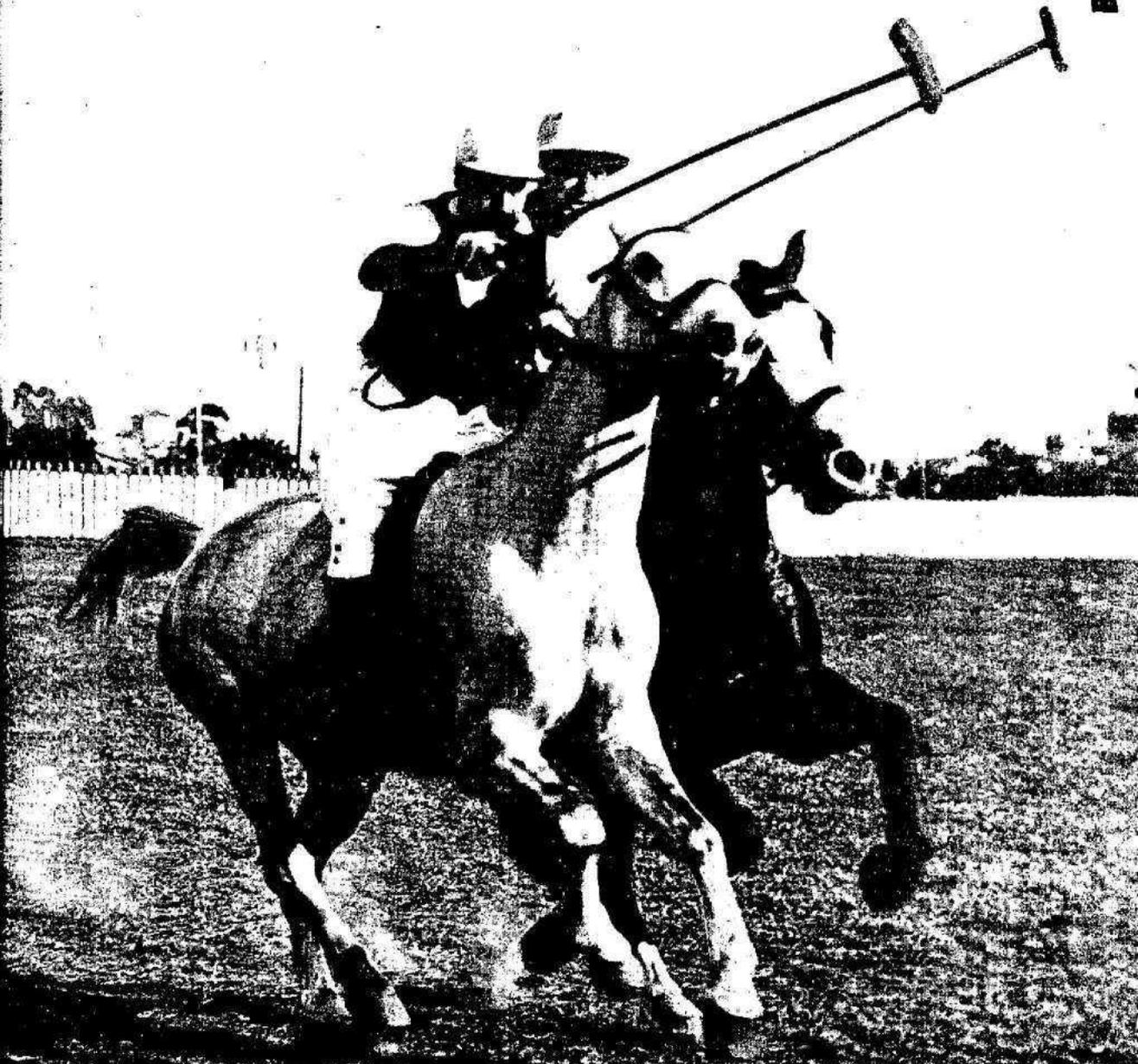


STADIUM



AÑO III : N.º 57
15 de Diciembre de 1913

Polo : Una jugada interesante

30 cts.

Carrera Regional : Campeonato local de Tarrasa

50 kilómetros por carretera : Segunda y tercera categorías

Segunda categoría



E. Tresserras

1^o TRESSERRAS, CON CICLO
SANROMÁ

2^o TÚNICA, CON CICLO
GRITZNER

Tercera categoría

1^o BARTRINA, CON CICLO
CARBONELL

Clasificación general

1^o TRESSERRAS 2^o BARTRINA 3^o TÚNICA
CON CICLO CON CICLO CON CICLO
1. SANROMÁ 2. CARBONELL 3. GRITZNER

TODOS SOBRE PNEUS

Continental

Barcelona: Paseo Gracia, 61 - Madrid: Sagasta, 6

Comité Editorial:

Francisco de Moxó
Ricardo Cabot
Norman J. Cinnamon

Director:
Ricardo Cabot

Gerente:
Federico Bonet

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Número suelto:

20 céntimos

Número atrasado:

30 céntimos

Suscripción:

España:

Un año... 5 ptas

Extranjero:

Un año... 8 frs.

MADRID

Del.: J. F. Zabala
Valverde, 33

APARECE LOS DÍAS 1.º Y 15 DE CADA MES

BARCELONA, 15 DICIEMBRE, 1913

OFICINAS CENTRALES

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: BAILÉN, 29, ENTR.º, 1.º

PARÍS

Del.: Domingo Solé
254, Boulevard
Raspail, XIV

AÑO III

N.º 57

Ecos de la quincena

NUESTRO primer eco lo hemos de dedicar hoy a *Jep Arman*, el competente redactor técnico de STADIUM.

Hace poco tiempo publicó en nuestras columnas dos interesantísimos artículos, sobre las experiencias de Pégoud el uno, y el otro sobre los medios de estabilización de los aeroplanos. En ambos artículos sentó conclusiones atinadísimas, algunas de las cuales venían a enmendar la plana al célebre periodista técnico francés M. Faroux, tan conocido y tan reputado por todos los que dedican alguna atención a los asuntos técnicos que guardan relación con el automovilismo y la aviación.

Faroux se mostraba entonces partidario de los estabilizadores automáticos, por considerarlos de excepcional importancia para el desarrollo completo de la aviación. Nuestro compañero *Arman*, por el contrario, creía, y continúa en sus trece, que sólo con aparatos solidísimos y de funcionamiento perfecto podrá dominarse por completo el aire. En apoyo de lo que defendía, indicaba en uno de aquellos artículos que nadie se había preocupado de establecer la estabilización automática de las bicicletas, y sin embargo éstas corren, sin que sufran grandes contratiempos los que las utilizan.

Faroux repite ahora en *L'Auto* los argumentos que empleaba hace tiempo nuestro compañero *Arman*. Y este cambio de opinión en el crítico francés habla muy en favor de nuestro compañero.

EL señor de Moxó ha sido elevado a la presidencia del Fomento de la Esgrima.

Nuestro querido compañero es uno de los más entusiastas defensores del noble arte, y por eso, haciéndole justicia, le han llevado a aquel distinguido puesto los esgrimistas barceloneses.

La esgrima en Barcelona cuenta con incondicionales de gran valía, pero no llega hasta el público lo que se hace por falta de preparación. Creemos que ahora desaparecerá tal cosa. El señor de Moxó habrá de poner gran empeño en que la esgrima ocupe el verdadero lugar que le corresponde entre los sports que se practican en Barcelona. Creemos que pronto vendrán los hechos a demostrarnos a todos que la designación del señor de Moxó ha sido uno de los aciertos incuestionables de los esgrimistas barceloneses.



ESTAMOS en plena era aviatoria. Demazel y Tixier nos maravillan con sus vuelos atrevidos y la gente hace los elogios mayores de aquellos hombres que ponen sus vidas a la disposición de los elementos.

Nadie, absolutamente nadie se acuerda por eso de volar aquí. Nos resulta aún peligroso lo que está demostrado

hasta la saciedad que es una cosa común. Sólo Foyé nos habla de vuelos que a nosotros nos cautivan y nos llenan de entusiasmos.

Santander cuenta con varios aviadores montañeses, que día tras día ejecutan proezas considerables. Uno de aquellos aviadores españoles se propone imitar las proezas de Pégoud y ya tiene encargado el aparato con el que ha de campañear en el aire.

Creemos que esta vergonzosa situación tendría que desaparecer pronto. Nuevos aviadores catalanes deberían sumar sus nombres al de Foyé, y la aviación, que aun nos la presentan como espectáculo, debería entrar de lleno en el lugar que le está reservado.

* * *

ROMÁN Forns, el entusiasta defensor del F. C. Barcelona, se pasa a las filas de los casados. Perdemos los aficionados un elemento de gran valía. Forns ha sido siempre un perfecto caballero en el campo y fuera de tal lugar. Por eso sólo cuenta con amigos entusiastas, que ahora, con motivo de su cambio de estado, le hacen testimonio de sus simpatías en mil formas diferentes. STADIUM une sus votos sinceros a los muchos que se han elevado en honor de Forns, a quien deseamos todo género de felicidades y una interminable luna de miel.



* * *

Los alumnos del maestro Vila han celebrado un hermoso acto en honor de su profesor. Venciendo la modestia que siempre impera como una de las principales virtudes en todos los actos del reputado profesor de gimnasia, le obsequiaron con un banquete íntimo, haciéndole entrega de una hermosa placa de plata con incrustaciones de oro, obra acabadísima de uno de los más reputados orfebres barceloneses.

Ha sido el señor Vila y continúa aún

siéndolo uno de los más decididos propagadores de los sports atléticos. Gracias a sus trabajos, empezaron a practicarse en Barcelona algunos sports, como el lanzamiento del disco, del peso, etc. Su actuación cuando dirigía el Catalá Sport Club es digna también de ser citada en esta ocasión en que se glorifica al maestro, forjador de atletas y creador de voluntades y energías, como con acierto singularísimo le han llamado sus discípulos.

STADIUM rinde hoy también el merecido tributo de veneración y respeto al paladín esforzado que tanto ha luchado en favor de nuestros sagrados ideales regeneradores.

* * *

JIM Carlier, el excelente delantero centro del F. C. Barcelona, ha publicado en la Revista parisina *Sporting* un artículo muy interesante sobre el football catalán.

El artículo de Carlier es sincero y oportuno, y en obsequio a nuestros jugadores se hacen algunas consideraciones muy interesantes. Carlier se ha desposeído de ese espíritu de superioridad tan común entre los extranjeros que fijan su residencia en España, y con excelentes y atinadas consideraciones críticas pone de relieve la valía de nuestros jugadores y la importancia de nuestros Clubs.

... «Estarán equivocados los que juzguen al football español, o mejor dicho al catalán, por las exhibiciones que hayan podido hacer en París los equipos de Barcelona, contra el de la U.S.F.S.A.

» Los mejores elementos no han efectuado el viaje, y la diferencia en la calidad de los *grounds* ha influido notablemente en los resultados de los partidos que hemos citado antes.

» Es preciso formarse la idea de que no existe en Barcelona ningún terreno que conozca las dulzuras del gazon o de la hierba. Todos los campos han sido contruidos sobre terrenos duros y pedregosos; se juega, naturalmente, sin crampones. Puede uno formarse una idea de las dificultades que encuentra un *once* habituado a estos terrenos cuando se ve obligado a jugar en un campo cubierto de *gazon*.

» Sin ir muy lejos, puede afirmarse que el resultado hubiera sido, sin duda, dife-

rente si los partidos hubiesen sido jugados en Barcelona.

»Es un juego rápido y científico, muy agradable de seguir. Si algunos equipos parisinos se aventuran a venir a jugar contra el F. C. Barcelona, harán bien en traer un equipo de primer orden; en caso contrario, tendrán el sentimiento de volver a Francia con algunos goals en contra...»

Las atinadas observaciones del simpático jugador que milita aquí entre los azul-grana merecen un sincero aplauso de todos los deportistas barceloneses.

STADIUM se lo tributa con cariño.

Nuestros colaboradores

El culto de la fuerza

DESDE hace unos cuantos meses, más aún, unos cuantos años, no se habla en París sino de boxeo y boxeadores. El mismísimo Caruso tiene ahora menos éxito que un Carpentier cualquiera. Los palcos para las representaciones de gala de la Opera cuestan menos que las butacas para los matchs en que toman parte los sucesores de Sullivan, de Corbett, de Jeffries. El más famoso entre los toreros de primer orden gana menos que un pugilista mediano. Y todo esto, en la Francia, ayer tan enemiga de la violencia, no obedece a un puro instinto nacional, sino a un entusiasmo razonado y razonable.

En efecto, convencidos de que el porvenir de las razas está más en su vigor que en su intelectualidad, los parisienses se han decidido a disputar a sus vecinos, los ingleses, la palma de los deportes. De lo que pasa en las luchas por la supremacía del remo, del tennis, del golf, nada sé. Pero lo que sí sé es que, en el boxeo, Francia ha triunfado. «Hoy— dicen todos los tratadistas que estudian la materia,—después de los Estados Unidos está la República francesa.» El mismo Roosevelt, hace poco, visitando un círculo deportivo del bulevar, exclamó:

—¡Sólo en mi patria hay tal amor a la cultura física!

En cuanto a lo que puede llamarse

la parte teatral del boxeo, ni en Nueva York es tan importante como en París, donde todos los campeones parecen haberse domiciliado.

Pero a mí, desde mi punto de vista, como ya lo he dicho, no son los profesionales los que me interesan, sino los que boxean por afición, por higiene y por precaución. «Saber dar un puñetazo — dice el cubano Labardesque — es como llevar un revólver en el bolsillo.» Es preferible, digo yo. Es preferible, porque es más efectivo, más corriente y menos peligroso. Antes que la esgrima, debiéramos todos aprender el boxeo.

—¡Parece mentira — exclaman mis amigos; — parece mentira que usted hable así!

A ellos les parece mentira porque creen que en toda lucha a puño limpio lo único que vence es la bestialidad, la fuerza bruta. Pero lo cierto es que no es así. En un capítulo de uno de sus últimos libros, Maeterlinck ha explicado lo que, dentro de nuestra vida contemporánea, significa el arte del boxeo.

«Para ajustarnos a la lógica natural de los demás seres vivos — dice, — si bien nos está permitido emplear armas extraordinarias contra nuestros enemigos de diferente orden, deberíamos entre nosotros, los hombres, no servirnos sino de medios de ataque y de defensa suministrados por nuestro mismo cuerpo. En una humanidad que se conformase estrictamente con el voto evidente de la Naturaleza, el puño, que es al hombre lo que el cuerno al toro, al león la garra y los colmillos, bastarían para todas nuestras necesidades de protección, de justicia y de venganza.»

Ya lo oís. Y esto lo dice el más intelectual de los intelectuales.

Ahora, si le respondéis «Pero es que no es estético eso de darse de puñetazos; es que no es elegante eso de romperse las narices; es que no es distinguido eso de lanzarse uno contra otro en plena calle», os contestará diciendo: «No, en efecto, no es elegante, porque los que en general riñen, no conocen el boxeo.»

Luego, para que os deis cuenta de lo que es un combate de boxeadores, os presentaré el cuadro siguiente:

«Nada de palabras inútiles, nada de tanteos, nada de cólera: la tranquilidad

de dos convicciones que saben lo que hay que hacer. La actitud atlética de las guardias, una de las más bellas del cuerpo viril, pone lógicamente en valor todos los músculos del organismo. No hay una sola partícula de fuerza que desde la cabeza a los pies sea capaz de perderse. Cada uno de ellos tiene su palo en uno de los puños macizos, sobrecargados de energía. ¡Y cuánta noble sencillez en el ataque! Sólo tres golpes, fruto de una experiencia secular, agotan matemáticamente las mil posibilidades inútiles en que se aventuran los profanos. Tres golpes sintéticos irresistibles, imperceptibles. Basta que uno de ellos alcance francamente al adversario para terminar la lucha a satisfacción completa del vencedor, cuyo triunfo es tan incontestable, que no experimenta ningún deseo de abusar de su victoria, ni demostrar hacia el vencido la más pequeña lástima, porque éste se halla reducido a la impotencia y a la inconsciencia por el tiempo suficientemente necesario para que todo rencor se evapore. Después de poco tiempo, el vencido se levantará sin avería durable, porque la resistencia de sus huesos y de sus órganos está estricta y naturalmente proporcionada al poder del arma que le ha arrojado por tierra.»

Si, a pesar de la elocuencia de Maeterlinck, me decís que *malgré tout* os parece más elegante un combate a espada, os confesaré que a mí también. Pero como, por desgracia, hoy, en vez de una espada, llevamos un paraguas, la esgrima antigua no nos es útil sino muy de tarde en tarde. La nueva, en cambio, la de las generaciones deportivas y prácticas, la del hombre natural, puede servirnos en cualquier esquina, en cualquier ciudad, en cualquier hora.

Por eso yo les digo a todos aquellos que me piden una recomendación para mi maestro de armas:

—Vaya usted más bien a casa de mi profesor de boxe.

Y si se ríen de mí, los dejo reír.

—Ya veremos más tarde—pienso.

Más tarde, en efecto, más o menos tarde, todos vendrán a pedirme la tarjeta para mi sala de pugilato; pero no es posible, hoy por hoy, vivir en una gran ciudad sin sentir la necesidad de la fuerza.

El boxe—suele decir Maurice Barrés—es el único arte indispensable en una democracia.

Es, por lo menos, una de las garantías de paz en un siglo en que no hay ya ni lacayos para apalea a los plebeyos, ni espadas en el cinto, ni torneos medioevales. Es, en suma, aunque nos pese y aunque nos choque a nuestro espíritu romántico, la realidad más real.

Seamos fuertes, nos aconsejan hoy todos los sociólogos.

¡Seamos fuertes!

Para serlo, lo único que se necesita es desearlo firmemente. Porque eso de creer «que se nace» fuerte, como se nace poeta, es un error. El maestro Prevost nos lo asegura en las líneas siguientes, que, por lo consoladoras, reproduzco:

«El hombre entregado a los deportes comprueba muy pronto que ha recibido de la Naturaleza tesoros de fuerza y agilidad, que no solamente hubiera utilizado de otro modo, sino que ni siquiera sospechaba los tuviese. El poder no permitía réplicas tan decisivas al monigote de Hyde Park, que está en nuestros miembros, en los de todos, con excepción de los enfermos. ¿No os habéis sentido sorprendidos en las estaciones y en los muelles, al ver individuos, más enclenques que vosotros, transportar bultos y baúles cuyo peso os aplastaría, según vuestros cálculos? ¿Sabéis vosotros que vuestro peso medio, de hombre o mujer adulta—unos 60 kilos,—basta para construir un arma temible? Dudáis. El experimento es fácil. Sométase, quien lo desee, a los efectos de la caída de un maniquí de 60 kilos, y sin duda se dará por satisfecho. Pues bien: ese peso puede cualquiera lanzarlo a la cara o sobre el esternón del adversario; se puede encerrar en el puño el arma formidable de esos 60 kilos. Para ello es necesario, sin embargo, tomarse algún trabajo, recibir no pocos puñetazos, sangrar un tanto de la nariz y mostrar un ojo ennegrecido por una gloriosa equimosis. Recuerdo un espectáculo impresionante y, aunque rudo, simpático, que presencié una vez en Londres. Era en los alrededores de Hyde Park. Una muchedumbre rodeaba a un carro detenido; cerca de allí, caída en tierra,

había una bicicleta. El carrero, robusto mozo de treinta años, disputaba con el ciclista, muchachote alto, de unos diez y siete años. Como de costumbre en tierra británica, el altercado pasó pronto a vías de hecho... Lo sorprendente para los curiosos, y entre ellos yo, fué que, una vez más, David dió razón de Goliath. Era admirable ver al muchacho, en buena guardia, fijos los ojos amenazadores, esperar a su palurdo adversario y arrojarlo regularmente, a cada contacto, contra las ruedas del carro. Un último ataque, y golpeó al carrero en el hueco del estómago, trastornándolo definitivamente.»

Ya lo veis. Como en la época bíblica, en la nuestra, el David que encarna la voluntad y la energía, triunfa del Goliath, que sólo encarna la fuerza. ¿Por qué, pues, no hemos todos de tratar de prepararnos para ser, el día en que las circunstancias nos obliguen a ello, los Davides de la calle?..

E. GÓMEZ CARRILLO

Hablar inglés

es un **SINE QUÁ NON** del **SPORTSMAN** completo

El **MÉTODO** de enseñanza
empleado en las

ACADEMIAS BERLITZ

es reconocido como el más
RACIONAL y **PRÁCTICO**

No pierda usted el tiempo ni el dinero
ensayando **MÉTODOS INFERIORES**

Clases generales desde **CINCO PESETAS** al mes
LECCIÓN DE PRUEBA GRATUITA

Calle Pelayo, 58 : BARCELONA

— **Teléfono 3303** —

La Mañana Ciclista de STADIUM

Fabregat y Falset se clasifican primeros en las carreras de neófitos y aspirantes. Magdalena es ovacionado al recibir de manos de nuestro Director la Copa Challenge STADIUM.

A tal señor, tal honor. Para solemnizar el éxito de nuestra carrera organizamos un festival ciclista, y aunque el tiempo no se mostró propicio en los primeros momentos, amainó cuando mediaba la celebración de los actos deportivos que tuvieron lugar en Pedralbes en honor de los que se cubrieron de gloria en nuestra carrera. Vencimos una vez más y esto nos enorgullece, ya que de una manera inequívoca nos da a entender que nosotros hemos sabido interpretar fielmente el común sentir de los ciclistas catalanes.

Fuimos a Pedralbes en número crecidísimo. Vimos allí a nuestros mejores amigos: a los industriales barceloneses, a nuestros compañeros queridísimos en la Prensa, a los ciclistas catalanes. Los que no pudieron asistir al acto aquel mandaron representantes o nos testimoniaron su adhesión por medio de cartas. Sean para todos las gracias más expresivas. Nuestra gratitud es grande y nos obliga a mucho. Con hechos demostraremos a todos que sabemos corresponder a las simpatías y benevolencia que nos dispensan. Nos remitimos al tiempo, y los hechos y ellos hablarán cuando llegue la ocasión.

Somos ciclistas convencidos. Ansiamos una era grande de esplendor para el ciclismo. Y como lo que precisa es obrar activamente, lucharemos hasta ver realizado el ideal que perseguimos.

La ida a Pedralbes

Nos reunimos en crecido número en el Paseo de Gracia, poco después de la hora anunciada. Alrededor del bonito Georges Roy de nuestro Director se agruparon los ciclistas. Y cuando tomaron asiento en el coche nuestro Director, que lo pilotaba, el señor Sanromá y nuestro compañero Co de Triola, pusieron aquéllos en camino.

La caravana ciclista siguió, sin que ningún incidente viniera a enturbiar la alegría, todo el trayecto señalado.

Llegamos a Pedralbes con puntualidad matemática. Y como esta es una de las normas que nos guían, procedimos con celeridad a alinear a los neófitos, que en número de diez y siete se pusieron a las órdenes de Canto Arroyo, que con singular pericia actuó de juez árbitro, secundado atinadamente por los señores Sanromá, Elías Juncosa, Gibert y nuestros compañeros Boix y Co.

Partimos con dirección al viraje Cabot y yo. A los pocos momentos de tomar posiciones tuvimos que empezar nuestra labor. Se presentaron los neófitos apretando de firme. Iban agrupados en gran número, luchando con energías y fe grandes. Pronto les perdimos de vista. Nos lanzamos en su busca y los hallamos pocos metros antes del lugar donde estaba situada la meta. Fabregat entró primero y recibió generales y entusiastas aplausos. Hizo una preciosa carrera. Llevaba máquina Gritzner y pneus Hutchinson. Tiempo: 11 minutos, 26 segundos, 2 quintos.

Seguíanle: Angarón, con ciclo Sanromá y pneus Continental; Salvadó, con ciclo Martí y pneus Bergougnan; Gras, Mateu y Soum. Los demás corredores llegaron agrupados.

Inmediatamente se alinearon los aspirantes, en número de catorce, y nuevamente corrimos a situarnos en el viraje. Se presentaron los corredores formando un solo pelotón, que a tren durísimo pasó por el viraje y se perdió pronto de vista. Llevaban la cabeza Falset y Martínez, quienes con singular tesón derrocharon energías hasta la llegada al punto de arribo, cruzando primeramente la línea Falset, con Ciclo Martí y pneus Klein. Martínez, con ciclo Gritzner y pneus Hutchinson le precedió, siguiendo a éste Bartrina, con ciclo Carbonell y pneus Continental; Llácer, Amigó, Saladrigas.

Soler, los encargados de impresionar las reputadas revistas Pathé y Gaumont y otros compañeros que se dedican al reportaje gráfico, nos entretuvieron unos momentos. Cuando aquéllos terminaron su labor emprendimos la subida hacia el Hotel del León, donde animadamente se celebró el almuerzo popular, precursor del acto solemne de la repartición de premios de nuestra carrera. Ocupó la presidencia de la mesa el simpático

Magdalena, quien tenía a su derecha a nuestro Director y los señores Abadal, Sanromá y Co, y a la izquierda a Canto Arroyo, Boix y Elías Juncosa. Sesenta comensales nos reunimos en la soleada y riente galería del Hotel del León. Despachamos prontamente las vituallas que nos fueron presentadas, haciéndose gran derroche de *sal fina*.

Cuando anunciamos que iba a procederse al reparto de premios de nuestra carrera, calmóse un tanto la cosa. En un extremo de la galería, sobre una vulgar mesa de mármol, hallábase el hermoso trofeo que con tanto empeño se vienen disputando nuestros ciclistas desde el año pasado. Requirieron los fotógrafos sus máquinas; Pathé instaló convenientemente su aparato, y quien esto escribe, en su calidad de Secretario, llamó a Magdalena para que recogiera los premios que en hermosa lucha ganó ha poco. El simpático y siempre serio y consecuente corredor recibió de manos de nuestro Director la preciosa Copa de plata, el diploma de Campeón de Barcelona cedido por la Unión Velocipédica Española y la no despreciable cantidad de ciento cincuenta pesetas. Recibió una ovación estruendosa el bravo corredor al retirar el trofeo.

Sucedieron luego los corredores premiados, y para ellos también hubieron aplausos y vítores. El puñado de pesetas que amontonamos en la mesa antes de empezar la repartición de premios, desapareció pronto de nuestra vista. Las medallas que ofrecimos a los neófitos, entre ellas una preciosa que nos entregaron los señores A. Alimundo & C.^o, también desfilaron con gran celeridad.

Mediaba el día cuando terminamos de repartir los premios. No quedaba tiempo material para nada más, y por este motivo suspendió nuestro Director la *causerie* que había anunciado. Pronto tendrá lugar una reunión en la que nuestro Director, tan versado, como todo el mundo sabe, en las cuestiones ciclistas, disertará sobre un asunto cuya importancia excepcional habrán de apreciar cumplidamente todos los oyentes.

Volvimos a Barcelona formando pintoresca caravana. Y las gentes, al vernos pasar por el Paseo de Gracia, miraron con simpatía al grupo de ciclistas que

iba en pos del bonito Georges Roy.

Frente al Hotel Colón dispersáronse los ciclistas. Habíase cumplido con éxito singular nuestro programa.

El epílogo de la carrera *Copa Challenge STADIUM* formó digno pendant con aquella hermosa reunión deportiva. Vencimos en 1913, y como nuestra gratitud nos obliga a mucho y como deseamos también vencer en 1914, en otro lugar anunciamos la organización de una gran prueba en pista. Esperamos hallar los mismos entusiasmos en todos.

Terminamos ya. Gracias mil a los que nos dispensaron su apoyo y sus simpatías. Procuraremos continuar mereciéndolas.

WINTER

Ni scoutismo ni escutismo

CON frecuencia vemos usadas en castellano estas voces, que son dos garrafales barbarismos, los cuales conviene expulsar de nuestra hermosa y rica lengua. Son palabras recién acuñadas con troquel extranjero e introducidas de matute en España, y por estar faltas de ley no deben admitirse en la circulación.

Ambas provienen de la voz inglesa *scout* (que en buen inglés se pronuncia *scáut*), y de ella ha querido formarse el sustantivo «scoutismo», que ni es inglés (puesto que el nombre inglés es *scouting*), ni es castellano (puesto que en nuestro idioma ninguna palabra empieza con *s* líquida).

Para obviar esto último, algunos han acuñado otra palabra falsa, «escutismo», que tampoco debe admitirse, porque está tomada del francés, pues los franceses, que no son fuertes en lingüística, en vez de «scáut», pronuncian el vocablo inglés «scut».

Ahora bien: ¿qué necesidad tenemos de acudir a Francia ni a Inglaterra para pedirles un vocablo que podemos acuñar en casa con un troquel español? Precisamente la voz inglesa *scout* es de origen normando, pues con los soldados de Guillermo el Conquistador fueron a Inglaterra exploradores o escuchas que se llamaban *escouts*, voz derivada del antiguo verbo francés *escouter*, cuyo origen es el latín *auscultare*, de donde

proceden igualmente el castellano *escuchar*, el italiano *ascoltare*, el portugués *escoutar* y el catalán *escoltar*.

Quiere decir que ya en el siglo XI había en Inglaterra exploradores o escuchas que se llamaban *escouts*; pero también en la misma época los había en España, y se llamaban *esculcas*, como se ve en el Romancero del Cid, cuando la dolorida Jimena le escribe «al noble rey don Fernando» quejándose de que casi no ve a su marido, el Campeador, porque

«Apenas el alba rompe
cuando lo están acuciando
los esculcas y adalides
para que se vuelva al campo.»

Según el Diccionario de Autoridades de la Real Academia Española, año 1732, *esculca* era lo mismo que vigía, y se derivaba del verbo *esculcar*: registrar, inquirir, buscar y saber con diligencia y cuidado, y a renglón seguido cita esta frase del *Régimen de Príncipes*: «Otro sí debe el cabdillo *esculcar* é saber quando los enemigos ficieren gran jornada.»

En diccionarios más recientes, entre ellos el de la Academia, 13.^a edición, y el de Roque Barcia, se halla la voz *Esculta*, anticuada, en el sentido de vigía, escucha o explorador.

¿No sería, pues, más genuinamente español el vocablo *escultismo*, sacado de la raíz castellana *esculta*, que el estrafalario e híbrido *escutismo*, macarrónica mezcla de español, inglés y francés?

ARTURO CUYÁS

CHIC-CHÚ

(Chewing gum)

GOMA DIGESTIVA AMERICANA

Sin rival para los atletas, jockeys, fumadores, dispépticos, &

The Herald G m. M^{FG} Co.

Chicago : Montréal : New-York : Paris

De venta en las principales Perfumerías, Estancos, Farmacias y Casas de Sport

AL POR MAYOR

JACINTO DUARRY SERRA

Mallorca, 241 :: BARCELONA

GRAN PRUEBA CICLISTA **San Sebastián - Madrid**

542'800 kilómetros Días 14, 15 y 16 de Noviembre

1. CLASIFICACIÓN GENERAL
PRIMERA ETAPA
SEGUNDA ETAPA
TERCERA ETAPA



Oscar Leblanc

==== **SOBRE** ====

PNEUS KLEIN

**sin haber cambiado ni reparado
los tubulares durante la carrera**

=====
G. KLEIN **PRINCESA, 61
BARCELONA**

Nuevo Velódromo de Sans

Gran carrera a la americana, de seis horas organizada por STADIUM

1.º Enero 1914

ANIMADOS por la cooperación que nos prestan todos los sportsmen barceloneses, nos lanzamos hoy a organizar una gran carrera de seis horas, a la americana, por equipos de dos corredores.

Esta clase de carreras, por la forma en que se desarrollan, han interesado siempre al público barcelonés. La última a que asistimos, en la pista de Sans, no pudo terminar, como saben nuestros lectores, porque la lluvia cayó torrencialmente cuando finalizaba aquella hermosa reunión deportiva. Perdió el público una hora de intensa emoción, y como muchos nos han hablado de este asunto, hemos decidido repetir tal prueba por considerarla de importancia excepcional, dados los elementos valiosísimos con que contamos y porque es una aspiración unánime de los ciclistas catalanes.

Trabajamos con gran ahinco con el fin de que la organización de esta carrera resulte acabado modelo. Hemos estudiado muy a conciencia todos los detalles con el objeto de que nada falte.

Creemos que también esta vez dispensará el público franca acogida a nuestro proyecto. Y esperamos que los industriales y los corredores nos prestarán el apoyo que desde hoy solicitamos.

Nuestra carrera ha de ser más que cosa nuestra, la obra de todos los buenos ciclistas. Deseamos realizar un acto grande que nos guíe y nos indique bien a las claras si el ambiente se muestra propicio para obrar en mayor escala.

La carrera de seis horas que organizamos para el primero de Enero es un ensayo, un esbozo de lo que pretendemos llevar a cabo más adelante. Si vemos que existen elementos sobrados para obrar, adelantaremos nuestros proyectos y quizás realicemos algo que esperan con ansias grandes los ciclistas catalanes.

Creemos que triunfaremos esta vez. El público en general y los corredores nos han dispensado en repetidas ocasiones su aquiescencia y han colaborado en nuestra obra. Esperamos que también ahora vendrán a unir sus entusiasmos y sus energías a las nuestras.

El Reglamento

ARTÍCULO 1.º Será disputada la carrera por equipos de dos corredores, que se relevarán a voluntad.

ART. 2.º Los corredores que formen equipo deberán llevar el maillot de igual color, así como el número que les corresponda.

ART. 3.º Todos los relevos deberán hacerse, tanto al montar como al descender de la máquina, en el interior de la pista, es decir, que el corredor que haya de relevar a su equipier, deberá seguir por la cuerda hasta que aquél le haya conseguido, debiendo, por lo menos, llegar hasta la rueda directriz.

ART. 4.º Los corredores que efectúen algún relevo ilegalmente, serán multados y si reinciden se les castigará con una vuelta de retraso.

El corredor relevado deberá pararse en el interior de la pista para bajar de la máquina o por lo menos pararse y hacerse tener por un *soigneur* antes de hacer un nuevo relevo.

ART. 5.º Cada media hora se concederá una prima de cinco pesetas. El pistoletazo indicador de la prima indicará a los corredores que deberán dar diez vueltas a la pista sin que en aquel tiempo pueda efectuarse relevo alguno, quedando eliminado para disputarse la prima el equipo que efectúe entonces algún relevo. Podrán optar a la prima todos los equipos, aunque lleven varias vueltas de desventaja.

ART. 6.º Cuando se anuncie por medio de un pistoletazo la sexta hora, todos los corredores que estén en pista deberán bajar de las máquinas si uno solo de los equipos lleva una o varias vueltas de ventaja sobre los demás, proclamándosele en este caso vencedor. Por el contrario, si son varios los equipos que tengan recorridas igual número de vueltas, uno de los corredores de cada equipo deberá ponerse en línea para disputarse una carrera de diez vueltas, que servirá para establecer la clasificación por orden de llegadas.

Los dos corredores que formen el equipo vencedor vienen obligados a dar dos vueltas de honor a la pista una vez terminada la carrera.

ART. 7.º En caso de reventón, caída o cualquier otro accidente, los corredores dispondrán de tres minutos de tiempo para ser relevados por

su compañero. Durante ese tiempo no se le contará ninguna vuelta de retraso, pero después que haya pasado aquel tiempo le serán descontadas todas las vueltas que haya perdido. Si permaneciera un equipo sin tener representación en la pista, durante cinco minutos, se le considerará eliminado de la carrera.

Cuando se trate de un accidente acaecido en la máquina, como rotura del sillín, cadena, o cualquier otro, el corredor, o en su defecto un soigneur deberá, inmediatamente después que se haya producido el accidente, presentar la máquina a los comisarios de la carrera para que éstos puedan acreditarlo. Si alguna vez no se cumple este requisito, podrán ser multados los corredores accidentados o se les descontará una vuelta.

ART. 8.º Si algún corredor se viera privado de la ayuda de su co-equipier, podrá formar nuevo equipo con cualquiera de los corredores que estén en pista y se halle en las mismas condiciones. Para que esto pueda ser válido, precisa que ninguno de los corredores se haya retirado de la pista desde que le abandone su otro compañero.

El equipo reconstituido contará con las vueltas que llevara recorridas el de los dos que estuviera mejor clasificado, menos una que le será descontada.

ART. 9.º Todas las dudas que pudieran suscitarse serán solventadas por los comisarios de carreras, quienes en caso necesario podrán nombrar un juez árbitro para que les ayude en su labor.

ART. 10. Cada equipo sólo podrá tener en la pelouse dos soigneurs o mecánicos, además del constructor o un delegado de éste para todas cuantas reclamaciones pudieran hacerse.

ART. 11. Los corredores deberán presentarse en el Velódromo una hora antes de la anunciada para la celebración de la carrera, y completamente dispuestos para ponerse en pista un cuarto de hora antes de la señalada para el comienzo de la carrera.

La salida se dará a las once en punto de la mañana.

ART. 12. El plazo de inscripción fine el día 22 del corriente, a las trece en punto. Deberán mandarse las inscripciones a nuestra Redacción, firmadas por los dos equipiers, indicando la marca de la máquina y neumáticos que utilizarán, color del jersey, etc.

Deberán acompañarse diez pesetas por derechos de inscripción.

ARTÍCULO ADICIONAL. Todos los casos no previstos en este Reglamento serán resueltos por los comisarios de carreras, ateniéndose a lo que tenga estatuido la Unión Velocipédica Española, cuyos Reglamentos generales estarán en vigor para esta carrera.

Los premios

Nos hemos preocupado desde los primeros momentos de que los premios guarden relación con la importancia de la prueba que organizamos. La lista que apuntaremos ahora habla muy en nuestro favor y a ella nos remitimos. Son los premios fijados: Para el pri-

mero, 200 pesetas, más 100 pesetas que nos ha ofrecido el señor Puig de Abarría; para el segundo, 125 pesetas; para el tercero, 75 pesetas; para el cuarto, 50 pesetas, y para el quinto, 25 pesetas.

Otros detalles

Procuraremos, desde luego, que esta prueba ostente un título oficial y cuidaremos la organización en gran manera. Por medio de una gran pizarra indicaremos al público las vueltas que lleven recorridas los equipos. Evitaremos que se introduzcan en la pelouse todos aquellos elementos que no tengan que cumplir ninguna obligación. Sólo podrán permanecer en aquel lugar los que ostenten unas contraseñas especiales que libramos al efecto.

En breve anunciaremos por medio de la Prensa diaria todos aquellos detalles que hoy nos hayan pasado inadvertidos.

España y las Olimpiadas

Cataluña prepara la organización del Comité Olímpico

Los periodistas que en Barcelona nos dedicamos a comentar y reseñar lo que guarda relación con los deportes, celebramos últimamente una reunión en el local del Sindicato de Periodistas Deportivos, con el objeto de preparar la constitución del Comité Olímpico Catalán.

Nombróse una comisión compuesta por los señores García Alsina, Elías y Juncosa y nuestro director don Ricardo Cabot para que visite a determinadas personalidades con el objeto de ofrecerles los cargos principales del Comité Olímpico Catalán.

Creemos que todos los que serán visitados por la citada comisión, en atención al fin patriótico que se persigue, aceptarán sin vacilación alguna la designación que se les haga. Así, al menos, lo creemos nosotros.

En nuestra Redacción llueven cartas adhiriéndose a la campaña pro olimpismo que emprendimos hace algún tiempo. Entre ellas merece ser comentada la que el celoso secretario del Comité Olímpico Español, don Marcelo

Sanz, ha dirigido a nuestro compañero Manuel Nogareda.

Empezaremos por reproducir algunos fragmentos de dicha carta:

«Nuestras aspiraciones son poder llevar a Berlín un equipo presentable de atletas en los distintos sports; no nos hacemos la ilusión de que sean muchos ni de que sean los primeros, dado el entusiasmo que por otros pueblos existe y el gran número de atletas para seleccionar y presentar lo más selecto. Pero sí tenemos la convicción firme que no habríamos de hacer un papel desairado, por la primera vez.

»La idea de usted publicada en el número de STADIUM que tengo a la vista *no sólo es buena, sino que es la ÚNICA* que procede, porque es preciso hacer concursos parciales para ir preparando los atletas.

»En estos días el señor Marqués y yo nos ocuparemos de trabajar cerca del Gobierno para lo de las subvenciones; ya le pondré a usted al corriente.»

Nos enorgullece que haya partido de uno de nuestros redactores la idea que el señor secretario del Comité Olímpico Español considera como única factible para preparar nuestro equipo. Y aunque siempre ha sido la modestia nuestra compañera inseparable, en esta ocasión echamos la casa por la ventana y proclamamos nuestro éxito.

Las alabanzas que han dispensado todos a la idea que expusimos en uno de nuestros últimos números, nos obliga a que continuemos trabajando con entusiasmo en favor de la preparación olímpica española. Creemos, con el señor Sanz, que no iremos a Berlín a hacer ningún mal papel. Nuestra actuación en la próxima olimpiada habrá de ser mucho más brillante de lo que muchos suponen. Los hechos vendrán luego a darnos la razón.

Es de esperar que el señor Dato y sus demás compañeros, dispensarán una acogida favorable a las peticiones que en nombre del Comité Olímpico Español habrán de significarle los señores Marqués de Villamejor y Marcelo Sanz. Si el Estado dispone de fondos para subvencionar a los artistas que van a perfeccionarse en el extranjero, de igual modo debe concedérsenos a nosotros la subvención justa que solicitaremos. Por

el interés que todos debemos tener en que España no falte a la próxima olimpiada, deben los gobernantes de todos los matices, y de un modo particularísimo los que ocupen los altos cargos de la nación, darnos toda clase de facilidades a los que con miras altruistas nos hemos puesto a trabajar pro olimpismo.

Femeninas

El calzado

HACE un sinnúmero de años que no había llegado a obtener el calzado la extraordinaria importancia que le concede la moda actual.

En realidad, todas las faldas, aun las más lujosas para vestidos de noche, son cortas en el delantero, dejando completamente al descubierto el pie, y algunas una ligera abertura en el frente, la cual no sólo muestra el pie, sino también el empeine y el tobillo.

Todos sabemos que un pie bien calzado es el complemento de una persona chic; y la mujer madrileña y la andaluza desde niñas tienen preferencia por el lujo del calzado, y allí los zapateros confeccionan verdaderos primores, siendo reconocido por Europa que estas lindas mujeres de la gracia española no tienen rivales, por calzar bien.

Para los vestidos de mañana -estilo semi-sastre, el calzado adecuado es el botín alto de piel de becerro, con caña de paño que armonice en color con el vestido, o negro o gris «oxford»; estos dos últimos tonos resultan bien en los trajes de hechura sastrero.

Nuestras abuelas tuvieron unas temporadas que lucían zapatos en forma de sandalias, cuyas cintas se ajustaban bastante altas, a las piernas.

Hoy día nuestras mujeres recogen lo que nos legaron nuestras abuelas en los calzados elegantes de tarde y noche.

Hoy el coturno vuelve a hacer furor entre la mujer elegante. Tiene la forma de un lindo zapato escotado con tacones a lo Luis XV y se enlaza al pie con una cinta prendida con hebillas.

No solamente es bonito, sino que favorece al pie, haciéndole parecer más pequeño.

Las hebillas de pedrería no se llevan más que en el calzado de noche; no se



EDUARDO TRESSERRAS, ganador de la
Copa y Campeonato Regional de Tarrasa

MONTANDO BICICLETA

SANROMÁ

con pneus **Continental**

...

Gran surtido en artículos de Sport

BICICLETAS SANROMÁ

Motocicletas y side-cars SUN

A. SANROMÁ

Balmes, 62; Teléfono 1445 : BARCELONA

ven jamás en los coturnos que acompañan los vestidos de tarde.

En éstos la pedrería se reemplaza por simples anillos revestidos de un pespunte de festón, que se hace con seda acordonada del mismo color que el zapato.

Por regla general, las medias deben armonizar con el color del coturno; sin embargo, para noche pueden llevarse medias blancas con el coturno negro, pues el efecto de las cintas negras sobre el blanco resulta encantador.

La media de seda tupida, de una extremada finura y transparencia, parece gozar de más favor entre las damas del mundo elegante que las medias bordadas o las de encaje.

Hay, sin embargo, una media de seda finísima, con un motivo de encaje de «Chantilly», u otro delicado encaje, que sube casi hasta la rodilla. Esta media, de una elegancia suprema y de un gusto perfecto, se confecciona en negro o blanco indistintamente y son para toaletas de gran lujo.

Hoy día la mujer tiene que lucir la pierna; sin duda, el pudor prohíbe lucirla, aunque, en realidad, los vestidos de noche tienden a acentuar su contorno. Pero hay circunstancias en que hasta la más pudorosa mujer no tiene más remedio que lucir un poco la media: en los bailes, el teatro, recepciones y en todas partes donde la moda exige el zapato escotado.

Las indicaciones de algunos modistos dan a comprender y se habla entre las elegantes de la próxima aparición de calzado de encaje que resultará tan revelador como los rayos X; este nuevo calzado hará sin duda las delicias de los amantes de las vestiduras ligeras.

Con una moda tan vaporosa como la presente, en que las gasas que en otro tiempo estuvieron en boga y ahora no hacen más que velar los hombros con tejidos diáfanos que destacan la blancura rosada de la piel, es natural que se trate de mantener el calzado a la altura de las nuevas orientaciones. Podemos muy bien decir que el calzado griego se ha impuesto en las toaletas modernas.

Caprichos de la moda

LA influencia oriental es extraordinariamente poderosa en las modas de la presente estación, pudiéndose decir

que hasta el baile toma cierto aire de languidez para estar más en consonancia con la moda actual.

Los vestidos de noche de esta temporada no se substraen tampoco a las nuevas corrientes de la moda, es decir, que ofrecen todos un marcado aspecto oriental. La falda, con su amplitud en el talle y la cadera y su repentino ajuste en el tobillo, nos da la impresión del pantalón turco.

En la Opera de París se han visto algunas damas de refinada elegancia y esbeltez con sus lindas cabezas tocadas con turbantes y luciendo vestidos a estilo de sultana turca o persa, llamando poderosamente la atención. Modelos muy parecidos y sumamente originales he visto también en casa del modisto Poiret, el cual nos presenta trajes tan fastuosamente adornados que nos hacen recordar las esplendideces de las Mil y una noches por sus raras combinaciones orientales.

Las nuevas telas destinadas a las *toilettes* de noche son verdaderas maravillas del arte de tejer y colorear. De una riqueza incomparable son los brocados y los plateados sobre fondo frambuesa, rojo, azul real, verde jade, con grandes dibujos delicadamente trazados y realzados por los meandros de hilos metálicos sobre estos tejidos quiméricos.

Lujosas y magníficas son también las gasas laminadas que dejan percibir hilos de oro y plata serpenteando entre los arabescos de dibujos de terciopelo en relieve.

El escote se hace cada vez más pronunciado, particularmente en la espalda. Los trazados del cuello de los vestidos de noche se hacen casi todos en forma de V o cuadrados, pues el trazado redondo está poco menos que abandonado.

El peinado de noche se lleva bastante bajo y ceñido a la cabeza, y a menudo sin adornos; de vez en cuando se verá un sencillo penacho, una especie de casco de plata o un gorro de campesina de exquisito encaje.

El adorno corriente, sin embargo, es un hilo de brillantes rodeando la cabeza, o un alfiler de moño con incrustaciones de brillantes.

El guante blanco, de piel muy fina y extremadamente largo, es de rigor.

Para las *toilettes* de día, los guantes no tienen tanta importancia. Con las mangas largas que generalmente se llevan, el guante corto será suficiente.

El calzado de noche se confecciona de raso blanco o negro, con tacones a lo Luis XV, ciñéndose los lazos a la pierna, en forma de sandalias.

Las medias han de ser del mismo color del coturno, y se adornan con una fina vainica a la altura del tobillo. También están dentro de las modernas corrientes de la moda, las medias con adornos de encaje y los zapatos de tejido dorado o plateado, o de cualquier color que concierte con el vestido.

A juzgar por las noticias que he podido obtener de algunos modistos de fama, empiezan ya a preocuparse de las modas de primavera, lo cual nos dará ocasión a que dentro de pocas semanas podamos contemplar sus modelos para la temporada de la Costa Azul, donde en Montecarlo y Niza lucirán las hermosas francesitas las últimas creaciones de la moda.

Barcelona, Diciembre 1913

MONTE-CARLO

Conferencia dada en el "Centre Económic de Cassá de la Selva" por D. José Elias y Juncosa

SE entiende, en términos generales, por sport todo juego o ejercicio al aire libre que tenga como base o fundamento el cultivo de nuestros músculos para darles fuerza, elasticidad y resistencia. Dentro de esta definición son incontables casi las variantes existentes, como también hay muchas cosas que se dicen sports en lugar de esparcimiento o entretenimiento, que fuera lo que mejor les sentaría, por olvido de la segunda parte de nuestra definición, que es lo más importante.

Así, pues, entran en la definición de sports las carreras a pie, a caballo, en bicicleta y automóvil, las regatas de toda clase, natación y excursionismo, ciclismo y caza, la esgrima, el tiro, el juego de pelota en todas sus variantes (pelota vasca, football, baseball, basketball, golf, lacrosse, etc.), el boxeo, la lucha, el patinaje y los sports atléticos en general, que todos, en más o en menos, entran en la finalidad esencia del principio sentado; pero desechamos francamente como sports la pesca, la colombofilia, el billar y tantos otros que no persiguen el mejoramiento del cuerpo humano, ni prolongan la vida, ni despejan el cerebro, preparándolo a la vez para un trabajo cada día superior.

En otros términos: podríamos aceptar como sport todo aquel conjunto de movimientos que, saliendo de lo que es puramente instintivo en el hombre, tienen por finalidad excitar o comple-

tar su vida fisiológica, perfeccionando la máquina humana para que acumule el máximo de perfecciones desde el punto de vista fisiológico.

Es éste un trabajo absolutamente necesario, porque así como los irracionales instintivamente comen, caminan, nadan, etc., es decir, satisfacen sus necesidades físicas, nosotros somos realmente inferiores a ellos al nacer, ya que es por reflexión que tenemos que valerlos de los medios que Dios ha puesto en nuestras manos para hacer el viaje de la vida.

* *

Los sabios de todo el mundo han venido a la conclusión de que nuestro cuerpo contiene tres órdenes de facultades sobresalientes: físicas, intelectuales y morales; y las ponemos por este orden, no porque sea el que generalmente se sigue, sino porque creemos que es el que se merece por su importancia. Aquí en nuestra tierra (y no es que nosotros lo censuremos) todos se preocupan de perfeccionar los medios de asimilación de conocimientos los más complejos y más antitéticos, o de infiltrar a nuestro pueblo los principios fundamentales de la moral en todos los órdenes; pero muy pocos son los que recuerdan que el hombre es, en primer lugar, una planta, que precisa cuidarla como tal en todos los momentos, proporcionándole los medios de defensa y de conservación; que también es necesario enseñarle a cada instante a vivir físicamente de la mejor manera posible, antes de querer hacer trabajar su corazón o su cerebro, que, al fin, no son sino partes más o menos importantes de su organismo.

Conviene, pues, enseñar al hombre a usar de sus facultades físicas antes de lanzarlo en otros terrenos, y no solamente como cosa esencial de nuestra vida, sino cuidando de que no olvide nunca estos principios, para evitar el desequilibrio entre las diferentes facultades del individuo, en todas las edades y en todas las épocas.

Por eso, tenemos que cultivar, en primer lugar y por absoluta necesidad, nuestra parte física, para saber usar las armas que tenemos a nuestro alcance, adquiriendo todos los perfeccionamientos de que es susceptible la máquina humana.

Porque el cultivo de nuestras facultades físicas aumenta nuestra vitalidad, activando la circulación de la sangre y da a los músculos las condiciones necesarias para servir de defensa contra los miles de agentes exteriores que constantemente trabajan para su destrucción; da al individuo fuerza y resistencia para la fatiga, poniéndonos en condiciones de superioridad sobre los que no se ocupan debidamente en este cultivo; despeja además la inteligencia, al aumentar nuestra potencialidad, dilatando el radio de acción de nuestra vida, y activa todas las funciones vitales, conservando el cuerpo en debido equilibrio, o sea proporcionándole la salud, que es la base de la felicidad a que todos aspiramos en este mundo.

Además, el cultivo de nuestras facultades físicas descansa las demás, restableciendo un equilibrio momentáneamente perdido por un exceso de trabajo mental, y, finalmente, tiene una influencia marcadísima en la formación del carácter, haciendo hombres decididos, emprendedo-

res y valientes, que toman en el mundo la posición de dominadores en lugar de la de dominados.

De todo eso que se denomina educación física, hanse preocupado los hombres, en todas las épocas conocidas, como cosa absolutamente necesaria; y las huellas de las civilizaciones más antiguas nos dicen bien elocuentemente lo que se hacía en este sentido en todo el mundo y la atención y cuidado que merecía en todo momento, hasta haber llegado a obtener un grado de perfección tal, que aun hoy día nos complacemos en reproducir cosas de la antigüedad.

Después de un olvido, en el mundo civilizado, de estos principios, por una reacción natural contra los excesos de un día, hemos visto cómo las razas prepotentes, en una época, se han debilitado hasta el punto de cambiar absolutamente su posición en el mundo, siendo substituídas por otras nuevas, que, como bárbaros modernos, se han presentado con nueva savia, nueva vida, que les ha dado la verdadera superioridad en todos los órdenes.

Cuando una raza ha llegado a la cumbre de su poder, ha olvidado lo que es el cultivo del cuerpo, y otros pueblos que podían parecer despreciables, en un momento dado, o sencillamente medianías, incapaces de ninguna obra superior, han venido a dominarla, por haber sabido vivir racionalmente.

Son estos principios, ante los cuales muchos cierran los ojos para dar a entender que no son reales, todos los fundamentos y el argumento principal para que prediquemos nosotros la educación física como medio de elevar el nivel de nuestro pueblo.

Ahora bien: ¿cómo debe hacerse esta educación física? Hay dos campos perfectamente deslindados hasta hoy: a un lado los que creemos que no hay educación física posible como no sea por medio de la gimnasia, la cual, por una serie de movimientos sabiamente definidos y estudiados en todos sus detalles, hacen trabajar absolutamente todos los músculos del cuerpo, todos los tejidos del organismo, y así adquieren su más alto grado de perfección, por medio de un trabajo que podríamos decir de laboratorio.

Por otra parte, hay los preconizadores de obtener el mismo resultado por medio de movimientos libres, que en conjunto se completan unos y otros, los cuales, dando una finalidad práctica al ejercicio, vienen a distraer nuestro cerebro, y de paso (y eso quizá es lo más esencial) dan una aplicación a cada uno de los movimientos, o sea los sports.

¿Cuál de los dos sistemas es el mejor?

Hace muchos años que se discute esta cuestión, sin haber podido esclarecerla, pero nuestra modesta opinión se inclina a recomendar el estudio de la gimnasia como fundamento, para pasar después a la práctica de los sports, procurando empero seguir un criterio para poder buscar aquel conjunto que complete la educación de las diferentes partes de nuestro cuerpo.

Porque es racional que si solamente nos dedicamos, por ejemplo, al football, dejaremos en

segundo término el busto y los brazos, cayendo en desequilibrio; como si solamente hiciéramos esgrima, quedaría buena parte de nuestro cuerpo sin el debido trabajo que le ha de proporcionar todas las ventajas subsiguientes.

¿Cuál ha de ser el sistema ideal?

Para nosotros, recomendamos sinceramente que cuando sea el momento de que el niño, al llegar a la adolescencia, aprendidos los rudimentarios principios de la vida, deba prepararse seriamente para entrar en la sociedad, debe preceder o alternar con todo otro trabajo el cultivo de sus facultades físicas. En el gimnasio es donde debe poner los fundamentos de su futura vida deportiva, aprendiendo de un modo racional y práctico la razón de los movimientos y a conocer los propios músculos y su utilidad, de lo cual no podría prescindirse.

Pero la gimnasia, con todo y considerarla necesaria, creemos de buena fe que no es prácticamente suficiente para lograr una perfecta educación física.

Claro es que no queremos preconizar el abandono de los gimnasios, sino que más pronto somos partidarios de la alternación de los ejercicios rigurosos, metódicos y ordenados de tales lugares, con juegos y sports de toda clase; sobre todo, desde que se ha demostrado que el tipo de hombre de excesiva musculatura, antiestética muchas veces, inútil en general y hasta molesta para el mismo individuo, no era el ideal del atleta moderno, pues hay que ser práctico antes que todo y sacar provecho de todos nuestros actos y trabajos de cada momento.

¿No os parece, vosotros que me escucháis, los más sencillos, qué será más útil para sí y para los demás, el hombre que sepa correr, nadar o remar, montar a caballo y en bicicleta o guiar un automóvil, que el que tenga todos los músculos de su cuerpo uniforme y perfectamente desarrollados, pero sin haberlos encaminado hacia una finalidad práctica?

Esta es la razón que nos hace preferir y propagar, desde tiempo ha, toda clase de sport; íntimamente convencidos de que trabajamos así en una obra de verdadera utilidad.

Por eso asistimos, hace pocos días, con verdadero placer a la glorificación de un antiguo y estimado profesor de gimnasia; y ¿sabéis lo que le pusieron de manifiesto discípulos incondicionales, lo cual prueba de veras su positivo talento? Que no solamente era un ideal maestro de gimnasia, sino que había sido creador y propulsor de sports como el football, el remo, las carreras a pie, el boxeo, la lucha, el excursionismo, etc., y eso lo hacía el tipo completo e ideal de un director del cultivo físico de nuestra juventud.

Pero es preciso hablar detalladamente de las muchas razones que hay para que recomendemos a todos, jóvenes y viejos, hombres y mujeres, la práctica de los sports, aunque el tiempo sea breve y quizá canse vuestra atención.

No sólo es necesario ser equilibrado, para vivir bien, sino que es preciso ser fuerte; la fuerza, ahora como antes, individual y colectivamente, es la razón suprema que resuelve las cuestiones todas, de cualquier orden que sean.

(Concluída)

¡¡Motoristas!!

Hutchinson

**vence siempre porque
fabrica mejor que nadie**

PRUEBAS GANADAS EN 1913

Manifestación Motorista

Copa Selvatana

Gran Carrera Internacional, Bil-
bao - San Sebastián y regreso

Kilómetro lanzado, en Mataró

Carrera del Moto Club Deportivo

Carrera "Subida a los Bruchs"

Copa García

Carreras en Plencia (Bilbao)

Copa Monte Igueldo

Copa Anís del Lince

Carrera en Gerona

Prueba de regularidad del M. C. D.

Hutchinson S. A.

Balmes, 84 - Barcelona

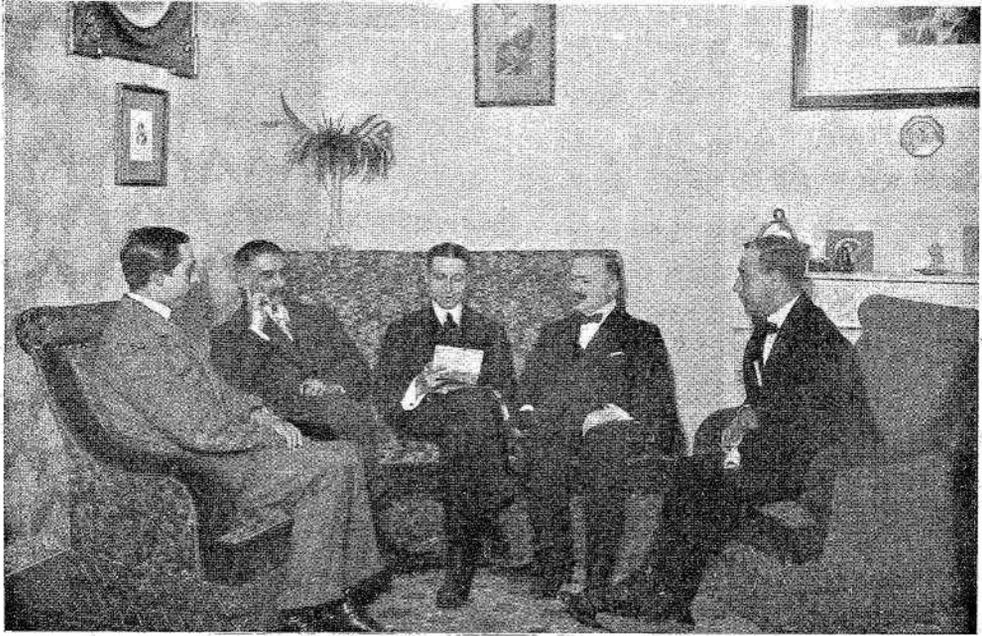
≡ CRÓNICA GRÁFICA ≡

Las grandes figuras deportivas
de la quincena



1. El aviador Bielovucic, que ha conseguido recorrer ascensionalmente 350 metros por minuto, estableciendo tal record. — 2. Hellen, detentor de la Copa Michelin, de aviación. 3. El notabilísimo boxeador francés Georges Carpentier, que ha vencido con facilidad suma a Wells, en el encuentro que se disputaron en Londres. — 4. Hourlier, vencedor, con Comés, de la carrera de veinticuatro horas, celebrada en París. (Ciclos *Peugeot*, pneus *Hutchinson*.) — 5. El púgil francés Bernard, que ha batido al americano Mac Clowskey.

Predicadores laicos : J. Elías y Juncosa (Corredisses)

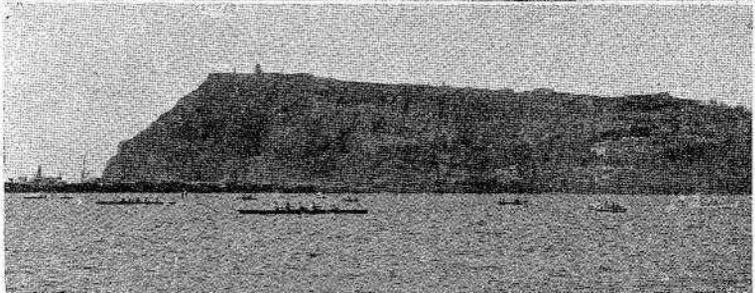


El culto redactor de *La Veu de Catalunya* tuvo la atención de dedicarnos la velada en que dió a conocer el notable trabajo que leyó en el Centre Econòmic de Cassà de la Selva

Del R. C. Marítimo de Barcelona : Regatas de yolas

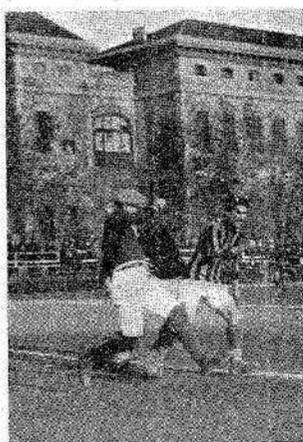


Los noveles remeros Bea, Armangué, Pantaleoni, Aznar y timonel Guardiola, que han ganado las Copas ofrecidas por el R. C. M. de Barcelona a los vencedores de las regatas de yolas.



Fots. STADIUM, por Co y Claret

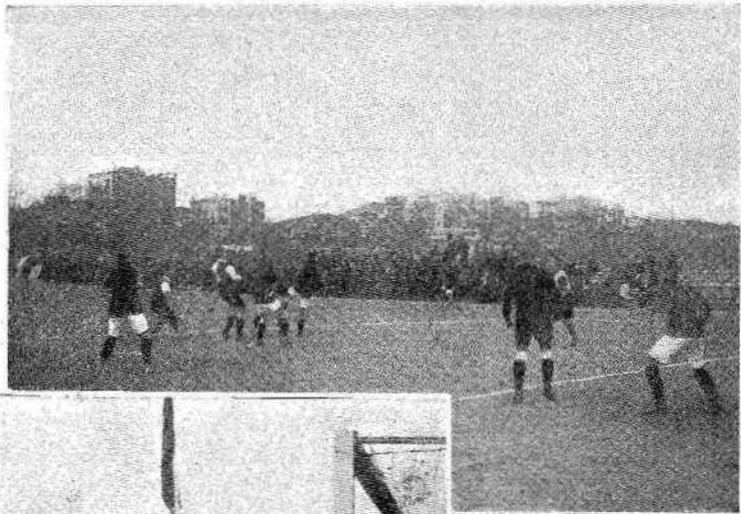
El Real Club Coruña en Barcelona



Notabilísimos fueron los partidos que jugaron los gallegos en Barcelona contra el España F. C. Mercedamente cosecharon grandes aplausos los jugadores del R. C. Coruña.

Partidos inter-regionales : Deportivo de Bilbao-Barcelona

EL F. C. Barcelona contendió y venció con relativa facilidad al equipo mixto que mandó aquí para que le representara el Club Deportivo de Bilbao. Vinieron jugadores muy notables, entre ellos el famoso Arzuaga, pero nada pudieron hacer contra los nuestros,



quienes mejor hermanos que aquéllos, dominaron continuamente a los norteos. Los partidos resultaron sumamente interesantes, habiendo acudido a presenciarlos numerosísima concurrencia. Individualmente jugaron los del Norte con gran pericia, entusiasmado a los espectadores.

Fots. STADIUM, por Co

Temporada de hípica en Suiza : Las reuniones de Zürich



A pesar de que el tiempo no prestaba grandes alicientes, a las reuniones de hípica asistieron numerosos jinetes suizos, quienes hicieron recorridos brillantísimos, en especial Mr. W. Koenigs, que montaba el caballo Emilio

MAÑANA CICLISTA DE "STADIUM"

Carrera de neófitos



1^o

Ramón Fabregat

SOBRE

BICICLETA

GRITZNER

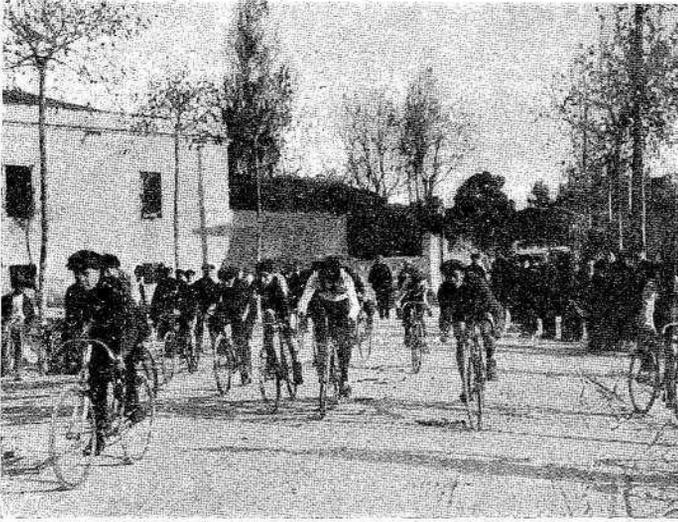
Y PNEUS HUTCHINSON

Concesionario exclusivo para España:

J. PUIG DE ABARIA

ANCHA, 8 · BARCELONA

El epílogo de nuestra Carrera



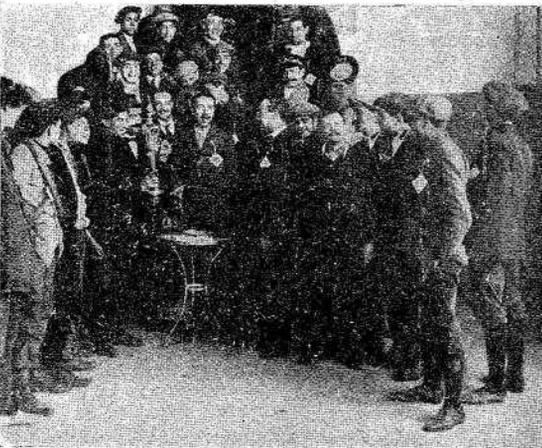
Salida de las carreras de neófitos



Arriba : Los ciclistas, reunidos en
En la parte inferior : Almuer



Los vencedores de la carrera de neófitos



Nuestro Director, D. Ricardo Cabot, entregando a Magdalena la Copa Challenge STADIUM

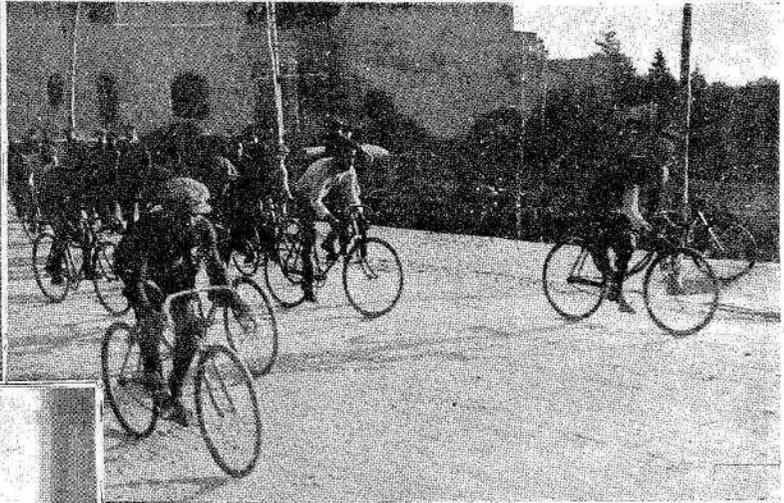


Fabregat, vencedor de la carrera de neófitos
(ciclo Gritzner, pneus Hutchinson)

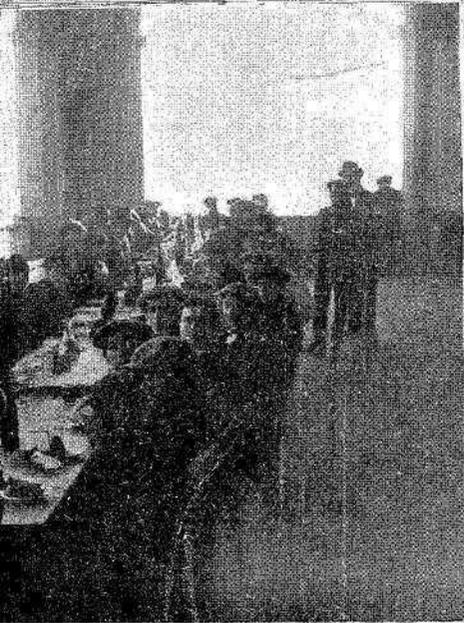


La presiden

La Mañana Ciclista de STADIUM



Salida de los corredores aspirantes



Plaza de Gracia, antes de dirigirse a Pedralbes
para participar en el Hotel de la «Font del Lleó»



Los vencedores de la carrera de aspirantes



El almuerzo popular



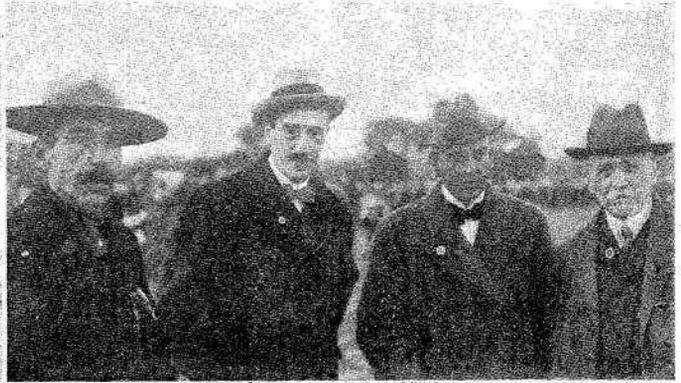
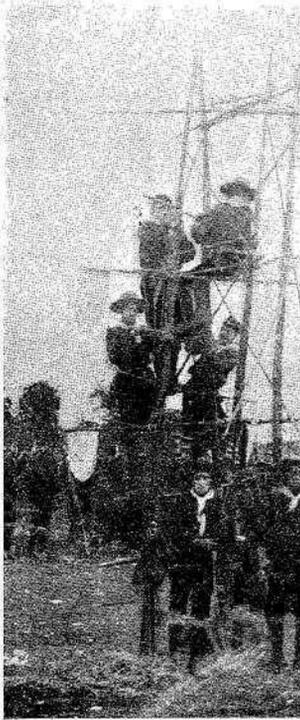
Falset, clasificado 1.º en la carrera de aspirantes
(ciclo Martí, pneus Klein)



Una escena de la carrera de neófitos

Fots. STADIUM, por Kaiser y Co

El Duque de Alba y los Exploradores madrileños



ENCANTADÍSIMO salió de la visita que hizo al campamento de los Exploradores madrileños el Duque de Alba. Así lo ha confesado, tributando generales alabanzas a los elementos directores de la útil y patriótica institución. Los boys efectuaron con singular destreza diversos ejercicios, entre ellos la confección de una torre vigía. Dió todo género de explicaciones sobre el funcionamiento de los boys, el entusiasta señor Iradier.

Los Concursos de la Federación Catalana : Barcelona-Internacional



Los acometedores equipiers del Internacional, cuya excelente táctica ha merecido elogios encomiásticos de la Prensa, vencieron a los del F. C. Barcelona en el partido correspondiente a los concursos de la Federación Catalana.

Fots. STADIUM, por Vidal y Juandó

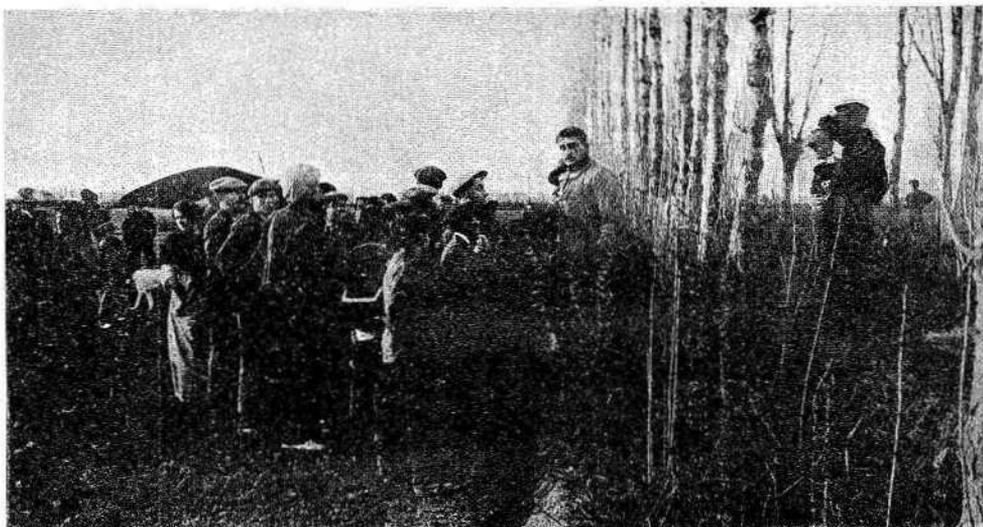
Nuestra galería industrial



DE LA SOCIEDAD ANÓNIMA ESPAÑOLA DE NEUMÁTICOS «COLUMB-PROWODNICK»
Primer grabado: Don Máximo Llompart y don Isidoro Pons, conferenciando con el agente para Bilbao don Rafael Fernández. — Segundo grabado: Don Manuel F. Creus, agente general de la Sociedad Anónima Española Columb y don Federico Casanovas, encargado de los macizos y vulcanizaciones, en el despacho del primero.

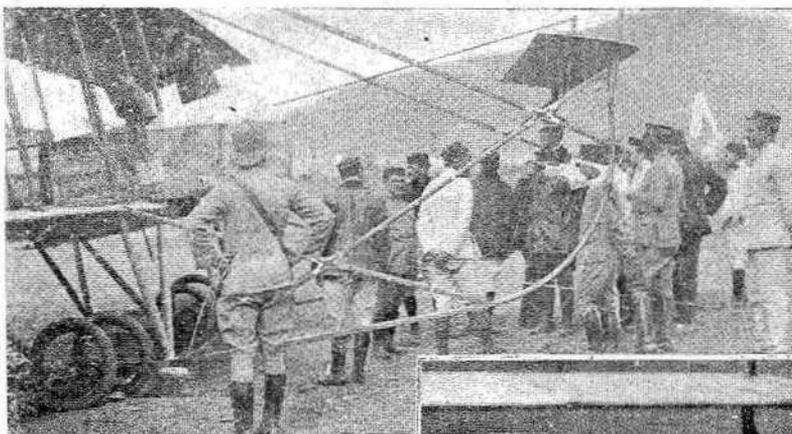
Fots. Merletti

El aviador Tixier en Barcelona

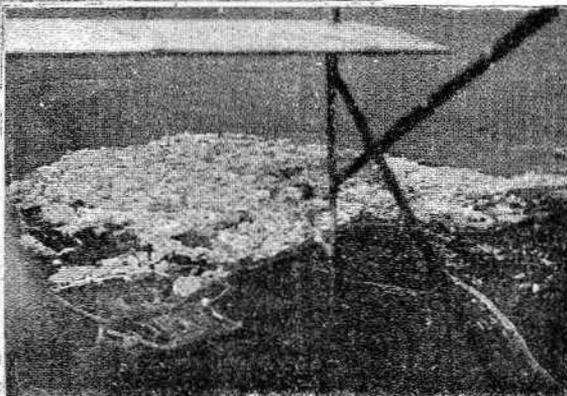


Hallándose en Barcelona el reputado aviador M. Tixier, organizó una fiesta de aviación que no resultó tan lucida como el aviador se proponía. Salió del campo del Real Polo Jockey Club, y después de cruzar por encima de varios campos, fué a caer, por habersele engrasado una bujía, en un terreno lindante con el Hipódromo. Afortunadamente, ni el aviador ni el aparato sufrieron lesión alguna, cosa que celebramos muy de veras.

La escuadrilla de aeroplanos militares en Marruecos



1. Biplano que tripulaban los señores Barreiro y Ríos, el día en que fueron heridos. — 2. S. A. R. el Infante D. Alfonso, con el capitán señor Kindelán, al emprender un viaje de exploración. — 3. Vista de Tetuán, tomada desde un aeroplano.



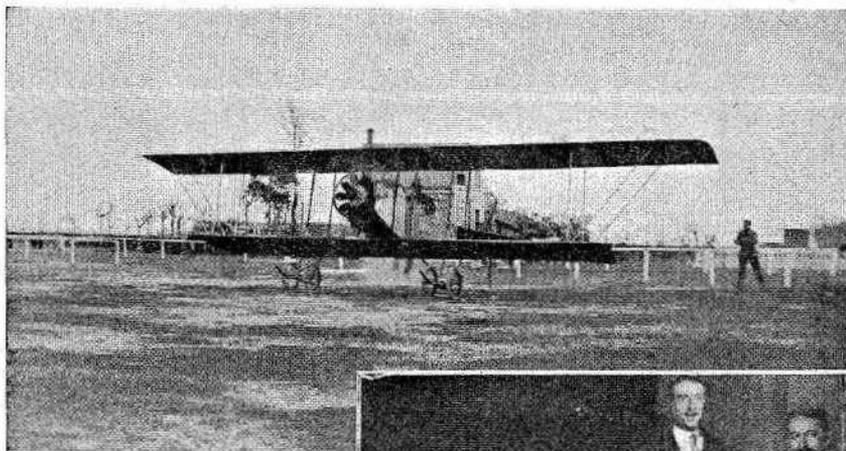
Fots. STADIUM, por Co y Vidal

Carrera local y Campeonato regional de Tarrasa



Con éxito singular se celebraron en Tarrasa las carreras de bicicletas organizadas por los aficionados de aquella localidad. Eduardo Tresserras, con ciclo *Sanromá* y pneus *Continental*, se clasificó primero en la carrera regional, adjudicándose la bonita Copa.

Raid Barcelona-San Feliu de Guíxols



el raid Barcelona-San Feliu. Este aviador ha efectuado preciosos vuelos, llevando en uno de ellos como pasajero a nuestro compañero *Jep Armam*, el

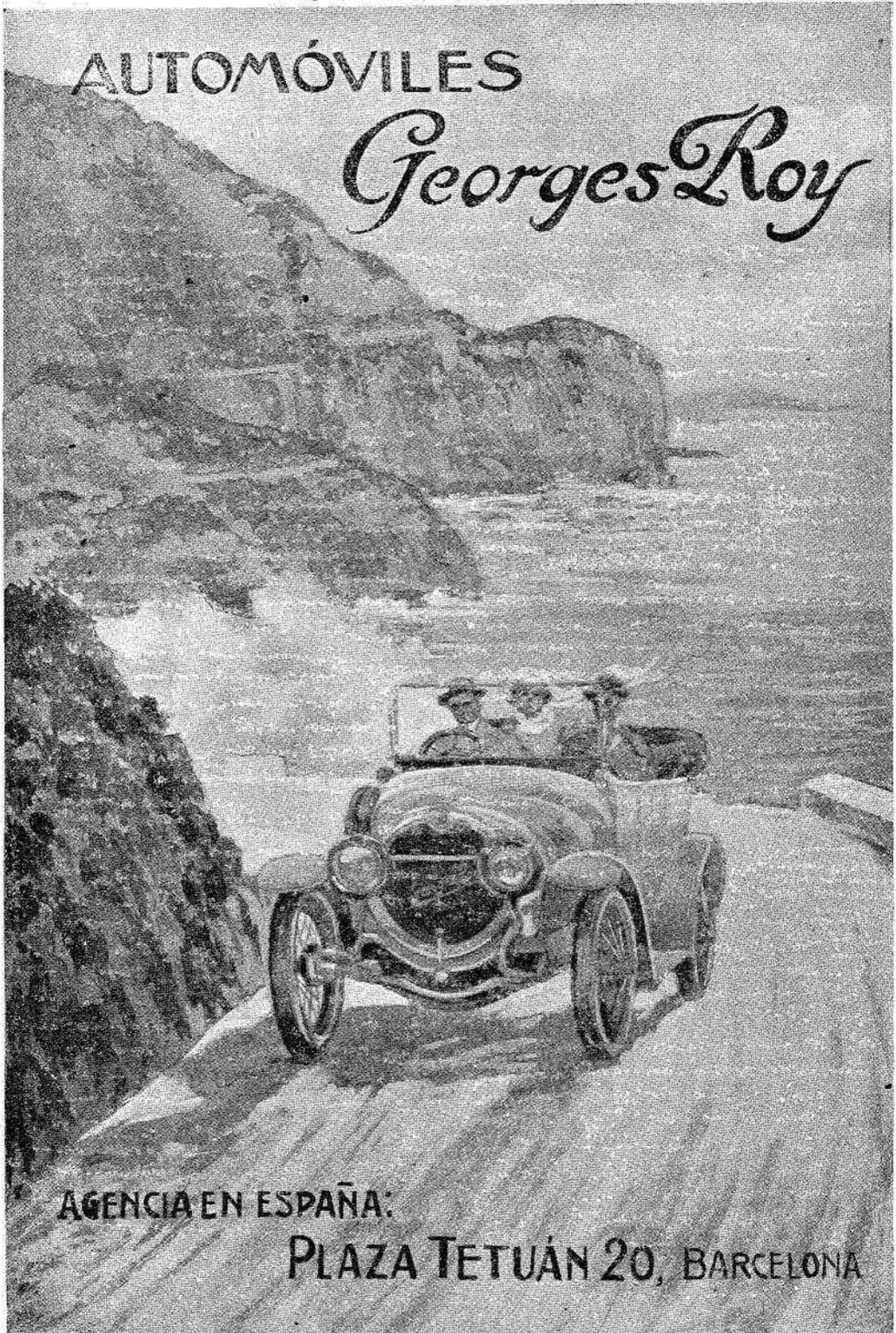
EL intrépido aviador monsieur L. Demazel, después de efectuar notabilísimos vuelos en Barcelona, emprendió el raid Barcelona-San Feliu de Guíxols. Arribó felizmente a la población ampurdanesa, y después de efectuar diversos vuelos volvió por vía aérea a Barcelona. Una de nuestras notas gráficas está tomada en nuestra Redacción, cuando vino a visitarnos M. Demazel. La otra fotografía representa a M. Demazel en el momento de emprender



cual impresionó gran número de placas. En nuestro próximo número publicaremos una información especial de estos vuelos.

AUTOMÓVILES

Georges Roy



AGENCIA EN ESPAÑA:

PLAZA TETUÁN 20, BARCELONA

◊ ◊ CHASSIS 8-10, 12 Y 16 HP ◊ ◊
CONSTRUCCIÓN IRREPROCHABLE

LA RUDGE MULTI

ES LA MOTOCICLETA QUE CONVIENE A USTED SI ES AFICIONADO

- 1.º Porque es la que más carreras gana, tanto de velocidad como de resistencia.
- 2.º Porque las "pannes" con ella desaparecen, a no ser por consecuencia de las naturales de neumáticos.
- 3.º Porque cualquier principiante llega desde el primer día a dominarla, por su sencillez en el mecanismo.

No debe usted, por lo tanto, adquirir otra máquina, que le ha de acarrear disgustos. No se fije en el precio de esta gran marca, porque ya se sabe que lo caro resulta bueno y barato

Al hacer comparaciones de precios con otras marcas, deberá usted tener en cuenta la clase de construcción de la **RUDGE-WHITWORTH** y los materiales que entran en su construcción, y no dudo que si estudia usted bien estos puntos, dará preferencia a esta motocicleta, en la seguridad de que ha de darle mejores resultados que cualquiera otra, lo mismo para montarla sola que unida al *side-car* (coche lateral).

PÍDASE CATÁLOGO A

S. LOINAZ
PRIM, 39 : SAN SEBASTIÁN

Concesionario exclusivo para España de la casa RUDGE-WHITWORTH (Inglaterra)

REVISTA

DEL AUTOMÓVIL

Los aeroplanos en África

EL coronel don Pedro Vives y Vich, jefe de la aeronáutica militar, ha venido a Madrid hace dos días y ayer tuvimos el gusto de hablar con él unos instantes en el aeródromo de Cuatro Vientos.

El señor Vives viene «con billete de ida y vuelta», y acaso no tarde en utilizar la segunda parte de dicho billete. Por eso nos apresuramos a requerir sus manifestaciones sobre cuestión de tanto interés para España y para la aviación en general, como la del empleo de aeroplanos en la actual campaña.

He aquí, reflejadas con el mejor deseo por nuestra parte, pero no taquígraficamente reproducidas, dichas manifestaciones:

«La escuadrilla enviada a Tetuán ha efectuado cuantos servicios le han sido encomendados por el alto mando a completa satisfacción y en condiciones verdaderamente difíciles, no en cuanto afecta al peligro de las balas moras, sino en cuanto a las condiciones del terreno. En efecto: volando siempre sobre terreno enemigo, los aparatos, en caso de avería de motor, habían de verse obligados a tomar tierra en terreno enemigo y en mal terreno además.

«Los aparatos que con más rapidez ganan las alturas han sido, naturalmente, los que mejores servicios han prestado, y el esmero con que los aparatos y sus motores han sido cuidados por sus pilotos, ha permitido un funcionamiento regular y satisfactorio.

«Indudablemente, el servicio prestado por el camión-taller ha sido enorme, y de este beneficio ha disfrutado, no solamente la aviación, sino otros servicios militares de Tetuán.

«No obstante, por lo que se refiere a los camiones de apoyo, en general, el servicio de aviación en aquellas tie-

rras no puede organizar sus apoyos, como se ha venido haciendo, por ejemplo, en las maniobras francesas, donde, como es sabido, los aparatos llevan sus remolques, sus almacenes y sus talleres automóviles.

«Estos procedimientos son prácticos en terrenos provistos de carreteras y cuando los aparatos pueden considerarse avanzadas de un ejército que sólo ha de ocuparse de su frente, es decir, cuando los aeroplanos dejan a retaguardia territorio nacional para observar lo que ocurre de línea fronteriza para afuera.

«Los servicios de aviación han sido en todo momento de defensiva y observación, y sólo en tal concepto han podido estudiarse sus resultados. La labor, dada la inexistencia de núcleos, ha sido verdaderamente difícil; pero los pilotos han sabido llevarla a cabo, y cuantos campamentos enemigos existieron fueron perfectamente señalados por los observadores, coincidiendo exactamente las observaciones de un mismo sitio por varios aparatos.

«En Arcila se establece otro destacamento o escuadrilla, y la ruta aérea Tetuán-Arcila puede considerarse establecida, pues desde el 28 de Noviembre lo está de hecho con el vuelo efectuado por el teniente Espín con O'Felan de observador. Esta ruta siguió luego Su Alteza Real el Infante Don Alfonso, de cuyo espíritu y entusiasmo hace el coronel elogio.

«En estos «raids» Tetuán-Arcila se determinó de un modo concreto la posición del campamento del Raisuli (levantado luego, según ha dicho un corresponsal de Larache, a consecuencia de las «visitas» de nuestros aeroplanos), donde nuestros aparatos hubieran, seguramente, producido enormes destrozos si su papel hubiera sido ofensivo.

A este respecto, nos dice el coronel Vives que es inexacto se hayan empleado granadas todavía. Todo está dispuesto para cuando lo considere oportuno el alto mando.

» Los aparatos han volado todos los días desde que comenzaron su labor, con vientos fortísimos, y sólo dos días de Noviembre fué imposible oponerse al huracán. Constantemente fueron hostilizados, no ya en los lugares alejados del aeródromo-campamento, sino tan luego trasponían los límites normales de éste.

» El efecto moral producido por nuestros pájaros artificiales ha sido indiscutiblemente enorme, no ya por el miedo al «diablo» (así denomina hoy el moro al aeroplano) en cuanto tiene de misterioso para la morisma fanática, sino porque han comprendido la indefensión en que se encuentran contra esta nueva arma.

» Los harqueños han hecho venir de lo más recóndito de Marruecos a los más afamados tiradores a distancia. Los campeones reputados como infalibles, han venido de luengas comarcas para tirar contra los aeroplanos españoles, y la absoluta ineficacia de sus disparos ha persuadido a los moros de que no pueden oponerles resistencia alguna.

» Hasta ahora desde tierra se podía determinar la trayectoria recorrida por los aeroplanos por la línea de fogonazos producidos por los disparos que de todas partes se hacían contra ellos; cuando acaben de convencerse de la inutilidad de estos tiroteos, el aeroplano será para ellos el *auténtico* «diablo», y si algún día ese diablo envía granadas, la convicción será indeleznable.

» Carreiro y Ríos mejoran y regresarán a convalecer a la Península pasado el peligro, tan hábilmente conjurado por los médicos militares, a pesar de la escasez de medios, propia de las circunstancias.»

En resumen: la aviación militar ha cumplido satisfactoriamente su misión, y así lo seguirá haciendo, y nosotros nos complacemos en recordar que en Trípoli la aviación no fué nada eficaz y que en los Balkanes aconteció lo propio, siendo preciso que aquellos combatientes utilizaran elementos mercenarios.

Hagamos votos por que la acertada

política del alto mando en Africa permita en breve plazo a los hoy temidos diablos tomar tierra en los campos rifeños para mostrar a sus habitantes cuán fundados son sus respetos a estos aparatos, que lo mismo son ave de paz, símbolo de progreso, que máquina infernal de civilizar, por muy paradójico que ello parezca.

Madrid, Diciembre 1913

R. RUIZ FERRY

Anomalías

Las autoridades, desde los ministros a los alcaldes y desde éstos a sus más modestos agentes, se preocupan constantemente, quizás más de lo necesario, de velar por el cumplimiento de las disposiciones, cada vez más restrictivas, sobre la circulación de automóviles y de inventar, en perjuicio de estos vehículos, honra del ingenio humano y maravilla creada por la mecánica moderna, nuevas trabas que se manifiestan en forma de nuevos impuestos y de mil limitaciones más a su libre desarrollo.

Parece, el automóvil, algo que entrañe un gran peligro para la paz pública; algo que sea en esencia una inmoralidad, si se tiene en cuenta que es objeto de una verdadera persecución por parte del poder constituido.

El que en nuestro país adquiere un automóvil para su recreo hace una heroicidad que le da méritos suficientes para concederle una cruz laureada. Y quien lo dude, tómese la molestia de enterarse del calvario que han de pasar los propietarios de automóviles:

I

Después de pagar el precio que a uno le parece justo por el coche que desea, de satisfacer los crecidos derechos de aduanas si ha elegido una marca extranjera y otros gastos anexos, ha de presentar el coche a la inspección de un señor ingeniero de la división de ferrocarriles para que examine si el mecanismo del coche reúne las necesarias condiciones de seguridad para la circulación; examen este que aun resultando verdaderamente cómico, porque lo que menos se hace es examinar el mecanismo, cosa que por otra parte tampoco es necesaria porque es natural que no

STADIUM EN 1914

EN los tres años que lleva de vida nuestra Revista se ha desarrollado tanto la vida deportiva de nuestro país y ha sido tal el éxito creciente alcanzado por nuestra publicación, que sus actuales moldes resultan ya insuficientes para dar cabida a todo lo que hoy se aglomera sobre nuestras mesas de trabajo, sobre todo si se tiene en cuenta la extensión que, afortunadamente, han alcanzado los anuncios en nuestras páginas de algún tiempo a esta parte, hasta el punto de que a fuerza de publicar números extraordinarios, los corrientes han quedado poco menos que suprimidos.

Todo ello nos ha obligado a meditar un plan de reformas y mejoras mediante el cual podamos satisfacer completamente nuevas órdenes de publicidad que se nos anuncian, sin menoscabo de la mayor extensión que hoy exigen nuestras informaciones y corresponder al favor que lectores, abonados y anunciantes nos dispensan, ofreciendo a todos hacer de nuestra Revista, no la mejor de España en materia deportiva — que ya lo es, — sino una de las mejores del mundo, tanto por su presentación artística como por la extensión y calidad de su texto, haciendo a nuestros lectores y abonados objeto de ciertas liberalidades y regalos, cuyo detalle se dará en el número especial que publicaremos el día 31 del corriente, y dando a los anunciantes la más firme garantía de que nuestra Revista es el periódico deportivo en que mejor y más provechosamente pueden invertir sus presupuestos de publicidad, para lo cual ha de bastarles saber que no sólo es el mejor y a la vez el más popular, el que más se lee y el que tira mayor número de ejemplares, sino también que nuestro actual tiraje, ya grande de por sí, aumentará de un modo considerable a partir de año nuevo con nuestra edición especial de propaganda que se repartirá y enviará **gratis** a todas las sociedades deportivas de España.

A reserva, pues, de ser más explícitos en el próximo número, podemos adelantar a nuestros lectores lo siguiente:

Desde año nuevo, STADIUM hará importantes regalos en metálico y en especie a sus lectores y abonados

Desde año nuevo, STADIUM aumentará considerablemente sus páginas de texto; publicará la cubierta a varias tintas y aparecerá con otras mejoras muy notables, tanto en su presentación artística como en la ordenación general de materias

Desde año nuevo, STADIUM aparecerá los sábados más próximos a los días 15 y 30 de cada mes

Por consiguiente, el primer número de STADIUM en 1914 aparecerá el día 17 de Enero próximo

No obstante, para que nuestros lectores y abonados no sufran quebranto alguno por esta reforma, este mes se publicará un tercer número especial que aparecerá el día 31. Con este número cerraremos el año actual, y en él daremos a nuestros lectores detallada cuenta de otras cosas que hoy nos llamamos y que les han de interesar grandemente.

exista una sola fábrica de automóviles que presente sus coches sin reunir las debidas condiciones, ni nadie que los compré sin cerciorarse de que las posee, sería tolerable si los exámenes se acabasen con éste. Pero no: es necesario que luego de haber dado su *placet* los ingenieros del Estado, vengan los del municipio pretendiendo hacer ver que aquéllos podrían haber cometido la torpeza de equivocarse y que ellos están para... enmendarles la plana si a ello hubiere lugar. Y si cómico e inútil resulta, como es fácil comprender, el primer examen, único explicable en el caso más extremo, más cómico y más inútil resulta todavía este segundo examen que no hacen los facultativos municipales. Y decimos deliberadamente que no lo hacen, porque todo consiste en hacerse pasear más o menos tiempo, según las circunstancias, o en hacerse llevar a alguna otra diligencia que nada tiene que ver con el examen del coche, que es ni más ni menos de la manera que hacen su examen los ingenieros del Estado.

A lo más, y por puro compromiso, harán probar el freno de mano o el freno de pie, y esto es todo. ¡Cualquiera diría que, gracias a esta prueba, los frenos no van a desarreglarse jamás! Si así fuera, aun podría darse el trabajo por bien empleado. Pero como que no resulta así, sino todo lo contrario; como que además nadie podrá creer que haya alguien que salga a la calle o a la carretera con un coche cuyo mecanismo no reúna las suficientes condiciones de seguridad, y como que, finalmente, suponiendo que en último caso el vehículo careciese de ellas nadie más que el que lo conduce, el propietario o en su caso el constructor es responsable de las consecuencias que aquel defecto pudiese acarrear, tanto por lo que se refiere a los ocupantes del coche como a los viandantes, y esta responsabilidad está bien determinada por las leyes, resultan de todo punto ridículos estos exámenes, que no teniendo, según se ve, ningún fin práctico, no pueden existir más que como pretexto de sacadinerío, que es la razón suprema que guía todo el celo de agentes, autoridades y ministros, en cuantas disposiciones se han dictado sobre automóviles.

Claro está que en todas ellas se tiene buen cuidado en ocultar este fin único que se persigue, presentándose como encaminadas a conseguir el bien público en una forma u otra, o como justo motivo de ejercer el poder tutelar y las facultades preventivas del Estado; pero tened la seguridad, amigos que os intereséis por estas cosas, que todo el farrago ya voluminoso de disposiciones dictadas respecto a los automóviles, se han hecho con miras a procurar ingresos a las arcas del Fisco. Y, siendo así, ¿tiene algo de raro que estas disposiciones sean realmente odiosas y que la fuerza moral que debieran tener para que el ciudadano *sienta* en su conciencia el deber de observarlas sea completamente nula?

El Gran Premio del R. A. C. de Bélgica

ESTA prueba se ha anunciado para los días 25 y 26 de Julio de 1914. El primero de dichos días se correrá una prueba de regularidad por equipos, cuyo premio principal lo constituye la Copa del Rey de Bélgica. Para esta prueba serán admitidos solamente coches cuya cilindrada máxima será de 2'50 litros, formando una sola categoría. La fórmula será la misma que la empleada en la Copa de *L'Auto*, pero con la adición de que, *a priori*, será establecida una velocidad media que deberán alcanzar los coches concurrentes en cada vuelta al circuito. El coche que en alguna de las vueltas no llegue a la velocidad media previamente establecida, será penalizado, y la suma de puntos de penalización de los tres coches de que constará cada equipo decidirá la clasificación y el merecimiento de la Copa.

Habrà, no obstante, una clasificación individual que se establecerá según el sistema corriente, esto es: por suma total de tiempo empleado en el recorrido, sin tener en consideración los puntos de penalización estatuidos para la prueba de regularidad.

El día siguiente se correrá la prueba de velocidad para coches de cilindrada máxima de 4'50 litros, haciéndose la clasificación de esta prueba individualmente, como es lógico en una carrera de velocidad.

Automóviles ROCHET SCHNEIDER



Elegantes
Veloces

REPRESENTANTE:
E. MAS LLUSÀ
Cortes, 629 - BARCELONA

COPAS Y MEDALLAS PARA CONCURSOS de la acreditada casa alemana

MAYER'S

INSIGNIAS Y PLACAS de la esmalteria milanese **PACCAGNINI**

Para detalles y precios a los Agentes generales para España
Calle de la Puertaferri, 12 : Barcelona

¡La razón de la fuerza!

LIBRES DE TODA COMPETENCIA

NEUMÁTICOS

CON GARANTÍA
MÍNIMA DE

8,046'50	KILÓMETROS	
12,874'40		"
16,093'00		"

Expendiduria Técnica de Neumáticos

ESTEBANELL

BOQUERÍA, 32
Teléfono 2139 :

FOOTBALL : GOLF : TENNIS : CICLISMO

(SIN COMPETENCIA)

PÍDANSE LAS TARIFAS DE PRECIOS VIGENTES

La circulación de automóviles

EL alcalde señor Sagnier, en vista de la frecuencia con que ocurren accidentes desgraciados producidos por coches y tranvías, ha dictado el siguiente bando.

«Con notable frecuencia se olvidan por parte de los propietarios y conductores de automóviles y de motocicletas las disposiciones que regulan su tránsito por las calles y se olvidan asimismo por los que dirigen la circulación de tranvías los preceptos a que deben reglamentariamente sujetarse, y aunque no cabe desconocer la conveniencia y utilidad de tales vehículos, no es posible tampoco olvidar que la seguridad y tranquilidad de los viandantes y vecinos de Barcelona exigen ciertos cuidados y preceptos que, encomendados como están por las disposiciones vigentes a la autoridad municipal, me veo en el caso de recordar y advertir a quienes las infringiesen, lo dispuesta que está esta Alcaldía a hacerlas cumplir, íntegramente y con el mayor rigor.

»Molestias grandes ocasionan estas clases de vehículos por los gases que despiden, por los molestos ruidos que producen y por las inmotivadas velocidades que desarrollan.

»A corregir estas extralimitaciones se encaminan las disposiciones siguientes:

»Se prohíbe perjudicar a los demás con humos o gases incómodos o nocivos (Ordenanzas municipales, art. 20).

»Está prohibida la circulación por la ciudad de automóviles de escape libre (Reglamento de Tracción Urbana, artículo 174).

»La velocidad de los automóviles deberá ser adecuada a las circunstancias del tránsito en que se desarrollen, teniendo en cuenta la intensidad del tránsito pedestre y rodado, y la distribución del mismo, la anchura de la calle, el declive de la misma, clase de afirmado, existencia de una o más vías en la misma, etc., sin que en ningún caso pueda exceder de 15 kilómetros por hora. En los sitios concurridos, en las curvas de pequeño radio, enfrente de las bocacalles y en el cruce con los tranvías se

moderará la marcha lo necesario para evitar accidentes hasta suspenderla por completo siempre que puedan temerse accidentes, dificultad o desorden en la circulación.

»El conductor, al moderar la marcha, hará funcionar la bocina a cortos intervalos para avisar la presencia del automóvil, e inmediatamente extenderá un brazo fuera del coche para indicar el cambio de marcha a los vehículos que pudieren seguirle (Id. id., art. 78).

»La velocidad máxima de los coches será la reglamentaria establecida en las respectivas concesiones, sin que en ningún caso pueda exceder de 8 kilómetros en el casco antiguo e interior de la población y de 12 en el Ensanche, debiendo no obstante moderarse cuanto sea necesario en los sitios de mayor concurrencia y cruces de calles del tránsito.

»Los agentes de mi autoridad denunciarán las infracciones que en estos puntos observen, y por ellas se impondrán las sanciones y exigirán las responsabilidades procedentes, confiando sin embargo esta Alcaldía que el vecindario la ha de secundar en tan saludable propósito, acatando y cumpliendo los unos lo ordenado sobre este punto, contribuyendo los otros a la acción de los agentes del Municipio, encargado de velar por el cumplimiento de lo ordenado.»

Nuevo carburante

UN comité fundado bajo los auspicios de todas las grandes asociaciones automovilistas inglesas, con el fin de buscar un carburante barato que pueda substituir a la esencia que actualmente se emplea, ha descubierto un procedimiento, mediante el cual pueden producirse anualmente 180 millones de litros de un carburante que podrá ser vendido a un precio que oscila entre 30 y 35 céntimos el litro.

Este producto, al decir de las revistas técnicas que se han ocupado de él, ha dado excelentes resultados en los ensayos realizados, desde todos los puntos de vista.

Sólo falta que se expendan pronto en el mercado.

Carrera local, Campeonato de Tarrasa

7 y 8 Diciembre 1913

Carrera local

- 1.^o BALLVÉ, CON CICLO
VILARDELL
- 2.^o GRAU, CON CICLO
VILARDELL

Campeonato de Tarrasa

- 1.^o BALLVÉ, CON CICLO
VILARDELL

Todos sobre PNEUS

Le Gaulois-Bergougnan

BARCELONA: Rambla de Cataluña, 96

MADRID: Sagasta, 15

Los grandes Salones

PARECE que por parte de algunos constructores de varias naciones, constituidos en una especie de Sindicato internacional, se habían hecho grandes esfuerzos para conseguir una variación radical en el sistema seguido hasta hoy para la celebración de los grandes certámenes automovilistas.

La reforma consistía en celebrar alternativamente, cada año, un solo Salón del Automóvil, en París, en Londres y en Bruselas; de manera que los Salones que cada año se celebran en estas tres capitales, se convirtieran en trienales y únicos.

La tentativa ha fracasado, por ahora, como se desprende de la declaración hecha por la *Motor Manufacturers and Traders*, Sociedad inglesa que constituyen las casas expositoras en el último Salón de l'Olympia de Londres, según la cual se decide de un modo indubitable que el Salón de Londres se celebrará cada año, como hasta ahora.

Y como ni París ni Bruselas querrán ser menos, es sobrado evidente que las cosas quedarán por esta vez igual que estaban.

**Los grabados de STADIUM son
ejecutados en los talleres de**



ROMEU & TORRES

ALTA DE SAN PEDRO, 12, PRAL.

TELÉFONO 3091

Frente al Palau de la Música Catalana

Records, triunfos y notas varias

En la última reunión de la temporada, organizada en Turín por la «Union Sportiva Torinese», ha batido netamente al famoso motorista Monasterolo, el notable corredor Riva, que pilotaba una *Motosacoche* de 350 c. c.

La Comisión deportiva del A. C. de Italia ha establecido ya su calendario para el año próximo. Consta de las pruebas siguientes:

10 Mayo, records de velocidad organizados por la revista *Lo Sports del Popolo*, de Turín; 24 Mayo, Targa Florio; 31 Mayo, Copa Florio; 14 Junio, Parma-Poggio di Berceto; 19 Julio, carrera en la cuesta Suse Mont-Cenis; 6 y 7 Septiembre, circuito de Brescia y Gran Premio de Italia.

Mientras se celebre esta prueba, tendrá lugar una carrera de aeroplanos.

El ejército alemán puede disponer, en caso de movilización, de 20,000 motocicletas, 50,000 automóviles, 7,700 camiones y 80 trenes con coches mōtrices.

Se ha celebrado en París, en el *Palais des Sports*, la carrera de veinticuatro horas, a la americana, habiéndose clasificado en primer lugar, batiendo el record del mundo, Hourlier-Comès, quienes recorrieron 873'490 kilómetros, con ciclos *Peugeot* y pneus *Hutchinson*.

El día 20 se disputarán en París el campeonato mundial de boxe Joe Jeannette y Sam Langford.

Probablemente tendrá que luchar el vencedor de aquel match con Jim Johnson, quien ha desafiado a aquellos púgiles y en particular a Jack Johnson, con quien contendrá en breve en la Sala Wagram de París.

Han empezado a celebrarse en Francia las reuniones de *coursing*. Se han presentado notables ejemplares de lebreles.

Paul Tissandier ha recorrido en un hidropiano 94'263 kilómetros, batiendo el record mundial.

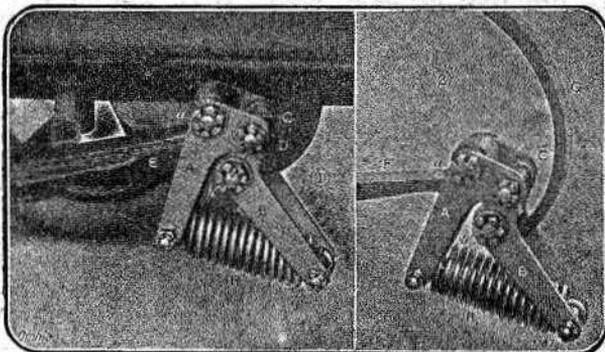
N. S. U.

AUTOS ✦ MOTOS ✦ CICLOS

M. Comerma



Diputación, 297
Barcelona



EL AMORTIGUADOR MAMET

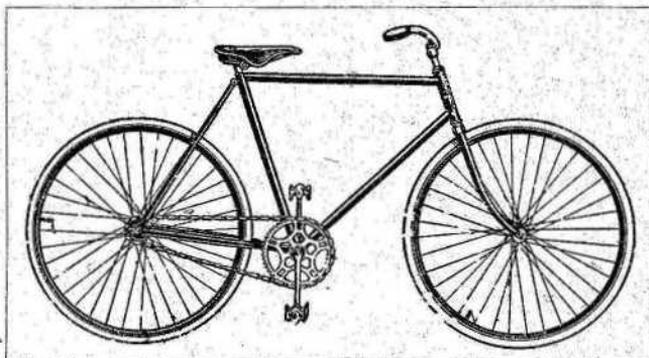
obtuvo en el Concurso Internacional de Bruselas el primer premio de la clasificación general y el primer premio de rendimiento en carreteras malas

Se monta instantáneamente lo mismo delante que detrás

REPRESENTANTE GENERAL

JOAQUÍN GUARDIA-Bailén, 102; Barcelona

TERROT



PTAS.

250

F. S. ABADAL Y C.ª • ARAGÓN, 239 A 245

El cachazudo Hellen se ha adjudicado la Copa Michelin después de haber volado a razón de 533 kilómetros durante 29 días y 639'600 en un solo día. La suma total de kilómetros recorridos por aquel aviador es de 16,096'600.

* * *

Se asegura que está en vías de disolverse el Club Pugilista.

* * *

Se calcula que en 30 de Junio último había aproximadamente 1.161,911 automóviles en circulación por todo el mundo.

* * *

Se anuncia para el 30 de Mayo de 1914 una interesante carrera de automóviles en India-nópolis.

* * *

El Cristal Palace se ha adjudicado la Copa de Londres, habiendo triunfado sobre el Tottenham Hotspurs, por 2 goals a 0.

* * *

Se ha cerrado la inscripción para la carrera Tourist Trophy, que se disputará en Junio en la isla de Man.

* * *

Moreau y Willie Lewis contendrán en París el día 24.

* * *

En Brooklands, el día 20 de Noviembre de 1913, entre los corredores C. G. Pullin y T. E. Greene, han establecido los records siguientes, con motocicletas Rudge Multi:

Categoría C, 500 c. c. — 250 millas, por Mr. C. G. Pullin, en 4 h. 11 m. 2 ³/₅ s. (59'75 millas por hora); 300 millas, por el mismo, en 5 h. 1 m. 22 ³/₅ s. (59'72); 350 millas, por el mismo, en 5 h. 51 m. 36 ⁴/₅ s. (59'72); 400 millas, por T. E. Greene, en 6 h. 41 m. 21 ⁴/₅ s. (59'79); 5 horas, por Mr. C. G. Pullin, 298 millas 1,020 yardas (59'71); 6 horas, por el mismo, 358 millas 1,106 yardas, (59'77); 7 horas, por Mr. T. E. Greene, 419 millas 823 yardas (59'92).

Categoría D, 750 c. c. — 250 millas, por Mr. C. G. Pullin, en 4 h. 11 m. 2 ³/₅ s. (59'75 millas por hora); 300 millas, por el mismo, en 5 h. 1 m. 22 ³/₅ s. (59'72); 350 millas, por el mismo, en 5 h. 51 m. 36 ⁴/₅ s. (59'72); 400 millas, por Mr. T. E. Greene, en 6 h. 41 m. 21 ⁴/₅ s. (59'79); 5 horas, por Mr. C. G. Pullin, 298 millas 1,020 yardas (59'71); 6 horas, por el mismo, 358 millas 1,106 yardas (59'77); 7 horas, por Mr. T. E. Greene, 419 millas 823 yardas (59'92).

Categoría E, 1,000 c. c. — 400 millas, por Mr. T. E. Greene, en 6 h. 41 m. 21 ⁴/₅ s. (59'79 millas por hora); 7 horas, por el mismo, 419 millas 823 yardas (59'92).

También se han batido en la categoría E. los records de las 8, 9 y 10 horas.

En 7 horas la *Rudge* de 500 c. c. ha batido las 10 previstas horas del record mundial hecho por una moto de 1,000 c. c.

Velocidad media, 96 kilómetros por hora durante 7 horas, lo que demuestra una vez más la gran velocidad y resistencia de la motocicleta *Rudge-Whitworth*.

* * *

Se asegura que se celebrará en Alemania, durante el año 1914, una gran carrera de automóviles en circuito cerrado, reservada a los coches cuya consumación no exceda de 20 litros de esencia por 100 kilómetros.

* * *

Cablegramas llegados de Norte América nos han dado a conocer las sensacionales declaraciones de Orville Wright, quien asegura haber descubierto un dispositivo especial que permitirá a los neófitos gobernar con plena soltura un aeroplano con sólo una lección de veinte minutos.

* * *

Con éxito singularísimo se ha celebrado la carrera en cuesta de Gometz-le-Chatel, organizada por el Autocycle Club de France.

El triunfo mayor de esta reunión ha correspondido a *Aleyon*, ya que una motocicleta de 350 c. c. ha escalado la cuesta a la velocidad de 105 kilómetros por hora.

* * *

Entre los establecimientos que cultivan los artículos de sport, destaca notablemente el que los señores Comas y C.^o tienen en el Paseo de Gracia, núm. 2 y Ronda de San Pedro, núm. 1.

Una visita hecha a dicho establecimiento nos convenció de que no es posible en artículos de sport presentar nada mejor ni más económico. Baste decir que las raquetas «Doherty» las venden a 35 pesetas, las pelotas «Slazencers» a 20 pesetas docena, y otro sinfín de marcas, a precios muy reducidos.

Por lo tanto, aconsejamos a todos nuestros deportistas que no dejen de visitar el establecimiento de los señores Comas y C.^o

* * *

Jorge Carpentier, el famosísimo púgil francés, acaba de obtener su mayor triunfo.

Copa Challenge STADIUM

Clasificación general

1^o J. MAGDALENA,
con pneus "KLEIN"

Tercera categoría

1^o F. TERCEÑO, con pneus
"BERGOUGNAN"

AMBOS SOBRE

≡ CICLOS ≡

Montpeó

JOSÉ MONTPEÓ

Talleres y despacho: Paseo de la Industria, 32 (frente al Parque)

≡≡≡ BARCELONA ≡≡≡

En tierra inglesa ha batido, en 1 m. 10 s., al muy notable boxeador inglés Wells.

Esta nueva ha sorprendido a todos los aficionados al bello deporte. Aunque se inclinaba la balanza en favor del púgil francés, nadie, ni aun sus más acérrimos incondicionales, creían en tan ruidoso y definitivo triunfo.

Carpentier es, pues, indiscutiblemente, campeón de Europa de peso medio.

* * *

Camilo Jenatzy, el antiguo corredor que obtuvo tan señalados triunfos en cuantas carreras participó, ha muerto en Bélgica, su país natal, a consecuencia de un accidente de caza.

* * *

Duray, el valeroso corredor automovilista, ha cubierto, mientras se entrenaba para batir el record mundial del kilómetro, en 16 ⁹/₁₀ s. aquella distancia, lo que representa una velocidad media de 211'661 kms. por hora.

* * *

Inglaterra ha entrado también a formar parte de la Federación Internacional de Lawn-Tennis, de la que hasta ahora había permanecido alejada.

* * *

Dícese que el brasileño Santos Dumont, que tanto nos maravilló en 1906 con sus atrevidos vuelos, vuelve otra vez a tomar parte activa como aviador.

Lanza un nuevo tipo parecido a su curioso «Demoiselle».

* * *

Se ha registrado un caso curioso en el football inglés, que ha dado lugar a que intervenga el Comité directivo de la F. A.

Al capitán del Birmingham Franck Womacke se le presentó un gentleman ofreciéndole 1,500 francos si hacía los posibles por perder el match que debía jugar aquel Club contra el Grinsby Town.

El capitán del Birmingham rechazó indignado la proposición aquella, y entonces el gentleman desapareció rápidamente en su auto.

Así, al menos, nos lo cuenta el *Birmingham Evening Dispatch*.

* * *

En el Japón se ha corrido una carrera Maratón, habiéndose clasificado en primer lugar Kanagum, quien cubrió los 42'209 kilómetros en 2 h. 31 m. 28 ²/₅ s.

Fragmentos de la conferencia dada por don José Elías y Juncosa en el Instituto Higiénico - Kinesiterápico

(Conclusión)

Para acabar y con vistas a sacar provecho de esta ligera conversación, ya que el tema es casi inagotable, sólo me queda, por hoy, llamar la atención sobre dos acontecimientos futuros.

En Junio próximo debe conmemorarse en París el XX aniversario del restablecimiento de los Juegos con una serie de fiestas deportivas y un Congreso de todos los Comités, que en cada nación trabajan por la propagación de los ideales olímpicos y para fomentar la concurrencia de representantes de cada país a las Olimpiadas.

En España tenemos, desde hace bastantes años, quizá por un exceso de complacencia del C. O. I., primero dos delegados y actualmente uno solo, el marqués de Villamejor, que hasta hace pocos meses (y creemos que ha instancias del Comité Internacional, que desca firmemente la entrada de nuestro país en el concierto mundial) no se ha cuidado de constituir el Comité Nacional Español. Apenas sabemos quiénes constituyen este Comité y no tenía más noticia de él que alguna comunicación transmitida a nuestros Clubs más respetables enviándoles programas del citado Congreso.

Es éste suficiente importante para, no pedir, exigir que nuestro país esté representado en él, ya que han de tratarse cuestiones importantísimas, como resolver el asunto de la legislación única para los Juegos Olímpicos futuros, la cuestión de las nacionalidades, que nos interesa directamente a los catalanes, la del amateurismo, de la edad de los concurrentes, de las mujeres, Jurados, etc.

Tenemos, pues, que ir a hacer acto de presencia en París en todos los actos que se celebren, y, sobre todo, y eso es lo más importante, recordar a todos y recordarnos a nosotros mismos que de aquí a tres años debe celebrarse en Berlín la VI Olimpiada, para concurrir a la cual se preparan seriamente todas las naciones y en primer lugar Alemania, que acaba de inaugurar el Estadio en donde deberá celebrarse.

Es preciso pedir, exigir, en todos los tonos, en nombre del sentimiento patrio, como españoles por una parte y como catalanes por otra, la seguridad de la presencia de un equipo nuestro en la próxima Olimpiada. Condiciones no nos faltan, lo hemos demostrado mil veces, y ya que los de arriba no nos llaman, nosotros debemos despertarlos del letargo que padecen.

Organícense Sub-Comités en las principales Regiones, que cuiden de promover la celebración de pruebas y festivales que sirvan para animar y seleccionar a nuestros atletas, que en el momento debido puedan ir a representarnos en Berlín, no a derrotar a nadie, que no pretendemos tanto, sino a demostrar que en nuestro país hay cada día más energías en todos los órdenes.

¡Ir a Berlín! Esta debe ser nuestra bandera de aquí en adelante, y si puedo contribuir a llamar la atención sobre esta cuestión, daré por bien empleado mi trabajo y sabré perdonarme el haberlo hecho perder el tiempo.

TENNISMEN!!!

HUTCHINSON HA LANZADO AL MERCADO SUS
NUEVOS PRODUCTOS PARA TENNIS
CALZADO : PELOTAS : IMPERMEABLES

HUTCHINSON (S. A.)
Balmes, 84; BARCELONA

Mañana Ciclista de STADIUM

ROSENDO FALSET se clasifica **PRIMERO** en la
prueba reservada a los corredores de tercera categoría, con

**BICICLETA
MARTÍ**

Y PNEUS KLEIN



BICICLETAS Y ACCESORIOS
FRANCISCO MARTÍ PRINCESA, 37
BARCELONA

LA MOTOSACOCHÉ

és la reina de las motocicletas ligeras, de las
bicicletas a motor y una maravilla de mecánica

MODELOS 1½, 2, 2¼, 3, 4 Y 6 HP.

Neumáticos, faros, faroles, bocinas, cuentakilómetros y toda clase de
accesorios para bicicletas, motocicletas y automóviles

Pedir Catálogo ilustrado y precios a la **AGENCIA GENERAL ESPAÑOLA DE LA MOTOSACOCHÉ**
Paseo de San Juan, 70 ✻ **BARCELONA**

Crónica nacional

SANTANDER

Aviación: Entre los aficionados al deporte de los aires reina indescriptible entusiasmo, y en todo el mundo un gran deseo de contemplar las hermosas hazañas que el aviador francés M. Pégoud ha realizado, con lo cual queda demostrado que el equilibrio, en todo momento y en cualquier posición que el aparato se encuentre, está resuelto por completo.

A raíz de los vuelos de Pégoud, otros aviadores, también franceses, obtuvieron la misma victoria, y hasta la fecha sólo las naciones francesa e inglesa pueden estar orgullosas de tener aviadores que realicen estos prodigios de acrobacia aérea; nosotros, los españoles, podemos asegurar que sin tardar mucho tiempo tendremos también un aviador invertidista de incomparables condiciones y quizás tan bueno como los franceses de más nombre. Y es más: que por añadidura será precisamente montañés.

Los vuelos con el aparato invertido, las ruedas del tren de aterrizaje hacia el cielo, las rápidas vueltas horizontales, el resbalar sobre un ala hasta llegar a 100 metros del suelo, y con una rápida y segura maniobra hacer levantar de nuevo el aeroplano.

He aquí la lista de las maravillosas hazañas de los buenos aviadores y que podremos contemplar desde la modesta tribuna, redactando unas cuartillas y rodeados de miles de espectadores, ansiosos de conocer estos milagros, y encantados, a su vez, de poder competir con las naciones extranjeras de más renombre.

Todo esto se verá en Santander este próximo verano.

Para ello ha sido encargado expreso a la casa constructora Bleriot un magnífico monoplano.

Con esto adquirirá gran renombre nuestra naciente escuela de aviación, la cual se inauguró el 1.º de Diciembre.

— El señor Pombo ha realizado vuelos de prueba, alcanzando 2,200 metros de altura.

Uno de ellos fué hecho con pasajero, quien impresionó varias placas fotográficas de la ciudad y de los barcos surtos en la bahía.

— El señor Hedilla se halla aún en París.

Football: *El nuevo velódromo de los Campos de Sports.* — El dueño de los campos de sports del Sardinero, señor Castañeda, está realizando importantes mejoras en los terrenos destinados a este objeto.

He tenido el gusto de admirar el plano de los mismos, siendo dignos de alabanzas sus propósitos.

En dicho plano puede verse con toda exactitud el mérito sin igual de nuestros campos de sports, pudiendo igualarse, no solamente a los mejores de España, sino a los del extranjero.

En ellos habrá skating, campo de football, tiro de pichón, frontón, tennis y juego del polo. Estos terrenos irán cerrados, o, mejor dicho, cercados por una magnífica pista de grandes dimensiones.

Todo esto podremos admirarlo, casi seguro, el próximo verano.

Mil plácemes merece el señor Castañeda, iniciador de esta idea, y también el notable propagandista sportivo señor Beraza, que tanto empeño pone en desarrollar la afición al sport.

Ciclismo. — El gran corredor don Antonio Ruiz, que, como ya dijimos en uno de nuestros números, no ha podido tomar parte este año en las carreras celebradas en esta capital, se ha'la completamente restablecido, habiendo empezado ya a entrenarse para las carreras del próximo año. — EL CORRESPONSAL.

CURIOSIDADES

«Ising'laes», el famosísimo caballo de carreras inglés, llegó a ganar premios por valor de 1.436,375 pesetas.

••

El primer Club de Polo fué fundado en Calcutta, en 1863, por el general Steward.

Algunos oficiales repatriados fundaron después, en 1865, el Hurlingham Polo Club.

••

El origen de las *gimkanas* es persa. Los rajahs se aficionaron extraordinariamente a este juego, que fué traído a Europa por algunos oficiales del ejército inglés.

••

Edmundo Blanch, propietario del Casino de Monte-Carlo, pagó por el caballo de carreras «Flying-Fox» 984,375 francos.

••

La Unión Velocipédica Española fué fundada en 1895, siendo su primer presidente el excelentísimo señor Marqués de Casa Alta.

••

El primer tratado de esgrima lo escribió el veneciano Marozzo.

Se titula dicha obra *Arte degli armi* y fué impresa en 1536.

GIMNASIO GARCÍA

RAMBLA DEL PRAT, 2, 16 Y 18

GRANDIOSA SALA : CUBICACIÓN 2,000 METROS

Cultura física y medicación por el ejercicio, por el profesor García Alsina, con título de la Facultad de Medicina de Madrid. Profesor pensionado de los PP. Jesuitas y HH. de las Escuelas Cristianas.

Gimnasia Sueca, Médica, Higiénica y Deportiva. Kinesiterapia de las enfermedades nerviosas, desviaciones y de la obesidad. Masaje manual y eléctrico-vibratorio. Clases para señoritas por profesoras. Tratamiento crecimiento activo.

Jardín deportivo para ejercicios al aire libre, Tennis, etc., con sesiones exclusivas para señoritas.

LA NACIONAL

En breve se recibirán las últimas creaciones para tennis

Raquetas, Pelotas, Calzado, etc.

Pelotas para football Tunmer spécial, etc.

Jerseys, Calzado, Medias, Rodilleras, Defensas, etc.

AGUSTÍN PERIS

SANTA ANA, 21; BARCELONA

COPA CHALLENGE STADIUM

Segunda categoría 1.º J. Ansón sobre

Ciclo FONTANALS

Y PNEUS BERGOUGNAN

J. FONTANALS VILLANUEVA Y GELTRÚ

LOS ACREDITADOS ARTÍCULOS

DE LAS CASAS

JACKES Y SPALDING

LOS VENDE EN INMEJORABLES CONDICIONES

Miguel Gibert Lauria, 27, Gimnasio

Pelotas para football y tennis : Raquetas y prensas

DOCUMENTO INTERESANTE

SOBRE UNO DE LOS NUEVOS MODELOS HISPANO-SUIZA

Los abajo firmados: A. Bazin y L. Carpe, cronometradores oficiales del Automóvil Club de Francia, certifican que hoy, 20 de Octubre de 1913, han cronometrado un coche HISPANO-SUIZA 85 X 130 conducido por M. Massuger en la distancia de un kilómetro en cuesta del hito 96 k. 600 al 97 k. 600 de la carretera nacional número 182, en Gaillon (terreno y distancia de la prueba de cuesta organizada por el diario *L'Auto*), y que este coche ha cubierto el kilómetro en 29" 3/5; velocidad media por hora: 121 k. 621 m.

En fe de lo cual libramos el presente certificado para servir y valer en lo que haya derecho.

Gaillon, 20 Octubre 1913

L. Carpe

A. Bazin

LA HISPANO-SUIZA

OFICINAS Y TALLERES

ESPAÑA - Barcelona: Carretera Ribas, 279 : FRANCIA - Levallois-Perret: 27, Rue Cave

Teléfono 8250

Teléfono 555-93



Fábrica de Géneros de Punto

Exclusivamente para toda clase de Sports

Balones TUNMER SPÉCIAL

Ronda San Antonio, 59 : BARCELONA

Biada, Elizalde y C.^a

TALLERES DE CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE AUTOMÓVILES

Fabricación de piezas para todas las marcas, con aceros especiales ■ Hornos de cimentación

AMORTIGUADORES "EL TELESCO" ■ COJINETES DE BOLAS D. W. F.

Tornillos, tuercas y demás piezas de descolletaje, de fabricación nacional, en acero, acero-níquel, latón, etc.

Automóviles DELAHAYE

Turismo : Omnibus : Camiones : Reparto : Sanidad : Etc.

PÍDANSE CATÁLOGOS PARCIALES Y TARIFAS DE TODOS LOS ARTÍCULOS

Paseo de San Juan, 149 ■ BARCELONA

Tel. 7921 : Apartado Correos 424 : Direc. tel.: AUTOVAL-BARNA.

PRUEBA DE REGULARIDAD BARCELONA-MANRESA-BARCELONA

L. PUIG efectuó el mejor tiempo, montando

MOTOCICLETA NEW-HUDSON

EXPOSICIÓN Y VENTA DE LOS MODELOS 1914

ARTÍCULOS PARA TODOS LOS SPORTS

A. ALIMUNDO & C^o Aragón 259 y 261
BARCELONA.

CICLOS SANROMÁ

BALMES, 62



UNDERWOOD

El prototipo de las máquinas de escribir modernas

700,000 máquinas en uso

Cinco años de garantía
SE DEJA A PRUEBA

Pídase el Catálogo a

GUILLERMO TRÚNIGER & Co.

Calle Balmes, 7

BARCELONA