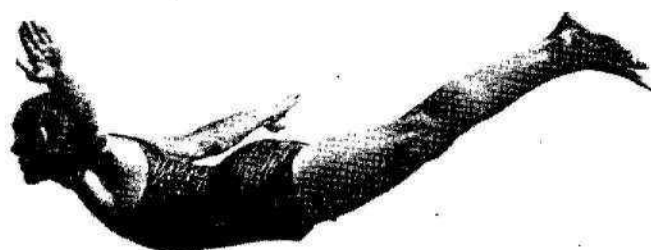


STADIUM

*Revista Ilustrada
de Sports*



NATACIÓN

Camilo Balat
Campeón de España
de saltos

Foto Claret

Año VI - Núm. 174
23 Septiembre 1916

20 cts.

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

**FÁBRICA DE
AEROPLANOS
e HIDROAEROPLANOS
ESCUELA DE AVIACIÓN**

PUJOL, COMABELLA Y C.^A

Rambla Cataluña, 62 : Independencia, 113

BARCELONA

Piloto y Director :

Don Salvador Hedilla

Campeonato de España motocicletas

San Sebastián-Madrid : 546 kilómetros : 17 de septiembre de 1916

1^o

Categoría 500 c. c.

Paciano Fernández, en **10 h. 30 m.**

sobre **MOTOCICLETA**

INDIAN

Automóvil Salón - Plaza Cataluña, 18 - Barcelona



Stadium

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



SUSCRIPCIÓN:

España, año, 10 ptas. Extranjero, id., 15 fr.

APARECE LOS SÁBADOS

Número suelto, corriente, 20 cént.

Número suelto, atrasado, 40 cént.

OFICINAS:

Consejo Ciento, 383, entr.º

Teléf. 733 - BARCELONA

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

Figuras de relieve

FUE de los nuestros. De los que predicaron con la poesía que brotaba de los puntos de su pluma privilegiada y con el ejemplo, pedaleando por las risueñas márgenes de las deliciosas rías gallegas.

Cuando Bordalba abandonó nuestros lares, fué a Madrid y allí vió secundados todos sus planes, que a muchos parecieron atrevidos, principalmente por la famosa casa Humber, que le autorizó a montar con todo lujo, con la mayor magnificencia posible, el Salón Humber, elegantísima pista instalada en el interior de una casa de la Carrera de San Jerónimo, en donde aprendió a montar a bicicleta la juventud dorada de los madriles, lo mismo *ellos* que *ellas*. El acto de la inauguración fué solemne. Se repartieron las invitaciones a centenares.

Entre ellas no podía faltar la de don José Echegaray, que era figura preeminente en la villa y corte, por múltiples y sobrados motivos.

A Echegaray le satisfizo la visita; se interesó grandemente por la bicicleta, y pensando en su placido retiro veraniego, en sus paseos a pie por los al rededores de la playa siguiendo las márgenes de la ría, o bien sus largas caminatas carretera arriba, carretera abajo, consideró que con la bicicleta podría alargar sus *correrías*.

Bordalba vió el cielo abierto con el ingreso en su academia de un personaje de tantas campanillas. Viada, motivo de un gran re-

Los que mueren



DON JOSÉ ECHEGARAY

Socio de mérito de la Unión Velocipédica Española

clamo pro ciclismo en las columnas de su *Veloz Sport*. Y tras breves frases pronunciadas por aquellos dos inolvidables amigos, Echegaray no sólo se dejó convencer, sino que fué un convencido.

Pocos días después, don José, a pesar de sus sesenta y dos años que pesaban sobre su cuerpo, mas no sobre su espíritu, que dijo Viada, empezó a ciclear por la pista del Salón. Días después empen-

dió sus paseos nocturnos por los al rededores de Madrid. Con los adictos a la Sociedad de Velocipedistas y al Club Velocipédico, fué al Pardo y a San Fernando.

En *El Liberal*, de Madrid, publicó en septiembre de 1895 su célebre artículo *La bicicleta*, que reproducimos en este número y que constituye una joya con la que se han engalanado todos los periódicos y revistas deportivos.

Al cabo de pocos meses, en febrero de 1896, se fundaba la Unión Velocipédica Española, aprovechándose de aquella corriente de opinión tan favorable a nuestras aficiones, y don José Echegaray se alistó entre los primeros, figurando con el número 133.

Diez años después, al conmemorar España entera el honor que le había sido conferido otorgándosele el premio Nobel, le rindió el homenaje que le era bien merecido.

La U. V. E. le nombró socio de mérito, único de esta índole que ha existido en su seno.

Los amantes verdad del ciclismo hemos de sentir como una doble desgracia la pérdida del ilustre patricio, que fué todo cuanto quiso: ministro, catedrático, dramaturgo, matemático, periodista..., pero también ciclista convencido, y además de esto, el más ilustre propagandista y panegirista de nuestras aficiones y de nuestra fiel compañera la bicicleta.

N. M.

Pórtico

Arriba el telón

ANTE los ojos de la multitud aficionada reaparecerán mañana, en el amplio escenario del Español, los primeros equipos del España y del Real Club Deportivo.

Con el partido de mañana se inician las escaramuzas de la temporada próxima.

Bien quisiéramos anticipar algo a cuenta de lo que ocurrirá, de aquí a fines de abril, en materia de fútbol; pero el horizonte se presenta más nublado que nunca.

No sabemos aún, y tampoco creemos que lo sepan los clubs, en qué acabará el pleito que han incoado con la Federación Catalana.

Cumpliese cierto fatuo personajillo con la delicadeza con que suelen cumplir aquellos a quienes se les invita a largarse del puesto que usufructúan, y puede que las cosas pudieran arreglarse.

Pero siendo cuestión de amor propio para el gran cacique, el mantenerse en su puesto merced a los votos de clubs de menor cuantía, de clubs fallecidos y de otros no existentes, tanto como lo es de dignidad para los clubs que no se hallan dispuestos a dejarse gobernar por aquellos que pretenden gobernarles merced a los votos de la canalla — lo diremos en catalán, porque ello responde más a nuestro pensamiento y sentiríamos ofender diciendo chiquillería (clubs chiquillos, recién nacidos, de poca vida) —, mucho nos tememos que no haya Campeonato.

Tampoco parecen dispuestos a jugarlo los clubs del Norte, separados Guipúzcoa y Vizcaya por las murallas de la China.

En Galicia y Andalucía están duermes, asombrados ante el caos en el que sumen al fútbol los clubs norteros y catalanes.

Únicamente en Madrid cifran todas sus esperanzas en el Campeonato, y no les será difícil conseguirlo si son ellos los únicos que llegan, sanos y salvos, a la final... sin haber hallado contrincante por el camino.

¿Qué va a pasar aquí?

Esto debiera pensarlo seriamente Maura, Maura hijo, bien entendido, el señor Conde de la Moriera, el presidente de la Federación Nacional.

Pero, señores, ahora que me acuerdo: ¿tiene remedio esto del fútbol?

Averigüelo Max, el inclito compañero, a quien ahora mismo acabo de telegrafiar, diciéndole: «Regresa urgencia. Traté de fútbol; diéronme náuseas. Necesito reposo.»

Señores: empieza la temporada. Va juego. Pero otro se encarga de tallar.

ALFA



Estos días en otros tiempos

21 de septiembre de 1871. — En Sydney, el pedestista F. Hewitt (profesional) cubre la media milla en 1 m. 53 s. $\frac{1}{5}$.

19 de septiembre de 1889. — Mille y Judge, en Baltimore, con tandem a petróleo, baten al equipo Fournier-Stenson, estableciendo el record de 25 millas en 39 m. 46 s. $\frac{1}{5}$.

18 de septiembre de 1892. — El caballo Nancy-Hanks gana el record del cuarto de milla (402 metros) en 29 s. $\frac{2}{5}$.

22 de septiembre de 1894. — En Stamford Bridge, el corredor pedestre G. Ovosland bate los records de las 20 millas, estableciéndolo en 1 h. 51 m. 54 s., y el de las dos horas, cubriendo 32,588 kilómetros.

21 de septiembre de 1895. — B. Wefers establece en New-York el record pedestre de las 100 yardas en 9 s. $\frac{4}{5}$.

23 de septiembre de 1900. — Se inaugura solemnemente en el salón del Concejo de Ciento de la ciudad condal, la segunda Asamblea nacional de la Federación Gimnástica Española.

22 de septiembre de 1901. — En el Gran Premio ciclista de París, Ellegaard llega primero, seguido a media rueda por Rutt, ocupando el tercer puesto Arend.

21 de septiembre de 1902. — Debuta en el velódromo del Parque de los Príncipes, de París, el gran corredor Zimmerman (perdió su antigua y excelsa forma).

18 de septiembre de 1904. — Se celebra en el Velódromo del Tirador el Campeonato de España velocidad, ganándolo Neira y clasificándose segundo Abadal y tercero Peris.

22 de septiembre de 1907. — Dorny, con moto Peugeot, Pneu-Klein, gana definitivamente la Copa Mundo Deportivo en el circuito del Bajo Panadés (velocidad media, 51,681 kilómetros).

22 de septiembre de 1908. — En el Concurso Hípico de San Sebastián, el caballo Muguet, montado por Larragain, gana la Copa de la Ciudad.

19 de septiembre de 1909. — Orphé gana la carrera pedestre Rouen - París (156 kilómetros) en 14 h. 6 m., clasificándose segundo Robert y tercero Simeón.

18 de septiembre de 1900. — Zucarelli, sobre Hispano-Suiza, gana la carrera Copa de Voiturettes, única carrera de velocidad celebrada en Francia en este año. Velocidad media, 89,507 kilómetros.

17 de septiembre de 1911. — De los doce globos esféricos que participan en el Gran Premio del Aero Club de Francia, Etoile (900 m. c.), tripulado por Bögler, cubre la distancia más larga: 490 kms.

20 de septiembre de 1912. — Llegan a San Sebastián los coches automóviles que participan en el rallye europeo organizado por L'Auto, de París.

23 de septiembre de 1913. — Se constituye legalmente en Barcelona la Federación Catalana de Clubs de Foot-Ball, eligiéndose presidente a don Narciso Deop.

22 de septiembre de 1914. — Antonio Crespo gana la carrera ciclista Madrid-San Sebastián en tres etapas.

19 de septiembre de 1915. — En el campo del Barcelona se inaugura la temporada 1915-1916 con un gran festival atlético, en el que ganan los mejores puestos Gastón, Prat, Vidal, Massana (S.), Baonza y Molins.

Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos
Inventos y novedades
Cuestiones prácticas
Hechos y comentarios



Las carreras de motos San Sebastián-Madrid

La salida

MUCHO antes de las cinco de la mañana del domingo reinaba gran animación en la carretera del Antiguo, frente a la fábrica que los señores Lizarrutur y Rezola poseen en San Sebastián. Jueces, motoristas y curiosos—muchos curiosos a pesar de la hora—esperaban el momento de entrar en funciones los unos y de presenciar la salida de los corredores los otros.

A las cinco y media en punto se dió la salida a los corredores, hasta el número de treinta y seis.

Salieron en dirección a Madrid (546 kilómetros) doce side-cars, cinco motocicletas pequeñas y once de fuerza libre.

Sí hace unos años se hubiese hecho siquiera mención a una carrera motociclista que, comenzando en San Sebastián, diese fin en la villa del oso y del madroño en menos de nueve horas, las sonrisas habrían hecho rápidamente enmudecer al visionario que tal cosa se permitía insinuar; pero, como diría el personaje de *La verbena de la Paloma*: «Hoy las ciencias adelantan que es una barbaridad...», el cubrir los 546 kilómetros que separan Madrid de la bella Easo se ha demostrado que no es cosa que llegue a merecer la concesión de una cruz más o menos de hierro.

Salvadores, el activísimo gerente de *España Sportiva*, y el Moto Club Madrid corrieron con la organización de esta prueba—primera de verdadera altura organizada en la región Centro—, y un triple éxito, por el número de corredores inscriptos, de presentados a la hora de la salida y de clasificados, coronó su esfuerzo.

Entre los 36 que figuraban en las listas de inscripción se contaban algunos de los más diestros motormen nacionales y extranjeros, a pesar de las anormales circunstancias en que nos encontramos.

Por la ruta

Las sinuosas carreteras vascas, amenizadas con una espesísima niebla, hacen de las suyas, y Zubiaga y Reina sufren caídas, sin graves consecuencias, afortunadamente, y que no les impiden proseguir la carrera.

Vitoria recibe a las 7,25 la visita del campeón lusitano, J. Pinto, que es el primer corredor que pasa por la capital alavesa. Con intervalos variables pasan hasta 22 corredores, que siguen hasta Miranda.

De este punto avisan el paso de Pinto a las ocho de la mañana, seguido de cerca por Fuentes y luego por Eduardo Landa.

Empeñada es la lucha en el trozo anterior a Burgos, donde Fuentes consigue el puesto de honor, en el que atraviesa el fiolato de Francia, lugar donde se había constituido el infatigable Dorronsoro con sus compañeros de Jurado.

Al luego campeón, que entró a las 9,14, siguieron con poca diferencia Landa, Pinto, Lliviria, Villar, Cervera, Zubiaga, Fernández Franklin, Landaluce, Reina, Arteche, Bailey, Retana, Ribera y seis más, que siguen «el viaje», teniendo un encontronazo Vildósola, y prendiéndose fuego en la moto a Arteche, por lo cual se ven ambos obligados a retirarse.

A las once y media cruza Valladolid, Fuentes, y las noticias de haber pasado el mismo corredor por San Rafael a las doce y veinticinco, seguido por Landa y Lliviria, interrumpen «el condumio», y Jurados, cronometrador y público en general nos preparamos a sufrir las emociones de la llegada.

En la meta

A las dos horas veinticuatro minutos y treinta y un segundos cruza la raya de llegada el primer corredor.

A las siete y media se retiró del control de cronometraje, situado en la Cuesta de las Perdices, el Jurado, compuesto por el presidente del Moto Club Madrid, don Pablo Santamaría; el de la Unión Velocipédica Española, don Antonio Belda; don Ricardo Ruiz Ferry, «Ángelo» y un cronometrador oficial del R. A. C. E.

En el campo de Recreo formaban el de llegada: don Fernando Salvadores; don Eugenio Fojo, director de *España Sportiva*; don Patricio Cuesta, juez de llegada; don José Lozano, y don Ramón Vallés. También se retiró este Jurado pasadas las siete y media, dirigiéndose al domicilio de *España Sportiva*, donde se dió la siguiente clasificación y se hizo el reparto de

Los premios

CATEGORÍA MOTOS HASTA 500 C. C.

1.º Ponciano Fernández, motocicleta *Indian*, neumáticos *Hutchinson*. Título de Cam-

peón, Copa de don Juan Landaluce y 500 pesetas.

2.º Mariano Reina, motocicleta *Indian*. 250 pesetas.

CATEGORÍA MOTOS FUERZA LIBRE

1.º Florencio Fuentes, neumáticos *Dunlop*. Título de Campeón, Copa del R. A. C. E. y 500 pesetas.

2.º Angel Retana, neumáticos *Dunlop*. 250 pesetas.

3.º Eulogio Cervera, motocicleta *Indian*. 125 pesetas.

CATEGORÍA SIDE-CARS

1.º Miguel Lliviria, neumáticos *Dunlop*. Título de Campeón, Copa del R. A. C. E. y 500 pesetas.

2.º Germán Villar, motocicleta *Indian*, neumáticos *Dunlop*. 250 pesetas.

3.º Martín Landaluce, neumáticos *Dunlop*. 125 pesetas.

Consideraciones

Hay que ver lo que significa el esfuerzo realizado por esos valientes campeones del motorismo que se llaman Santamaría y Salvadores, y junto a éstos cuantos les secundaron en su noble empeño.

Cabe admirar el portentoso esfuerzo de voluntad de Ponciano Fernández, de Fuentes, de Lliviria (el *Noi*), de Reina, Retana, Villar, Cervera y Landaluce.

Y cabe también hacer mención de la resistencia enorme de las motos pequeñas *Indian*, que se clasifican las primeras de sus categorías, resistiendo de un modo admirable la larga y dificultosísima distancia que media entre San Sebastián y Madrid.

Las *Indian*, las invencibles *Indian*, registran su excelso nombre entre las primeras de las tres categorías, y en todas ellas triunfan Fernández, Reina, Cervera y Villar. ¿Se puede pedir más?

La *Indian* se comporta ahora como siempre, y es fiel compañera, y lo será siempre, de la victoria.

Pero si resistencia puede pedirse a una máquina, ¿qué decir de los neumáticos?

Dos marcas logran distinguirse en este terrible *tour de force*.

El nombre de *Dunlop* registrase hoy con letras de oro, ya que alcanza en un solo día dos campeonatos: el de motos fuerza libre y el de side-cars, y de los seis corredores premiados en esas categorías, cinco iban provistos de sus neumáticos.

Los *Hutchinson* alcanzan un goal estupendo, que diría Canto y Arroyo.

Ponciano Fernández confió su suerte a los neumáticos *Hutchinson*, y con una moto de 2 ³/₄ HP. *Indian* y con neumáticos *Hutchinson* realizó una performance maravillosa, sin tener que inquietarse por su suerte; salió, corrió, corrió mucho, y llegó a la meta entre aplausos y vítores, plenamente satisfecho de su elección. Tras de él llegaron otros, con motos y sidos de mayor potencia.

En resumen: un éxito espléndido para el Moto Club, al que, como a cuantos han participado y contribuido al esplendor de esta solemne manifestación, expresamos nuestra más cumplida enhorabuena.

Notas del R. A. C. de C.

Adoquinado de la carretera de Badalona

Continúan con gran actividad los trabajos para conseguir el adoquinado de la carretera de Badalona. El álbum que se está circulando se va llenando de firmas suscribiendo cantidades, cuya importancia hace confiar en que pronto se cubrirá la suma necesaria.

El domingo pasado se celebró una importante reunión en la Alcaldía de Mataró, a la que asistieron importantes representaciones de la industria y agricultura de aquella población, todas las cuales ofrecieron contribuir a tan importante mejora.

En el R. A. C. de Cataluña continúan inscribiéndose algunos señores socios, de los que no tienen interés directo en la mejora, por la cantidad de 100 pesetas, únicamente como propietarios de automóvil, pues los que lo hacen carecen de fábricas y fincas de recreo en todo el trayecto de la costa.

Queja justificada

El socio del R. A. C. de Cataluña don José M.ª Marfá se ha quejado al mismo de que en la calle de Pedro IV (carretera de Mataró), con ocasión de colocar unos cables o cañerías subterráneas levantan el adoquinado, que colocan luego de cualquier manera, y dejan el piso en pésimo estado.

Ahora precisamente que el R. A. C. de Cataluña está trabajando con verdadero empeño para continuar el adoquinado hasta Badalona, sólo falta que una poderosa Compañía deje intransitable el trozo ya adoquinado.

Bujía "Sparta"

VALLET, FIOL Y C.ª

= S. en C. =

Provenza, 165 a 173
BARCELONA

Visita interesante

Ha visitado el R. A. C. de Cataluña el opulento capitalista argentino señor Cañas, que, con permiso especial del Gobierno francés, está realizando una larga excursión en automóvil por España.

El señor Cañas, que tiene íntima amistad con el señor Presidente del Automóvil Club del Francia, se ha ofrecido al Real Automóvil Club de Cataluña para todo cuanto pudiera convenir referente a relaciones internacionales entre ambas sociedades.

En la Secretaría del Club se le han facilitado itinerarios y toda clase de datos para el regreso por carretera a San Sebastián, para donde saldrá dicho señor dentro de breves días.



Premios de honor de la Vuelta a Cataluña, automóvil

Foto Claret

Información útil

El señor socio del Club, don Teodoro Roviralta, que en compañía de su distinguida familia ha regresado hace poco de una larga excursión en automóvil por el Norte de España, ha indicado al Secretario del Club que se puede utilizar la carretera de Lérida a Barbastro, pasando por Almacellas, Tamarite-Binefar y Monzón, por la que se acorta considerablemente la distancia entre Barcelona y San Sebastián.

Felicitación merecida

El R. A. C. de Cataluña ha dirigido al ministro de Fomento un telegrama felicitándole calurosamente por el laudable propósito de reglamentar las llantas de los carros, causa principal del mal estado de nuestras carreteras.

La carrera por equipos del R. M. C. de Cataluña

Un nuevo equipo ha venido a sumarse a los que publicamos en el número pasado, constándonos que otros están a punto de constituirse y apuntarse.

El record se batirá este año, y la fecha del 8 de octubre será la de una nueva página de gloria para nuestro importante club motorista.

EQUIPO AZUL

José M. ^a Moré	David
P. Ll.	Rover
Cornering	Rudge
Martín Armangué.	Indian

EQUIPO BLANCO

Clarasó	DyG
Magneto	Triumph
Clavería	Triumph
Almirall	Sumbeam

EQUIPO ROJO

Allán	David
Bresca.	B. S. A.
Codina	Rover
Estatella	A. J. S.

EQUIPO KAKI

A. Díaz	DyG
J. Bonet	Motosacoche
J. A. Ortús	Motosacoche
J. Oliveras	Motosacoche

Escuela de Aviación

EN el nuevo terreno escogido por la Escuela Catalana de Aviación en Prat de Llobregat, sitio conocido por la Volateria, se han continuado dando clases durante esta semana, y actualmente se están montando los hangares y dependencias anexas a la Escuela que dirige don Salvador Hedilla.

El terreno mide 1.000 metros de largo por 700 de ancho, limitado por una extensísima planicie muy poco cultivada.

El lugar escogido nos parece acertadísimo, por lo que felicitamos muy de veras a los señores Pujol, Comabella y C.^a, ya que el nuevo aeródromo puede conceptuarse como uno de los mejores de España.

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

Campeonato de España motocicletas

**San Sebastián - Madrid
546 kilómetros**

17 de septiembre de 1916

1^o

Categoría 500 c. c.

Ponciano Fernández

en 10 h. 30 m.

sobre motocicleta INDIAN

Neumáticos

Hutchinson

**HUTCHINSON, S. A. - Calle de Valencia, 223
Teléfono 7944 - BARCELONA**

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Los Campeonatos de España, de natación

COMPLEMENTO de la fiesta de que hablábamos, con el consiguiente elogio, en el número pasado, fué la fiesta del día 17, verificada, para mayor comodidad del público, en el interior del puerto, frente al va-radero.

Numerosa concurrencia ocupó el gran número de palcos y de sillas dispuestas en derredor de la piscina, en la que se efectuaron los concursos de velocidad, de saltos y el partido de water-polo.

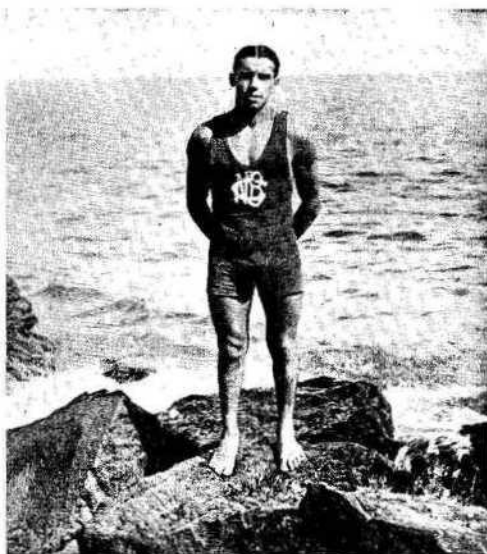
Ramón Berdemás, aquel a quien llamáramos el *petit prodige*, volviendo por su honor y por sus fueros, ganó brillantemente el Campeonato de España, de velocidad, en lucha con nadadores de la categoría de Trifón Solanas, de Antonio Vila, de Manuel Conesa, de José Salat, Laviña, Engrá, Toral, Carreras y Tarrida.

Berdemás se empleó a fondo con gran potencia y surcó las aguas, empleando en los 100 metros 1 m. 20 s. $\frac{3}{5}$, sacando una ventaja sobre Solanas de 5 s. $\frac{1}{5}$, haciéndose aplaudir grandemente y siendo saludado su triunfo a los acordes de la Marcha Real.

En el Campeonato de saltos participaron tan sólo cinco socios del Club. Poca cantidad es



Grupo de nadadores con don Emilio Solé



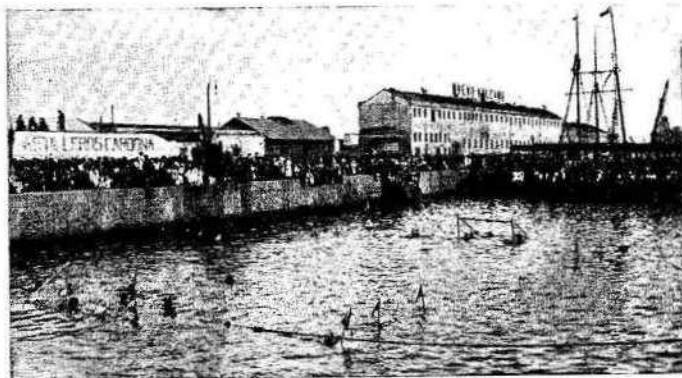
Ramón Berdemás, campeón de velocidad

para tan buenos elementos como cuenta aquella importante Sociedad. Verdad es que fueron los mejores los que entablaron ruda competencia, resultando victorioso y viéndose proclamado campeón, Camilo Balat, por dos puntos de ventaja sobre Vila, siguiendo por orden de clasificación, Boniquet, Muller y Montaner. Todos realizaron saltos magníficos; el del ángel, por el campeón, señalado queda en nuestra portada.

Por último se realizó el match de water-polo entre los equipos azul-amarillo y azul, resultando vencedor el primero, superior en des-

treza al segundo, aunque ambos dignos competidores, haciéndose merecedores al aplauso del público, lo mismo los campeones Balat, Domingo, Lloberas, Quintana, Robert (Augusto), Barba y Taxonera, que sus adversarios los Robert (Antonio), Solanas, Sánchez, Vila, Cuadrada, Berdemás y Mata.

Como es ya habitual en cuantos festivales organiza el Club Natación Barcelona, el del domingo estuvo también perfectamente organizado, haciéndose por ello acreedor a las más entusiastas felicitaciones.



El partido de water-polo

Fotos Claret

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Los deportes en la guerra europea



Tractores automóviles italianos arrastrando una pieza de grueso calibre en los Alpes



Exploradores sobre las puntas de las Dolomitas

EN nuestro afán de traer a estas páginas las notas de palpitante actualidad deportiva, nos mueven a aportar también aquellas que se relacionan con la guerra.

Y si bien es cierto que nuestros ojos se apartarían, con horror, de todo aquello que reflejara la crueldad de los odios existentes, no podemos negar que nos atraen y nos subyugan los grandes servicios que el sport ha prestado a las naciones comprometidas en el sangriento conflicto europeo.

Digna de admirar es la destreza de los valientes alpinistas italianos, trepando a las montañas más altas, a las rocas más elevadas, en busca de un objetivo, como digna de admiración es la proeza de arrastrar, por medio de tractores automóviles, los cañones de mayor calibre, para emplazarlos en las altas cimas e ir conquistando, palmo a palmo, el terreno enemigo, a costa de tantos y tan grandes sacrificios y de tanta audacia.

En esta guerra, el automovilismo presta excelentes servicios.

Turismo & Excursionismo



Monumentos y maravillas • Itinerarios y viajes
Indicaciones útiles
Hoteles y Bañeros



Al "Grop Sport" de Hostalrich

Cataluña, la desconocida

Je respire l'espace à pleins poulmons: l'est et l'ouest m'appartiennent, et le sud et le nord son à moi.

WALT WITMAN

HEMOS escrito arriba «Cataluña, la desconocida»; otro día escribiremos «España, la ignorada». Hoy el espacio y el tiempo se oponen a ello.

Hemos dicho Cataluña, la desconocida, porque es cierto.

Nos ha causado penosa impresión cuando en tierras de Castilla o en tierras de Galicia, o en las playas tibias del Cantábrico, cuajadas de gomosa aristocracia, en animada charla, han salido a relucir las más opulentas villas del ocio y el regalo con que nos brindaban las naciones de Europa, en tiempos de santa paz, mercados para exhibición de bellezas pecadoras y fortunas incalculables, y al hablar de nuestra Cataluña, por ignorancia, o por desprecio, ha sido de rigor pasar por alto un comentario sobre nuestra tierra. Hemos dicho por ignorancia, y es realidad.

Los turistas, los excursionistas, los que de vez en cuando descubren nuestras bellezas, nuestras inestimables aguas, los tesoros arquitectónicos, los minerales que encierra nuestra tierra y los que más tarde con genio emprendedor abren al camino de hierro rincones y parajes en los cuales nuestro pie nunca pusiera la planta, son extranjeros.

¿No pueden decir nada a nuestros sentimientos los risueños valles de Arán, las imponentes cumbres del Pirineo, que suavemente corren a morir en bellos acantilados, bahías y arrecifes en la costa de Levante; los selváticos bosques de las Guillerías, el Ampurdán y, sin ir más lejos, la bellísima y fértil llanura del Vallés o la del Llobregat? ¿Qué persuasión tan errada nos invade cuando miramos allende Cataluña, cerrando los ojos para no mirar hacia adentro? ¿Nada nos dicen tampoco los abetales centenarios que coronan nuestras montañas ni las suaves ondas de ese Mediterráneo siempre azul?

Barcelona

Una ciudad definida, con carácter propio, que tiene expresado todo su ser y todo su sentir en la magia arquitectónica de sus edifica-

ciones, que en la piedra ha esculpido todo un poema; una urbe que si ha visto su literatura o su filosofía modificadas, lo primero por influencia de Francia y lo segundo por influencia de Alemania, ha resistido con estoico valor la invasión del arte y ha sostenido integras, propias, inmutables, su música y su arquitectura, las dos expresiones más elevadas del sentimiento colectivo.

A orillas del más épico de los mares, Barcelona ríe, trabaja, lucha, ennoblece su raza, colabora a la obra nacional que como fracción de España le está encomendada. Emporio del arte, crea artistas; emporio de la ciencia, dota al saber de varones ilustres. Leed, desde Guimerá hasta Gaudí, desde Verdaguer a Viladomat. Esto en el arte. ¿Y en el trabajo? Perdona, lector amigo; nos derivaríamos a una cuestión más penosa.

Pero el trabajo, el sentir, la revelación del arte, la poesía que forzosamente ha de imperar en esa grandeza, no puede originarse sino del medio ambiente. Y así, en el alma del barcelonés pugnan los más emocionantes recuerdos de su suelo. Los bosques, fuente de vida que circundan la ciudad como rica diadema; las innumerables fuentes cuyas aguas riquísimas son néctar para miles y miles de ciudadanos; los incontables recuerdos históricos de la ciudad antigua, las soberbias construcciones de la ciudad nueva, montañas elevadísimas cruzadas por rápidos tranvías, los llanos que cierran la ciudad de un río a otro río, el puerto ancho y surcado por todos los pabellones, Vallvidrera, Horta, el Vallés, San Cugat, La Marina, y si vamos algo más allá, el Montserrat histórico, donde la Naturaleza ha prodigado su mano para repartir las flores; el Bruch salvaje y fértil, el Panadés, cubierto de millones de cepas, Begas, Garraf, Sitges, la blanca Subur, y al otro lado, la costa encantadora que orla el mar con sus casas blancas, siempre blancas, risueñas, siempre risueñas, igual cuando el levante encrespa las aguas mediterráneas como cuando arrulla la costa con la eterna canción de las olas.

Tarragona

Duerme la vieja Tarraco el sueño de su edad de oro. Cada piedra de su ciudad es un testigo de su legendario origen.

La Catedral, lo que fué Palacio de Augusto, el Circo, el Acueducto y la tumba de los Scipiones, a cuya sombra tantas veces hemos reposado tras larga caminata, confirma que la antigua

ciudad atesoró un día cuanto de rico y de próspero era condición humana.

Y al lado de lo pasado, herencia inestimable de vivientes tesoros, después del tributo que rinde a lo que fué, es orgullo de lo presente, porque trabaja; y en ella el viajero halla plácido reposo por el aspecto señorial de sus construcciones y por la alegría que le invade la contemplación de su campiña, siempre risueña, siempre espléndida.

Griegos, romanos, godos, celtas e iberos dejaron en la tierra un timbre de nobleza que Tarragona no ha perdido al veloz correr de los años. Y así, el visitante no sabe qué admirar más, si la rancia nobleza que preside en el campo rico y próspero, o el marco que forma su paisaje como rico vergel.

Fantasma o gigante que con dulce melancolía, absorto, recuerda los días de hierro y espera las eras de gloria, Tarragona está impertérrito vigía cara al mar.

Lérida

Si el alma viajera no experimenta el más grato contraste cuando se cruza desde Las Borjas y los llanos de Urgel, siempre feraces y risueños, a la Seo y después a Andorra, es que no hay alma. Y si la hay, no siente lo bello.

Por si la campiña feraz de Lérida no fuese bastante mérito para atraer al turista, si el espectáculo soberbio que hemos contemplado en más de una ocasión de la risueña vega del Segre salpicada de diminutos pueblos y cubierta de verde alfombra hasta la barrera del Montseny, sobre la cual ya asoman los picos nevados del Pirineo y las montañas aragonesas que ya de allí se admiran, si la majestuosidad de las sierras de Prades no fuese lo bastante para recrear nuestro espíritu, hablan por Lérida, desde la Catedral majestuosa, encerrada en el recinto del castillo y convertida en cuartel por Felipe V, hasta el magnífico puente de hierro que pisamos cuando de Barcelona vamos a ella, pumante que las aguas del Segre, furiosas, arrancaron en días aciagos, y que la tenacidad y genio emprendedor de los leridanos hizo brotar de hierro como un diploma al trabajo.

Gerona

Cuando por vez primera, casi un niño, el cronista pisó tierra ampurdanesa, en su alma quedó grabado el fragmento de una sardana, que la «tenora» remedaba con aguda y penetrante nota:

¡¡Amargament jo per tu ploro,
amargament, amargament!!

.....

La sencillez y nobleza de la tierra «camí de França» es incomparable. Hay en la fisonomía de los gerundenses, desde Puigcerdá a Torelló y desde Camprodón a Santa Coloma, la misma ingenuidad de la blanca nieve que como una bendición tapiza sus altas montañas

y el mismo genio emprendedor que se retrata de la contemplación de sus paisajes feraces, ricos, siempre sonrientes y agradecidos al agua bienhechora. Paisajes que nos recuerdan las tierras del centro de Galicia, ciudades y villas que nos traen a la memoria Lugo, Castro del Rey, Orense, las aldeas de León; cuadros que compiten con los más alabados paisajes suizos. Y a todo esto, la bondad sin límites de su gente, bondad que se traduce en la inocente sardana, en el *ball del ciri*, en la *dança*, y en una interminable serie de tradicionales costumbres que nos alejan del pensamiento el torbellino de las ciudades cosmopolitas.

Gerona está cruzada por muy lindas carreteras. Lástima que la más incompleta sea la del Estado....

..*

Hasta aquí unas impresiones, pobres, discretas y ligeras. El cronista no ha hecho sino remedar la obra que con tanto acierto como conocimiento van realizando desde estas columnas el intrépido Códice de Triola, Bordás, Monteverde, Segarra y aun nuestro maestro Masferrer.

«Corriendo por España» escriben unos, «Corriendo por Cataluña» escriben otros, y así, día tras día, como la gota de agua que a fuerza de caer horada la piedra, así, desde aquí, con tanta emoción como voluntad, quienes más quienes menos, clamamos por divulgar la obra cultural que para el pueblo, y aun para la patria, representa el conocimiento de sus regiones. Aquí donde, aunque no lo parezca, existen tantos medios de comunicación, tantos lugares agradables y tantas fortunas adecuadas, es un pecado buscar allende la región lo que ella nos brinda. El terreno extraño podrá ser una novedad para los catalanes, pero no más rico, no más risueño, no más agradable.

Hay que inculcar el espíritu excursionista, para que nuestras bellezas no sean ignoradas.

Tomad un opúsculo cualquiera de turismo, y quedaréis absortos. Hojead el último volumen de *Select Guide*, una publicación que graciosamente ha editado, con pulcritud maravillosa, nuestra benemérita Atracción de Forasteros, y os convenceréis.

La cultura social, además del trabajo, reclama un espíritu avezado a las cosas grandes, y creed: más grande que la Naturaleza, nada.

No tengamos que decir en conciencia y para nuestros adentros, con todo remordimiento, que Cataluña, para nosotros, es Cataluña, la desconocida.

Vale la pena de meditar las palabras del yanqui Wal Witman.

F. A. CANTO ARROYO

EL MUNDO DEPORTIVO

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

Revista de Sports diversos



Hípica • Ciclismo
Náutica • Caza y Pesca
Lawn-tennis • Tiro
Deportes atléticos &.^a &.^a



La bicicleta

POR QUÉ se mantiene la bicicleta en equilibrio? ¿Por qué el ciclista no se cae a cada instante, como a primera vista, y aun al primer recorrido, parece natural e inevitable?

Ya sé que muchas veces, y sobre todo al empezar el aprendizaje, miden los principiantes el suelo con su cuerpo, y puedo dar fe de la exactitud de estas medidas; pero tales vuelcos, o son torpezas del ciclista novel, o accidentes que lo mismo ocurren con la bicicleta que con cualquier otro sistema de locomoción.

Lo normal es que la bicicleta se sostenga en equilibrio y marche, y que sobre ella corra velozmente el ciclista.

De suerte que mi pregunta está en su lugar: ¿por qué milagro mecánico, y contra todo lo que podía esperarse, se mantiene la bicicleta en equilibrio?

En un principio, cuando yo no veía las bicicletas más que desde lejos, con aquel sentimiento, mezcla de admiración y envidia con que el que está parado o va despacio ve cruzar ante él a otro que con gran velocidad camina; cuando yo no conocía ni el peso ni las condiciones de construcción, ni el modo de funcionar de la máquina, imaginaba que la teoría en ella dominante era la del *giróscopo*. Que la bicicleta, al correr con suficiente rapidez, tenía una estabilidad propia, capaz de resistir y contrarrestar cualquier movimiento desequilibrado del ciclista, *sin que éste tuviera que hacer nada, por su parte, para evitar una caída*. Tales eran mi esperanza y mi ilusión.

El desengaño vino desde el momento en que subí a una bicicleta. No; la bicicleta hace muy poco por el ciclista. El ciclista no consigue el equilibrio de balde; él se lo ha de procurar. Con poquísimo trabajo, es cierto; pero como él no se lo procure, a tierra va fatalmente con la máquina encima, por más que se encomiende, como yo me encomendaba al comenzar, a todos los giróscopos de la física.

La mayor parte de mis lectores conocerán este admirable aparato, que parece dar un mentís a las leyes de la gravitación. En rigor, el giróscopo es la peonza con que juegan los chicos, y se funda en este principio: que cuando un cuerpo gira rápidamente al rededor de uno de sus ejes, cuesta mucho trabajo separar este eje de su posición. El giróscopo tiene una estabilidad propia, la que yo pensé que tenían las dos ruedas de la bicicleta.

Y, sin embargo, en la bicicleta, esta teoría del giróscopo tiene escasísima importancia y apenas contribuye al equilibrio de la marcha, entre otras varias razones que fuera largo exponer, por estas dos fundamentales: en primer lugar, porque las dos ruedas son muy ligeras y su momento de inercia es pequeñísimo, y en segundo lugar, porque la masa principal, que es la del resto de la máquina y, sobre todo, la del ciclista, no gira al rededor de ninguno de los dos ejes ni al rededor de ningún otro, como no sea cuando se desploma sobre el suelo.

La teoría del giróscopo sólo se aplica de una manera indirecta cuando el ciclista abandona el guía y gobierna la máquina con su cuerpo entonces la teoría del giróscopo le ayuda para manejar la rueda timón.

En los casos ordinarios, es decir, casi siempre, la teoría de la bicicleta es distinta, es sumamente sencilla: todo el mundo puede comprenderla, y aun sin comprenderla, todo el mundo la practica por instinto. Es un movimiento de defensa natural; pudiera afirmarse que es un movimiento reflejo, pero infalible. A poca práctica que se tenga, se defiende el ciclista. Con unas cuantas lecciones basta. Personas hay que a los diez minutos marchan solas, y los más torpes, los más temerosos o los más preocupados, solos marchan a las cinco o seis lecciones.

Veamos cómo se realiza este prodigio, porque prodigio es de la mecánica consciente o inconsciente: mejor dijera de la última, que cuando yo apliqué la primera, antes de haberla aplicado ya estaba en el suelo con toda mi mecánica a cuestas.

He aquí en lo que consiste la elemental y sencillísima teoría de la bicicleta. Todos los autores la dan por buena, y es evidente de suyo.

Supongamos a un ciclista caminando sobre la bicicleta y con las dos manos en el guía para mantener la rueda de delante, que sirve de timón, en el mismo plano que la rueda de detrás. La bicicleta caminará en línea recta.

Supongamos ahora que el ciclista se desniela un poco, inclinándose hacia la derecha.

Si la rueda de delante no tuviera movimiento de giro a un lado y otro, fatal y necesariamente se caerían la máquina y el ciclista.

Pero éste, por medio del guía, da una inclinación mayor o menor a la rueda de delante, y desde este momento la bicicleta ya no *describe una recta*, sino *un arco de círculo*, que vuel-



ve su concavidad hacia la derecha también, es decir, hacia el lado de la caída.

Ahora bien, en todo cuerpo que gira trazando una curva o un arco de círculo, *nace una fuerza centrífuga* que tiende a echar el cuerpo hacia fuera, con mayor o menor intensidad, dependiente ésta de la velocidad de la marcha y del radio de la curva.

Pues comprendido lo que precede, claramente se ve que al abandonar el ciclista la línea recta para trazar una curva más o menos abierta, ha hecho nacer una fuerza centrífuga que le tira hacia la izquierda, o sea hacia la fuerza, oponiéndose a su caída y trayéndole a la posición de equilibrio, desde la cual podrá seguir caminando en línea recta.

Iba a caer, trazó una curva, y la fuerza centrífuga le sostuvo y le levantó.

Claro es que el principiante no calcula bien la inclinación de la rueda, que por lo regular engendra una fuerza centrífuga superior a la necesaria; de suerte que no sólo le impide caer a la derecha, sino que tiende a volcarle hacia la izquierda. Pero el remedio lo tiene en sus manos, siempre puestas sobre el guía, porque basta con que incline en sentido contrario al primero la rueda de delante, describiendo otra curva opuesta a la anterior y engendrando otra fuerza centrífuga hacia la derecha que contrabalancee el nuevo desequilibrio, para volver a la posición normal o para aproximarse a ella.

Por eso los principiantes van *haciendo eses*, quiero decir curvas, que vuelven su concavidad alternativamente a uno y otro lado, y por eso, como se dice en términos vulgares, el principiante va dando *enormes guiñadas*. Es que va engendrando fuerzas centrífugas innecesarias y excesivas hacia la derecha y hacia la izquierda.

En suma: el equilibrio de la bicicleta puede asegurarse con toda verdad que se funda en un *balancín de fuerza centrífuga*, que ya domina hacia un lado, ya domina hacia el lado contrario.

Cuando se va adquiriendo práctica, *las eses* se van estrechando, las guiñadas van siendo menores, el equilibrio se pierde con menos frecuencia, y cuando se pierde se recobra por la fuerza centrífuga puramente necesaria, sin caer nunca del lado opuesto.

Por último, cuando el ciclista ha llegado a

su perfección, *la ese* ha desaparecido para confundirse con la línea recta, o si acaso existe, es tan estrecha, que la vista no la percibe.

Tal es la teoría de la bicicleta, que aceptan y reconocen unánimemente todos los autores que conozco.

Por lo demás, aun conociéndola perfectamente, de nada le servirá al principiante, y aun podrá perturbarle, si se somete en cálculos y disquisiciones mecánicas al sentir que perdió el equilibrio, no quedándole más consuelo que el que le queda al enfermo que se muere, cuando el médico le explica, con todo el lujo de la ciencia moderna, la enfermedad que le lleva al otro mundo.

Para satisfacer la inteligencia, la teoría; para aprender a marchar en bicicleta, mucha práctica y unos cuantos porrazos a modo de provechosos estimulantes. Y es probado.

JOSÉ ECHEGARAY

CICLISMO

Campeonato de España

(Velódromo de Palma)

CON satisfacción grande vimos que la Junta del Veloz Sport, atendiendo indicaciones de la Prensa, tomó toda clase de disposiciones para que el orden no se alterara y para que en la entrepista y en las tribunas públicas reinara el mayor orden.

Pocos minutos después de las cuatro dió comienzo el espectáculo con el desfile de todos los corredores.

Inmediatamente se celebró una carrera para corredores de tercera categoría (tres vueltas), llegando primero a la meta Muntaner, segundo Palmer y tercero Araujo.

La carrera Campeonato de España se corrió por series y una repesca para los que llegaran en segundo lugar.

Primera serie: Tomaron parte Rubió, Léblanc, Mas y Palmer.

Medallas & Insignias Objetos para premios



Fabricantes:

HUGUENIN FRERES & Co.-LE LOCLE (Suiza)

Los más importantes del mundo

Representantes: GAMPER Y MIR : Bruch, 13, pral. - BARCELONA

ACTUALIDADES GRÁFICAS

Manifestaciones deportivas : En el mar y en el monte

EXISTEN, afortunadamente, en nuestra Barcelona, aficiones para todos los deportes.

Quiénes se inclinan por el mar, quiénes afluyen a la montaña. La salud se vende barata en uno y otro sitio, y nuestra juventud satura sus pulmones, a grandes dosis, de sano oxígeno y abundante ázoe. *Ecco il problema.*

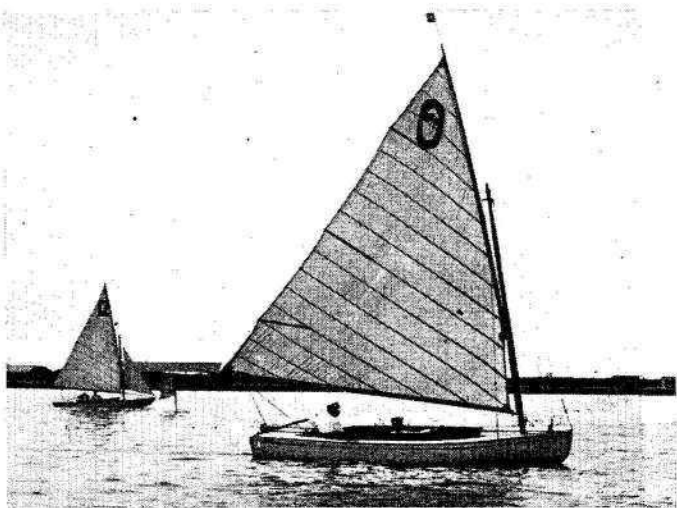
Si el paseante dirige sus pasos hacia el mar y se aleja de los ruidos incómodos de la ciudad por las escolleras y rompelas, divisará todos los domingos, paseándose señorialmente por los alrededores del puerto, a una porción de balandros de fórmula Hispania unos, y de fórmula internacional otros.

Casi todos los domingos se celebran regatas. El pasado, los Clubs Marítimo, Náutico y de Mar movilizaron sus fuerzas. Sus balandros se disputaron las copas «Real Asociación Española en favor de los ciegos» y «Yachts alternos».

La primera fué ganada por el *Fitora*, este fino *racer* de una sola vela que va al mando de Federico González y que va adquiriendo paulatinamente una serie de trofeos con los cuales poder instalar un museo. Otra vez, guardándole los honores que le son merecidos, surca las aguas de STADIUM el yate *Fitora*.

* *

Tiene nuestro amigo Sanromá, el conocido industrial, el don de atraerse todas las simpatías, lo mismo de particulares que de los Clubs, y así a nadie le parecerá extraño que frecuentemente vaya unido su nombre a manifestaciones que organizan nuestras Sociedades en



El yate Fitora, vencedor de la regata

Foto Vela

forma de carreras o de demostraciones de cariño como la que tributó y le fué recíprocamente tributada el domingo por un grupo crecido de socios y socias del Grupo Deportivo del C. V. R.

Correspondiendo a la atenta invitación de don Antonio Sanromá, treparon por la cordillera vecina los ciclistas del Grupo y por el funicular sus familias, y una vez en la finca de Sanromá, dando todos pruebas de excelente apetito y la cocinera de exquisito gusto, se almorzó en medio de las delicias del monte y de lo que aun constituye mayor delicia: la fraternal amistad que une a todos los amantes del ciclismo.

Se recorrió el monte y regresó todo el mundo satisfecho de la amabilidad exquisita del amigo Sanromá y de sus distinguidas esposa y hermana Teresina.



Dos aspectos del aplec al «mas» de don Antonio Sanromá, verificado por los socios del Grupo Deportivo del C. V. R.

Lanzados los corredores al tercer toque de la campana, Mas se adelanta a gran velocidad, obligando a los demás a apretar de firme.

Llegaron a la meta: 1.º Léblanc, que quedó clasificado para la final, y 2.º Mas, para la repesca.

Léblanc empleó en el recorrido de las tres vueltas 1 m. 33 s.

Segunda serie: Se presentaron Manchón, Arbona, Tresserras y «Chispa».

Fué clasificado para la final Manchón, que empleó 1 m. 20 s., y para la repesca Arbona.

Tercera serie: Toman parte Roig, Soum, Crespo y Serrano.

Como las anteriores, esta serie fué interesantísima, consiguiendo, tras lucha reñida, quedar clasificado Roig y para la repesca Soum.

Serie Repesca: Toman parte los clasificados Arbona, Soum y Mas.

En esta carrera se llevó a cabo una jugarreta por parte del corredor Mas, de la cual el público protestó y el Jurado, teniendo en cuenta la ilicitud de la misma, impuso una multa al citado corredor que con su artimaña privó a Soum de desarrollar toda la velocidad en el momento supremo.

Llegó en primer puesto Arbona y segundo Soum.

Inmediatamente se efectuó la Carrera Nacional para corredores de segunda categoría (tres vueltas), en la cual tomaron parte Mas, Palmer, Serrano, «Chispa» y Muntaner, consiguiendo el primer puesto Serrano que efectuó una carrera brillantísima, el segundo Mas y el tercero «Chispa».

Tras breve descanso, y ante la expectación general del numeroso público congregado en el Velódromo del Tirador, se pusieron en línea para correr la final del Campeonato de España los notables corredores clasificados en primer

puesto en las series, Léblanc, Roig, Manchón y Arbona.

Lanzados los corredores, Arbona toma la cuerda intentando aventajar a los demás con un tren duro, pero los notables *sprinters* consiguen alcanzarle, colocándose detrás de Arbona, Léblanc, Manchón y Roig, y por este orden continúan la carrera a marcha regular.

Al sonar la campana anunciadora de la última vuelta, Léblanc embala de un modo formidable, consiguiendo cierta ventaja sobre los demás, pero éstos le siguen de cerca, entablándose una lucha reñidísima.

Léblanc entra en la meta en primer puesto, en segundo Manchón y en tercero Roig.

El público tributó al nuevo Campeón de Velocidad una ovación entusiasta, delirante.

El espectáculo terminó con una carrera Nacional de resistencia (treinta vueltas), con primas de quince y diez pesetas al primero y segundo que pasaran la meta cada cinco vueltas.

Toman parte Tresserras, Soum, Crespo, Rubio, Arbona, Manchón, Léblanc, Roig, Serrano, Mas y «Chispa».

Los corredores salen a buen tren y, al anunciar la quinta vuelta, se destaca Léblanc con un embalaje preciosísimo y consigue la primera prima, y en segundo puesto llega Roig.

La segunda prima fué ganada por Manchón, llegando en segundo puesto Roig.

La tercera prima la consigue Mas, llegando en segundo lugar Serrano.

La cuarta la alcanza Arbona, llegando en segundo puesto Soum.

La quinta es ganada por Léblanc, pasando la meta en segundo lugar Roig.

Al final resulta vencedor Léblanc, llegando en segundo puesto Roig y en tercero Rubio.

Manchón tuvo que retirarse por encontrarse indispuerto.

Radiator Compound

Productos
RIE-NIE

PARA LA SOLDADURA INSTANTÁNEA DE RADIADORES

Agente general para España: **Carlos Plaja**, Rambla Cataluña, 61 : Teléf. 2196-Barcelona
DE VENTA EN TODOS LOS GARAGES Y EN PROVINCIAS

Fábrica nacional de

**cochecitos
automóviles**

I D E A L

motor con patente española, construido en nuestros talleres

PRIMERO y SEGUNDO premios - Prueba de Regularidad 1915

PRIMERO y TERCER premios - Prueba de Regularidad 1916

Talleres Hereter, S. A.

BARCELONA: Rosellón, 189-191; Moyá, 6; Diagonal, 548
MADRID: Alfonso XI, 5

Écos y noticias

Hoy es todo júbilo en la gran Tarragona. Número muy crecido de deportistas barceloneses se ha trasladado a la vecina capital, en donde se verificarán grandes regatas de yols de mar, concursos atléticos, de natación, carreras de bicicletas, etc., dotados todos estos festivales de muchos y excelentes premios.

En las regatas a remo participarán tripulaciones pertenecientes a los clubs de Barcelona (Marítimo y de Mar), Cartagena, Alicante y Tarragona.

En los concursos atléticos, además del fuerte equipo tarraconense y otro reusense, tomarán parte Sanahuja, Cortés, García y Coll.

En el de Natación, Cuadrada (J.), Berdemás, Vila, La Viña, Solanas, Tusell, Sánchez, etc.

En la prueba de 50 kilómetros, de carácter provincial, tomarán parte excelentes amateurs de Tarragona, Reus y Valls.

* * *

Post nubila, Febus, dijo en castizo latín un apreciable diario de esta ciudad para hacernos comprender que si tras del nublado asoma el sol, tras de la borrasca federativa debe renacer la paz.

Quien presume que el sentimiento deportivo, anteponiéndose a ciertas miserias, ha triunfado, exclama, lleno de candor o buena fe: «A la pelota, señores del balompié; aquí no ha pasado nada.»

Ciertamente—nos permitiremos añadir nosotros—. No ha pasado nada. Va a pasar.

Y para que vea que andamos tal cual de latines, añadiremos:

Post festum, pestum.

Y si algo más se exige de nosotros, pues...

Peris boviscum.

Que Peris sea con vosotros, *que nosaltres no'l volem!!*

Carnet del sportsman

Resultados técnicos

Atletismo.—*Barcelona*: Concursos de la Agrupación Deportiva Marathon. Día 17. Carrera de 100 metros. 1.º, Minguell; 2.º, Ibáñez; 3.º, Lisbona.—Lanzamiento del peso. 1.º, Cabezas, 7,45 metros; 2.º, Ibáñez, 7,10 metros; 3.º, Ramoneda, 6,80 metros.—Saltos de altura. 1.º, Ibáñez, 1,43 metros; 2.º, Lisbona, 1,35 metros; 3.º, Minguell y Gil, 1,32 metros.—Saltos de longitud. 1.º, Lisbona, 4,10 metros; 2.º, Ibáñez, 3,90 metros; 3.º, Minguell, 3,50 metros.—Triple salto. 1.º, Ibáñez, 9,50 metros; 2.º, Lisbona, 9,40 metros; 3.º, Gil, 8,85 metros.—Carrera de 1.500 metros. 1.º, Ibáñez; 2.º, Parés; 3.º, Viola.

Ciclismo.—*Calaf*: Día 12. Distancia 26 kilómetros. 1.º, Soum, 39 m.; 2.º, J. Martí, 39 m. 48 s.; 3.º, E. Tresserras, 40 m.

Palma: Campeonato de España, velocidad. Velódromo del Veloz Sport Balear. Día 17. Carrera de tercera categoría (1.000 metros). 1.º, Muntaner; 2.º, Palmer; 3.º, Araujo.—Campeonato de España. Series de 1.000 metros. Primera: 1.º, Leblanc, 1 m. 33 s.; 2.º, Mas.—Segunda: 1.º, Manchón, 1 m. 20 s.; 2.º, Arbona.—Tercera: 1.º, B. Roig, 1 m. 29 s.; 2.º, Soum.—Repesca: 1.º, Arbona, 1 m. 31 s.; 2.º, Soum.—Final. 1.º, Oscar Leblanc, 1 m. 18 s.; 2.º, Manchón, 1 m. 18 s. 1/2; 3.º, Roig, 1 m. 18 s. 3/4.—Carrera de resistencia (10 kilómetros). 1.º, Oscar Leblanc; 2.º, Roig; 3.º, Rubio.

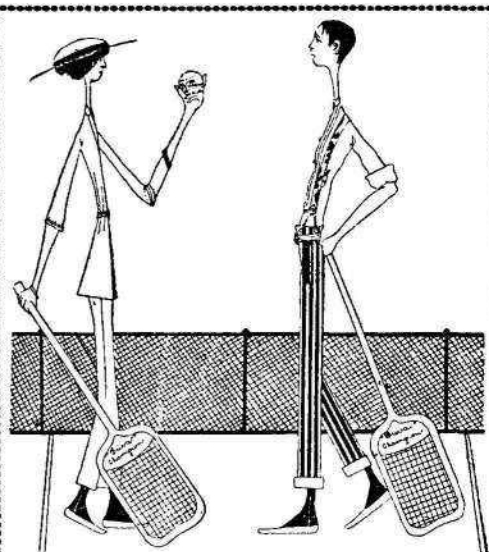
Fútbol.—*Barcelona*: Partido de selección para pertenecer a primera categoría. Día 17. Internacional-Tarrasa, 2 a 1.

Manresa: Centre Sports Manresa-España, 1 a 0.

Mataró: Iluro-Racing, 4 a 2.

Motociclismo.—*Madrid*: Carrera San Sebastián-Madrid. Día 17. Distancia 546 kilómetros. Categoría motos hasta 500 c. c. 1.º, P. Fernández, moto *Indian*, neumáticos *Hutchinson* 10 h. 30 m. 40 s.; 2.º, M. Reina, moto *Indian*, 11 h. 3 m. 56 s.—Motos fuerza libre. 1.º, Florencio Fuentes, pneus *Dunlop*, 8 h. 57 m. 31 s.; 2.º, A. Retana, pneus *Dunlop*, 9 h. 5 m. 44 s.; 3.º, E. Cervera, moto *Indian*, 9 h. 13 m. 16 s.—Side-cars. 1.º, M. Lliviria, pneus *Dunlop*, 9 h. 23 m. 2 s.; 2.º, G. Vila, moto *Indian*, pneus *Dunlop*, 9 h. 58 m. 54 s.; 3.º, M. Landauce, pneus *Dunlop*, 10 h. 32 m. 34 s.

Natación.—*Barcelona*: Campeonato de España organizado por el Club Natación Barcelona. Día 17. Velocidad. 1.º, R. Berdemás, 1 m. 20 s. 3/4; 2.º, T. Solanas, 1 m. 25 s.; 3.º, A. Vila, 1 m. 25 s. 1/2.—Saltos. 1.º, C. B. lat, 142 puntos; 2.º, A. Vila, 140; 3.º, Boniquet, 126.



**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

Pedestrisimo. — *La Garriga:* Pruebas pedestres. Día 17. 100 metros. 1.º, Casas, 11 s. $\frac{2}{5}$; 2.º, Vidal, 11 s. $\frac{4}{5}$. — 200 metros. 1.º, Casas, 23 s. $\frac{1}{5}$; 2.º, Coll, 23 s. $\frac{4}{5}$.

San Cugat: Carrera San Cugat-Sardaña-San Cugat, organizada por el Centre Excursionista Barcelonés. Día 17. Distancia 11 kilómetros. 1.º, E. Calvo (C. E. M.), 42 m. 31 s. $\frac{2}{5}$; 2.º, L. Planell (C. E. M.), 42 m. 59 s. $\frac{1}{5}$; 3.º, L. Serra (A. S. C.), 45 m. 56 s. $\frac{3}{5}$.

Remo. — *Barcelona:* Regatas eliminatorias de yols a cuatro remeros y timonel, organizadas por el Real Club Marítimo. Día 17. Primera prueba. 1.º, tripulación Santamaría (Pohl, Eithel, Millá, Weber); 2.º, tripulación Camps; 3.º, Alfaro. — Día 18. Segunda prueba. 1.º, tripulación Alfaro (Ferrer, Blanco, Velloso, Castellá); 2.º, tripulación Camps; 3.º, tripulación Santamaría. — Día 19. Tercera prueba. 1.º, Tripulación Santamaría; 2.º, tripulación Camps; 3.º, Tripulación Alfaro. — Regatas eliminatorias de debutantes, organizadas por el Club de Mar. Día 17. Distancia 2.000 metros. 1.º, tripulación Sarsanedas, 9 m. 11 s.; 2.º, tripulación Marín, 9 m. 12 s. $\frac{1}{5}$; 3.º, tripulación Cortadellas, 8 m. 17 s.

Tiro. — *Barcelona:* Tiradas para obtención de medallas de oro, plata y bronce, organizadas por la Representación del Tiro Nacional. Día 17. Medalla de oro, C. Nuereberger, a 200 metros, 15 disparos, 126 puntos. — Medalla de bronce, D. Sánchez Díez, a 50 metros, 10 disparos, 77 puntos.

Water-polo. — *Barcelona:* Campeonato de España, organizado por el Club Natación Barcelona. Día 17. Equipo azul-amarillo del C. N. B. vence al azul del mismo Club por 5 a 1.

Yachting. — *Barcelona:* Copa Real Asociación Española en favor de los ciegos. Regata para yates de la serie Hispania, organizada por el R. C. M. Día 17. Distancia 2 millas y media en triángulo. 1.º, *Fitora*, de González, tripulante Yáñez, 5 puntos; 2.º, *Buckingham*, de J. Amat, tripulante Ubarri, 4 puntos; 3.º, *Ligero*, del R. C. M. — Copa Yachts Alternados, organizada por el Club de Mar.

Día 17. Distancia 3 millas. 1.º, *Pepito*, del R. C. N., de Ribas y Camps, 43 m.; 2.º, *Horitzó*, del C. de M., tripulado por Masó y Baldó, 43 m. 22 s.; 3.º, *Sageta*, del C. de M., tripulado por Ravell y Biosca, 43 m. 22 s.

Programa para mañana

Excursionismo. — Excursión ciclista a la Font de la Suñera (Mollet), organizada por el Grupo Deportivo del C. V. R. Salida del local social. A las 6.

Ciclismo. — Prueba ciclista de 50 kilómetros en carretera, organizada por el Sport Ciclista Català. Salida del Arco de Triunfo. A las 7.

Carrera libre para neófitos, organizada por el Velo Sport de Sans. Distancia 33 kilómetros. Salida de la calle Watt. A las 7,30.

Carrera de tercera categoría, organizada por la Comisión de festejos de la calle de Poniente. Distancia 18 kilómetros. A las 15.

Carrera de tercera categoría y de neófitos, organizada por la Comisión de festejos del Paseo de San Juan. Distancia 6 kilómetros. A las 16.

Pedestrisimo. — Carrera pedestre, organizada por la Comisión de festejos del Paseo de San Juan. Distancia 1.250 metros. Salida del Paseo de San Juan. A las 10.

Carrera por equipos, organizada por el Casino Liberal del distrito segundo. Salida del local social, calle de Rech Condal. A las 16.

Futbol. — Partido de futbol a beneficio de la biblioteca de la Sociedad de Metalúrgicos, entre los primeros equipos del Español y el España. Campo del Español. A las 16,30.

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

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

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

BUJÍAS
SPHINX

ESPAÑA
(BARCELONA)
Carret. de Ribas, 279
Teléfono 8250

La Hispano-Suiza
FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

FRANCIA
(BOIS
COLOMBES)
: 27, Rue Réunion :

Coches de Turismo, para Hoteles, de reparto, etc.

Omnibus, Camiones, Motores marinos, Motores para la Aviación

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

Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléfono 7922



DUNLOP

LEGÍTIMOS NEUMATICOS INGLESSES

AUTO - MOTO - VELO

Vencedores del Campeonato de España motocicletas

San Sebastián-Madrid : 546 kilómetros : 17 septiembre 1916

□ □

Sociedad Española DUNLOP, S. A.

Paseo Recoletos, 25 - MADRID - Teléfono 4741

Telegramas y telefonemas: NEUDUN

— DEPOSITARIOS EN BARCELONA —

J. ÁLVAREZ : Provenza, 260

F. MAGRE : Córcega, 233

A. SANROMÁ : Balmes, 62

A. ALIMUNDO Y C.^A

Aragón, 259 y 261 : Teléfono 1017

• BARCELONA •

ARTÍCULOS PARA TODOS LOS SPORTS

ESPECIALIDAD EN LAWN-TENNIS Y FOOT-BALL

Motos y bicicletas de varias marcas

Raquetas "RAND" e "I. Z." a 42,50 y 47,50 pesetas, respectivamente



El neumático ideal no existe

EI

Pneu-Klein

es el que más se le aproxima

PEDID LA **G. KLEIN**
TARIFA A

BARCELONA: Princesa, 61

MADRID: Sagasta, 7

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

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES



MARCA REGISTRADA

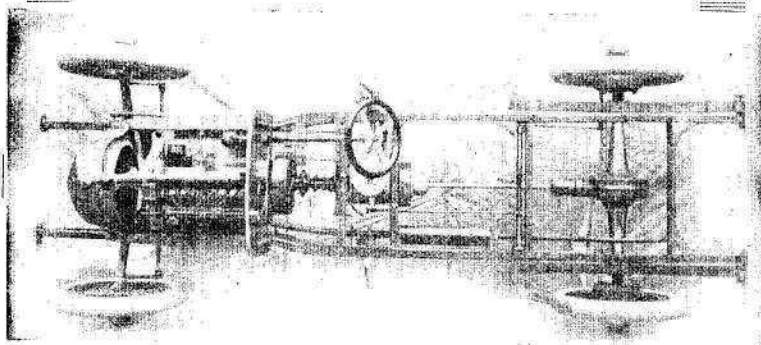
TALLERES Y OFICINAS TÉCNICAS DE BARCELONA

A. ELIZALDE

(Antes BIADA, ELIZALDE Y C.A)

PASEO DE SAN JUAN, 149

Dirección telegráfica: AUTOELIZALDE - Tel. 7921



Automóviles de turismo y reparto : Omnibus, camiones, coches militares, de sanidad y policía

Oficina técnica para estudiar las aplicaciones industriales