AÑO V : NÚM. 100 : 24 DE ABRIL DE 1915

STADIUM

Don Cosme D. de Churruca
Notable jugador de Golf

20 cts.

CICLOS SANROMÁ

Balmes, 62

GAS-MOTOR

ESENCIA ESPECIAL PARA AUTOMÓVILES Y MOTORES

CATASÚS Y C.ª

PASEO DE COLÓN, 20 : Teléfono 459 : BARCELONA

CICLOS FONTANALS

FÁBRICA EN
VILLANUEVA
Y GELTRÚ
(BARCELONA)

Probad la nueva cubierta antideslizante de goma

"Le Gaulois" Bergougnan

R. C. BERGOUGNAN

MADRID : Sagasta, 15
BARCELONA : Rambla Cataluña, 96
Teléfono 3169

AÑO V — BARCELONA : 24 DE ABRIL DE 1915 — NÚM. 100

STADIUM

REVISTA SELECTA ILUSTRADA, TÉCNICA Y DOCTRINAL

DEPORTES : TURISMO GRAN MUNDO

PUBLICACIÓN DE LA "EDITORIAL DEPORTIVA, S. A."

Oficinas: Consejo de Ciento, 383, entr.º - Teléf. 733

APARECE TODOS LOS SÁBADOS

SUSCRIPCIÓN: España, un año, 10 ptas. Extranjero, un año, 15 fr. - Número suelto: 20 CÉNTIMOS

ÓRGANO OFICIAL DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB DE CATALUÑA, DE LA ASOCIACIÓN DE LAWN-TENNIS DE CATALUÑA, DEL MOTO CLUB DEPORTIVO BARCELONA Y DE LA FEDERACIÓN DE SOCIEDADES DEPORTIVAS

STADIUM, órgano oficial de la Federación de Sociedades Deportivas

Fué un gran acierto el que tuvieron Tey y Moxó al iniciar el propósito de reunir en una federación a las entidades deportivas de mayor importancia de Barcelona.

Por conceptuar la idea excelente, a ella se adhirieron con sus grandes entusiasmos, aportando su valiosísimo concurso: el Real Automóvil Club de Cataluña, el Real Polo Jockey Club, la Real Asociación de Cazadores, el Centre Excursionista de Catalunya (Secció de Sports de Montanya), el Real Club Marítimo de Barcelona, la Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña, la Federación Catalana de Clubs de Foot-ball, el Real Club Náutico, la Representación del Tiro Nacional, la Unión Velocipédica Española, el Club de Natación Barcelona, la Real Sociedad Colombófila de Cataluña, el Barcelona Golf Club, la Real Sociedad de Esgrima, la Real Sociedad de Sport Vasco; quince sociedades representando todos los deportes que se practican en Barcelona y que reúnen la suma considerable de **26.457 socios,** *conforme lo hacía constar la* FEDERACIÓN DE SOCIEDADES DEPORTIVAS *en un documento oficial, publicado recientemente.*

De esa benemérita entidad tiene el alto honor STADIUM *de pasar a ser su* órgano oficial y único *en la Prensa.*

ECOS DE LA SEMANA

MUCHOS aficionados y entusiastas del futbol se han mostrado sorprendidos de que se haya señalado el campo del Sporting de Irún como palenque sobre el cual ha de decidirse el Campeonato de España entre el vencedor de las semi-finales Galicia-Norte y nuestro Real Club Deportivo Español, vencedor ya de las semifinales Centro-Cataluña.

Y, además de sorprendidos, han exteriorizado su disgusto con la Real Federación de Foot-ball, creyendo, equivocadamente, que ésta era la autora del desaguisado.

En honor a la verdad, cúmplenos decir, a fin de desfacer el entuerto, que la Real Federación Española no ha tenido arte ni parte en el asunto; que la Asamblea de Delegados del año pasado acordó, con la aquiescencia de catalanes y vascos, que la región detentora del campeonato designase el campo entre los de los clubs de su jurisdicción; que la Federación Norte, haciendo uso de estas facultades, ha sido quien ha elegido libremente el campo que le ha parecido mejor y que éste ha sido el del Sporting (el peor para nuestros jugadores), como hubiese podido ser el de la Real Sociedad de San Sebastián (el mejor para los nuestros) si esta Sociedad hubiese

estado en mejores relaciones que el Sporting con la Federación Norte.

Así y todo, nos parece mucho privilegio para una población de la importancia de Irún, el honor del partido final del Campeonato de España dos años consecutivos.

* * *

VEMOS de nuevo en las crónicas deportivas el nombre queridísimo para nosotros e inolvidable para todos de Miguel Artemán. Metido en achaques de automovilismo, deporte que preferentemente ha merecido siempre sus cariños y al que ha dedicado grandes energías, se halla hace tiempo en Sevilla, donde su espíritu inquieto y emprendedor se ha significado en importantes iniciativas deportivas, organizando carreras, fundando sociedades y apoyando con todo su entusiasmo cuantos proyectos podían redundar en beneficio del fomento de los deportes. Recientemente ha tomado parte en una carrera de automóviles organizada por la Real Sociedad Automovilista Sevillana, y en ella ha demostrado una vez más sus excelentes condiciones de conductor, alcanzando el primer puesto en una de las categorías.

Vaya al amigo Artemán nuestra felicitación y nuestro saludo.

* * *

MAÑANA inaugura la Sociedad Deportiva Pompeya el nuevo y espacioso campo de juego que ha adquirido recientemente, celebrándose con tan fausto motivo un gran festival atlético que comprenderá partidos de hockey, de futbol, carreras pedestres, lanzamiento del peso y del disco, saltos y una gimkama de side-cars.

La fiesta promete ser altamente interesante y digna por todos conceptos de la importancia de la Sociedad organizadora.

EL MUNDO DEPORTIVO

publica todos los lunes extensa información de los festivales que se celebran el domingo

NUESTROS amigos Luis Alexander y Carlos Pizzala, que se alistaron como voluntarios en el ejército inglés, están actualmente en Liverpool acabando su instrucción militar.

Las excelentes cualidades de que dieron muestras, como motociclistas, en las múltiples carreras y concursos en que tomaron parte entre nosotros, les serán, sin duda alguna, de gran ayuda al actuar de «despatch riders».

Huelga decir que deseamos la mejor suerte a tan buenos amigos.

* * *

CUANDO todavía perdura el recuerdo de la carrera en cuesta de los Bruchs — parece que fué ayer —, el Moto Club Deportivo Barcelona nos brinda un nuevo y grandioso acontecimiento motorista para mañana con la celebración de su tercera Prueba de Regularidad, y aun no se ha verificado ésta que ya los directores del benemérito Moto Club, de acuerdo con los elementos ciclistas y motoristas del Vendrell, organizan una gran fiesta cuyos detalles conocerán nuestros lectores oportunamente.

Esta actividad y este entusiasmo que el Moto Club Deportivo pone en sus cosas, tiene la virtud de propagarse no sólo a todos sus socios, sino a cuantos conocen la labor meritísima que realiza esta importante Sociedad. Todos se agrupan bajo los pliegues de su bandera y todos, con la misma fe, acuden a esas hermosas y nobilísimas luchas, que al deparar una jornada triunfal al Moto Club, escriben una página de oro en la historia del deporte catalán.

ESPANA
(BARCELONA)
Carret.ª de Ribas, 279
Teléfono 2850

La Hispano-Suiza

FRANCIA
(BOIS COLOMBES)
: 27, Rue Reuilon :

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

Coches de Turismo, para Hoteles, de reparto, etc.
Omnibus, Camiones, Motores marinos, Motores para la Aviación

Agencia en Barcelona: VALLET Y FIOL, S. en C. - Ronda Universidad, 37

Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléfono 7922

CAMPEONATO DE ESPAÑA, DE FUTBOL

Una salida de Gibert, el portero del Español, de Barcelona, defendiéndose de un ataque de los delanteros del equipo de la Gimnástica, de Madrid, durante el partido semi-final del Campeonato de España celebrado el lunes último Foto Claret

Automovilismo práctico

V

El motor

Generalidades (continuación).—Hemos tratado últimamente, en términos sencillos y fácilmente comprensibles, del funcionamiento del motor de un automóvil, y durante el transcurso de nuestras explicaciones hemos nombrado, como vulgarmente se dice, muchos pueblos. Hemos visto lo que es un motor de automóvil en sus partes esenciales y podríamos así entrar de lleno en el examen detenido de las partes componentes de un motor, pero en obsequio de la más perfecta inteligencia del funcionamiento del mismo queremos completar el artículo de *Generalidades* insistiendo un poco más en ciertas ideas que hemos dejado tan solo apuntadas y que es conveniente ampliar para entrar en seguida en el estudio anatómico del motor a explosiones.

Todos sabemos lo que es una explosión y muy principalmente una explosión de gas. Los anales de los sucesos nos dan idea, por sus efectos terribles, de la fuerza de esas explosiones horribles que sepultan obreros en las minas y que destrozan viviendas en las ciudades, causando, casi siempre, víctimas humanas. Pero muchos ignoran que el principal elemento de estos fenómenos es el mismo aire atmosférico que respiramos, convertido en substancia explosiva gracias a la carga de hidrocarburos que le proporciona un gas combustible al mezclarse con aquél. Hecha la mezcla, la llama de una lámpara, la de una cerilla, el fuego de un cigarrillo, es bastante para que la inflamación se produzca y la explosión sobrevenga, destruyendo con su fuerza expansiva las paredes de un cuarto o las de una galería minera cuya resistencia no es bastante para soportar tan formidables efectos. Son éstas explosiones que se caracterizan por ser inconscientemente provocadas dentro de un recinto no preparado para resistirlas y por esto, al produtirse inesperadamente en un lugar inadecuado, la fuerza desarrollada obra libremente, ocasionando un daño cuyas consecuencias escapan a toda previsión.

En cambio, la explosión que se produce dentro del cilindro de un motor es conscientemente provocada y repetida dentro de un recinto de resistencia apropiado para soportar sus efectos, y la fuerza expansiva que se desarrolla queda obligada a ejecutar un esfuerzo calculado cuyas consecuencias útiles están completamente previstas.

* * *

Sabemos ya que la mezcla explosiva de los motores de automóvil se forma de aire y vapor de esencia de petróleo; pero para que esta mezcla penetre en el cilindro en condiciones de explotabilidad y, por tanto, de aprovechamiento, es necesario que la proporción de aire y de esencia vaporizada sea la requerida. En efecto, cuando la proporción no es la necesaria, la explosión no se produce y no hay lo que se llama buena carburación. Es preciso, para que ello tenga lugar, que el aire se halle en proporción, cuando menos, de 7 volúmenes por cada uno de esencia. Y así se comprende que, a partir de este punto, cuanto mayor sea la cantidad de aire en relación a la cantidad de esencia, mayor será la energía de la explosión. Sin embargo, todo tiene un límite

y, como es natural, llega un momento en que la abundancia de aire empobrece y debilita la mezcla, y entonces la explosión va perdiendo su fuerza a medida que se añade aire a la mezcla. Este fenómeno empieza a notarse cuando la cantidad de aire es superior a 18 o 20 partes por cada una de esencia, proporción que da a la mezcla explosiva su grado máximo de potencia.

De esto se deduce la importancia que para el motor ofrece el carburador, el pequeño aparato encargado de vaporizar la esencia y mezclarla con el aire en las debidas condiciones y proporciones, aparato que se considera entre los técnicos como el corazón del motor.

* * *

Veamos ahora cuál es el papel propio del aire y cuál el propio de la esencia en el funcionamiento y en la alimentación del motor.

Si no hubiésemos hablado de la proporción en que deben estar estos dos cuerpos en la mezcla explosiva, no pocos quedarían sorprendidos ante una afirmación como ésta: el elemento principal que consume un motor de esencia de petróleo es el aire atmosférico. Y es verdad; ni el carbón ni una vela arden sin estar en contacto con el aire, es decir, sin combinarse con el oxígeno del aire. Un quinqué que se inflama, se apaga tapándolo bien con una manta o con un lienzo que lo aisle bien del aire.

Así, pues, el aire es la materia comburente; la esencia es la materia combustible.

Se comprenderá ahora por qué, en automovilismo, la esencia se considera como un elemento secundario, y que el aire sea el principal, a pesar de que el hecho de no costar éste dinero ni esfuerzo alguno para obternerlo haya podido contribuir a que, en general, exista una falsa opinión contraria. La esencia es reemplazable (se han hecho ensayos de muchos otros carburantes con buen éxito) pero el aire, el oxígeno del aire, es insubstituible.

La esencia de petróleo se emplea preferentemente porque hasta ahora no se ha encontrado otro producto que reúna, mejoradas en conjunto, sus condiciones principales: facilidad de vaporización, gran poder calorífico que se transforma en energía dentro del motor, y facilidad de inflamación.

Con tan recomendables condiciones la esencia de petróleo es el hidrocarburo que sirve en los motores de automóvil para carburar el aire y, al mezclarse con él en las proporciones debidas, darle las condiciones necesarias para que al saltar la chispa se produzca la explosión.

* * *

Falta solamente hablar de otro fenómeno simultáneo a las explosiones.

Cada explosión engendra una determinada cantidad de calor y al repetirse aquéllas de una manera constante e indefinida, el calor desarrollado es cada vez mayor, hasta el punto que, de no haber un medio para evitarlo, llegaría a quemar y a descomponer el aceite que necesariamente hay dentro del cilindro y del motor para su lubrificación, convirtiéndose entonces en un cuerpo espeso y endurecido que empezaría siendo lo contrario de lo que era, es decir, un obstáculo para el funcionamiento del motor en vez de una facilidad, y acabaría, a fuerza de quemarse y a fuerza de aumentar también el calor en las paredes del cilindro y en el émbolo, por hacer que éste quedase incrustado con aquél y el motor calado. Esto aparte de otros grandes males que por la misma causa puede ocasionar una temperatura excesivamente alta, tales como el de dificultar la entrada de los gases, el de debilitar mucho la energía de las explosiones, el de determinar irregularidad en ellas, etc. etc.

Por todas estas razones se hace necesario evitar el aumento excesivo de temperatura refrescando las paredes del cilindro por medio de una circulación de agua alrededor de las mismas, o bien por medio de enfriamiento aumentando la superficie de contacto directo con el aire por alitas adosadas al mismo cilindro.

En resumen, ya sabemos todo lo que necesita un motor para marchar, para vivir; ya sabemos en qué consiste su alimentación, que por cierto no puede ser más frugal. Aire, mucho aire, que la naturaleza ofrece sin medida y sin precio; una razonable ración de esencia, proporcionada al trabajo que se le exige, producto abundante industrial y no muy caro, quizás mañana más abundante y mucho más barato aun; una pequeña cantidad de aceite para su lubrificación y, finalmente, y no en todos los casos, cierta modesta cantidad de agua para su refrigeración.

Convengamos en que un motor automóvil no gasta gran cosa para su manutención y que rinde un trabajo muy superior al pequeño dispendio que representan sus gastos. Pero, en cambio, es muy delicado y quiere siempre que se le sirvan las cosas muy a punto. De lo contrario, enferma.

¿Cuáles son los cuidados que requiere un motor? ¿Cuáles son los remedios a sus enfermedades, a sus averías, a sus pannes? Ya suponemos que la curiosidad llevaría al lector a exigir de nosotros un recetario y un formulario mediante el cual se conociera en seguida una y otra cosa. Pero así como no se estudia la terapéutica y la higiene humana antes de la anatomía, así también nosotros hemos de conocer, primero que otra cosa, la anatomía del motor, cuyo estudio nos ocupará seguidamente.

S. B. MERLÍN

CICLOS
M. SANTIN
Rambla Cataluña, 103

Notas automovilistas

Probable abaratamiento de la bencina

Actualmente el mercado de la bencina está regido por los caprichos de la Standard Oil Co., gracias a que el procedimiento *Burton* que usa esta Sociedad para la obtención de la bencina tiene un rendimiento doble de los que usan las otras casas, y que, por lo tanto, son sólo latentemente sus competidores.

Encargado el doctor Walter F. Wrighman por el gobierno norteamericano de estudiar la manera de remediar esta cuestión, ha logrado descubrir, después de largos trabajos en la «Columbia University», de New York, dos procedimientos para tratar el petróleo crudo. Con uno de ellos se llega a aumentar en 200 por 100 la cantidad obtenida de una cantidad determinada de petróleo, y el otro permite obtener del petróleo el tolnol y el benzol.

Como estos procedimientos han sido descubiertos por un ingeniero químico del Gobierno, las patentes serán nacionales, es decir, que podrán usarlas todos los súbditos norteamericanos.

El estar todos los competidores de la Standard Oil Co. en posesión de procedimiento de tan gran rendimiento como el *Burton*, hará que entren en competencia activa los precios de la bencina, con lo que, indudablemente, éstos descenderán.

DE LA GUERRA

El célebre aviador Rolando Garros, que, operando al servicio del ejército francés, ha sido hecho prisionero por los alemanes cerca de Courtrai

DE LA GUERRA

Los notables amateurs *motoristas Alexander y Pizzala, hoy inscritos como voluntarios en el ejército inglés*

En "La Hispano-Suiza"

El señor Dato, juntamente con los personajes que le acompañaron en su viaje a Barcelona y con las autoridades locales, rindió visita a la fábrica de automóviles «La Hispano-Suiza».

Acompañado de los señores Mateu, Birkigt, Vila, Nicolau, Catherine, Vierna, Zaracondegui, Dufour, Aritio y Pey, recorrió, al igual que lo efectuara la semana pasada el conde de Romanones, todos aquellos grandes talleres, haciendo repetidos elogios de la forma en que están montados y de la industria automóvil que a tan grande altura ha sabido colocar «La Hispano-Suiza».

El señor Dato vió funcionar el motor 200 HP, explicándole su mecanismo los señores Mateu y Birkigt, siendo éstos muy felicitados por el Presidente del Consejo por el servicio que han de prestar con su brillante cooperación a la aviación española.

Las subastas de carreteras

Aprovechando la estancia en Barcelona del Presidente del Consejo de Ministros don Eduardo Dato, fué a visitarle una comisión del Real Automóvil Club de Cataluña, compuesta de los señores Bosch y Labrús, doctor Farnés, Foronda, Terradas y el secretario general señor Ortiz.

El señor Bosch y Labrús expuso al Presidente del Consejo la necesidad de modificar

cuanto antes la forma en que se vienen subastando las reparaciones de carreteras, ya que las obras que se han de realizar en cinco años el Estado las paga en diez, imposibilitando de este modo el que se concurra a las subastas, teniendo que declararse desiertas, como ha sucedido ya en las de carreteras tan importantes como las de Molins de Rey a Barcelona, San Andrés a Moncada, Ripoll a Ribas, y otras.

El señor Dato escuchó atentamente al señor Bosch y Labrús, ofreciendo, por su parte, complacer a los comisionados en sus justas peticiones, que sólo tienen por objeto el evitar resulten estériles las constantes gestiones practicadas por el Real Automóvil Club de Cataluña para conseguir la reparación y mejoramiento de las carreteras del Estado.

Los señores Sandiumenge, Sagnier, Vila y Muntadas, que acompañaban al señor Dato, se ofrecieron a los representantes del Real Automóvil Club de Cataluña para apoyar sus gestiones.

* * *

El señor Ministro de Hacienda ha contestado al telefonema que le dirigió el R. A. C. de Cataluña manifestando que el expediente que afecta a los contratistas de obras públicas respecto a la percepción del 5 por 100 de intereses del capital que dejan de percibir una vez adjudicadas las subastas, no había sido aún devuelto por el Consejo de Estado, y que, tan pronto lo sea, se estudiará el asunto con toda detención.

Carrera en Sevilla

En la hermosísima finca que don Hilario del Camino posee en las Jarillas, se celebró una carrera automóvil en la cuesta de las Costeras, habiendo participado quince coches de las mejores marcas.

La clasificación de esta carrera es la siguiente:

Primera categoría: 1.º, Pickman, 3 m. 35 s.; 2.º, Barón de la Fuente, 3 m. 42 s. 1/5.

Segunda categoría: 1.º, Marqués de la Torre de las Pressas, sobre *Sunbeam*, neumáticos *Pirelli*, 4 m. 19 s.

Tercera categoría: 1.º, Arteman, sobre *Hispano-Suiza*, 3 m. 53 s.; 2.º, Welton, sobre *Hispano-Suiza*.

Cuarta categoría: 1.º, Rubio Marqués, 3 minutos 23 s.

La distancia recorrida fué de 4 kilómetros 350 metros.

De Aduanas

Habiéndose recibido en el Real Automóvil Club de Cataluña numerosas quejas de señores socios referentes a unos requerimientos que en forma conminatoria se les han repartido, procedentes del señor administrador de la Aduana de la provincia de Guipúzcoa, en los que se les exige remitan la certificación acreditativa del pago de los derechos de Aduana de sus automóviles, el lunes por la mañana el señor presidente y el secretario del Club visitaron al señor secretario de la Aduana de esta capital, a quien explicaron detenidamente el caso, exhibiéndole algunos ejemplares de los oficios repartidos.

Con gran amabilidad dicho funcionario atendió a sus visitantes, dándoles su opinión de que nada sucedería a los señores socios del Club, los que no tenían obligación de remitir la certificación que se solicitaba, pues si se trataba de una investigación, debía demostrarse que los interesados no habían pagado los derechos de Aduanas.

En su consecuencia, el Real Automóvil Club de Cataluña se ha dirigido al citado administrador de la Aduana de Guipúzcoa pidiéndole explicaciones sobre los repetidos oficios, reservándose el acudir en queja a la Dirección general de Aduanas, según sea el resultado de sus gestiones.

De la supresión de badenes

Se han empezado a recibir en el R. A. C. de Cataluña contestaciones de señores socios a la circular que les ha sido dirigida, en la que se les suplicaba indicasen los badenes que deberían suprimirse.

Mejora conseguida

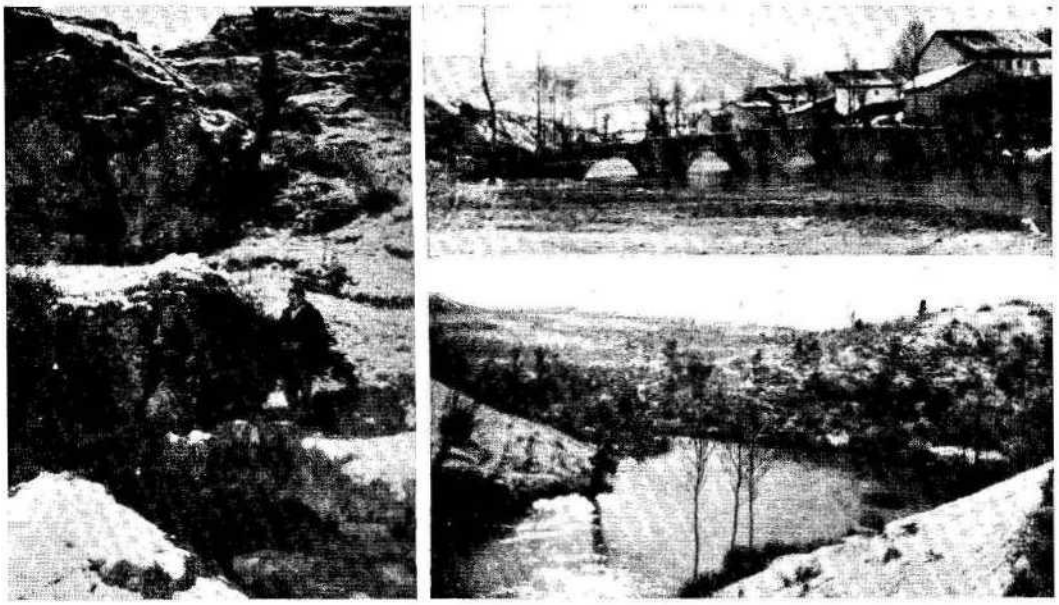
Por la Dirección general de Obras públicas se ha declarado urgente la obra de reparación de substituir por adoquinado el afirmado de la travesía por Lérida de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera y parte de la de Lérida a Pont de Suert.

Tan satisfactoria noticia fué comunicada al Real Automóvil Club por el alcalde de Lérida, contestando de este modo a las quejas que le habían sido formuladas por el Club acerca del deplorable estado de la travesía de aquella capital.

El nuevo local social

En la espléndida rotonda del nuevo local del R. A. C. de Cataluña se reúnen diariamente al mediodía varios señores socios para cambiar impresiones sobre automovilismo, habiéndose comentado estos días, en diversas formas, la extraña pretensión del administrador de Aduanas de Guipúzcoa, reclamando los certificados del pago de derechos de los automóviles.

JEP ARMAN



PAISAJES Y VISTAS DEL ALTO EBRO

1. Fuentes del Ebro en Fontibre. — 2. Puente sobre el Ebro en Salces. — 3. Lago junto a las fuentes del Ebro en Fontibre. Fotos Elías y Juncosa

Una excursión a Reinosa

UNA excursión a Reinosa siempre es agradable. Extendida la ciudad a un extremo del extenso valle de Campóo, muestra al turista picos tan elevados como el del Cordel (2.220 metros), que forma parte de la sierra de Isar, relativamente a poca distancia de los Picos de Europa.

Son muy pintorescos los alrededores de Reinosa, especialmente en el curso del Ebro; siguiendo la carretera de Cabuérniga, a los tres kilómetros se halla el pueblo de Salces y a otros tantos, aproximadamente, el de Fontibre, donde el Ebro tiene sus fuentes al pie de la iglesia del pueblo, en una hondonada caracterizada por varios peñascos: brota doquier el agua, bajo las peñas, en manantiales tan abundantes, que a los pocos metros forman un lago de regular extensión.

El día de mediados de enero escogido para esta salida no fué de los más a propósito; empezó nevando desde antes del amanecer y, salvo escasos intervalos, así continuó todo el día, con fuerte ventisca y abundante nieve hacia su terminación. Siguieron las nevadas en los días sucesivos hasta llegar a la interrupción de la línea del ferrocarril, lo que da idea del clima sumamente crudo que aguantan los montañeses, nombre con que son designados los santanderinos de esta región.

JOAQUÍN ELÍAS Y JUNCOSA

"STADIUM" prohibe la reproducción de sus artículos sin indicar su procedencia.

Federaciones atléticas

Brochazos

PARA Ruiz Ferry, Marcelo Sanz, Villaamil, Paz, Bandiés, Martínez, Orbea y Berraondo, son estas líneas, en las que hablaremos de la conveniencia de que sean ellos quienes se encarguen de organizar las Federaciones Atléticas Vasca y Castellana. Vean en este escrito el deseo que aquí sentimos de que aquéllo sea pronto un hecho.

* * *

Nosotros no pretendemos sembrar discordias. No ha sido nunca nuestra norma de conducta crear dificultades. Nuestra obra es serena, todo amor. Por encima de todo colocamos el ideal único que nos viene animando desde hace años: el amor a nuestra raza. Atentos a él, hemos expuesto en más de una ocasión ideas generales que tendían a beneficiar a todas las regiones, pero siempre, por lo que haya sido—no queremos averiguar las causas—, han caído en saco roto nuestras palabras. En vista del fracaso que tal cosa venía a significar para nosotros, decidimos encajar, a partir de entonces, nuestras ideas en un marco más reducido. Por eso, fiándonos sólo del terreno firme que teníamos ante nosotros, laboramos sin descanso hasta conseguir que fuera un hecho la Federación Atlética Catalana. Realizado ya nuestro propósito, gracias a la cooperación que nos prestaron amigos queridísimos, Ricardo Cabot y Narciso Masferrer en principal término, nos creemos en el de-

ber ineludible de extender nuestras campañas, con el fin de que nuestras pobres pero entusiastas palabras puedan repercutir en las otras regiones españolas.

* * *

Hemos puntualizado antes algunos nombres de entusiastas propagadores de los deportes. Digamos el por qué.

Las figuras aludidas por nosotros, son las que cuentan en Castilla y Vasconia con mayor fuerza. Creemos que son, quizá, quienes allí sienten mejor los sports. De ahí la conveniencia de que sean ellos quienes agrupen a las sociedades deportivas, estableciendo una reglamentación en consonancia con la realidad.

No queremos creer en desalientos. Pero si existieran, no deben prevalecer. Ninguna razón los abona. Si hubieron desengaños, piensen, quienes de ellos fueron víctimas, que aquéllos dejan de serlo cuando se les opone una inquebrantable fe en el ideal.

Deben llegar a todos los espíritus las ansias de renovación. No debe prosperar el *fatalismo* entre los hombres del sport, por una razón muy poderosa que no tardaremos en exponer. Por eso hemos invocado los nombres de personalidades que gozan de sólido prestigio. En atención a lo mismo, hemos puesto al frente de todos a Ruiz Ferry. Él, mejor que nadie, puede levantar bandera.

Si en un *balconcito* del *Heraldo* se expusiera seriamente la idea de la Federación, cuajaría pronto. ¿Por qué no hacerlo, maestro de voluntad inquebrantable?

Tack y Ch. Ch. pueden agrupar a los hombres del norte. Los dos cuentan con suficiente prestigio para realizar ese trabajo. Por lo menos podrían machacar el hierro hasta que se doblegase en la forma que sus voluntades idearan. *Los Deportes*, de San Sebastián y *El Nervión* pueden servirles de yunques.

Y si eso hacen, veréis como al conjuro de sus entusiasmos nacen esas Federaciones por las que tanto venimos suspirando.

* * *

Recojamos unas palabras de Manuel Orbea, aparecidas últimamente en *El Mundo Deportivo* y comentadas por Ch. Ch. en *El Nervión:*

«¿Se puede, sin ser un iluso, abrigar la creencia de que una Federación Atlética Vasca tendría vida suficiente? El fundarla ¿no sería algo así como pensar en dar carrera a un niño recién nacido? Los personajes de «Las Aceitunas», el famoso paso de Lope de Rueda, quedarían chiquitos a nuestro lado.»

Sí. Sin ser un iluso puede creerse en la posibilidad de que exista la Federación Vasca. Y no sólo puede vivir, sino que a ella se deberá el florecimiento de muchos deportes que son practicados ahora pobremente.

Recordemos hechos pasados. ¿Pudo suponer nunca M. de Saint Clair que la Unión de Sociedades Francesas de Sports Atléticos llegaría a ser lo que es? ¿Contaba él cuando lanzo la idea—el 16 de enero del año 1887—con más elementos que cuentan ahora los vascos?

Conviene no olvidar que no existían entonces en Francia más sociedades que el Racing Club y el Stade Français, cuya importancia, al quedar constituída la Federación—el 29 de noviembre de 1888—, era bastante inferior a la que hoy tienen las sociedades vascas. Y sin embargo, nació la unión, y por el impulso que dió a los deportes, fueron creciendo en número y en importancia las sociedades deportivas hasta llegar al estado floreciente en que se hallaban al iniciarse la guerra.

Dispónganse unos cuantos al sacrificio. Pertréchense de paciencia y santo amor a la buena causa. Y cuando lancen la semilla no olviden que es necesario tener siempre a mano la podadera, con objeto de que no puedan arraigar las malas yerbas en el campo de los ideales nobles...

* * *

Pensemos ahora en las Federaciones regionales. Tiempo llegará en que se hará indispensable la unión de todos. Cuando llegue esto estaremos ya preparados suficientemente. Conoceremos a fondo los reglamentos. Se habrán amoldado nuestros inquietos espíritus a los hábitos de la disciplina. Y gracias a eso, cobrará el organismo nacional una pujanza que ahora no tendría, y de esa manera no expondremos nuestras ideas a un fracaso que podría sernos fatal.

Aceptemos la responsabilidad de llevar a los españoles por una nueva senda. Apartémosles de la que hoy siguen. Recordemos, al hacerlo, y de esta manera no serán posibles las vacilaciones, el profundo pensamiento de Disraeli: *El problema social, superior a todos, es el de la salud del pueblo.*

* * *

Hemos especificado unos nombres al iniciar este artículo. Queremos repetirlos antes de terminar nuestra labor: Ruiz Ferry, Marcelo Sanz, Villaamil, Martínez, Paz, Berraondo, Bandiés, Orbea...

En el patriotismo de ellos ponemos nuestras esperanzas. Creemos no equivocarnos al afirmar que a ellos deberemos la constitución de las Federaciones Vasca y Castellana...

MANUEL NOGAREDA

Cycle-cars
"BUCKIMGHAM"
Las mejores marcas de motocicletas inglesas
Douglas - Brongh
Lea Francis - A. J. S. - Clyno
Accesorios, Reparaciones, Garage
LEÓN CONTE: Aragón, 256-Tel. 3197-BARCELONA

CAMPEONATO DE ESPAÑA, DE FUTBOL

Massana y Armet en persecución de un delantero de la Gimnástica, en un avance de peligro para la puerta del Español

Foto Claret

Tiempos pasados

El nacimiento de la Gimnástica

Tiempos pasados, y tan pasados, caro lector, como que esto que voy a referirte es lo más viejo que yo recuerdo de la vida sportiva que yo he vivido. Como que data de fines de 1886.

En un despachito de las grandes oficinas que en la calle de las Torres, de Madrid, tenía instaladas la casa Deutsch y C.ª, la Refinería Española de Petróleo, de la que es el jefe supremo don Enrique Deutsch, el gran mecenas del sport mundial, el que ha empleado sumas enormes, dotando de grandes premios — alguno de cien mil francos —, pruebas aviatorias, automóviles, etc.; en un modesto despachito, la casualidad reunió a Emilio F. Monjardín, Eduardo Charles, Emilio Coll y Narciso Masferrer, sellando entre ellos una amistad con lazo indisoluble.

El que más, de los cuatro, tenía diez y nueve años, pero habían recorrido bastante mundo, traspasado nuestras fronteras, practicado ejercicios corporales en Francia y en Alemania.

Cuando hallábanse fatigados de repertoriar los copiadores y libros de Débitos, de archivar cartas, y el humo de sus cigarrillos, como el de sus infinitas ilusiones, se remontaba por los aires, su conversación versaba sobre recuerdos de los días amargos ¡tan felices! que transcurrieran en el colegio; de sus juegos, de sus saltos, de sus carreras, de sus monitores...

Recordaban la existencia de las sociedades gimnásticas, de los clubs alemanes, focos de patriotismo, escuelas de santa y lógica regeneración.

¿Por qué no hay en Madrid, por qué no existen en Madrid sociedades gimnásticas?.. se preguntaban a cada momento.

Y allí mismo, al amparo y a la sombra de esa grandiosa figura sportiva que se apellida Deutsch—apellido universalmente apreciado—usando el papel de barba, usurpando ligera tregua al trabajo, pero trabajando pro cultura patria, se redactaron unos estatutos y las citaciones — que ellos mismos repartieron a pedibus andando —, y la Sociedad Gimnástica Española quedó creada el 2 de marzo de 1887.

Murió Monjardín en la plenitud de su juventud. Charles, agobiado de quehaceres, apartóse de esta agitada vida. Coll sigue siendo elemento de gran valía en el mundo sportivo madrileño y nacional. Ha presidido el Comité madrileño de la U. V. E. y la Sociedad Gimnástica hace pocos años. Contribuyó a la fundación de la Federación Gimnástica Española. A Masferrer no me es necesario presentarle...

Sirvan estos recuerdos del tiempo tan lejano como cariñosa salutación y afectuoso adiós a los simpáticos elementos que nos han visitado en los pasados días, a los Ruiz Ferry, Ormachea y Martínez, Kindelán, Quintana, Urubarry, etc., etc., a cuantos estrecharon nuestra mano, adictos y entusiastas todos ellos de la S. G. E., fundada cuando, la mayoría de ellos, no habían venido al mundo del sport ni aun al de los vivos.

Hemos citado con mucho gusto a Ricardo Ruiz Ferry porque, si bien no tomó parte activa en la marcha de la Sociedad Gimnástica, siempre ha tenido para ella, en sus crónicas, frases de aliento y de alabanza, las más cariñosas y porque, será tal vez coincidencia, pero

es actual Vicepresidente de la R.F.E.F. y cronista deportivo de *Heraldo de Madrid* y bebió en las mismas fuentes que Monjardín, que Charles, Coll y Masferrer y puso también, como los cuatro citados, al servicio de la casa Deutsch, toda su voluntad y su poderosa inteligencia.

GLADIATOR

Federación de Sociedades Deportivas

(Sección oficial)

Reunida la Junta de la Federación bajo la presidencia del doctor Farnés, éste propone que, de conformidad con el objeto de la convocatoria, sería muy conveniente que todas y cada una de las Sociedades afiliadas expusieran por escrito lo que entiendan deba realizar la Federación para cumplir sus fines.

La Junta así lo acordó, como también que se comunique a todas las Sociedades para que procuren emitir su informe dentro de un plazo que finirá el 1.º de junio próximo.

Acoger favorablemente y aceptar la proposición de que STADIUM sea considerado como órgano oficial de la Federación.

Considerar al Sindicato de Periodistas Deportivos como entidad adherida a la Federación, la cual podrá nombrar un delegado con carácter de Vocal honorario.

Moto Club Deportivo Barcelona

Prueba de Regularidad

He aquí la lista completa de las inscripciones:

MOTOS HASTA 300 C. C.

M. Armangué	*Connaught*
F. Serra	*Hobart*
Otzugua	*Viudec*

MOTOS DE MÁS DE 300 C. C.

J. A. Orús	*Motosacoche*
R. Moré	*Indian*
J. Vidal	*Zenith*
A. Ferrán	*Rudge*
P. Tapias	*Motosacoche*
P. Estalella	*Triumph*
J. Ayllón	*Lea Francis*
J. Martínez	*Zenith*
Billicans	*Rudge*
J. Mas	*Douglas*

SIDES HASTA 560 C. C.

Antonietti	*Triumph*
P. Llorens	*Rower*
F. Olzuia	*New-Hudson*
Xurigué	*Rower*

SIDES DE MÁS DE 560 C. C.

Sigfrido	*Clyno*
S. Ribot	*Clyno*
Frank Marchall	*Indian*
R. Vilardell	*F. N.*
A. Sanromá	*Abingdon*
R. Clarasó	*Matchless*
X X	*Bradbury*

CYCLE-CARS

León Conte	*Buckimgham*
Antonio Díaz	*Dig*
J. C.	*Ideal*
Antonio Artiola	*Ideal*
R. Jambrina	*Ideal*

El Jurado estará compuesto en la siguiente forma:

Comisarios: don Francisco Coma y Mas, don Andrés Rodríguez y D. Francisco Cerveto.

Comisarios para el examen de máquinas y jueces de llegada y salida: don Andrés Bresca y don Jaime Fontrodona.

Control «Non stop» en Font de Cera: don Emilio Rovira.

Control de tiempo en La Garriga: don Emilio Teixidor.

Control «Non stop» en San Llorenç: don Arturo Lloberes Martí.

Control de tiempo en Calders: don Eudaldo Clarasó.

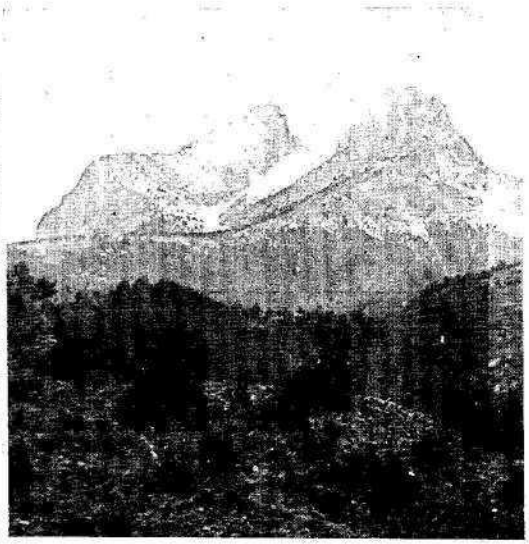
Control de llegada y salida en Moyá: don Andrés Bresca.

Control «Non stop» en Mura: don Agustín Coma Godó.

Control de tiempo en Tarrasa: don Joaquín Renom.

Cronometrista de llegada en Barcelona: don Andrés Rodríguez.

Control secreto: don Francisco Coma y Mas.

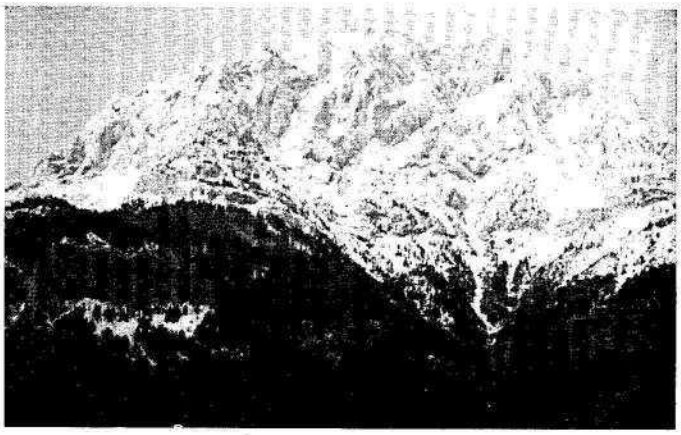


LA MONTAÑA DE PEDRAFORCA

Picos del Pirineo vistos desde el sitio más alto de Pedraforca. — La montaña vista desde lejos.

ALZASE su arrogante mole a la izquierda del alto Llobregat, en el confín de la provincia de Barcelona y Lérida.

Es una de las montañas más características de nuestro Pirineo por la semblanza que tiene, cual su nombre lo indica, a una colosal *forca*[1] debido a la brecha de 150 m. de profundidad que separa los dos picos, por lo cual es inconfundible con ninguna otra montaña.



Otro aspecto de la montaña de Pedraforca

A pesar de tener a mediodía el macizo «d'en Cija» (2.359 m. de altura) y extenderse a poniente la Sierra de Cadí, cuyo punto culminante está a 2.638 m., el Pedraforca se encuentra completamente aislado, puesto que los collados que la unen con las dichas sierras vecinas son relativamente bajos.

En la falda de levante se halla el pequeño y pintoresco pueblo de Saldes, desde donde puede emprenderse la ascensión, en tres o cuatro horas, por el enorme pedregal que desde el collado o unión de los dos picos cae en rápida pendiente hasta cerca del pueblo, y una vez allí, subir al pico de la derecha, que, a pesar de ser el más alto, es el más accesible.

Es ascensión que, si bien es muy fatigosa, especialmente en el último trozo, por tenerse que trepar por grandes y desconyuntadas rocas, no ofrece peligro si se va acompañado de un buen guía. Al alcanzar el pico (2.493 metros) queda uno recompensado con creces al contemplar el agreste panorama de montañas que, cual petrificado mar en colosal temporal, se extiende por dondequiera que se dirija la vista. A la salida del sol, en días claros, puede verse perfectamente el Mediterráneo por la provincia de Gerona, y por el S. un sinnúmero de montes y montañas, esfumándose en el horizonte la sierra del Tibidabo; causa terror ver el profundo precipicio que desde el lado NE. del pico, baja, casi verticalmente, unos 1.100 m., hasta el angosto valle de Gresolch donde está el santuario de este nombre, a 1.360 m.

Desde dicho santuario se presenta cual gigantesco muro almenado, destacándose su mole gris azulada del verde obscuro, un bosque de seculares abetos, hayas y pinos que cubren los bajos de la vertiente, rasgados únicamente por las grandes canales de deyección que bajan desde lo alto.

LUIS ESTASÉN

[1]) Palo acabado en dos puntas abiertas que usan los campesinos para manejar las mieses.

Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña

(Sección oficial)

La junta directiva se reunió bajo la presidencia del doctor Raventós para examinar el estado de cuentas del Concurso Internacional, quedando aprobado.

Se tomaron los siguientes acuerdos:

Subvencionar a dos de nuestros mejores jugadores para que concurran al próximo concurso que se celebre en San Sebastián y Madrid, si se celebra también concurso en la Corte.

Repartir a los clubs afiliados los nuevos estatutos y reglamento de la Asociación, ya impresos.

Aceptar la idea de no autorizar a los clubs locales que organicen nuevos concursos interclubs, y, en cambio, crear la Asociación una copa challenge que se disputará por equipos y se adjudicará al que resulte campeón.

Las copas que no están ganadas de un modo definitivo se disputarán en el próximo concurso de otoño.

Acordóse, también, que para los concursos que en lo sucesivo organice la Asociación, la directiva de la misma se constituya en secciones, para el mejor éxito de las gestiones que han de llevarse a cabo.

A las sucesivas Juntas de «handicap» solamente podrán asistir delegados de los clubs designados al efecto por éstos.

Lawn-Tennis

Match final

En la tarde del miércoles se verificó el partido final de la prueba individual de señoritas, con ventajas, para el que se habían clasificado las excelentes jugadoras señoritas María Luisa Marnet y Panchita Subirana.

En las bien situadas pistas del Real Barcelona Lawn-Tennis Club se reunieron la mayor parte de los señores que componen la Junta directiva de la Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña, organizando los detalles indispensables para que el partido tuviera toda la solemnidad que la calidad de las contendientes merecía.

El notable jugador señor F. S. Torras se prestó a desempeñar el difícil papel de árbitro y lo hizo admirablemente. El partido fué, sin disputa, el mejor que se ha jugado en nuestra ciudad entre dos señoritas.

Muy difícil sería indicar cuál de las dos es superior, pues se hallan casi iguales en seguridad y precisión de juego.

Panchita Subirana tomó la revancha de su derrota en el Campeonato, ganando espléndidamente a su temible contrincante, que se defendió admirablemente. Ambas derrocharon ciencia y conocimiento del juego, causando la admiración de la numerosa concurrencia que presenció el partido y que quedó complacidísima del espectáculo.

Que el partido fué muy disputado lo demuestra el resultado de 6/8 6/4 y 6/4.

La distinguida esposa del señor Vidal-Ribas Güell procedió a entregar a la vencedora el magnífico premio ofrecido por el Real Barcelona Lawn-Tennis Club y el que regaló la señora Viuda de Puerto a la señorita Marnet, siendo las dos jugadoras vivamente felicitadas por la notabilísima exhibición que habían realizado.

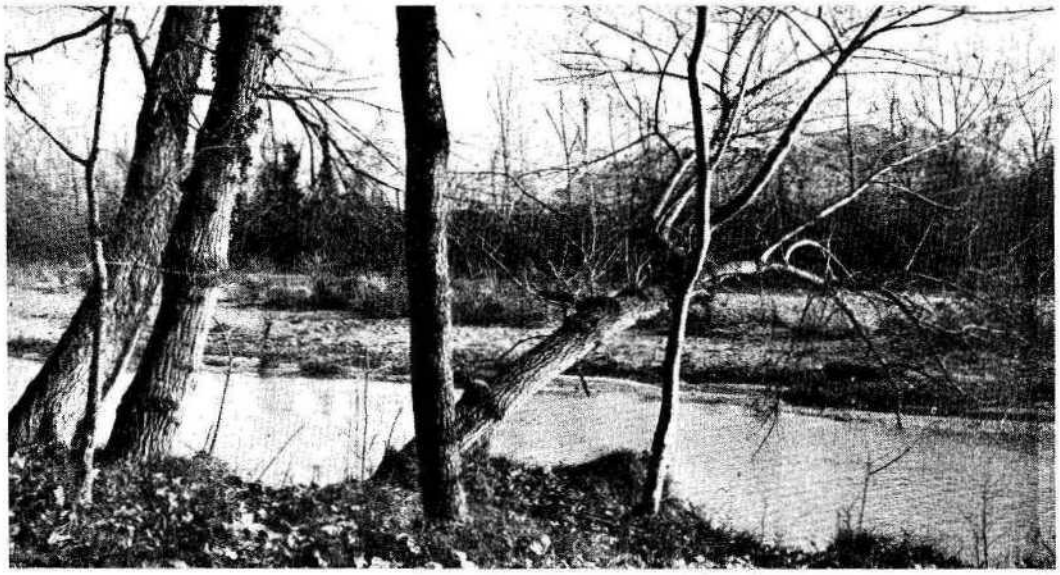
Los sports en Tarragona

La afición a los sports va arraigando en Tarragona. Buena prueba de ello es la pujanza extraordinaria que han alcanzado las entidades deportivas de aquella localidad; de un modo especialísimo el Club Gimnástico.

La importante asociación tarraconense ha ido creando las secciones de futbol, tennis, esgrima, pugilato, excursionismo, ciclismo, gimnasia, etc. Para el futbol y tennis cuentan con el campo donde antiguamente estuvo situado el velódromo, en el que se han hecho notables mejoras.

El elemento femenino ha acogido con gran simpatía la implantación de las secciones gimnástica y tennis, contando ambas con un número crecidísimo de afiliadas.

Cuenta en la actualidad el Club Gimnástico con más de cuatrocientos socios. En el magnífico local social existen una notable biblioteca,



EXCURSIONISMO Y FOTOGRAFÍA

Un bello paisaje en las orillas del rio Besós, cerca de Mollet (Barcelona) Foto Juandó

cuartos de baño y un hermoso gimnasio montado con sujección a los modernos métodos. Al frente del gimnasio está el catedrático del Instituto don Juan Pereda, cooperando con él el entusiasta aficionado don Rafael Casas. Concurren diariamente a las clases más de cien alumnos de uno y otro sexo.

Al frente del Club Gimnástico se hallan elementos tan entusiastas como los señores Mallol, Estellés, Sellés, Alegret, Oliva, Fontbona y el activísimo y competente Luis de Rovira, cuya actuación en la secretaría le ha valido generales alabanzas.

La importante agrupación deportiva prepara un programa espléndido, en el que figurarán toda clase de pruebas. Nos aseguran que ingresará en la Federación Atlética Catalana.

Pensamientos

Sobre el entrenamiento

Dr. Felipe Tissié

Los ejercicios físicos deben aplicarse en razón inversa del nervosismo de cada sujeto o de cada nación. Mientras mayor sea la emotividad, menos violentos deberán ser los ejercicios físicos, puesto que su influencia se deja sentir en el corazón, ya influenciado por la emotividad. El mismo ejercicio, según el individuo, puede fatigar, descansar o reposar.

Mayor Víctor Balck

Existe un número crecidísimo de movimientos; pero sólo deberán adoptarse los que sean buenos, evitando en todo caso las exageraciones.

Duffey

El entrenamiento bien entendido no deberá en ninguna ocasión ser una prueba molesta, sino una larga serie de hábitos productores de vigor.

Dres. Schmith y Miles

El entrenamiento severo no deberá adoptarse de pronto. Es necesario establecer una graduación progresiva para llegar al máximum del entrenamiento. Desde un lento y suave principio, con grandes intervalos de descanso, se irá graduando progresivamente el esfuerzo.

El entrenamiento severo tampoco deberá abandonarse súbitamente.

Dr. Maggiora

El trabajo realizado por un músculo cuando ya está cansado, le perjudica mucho más que el mismo trabajo realizado por el músculo después de haber estado en reposo.

MUEBLES : DECORACIÓN
M. PALLAROLS

LÁMPARAS
TAPICERÍAS
CAMAS INGLESAS DE METAL

PASEO DE GRACIA, 44

TALLERES:
Porvenir, 22 - Borrell, 156 - Riera Alta, 27

Dibujos y proyectos gratis a quien lo solicite

Femeninas

"Desde París"

Hoy es la segunda vez que me escribe mi amiga, la linda francesita que con tanto celo cumple lo que antes de marchar me prometiera: tenerme al corriente de cuanto notable diera de sí la moda.

De entre el fárrago de notas que me envía, entresaco algunas que creo podrán interesar a mis lectoras. No se quejarán éstas, pues bien cumple la «corresponsal» de STADIUM en París, como dice ella que la llaman sus amigas.

Este año, el decidido cambio de las modas se hace sentir, desde luego, en las telas nuevas que ofrecen los almacenes.

Están de moda los efectos estilo sastre. Las faldas son anchas y acampanadas; de aquí que hayan reaparecido los tejidos de lana lisa y suave, entre los que mencionaré el paño fino y el paño *covert*, lo que no impide que permanezcan aún entre nosotros otros géneros relativamente antiguos, como puede verse en la clasificación que doy en una de mis notas.

Con el traje estilo sastre pueden llevarse y lucen muy bien las blusas de todas clases y colores, y es aconsejable procurarse una del color del traje, porque es combinación elegante (aun cuando no sea ahora tan importante como ha sido en otras temporadas).

Las blusas separadas pueden ser de varios colores, pero los más favorecidos y más indicados son los pardos, y muy en particular los matinées de color de arena y resina.

Para traje sastre viene una gran variación de telas, cuya durabilidad y elegancia las hace recomendables para ropa de calle, y son: sarga, gabardina, vicuña, cheviot, mezclillas, papelina de lana; paños: liso, *covert*, de suecia; lanas a cuadros, a rayas, de fantasía.

Todas estas telas son de moda, porque este año los tejidos de lana lisos vuelven a gozar el favor del público, y las rayas y cuadritos, siempre populares, conservan su sitio de honor.

Los cuadros escoceses se ven todavía, por más que no ocupan lugar preeminente. El paño *covert* va a ser de los favoritos; una de las variedades más lindas en esta tela es que tiene finas hebras de seda entretejidas; es extraordinariamente bonita y viene en colores negro, azul y café.

Los colores que más demanda tienen en la presente estación son los de uniforme, como: azul, negro, verde, café, bayo, morado oscuro, violeta, rojo remolacha, rojo vino, rojo ciruela y amarillo claro.

Me olvidaba decir que entre estos colores vienen matices tan bellos y numerosos que la lista no quedaría completa si no apuntara, entre los azules: el merino, cuervo y holandés; pertenecen a los verdes: el pavo real, mirto, salvia y ruso; este último es un matiz intenso, oscuro, que ha sido muy aceptado.

Entre los modelos de primavera que he visto, para muchacha joven, hay uno de lana inglesa, a cuadritos menudos blancos y negros.

La falda es bastante corta y sin el menor adorno.

La chaqueta es en forma de americana; el cuello y las solapas son sencillos, como en las americanas que usan los hombres; las mangas, lisas, y la botamanga cerrada con dos botones y sus correspondientes ojales.

Con este traje es indispensable una blusa de batista «pointillée» o crespón blanco, en forma de camisa; cuello «Robespierre» y los puños con gemelos. Esto es lo más indicado para esta clase de vestidos.

He visto en la casa de Antoine et Hubert un precioso modelo de cachemir azul marino, con cuello, solapas y carteras de seda; este precioso modelo, según me dijo el modisto, predominará en la mujer elegante, y si no fuera por la guerra, habría dominado ya entre la mujer *chic* de casi toda Europa.

Las faldas son, en su mayoría, de capa, algunas plegadas, y los cuerpos un poquito japoneses, pero mucho más ceñidos que los del año último.

Para la mañana, el chaquet cosaco es el que predomina; se confecciona en paño color ceniza o arena húmeda, que son los colores más en boga, aunque el azul y verde oscuro siguen usándose.

La falda es en forma de campana y llega al tobillo; representa estar abrochada por delante con botones.

Con estas faldas tan cortas la moda indica bota alta, aunque viene muy indicado el botín blanco con zapato de charol o moaré.

Los norteamericanos tampoco quieren quedarse atrás en cuestión de modas, pues he visto lucir un modelo de paño color liso y chaleco de terciopelo negro.

Esto lo presentan ellos como traje de diario, pero también se puede adaptar a las *toilettes* de tarde, siempre en colores lisos.

Creo que mis lectoras se darán por complacidas con estas notas que cuentan las últimas impresiones de la moda.

MONTE-CARLO

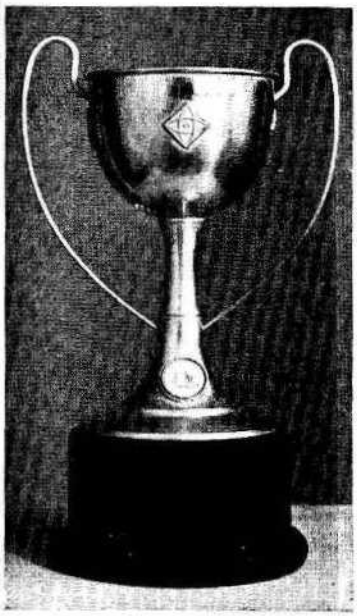
Los industriales que anuncian sus artículos ofrecen una doble garantía al comprador: la del compromiso que adquieren ponderando las condiciones de la mercancía y la de que su negocio marcha próspero, y, por tanto, no han de servirse de medios dudosos.

ACCESORIOS
de las mejores marcas inglesas
para AUTOS y MOTOS
HARRY WALKER
BALMES, 84
(chaflán Valencia)
TELÉFONO 3442
BARCELONA
Telegramas: AUTOCESORIOS
MOTOCICLETAS
"ARIEL"

BLOCK-NOTAS de STADIUM

El polo en Barcelona Cada día gana nuevos adeptos en Barcelona el aristocrático juego del polo, para cuya aclimatación entre nosotros tanto ha hecho el Real Polo Jockey Club y muy especialmente los asiduos aficionados que se cuentan entre sus socios, tales como los señores Ferrer-Vidal, Barón de Güell, Bofill, Urruela, Cinnamond (N. y B.), Marqués de Monsolís, López, Pattberg y otros tan entusiastas como los citados, que acuden casi todos los domingos por la mañana y los jueves por la tarde al campo de juego del Polo Club, organizando competidos partidos, durante los cuales demuestran en mil ocasiones su maestría en el juego y en el arte de conducir los caballos, que es una de las condiciones más difíciles que se requieren para ser buen polista.

La Copa Noguera Hace ya varios domingos que se corren las pruebas de la Copa Noguera, trofeo que, como ya dijimos en uno de nuestros últimos números, fué donado por el digno presidente de la Sección de Sports del C. A. D. C. don José Noguera, para que fuese disputado entre yates construídos según la fórmula de la serie Hispania.



La Copa Noguera

En números anteriores hemos ido dando cuenta del resultado de las pruebas celebradas, que han obtenido un verdadero éxito. Hoy completamos todo ello publicando la reproducción fotográfica de la Copa Noguera en esta página.

Jugadores del Real Polo Jockey Club, en el campo de juego de dicha Sociedad, durante uno de los partidos celebrados últimamente

El futbol en Mallorca Después de un gran lapso de tiempo durante el cual hemos estado sin tener noticias de Mallorca que olieran de cerca ni de lejos a futbol, nos llegan datos de la excursión verificada por el Regional F. C. de Valencia y de los partidos jugados entre un equipo de este club y otro de Selección Mallorquina, que han resultado muy interesantes.

Equipos del Regional F. C. de Valencia y Selección Mallorquina, que han jugado últimamente dos interesantes partidos en Palma

Fotos Claret

CARNET DEL SPORTSMAN

RESULTADOS TÉCNICOS

Ciclismo

Madrid

Carrera de debutantes.—Día 18: Distancia 20 kilómetros. 1.º, A. Gutiérrez, 41 m. 20 s.; 2.º, S. Vargas, 46 m. 40 s.; 3.º, R. Espadón, 50 minutos.

Futbol

Barcelona

Semi-finales Campeonato de España.—Día 19: Real Club Deportivo Español de Barcelona-Sociedad Gimnástica Española de Madrid, 3 a 0.

Vigo

Semi-finales Campeonato de España.—Día 18: Athletic S. C. de Bilbao-Fortuna F. C. de Vigo, 0 a 0.

Madrid

Partidos inter-regionales. — Día 18: Real Club Coruña-Athletic de Madrid, 4 a 1. Día 20: 0 a 0.

Lawn-tennis

Concurso internacional de Lawn-tennis, organizado por la Asociación de L. T. Cataluña, Día 21: VIII. Partido individual de señoritas, con ventajas: Señorita P. Subirana gana a señorita L. Marnet, por 6/8 6/4 6/4.

Pelota vasca

Copas Palmada, Sunyer, Llopart y Marial.—Real Sociedad de Sport Vasco. Frontón Condal. Día 18: Aballi-Palmada (J.) ganan a Palmada (S.)-García, por 40 a 33.

Fuera de concurso: Gomila-Torras ganan a Romagosa-Llompart, por 40 a 39.

Polo

Copa de la Sociedad.—Día 22: Real Polo Jockey Club. Bofill, Cinnamond (B.) y Barón de Güell ganan a Marqués de Monsolís, López (E.), Urruela y Ferrer-Vidal y Güell, por 7 a 1.

LE CHAUFFEUR

Gran casa especial para la venta
de toda clase de accesorios para

AUTOMÓVILES Y CICLOS

Especialidad en últimas novedades de Paris

Rambla de Cataluña, 24 - Teléfono 2182
BARCELONA

PROGRAMA PARA MAÑANA

Excursionismo.—Excursión ciclista a Torrellas de Llobregat, organizada por el Sport Ciclista Catalá. Salida de la Plaza de la Universidad. A las cinco.

Motociclismo. — Tercera prueba de regularidad, organizada por el Moto Club Deportivo Barcelona. Salida del local del club, Plaza de Letamendi. A las siete.

Ciclismo. — Prueba de 50 kilómetros en carretera y a bicicleta, organizada por el Consejo federal de la U. V. E. Salida de las inmediaciones de Badalona. A las ocho.

Carrera de bicicletas, organizada por el Club Ciclista Barcelona. Velo Pista Balmes. A las tres.

Remo. — *Copa Matagalls.* Regata preparatoria de yolas a cuatro remeros y timonel, organizada por el Club de Mar. A las ocho.

Regatas eliminatorias del Campeonato de España, organizadas por el Real Club Marítimo de Barcelona, para yolas a cuatro remeros y timonel. A las nueve.

Botadura de la canoa *Carmen,* de la sección náutica de la Unión Profesional de Dependientes del Comercio. Real Club Marítimo de Barcelona. A las doce.

Pedestrismo. — Pedro Prat intentará batir el record de los 1.500 metros en el Parque. A las nueve.

Tiro. — Concurso de tiro con opción a medallas de oro, plata y bronce. Polígono de la Representación del Tiro Nacional. Carretera Montjuich. A las nueve.

Tiro de pichón. Concurso de primavera, organizado por la Real Asociación de Cazadores. Stand de Miramar. Carretera de Montjuich. A las tres.

Yachting. — *Copa Primavera.* Regatas de yates de fórmula internacional, organizadas por el Real Club Marítimo de Barcelona. A las once.

Cuarta prueba de la regata *Copa Palou,* handicap inter-clubs, para yates de serie Hispania, organizada por el Club de Mar. A las 3'45.

Polo.—Partido de polo entre socios del Real Polo Jockey Club. Parque de Sports de la Carretera de Sarriá. A las once.

Sport Vasco. — Real Sociedad de Sport Vasco. Frontón Condal. Copas Palmada, Llopart, Marial y Sunyer. A las once.

Atletismo. — Pruebas deportivas, organizadas por la Sociedad Sportiva Pompeya para la inauguración de su campo. A las tres.

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

NEUMÁTICOS LEGÍTIMOS INGLESES

DUNLOP

RUBBER, Cº Ld.

DE

BIRMINGHAM

CASPE, 40

BARCELONA

AGENTES
EXCLUSIVOS PARA CATALUÑA
O. GIORDANO
S. EN C.

A. ALIMUNDO y Cº

CALLE ARAGÓN, 259 Y 261 : BARCELONA

CYCLE-CARS: Aviette, Swift, Boby

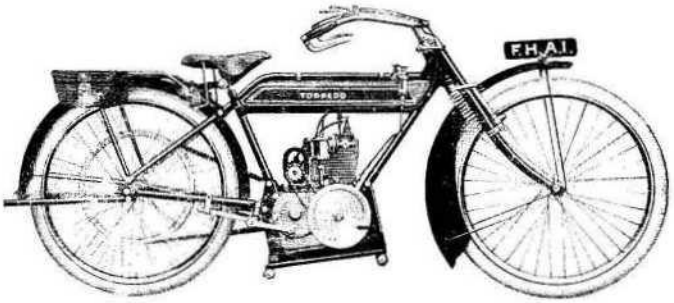
MEJOR SURTIDO EN TODA CLASE DE

ACCESORIOS, TRAJES, ETC., ETC.

MOTOS **Campion :** 2 ¼, 3 ½, 4 y 5-6 HP.
Chater Lea : 8 HP.
Levis : 2 ½ HP 2 tiempos.
New Hudson : 2 ¾, 3 ½, 6 HP.
Swift : 3 ½ y 5-6 HP.

BICICLETAS Marca **Ubique :** Ptas. 125, y **otras marcas**

MOTOCICLETAS "TORPEDO"



2 HP. dos velocidades

Al contado, **Ptas. 1050**
A plazos, „ **1200**

□ □ □

2 ½ HP. motor dos tiempos

Al contado, **Ptas. 1050**
A plazos, „ **1200**

Motocicletas de todas fuerzas y precios, side-cars, etc.

ACCESORIOS Y NEUMÁTICOS

CICLOS GRITZNER

MÁQUINAS

STOEWER

PARA ESCRIBIR

J. PUIG DE ABARIA • Ancha, 8 • BARCELONA

Apartado de Correos núm. 535

Automóvil-Salón

Exposición: Plaza de Cataluña, 20 — Despacho: Trafalgar, 52

Automóviles Camiones, Ómnibus **Berliet** — Voiturettes **Perry**

Automóviles **Minerva** — Motocicletas **Indian** y **Humber**

El neumático ideal no existe

El

Pneu-Klein

es el que más se le aproxima

PEDID LA TARIFA A **G. KLEIN**

BARCELONA: Princesa, 61

MADRID: Sagasta, 7

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

MOTO-NAFTA

ESENCIA ESPECIAL EMPLEADA PREFERENTEMENTE
POR AUTOMOVILISTAS Y AVIADORES

DEUTSCH Y Cª

PASEO DE LA ADUANA, 5 - BARCELONA

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