



# STADIUM

*Revista Ilustrada  
de Sports*



FÚTBOL

Partido final del  
Campeonato  
de España

Año VII - Núm. 208  
19 Mayo 1917

**20** cts.

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

# SANROMÁ

# GAS-MOTOR

ESENCIA ESPECIAL PARA AUTOMÓVILES Y MOTORES

## CATASÚS Y C.<sup>A</sup>

PASEO DE COLÓN, 20 : Teléfono 459 : BARCELONA

# S. A. ESPAÑA

ACEITES Y GRASAS MINERALES

— IMPORTACIÓN DIRECTA —

Oficinas: Provenza, 247 - Teléfono G. 1023

Almacenes: Gasómetro, 18 - Pasaje de Sicilia, 4 bis

## Neumáticos



# Bergougnan

Pedid en todos los Garages la cubierta

## Sculptée

# Bergougnan

La casa R. C. Bergougnan ha recibido un importante stock de cubiertas y cámaras de bicicleta

## R. C. BERGOUGNAN

BARCELONA : Rambla Cataluña, 76  
Teléfono A-3169



# Stadium

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



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

APARECE LOS SÁBADOS  
Número suelto, corriente, 20 cénta.  
Número suelto, atrasado, 40 cénta.

OFICINAS:  
Consejo Ciento, 383, entr. •  
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

EL campo del Real Club Deportivo Español acaba de ser teatro de grandes acontecimientos.

Primeramente lucharon el Madrid F. C. con el España, fiera y bravamente; después el Madrid, tras dos reñidísimos combates, hubo de vencer, para llegar a ser campeón, al formidable Arenas.

Tardes transcurridas deliciosamente en el campo del Español, gozando a veces ante el juego soberbio de los campeones regionales; llenos de inquietud, de incertidumbre otras, a medida que íbamos viendo perdidas las ilusiones que nos habíamos forjado, que al fin, mortales también, los cronistas imparciales tenemos en quien poner nuestros cariños.

Con gran acierto escogió nuestra Federación el terreno del Español para celebrar los matches finales y semifinales del Campeonato. Y allí hemos acudido y a nuestro lado hemos tenido a uno de los elementos más valiosos y que mayores esfuerzos han realizado para dotar al R. C. D. E. de un campo espacioso como el que actualmente posee: don José M.<sup>a</sup> Tallada.

En el Español, Tallada es una institución y un elemento indispensable, indispensable en la dirección del Club, que, merced a sus energías y a su talento, se ha mantenido siempre a una gran altura.

El Español ha tenido sus buenos y sus malos tiempos, sus días de gloria y sus horas de pena; pero no ha llegado entre éstas la hora

### Los leaders



D. JOSÉ M.<sup>a</sup> TALLADA

Secretario del Real Club Deportivo Español

en que se abatiese el espíritu de Tallada, que supo animar a sus huéspedes en las horas de infortunio y contener los entusiasmos en las horas en que el triunfo venía a premiar esfuerzos generosos. Llevado de sus aficiones hacia el sport y muy especialmente hacia el sport balompedístico, todos sus afanes han consistido en allanar el camino para que el primer equipo saborease, digna y honrosamente, los goces de las grandes victorias,

y en el Español, desde el primero al último socio, aun reconociendo lo que se debe a los Ciudad, a los Hardoy, a los Riba y a tantos otros, no se olvidará nunca la labor constante, tenaz, decidida de Tallada, para que flotase siempre victoriosa la bandera de su club.

Por méritos propios llegó a situarse en la presidencia de la Federación Catalana de Clubs de Foot-ball, manteniendo siempre con dignidad los acuerdos de sus compañeros, aunque ello a veces contrariase su voluntad, sabiendo retirarse a tiempo sin que su afán de mando, como tantos otros, le impeliese a quedarse donde no se cosechan más que disgustos y sinsabores.

Es persona entendidísima en materia de futbol, que conoce a fondo, como asimismo las encrucijadas de la política futbolera. Ha esgrimido la pluma para salir en defensa de la dignidad futbolística, y hablando ha sostenido discusiones, demostrando que sabe lo que dice y poniendo, por lo regular, el dedo en la llaga.

En otro orden de ideas, Tallada, por su labor, sus talentos y su laboriosidad, hubiera llegado a más altos destinos; se ha contentado con quedarse de secretario del R. C. D. Español, porque allí cuenta sus mejores amigos y allí disfruta viendo como se desarrolla lo que ha sido y sigue siendo su predilecta afición.

N. M.

## Pórtico

### Buena lección

**R**UBRICK, el gaceticero deportivo de A B C, y demás camaradas que le siguieron en su insensata y antipatriótica tarea de sacar partido de insignificantes sucesos para echar fango sobre Barcelona y sobre la afición futbolística de Cataluña y para procurar por todos los medios que la final del Campeonato no se jugara en nuestra ciudad, han quedado en un ridículo tan enorme, que si tuvieran aquello que invocaban para oponerse a que viniese el Madrid y aquello que tan gallardamente ha demostrado tener el equipo que capitanea Sotero Aranguren, ese muchacho imagen y ejemplo de la vergüenza y de la dignidad deportiva de todos sus compañeros para querer venir a todo trance a jugar aquí la final del Campeonato, si tuvieran, pues, eso que hemos dicho, creemos que, después de un maduro examen de conciencia, debieran haber condenado su pluma a muerte y a estas horas debiera haberse ejecutado la sentencia con todas las solemnidades del caso.

El público de Barcelona, el público que entra en el campo — no hablemos de la chiquillada golfa que se queda fuera—, se portó correctamente con el Madrid durante los partidos semifinales que jugó contra el España; pero en el partido final, a pesar de su actitud imparcial y neutral que requerían las circunstancias, no pudo disimular, en más de una ocasión, la verdadera simpatía que aquí se profesa a los jugadores madrileños.

¿Quién no recuerda la ovación enorme que se prodigó a René Petit cuando alcanzó el primer goal para el Madrid?

Estamos orgullosos de que el partido final del Campeonato de España haya servido para sellar de una manera solemne la sincera fraternidad que existe entre los deportistas madrileños y barceloneses, y esperamos que, así como nosotros hemos sabido dar un mentís a esos explotadores de infundios y de calumnias — a pesar de que las injurias recibidas podían hacernos conducir inconscientemente de otra manera—, en Madrid sabrán hacer justicia a esas firmas que han caído en el mayor de los ridículos, para que no puedan levantarse jamás de él.

MAX



## Estos días en otros tiempos

**17 de mayo de 1881.**—En Lille Bridge (Inglaterra), Masson cubre la distancia de 45,338 kilómetros en 3 h., y Bailey la de 57,699 en 4 h., homologándose oficialmente estos records pedestres.

**14 de mayo de 1888.**—P. Cannon, el afamado pedestrista inglés, bate en Govan (Inglaterra) el record de las tres millas, estableciéndolo en 14 m. 19 s. <sup>4</sup>/<sub>10</sub>.

**7 de mayo de 1898.**—En Wiscornia University (E. U.), J. H. Maybury, conceptuado como uno de los mejores pedestristas, cubre cincuenta yardas en 5 s. <sup>1</sup>/<sub>5</sub>.

**14 de mayo de 1898.**—El recordman holandés Joap Eden establece en el velódromo de Burdeos el record del kilómetro (salida parada) en 1 m. 16 s. <sup>3</sup>/<sub>5</sub>.

**15 de mayo de 1898.**—En las pruebas de 50 kilómetros organizadas por el Club Velocipédico de Barcelona, obtienen los primeros puestos Robreño (routier de primera) en 2 h. 7 s. y Amorós (de segunda) en 2 h. 21 m. 31 s.

**14 de mayo de 1899.**—En el Círculo Eugenio Pini, de Livorno, se celebra un gran asalto de armas en el que participa el maestro Cerelli y Vallebona, esgrimidor zurdo.

**18 de mayo de 1900.**—Se efectúa en La Ferté (Francia) la prueba de 100 kilómetros en carretera y con entrenadores, que gana Fischer (suizo) estableciendo el record ciclista en 2 h. 12 m. 25 s.

**15 de mayo de 1901.**—El Comité provincial de la F. G. E. toma el acuerdo de dar el nombre de Ferrer y Mitayna al primer campo de juego que se establezca en Barcelona, acuerdo que está aún por cumplir.

**15 de mayo de 1902.**—Se celebra en Madrid el partido final de Campeonato, ganando Vizcaya a Barcelona por 2 a 1.

**13 de mayo de 1903.**—La caravana automovilista formada por turistas de todos los países, emprende la ruta de París a Madrid con un total de 47 coches y 120 turistas.

**16 de mayo de 1904.**—En las carreras de caballos de Madrid, hubo empate en el Gran Handicap pura sangre entre los caballos Contató, del Marqués de Larios, y Vidiw, del Conde de Garyey.

**14 de mayo de 1906.**—Jerónimo López, del Athletic, gana el Campeonato pedestre de Madrid, organizado por Heraldo de Madrid (10 kilómetros en 40 m. 2 s.).

**18 de mayo de 1907.**—El Real Automóvil Club de Portugal acuerda la celebración de una carrera Madrid-Lisboa.

**10 de mayo de 1908.**—El malogrado Guippone gana brillantemente la Copa de voitures, organizada por el Comité Panormitan de Sicilia (Italia).

**8 de mayo de 1910.**—Aveu, por Simoniam y Alliance, se adjudica el clásico premio de Cadran, en el hipódromo del Bois de Boulogne.

**12 de mayo de 1912.**—De Viris se adjudica el Gran Premio de Bruselas (50.000 francos).

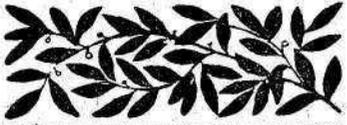
EXTINTOR DE  
INCENDIOS

“PYRENE”

VALLET, FIOL y C.<sup>a</sup>, s. en c.  
Provenza, 165 a 173—Tel. A-922  
BARCELONA

ÚNICO QUE APAGA TODA CLASE DE MATERIAS INFLAMABLES

# Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos  
Inventos y novedades  
Cuestiones prácticas  
Hechos y comentarios



## Notas del Real Automóvil Club de Cataluña

### El proyecto de Reglamento de circulación de Real Automóvil Club de España

El Real Automóvil Club de Cataluña está realizando un minucioso estudio del proyecto de Reglamento formulado por el Real Automóvil Club de España con objeto de acudir a la información abierta en este Gobierno civil formulando observaciones sobre algunos puntos que deben reformarse.

El día 31 del actual termina el plazo para presentar informes al citado proyecto.

Sabemos que una importante Sociedad de transportes en automóvil formulará también su oposición a algunos artículos del proyecto.

### Puentes

El diputado a Cortes señor Fournier ha comunicado al Secretario del R. A. C. de C. muy buenas impresiones sobre la construcción de los puentes sobre el Terry y el Fluviá, constantemente gestionados por el Club.

Es digno de ser imitado el ejemplo de don Julio Fournier, que con gran actividad se ocupa de obtener mejoras importantísimas en las carreteras de su distrito, demostrando que si todos los Diputados hicieran lo mismo, se conseguirían obras indispensables para la circulación por nuestras carreteras y el estado general de éstas mejoraría de un modo notable.

## La Vuelta a Cataluña

### La organización

El Comité organizador de la segunda Vuelta a Cataluña, en sus últimas reuniones ha designado los señores Comisarios que tendrán a su cargo el cronometraje y cuidado de los controles fijos, que son los siguientes:

Control de Vallfogona de Riucorp: señores don Ramón Mas Bagá y don Jaime Fontanals.

Control de la Seo de Urgel: Doctor don Enrique Cera y don Francisco Vives.

Control de Puigcerdá: Don Juan Majó y don José Solá Andreu.

Control de Olot: Doctor don Francisco Fábregas y don Francisco de A. Ribas.

Control de Palafrugell: Don Miguel y don Ludgardo Ratés.

Control de Caldas de Malavella: Don Francisco Catasús y don Juan Petit.

Control de Manresa: Don Salvador Andreu y don Pedro Soldevila.

Salida y llegada a Barcelona: Don José Almirall, don Francisco de Moxó y don Luis Caparà.

Se acordó verificar las operaciones de pesar los automóviles concurrentes el día 2 de junio próximo, por la tarde, y el día 4, por la mañana, y que se vuelvan a pesar a la llegada, designándose a los señores Almirall, doctor Cera, Coma y Solá Andreu para dirigir y presenciar dichas operaciones.

A instancia del señor Solá Andreu se acordó gestionar el paso de los automóviles de los concurrentes desde la Seo de Urgel a Andorra y regreso, libremente, es decir, prescindiendo de las formalidades de la Aduana.

Se ha fijado el próximo día 21 del actual, a las cinco en punto de la tarde, para verificar el sorteo de los concurrentes, que, según el Reglamento, deberá verificarse tantas veces como jornadas comprende la prueba. A dicho interesante acto están citados todos los inscriptos y los señores comisarios.

El Comité ha acordado conceder un voto de gracias al vocal don Ricardo Cabot por la confección del programa, que ha merecido la unánime aprobación de todos los señores que forman aquél.

Se ha interesado del Real Moto Club de Cataluña el complicado servicio de los controles secretos, que tienen este año una importancia extraordinaria.

Se ha recibido en la Secretaría del Club una copa sumamente artística, donada por la Sociedad del Agua Imperial, de plata dorada, reproducción exacta de una de oro de la época romana, elegida por la analogía de su antigüedad con la de los manantiales que en Caldas de Malavella posee dicha sociedad, ya utilizados en aquellos remotos tiempos.

El vocal del Comité, señor Ribas, ha gestionado de las Compañías de ferrocarriles que se ejerza una vigilancia especial en los pasos a nivel situados en el itinerario de la segunda Vuelta a Cataluña, y a este efecto le serán remitidos planos con el itinerario y hora aproximada del paso de los concurrentes por cada uno de los citados pasos a nivel, casi todos ellos señalados por postes indicadores del Real Automóvil Club de Cataluña.

**MAS FUERTE QUE EL ACERO**



**PNEU  
HUTCHINSON**

### Los inscriptos

En el momento de cerrar la presente edición había inscriptos los señores siguientes:

1. Don Federico O. Rissmann, *King*.
2. > José Freixa, *Lancia*.
3. > Cayetano Alegre, *S. P. A.*
4. > Santiago Soler, *Hispano-Suiza*.
5. > José Banús, *Fiat*.
6. > Carlos Llusá, *Chevrolet*.
7. > Julio Marial, *Hispano-Suiza*.
8. > Joaquín Xicoy, *Overland*.
9. > José Valls Taberner, *Scripps*.
10. > Emilio Soler, *Hispano-Suiza*.
11. > Pedro Sampere, *Mitchell*.
12. > Jaime Durán, *Hispano-Suiza*.
13. > Francisco de A. Puig, *Maxwell*.
14. > José María Mata, *Berliet*.
15. > José Andreu, *Gobron*.
16. > Rómulo Bosch Catarineu, *Diatto*.
17. > Juan Llusá, *Chevrolet*.

### El programa

Se está repartiendo profusamente, desde la semana pasada, el programa oficial de la Vuelta a Cataluña, espléndidamente editado.

Forma un volumen de 112 páginas, que contiene un interesante prefacio debido a la pluma de nuestro amigo y director, don Ricardo Cabot, las listas de los señores que forman los Comités de honor y ejecutivo y de los comi-

sarios, el reglamento de la prueba, una detallada descripción del circuito, etapa por etapa, con indicaciones kilométricas totales y parciales del itinerario, un historial de la Vuelta en 1916, con los índices correspondientes; todo ello ilustrado con numerosos e interesantes grabados reproduciendo vistas del circuito y de sus principales poblaciones.

Figuran, además, en las páginas del programa, anuncios de las principales casas cuyo negocio está relacionado con el automovilismo y algunos de hoteles y balnearios.

En la portada figura una reproducción del cartel anunciador de la prueba, que produce muy buen efecto.

Este programa llama verdaderamente la atención, no sólo por lo primorosamente impreso que está, sino también por la feliz y ordenada distribución de materias y por la acertada combinación de los grabados.

Sin temor a exageración puede decirse que es una preciosa guía para los automovilistas que tomen parte en la Vuelta o quieran hacerla separadamente después, y por la esplendidez con que ha sido editado, honra verdaderamente al Real Automóvil Club de Cataluña.

## Los "David" en Portugal

Como consecuencia de las gestiones que han venido practicando nuestros distinguidos amigos don Joaquín Fau y don Manuel Nogareda, para implantar en Portugal la industria del autotociclo, se ha llegado a una inteligencia con la importante manufactura David, S. A., habiendo sido adquiridas las patentes a don José María Armangué.

Para tratar estos asuntos estuvieron últimamente en Barcelona los distinguidos sportsmen portugueses don Luis Grandella, don Joaquín Fau, don Jaime Tortadés y don Francisco Costa.

La sociedad portuguesa que ha de explotar las patentes David en Lisboa, estará integrada, además de los señores ya mencionados, por el

**Automóviles  
MAXWELL**

Entrega inmediata

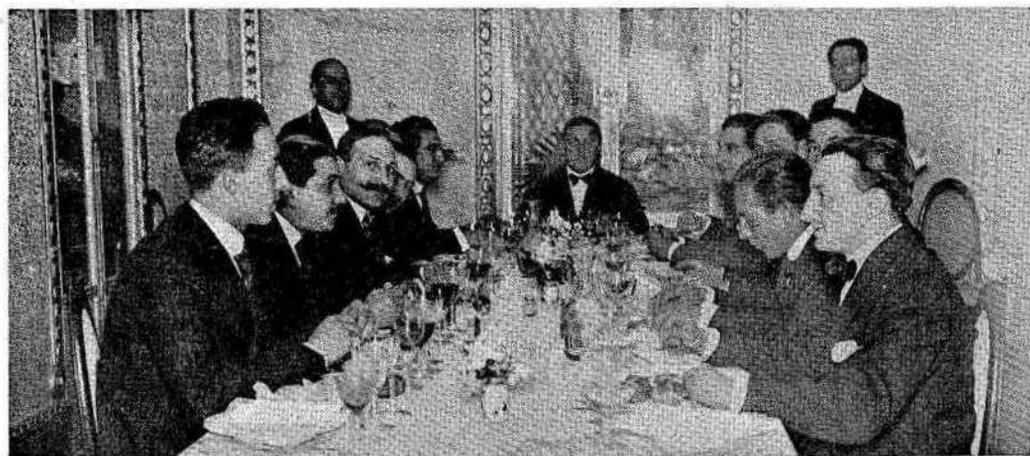
Agencia general para Cataluña:

**AUTO GARAGE BALMES**

**F. de A. Puig & C.<sup>a</sup>**

Mallorca, 231 : Balmes, 96 : Teléf. G-1102

**BARCELONA**



*Banquete celebrado en el restaurant Royal para celebrar la constitución de una empresa para explotar en Portugal la construcción de los autociclos David*

señor Grandella (padre) y por el entusiasta automovilista don Felipe T. Palet.

Para solemnizar este hecho, del que mucho nos congratulamos, se celebró días pasados un banquete en el Restaurant Royal, muy bien servido por cierto, al que acudieron, además de los referidos señores, algunos de los incondicionales de los David y nuestros compañeros señores Cabot y Masferrer, presididos por el señor Grandella.

### Un banquete

Para festejar el triunfo de las motocicletas *Royal Enfield* en las últimas carreras, el agente de dicha marca en esta plaza y distinguido amigo nuestro, don José Ponsa organizó una comida al Tibidabo, a la cual asistieron, además del

señor Ponsa, nuestro buen amigo Jaime Grau, Ricardo Romano y Carlos Alcover, prohombres de la Peña Rhin y otros conocidos motoristas, todos los cuales se trasladaron al Restaurant de la cumbre de la famosa montaña barcelonesa en automóvil, en moto y side-cars, formando una alegre y original caravana.

### La gasolina en los EE. UU.

En New York el precio de la gasolina ha vuelto a alcanzar el máximo a que llegó el pasado verano. La Standard Oil Co. lo vende a los garages a 24 centavos el galón (0,30 ptas. el litro, considerando el cambio a \$ 1=4,75 ptas.) y el público adquiere el galón a 27 o 28 centavos, o sea entre 0,33 y 0,35 ptas. el litro. Esos



*Algunos de los invitados al banquete organizado en el Tibidabo por don José Ponsa, regresando en sides y automóviles a la capital*

# MOTOCICLETAS EXCELSIOR

**SIDE-CARS** extrafuertes, adaptables  
a toda clase de motocicletas

Venta de ACCESORIOS - Taller de REPARACIONES

**Valencia, 239-Barcelona**

precios son los más altos que se han conocido allí y se cree que al aumentar el movimiento de los automóviles con el buen tiempo, aun subirán aquéllos más, hasta 30 centavos.

Se consumen aproximadamente al año, en los Estados Unidos, por los automóviles y botes automóviles, unos dos mil millones de galones (7.600.000.000 de litros).

A continuación damos el precio de la gasolina, sobre vagón, en varias ciudades de los Estados Unidos:

Atlanta, Ga. 26 centavos galón.

Boston, Mass. 24 ídem íd.

Chicago, Ill. ídem íd.

Kansas City, Mo. 18,9 ídem íd.

New York, City. 23 ídem íd.

Newark, N. J. 22 ídem íd.

New Orleans, La. 22,5 ídem íd.

Philadelphia, Pa. 23 ídem íd.

Richmond, Va. 22,5 ídem íd.

## AERONAUTICA

### En la Escuela de Aviación

#### Próximos brevets

Los adelantos experimentados en poco tiempo por algunos de los alumnos de la Escuela de Aviación de los señores Pujol Comabella y Compañía y muy especialmente por los señores Feliu y Canudas, estimados compañeros en la Prensa, hacen presumir que pronto tendrán lugar los ejercicios para la reválida de piloto de ambos.

Esta esperanza adquiere todos los caracteres de seguridad por lo que hace referencia a nuestro buen amigo y colaborador don Eduardo Feliu, el primero de los alumnos inscriptos en la Escuela, que ha cursado la enseñanza de piloto aviador con tal aprovechamiento, que bien merecido tiene el honor de ser también el primer aviador que salga de la Escuela Catalana de Aviación.

Últimamente ha efectuado Feliu, en el *Vendôme-Hedilla* de 60 HP., un vuelo decisivo, elevándose ya a más de 400 metros de altura

y haciendo un extenso recorrido, durante el cual hizo preciosos virajes, rematando el vuelo con un aterrizaje perfecto.

Canudas, que a pesar de haber ingresado posteriormente en la Escuela, no va muy a la zaga de Feliu, seguirá, sin duda, a éste en sus ejercicios de reválida, y así, dentro de poco, podremos contar con dos aviadores catalanes hechos en Escuela Catalana, ambos periodistas deportivos.

Es ello un verdadero título de orgullo para ellos y un motivo de satisfacción inmensa para Hedilla, su eminente profesor, para los señores Pujol, Comabella y Compañía, fundadores y mantenedores de la Escuela, y aun para nosotros, sus compañeros en la Prensa.

#### El biplano Perojo

Con satisfactorio éxito ha realizado Hedilla la prueba del biplano inventado por el notable ingeniero y distinguido periodista madrileño, don José del Perojo.

Las pruebas, que dieron un resultado completísimo, se verificaron en el campo de la Volatería.

Con el biplano *Perojo* realizó Hedilla un vuelo de bastante duración y gran altura, aterrizando en vuelo planeado.

El biplano Perojo, de reducida envergadura y escaso peso, va provisto de un motor *Le Rhône* 60 HP., y se caracterizó por su gran velocidad.

### Concurso de aviación

En la última sesión celebrada por la Junta directiva del Real Aero Club de Cataluña, quedó acordada la celebración de un concurso de aviación en el Tibidabo, para últimos de junio próximo, coincidiendo con la fiesta de las palomas que organiza para entonces la Real Sociedad Colombófila.

Pronto se reunirá la Comisión Deportiva del Aero Club para redactar las bases o Reglamento del concurso, que a buen seguro ha de alcanzar un gran éxito.

Cuéntase ya con cerca de tres mil pesetas para premios y es seguro que esta cantidad aumentará todavía con las gestiones que para el mejor éxito de la fiesta se propone realizar la entidad organizadora.

## 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**

# Las carreras de caballos



Aspecto de la tribuna de libre circulación

**T**ERMINARON las carreras de caballos que se han venido celebrando estos días en el hipódromo de Barcelona, y aunque el espacio no nos consiente hoy que nos extendamos en comentarios, hemos de reconocer que el éxito ha sido grande, sobre todo en lo que más dudas ofrecía, esto es, en lo que se refiere a la concurrencia.

Creemos que con la experiencia de estas carreras podemos esperar otra serie para muy en breve y para muy en breve también la construcción de un nuevo hipódromo más bello, más moderno, mejor situado y mejor instalado, tal como debe ser el hipódromo de Barcelona, acabando así de desarrollar su programa los beneméritos y distinguidos sportsmen que han organizado este ciclo de carreras de caballos, que señala, con el éxito obtenido, la restauración definitiva de tan espléndida fiesta deportiva.

## Las carreras del día 13

Hubo una animación extraordinaria el domingo por la tarde en el Hipódromo, superior en mucho, aunque casi parezca imposible, a la del primer día.

Aumentó considerablemente el número de autos, y poco a poco una gran afluencia de espectadores fué llenando la libre circulación y parte grandísima de las populares.

No es necesario que digamos que el público fué selectísimo.

Durante las carreras la tribuna se llenaba por completo; en derredor de la balastrada se apiñaba la gente, y en los descansos se hacía materialmente imposible dar un paso.

Las apuestas viéronse en extremo animadas.

El hecho de haber establecido mayor número de *guichets* facilitaba las apreciaciones.

Los resultados del tercer día son los siguientes:

**Premio Montseny** (mixta nacional).— Distancia 2.000 metros. Se presentaron los dos inscriptos, llegando primero *Milton*, del Conde de la Cimera, en 2 m. 16 s.  $\frac{1}{5}$ , y segundo, *Manigero*, del Conde de la Maza, en 2 m. 16 s.  $\frac{4}{5}$ .

Las apuestas se pagaron a 7,50 pesetas.

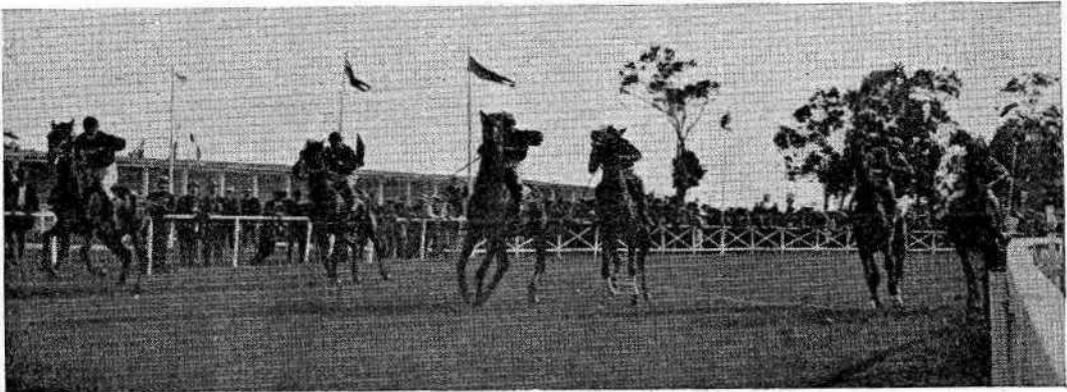
**Carrera Premio Tibidabo** (a reclamar).— Distancia 2.400 metros. Corrieron los tres inscriptos, llegando primero *Fripon III*, del Duque de Toledo, en 2 m. 40 s.; segundo, *Batley*, del marqués de Valderas, en 2 m. 41 s.  $\frac{1}{5}$ .

Las apuestas se pagaron a 9,50 pesetas. No hubo colocados.

**Carrera Gran Premio de Barcelona. Premio del Comercio**.— Distancia 2.400 metros. Dejaron de presentarse: *Laredo*, del Marqués de San Miguel; *Cernobbio* y *Cliché*, del Marqués de Villamajor; *Son Phœnix*, de M. Monnier Forest; *Peoria*, del Barón de Velasco, y *L'Insurge*, del Conde de la Cimera. El orden de llegada fué: 1.º, *Explorateur*, del Marqués de Villamejor, en 2 m. 35 s.  $\frac{4}{5}$ ; 2.º, *Baccará*, del Duque de Toledo, en 2 m. 36 s.  $\frac{2}{5}$ ; 3.º, *Billycock*, del Conde de la Cimera.

Las apuestas se pagaron a 30,50 pesetas al ganador y 7 al colocado.

**Carrera Premio Benimuslem**.— Distancia 1.800 metros. Retirados: *Bacon*, del Marqués de Villamejor; *Le Sacre*, del Duque de Toledo; *Ohé! Ohé!*, de Mr. Monnier Forest, y *Sakkarine*, del Marqués de Valderas. 1.º, *Iris Emigrant*, del Marqués de Viana, en 2 m.; 2.º, *Grey Sun*, del Marqués de San Miguel, en 2



Los caballos que tomaron parte en la carrera Gran Premio de Barcelona, poco después de la salida

m. 10 s.  $\frac{4}{5}$ ; 3.º, *Guat*, del Conde de la Cimera. Las apuestas se pagaron a 8 pesetas.

**Carrera Premio Cansado.** Militar vallas.—Distancia 3.200 metros. Corrieron tres caballos de los cuatro inscriptos. Retirado, *Prussian Bleu*, de la Escuela de Equitación. 1.º, *Epsilón*, en 3 m. 15 s.  $\frac{2}{5}$ ; 2.º, *Cyrano*, en 3 m. 15 s.  $\frac{3}{5}$ , ambos de la Escuela de Equitación.

Las apuestas se pagaron a 7 pesetas. No hubo colocados.

### Las del último día

**Premio de Consolación.**—2.500 pesetas para caballos enteros y yeguas de tres años en adelante, nacidos y criados en España, que habiendo corrido en esta reunión no hayan ganado un primer premio. — Distancia 1.800 metros, aproximadamente.

Presentóse a la pista el único que por hallarse en aquellas condiciones podía hacerlo:



Los caballos, en un viraje, corriendo la prueba Premio Tibidabo

*Manigero*. No hubo, pues, adversarios ni apuestas.

Era grande el interés que despertaba la segunda carrera; varias circunstancias contribuían a ello. En primer lugar, el premio de 2.000 pesetas era donado por don Bartolomé Bosch, persona que, por sus méritos y por el cargo que ocupa, es sobradamente conocida en Barcelona para que tengamos que hacer su presentación. Pero lo que muchos ignoran es que el señor Bosch ha sido, hasta hace pocos años, un entusiasta de la equitación, que practicaba sin temor a fatigas ni contratiempos, recorriendo muchas veces más de 60 kilómetros en un día; que es un ferviente apasionado del caballo, de cuya afición participaba su difunto hermano don Ivo, quien poseía en Francia un reputado *haras* (yeguada), donde nació en 1907 un famoso caballo, al que puso por nombre *Badajoz*; que este caballo, en las treinta y seis carreras que disputó, se clasificó 17 veces primero, 6 segundo y 2 tercero, siendo el vencedor de grandes pruebas, entre ellas el premio Boiard, de Maisons-Laffitte, el Omnium Internacional de Roma, el Gran Premio de Baden y el Baden Prince of Wales Stakes, adjudicándose un total de 265.112 francos de ganancia para su propietario M. Lazard, y que *Le Sacre*, uno de los caballos inscriptos para la segunda carrera que se celebraba en nuestro hipódromo el último día, es hijo de este *Badajoz*.

Todas esas circunstancias fueron motivo para que nuestro ilustre compatriota, queriendo rendir un tributo a la memoria de su hermano, llevado por su afición y dando pruebas de procurar el fomento de las carreras en nuestra ciudad y el de la cría caballar en España, espontáneamente, como todos los grandes actos que salen del corazón, ofreciera 2.000 pesetas en la carrera, cuyo premio se denominaba Ivo Bosch.

Mucho y bueno hay que aprender en el ejemplo de don Bartolomé Bosch; es prueba evidente de amor a los suyos, de civismo y de afición al caballo.

*Le Sacre* partió favorito, colocándose a la cabeza del pelotón desde que se dió la señal de partida, conservó su puesto hasta la mitad del

recorrido en que se adelantó primero *Batley* y luego, ya al final, *Fripon III*, llegando a la meta *Batley* en primer lugar (en 2 m. 12 s.  $\frac{1}{5}$  de tiempo y 62 kilogramos de peso), seguido de *Fripon III* y *Le Sacre*. Justo es reconocer que éste y su jockey Robert hicieron cuanto les fue posible para dejar bien sentado el pabellón en una prueba en que pesaban quizá más las consideraciones y el honor que no los kilogramos. Pero los 2.000 metros del recorrido eran demasiados para que *Le Sacre*, que es un *flyer*, es decir, un caballo de velocidad para distancias cortas, pudiera sostener el tren durante todo el recorrido. Aun llegando tercero dió cuanto pudo; no podía pedirle más.

**Gran Handicap Opcional.**—3.000 metros, 12.000 pesetas.

La cuadra del señor Marqués de Villamejor salió a la cabeza del campo desde el primer momento y conservó su puesto hasta el último instante. *Cernobbio*, *Explosif* y *Bacon* lucharon entre sí para adjudicarse los primeros puestos; los demás se veían materialmente imposibilitados de adelantarles. A cien metros de la meta *Bacon* iba delante, seguido de *Explosif* y *Cernobbio*, pero *Explosif*, rulando de una manera maravillosa, consiguió adjudicarse la victoria por  $\frac{1}{10}$  de segundo.

Tiempos y pesos: *Explosif*, 3 m. 25 s.  $\frac{2}{10}$ , 48 kilogramos; *Bacon*, 3 m. 25 s.  $\frac{2}{10}$ , 43 kilogramos; *Cernobbio*, 3 m. 26 s., 53 kilogramos.

Así, pues, la cuadra del señor Marqués de Villamejor pudo tener la satisfacción de que sus tres representantes se colocaran en los tres primeros puestos de una gran prueba; esta vic-



*Fripon III*, por Admirable Crichton y Fair Shepherdess, del Duque de Toledo, vencedor de la carrera Premio Tibidabo

toria honra a la cuadra y constituye un hecho excepcional.

Con ansia se esperaba la cuarta carrera, en la que, por las condiciones del premio, aparecían en lucha caballos y jinetes ventajosamente conocidos del público barcelonés. La carrera fué hermosa, y aun cuando ya desde el principio se preveía el resultado, hemos de hacer, con gusto, justicia una vez más a las grandes condiciones de jinetes de nuestros amigos. Todos se portaron como buenos: Bofill, dando pruebas de una sangre fría y de un conocimiento admirable de las condiciones de *Talismán V*; muy fijo en silla, quieto, sin alardes, corrigiendo a su caballo en un despiste que tuvo frente a la curva de entrada y que pudo haber comprometido su éxito, llega a la meta antes que *Voleur*, montado magistralmente por don Alfredo Sanz, que hizo milagros con su caballo resistiendo el tren de *Talismán V* durante toda la carrera y amenazándole seriamente con sus ataques finales.

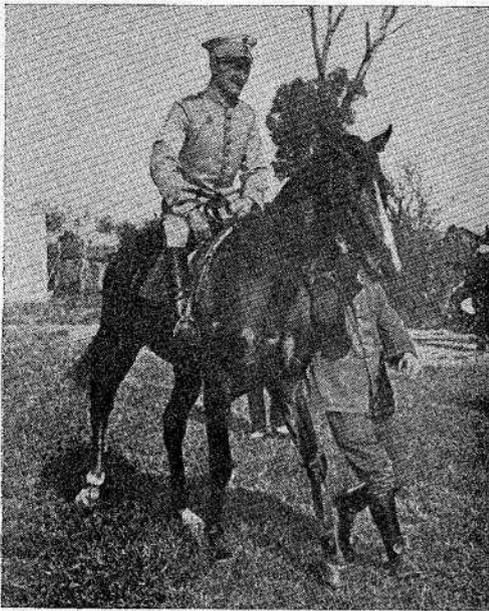
José Bofill y *Talismán V* han añadido un timbre más de gloria a los muchos que adornan sus nombres.

Tiempo y pesos: *Talismán V*, 2 m. 41 s.  $\frac{1}{5}$ , 73 kilogramos; *Voleur*, 2 m. 41 s.  $\frac{2}{5}$ , 75 kilogramos.

Era descontado el triunfo de *Epsilon* en la quinta y última carrera (vallas). Sus 85 kilogramos de peso no le impidieron hacer una carrera brillantísima que una vez más le acreditó como un *crack*, como un caballo invencible por su fondo, por su tranco y por su temperamento. Ha encontrado en Botin un jinete que es un fenómeno; uno y otro se penetran y se avienen perfectamente; ni uno ni otro se alarman ante los ataques de sus adversarios; saben lo que valen, lo que pueden, y tranquilos, fríos, sin descomponerse, formando una sola alma y una sola voluntad, corren y ga-



*Caballo Le Ritto*, por Royssi y Locanda, del Duque de Toledo, ganador de varios premios



Epsilon, por Alpha y Erin, de la Escuela Militar, vencedor de la carrera Premio Cansado

nan, ganan y ganarán siempre. *Epsilon* dió pruebas ayer de lo que es; Botin, una vez más, las dió de lo que vale. Son muchos kilos 85 en una carrera de vallas, y muchos metros 3.200 con semejante peso.

Salimos del hipódromo con la tristeza que produce todo lo que concluye y nos embriaga, pero con la esperanza de que pronto, muy pronto despertará del descanso a que forzosamente se le somete. No dijimos «adiós», sino «hasta luego», en que volverán días de felicidad, de bienestar, para los que somos devotos del caballo.

ENRIQUE SOSTRES

## Caballos célebres

### “Gladiateur”

La emoción que se produjo en Francia y en Inglaterra cuando el telégrafo y los periódicos anunciaron que *Gladiateur* había vencido en el Derby d'Épsom, fué inmensa.

Inglaterra, la soberbia poseedora del ciclo hípico, jamás había sido vencida en su más apreciada prueba nacional. Y vino un día en que esta supremacía se extinguió.

Un caballo francés, nacido en Francia, de padre y madre franceses, había ganado la triple corona.

Este hecho constituyó un acontecimiento mundial tan extraordinario y fabuloso, que gran número de ingleses se resistieron a creerlo. Pero vamos por partes y no adelantemos la narración.

*Gladiateur* nació en 1862, en la yeguada de Dangú, perteneciente al Conde de Lagrange, y

era hijo de *Monarque*, caballo famoso, y de *Miss Gladiator*, que, aun habiendo corrido, no había ganado jamás ninguna carrera, por lo que, en buena hora, se la dedicó a la reproducción, a consecuencia, también, de haber sufrido un accidente en una de las luchas en que tomó parte. Adquirida como potranca por el Conde de Lagrange, dió nacimiento en 1858 con *Peu d'Espoir*, a una yegua, *Fille des Jones*, de la que no se sabe apenas nada, y en 1860, con *Monarque*, a otra yegua, *Villafranca*, cuya actuación en el turf fué bastante modesta. Vacia en 1861, fué de nuevo presentada a *Monarque*, a pesar de que éste sentía por ella una verdadera aversión, mientras que, por el contrario, tenía una gran pasión por *Liouba*, con la cual había producido a *Le Mandarin*. Para obligar a *Monarque* a que cubriera esta vez a *Miss Gladiator*, se le engañó dejándole por mucho tiempo en presencia de *Liouba*, y vendándole luego los ojos, se substituyó a su yegua favorita por *Miss Gladiator*.

Es muy posible que esa larga sobreexcitación, aquel deseo contenido, hubiese sido causa de la calidad transmitida a un alto grado de poder por el padre a su hijo. Sea lo que fuere, el caso es que, no habiendo producido su madre más que hijos de mérito insignificante, dió en *Gladiateur* un caballo excepcional.

*Gladiateur* era de color castaño, zaino.

Pronto se distinguió por una talla muy superior a los demás potros de su edad, pues media 1,67 metros. Tenía las mismas líneas, el mismo cuello, la misma dirección de espaldas y de ancas que su padre, pero en proporciones más importantes. Añadía a ello una perfecta simetría, de manera que siendo un coloso unía a la armonía de sus formas un poder que impresionaba.

El Conde de Lagrange fundaba en él las más grandes esperanzas y le inscribió en todas las pruebas clásicas de Francia e Inglaterra. Sin embargo, sus remos anteriores producíanle cierta inquietud; tenía los menudillos muy sensibles y en uno de ellos llevaba impresa la cicatriz de un golpe recibido en uno de los combates tan frecuentes entre potrillos (yearlings) mientras corren y juguetean en los prados. Por ello, su propietario no lo preparó cuando tenía dos años, sino que dejó que se completara su desarrollo, comprendiendo que un animal de esta importancia no podía ser precoz y que su formación requeriría más tiempo que la de otro animal más ligero.

Hizo su debut en la reunión de otoño de Newmarket (Inglaterra) disputando el premio «Clearwell Stakes», donde triunfó de once concursantes de mediana categoría. Junto con *Longdown*, se adjudicó por mitad, en seguida, el tercer lugar del «Prendergast Stakes», ganado por *Bedminster*, y concluyó la sesión sin colocarse en el Criterion Stakes.

Realmente esos debuts eran modestos y no hacían presagiar el destino a que estaba llamado, si su propietario no hubiese comprendido, como hemos dicho, que era necesario esperar

a su crecimiento para que se mostrara con todo vigor su gran calidad.

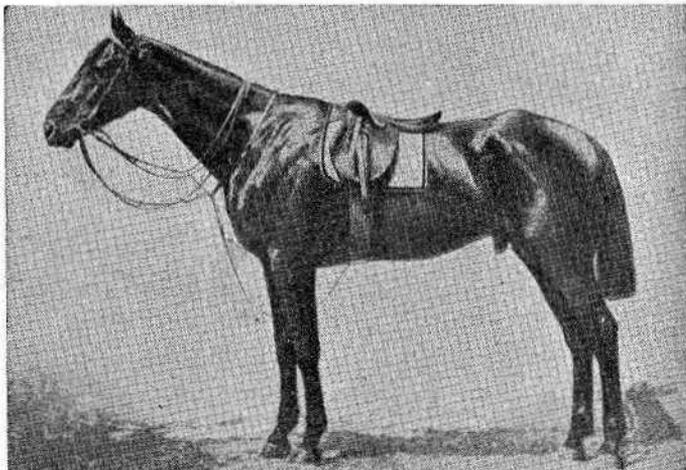
La preparación de *Gladiator* por Tona Jennings, en Newmarket, quedará siempre como una leyenda en los anales del turf. Su superioridad era tal, que no era preciso extenderle en sus galopes; tenía que contenerse y ninguno consiguió que tuviera que aflojarse las riendas. La célebre *Fille de l'Air* fué también vencida de este modo en uno de esos ensayos. Únicamente *Le Mandarin* podía seguir sus galopes, pero era tal el temor que le producía uno de esos ensayos, que cuando veía a *Gladiator* y comprendía que iba a galoparse con él, un sudor frío cubría su cuerpo y le temblaban todos los miembros.

A últimos de abril de 1865, el nombre de *Gladiator* se inscribió por primera vez a 12/1 en la cotización de las apuestas para el premio de las «Dos mil guineas».

Llegó el día de la carrera. *Gladiator*, cuyos ensayos habían permanecido secretos gracias a la discreción de los servidores del Conde de Lagrange, fué ensillado casi en secreto. Pocas fueron las personas que lo presenciaron y cuando apareció en la pista fué calificado como «un gran mal caballo de tiro».

La llegada a la meta se realizó casi en grupo. *Gladiator* se adjudicó el premio por un cuello de ventaja sobre *Archimedes*, quien a su vez precedía asimismo de un cuello a *Liddington*, a quien seguía por una cabeza *Zambesi*, a una cabeza del cual venía *Bedminster*. El campo comprendía, además, doce concurrentes.

Algunos periódicos ingleses comentaron el resultado en términos que daban a comprender que no era bien acogida esta victoria, y aun alguno puso en duda la edad del caballo para haber podido tomar parte en ella, pero en general toda la prensa constató que había sido acogida por el público con satisfacción. Se discutió sobre esa victoria, difícil según unos, fácil en el parecer de otros, pero el resultado fué de que *Gladiator* se cotizó favorito para el Derby.



El caballo *Gladiator*

Llegó el día de esta prueba, la más clásica de Inglaterra y una de las más importantes en el mundo de las carreras.

*Gladiator*, favorito a 5/2, contra 28 concurrentes más, quedó voluntariamente retenido por su jockey H. Grimshaw, entre el pelotón, hasta 200 metros antes de la meta. Entonces vió Grimshaw, a 50 metros delante de él, a dos caballos, *Christmas Carol* y *Elham*, entre los que se desarrollaba la lucha y a los que el público animaba pronunciando a gritos sus nombres. De pronto, la multitud calló estupefacta. En algunos trancos, *Gladiator* dió buena cuenta de ellos, ganándoles por dos cuerpos de caballo.

Al estupor sucedió una emoción intensa, un abatimiento profundo.

¡Jamás habían sido vencidos los ingleses en esa prueba!

Pasados los primeros momentos, no tuvieron más remedio que rendir justicia; los periódicos lo comparaban a un gigante en medio de pigmeos, a un rey que les dominaba, mientras su crin flotaba al viento. Las oficinas de telégrafos se vieron inmediatamente después de la carrera, invadidas por una nube de personas que anunciaron la victoria a todos los rincones del Reino Unido. El capitán Heatley, que tenía por descontado el triunfo del caballo, había hecho preparar una fiesta en honor del vencedor. De toneles de cristal, aprisionados entre enormes bloques de hielo, manaba champagne en abundancia, del que bebieron 2.000 invitados; a este festín, que costó 100.000 francos, todo francés presente en Epsom fué invitado por derecho propio.

Por su parte, el Príncipe de Gales festejó el acontecimiento celebrando una comida de gala a la que fueron invitadas todas las personas de más arraigo y talento de Inglaterra, durante la cual, Lord Derby, descendiente del fundador de la carrera, felicitó al Conde de Lagrange en un discurso lleno de simpatía para Francia.

En París, el entusiasmo fué inmenso. El Jockey Club iluminó su fachada, los transeúntes adornáronse con pequeñas banderitas o lazos con los colores del Conde (azul y encarnado); al conocerse la noticia en los teatros y en los cafés, una explosión de patriotismo y de entusiasmo agitó la muchedumbre; durante largo tiempo, en los almacenes, en las tiendas, no se vendieron más que cintas, látigos, sombrillas y sombreros azules y encarnados, y el día en que el Conde de Lagrange, de regreso de su estancia en Inglaterra, se presentó en los Cuerpos Legislativos, de los que era miembro, fué objeto de larga ovación por parte de la Asamblea entera.

ENRIQUE SOSTRES

(Continuará)

# AUTOMOVIL-SALON

SALÓN DE VENTAS

Plaza de Cataluña, 18

DESPACHO

Trafalgar, 52

GARAGE Y TALLERES

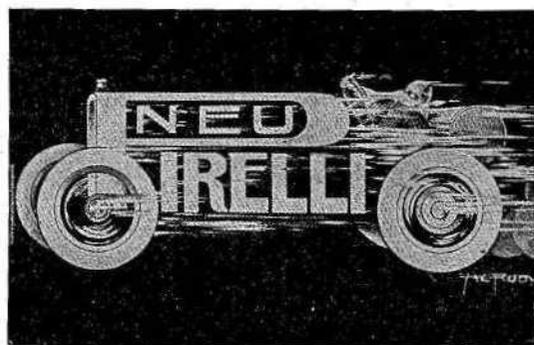
Diagonal, 429

**Automóviles Simplex, Stutz, Mitchell y Pullman**

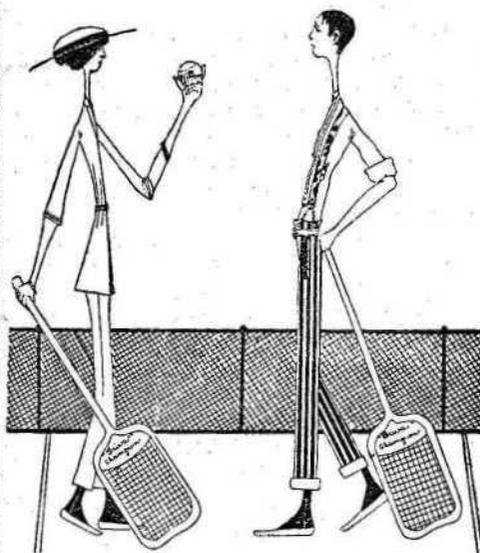
**Camiones Federal : Coches reparto Rusch**

**Motocicletas Indian : Bicicletas Automoto**

Ruedas motrices Auto Wheel : Instalaciones eléctricas : Artículos de Sport : Neumáticos y accesorios de todas clases



**Barcelona**  
Ronda Universidad, 31



**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: Paris y Valero, 2

ESPAÑA  
(BARCELONA)  
Carref. de Ribas, 279  
Teléfono S. M. - 250

# 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.<sup>a</sup>, S. en C.-Ronda Universidad, 37

Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléfono G-922

# Revista de Sports diversos



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



## Crónicas ligeras

Jaumandreu

Se van a cumplir 25 años de la vida ciclista de don Santiago Jaumandreu, compañero nuestro a quien no queremos adular como alguno de los que quieren descubrirnos (?) su actuación dentro del ciclismo español; como si sus desvelos, su fe, su entusiasmo y cuanto Jaumandreu, noblemente, con desinterés, con verdadero espíritu deportivo ha venido realizando desde cinco quinquenios acá, no fuese la admiración de unos y otros.

Descubrirnos la obra de Jaumandreu a nosotros, a los que tantos años hemos tenido la fortuna de colaborar con él, es algo peregrino. Todos los ciclistas, todos los unionistas, todos los que llevamos algunos años ¡ojo! pedaleando, conocemos la labor de Jaumandreu, labor sincera y honrada, primero en las múltiples entidades ciclistas creadas allá por los años de 1894 al 1900. Todos sabemos perfectamente su brillante actuación en la Unión Velocipédica Española, todos recordamos lo que después ha hecho por el hoy próspero Grupo Deportivo en las dos fases de su vida, sus carreras, su notable conferencia, su trabajo de divulgación.

¿Esto es lo que quieren mostrarnos con adornos retóricos de falsa gramática? Sería un pecado que nosotros, los que hoy empezamos a estudiar para periodistas, no estuviésemos enterados de quien es Jaumandreu, y — claro está — que nos descuidásemos de pregonar a cuatro vientos que en 25 años de ruda labor no ha decaído su fe.

Al celebrar sus bodas de plata, la aspiración de este humilde cronista es pedir larga vida y mucho ciclismo para llegar a las de oro y mostrar el caso a nuestra juventud con sólo decir: «Mirad: ahí está una juventud consagrada por entero al ciclismo; ahí están veinticinco años de constancia; ahí está Jaumandreu.

Zaragoza-Barcelona

Ya está fijada la fecha para esta importante prueba, que se disputará en dos etapas y con dos días de reposo de una a otra.

Si los organizadores logran la cooperación de cuantos tienen el alto deber de proteger estas cosas, la carrera—¿qué duda cabe?—será un acontecimiento.

Esto será, más que una ampliación de carre-

ra, una prueba para la futura Vuelta a España, idea que un día lanzó nuestro compañero Masferrer y que puede—claro está, tarde, pero un día u otro—, llevarse a cabo.

Un detalle es el que se ha prestado y aun se prestará a mil discusiones: el de las etapas. Aparentemente existe la casi convicción de que celebrada la carrera en cuatro jornadas la concurrencia habría de ser más numerosa que en dos, y tal vez existe en eso un lamentable error. Para dos jornadas, tomarán la salida routiers indudablemente con capacidad para ello, y es lo más probable que terminen la carrera. Para cuatro, ciertamente se pondrían en línea hasta los más débiles, pero lo probable es que a la última etapa quedase reducido el número de los concursantes a los fuertes. Ergo, si parten diez corredores de primera y terminan siete, la carrera es un éxito; si parten treinta routiers de distintas fuerzas y terminan siete, fracaso. Estos números son evidentes.

Y que la carrera ha despertado la más viva simpatía, lo demuestra el que a su solo anuncio, don José Banús, don T. Savidó y el Real Moto Club de Cataluña ya han ofrecido donativos. Y es de creer no faltarán pródigos imitadores.

La Copa del Grop

Venció Sala; ganó la copa Ramírez; llegó a unos palmos Méndez y a pocos segundos Farrés. Cuatro bravos muchachos que corrieron con bríos de verdadero routier. Cuatro bravos muchachos a quienes no arredró el fuerte levante.

Pero tampoco faltó Oriol, ni Ramos, ni Solé. Su clasificación es bastante honrosa. Por lo menos es digna de ellos.

De los veteranos ¿qué diremos? Se portaron a... conciencia.

De todos modos, entre los ciclos *Montpeó* y los neumáticos *Klein* acapararon el mercado de los primeros lugares, pues el pelotón de cabeza montaba ciclos y tubulares de dichas marcas.

No hay que decir que entre las duchas, los brindis y el champaña se «lavó» el polvo de la carretera y se hicieron votos para la carrera del próximo año.

Que somos los primeros en desear continúe con el éxito de éste y que no falte el *Pilain* ni Aguilar. En fin, nos interesa seguir la tradición de unos años a esta parte.

F. A. CANTO ARROYO

## FUTBOL

# La final del Campeonato de España

## Notas al margen

DESDE que el Arenas vino a Barcelona a jugar unos partidos con el Real Club Deportivo Español que no habíamos tenido nueva ocasión para formar idea de su valor. Por lo que entonces dió de sí, su juego no hacía presagiar que íbamos a verle este año finalista del Campeonato de España ni quedaba justificada la fama que tenía este equipo en Bilbao como temible rival del Athletic.

El hecho de que el Arenas conquistase en el presente año el Campeonato del Norte y venciese en las semifinales con Asturias y Galicia, nos había inducido a creer que el notable equipo arenero habría progresado mucho desde que lo conocimos, pero esta suposición no era bastante para hacer una comparación de fuerzas con el Madrid, cuya valía acabábamos de apreciar hacía poco, ni autorizaba en manera alguna a que nos lanzáramos en aventuras de pronósticos, que en futbol nunca pueden hacerse.

El partido final del Campeonato de España se nos presentaba, pues, este año como una verdadera incógnita, y aunque terminó el partido del día 13 sin resultado decisivo, hubo, en cambio, ocasión sobrada para formarnos idea del valor de cada uno de los equipos finalistas.

Del Madrid teníamos nosotros, ya mucho antes de que viniera a jugar las semifinales con el Campeón de Cataluña, un concepto eleva-

dísimo, que si bien pudo desmerecer algo después de su actuación tan inexplicablemente mala en el primero de los partidos jugados en Barcelona con el España en las semifinales, se rehabilitó por completo en los lances que con el España hubo de sostener para triunfar por una diferencia de buen juego muy superior a la que acusó la diferencia de goals en los resultados.

Por esto una íntima pero inconfesable impresión nos hacía confiar en el triunfo del Madrid, pero la fama que traía el Arenas por los laureles conquistados en el Norte hacía vacilar no poco aquella íntima convicción nuestra.

Ya hemos dicho que el primer día que jugaron Madrid y Arenas con resultado de un empate a cero, se pudo formar idea del valor absoluto y relativo de cada uno de los equipos finalistas, hasta el punto de que después de aquel primer encuentro no nos quedó duda alguna acerca del triunfo del Madrid, si no venía otra sorpresa de cambiarse los papeles de una manera absurda, pero muy futbolística, que nos permitió presenciar aquel extraño fenómeno que ocurrió el día que el España ganó al Madrid.

El Arenas nos hizo la impresión de que, con el debido respeto y salvando distancias, ha quedado Campeón del Norte como el España de Cataluña, algo así como por casualidad. Conste que hablamos de juego en conjunto y no de jugadores, ya que tanto el uno como el



*Jáuregui, el portero del Arenas, repeliendo un ataque del Madrid*



*Un corner contra el Arenas*

otro tienen elementos que personalmente valen mucho.

Ganó el Madrid porque lo merecía. Tanto, que estamos por decir que jamás equipo alguno se ha llevado el Campeonato con mayores méritos ni con más gloria. Hemos visto en el juego desarrollado por el Madrid aquel fútbol delicioso, aquel fútbol de ideal belleza que hacía tanto tiempo no habíamos podido admirar porque, en general, nuestros equipos se separaban del juego académico, tal vez por el pernicioso estímulo que en ellos había ejercido la

supremacía de los equipos del Norte, cuyas características son, por lo general, la dureza y la impetuosidad.

Los buenos aficionados al fútbol debemos alegrarnos del triunfo del Madrid, porque él ha demostrado que la aristocratización del juego no es incompatible con la materialidad de un resultado favorable, mucho más glorioso con un derroche de limpieza y de ciencia; pero sobre todo hemos de alegrarnos porque tal vez con la victoria del Madrid se inicie una reacción en las corrientes dominantes y nuestros equipos se miren más en el espejo del Centro que en el del Norte, sin olvidar a éste del todo, señalándose así un verdadero progreso en el camino de su perfección.

CATILINARIO

**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**

## *Ecos y noticias*

El R. C. D. E. organiza un concurso entre equipos de segunda categoría, con inscripción gratuita, abierta en el local del club hasta el 27 del actual.

A los vencedores se les entregarán, en el transcurso de una fiesta especial, una artística copa y once sortijas con sus iniciales y la inscripción correspondiente.

En Madrid se ha celebrado el Campeonato de España, de Tiro de pichón, entre 89 tiradores.

Quedaron el primer día sin cero los señores Bellver, Ivisón, Marqués de Murrieta, Santos

Suárez, Camino, Mola, Burés, Villalón, Daoiz, Abaurre, Gavito y Conde de Artaza.

Burés, nuestro querido paisano, en lucha con todos esos habilísimos tiradores, conquistó brillantemente el Campeonato, título que ya había alcanzado en el año 1907.

Reciba nuestra más entusiasta felicitación.

Se ha repartido profusamente el anteprograma de las grandes regatas que, organizadas por el R. C. M., se verificarán el 27 del actual.

En primer lugar, se celebrará una regata a la vela, reservada a yates de la serie Hispania.

A continuación, la regata de canoas a diez remeros, la de canots de paseo a dos remeros, el Campeonato de España de yols de mar a cuatro remeros y timonel, en el que participarán tripulaciones de los clubs de Barcelona y de otros importantes puertos del Mediterráneo y el Campeonato de Barcelona para canoas de doce remeros.

Nuestros remeros se entrenan con el mayor entusiasmo, con objeto de conseguir que la fiesta próxima a celebrarse revista los mayores caracteres de solemnidad posible.

\* \* \*

De común acuerdo con la U. V. E., la F. C. M. ha acordado aplazar el Campeonato de Madrid hasta el 10 de junio, domingo siguiente al en que se correrá el Campeonato de España.

## Carnet del sportsman

### Resultados técnicos

**Ciclismo.** — *Mataró*: Copa Grupo Deportivo. Distancia 30 kilómetros. 1.º, J. Sala (ciclo *Montpeó-Pneus Klein*), 1 h. 9 m. 9 s.; 2.º, L. Ramírez (*Montpeó-Pneus Klein*), 1 h. 11 m.; 3.º, N. Méndez (*Montpeó-Klein*), 1 h. 11 m. 5 s. 1/5.

**Fútbol.** — *Barcelona*: Día 13. Partido final del Campeonato de España. Madrid F. C.-Arenas, 0 a 0. Día 15. Repetición del partido final del Campeonato de España. Madrid F. C.-Arenas, 2 a 1.

**Hípica.** — *Barcelona*: Día 13. Tercer día. Premio Montseny, distancia 2.000 metros. 1.º, *Milton*, 2 m. 16 s. 1/5. Premio Tibidabo, distancia 2.400 metros. 1.º, *Fripón III*, 2 m. 40 s. Gran Premio de Barcelona, distancia 2.400 metros. 1.º, *Explorateur*, 2 m. 35 s. 4/5. Premio Benimuslem, distancia 1.800 metros. 1.º, *Iris Emigrant*, 2 m. Premio Cansado, distancia 3.200 metros. 1.º, *Epsilon*, 3 m. 15 s. — Día 17. Último día de carreras. Premio Ivo Bosch, distancia 2.000 metros. 1.º, *Batley*, 2 m. 12 s. 1/5. Gran Handicap opcional, distancia 3.000 metros. 1.º, *Explosif*, 3 m. 25 s. 9/10. Premio Real Polo Jockey Club, distancia 1.800 metros. 1.º, *Talismán V*, 2 m. 41 s. 1/5. Premio Reus, distancia 3.200 metros. 1.º *Epsilon*, 4 m. 10 s. 2/5.

**Los grabados para STADIUM se ejecutan en los**

**Talleres Gráficos Thomas**

**Calle Mallorca, 291-293  
Tel. G-583-Barcelona**

**Pelota vasca.** — *Barcelona*: Día 13. Partidos de pelota a cesta, organizados por la Real Sociedad de Sport Vasco. Arana-García vencen a Pérez-Roig-Soler por 40 a 36. Bo-Rovirosa vencen a Gomila-Palmada por 40 a 28

### Programa para mañana

**Excursionismo.** — Excursión ciclista a la Granja Vieja de Horta, organizada por el Sport Ciclista Català. Salida de la plaza de la Universidad. A las 6.

**Golf.** — Campeonato de Cataluña, de señoras. Premio de la Baronesa de Güell, organizado por el Barcelona Golf Club. A las 10.

**Yachting.** — Copa Maravillas, segunda prueba de la regata reservada a yates de fórmula internacional, organizada por el Real Club Marítimo. A las 10'30.

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

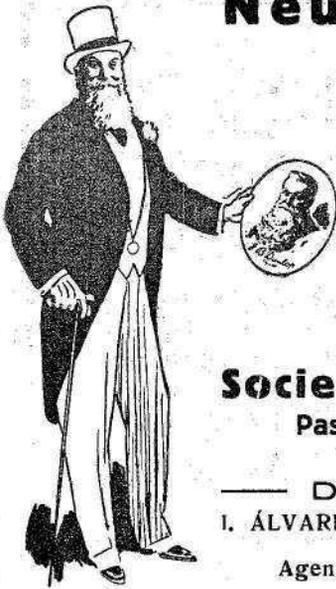
**Polo.** — Copa de la Sociedad. Partido de polo, organizado por el Real Polo Jockey Club. Parque de sports de la Carretera de Sarriá. A las 11. (A las 12 se dirá misa en la capilla.)

**Tiro.** — Concurso de tiro de pichón, organizado por la Real Asociación de Cazadores de Barcelona. Poule de prueba. Copa de la Sociedad. Polígono de Miramar. A las 11'30.

Premio de los Armeros de Barcelona, organizado por la Real Asociación de Cazadores de Cataluña. Font del Carbó. A las 15'30.

**Natación.** — Tercera prueba de entrenamiento para el Concurso de Pascua, organizada por el Club Natación Barcelona (200 metros). Entrenamientos de water-polo. A las 12.

Prueba de entrenamiento organizada por el Club Natación Athletic. A las 12.



**Neumáticos**

**DUNLOP**

**AUTO  
MOTO  
VELO**

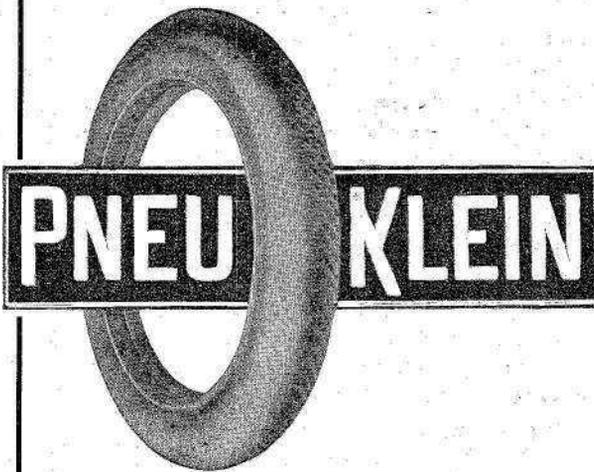
**Sociedad Española DUNLOP, S. A.**

Paseo Recoletos, 25 - MADRID - Teléfono 4741  
Telegramas y telefonemas: DUNLOP

— DEPOSITARIOS EN BARCELONA —

I. ÁLVAREZ : Provenza, 260 E. MAGRE : Córcega, 233  
A. SANROMÁ : Balmes, 62  
Agencia General Española "La Motosacoche" : Rosellón, 255

**A. ALIMUNDO Y C.<sup>A</sup>** ARTÍCULOS PARA TODOS LOS SPORTS  
Aragón, 259 y 261 : Teléfono 1017 ESPECIALIDAD EN LAWN-TENNIS Y FOOT-BALL  
▪ **BARCELONA** ▪ Motos y bicicletas de varias marcas  
Raquetas "RAND" e "I. Z." a 42,50 y 47,50 pesetas, respectivamente



**El más resistente  
El más elegante  
El más económico**

Pídanse tarifas

**KLEIN Y C.<sup>a</sup>**

Proveedores de la Real Casa



Única fábrica nacional de  
**Neumáticos**  
para automóviles, bicicletas  
y motos



**Barcelona**

Princesa, 61 - Teléf. A-1333

SUCURSALES:

MADRID Carranza, 12	BILBAO Eguía, 4
SEVILLA Álvarez Quintero, 21	VALENCIA Lauria, 11

# FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES



MARCA REGISTRADA

TALLERES Y OFICINAS TÉCNICAS DE BARCELONA

# A. ELIZALDE

**PASEO DE SAN JUAN, 149**

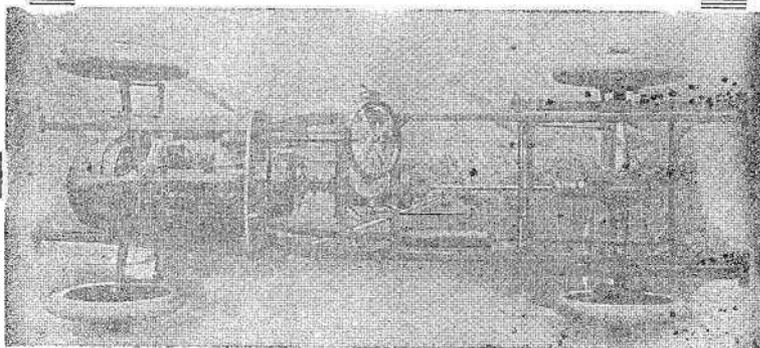
Dirección telegráfica y telefónica: AUTOELIZALDE - Teléfono G-921

CONCESIONARIOS PARA CATALUÑA:

**Pujadas y Lobet** - Paseo Gracia, 88 - **Barcelona**

CONCESIONARIO PARA CASTILLA LA NUEVA, SEGOVIA, ÁVILA Y ZONA ESPAÑOLA DE MARRUECOS:

**Alvaro Ureña** - Barquillo, 14 dup. - **Madrid**



**Automóviles de turismo y reparto : Omnibus, ca-  
miones, coches militares, de sanidad y policía**

**Oficina técnica para estudiar las aplicaciones industriales**