

# STADIUM

Copa Comas y C.<sup>a</sup>



Balandros preparándose para la regata  
celebrada el domingo pasado

**20** cts.

# CICLOS SANROMÁ

Balmes, 62

# GAS-MOTOR

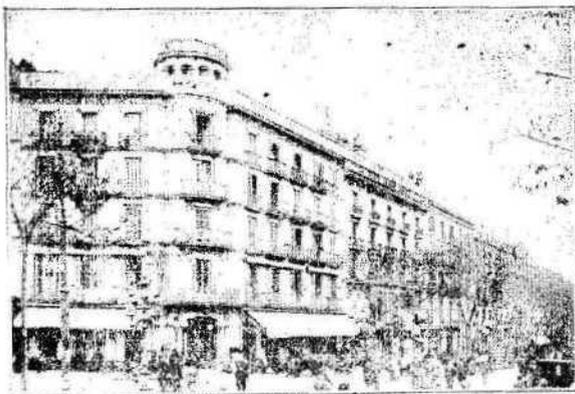
ESENCIA ESPECIAL PARA AUTOMÓVILES Y MOTORES

CATASÚS Y C.<sup>A</sup>

PASEO DE COLÓN, 20 : Teléfono 459 : BARCELONA

# CICLOS FONTANALS

FÁBRICA EN  
VILLANUEVA  
Y GELTRÚ  
(BARCELONA)



## GRAND HOTEL CONTI- NENTAL

Dirección telegráfica y telefónica  
"CONTINENTALHOTEL"  
Teléfono 346  
Se hablan los principales idiomas

Completamente reformado y ampliado por sus nuevos propietarios  
ALBAREDA EN CTA. (Dirección personal)

### BARCELONA

#### El más confortable

Porque tiene en cada cuarto de baño anexo a las habitaciones. Calefacción central. Teléfono y agua corriente, fría y caliente, en todos los dormitorios.

#### El mejor situado

Porque está emplazado en la plaza Cataluña, esq. a la Rambla.

#### El más importante

Por su número de habitaciones y salones.

#### El más concurrido

Por su esmerado servicio y exquisita cocina.

## 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 —

# STADIUM

REVISTA SELECTA ILUSTRADA DE SPORTS  
PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA, S. A.

SUSCRIPCIÓN OFICINAS APARECE LOS SÁBADOS  
España . . . Un año, 10 ptas. Consejo Ciento, 383, entr.º Número suelto . . . . . 20 cts.  
Extranjero . . . . . 15 fr. Teléf. 733 - Barcelona Número atrasado . . . . . 40 »

STADIUM, dulce nombre que conserva toda su rancia nobleza; que evoca los días de oro de las civilizaciones helénica y latina, madres de la cultura universal moderna, y que lleva a nuestra mente una visión fantástica del estadio ideal de los tiempos actuales, como inmenso recinto formado por el orbe entero, donde se rinde fervoroso culto a los clásicos certámenes atléticos, a la hípica, a las regatas y a los juegos deportivos contemporáneos; donde las antiguas carreras de carros han sido substituídas, gracias a los grandes progresos industriales, por las carreras de bicicletas y las de grandes y pequeños vehículos automóviles que hoy corren triunfadores

y veloces por la tierra, por el mar y por el cielo, acortando distancias, salvando fronteras, brindando al turismo mundial la contemplación de las bellezas naturales y el conocimiento de todos los países; donde se congrega la raza humana, redimida y selecta, con sus hombres fuertes y con sus bellas damas, ataviadas con las más ricas galas de la moda, para celebrar dignamente las fiestas deportivas, fiestas de progreso, de cultura, de paz y de vida, formando así un conjunto maravilloso que une a todos los pueblos y a todas las energías humanas en una ansia común de salud y de perfección; estadio ideal que adquiere realidad en las páginas de esa Revista.

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

## ECOS

Todo el mundo se ha enterado con horror del drama ocurrido en la carretera de Sarriá, determinado por una nueva genialidad del señor Muntañola, el autor de la colocación de cadenas en las carreteras, medida que ha levantado últimamente reiteradas protestas del Real Automóvil Club de Cataluña y de todos los automovilistas, por constituir un grandísimo peligro para la circulación, en la forma que se hallan colocadas.

Para el Presidente de la Comisión de Consumos de nuestro excelente Ayuntamiento no han valido protestas, ni razones, y considerando que unas cadenas peligrosísimas eran cosa mucho mejor que las vallas que en su lugar pedía el Real Automóvil Club, aunque éstas ofrecieran mayores garantías de seguridad en todos conceptos, y considerando que las cadenas eran poca cosa aun para perseguir el matute que se hace en algunos automóviles, al señor Muntañola se le ha ocurrido la colocación de un cable homicida a través de la carretera, que segara bárbaramente la cabeza de los automovilistas matuteros que no se detuviesen en la línea del resguardo de consumos.

Y así se produjo el drama con un automóvil que, por lo visto, entraba unos pellejos de aceite de matute, como se hubiera podido producir con otros dos automóvi-

les particulares que, bien ajenos a tales menesteres, pasaron momentos antes que aquél y pudieron salvarse del peligro por una verdadera casualidad.

Las consideraciones que sugieren tanto este suceso luctuoso y salvaje como los antecedentes del mismo, son muchas, y ya la Prensa se ha ocupado de ellas en todos sus aspectos.

Resulta de todo ello que un funcionario público ha impuesto la pena de muerte a los que ejerciendo el derecho de circular por las carreteras no se detuviesen en el fieltro de consumos, o, si se quiere, ha impuesto la pena de muerte por pasar matute, sin tener atribuciones para imponer tal pena.

Y esto puede constituir, salvo mejor parecer, que compete a las autoridades judiciales, un delito previsto y penado en el artículo 204 del Código Penal, en relación con el 205, que dicen, respectivamente, así:

«ART. 204. El funcionario público que arrogándose atribuciones judiciales impusiera algún castigo equivalente a pena personal, incurrirá: 1.º, en la pena de inhabilitación absoluta temporal, si el castigo impuesto fuese equivalente a pena aflictiva. 2.º...»

ART. 205. Si la pena arbitrariamente impuesta se hubiese ejecutado, además de las determinadas en el artículo anterior, se aplicará al funcionario culpable la misma pena y en el mismo grado...»

Esto basta. De prosperar este criterio legal, ya estamos viendo al autor del cri-

## FRONTÓN CONDAL

Martes 26 de octubre de 1915  
A las diez de la noche

### GRAN FUNCIÓN DE GALA

organizada por el

SINDICATO DE PERIODISTAS  
DEPORTIVOS

A BENEFICIO de su Caja de Socorros para  
casos de invalidez y fallecimiento

TRES PARTIDOS ENTRE

### Los mejores aficionados Los mejores profesionales

AFICIONADOS

Primer partido: **Francisco Cuchy** y  
**Mariano García**, rojos, contra **Antonio Gomila** y **César A. Torras**,  
azules.

PROFESIONALES

Segundo partido: **Echeverría** y **Altamira**, rojos, contra **Ortiz** y **Mostedo**, azules.

Tercer partido: **Cecilio** y **Trecet**, rojos, contra **Sánchez** y **Goenaga**, azules.

Venta de localidades en la taquilla del  
teatro de Novedades

puesto que por su belleza, por su capacidad, por las comodidades que tiene y por ser el templo de un deporte genuinamente nacional, ha de merecer las simpatías de todo el mundo.

Agradecidos debemos estar todos a la generosidad conque ha cedido el local para nuestra fiesta la empresa del Frontón Condal, de la cual forman parte los entusiastas sportsmen señores Thomas y Llompart, quienes han dado a la Junta organizadora de la fiesta toda clase de facilidades. Agradecidos debemos quedar a la Real Sociedad de Sport Vasco por la entusiasta y afectuosa cooperación que presta a nuestra fiesta. Y agradecidos hemos de quedar también a los pelotaris que se han ofrecido desinteresadamente para actuar y dar el mayor realce a la fiesta del día 26.

Los esfuerzos de todos harán, sin duda, que la fiesta del Frontón resulte brillantísima, y ante la hermosa visión que todos los preparativos y todos los antecedentes que hasta hoy conocemos pone delante de nuestros ojos, concebimos las más halagüeñas esperanzas respecto del éxito que ha de obtener la fiesta de los periodistas deportivos, que entre todos los periodistas son, quizás, los que laboran por los ideales más nobles y más santos: los que constituyen una de las principales bases de la regeneración y la fortaleza de nuestra raza.

\* \* \*

HEMOS recibido el anuario del Real Automóvil Club de España, que en forma igual a los años anteriores acaba de repartir el Club Automovilista Nacional entre sus socios.

Contiene dicho anuario la lista de socios del Real Automóvil Club de España y las de los Automóviles Clubs regionales y provinciales, lista de Automóviles Clubs adheridos a la Asociación Internacional de Automóviles Clubs, relación de ventajas y facilidades que tienen concedidas los socios del R. A. C. E., un extenso repertorio de disposiciones generales y locales sobre la circulación de los automóviles, servicio internacional de trípticos y extracto de legislación extranjera en materia automovilista, informes, notas útiles y, en fin, todos cuantos datos puedan interesar al automovilista; todo lo cual forma un tomo de 562 páginas, dividido en nueve partes, la última de las cuales es extensísima y está dedicada al índice de localidades que figuran en el mapa de carreteras del Real Automóvil Club de España.

men de la carretera de Sarriá condenado a muerte y ejecutado por el modernísimo procedimiento de la cablecución en automóvil.

\* \* \*

PARA el día 26 del corriente tiene anunciada su fiesta benéfica el Sindicato de Periodistas Deportivos.

La Junta directiva de nuestra querida entidad trata de hacer que este año la fiesta de los periodistas deportivos tenga todo el interés posible y constituya, bajo todos conceptos, un acontecimiento.

El local escogido, que es el Frontón Condal, no puede ser más a propósito,



EL HOCKEY EN BARCELONA

Socios de la S. S. Pompeya que forman los equipos Az y By, entre los cuales se jugó un interesante partido el domingo último

Foto Nogareda

## Los automóviles Mitchell

LA numerosa clientela que se ha creado en Europa la casa Mitchell-Levis Motor Co., de Racine Wisconsin, por la fama creciente y por la bondad a toda prueba de los coches automóviles que construye, determinaron que dicha casa estudiase la construcción de un modelo especial para los países europeos, que ha tenido la virtud de satisfacer a los automovilistas más inteligentes y más exigentes.

Los nuevos modelos MITCHELL son los coches que reúnen más ventajas por su precio, ya que se distinguen por su sólida construcción, perfeccionado mecanismo, lujosa presentación, comodidad y confort, pues contienen todos los aparatos complementarios más modernos y perfeccionados que se conocen, como: puesta en marcha automática con dinamo y acumuladores, iluminación eléctrica, cuenta kilómetros y registrador de velocidades, indicadores automáticos de nivel de aceite y presión de gasolina, bocina eléctrica, bomba de hinchar neumáticos en el motor, lámpara portátil, eléctrica, llantas desmontables, gruesos neumáticos *Michelin* para brisa de doble juego y clara visión, capota de extensión, de mohair, con cubre capota y cortinas laterales *Jiffy*, porta abrigo, apoyo para los pies y juego completo de herramientas.

El motor *desaxé* es de larga carrera, de gran regularidad, elástico, suave, silencioso y de escaso consumo. Se construyen de cuatro y seis cilindros, a pares, con todas las válvulas a un lado completamente cerradas, tienen magneto *Bosch* de alta tensión, carburador automático de los más perfeccionados, dirección a la derecha, transmisión en el centro, sostenida por tres puntos, centro de gravedad muy bajo, embrague de acero de gran diámetro, revestido de cuero, frenos de pie y de mano a las ruedas, muy eficaces, eje trasero de tipo flotante, cardán con tapa desmontable para facilitar su examen, muelles muy largos y suaves, gran depósito de gasolina atrás con un nuevo siste-

ma de presión que no necesita bomba, y otros muchos detalles que sólo se encuentran en los coches más perfeccionados y mejor construidos de Europa.

Estas excelentes características y el resultado verdaderamente admirable de estos coches, que si en América gozan del mayor prestigio, en Europa son apreciados como dignos de codearse con las mejores marcas continentales, ha movido al Automóvil Salón a recabar la agencia de estos coches para toda España, que es una de las naciones europeas más indicadas para el uso de coches de las condiciones del MITCHELL, dado el estado general de nuestras carreteras y lo accidentado que es el terreno.

Los primeros modelos se han recibido ya, y en el Automóvil Salón, de la Plaza de Cataluña, núm. 18, hemos podido admirar tres coches soberbios, dos de 4 cilindros y uno de 6, cada uno de los cuales llaman la atención muy poderosamente.

Teniendo en cuenta los perfeccionamientos que se reúnen en los nuevos modelos MITCHELL de tipo europeo y la bondad acreditada de su construcción, sorprende la relativa baratura de estos coches que, puestos en Barcelona, con todos los gastos pagados y entregados a punto de ser puestos en marcha por el comprador, resultan a los siguientes precios:

Tipo 15-20 HP, 4 cilindros, 120 x 140, con carrocería torpedo, de dos a cuatro asientos . . . . . Ptas. 14.000

Tipo 15-20 HP, 4 cilindros, con carrocería torpedo, de siete asientos. . . . . Ptas. 14.500

Tipo 30-40 HP, 6 cilindros, de 102 x 140, con carrocería torpedo, de cinco a siete asientos . . . . . Ptas. 17.000

Aumento por ruedas metálicas sobre pedido . . . . . Ptas. 500

Con esos excelentes coches, puestos a tan buen precio, auguramos muy buenos negocios

al Automóvil Salón, cuyo agente, don Francisco Alberici, saldrá dentro de poco a hacer una tournée de propaganda por toda España a fin de dar a conocer las admirables condiciones de los modernos MITCHELL, tipo europeo, y de demostrar, al mismo tiempo, por propia experiencia, con cuánta razón la casa Mitchell-Levis Motor Co. goza de la fama que ha consagrado a sus coches de tipo europeo entre los de mejores resultados.

P. P.

## Notas automovilistas

### La carretera de Ripoll a Ribas

En vista de que sigue empeorando cada día el estado siempre deplorable de la carretera de Ripoll a Ribas, se celebró una importante reunión en la Casa Ayuntamiento de Ribas, en la que se acordó expedir el siguiente telegrama:

«Señor Ministro de Fomento. — En nombre Ayuntamiento e industrias Ribas y comarca, ruegole ordene inmediato arreglo carretera Ripoll-Ribas; de lo contrario, imposible tránsito invierno con grave conflicto orden público por paralización comercio y obras en construcción. — El Alcalde.»

Otro telegrama igual fué remitido al señor Presidente del Consejo de Ministros.

Por su parte, el Real Automóvil Club de Cataluña remitió un telefonema al señor Ministro de Fomento, al que éste ha contestado con otro que dice:

«Desierta dos veces subasta carretera Ripoll a Ribas, se ha pedido autorización a Hacienda para emplear por administración crédito correspondiente al año actual.»

En su vista, el Real Automóvil Club de Cataluña ha dirigido al señor Ministro de Hacienda otro telefonema concebido en los siguientes términos:

«Ministro Hacienda. Madrid. — Real Automóvil Club de Cataluña suplica encarecidamente conceda autorización para emplear por administración crédito carretera Ripoll-Ribas, que está intransitable.—El Presidente, Dr. Fábregas.»

### De otras carreteras

El Secretario del Real Automóvil Club de Cataluña ha visitado al Gerente de la Sociedad Fomento de Obras y Construcciones, señor Piera, para recomendarle la mayor actividad posible en la reparación de la carretera de Madrid a Francia por La Junquera, trozo comprendido entre San Justo Desvern y la entrada de la ciudad en Coll-Blanch.

El señor Piera manifestó que, debiendo procederse a un arreglo de la máquina apisonadora, no podía responder en absoluto de que las obras se emprendieran en seguida, pero que, deseando complacer al Real Automóvil Club de Cataluña, se comprometía a no suspender las obras una vez empezadas, de manera que podía confiarse en que, de no sobre-

venir contratiempos imprevistos, por todo el primer trimestre del año próximo quedarían terminadas.

— Dentro de poco empezará la reparación de los kilómetros 1 al 10 de la carretera de Moncada a Tarrasa.

— También se repararán los kilómetros 1 al 4, 11 al 14 y 42 y 43 de la de Barcelona a Santa Cruz de Calafell.

— Se halla en perfecto estado el trozo de carretera de Moncada a Tarrasa comprendido entre Tarrasa y Sabadell.

### Nuevos socios

Han solicitado ingresar en el Real Automóvil Club de Cataluña doña Mercedes Esquerria, viuda de Marfá, don Francisco Cambó, don Francisco Catasús y don José Creus Selva.

### Denuncias

El socio del Real Automóvil Club de Cataluña don J. J. Ferrer-Vidal ha denunciado al Secretario la existencia de unos vados o pasos peligrosos para los automóviles, que existen en la travesía de Villanueva y Geltrú.

El Club se ha dirigido inmediatamente al Alcalde de aquella población pidiendo el arreglo urgente de tales obstáculos, y ha encargado al socio don José Fontanals, que reside en la misma, que procure, por todos los medios, coadyuvar a las gestiones del R. A. C. de C.

— Don Manuel Oller, socio también del Club, ha denunciado que en la carretera de Molins de Rey a Sabadell se hallan los acopios de grava extendidos en tal forma, que sólo permiten el paso de un carruaje, dificultando extraordinariamente la circulación de los automóviles.

— Siguen recibándose quejas en la Secretaría del Club por el mal estado de las carreteras provinciales de Cornellá a Fogás y de Gracia a Manresa.



## Real Automóvil Club de Cataluña

(SECCIÓN OFICIAL)

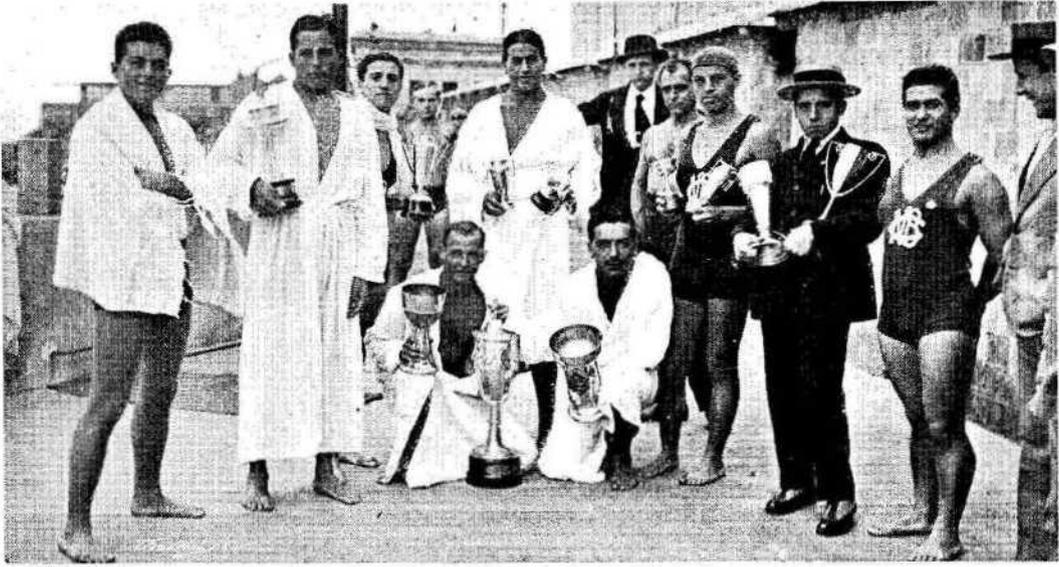
Por acuerdo de la Junta directiva del Real Automóvil Club de Cataluña, se convoca a Junta general extraordinaria de señores socios para el día 29 de octubre, a las nueve y media de la noche:

1.º Para dar cuenta de las gestiones realizadas por la Junta referentes al suceso ocasionado por la colocación del cable en la Carretera de Sarriá.

2.º Para autorizar a la Junta directiva para que proceda según aconsejen las circunstancias.

Barcelona, 21 de octubre de 1915.

El Secretario general,  
JOSÉ ORTIZ



EN EL CLUB DE NATACIÓN BARCELONA

*Socios del Club de Natación después de recibir los premios, respectivamente, en los concursos organizados durante este año*

Foto Claret

### TROZOS ESCOGIDOS

## El automóvil y la Naturaleza

LA industria del automóvil ha marchado en sus progresos con una velocidad loca. Hace doce años, las primeras máquinas de cuatro caballos eran monstruos de velocidad; hoy, los automóviles de cien no son excepcionales, y cada año trae consigo nuevos adelantos y perfeccionamientos.

Para el que no tenga grandes preocupaciones y viva libre de la esclavitud que impone la conquista del pan, el automóvil representa una diversión de las más gratas.

\* \*

No soy enemigo del automóvil. Hoy por hoy es un placer reservado a los ricos; mas no por eso desconozco sus ventajas. Aplicado a la industria y a las comunicaciones, da excelentes resultados: facilita la traslación de grandes pesos y fomenta la relación entre los pueblos. En Europa, muchas aldeas que jamás hubiesen tenido un ferrocarril, empiezan a comunicarse entre sí con la rapidez de la locomotora y se ven unidas a las grandes vías de circulación por un servicio regular de diligencias automóviles.

Otra ventaja ofrece la nueva máquina, ventaja de gran trascendencia para nuestra vida, al poner al hombre en contacto más íntimo con la Naturaleza. Nos habíamos acostumbrado a ir de ciudad en ciudad sin mirar siquiera el campo al través de la ventanilla del ferrocarril... ¿Para qué? Los paisajes se suceden junto al tren con una rapidez vertiginosa, que fatiga la atención, confundiendo formas y colores; ade-

más, la Naturaleza pierde interés desde el momento en que sabemos que nos es imposible refrenar la marcha para contemplar lo que nos place y nos atrae. El hombre montado en un automóvil, que maneja a su voluntad, puede correr vertiginosamente por las llanuras áridas y marchar al paso en los paisajes plácidos, contemplando de cerca las bellezas naturales, o puede buscarlas más allá de los lugares donde se desarrollan ahora las arterias de la circulación.

Y no hablo de otras ventajas que ofrece el automovilismo a las empresas militares, al comercio, a la industria y hasta a la política. El automóvil se ha convertido en muchas naciones de Europa y América en herramienta electoral. Corren veloces los candidatos por los caminos, en ruda competencia, como si fuesen a ganar una copa de honor. Muchas veces la máquina se convierte en tribuna, y apoyado en la rueda directora suelta el político su discurso-programa ante los embobados campesinos, lo mismo que el charlatán pregona los específicos desde lo alto de su carretela.

Para el que ama los viajes y le es posible realizarlos en estas máquinas, el automóvil es una prolongación de la propia casa, y va en ella por el mundo sin arrancarse al ambiente del hogar. Marcha de un lado a otro con los amigos, con la familia, con los que ama, y a los que puede hablar en el abandono de la confianza, sin sufrir la dura promiscuidad del tren, donde pasamos horas y aun días enteros condenados a respirar el mismo aire que otras personas a las que no conocemos o que nos son antipáticas, teniendo que conversar para combatir el tedio, o riñendo muchas veces, irritándonos con sorda molestia por el roce

de unos cuerpos extraños y repelentes, mientras pensamos ansiosos en la lejana llegada como en una liberación.

Además, se sufre en el tren la tiranía de los reglamentos o la indignación de verlos incumplidos; la brusquedad de algunos empleados; la mala educación del señor absorbente, que lo ocupa todo con las maletas y quiere imponer su voluntad desde el primer momento; las impertinencias de la señora dengosa; las travesuras, llantos y gracias irresistibles de niños que no hemos engendrado, y, sobre todo esto, la anulación de nuestra persona, la certeza de que no somos nadie, de que no recobramos la individualidad hasta que pongamos otra vez el pie en el andén, de que sólo representamos un simple billete y figuramos como una res más en el rebaño que va adonde le llevan, bajo la dirección de un conductor al que no se conoce, sujetos a mil incidentes y peligros, junto a los cuales corremos sin enterarnos siquiera.

El automóvil es la libertad. En él somos alguien; vamos con los nuestros, gozamos del pleno uso de nuestro albedrío, podemos detenernos o correr, según nuestro capricho.

«¿Y los accidentes mortales?», dirán algunos. Pero el automovilista fervoroso puede contestar enumerando los descarrilamientos ferroviarios, los grandes naufragios que ocurren con aterradora frecuencia. Quien tema el peligro debe aborrecer el viaje, sea cual sea el medio de locomoción que en él se emplee; debe pensar, como Tolstoi, que el viajar es una de las grandes tonterías humanas, y que lo mismo se ve, vegetando como el matorral agarrado por sus raíces a las peñas, que volando de un lado a otro con la inquietud de la golondrina aventurera, pues en todas partes el hombre y la vida son iguales.

«Cuando colocas tu pie en el estribo pones el otro en la eternidad», dicen los tártaros, inquietos vagabundos de sus estepas.

«Al montarte en la silla tu tumba galopa delante de ti», repite gravemente el jinete árabe, corredor infatigable del desierto.

\* \* \*

Reconozco que el automóvil no sólo inspira antipatía por las desgracias que ocasiona.

Yo soy de los que le miran con odio y deseo su prohibición, y lamento la desigualdad humana cuando le veo pasar... y voy a pie.

Pero cuando me veo dentro de él reconozco que es una gran invención y lamento que sólo los ricos puedan disfrutarla. ¡Las cosas nuevas que vería un escritor viajando en automóvil, lejos de los núcleos de población alineados a

lo largo de las vías férreas, que han perdido su individualidad y su carácter bajo el raserero de la comunicación continua!...

Yo tengo fe en los milagros de la industria, y creo que ésta abaratará la nueva máquina, poniéndola al alcance de todos. Ahora el automóvil es impopular, como todo lo que significa riqueza y privilegio. El irónico Champfort escribía en plena revolución francesa: «Jamás creeré en la igualdad y las conquistas revolucionarias mientras una carroza pueda salpicarme de barro en las calles de París». Es verdad; mas no por esto hay que pedir la supresión de las carrozas, sino que todos vayamos en ellas. El tranvía ha sido la primera demostración de que esto era posible; el automóvil barato, al alcance de los cocheros de punto, se encargará de resolver en el porvenir este problema de dignidad humana.

\* \* \*

También influye, a lo que parece, la reciente invención en las buenas costumbres. Un penegirista del nuevo sport podría decir con tono sentencioso: «El automóvil es la virtud.»

Según se dice, las grandes *cocottes* de París están que trinan contra estas máquinas y protestan del atractivo que ejercen sobre la clase social de donde surgen sus protectores. El hombre que corre los caminos a 80 o 100 kilómetros no tiene el cuerpo para pecados ni ocupan su pensamiento ideas «subversivas».

Además, la vida en plena Naturaleza cambia los gustos de los hombres más inclinados al amor, y amortigua la admiración por las bellezas retocadas, que sólo se muestran a la luz artificial o en la penumbra de un salón cerrado.

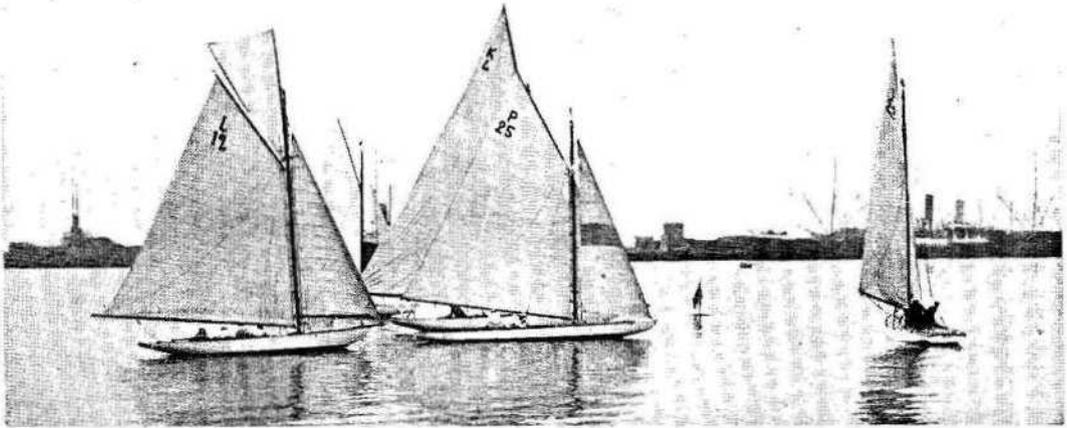
Los entusiasmos pasionales de un cazador, por ejemplo, no son los mismos que los de un enamorado que vive siempre en la ciudad. El viejo Víctor Manuel, que pasó media vida cazando y al que con razón llamaron «Padre de la Patria», pues realizó su unidad y aumentó su población con unos cuantos centenares de italianos, obra suya exclusiva, tornaba las espaldas a las damas de la Corte, corriendo con los grandes mostachos trémulos de emoción, tras pastorcillas y muchachas de posada. Otros reyes más canijos, pero no menos cazadores, sólo han tenido, según se cuenta, amorosos deslices en pardos bosques, con bellas campesinas.

Está próximo a su fin el imperio de la esbeltez de palo de escoba, de las faldas flácidas, los ojos grandes y mortecinos, la palidez mortuoria, allí donde la carne no se anima con el

**ACCESORIOS**  
de las mejores marcas inglesas  
para **AUTOS y MOTOS**

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

**MOTOCICLETAS**  
**"ARIEL"**



### LA COPA COMAS Y COMPAÑIA

Los balandros colocándose junto a las boyas que marcan la línea de salida Foto Claret

rojo chafarrinón de la pintura, y el cabello desmayado, en dos alas mustias, sobre la frente.

Todos hemos visto en nuestras casas los cromos un poco antiguos del mosquetero que ata su caballo a un árbol y marcha, retorciéndose el bigote y apoyado en su espada, hacia una buena moza, robusta y sancta, que llena el cántaro en la fuente del bosque.

Volverán los antiguos tiempos. El automóvil arrastrará otra vez el amor hacia los campos, y los cromos del porvenir representarán galanes con gorras y antiparras de *chauffeur*, gordos y peludos como osos en sus recios gabanes, marchando con los brazos abiertos hacia mocetonas que tienden su ropa junto a un arroyo; soberbios ejemplares de amplias caderas y pecho fuerte, con la piel de aterciopelado reflejo y el sabor generoso de los frutos maduros en pleno aire, bajo el calor solar.

VICENTE BIASCO IBÁÑEZ

### NATACIÓN

## La evolución del record de 100 yardas

En 1885, el record era 1' 10". En 1915, Kahanomoku cubre la distancia en 54"  $\frac{1}{5}$

ENTRE las extraordinarias performances del Campeón del mundo, de velocidad, Dake Kahanomoku, el famoso nadador indio, figura la de haber cubierto las 100 yardas, hace poco, en América, en el magnífico tiempo de 54 segundos  $\frac{1}{5}$ .

Este tiempo constituye el record del mundo sobre esta distancia, y no dudamos que será aceptado por la Federación Internacional de Natación como tal record.

Hace 35 años, en Inglaterra, que es donde

ha tenido su cuna la natación, se consideraba como imposible cubrir en menos de 1 minuto 10 segundos las 100 yardas.

No tenemos documentos suficientes para establecer las cifras exactas de los diferentes campeonatos, pero en Inglaterra, desde el año 1878 hasta el año 1885, el mejor tiempo fué el de W. Blew Jones, el vencedor de la carrera en el año 1883, siendo cubierto en dicha fecha en 1 minuto 11 segundos.

¿A qué debemos este progreso tan notorio desde el año 1880 en que empezaron a registrarse los tiempos en los campeonatos de Inglaterra, al tiempo de Duke Kahanomoku de 54 segundos  $\frac{1}{5}$ ? Indudablemente es debido al perfeccionamiento del sistema de nado. En aquella fecha sólo era conocido como sistema rápido el doble over, y en la actualidad es el *crawle* el sistema rápido por excelencia.

Para terminar, he aquí un pequeño cuadro comparativo de los campeonatos de Inglaterra de cinco en cinco años.

1880. W. R. Iiter, 1 m. 16 s.  $\frac{3}{4}$ .

1885. J. L. Mayger, 1 m. 12 s.

1890. W. Evans, 1 m. 8 s.  $\frac{3}{4}$ .

1895. J. H. Tyers, 1 m. 4 s.

1900. J. H. Derbyshire, 1 m. 1 s.

1905. Z. de Halmay, 59 s.

1910. F. E. Beaurepaire, 59 s.  $\frac{4}{5}$ .

1915. Duke Kahanomoku, 54 s.  $\frac{4}{5}$ .

Antes de Kahanomoku, el americano C. M. Daniels era el que detentaba el record del mundo en 56 s.  $\frac{2}{5}$ .

TRUDJEON

---

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.

# Copa Challenge STADIUM-3<sup>er</sup> año

31 de octubre de 1915

## Campeonato Ciclista de Cataluña

### El programa

Hoy empezará a repartirse el programa oficial de la carrera, constituido por un elegante folleto de 20 páginas, reunidas en forma de un número de nuestra Revista reducido a la mitad de su tamaño normal.

En la portada, tirada a dos tintas, va una magnífica reproducción de la COPA STADIUM, y en las páginas del interior se contiene el Jurado, Comisarios, Jueces y Controls de la carrera, unas notas históricas de la misma, el Reglamento, plano y detalles del circuito, organización de los Controls y otras notas muy interesantes para los corredores.

### Campeonato de Cataluña

El Comité Regional de la U. V. E., en su última sesión, acordó, teniendo en cuenta la importancia de la COPA CHALLENGE STADIUM, otorgar a nuestra carrera el carácter de Campeonato de Cataluña.

Al hacer público nuestro agradecimiento al organismo regional de la U. V. E. por el honor que ha dispensado a la COPA CHALLENGE STADIUM, abrigamos la firme convicción de que la decisión del Comité Regional de la U. V. E. habrá de ser un estímulo más para la inscripción de corredores y un factor importantísimo para el éxito de nuestra carrera.

### Jurados, Comisarios, Jueces y Controlaje

El nombramiento de Jurados y la designación de Comisarios, Jueces y Controls se ha hecho como sigue:

**Jurado:** Señores Presidentes de la Unión Velocipédica Española, del Comité Regional de la U. V. E., del Moto Club Deportivo, del Sport Ciclista Català, del Grupo Deportivo del C. V. R., del Club Ciclista de Sans, de la Agrupació Ciclista Catalana, del Club Ciclista Bar-

celona, del Club Ciclista El Pedal y señor Director de STADIUM.

**Comisarios:** Don Alfonso Macaya, don Juan Majó y don Eugenio Aguilar.

**Juez árbitro:** Don Ernesto Antonietti.

**Juez de salida y llegada:** D. Manuel F. Creus.

**Cronometristas:** Don José de Salvador y don Andrés Rodríguez.

**Jefe de Controls:** Don Pedro Renom.

**Controls:** El servicio de Controls ha sido confiado a los socios del Grupo Deportivo del C. V. R.

### La salida

La salida oficial se dará a los corredores inscriptos que se presenten en el lugar designado para la misma con las máquinas convenientemente precintadas, a las siete y media de la mañana. Los corredores, a tenor de lo dispuesto en el artículo 11 del Reglamento, deberán presentarse en el control de salida, establecido en la calle de las Cortes, entre las de Roger de Flor y Nápoles, una hora antes de la fijada para la salida oficial.

### Los controls

El control principal se hallará instalado en el viraje de San Andrés, siendo éste el único autorizado para los servicios a que se refieren los artículos 6.<sup>o</sup> y 7.<sup>o</sup> del Reglamento.

En el control del viraje de San Andrés se llevará la cuenta de las vueltas y se efectuará el cronometraje de las mismas a los efectos del premio especial de que se hará mención más adelante.

Habrá controls de paso encargados de indicar la dirección y de coadyuvar a la buena organización de la carrera en los otros tres virajes situados en Sardañola, en San Cugat y en el Hostal de l'Arençada, y, además, en todos los cruces y empalmes de las carreteras del circuito y en los pasos a nivel de la carretera de Ribas.

### Premios especiales

Además de los premios establecidos en el artículo 12 del Reglamento como ordinarios de la Carrera COPA CHALLENGE STADIUM, hay concedidos, hasta ahora, los siguientes premios especiales:

#### 150 PESETAS

de los Pneus Pirelli, al vencedor de la carrera, si ha empleado, para correrla, neumáticos desmontables *Pirelli*, de 700 x 38 o 700 x 42.

#### 100 PESETAS

de la misma casa, al primero que pise la meta empleando neumáticos *Pirelli*, de dichas clase y medidas, sea cual fuere el lugar que ocupe en la clasificación, caso de no adjudicarse el premio anterior.

#### 25 PESETAS

donadas por un distinguido sportsman al corredor que alcanzando uno de los seis primeros lugares de la clasificación general haya dado la vuelta más rápida al circuito.

## LE CHAUFFEUR

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

## AUTOMÓVILES Y CICLOS

Especialidad en últimas novedades de París

Rambla de Cataluña, 24 - Teléfono 2182  
BARCELONA



## CARRERA DE 100 KILÓMETROS

Salida de los corredores que tomaron parte en la prueba de 100 kilómetros, organizada por el Sport Cíclista Català y ganada por Guinovart, sobre ciclo Semper y pneus Peter Union Foto Juandó

## Notas interesantes

Se recomienda a los corredores que tengan la debida precaución al atravesar los pasos a nivel de las líneas M. Z. A. y Norte en la carretera de Ribas, cerca de la calle del Dos de Mayo, y que atiendan las indicaciones de los controls que en ellos estén de servicio.

— Tanto a la ida como a la vuelta, el trayecto de la calle de Cortes, comprendido entre la calle de Marina y la carretera de Ribas, es conveniente pasarlo por el arroyo lateral, por estar el centro en mal estado. De la calle de Marina al sitio de salida y llegada, y viceversa, es forzoso pasar por el arroyo central, en el cual se hallará la meta.

— Caso de concederse otros premios especiales, se anunciará en la Prensa y se notificará a los corredores antes de darse la salida.

## Los inscriptos

A la hora de cerrar la edición del presente número se habían formalizado ya las siguientes inscripciones:

## Primera categoría

1. José Magdalena (*Montpeó-Klein*).
2. Antonio Crespo (*Guilart - Peter Union*).
3. Isidro Esteve (*Martí - X*).
10. Salvador Guinovart (*Pedal-Hutchinson*).

## Segunda categoría

4. Aureliano Gargallo (*I. V. E. - X*).
5. Antonio Bartrina (*I. V. E. - X*).
13. Federico Villanueva (*I. V. E. - X*).

## Tercera categoría

6. Jaime Prats (*Montpeó - Klein*).
7. Eduardo Amat (*I. V. E. - X*).
8. Francisco Lahoz (*I. V. E. - X*).
9. Eduardo García (*I. V. E. - X*).
11. Pedro Tusquets (*Porqueras - X*).
12. Salvador Armengol (*Pedal-Hutchinson*).

## DONOSTIARRAS

## Un Gobernador antisportivo

He aquí el eterno argumento de nuestros flamencos cuando se les habla de la brutalidad de nuestra fiesta nacional: «¿y el boxeo?» Esos miles y miles de españoles creen a pies juntillas que los combates suelen ser a muerte y que todo centro pugilista que se estime en algo, cuenta con un servicio de mulillas para arrastrar al que queda exánime en el ring, cuando todo ha terminado. A estos miles y miles de flamencos pertenece el flamante Gobernador de Guipúzcoa; los sports le son antipáticos, pero al boxeo lo odia de un modo atroz. No hay modo de implantar este sport en San Sebastián. Véase la última hazaña de nuestro excellentísimo Gobernador:

Vino a San Sebastián para propagar el sport pugilista Mr. Andersson, boxeador canadiense. El Gobernador le prohibió desde el primer momento celebrar exhibiciones ni combates en lugar público. En vista de eso organizó una fiesta en privado, y por invitación, en su Academia. En esta fiesta tomarían parte como luchadores G. Sena (Real Sociedad), Bueno (Sartako), Adarraga (Fortuna), y como boxeadores, varios émulos de Robert: Lardizabal, Conno y Tisseau (independientes), Yurrita y Artoia (Fortuna) y Merino (Joistokieta), todos ellos amateurs. Como final, Andersson combatiría con Mendizabal, un Hércules que ha boxeado en París y boxea también en amateur.

Los numerosos sportsmen que a la hora anunciada acudieron al American Park se encontraron con la orden gubernativa de suspensión, dada un cuarto de hora antes. Abundaban entre ellos los franceses, ingleses, alemanes y yanquis, apasionados por la boxe. «Prohibir el boxeo porque es brutal... Eso es darnos una lección de civilización», decían. Y no salían de su asombro al considerar el inte-



**RAQUETAS DRIVA  
Y PELOTAS PARA  
LAWN-TENNIS**

de WILLIAMS & Co., de PARIS

AGENTES EXCLUSIVOS:

**EDUARDO SCHILLING, S. en C.**

MADRID: Alcalá, 14 - BARCELONA: Fernando, 23 - VALENCIA: Peris y Valero, 2

res que este Gobernador se toma por las narices de sus gobernados. Se aguardó hasta el último momento para suspender la fiesta, no obstante estar los periódicos hablando de ella cuatro días antes. Si el Gobernador la hubiese prohibido desde el primer momento hubiera ahorrado a Andersson los cientos de pesetas que gastó en instalación, ring, luces, etc.

Pocos días después los competentes sportsmen Berraondo y Díaz (presidente del Fortuna) fueron a ver al Gobernador para explorar su criterio en este punto. La contestación fué categórica: ni combates, ni exhibiciones; ni por invitación, ni cobrando; ni público, ni privado. La excusa, siempre la misma: «El público no está preparado para eso». Se entablara en esta fórmula y no hay quien le saque de ahí.

En Barcelona abundan los aficionados al «noble arte» y podrán comentar a su gusto esta conducta de S. E. el Gobernador de Guipúzcoa, Excmo. Sr. D. José Méndez-Vigo, Marqués de Atarfe.

TACK

## Federación de Sociedades Deportivas

(SECCIÓN OFICIAL)

El lunes, por la noche, celebró sesión el Comité ejecutivo de la Federación de Sociedades Deportivas, bajo la presidencia del doctor don J. Farnés.

Leída y aprobada el acta de la sesión anterior, se pasó a la orden del día, que comprendía:

1.º Lectura del dictamen elaborado por la ponencia nombrada en la sesión anterior, en el que se consignan las futuras orientaciones de la Federación. Fué aprobado por unanimidad y se acordó repartirlo entre todas las entidades adheridas y publicarlo en STADIUM.

2.º Confeccionar el calendario deportivo del año 1916, a cuyo efecto las Sociedades adheridas deben remitir nota consignando las fechas en que celebrarán sus fiestas, las cuales serán patrocinadas por la Federación de Sociedades Deportivas. El plazo máximo que se concede a las Sociedades para remitir sus respectivos calendarios termina el 15 de noviembre.

3.º Presentar al Ayuntamiento el calendario de fiestas juntamente con una exposición en solicitud de una subvención, acudiendo al acto de la entrega de ambos documentos los individuos del Comité de la F. S. D. y de todas las Juntas de Sociedades afiliadas a la misma.

4.º Recomendar y apoyar a aquellas personalidades que aspiren al cargo de concejales sin distinción alguna del color político que ostenten, con tal de que sean deportistas, encariñados con los deportes o simpaticen con los fines que persigue la F. S. D.

5.º Consignar en acta el sentimiento producido por la ausencia del seno del Comité, de don José M.ª Tallada, delegado que había sido de la F. C. C. F.

6.º Dirigirse por telégrafo al Ministro de la Gobernación protestando de los reprobables medios empleados por el Ayuntamiento de Barcelona colocando obstáculos en la vía pública, causa de funestos accidentes.

En la discusión de todas estas importantes cuestiones terciaron la mayoría de los delegados allí presentes, con gran altura de miras, haciéndose el debate, en ocasiones, muy interesante, sobre todo al hablar del apoyo que los deportistas podrían prestar a los candidatos a concejales que simpatizasen con la labor que trata de realizar la Federación.

**CICLOS GUITART**  
Paseo Industria, 32  
Pasaje Comercial, 3  
Tel. 3778 - BARCELONA

## AVIACIÓN

## El triunfo de Hedilla

**H**EDILLA, el arriesgado piloto cuyos vuelos, siempre emocionantes, tanto han contribuido a los bien ganados prestigios de la aviación montañesa, ha conseguido recientemente uno de los triunfos más halagüeños para un hombre que ha dedicado toda su juventud a la aviación y ha puesto en tan noble empeño sus mayores y más ahincados esfuerzos. El triunfo alcanzado, verdaderamente admirable, honra por igual al señor Hedilla y a Santander, que tanta devoción tiene en su intrépido aeronauta.

Toda la prensa madrileña ha ensalzado, como merece, el éxito alcanzado por el aviador montañés con su nuevo aparato, obra de positivo patriotismo, pues que viene a colocar el nombre español en lugar eminente, logrado después de ir venciendo multitud de obstáculos, conseguida sabe Dios a costa de cuantos esfuerzos y de cuantas horas de nobilísimo entusiasmo.

Las ventajas del nuevo «monocoque», las dificultades que viene a resolver el moderno aparato ideado por el señor Hedilla son incalculables de momento. En su construcción hay una gentil armonía de líneas que dan al aparato un aspecto sumamente esbelto y gracioso.



## NUESTROS TENNISMEN

*Don Carlos Comamala, notable jugador de la S. S. Pompeya, clasificado para el partido final del concurso que se terminará mañana en los courts de dicha Sociedad*

Acerca de las propiedades del aeroplano ideado por el aviador montañés, un periódico de Madrid, *La Tribuna*, dice lo siguiente:

«Es el aparato de Hedilla un monoplano cuya construcción se sale completamente de lo corriente; su «fusselage» está desprovisto por completo de tela, siendo ésta substituida por láminas de madera pintadas a dos colores, semejando a la caja de una mandolina, y que dan al aparato una consistencia férrea.

Pero no es ésta la única ventaja del nuevo aparato, pues tiene estas otras que en materia de aviación resuelven problemas de gran interés práctico, a saber: el «aeroplano Hedilla» está construido de tal manera, que en virtud de un fácil mecanismo se transforma rápidamente en hidroplano, calculando el aviador montañés que en esta transformación sólo puede tardarse unos cinco minutos.

Otra de las ventajas de no menor utilidad práctica es el que en el aparato «Hedilla», por otro sencillo mecanismo, sólo precisa hacer de una vez para siempre el «reglaje», con lo que se ahorra el piloto aviador la delicada y larga labor de reglar su aparato siempre que hubiere necesidad de montarle otra vez de nuevo.

Fácilmente se comprende los grandes servicios que en la marina de guerra puede prestar este «monocoque aerohidroplano», que, colocado en los portasalvidas, puede fácilmente lanzarse al mar, y en caso necesario, en virtud de su transformación en aeroplano, puede ser utilizado en el servicio terrestre.»

## UNA LESIÓN



pequeña o grande, tratada inmediatamente con

**Agua**

**Oxigenada**

**VOLCÁN**

no se infecta jamás, y no puede tener, por tanto,

**MALAS CONSECUENCIAS**

Exigid, como garantía de legitimidad, la marca **VOLCÁN**

PRINCIPALES FARMACIAS

Depositarios:

J. Uriach y C<sup>a</sup>: Moncada, 20



**TABLA para determinar la velocidad por hora que corresponde al tiempo empleado en recorrer un kilómetro**

Segundos	0 minutos	1 minutos	2 minutos	3 minutos	4 minutos	5 minutos
0		60,000	30,000	20,000	15,000	12,000
1	3,600,000	59,017	29,752	19,889	14,938	11,960
2	1,300,000	58,065	29,509	19,780	14,876	11,921
3	1,200,000	57,143	29,268	19,672	14,815	11,881
4	900,000	56,250	29,032	19,565	14,754	11,842
5	720,000	55,385	28,800	19,460	14,694	11,803
6	600,000	54,547	28,571	19,354	14,634	11,765
7	514,286	53,731	28,346	19,255	14,574	11,726
8	450,000	52,942	28,125	19,149	14,515	11,688
9	400,000	52,174	27,907	19,047	14,457	11,650
10	360,000	51,429	27,692	18,947	14,400	11,612
11	327,272	50,704	27,481	18,848	14,343	11,575
12	300,000	50,000	27,273	18,750	14,286	11,538
13	276,923	49,315	27,068	18,653	14,229	11,501
14	257,143	48,649	26,866	18,557	14,173	11,465
15	240,000	48,000	26,666	18,462	14,118	11,429
16	225,000	47,369	26,471	18,367	14,063	11,392
17	211,765	46,753	26,277	18,274	14,008	11,356
18	200,000	46,154	26,087	18,182	13,953	11,320
19	189,474	45,569	25,899	18,091	13,899	11,285
20	180,000	45,000	25,714	18,000	13,846	11,250
21	171,428	44,444	25,532	17,910	13,793	11,215
22	163,636	43,903	25,352	17,822	13,741	11,180
23	156,522	43,373	25,175	17,734	13,688	11,145
24	150,000	42,857	25,000	17,647	13,636	11,111
25	144,000	42,353	24,827	17,561	13,585	11,077
26	138,452	41,861	24,658	17,478	13,534	11,043
27	133,333	41,379	24,490	17,393	13,483	11,009
28	128,572	40,909	24,325	17,308	13,433	10,976
29	124,138	40,449	24,161	17,225	13,383	10,942
30	120,000	40,000	24,000	17,143	13,333	10,909
31	116,129	39,560	23,841	17,062	13,284	10,876
32	112,500	39,130	23,684	16,981	13,235	10,843
33	109,091	38,709	23,529	16,902	13,187	10,811
34	105,883	38,298	23,377	16,823	13,139	10,779
35	102,857	37,895	23,225	16,744	13,091	10,746
36	100,000	37,500	23,077	16,666	13,043	10,714
37	97,298	37,114	22,930	16,590	12,996	10,682
38	94,737	36,735	22,785	16,514	12,950	10,651
39	92,308	36,364	22,641	16,439	12,903	10,619
40	90,000	36,000	22,500	16,364	12,857	10,588
41	87,805	35,643	22,360	16,290	12,811	10,557
42	85,714	35,294	22,222	16,216	12,766	10,526
43	83,721	34,956	22,086	16,143	12,711	10,495
44	81,818	34,615	21,951	16,071	12,676	10,465
45	80,000	34,286	21,818	16,000	12,632	10,428
46	78,261	33,963	21,687	15,929	12,588	10,405
47	76,596	33,645	21,557	15,859	12,544	10,374
48	75,000	33,333	21,428	15,790	12,500	10,344
49	73,470	33,028	21,302	15,721	12,456	10,315
50	72,000	32,727	21,176	15,652	12,413	10,286
51	70,588	32,432	21,053	15,584	12,371	10,256
52	69,231	32,143	20,930	15,517	12,329	10,227
53	67,925	31,858	20,809	15,451	12,287	10,198
54	66,666	31,579	20,689	15,385	12,245	10,170
55	65,454	31,304	20,572	15,319	12,203	10,141
56	64,285	31,034	20,454	15,254	12,162	10,112
57	63,158	30,769	20,339	15,190	12,121	10,084
58	62,096	30,507	20,225	15,126	12,080	10,056
59	61,017	30,252	20,112	15,063	12,040	10,028
						10,000

Para servirse de esta Tabla, conociendo el número de minutos y segundos que se han empleado para recorrer un kilómetro, basta con recorrer verticalmente hacia abajo la columna correspondiente al

número de minutos, hasta la cifra que se halle en la línea horizontal correspondiente al número de segundos; por ejemplo: si se ha recorrido un kilómetro en 1'43", la velocidad será de 34,956 kilómetros por hora.

## ESTUDIOS HIGIÉNICOS

### La marcha

La marcha, sencillo ejercicio, tan usual y conocido de todos, y al que hay que darle la preferencia por ser el movimiento más natural del individuo, como a su vez de los más útiles, consiste en llevar el cuerpo hacia adelante, a beneficio del alternativo juego de ambas extremidades inferiores.

Poco tendremos que indicar acerca de este tan provechoso y necesario ejercicio, por cuanto todos sabemos apreciar las ventajas que nos reporta.

No obstante, los hermanos Weber, en su magnífica obra *Mecánica de los órganos de la locomoción enciclopédica anatómica*, al ocuparse de este ejercicio, lo hicieron de una manera muy detenida, dividiendo la marcha en cuatro tiempos, muy dignos de ser estudiados.

La marcha o el paseo conviene, en primer lugar, a todos aquellos que su ocupación no les permite ejecutarla cual debieran; tal sucede a los que trabajan sentados, intelectual o materialmente, pues ella les regulariza las funciones del organismo, las equilibra y las predispone a su mejor régimen; hecha con método es utilísima para favorecer la digestión, hasta el extremo que, según Chomel, tanto se digiere con el estómago como con los pies.

No le es menos conveniente la marcha al individuo sano que al enfermo, una vez que, en determinadas circunstancias, este es el único ejercicio que pueden llevar a la práctica.

La marcha difiere según sea más o menos veloz la forma de practicarla y el terreno sobre que se ejecute, ya sea llano, movedizo o forme pendiente.

Si el terreno es llano y a la vez firme, la marcha se efectúa con mucha más facilidad y, por lo tanto, es la progresión que cansa menos. Por el contrario, si el terreno está en pendiente hacia arriba, hay que vencer la resistencia que opone el cuerpo al retroceso, debido a las enérgicas contracciones de los músculos *abdominales, posteriores, anteriores* del muslo, etc., etc.

Al contrario, si marchamos por terrenos descendentes, hay que evitar que el cuerpo se incline hacia adelante, para lo cual se contraen los músculos *posteriores del cuello y gran masa sacro-espinal*, dando entonces los más cortos.

Generalmente, la marcha se cuenta siempre hacia adelante y en dirección rectilínea; no obstante, hay varias maneras de caminar: hacia atrás, de costado, de zig-zag, en círculo, etc.

La marcha produce efectos con el ejercicio de ciertos sentidos externos, como la vista, el



### CARRERA DE NEÓFITOS COPA I. V. E.

Aspecto del Salón de San Juan al llegar el primer corredor que pisó la meta, sobre ciclo Marti y Pneu-Klein

oído, el tacto, etc.; así vemos en muchos ciegos que, por el continuo ejercicio de la marcha, no sólo aprecian y miden las distancias, sino que se acercan más o menos al objeto que de antemano quisieran tocar.

La sensación auditiva influye también en la marcha, muy particularmente cuando obedece a un ritmo o cadencia; así vemos acortar o acelerar el paso al ejército cuando la trompeta indica marcha o ataque.

Por último, hay quien asegura que hasta toma parte en las facultades cerebrales; como ejemplo podríamos citar a los antiguos filósofos nombrados *peripatéticos*, llamados así del griego *peripatos*, nombre de un paseo del Liceo donde discutían y conferenciaban, paseándose en derredor de los pórticos.

El célebre Rousseau decía, *que cuando estaba parado, apenas si acertaba a pensar. Necesito poner en movimiento mi cuerpo—añadía—para sacudir mi espíritu.*

El cantor de Felipe Augusto, que versificaba, como muchos, paseándose, a medida que le rendía el cansancio eran mejores sus composiciones.

Y finalmente, ¿qué escritor no ha sentido muchas veces, ya al empezar su tarea o bien en su intermedio, deseos de levantarse y pasear por su gabinete, bien para recoger ideas nuevas o vencer alguna dificultad?

Por estos ejemplos y muchos más que podríamos citar, compréndese la utilidad y beneficio del ejercicio de la marcha, restándonos manifestar que es conveniente como medida higiénica llevar algún objeto poco pesado en las manos, o por lo menos mover los brazos en el sentido de la progresión, con la buena idea de poner en acción los músculos de las extremidades superiores.

La resistencia de la marcha puede depender en los más de los casos, en la práctica del ejer-

cicio y en las condiciones del calzado, como nos lo ha demostrado Marey en sus excelentes estudios fisiológicos.

Ejemplos notables de andarines célebres nos cita la historia y que no copiamos aquí por no hacer demasiado largo este artículo; no obstante, por término medio, la velocidad de un hombre de estatura mediana u ordinaria (1,65 metros) en marcha precipitada será de 180 pasos por minuto, en marcha ordinaria 120 y en marcha lenta 60 pasos por minuto.

*Acción fisiológica:* La marcha, según Rostan, aumenta en primer lugar la contractilidad muscular, la circulación y la respiración. Provoca el apetito, activa las exhalaciones cutáneas, acrece la calorificación y es, podríamos decir, la que mantiene el equilibrio de nutrición de todos los órganos.

Como recurso terapéutico, entre otras enfermedades, la vemos emplear como tratamiento para la curación de la *polisarcia* con buen éxito, tanto en uno como en otro sexo; así igualmente la vemos prescribir a los tristes e hipocóndricos, por los efectos que produce en su organismo.

SALVADOR LÓPEZ

---

Queda terminantemente prohibida la reproducción de artículos y fotografías insertados en esta publicación, aun citando la procedencia.

La Gerencia de la "Editorial Deportiva, S. A.", exigirá judicialmente las responsabilidades establecidas en la vigente ley de Propiedad Intelectual por la reproducción de artículos y grabados que se hayan publicado en los periódicos que edita esta Sociedad.

# Bibliografía Hípica

por D. ENRIQUE SOSTRES MAIGNON

(Continuación)

GRASSER.—*Pferderrassen*. 2,50 fr.

GRISONE (Federico), Gentilhombre napolitano del siglo XVI.—*Ordini di cavalcare*. (Ordene de cabalgar.) Venecia. 1610. 12 ptas. La traducción de esta obra se halla manuscrita.—*Reglas de la caballería de la brida*.

GROGNIER (L. J.), profesor de la Escuela de Veterinaria de Lyon.—Su obra, traducida al español por F. Sanpedro, se publicó en Madrid en 1852.—*Zoología veterinaria*.

GUARMANI (Carlo).—*El Kamsa. Il cavallo arabo puro sangue*. Studio. 1864.

GUÉNAUX (G.).—*L'élevage du cheval en Normandie*. 1902. Un vol. in 16. 300 pag. 70 fig. 4 fr. Lib. J. B. Bailliére et fils. Rue Haute-feuille, 19.

GUÉNON (A.), veterinario militar francés.—*L'âme du cheval*. 1901. In 8.º 1902. 10 fr.

(Scheleicher). Imprimerie et librairie de l'Union Republicane. Rue d'Orfeuil, 27. Châlons-sur-Marne.—*Influence de la musique sur les animaux et en particulier sur le cheval*.—*Le mulet intime*. Lib. Milon-Robert. Saumur.

GUERIN (Catelain-Maxime).—*Le mecanisme des allures du cheval*. Lib. Berger-Levrault. 1912. 4,50 fr.—*Le changement de pied au galop*. 1902. Un vol. gr. in 8.º 3,50 fr.—*Le sant des obstacles*. Un vol. g. in 8.º 3,50 fr. Berger-Levrault.

GUERINIÈRE (de la).—*École de cavalerie*. 1733. Traducida al castellano por don Baltasar de Irunzun. 1786. Madrid. Imp. Vda. Ibars.—*Manuel de cavalerie*. 1742.

GUEUDEVILLE (Capitán).—*Traité du cheval, instincts, besoins*.

GUICHE (El Duque de, Agenor de Gramont).—*De l'amélioration des races de chevaux en France*. 1829. París. Bureau du Journal des Haras. 2 tom. 7 fr.

(Continuará)

## De ajedrez

### Partida 54.—*Giunco piano*.

Jugada en Barcelona el 17 octubre entre H. Doménech (blancas) y F. Permanyer (negras).

Blancas	Negras
1. P 4 R	P 4 R
2. C 3 A R	C 3 A D
3. A 4 A	A 4 A
4. P 3 A	C 3 A
5. P 4 D	P × P
6. P × P	A 5 C †
7. A 2 D	C × P R
8. A 5 D	A × A †
9. C D × A	C × C
10. D × C	D 2 R †
11. D 3 R	D × D †
12. P × D	0 — 0
13. 0 — 0	C 5 C
14. A 3 C	P 4 D
15. P 3 T D	C 6 D
16. A × P	P 3 A D
17. A 3 C	C × P
18. T D 1 C	C 6 D
19. A 2 A	A 4 A
20. T R 1 D	C 7 A
21. A × A	C × T
22. T × C	T D 1 D
23. R 2 A	P 3 C R
24. A 2 A	P 4 A R
25. C 5 C	T 3 D
26. A 3 C †	R 1 T
27. C 7 A †	T × C
28. A × T y ganan	

### Partida 55.—*Defensa de los dos Caballos*.—Jugada en Barcelona el 17 octubre entre J. Alemany (blancas) y J. Clusella (negras).

Blancas	Negras
1. P 4 R	P 4 R
2. C 3 A R	C 3 A D
3. A 4 A	C 3 A
4. P 3 D	P 3 D
5. P 3 A	A 2 R
6. P 3 T R	A 3 R
7. A 3 C	0 — 0
8. 0 — 0	P 3 T R
9. C 2 T	C 2 T
10. P 4 A R	A × A
11. D × A	P 3 C D
12. P 5 A	C 3 A
13. C 2 D	P 4 D
14. R 1 T	P × P
15. P × P	C 4 T R
16. T 3 A	C 5 A
17. C D 1 A	C 6 D
18. A 3 R	C 4 T
19. D 2 A	C 5 A
20. A × P T	C (6 D) × P
21. A 1 A	D 8 D
22. D 3 C	D 7 R
23. A × C	D × A
24. T 1 C	D × D
25. P × D	C 6 T
26. T 1 A	T D 1 D
27. C 4 C	P 3 A R
28. T 1 T	P 4 T
29. C (1 A) 3 R	P 3 A
30. C 2 A	T 7 D
31. P 4 C D	P × P

	Blancas	Negras
32.	P × P	A × P
33.	T 1 A	A 4 A
34.	C (3 R) 4 C	A × C
35.	C × A	C 7 A
36.	R 1 C	C 5 D
37.	T (3A) 3AD	C 7 R †
38.	R 1 A	C × T (8 A)
39.	T × C	T 1 T y ganan

### CONCURSO INTERNACIONAL DE PROBLEMAS

(Tema CLUSELLA)

El problema que se ofreció como ejemplo en las bases de este Concurso (véase el número de 16 octubre) es insoluble a causa de la jugada de las negras 1... C 6 C D. Para evitar este defecto, suprimase el Caballo negro de 8 A D y póngase la Dama negra en 7 T R. Dispuesto así el problema, la clave es 1. T 4 C D.

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.

## BLOCK-NOTAS DE STADIUM



*Premios ganados por los socios del Club Natación Barcelona durante el presente año*

### Reparto de premios en el Club de Natación

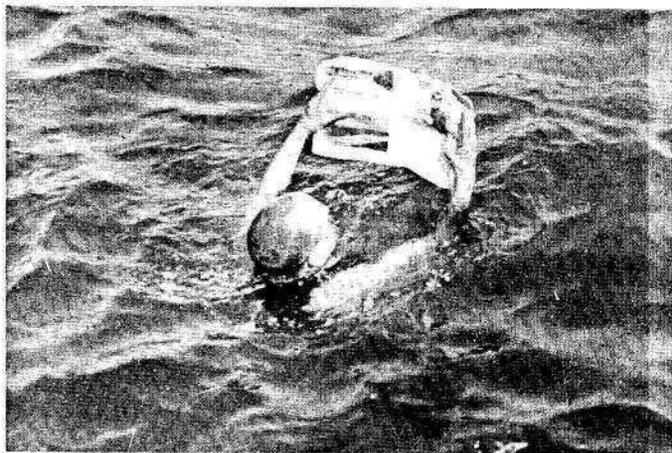
El domingo pasado se celebró en el Club de Natación Barcelona el reparto de premios ganados en los concursos celebrados este año, que suman un total de 14, sin contar las medallas de vermeil, plata y cobre. Entre los más importantes figuran la Copa Junio, donada por don Rómulo Bosch y Catarineu, que ganó don Antonio Vila; la Copa Turull, la Copa Cabanyes y la Copa Barceloneta, que ha ganado el equipo azul-amarillo de water-polo y que recogió su capitán señor Quintana; las copas Baños Solé y Presidente de la Federación de Sociedades Deportivas, ganadas por don Ramón Berdemás; la Copa Donostierra, ganada en San Sebastián por don Augusto Robert; la Copa Garnier, ganada por don Enrique Quintana; las Copas de la carrera

por equipos del concurso de la Barceloneta, ganadas por los señores Lloberas y Vila; la Copa Juniors, ganada por don José Sallart, y los objetos de arte ganados por los señores Cuadrada, Mira y Mme. Garnier.

### Un invento sensacional

Nuestro querido compañero en la Prensa don Emilio Solé y Brufau verificó el domingo último las pruebas de un ingenioso traje salvavidas, con el cual hizo varias experiencias que demostraron evidentemente la imposibilidad de sumergirse llevando el traje salvavidas.

**Partido de water - polo** A falta de los partidos anunciados para el domingo pasado, que se suspendieron por incomparecencia de uno de los equipos, se jugó uno de entrenamiento entre los equipos amarillo y encarnado del Club Barcelona, que resultó muy interesante, venciendo el equipo amarillo por 5 goals a 4.



*Don Emilio Solé, inventor del traje salvavidas, leyendo un periódico en el agua, que constituyó una de las demostraciones más convincentes de la gran utilidad del invento*



*Partido de water-polo celebrado entre los equipos amarillo y encarnado del Barcelona, con resultado favorable al amarillo por 5 goals a 4*

# CARNET DEL SPORTSMAN

## RESULTADOS TÉCNICOS

### Atletismo

**Barcelona.**—Concurso del Club Natación Athletic. Día 17: Saltos de longitud, sin impulso. 1.º, Santana, 3,30 metros; 2.º, Rius (F.); 3.º, Carbonell.

### Ciclismo

**Barcelona.**—*Copa I. V. E.* Carrera de neófitos de la U. V. E. Día 17: 1.º, F. Masip, sobre ciclo *Montpeó y Pneu-Klein*, 58 m. 18 s.; 2.º, J. Gavaldá, 58 m. 24 s.; 3.º, J. Asatonés, 59 m. 8 s.

Prueba de 100 kilómetros del S. C. C. Día 17: 1.º, Gargalló, sobre ciclo *I. V. E.*, pneus *Peter Union*, 4 h. 5 m.; 2.º, Ruiz, ciclo *Lázaro y Pneu-Klein*, 4 h. 8 m. 30 s.; 3.º, Armengol, ciclo *Pedal y Pneu-Klein*, 4 h. 10 m.

**Lluchmayor.**—Velódromo Monastir Parc. Día 17: Carrera local. 1.º, Roig; 2.º, Salvá; 3.º, Puigcerver. —Carrera regional (2.ª y 3.ª categoría). 1.º, Arbona; 2.º, Mas; 3.º, Martí. —Campeonato de resistencia de Baleares. Distancia 20 kilómetros. 1.º, Oliver, 30 m.; 2.º, Febrer; 3.º, Arbona. —Carrera internacional. 1.º, Regnier; 2.º, Rubio; 3.º, Soum.

### Futbol

**Barcelona.**—Día 17: Campeonato regional de Cataluña. University-Avenç. 3 a 1.

**Badalona.**—Día 17: Campeonato regional de Cataluña. Sabadell-Internacional, 1 a 0.

**Madrid.**—Día 17: Real Sporting Gijonés-Athletic, de Madrid, 4 a 3.

**Bilbao.**—Día 17: Campeonato regional del Norte. Real Unión, de Irún-Deportivo, de Portugalete, 4 a 1.

**San Sebastián.**—Día 17: Campeonato regional del Norte. Ariñ Sport-Jolastokieta, 3 a 2.

**Coruña.**—Día 17.—*Copa de la Asociación de la Prensa.* R. C. Deportivo-R. C. Coruña, 3 a 0.

### Hockey

**Barcelona.**—Día 17: Sociedad Sportiva Pompeya. Equipo By contra equipo Az, 1 a 1.

Real Polo Jockey Club. Equipos seleccionados, 1 a 0.

### Natación

**Barcelona.**—Día 17: Club Natación Athletic. Carrera de 100 metros. 1.º, Rodríguez, 54 m.; 2.º, Candell.

### Pedestrisimo

**Barcelona.**—Día 17: Parque de Barcelona. Leandro Coll, 200 metros, 24 s.  $\frac{2}{5}$  (record oficial de Cataluña).

Carrera de 100 metros del Club Natación Athletic. 1.º, Baidés; 2.º, Lis; 3.º, Gili.

### Pelota vasca

**Barcelona.**—Día 17: Real Sociedad de Sport Vasco. Bó-Martínez ganan a Borrás-Canals por 40 a 30. —Cuchi-Torras ganan a Gomila-Girona por 40 a 36.

### Water-polo

**Barcelona.**—Día 17: Club Natación Barcelona. Equipo amarillo contra encarnado, 5 a 4.

### Yachting

**Barcelona.**—Día 17: *Copa Comas.* Distancia ocho millas. 1.º, *Apache*, patrones P. Raich y G. de la Riva, 1 h. 45 m. 27 s.; 2.º, *Asphodel*, patrón E. Farré, 1 h. 46 m. 58 s.; 3.º, *Orion*, patrón Pérez Baamonde, 1 h. 51 m. 57 s.

## PROGRAMA PARA MAÑANA

**Excursionismo.**—Excursión ciclista a Sardaño-la, organizada por el Sport Ciclista Català. Salida de la Plaza de la Universidad. A las 6.

Excursión ciclista a San Jerónimo, organizada por el Grupo Deportivo del C. V. R. Salida de la Granvía Diagonal, cruce con el Paseo de Gracia. A las 6,30.

**Ciclismo.**—*Copa Ciclista Club Barcelona*, organizada por esta Sociedad. Distancia 60 kilómetros. Salida de los Cuatro Caminos. A las 8.

**Náutica.**—Regata crucero a La Ricarda, organizada por el Real Club Marítimo de Barcelona. A las 8.

**Tiro.**—Tiradas de concurso y de entrenamiento. Polígono del Tiro Nacional. Montaña de Montjuich. A las 9.

**Pedestrisimo.**—Carrera Vuelta a Barcelona, organizada por el Athletic S. C. Distancia 14.420 metros. Salida de la Plaza de la Universidad. A las 9,30.

**Hockey.**—Partidos de entrenamiento entre socios de la Sociedad Sportiva Pompeya. A las 10.

**Pelota vasca.**—Partidos de entrenamiento entre socios de la Real Sociedad de Sport Vasco. Frontón Condal. A las 11.

**Natación.**—Carrera de Consolación, organizada por el Club Natación Athletic. Distancia 50 metros. A las 12.

**Lawn-tennis.**—Partidos semifinales y final del torneo organizado por la S. S. Pompeya. A las 15.

**Futbol.**—Campeonato de futbol de Cataluña. Barcelona-Internacional. Campo del Español. —University-Sabadell. Campo del Barcelona. —España-Badalona. Campo University. A las 15'15.

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

**LEGÍTIMOS NEUMÁTICOS INGLESES**

**DUNLOP**

Depósito único y exclusivo  
para Cataluña

**Calle Caspe, 40**  
**BARCELONA**

**O. GIORDANO, S. en C.**

**Teléfono 3885**

**Gran exposición de motos inglesas**

La única casa que tiene grandes y variadas existencias  
en motos nuevas y de lance; igualmente en side-cars.  
No perder la ocasión, ya que por causa de la  
guerra no llegan más motos.

**A. ALIMUNDO & C<sup>o</sup>**  
Aragón, 259 y 261 - BARCELONA

**Sociedad General de Automóviles**

Caspe, 24 : BARCELONA

Calle Recoletos, 2 : MADRID

REPRESENTANTE EXCLUSIVO DE LAS MARCAS

**F. I. A. T.**  
**BUICK Y DELAUNAY**

ESPAÑA  
(BARCELONA)  
Carref. " de Ribas, 279  
Teléfono 2850

**La Hispano-Suiza**

FRANCIA  
(BOIS  
COLOMBES)  
: 27, Rue Reuilly

**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

# AUTOMÓVIL-SALÓN

Exposición: Plaza de Cataluña, 18

Despacho: Trafalgar, 52

**Automóviles**

**BERLIET**  
Camiones y Omnibus

**MINERVA**

**MITCHELL**  
Entrega inmediata

**Motocicletas INDIAN**



**El neumático ideal  
no existe**

El

**Pneu-Klein**

**es el que más se le aproxima**

PEDIR 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 SAN JUAN, 2 - BARCELONA**