proyecto, y si bien su fuerza implacable lo consiguió esta vez, llegó, no obstante, tarde para entibiar los entusiasmos, aun los de los mismos corredores, que al descender de las máquinas confesaron su sorpresa al sentirse tan escasamente fatigados.

Y la carrera de 24 horas, tan generosamente organizada en momentos de verdadera depresión popular, marcó para el ciclismo una etapa que también podríamos, en lo que a España se refiere, llamar la época moderna.

Julio de 1926

La Vuelta a Cataluña y las carreras de 24 horas, tuvieron un digno heredero. Fué Ramón Torres, un hombre joven, sencillo, de modestas actitudes, de comprensión clara, arrestos inagotables, energías poco comunes y resignación organizadora a toda prueba. Torres tenía, sin duda, predestinada la histórica misión de preparar la época contemporánea del ciclismo deportivo español; su intervención como simple colaborador primero y como director completo más tarde en las grandes organizaciones ciclistas de Cata-



En el nuevo Velódromo de Sans las sociedades deportivas entregan a Torres el pergamino que perpetuará tan merecido homenaje

Fotos Creus y Claret

luña, fué siempre de positivos efectos; aumentó las proporciones de la Vuelta a Cataluña, y el clamoroso éxito de esta prueba, repercutiendo por las demás regiones, despertó en ellas un entusiasmo loco y bien pronto la mayoría establecieron su carrera cumbre. Emulo Torres de Artagnan, no vaciló jamás en sus empresas, previamente convencido de su factibilidad. Cuando no pudo él llevar a cabo una gran idea, se sumó como colaborador o propagandista; centenares de carreras de todos los órdenes y categorías han recibido el auxilio organizador de Ramón Torres, maestro de propagandistas del ciclismo, fuente de inagotable energía bondadosa, convincente. La época contemporánea la preparó Torres con la última Vuelta a Cataluña Ciclista, soberbia manifestación más que ciclista, popular, que constituyó en julio último un clamoroso éxito deportivo y la prueba palpable de que el ciclismo interesa ya al pueblo.

Y también el agua, con su bautismo extemporáneo de las cosas, puso a prueba los entusiasmos de Torres en la primera de las carreras de 24 horas que organizó; ni que decir tiene que aquel paso atrás momentáneo, fué para Ramón Torres como terreno retrocedido para tomar mas empuje en su acción emprendedora...

Merecido, algo inferior a los méritos de Torres, ha sido el homenaje que las entidades ciclistas han dedicado a nuestro querido camarada; él, como la raza de beneméritos mantenedores del ciclismo deportivo de España, él solo es conocedor de sus méritos; los demás, los que se han limitado a apreciar o acaso únicamente a gozar de su labor, la mayoría no tienen de ello remota idea.

Torres ha sido un digno continuador de la obra de fomento deportivo del ciclismo de la que inició una época Miguel Artemán, otra Cleries, Oriol y Serrat y que felizmente prosigue brillante, confortadora, augurando para nuestra nación una muy envidiable posición para nuestro ciclismo internacional. Artemán preparó la materia para la obra futura y pensó en solidificar las bases; Torres ha sabido dar amplias proporciones a la obra, y con su tesón y admirables entusiasmos ha influido acertadísimo en el auge del ciclismo español.

El homenaje solemne que se le ha tributado en Barcelona con toda solemnidad, fué pálido premio a su obra, cual lo fuera aquel banquete íntimo en el Royal cuando Artemán, allá en 1912, marchó a establecerse en Sevilla. Los leaders ciclistas no son homenajeados como los de otros deportes.

F. A. CANTO ARROYO

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

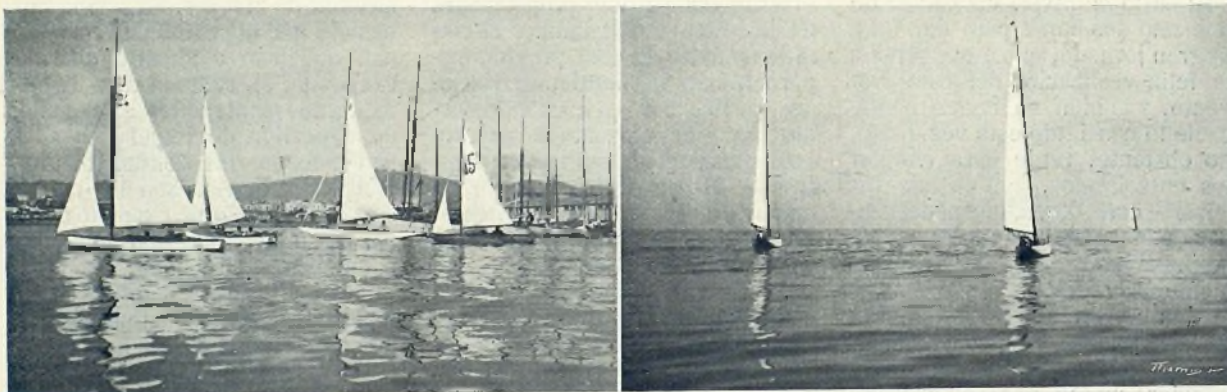
La actualidad deportiva catalana

La clásica Travesía del Montseny



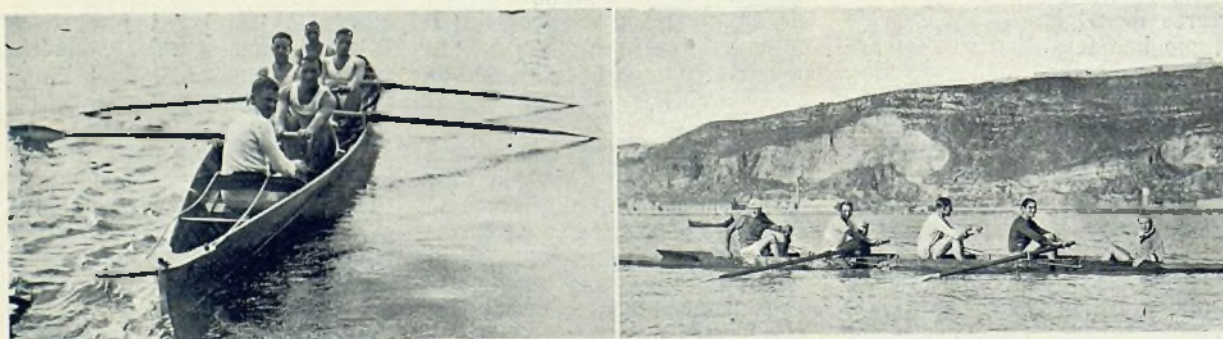
La Sección de Montaña del Centro Excursionista Barcelonés organizó una interesante carrera excursionista, eligiendo para ella la típica montaña y titulando la prueba Travesía del Montseny. Ni que decir tiene que el éxito fué brillantísimo y que el lugar elegido fue sumamente delicioso, a pesar de que la prueba tuviera momentos de dureza, que hacían menos penosa el maravilloso paisaje, el magnífico tiempo y, sobre todo, la voluntad y entusiasmo puestos a contribución por todos, organizadores y concursantes. Ganó la prueba Félix Casals, prototipo de atleta, en 4 h. 24 m. 56 s.

La primera fase de las regatas nacionales de vela



Las magníficas regatas nacionales que aun está celebrando nuestro Real Club Marítimo de Barcelona, están ya constituyendo un éxito deportivo, pues en las fotografías se puede apreciar el principio de la primera regata, en la que los balandros, en suave deslizamiento, auguran bellas pruebas sucesivas

Las regatas a remo para la Copa Tardor



Por fin, y después de oponerse los elementos a su celebración, se pudo correr la regata Copa Tardor, ganando las dos pruebas, la de cuatro y la de ocho, el Real Club Marítimo, con sus dos respectivos equipos

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

AUTOMOVILISMO MUNDIAL

(Continúa de la página 13)

los nuestros existe buen número de conductores expertos que disponen de coches rápidos, especialmente de la clase 1.100 c. c., que pueden dejar debidamente sentada su reputación y su deportividad ante los valiosos contrincantes que de fuera se anuncian.

De varios de los nuestros sabemos ya que se preparan debidamente y es de esperar que su nombre no tardará en aparecer de un modo oficial en la lista de los inscriptos.

* * *

La Copa del Armisticio, que todos los años organiza *Sporting*, de París, con la cooperación del M. C. de Francia, ha obtenido este año el lisonjero éxito de los anteriores, siendo seguidas sus luchas y peripecias por un público numerosísimo entusiasta de las pruebas del motor.

Noventa y tres concursantes tomaron la salida; de ellos setenta y seis pisaron la meta, siendo sesenta y dos los que lograron la no penalización.

De éstos fué el más digno de loanza el equipo *Alcyon*, neumáticos *Dunlop*, que ganó soberbiamente con gran regularidad el codiciado trofeo llamado Copa del Armisticio. La Copa *Sporting* la obtuvo el equipo de cochecitos *G. A. R.* y la Turismo los componentes de la casa Jean Thomann, de entre los cuales había dos mujeres, las señoras Barre y Morris.

Entre las diversas pruebas que contaban para la clasificación, había una prueba en cuesta con llegada parada. De todos los participantes sólo veinticinco efectuaron correctamente tal requisito, demostrándose con tan reducido porcentaje lo difícil de ella.

LA ACTUALIDAD FUTBOLÍSTICA

(Continúa de la página 18)

sus visitantes los defensores del Badalona con abundantes goals. El equipo recién promovido no responde a la expectación que despertara su presencia en el grupo superior. Aquel equipo que ganara brillantemente al Martinenc ha

desaparecido como por ensalmo, perdiendo su buen conjunto, lo que le impide, ni tan sólo en su propio terreno, hacer un papel decoroso. A pesar de esto no dejó de ser significativa la copiosa victoria de los blanquiazules, inesperada por su amplitud, que siendo reflejo exacto de la superioridad de los vencedores, dejó vislumbrar lo que puede ser el equipo que formarán cuando los nuevos elementos que lo integran estén más bregados para los matchs del grupo superior.

El Europa, falto de algunos valiosos titulares, sucumbió por la mínima diferencia (3-2) ante el Unió de Sans, que fué el equipo mejor y más insistentemente peligroso de los dos. Terminada la primera parte con ventaja europea, en la segunda los blanquiverdes se impusieron, tal vez más acusadamente de lo que indica el resultado. No puede decirse que hicieran ni uno ni otro un gran partido, pero sí lo suficiente bueno para dar interés al match que, si fué áspero en ciertos momentos, no dejó de evidenciar el prurito de los antagonistas de vencer, gracias al buen conjunto y a los recursos lícitos.

En Sabadell, los dos grandes clubs del Vallés disputaron su primer encuentro de campeonato, que fué favorable al Sabadell por 3-1. Fué también el vencedor el mejor equipo y sólo a la enorme actuación de la defensa egarense debióse que el resultado se decidiera a última hora, premiando al once que actuó con más regularidad y mayor equilibrio en sus líneas.

Como resultado de esta quinta jornada vino el cambio de leader en la clasificación, en cuyo lugar el Barcelona substituyó al Europa, que quedó en segundo puesto con solo un punto de diferencia. Y a partir de este momento el Campeonato se conserva en una carrera de persecución de los equipos de segunda línea, detrás del Barcelona, único equipo aun invicto en el Campeonato actual.

Pocas variaciones y algunos resultados poco previstos

En estas palabras pueden sintetizarse los resultados que dió la sexta jornada del Campeonato. Poquísimas variaciones en el or-

den de puntuación. Por ganar sus matchs el Barcelona, el Europa y el Sans, los tres primeros clasificados por el mismo orden antes de jugarse aquéllos, conservaban después sus posiciones con iguales diferencias y con 11, 10 y 8 puntos, respectivamente; pero los mencionados equipos se destacaban ya distintamente del grupo que constituían los restantes, capitaneados por el Sabadell con 5 puntos, seguido del Español, Tarrasa y Gracia con 4 y terminando la lista el Badalona con 2.

El verdadero vencedor de la jornada fué el Gracia, que jugando en Badalona con el titular lo venció por 4-1, distanciándose de la cola, en la cual quedaba el equipo costeño en fastidiosa soledad, poco lisonjera para el nuevo ascendido. El Gracia, en campo de reducidas dimensiones, se encontró más a su gusto, haciendo una segunda parte brillante, durante la cual se impuso decididamente.

En las otras tres victorias la fortuna, en forma y grado distintos, se declaró partidaria de los bandos triunfantes. Así, en el campo del Español, el Sans salía con los dos puntos en su poder, después de verse dominado con insistencia, salvándole sólo de un empate o de una derrota su guardameta Andreu, que tuvo su más feliz actuación en la puerta de los blanquiverdes. El Español jugó bien, mejor sin duda que su adversario, pero los delanteros pecaron de falta de *finish* en las ocasiones que no encontraron la valla firme del goalkeeper sansense. Partido en que lo mismo pudo ganar uno que otro equipo y que la fortuna decidió a favor del Sans (1-0). En el campo del Europa, el titular ganó el match en el último cuarto de hora, durante el que se resolvió el empate a dos goals que los sabadellenses no pudieron antes decidir a su favor, a pesar de dominar intensamente. El Europa ganó, como en tantas otras ocasiones, gracias a su sólida moral, por 4-2 y favorecido también por haber expulsado al árbitro al portero del Sabadell que llegó a las manos con Alcázar, también eliminado. Este hecho, que handicapó más seriamente a los sabadellenses, por no poder suplir adecuadamente a su portero, fué compensación ofre-

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

cida al Europa por tener que alinearse con sendos suplentes en la puerta, defensa y línea media.

Finalmente, el Barcelona, siguiendo la afortunada racha, salía vencedor de Las Corts ante el Tarrasa por 6-1. La fortuna en este caso pudo influir en la cuantía de las cifras, pero nunca en la victoria, que de antemano se adjudicaba al Barcelona, que fué, en efecto, mejor equipo.

El Tarrasa vióse privado durante todo el segundo tiempo de su valioso back Massaguer, y lo que fué contratiempo para el once egarense, facilitó al Barcelona su tarea y acaso influyó en el margen del resultado. Pero, no obstante, el empate a uno con que se llegó al descanso, el Barcelona dió la sensación de su superioridad, que se confirmó después y se tradujo en goals, y aun reconociendo que las circunstancias le favorecieron, creemos que en todo caso el final no se hubiera apartado gran cosa del ya previsto a favor del equipo titular.

La primera vuelta llega a su término

Con los partidos del domingo dió fin la primera serie de partidos del intensivo y apasionante Campeonato de Cataluña. No se podrá negar que hemos visto durante ella partidos excelentísimos y que los resultados nos han deparado, si no abundantes sorpresas, momentos de extrañeza, más

que por otro motivo, por las cifras de los resultados.

En la séptima fecha hubo la amplia victoria del Barcelona sobre el Europa, que si en realidad fué tan acentuada, debióse a que la fortuna acompañó en el campo a los azul-grana en forma de dos goals hechos por desviar la pelota jugadores europeístas. Pero consignado este hecho, es preciso hacer constar también que el resultado asegurado en el primer tiempo (4-0) no fué mayor a causa de inutilizarse Padrol al comenzar la segunda parte, lo que restó fuerza a la gran delantera del Barcelona. El 5-0 final fué expresión de una superioridad manifiesta de los titulares, acentuada por razones distintas, pero, al fin, ostensible en el curso del encuentro, durante el cual el Barcelona fué mucho más equipo que el Europa.

En los demás matchs de la jornada era prevista la victoria del Sans sobre el Badalona (6-3) y la del Gracia contra Tarrasa (4-1). Sólo pudieron extrañar algo, en comparación con anteriores encuentros, la reacción ofensiva del Badalona y la rotunda afirmación de los rojos ante la fuerte defensa egarense.

El empate del Sabadell-Español (1-1), sin ser absolutamente sorprendente, no dejó de ser inesperado, por jugarse el match en el terreno de la carretera de Sarriá, lo cual daba ventaja a los albiazules. Las cifras no hicieron más que

confirmar que el renovado equipo del Español, aun sin actuar mal, ante los demás onces del grupo no podrá hacer en lo sucesivo, como no lo ha hecho hasta ahora, un papel que corresponda al historial y a la categoría del club.

Terminada la gran etapa de la primera vuelta, el Barcelona queda leader, netamente destacado de los demás, con 13 puntos. Siguen con 10 Europa y Sans, que aparecen como legítimos candidatos al título de subcampeón. A distancia están el Sabadell y el Gracia con 6 puntos; Español, con 5; Terrasa, con 4, y el Badalona actúa de linterna roja con dos modestos puntos.

El Grupo B es este año el grupo de los enigmas. A algunos de los equipos se les concede más posibilidades de llegar a campeones, pero la puntuación, terminada la vuelta, indica que nada es tan expuesto como insinuar lo que podrá ocurrir ulteriormente. En efecto, cinco clubs, Sant Andreu, Júpiter, Lleida, Martinenc y Gimnàstic de Tarragona están en igualdad de condiciones, con 8 puntos; Manresa e lluro les siguen de cerca con 6, y el colista, el Atlètic de Sabadell, con 4.

La segunda vuelta del Grupo B ofrecerá las máximas emociones, ya que los equipos habrán de acentuar su característica de entusiasmo hasta la enésima potencia.

SPECTATOR

MENSAJERAS

LA casa Bailly-Baillière de Madrid ha tenido la galantería de enviarnos la nueva edición del *Manual del Conductor de Automóviles*, estudio en el que su autor, nuestro estimado amigo y compañero en la prensa profesional don José M. Samaniego, ha vertido todos los conocimientos que atesora en tan difícil y complicada materia como es el automovilismo en su parte técnica.

Conocíamos la obra de Samaniego, que alcanza ahora su novena edición; habíamos aprendido, estudiándola, múltiples cosas que ni aun en la práctica de nuestra

afición favorita habían llegado tan clarísimamente a nuestro conocimiento, viejos ya en el manejo del volante, y sabíamos que en atención a los méritos que reúne y que han sido proclamados por plumas más autorizadas, el Ministerio de la Guerra la había premiado.

Revisada y enriquecida con nuevos y copiosos datos, la obra de Samaniego puede decirse sin extremar el elogio que es de lo más completo que conocemos.

A las descripciones que hace Samaniego de los diferentes órganos de que el automóvil se compone, se acompañan profusión de

dibujos y de fotografías para que aquéllas resulten más claras y precisas.

Leyendo con detención el *Manual* se estudia la forma de conducir y de reparar, el utillaje necesario para destruir una pana, y se adquieren todos aquellos conocimientos necesarios para el que de aprendiz de chauffeur quiere pasar a la categoría de dueño de un coche, pero de dueño absoluto, sin necesidad de maestro, médico, ni enfermero.

Samaniego no ha descuidado ni un sólo punto. Todo está tratado cariñosamente, con el mismo amor

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

que el que se consagra a las cosas en las que ponemos el mayor afecto y por eso ha merecido muchos plácemes y ha quedado proclamado el éxito de su obra, que prosigue.

Y que prosiga indefinidamente es lo que deseamos.

Los preparativos están ultimados en cuanto afecta al proyectado vuelo que se proponen hacer escuadrillas españolas desde diversos puntos de la Península a la Guinea española.

Los itinerarios señalados son los siguientes:

Patrulla *Dornier*.—Cádiz, Casablanca, Canarias, Port-Etienne (Mauritania), Dakar (Senegal), Konaki (Guinea francesa), Monrovia, Grand Bassan, Lagos y Santa Isabel de Fernando Póo. De aquí pasarán a Guinea para realizar sus trabajos cartográficos.

Patrulla *Loring R-II*.—Sevilla, Cabo Juby, Villa Cisneros, Dakar, Monrovia, Accra y Bata, Bangui, Mongalla, Khartum, Wad Halfa y El Cairo. Regresarán a España por Grecia, Italia y Francia.

Patrulla *Loring R-III*.—Sevilla-Marruecos, pasando sobre la cordillera del Gran Atlas, el Sahara, Sudán y por Nigeria a Guinea española. Si llega a tiempo, se unirá a la patrulla de su mismo tipo para proseguir con ella el viaje por el corazón de Africa.

Los elementos ciclistas de Barcelona han festejado cual se lo merece, a nuestro estimado compañero y amigo don Ramón Torres, secretario de la U. S. de Sans.

Ramón Torres es un elemento de gran empuje y valía que con perseverancia, en la que no han hecho mella ni las penas ni fatigas, ha proporcionado un impulso verdaderamente enorme al ciclismo. Lo ha demostrado el éxito de la Vuelta a Cataluña y de todas las manifestaciones que organiza la referida entidad.

Sus campañas en la prensa han influido también poderosamente en el éxito que han alcanzado todas sus generosas empresas.

En su honor se han celebrado: una caravana ciclista, unas pruebas preparatorias en el nuevo Velódromo, un vino de honor y dos

banquetes entre compañeros de redacción.

A Torres le ha sido ofrecido por suscripción un cuadro de honor suscrito por todas las sociedades deportivas que simpatizan con su obra y por importantes periódicos deportivos, desde *L'Auto*, de París, a *STADIUM*, y un cronógrafo de oro.

Al reiterar nuestra felicitación al émulo de *pistards* y de *roultiers*, reiteramos nuestra adhesión y el testimonio de cuantos colaboran en estas páginas.

EN Francia, como en España—y de eso se quejaban hace días entidades automovilistas amigas—existen las ciudades que al paso de un coche automóvil le menden cinco céntimos por pasaje o estacionamiento.

Ese mal, aquí como allá, va a ser difícil de extirpar.

Proponen unos que se evite el pasaje por esos pueblos, lo que nos parece muy bien, y otros proponen que cuando un deportista tenga que escribir a un amigo que tenga su residencia habitual o transitoria en una de dichas ciudades, le ponga el sobre en esta forma: «Sr. D. Fulano de Tal. Calle de Tal», y a continuación pongamos «*Figueras*, CIUDAD MENDICANTE.»

Y puede que al fin surtiera esta medida su efecto.

TODA la prensa deportiva le ha dado un toque a eso de la medalla del mérito futbolístico.

Nosotros entendemos que la medalla no debe pedirse sino otorgarse, como procede la Confederación Deportiva de Cataluña con las copas que anualmente concede en challenge al elemento deportivo.

MR. CHARLES CAZALET viene presidiendo desde hace treinta años consecutivos, la Unión de Sociedades Gimnásticas de Francia.

La Unión está constituida por más de 2.000 sociedades.

Durante la gran guerra hallaron heroica muerte más de 80.000 asociados.

Dentro de pocos años la U. S. G. de Francia celebrará su centésimo congreso.

VISITAN unos deportistas, españoles, poco conocedores del idioma del país, una importante ciudad francesa.

Entran en un estanco.

La estanquera es una matrona de aspecto gendarmesco; les ofrece un paquetito y al ser rechazado por demasiado barato, presenta otro preguntando: «¿*Parfumé?*»

Nuestros deportistas entienden si el tabaco es *per fumé* y repiten seis o siete veces todo lo que saben: *Ouil! Ouil! Ouil!*

Una vez en la calle se encuentran, al abrir los paquetes, que no es *para fumar* aquello... sino unas pastillas *per... fumadas* para mascar.

Esto *e vero e ben trovato*.

Lo que puede la imaginación. Un periódico francés describe con gran pompa retórica la anarquía en que yacía Italia antes del advenimiento del fascismo: huelgas, atentados, robos, motines... Y cuenta el saqueo de los talleres Fiat en estos términos:

«Es a M. Fiat a quien se debe la marcha sobre Roma, que puso fin a ese terrible régimen.»

Los obreros, no contentos con ocupar la fábrica, habían atado al gran industrial italiano, y ante él violaron a su mujer y a sus hijas.

Indignado, el gran industrial puso a la disposición de Mussolini los fondos necesarios para marchar sobre la capital y derribar el régimen.»

El relato tiene, como ven ustedes, bastante color. Pero se nos hace un poco cuesta arriba creerlo, porque... porque «M. Fiat» no es una persona física, sino una persona social; «Fiat» quiere decir «Fábrica Italiana de Automóviles de Turín».

CON gran éxito se ha celebrado por cuarta vez la prueba excursionista Travesía del Montseny, corriendo la organización y controlaje a cargo de la Sección de Montaña del Centro Excursionista Barcelonés.

Fué dada la salida en Ayguafreda y la llegada se efectuó en Gual.

Tomaron la salida en el camino de l'Avencó (Ayguafreda) 24 concursantes, acabando la cursa dentro el tiempo reglamentario fijado

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

16 concursantes que habían pasado previamente por los controles de la Mora, Matagalls, Sant Marçal y las Agudas.

He aquí los resultados obtenidos:

1. Félix Casals, A. E. P., 4 h. 24 m. 56 s.
2. Juan Andreu, A. E. P., 4 h. 32 m. 53 s.
3. Miguel Palau, C. E. J., 4 h. 43 m. 34 s.
4. José Costa, C. E. B., 4 h. 43 m. 52 s.
5. José Gil, A. E. P., 4 h. 47 m. 10 s.
6. Manuel Amat, G. E. J. C., 4 h. 54 m. 29 s.
7. Federico Roig, C. E. J., 5 h. 14 m. 10 s.
8. Florencio Corchete, C. E. B., 5 h. 15 m. 57 s.
9. José M.^a Malleu, C. E. J., 5 h. 29 m. 29 s.
10. Ramón de Semir, C. E. B., 5 h. 32 m. 53 s.
11. Mauricio Gispert, C. E. B., 5 h. 36 m. 26 s.
12. José Bergé, A. E. P., 6 h. 9 m. 10 s.
13. José Figueras, G. E. P. C., 6 h. 27 m. 13 s.
14. Francisco Andrés, C. E. B., 6 h. 35 m. 55 s.
15. José Santacana, G. E. J. C., 6 h. 42 m. 13 s.
16. Román Castelltort, C. E. B., 6 h. 44 m. 57 s.

Premio Social: Lo ganó José Costa.

Medalla de plata al primer clasificado en Sant Marçal: Juan Andreu, 2 h. 25 m. 28 s.

Copa entidades: Ateneo Enciclopédico Popular.

Las entidades que clasificaron todos los equipos fueron las siguientes: Ateneo Enciclopédico Popular, Centre Excursionista Joventut, Grup Excursionista Joventut Catalana y los de la entidad organizadora.

El C. D. del Centro Excursionista Barcelonés nos suplica que, por medio de estas líneas, hagamos público su agradecimiento hacia las colectividades, corredores, prensa, autoridades, controles, etc., etc., y en particular a los excursionistas que tan directamente contribuyeron al éxito de la Travesía del Montseny.

PARA el año próximo se anuncia en Chicago el match revan-

cha Tunney-Dempsey, por el título de campeón del mundo de todos los pesos.

Si tan largo me lo fias...

EL Club Galicia, de Nueva York, que empató reciente con el Sparta de Praga, prepara para el año 1928 una excursión por Europa, siendo el primer país que visite España.

HENRY MUSNIK, el propagandista francés de los sports atléticos, ha dedicado un artículo al deporte en España, en el que deduce que en nuestro país tenemos la intuición de adivinar siempre lo que se nos quiere decir, aun antes de poner término a una frase.

De ahí que tengamos buenos esgrimistas y boxeadores y sea nuestra tierra rica en porteros; Zamora, en fútbol, y Jiménez y Cruells, en water-polo, verdaderos ases, guardianes de nuestra puerta y de nuestro honor sportivo.

TELEGRAFÍAN de Washington a un importante colega que el Presidente de los Estados Unidos y el Secretario del Tesoro, señor Mellon, se han declarado adversarios de la supresión de los impuestos sobre los automóviles, reclamada por los demócratas.

«El Gobierno—dicen—gasta 90 millones de dólares anuales en la conservación de las carreteras, y

es justo que los automóviles contribuyan a cubrir esos gastos.

Sin embargo, la Administración estudia el medio de rebajar los impuestos, no sólo con los sobrantes del Presupuesto, sino mediante estrictas economías.»

¡Lo mismísimo que aquí! Entre firmes especiales, Estado, Diputación, Municipio y *tutti altri*, pronto se pagará más por cada coche automóvil que por todos los brillantes de la corona de Rusia.

¡Y nosotros, dale que dale, abogando por el desarrollo del automóvil!

¡Si seremos cándidos!

EL año próximo promete ser pródigo en «vueltas».

Por lo pronto, ha quedado definitivamente fijado el itinerario de la Vuelta a Levante (vuelta nueva), que comprende las siguientes etapas:

1.^a Domingo 22 de mayo: Valencia-Castellón, 153,500 kilómetros.

2.^a Lunes 23: Castellón-Alge mesí, 188 kilómetros.

Día 24, descanso.

3.^a Miércoles 25: Algemesí-Elda, 176 kilómetros.

4.^a Jueves 26: Elda-Alicante, 168 kilómetros.

Día 27, descanso.

5.^a Sábado 28: Alicante-Denia, 155 kilómetros.

6.^a Domingo 29: Denia-Valencia, 127 kilómetros.

Recorrido total aproximado: 967 kilómetros.

El Gimnasio Municipal

Una entrevista con el Barón de Coubertin

UN redactor de *El Imparcial*, de Madrid, ha tenido una entrevista con el Barón de Coubertin, cuyas son las siguientes manifestaciones que con el mayor gusto trasladamos a nuestras columnas.

El periodista preguntó al restaurador de los Juegos Olímpicos:

—¿Se halla asegurado el movimiento olímpista en el mundo? ¿No ofrece ningún riesgo el carácter esencialmente espectacular de las manifestaciones deportivas?

Y a ello respondió clara y explícitamente el Barón de Coubertin del siguiente modo:

—Mi preocupación en este respecto aparece claramente manifestada en el discurso que tuve ocasión de pronunciar en el Ayuntamiento de Praga en mayo de 1925, con ocasión de la apertura de los Congresos Olímpicos. Es un error creer que el deporte, introducido en nuestras costumbres, no corre ya peligro de salirse de ellas. El deporte constituye, de hecho, una

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

molestia corporal, entretenida mediante la práctica apasionada del esfuerzo superfluo. En este momento el deporte se sostiene por la moda; mas precisa desconocer la historia para imaginarse que la preocupación actual de las masas nabra de durar indefinidamente. Esta afición, que mis amigos y yo personalmente hemos contribuido a fomentar desde hace cuarenta años, a fin de procurarnos una palanca, desaparecerá como vino. El ruido que se hace al rededor de algunos campeones no basta para crear la necesidad del deporte, que sólo podrá afirmarse cuando el mismo campeón llegue a prescindir de la circunstancia de si se le mira y admira o no. El deportista verdadero es aquel para quien no existe el espectador más que como una simple contingencia. ¿Cuántos hombres deportivos tiene Europa en semejantes condiciones? Muy pocos.

Este es, pues, un sentido hacia el cual conviene trabajar. Menos batahola, menos reclamo, menos organizaciones restrictivas, sindicatos intolerantes, jerarquías abrumadoras. Por el contrario, las diversas formas del deporte, de todos los deportes, ofrecidas tan gratuitamente como fuera posible, a disposición de todos los ciudadanos...

—¿Cómo alcanzar tan hermoso propósito?

—Establecidos ya los Juegos Olímpicos, que glorifican cada cuatro años de modo solemne al deporte - campeonato necesario para mantener la emulación y el ardor deportivos en la juventud y en la opinión, quisiera dedicar ahora una parte principal de mi esfuerzo a organizar el gimnasio municipal de la antigüedad; esto es, un lugar donde todo adulto pueda, sin formalidades ni dependencia de ninguna agrupación, entregarse a los diferentes ejercicios deportivos individuales, gratuita o casi gratuitamente, sin espectadores y sin concursos.

Sólo de esta manera el deporte, convertido de moda en necesidad, podrá conquistar verdaderamente al individuo, apartarlo del vicio o de los placeres bajos y mantener su fuerza y su salud hasta el umbral de la vejez.

Un establecimiento de esta clase debe ser estrictamente municipal o independiente de la política.

Es necesario, para comenzar, que cada ciudad y población de alguna entidad posea un «gimnasio antiguo», renovado y modernizado. Para ello no se necesita mucho terreno (ya que los deportes colectivos, como el foot-ball y otros, quedarán excluidos), ni mucho di-

nero, sino un plan concreto, bien estudiado. La Unión Pedagógica Universal se ha ocupado de esta iniciativa en su reunión de Lausana, habiéndose concretado algunos importantes puntos de vista que permiten abordarla desde luego.

Una excursión al Moncayo

Hacia la montaña

LA casualidad de encontrarme por estas tierras a varios amigos que les gusta el campo tanto como a otros entusiastas de la oxigenación, obligame a subir nuevamente al famosísimo Montecano. El día de la ascensión, que no es ninguno de esos jueves que relumbran más que el sol, fué un martes de uno que si hubiésemos hecho caso de los refranes y del aspecto atmosférico, no nos hubiéramos embarcado con rumbo a tan imponentes alturas. Echamos a un lado toda clase de prejuicios y más pertrechados que si fuésemos a las trincheras del Aisne, montamos en los «aisnos» que teníamos preparados para nuestro viaje.

Hay que advertir que para subir al Moncayo, el medio de locomoción más rápido — exceptuando el aeroplano — es el burro. Si alguno ha intentado subir en coche, le ha costado doble tiempo que en caballería menor y le ha costado la rotura del carruaje. Otros que han querido ascender en bonitos caballos han lastimado a la cabalgadura y a veces se han lesionado ellos. Total, que mientras se halle el camino en la vergonzosa forma que está actualmente, el que piense realizar pronto esta excursión y sin riesgo para su apreciable persona, veráse obligado a montar en estos resignados animales.

Salimos de Veruela, atravesamos un bonito encinar y pronto llegamos a Litago, pueblo muy pintoresco enclavado en las estribaciones de Moncayo.

Apenas salimos de Litago penetramos en el Rebollar, hermosísima arboleda en la que la naturaleza ha echado el resto. Al pasar por este hermosísimo bosque el nublado se hace algo más denso y pronto empieza a llover. Las nubes nos han calado en seguida y gracias a

nuèstra previsión no nos ponemos como una sópa.

Pasada la tormenta, renace la calma y llegamos al hayedo. El paisaje aquí es soberbio. Miles y miles de hayas rodean esta parte de la montaña y dan al viajero una impresión imponderable. Aquí hay más *ayas* que en la Castellana y lo que es necesario que haya mucha vigilancia porque a pesar de los años estas hayas incitan al rapto.

Ya llevamos dos horas de camino y todavía nos falta recorrer lo más penoso. El santuario yérguese majestuoso bajo la amenazante peña llamada «El cucharón», y aunque parece que vamos a llegar a los diez minutos, réstanos todavía más de una hora hasta que entremos en él.

Lentamente y después de algunas peripecias de las que nunca faltan en esta clase de excursiones, hemos llegado a los prados de Santa Lucía. El panorama que se divisa desde esta altura no puede ser más encantador. Con razón llaman a estos prados de Santa Lucía, abogada de la vista, pues mejores vistas que aquí rara vez se hallan.

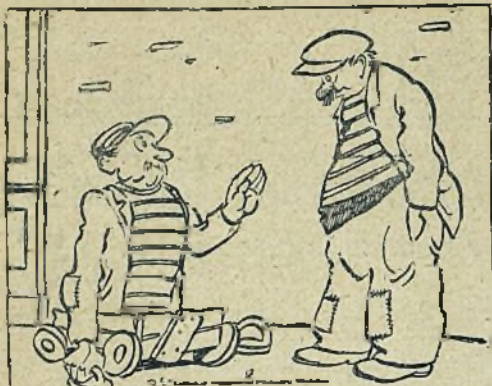
Después de tres horas bien cumplidas llegamos al santuario. Son las seis y media de la tarde y la temperatura es muy fresca. Visitamos los alrededores, entre los que son dignos de mención la fuente de San Gaudioso, cuyas aguas no las puede aguantar ninguna persona más de un minuto; la fuente de «la teja» es otro sitio soberbio donde han merendado más de cuatro excursionistas; las neveras que guardan la nieve para todo el verano y en fin, una infinidad de sitios dignos de ser visitados por quienes tengan el atrevimiento de llegar a estas alturas.

M. G. L.

STADIUM

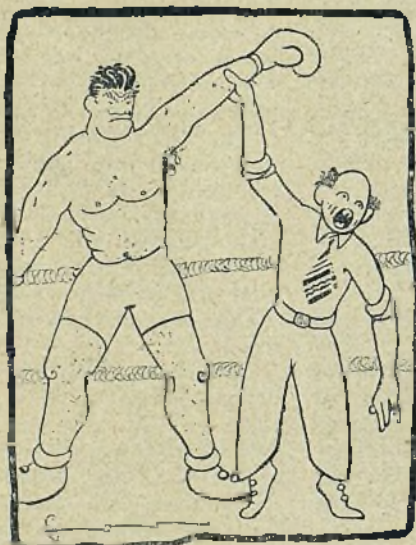
Ayuntamiento de Madrid

EL DEPORTE EN SOLFA



— Amigo, tu coche necesita una buena reparación.
— No te preocupes; acabo de encargar en el Salón un nuevo modelo.

(De Le Merle Blanc, París)



El boxeador: ¡Y que yo tenga que permitir que este tío me levante la mano!

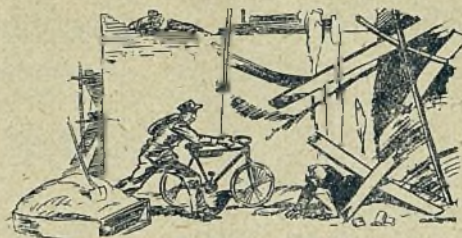
(De Excelsior, Bilbao)



— ¿Por qué no te quedas al lado de Juan?
— Imposible. Ese condenado tiene el hipo y me produce el efecto de que pican...

(De London Opinion)

AUXILIO RÁPIDO



— ¡Qué! ¿Se ha partido usted una pierna? No pierda tiempo: monte en mi bicicleta y corra al hospital.

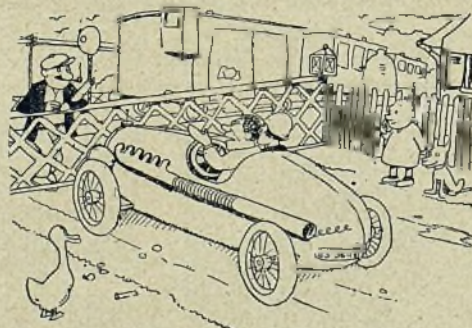
(De Informaciones, Madrid)

FELIZ CASUALIDAD



¡Caray!... ¡Quién hubiera creído encontrarle aquí!

(De L'Esquella, Barcelona)



— Hace tres cuartos de hora que esperamos. ¿Qué sucede?

— No se preocupe. Yo llevo 25 años en esta valla y no me quejo.

(De Sporting, Oporto)

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

OPERADIO

Maletín Radíofelelónico

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

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



A. CASAJUANA

Diputación, núm. 279 - BARCELONA



PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE JÚPITER



Inalterable a todas las temperaturas

Sociedad marca EL LEON : Plaza de Cataluña, 20



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

Lea Vd.

El Mundo Deportivo

Carrera de regularidad R. M. C. C. - Delegación de Tarrasa
- 7 noviembre de 1926 - 160 kilómetros

Brillante triunfo de los AUTOMÓVILES

AMILCAR

A. VILA, sobre **AMILCAR**
clasificándose

Primero absoluto

se adjudica

COPA DE PLATA

AGENTES EXCLUSIVOS

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

STADIUM

Ayuntamiento de Madrid

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

**¡Ciclistas! Debéis
usar**

Neumáticos DELTA

de fabricación nacional

Madrid
Sagasta, 19

Klein y C.^a

Barcelona
Princesa, 61

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



Automóviles

BERLIET, MINERVA, STUTZ, BUGATTI

Camiones, camionetas y ómnibus

BERLIET

Motocicletas

INDIAN

2 $\frac{3}{4}$, 5 y 7 HP.

Tractores agrícolas

CLETRAC

Arados, sembradoras, etc.

GRAN TALLER DE REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE PIEZAS
NEUMÁTICOS Y MACIZOS DE LAS MEJORES MARCAS
ACCESORIOS Y RECAMBIOS DE TODAS CLASES

AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID
Alcalá, 81

BARCELONA
Trafalgar, 52

VALENCIA
Paz, 33

Ayuntamiento de Madrid

ELIZALDE

Fábrica Española de
Automóviles y
Motores de Aviación

Realizándose ambas fabricaciones
a base de los mejores mate-
riales conocidos y de los
elementos técnicos
más perfectos



Talleres y Oficinas:

A. ELIZALDE

Paseo de San Juan, núm. 149

Apartado de Correos 424 : Teléfono 921-G

Barcelona

Dirección telefónica y telegráfica: AUTOELIZALDE

Casa en Madrid:

Avenida Reina Victoria, núm. 17