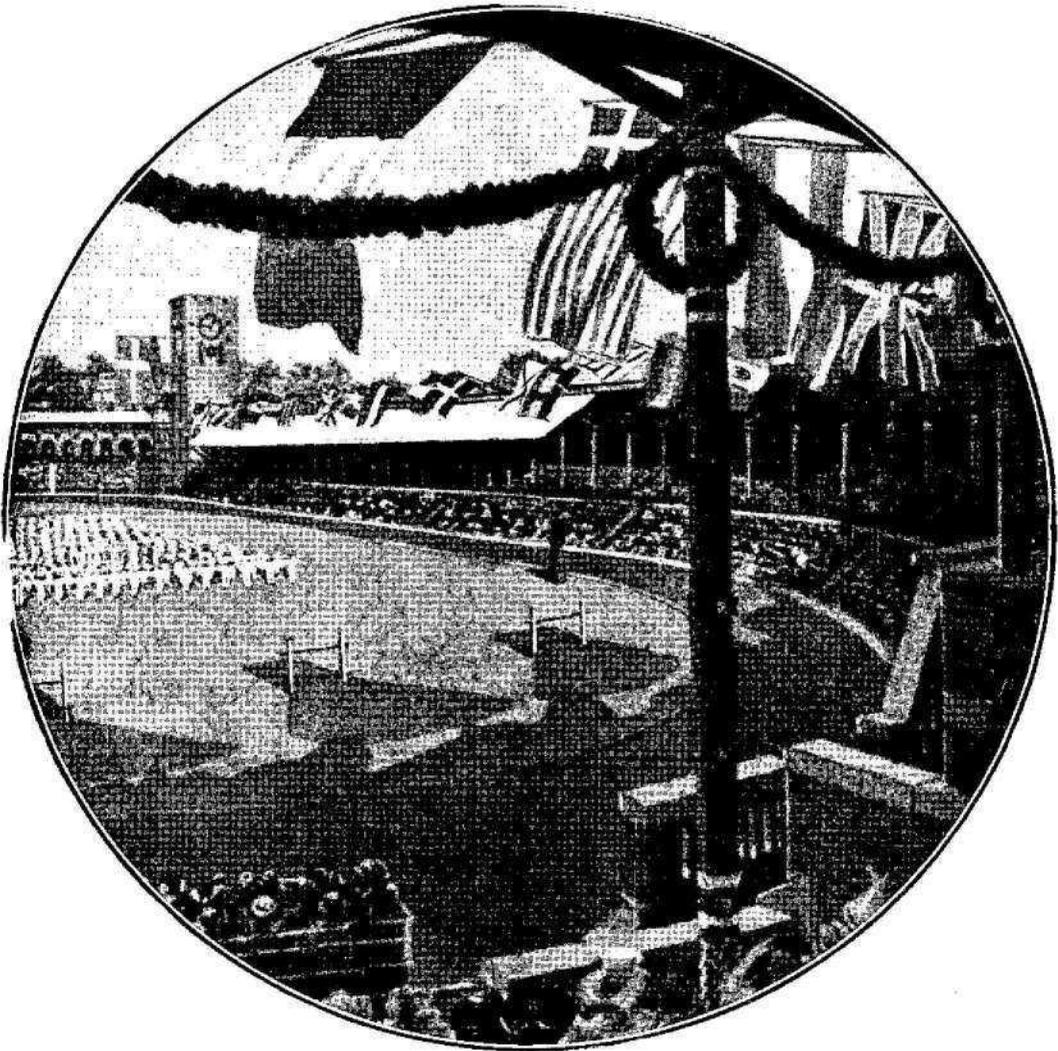


STADIUM

La Fiesta de la Raza



*Con la inauguración de un Estadio
España debiera haber conmemorado la festividad de hoy*

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

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

Los grabados
para **STADIUM** se
ejecutan en los
Talleres Gráficos
Thomas

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



La casa más importante de España en artículos de sport

Raquetas Driva Exela, de Williams & Co.

Agentes exclusivos: **Eduardo Schilling, S. en C.**

BARCELONA: Calle Fernando, 23 :: MADRID: Calle Alcalá, 14 :: VALENCIA: Calle de la Paz, 31



Stadium

AÑO VIII - NUM. 280 - 12 OCTUBRE 1918



REVISTA SEMANAL ILUSTRADA DE SPORTS
PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA S. A.

SUSCRIPCIÓN:

España, año, 15 ptas. Extranjero, id., 20 fr.

APARECE LOS SÁBADOS

Número suelto, corriente, 30 cénts.
Número suelto, atrasado, 60 cénts.

OFICINAS:

Consejo Ciento, 383. entr.º
Teléf. 733-A: BARCELONA

ÓRGANO OFICIAL DE LA ASOCIACIÓN DE LAWN-TENNIS DE CATALUÑA, DEL REAL POLO JOCKEY CLUB, DE LA SOCIEDAD DE CARRERAS DE CABALLOS Y DE LA FEDERACIÓN DE SOCIEDADES DEPORTIVAS

Retratos a pluma

STADIUM ha querido conmemorar la fiesta instituída recientemente por el Gobierno de la Nación para glorificar el descubrimiento de un nuevo Continente, exponiendo ante la vista de sus lectores una serie de estadios en los que los verdaderos amantes de la raza efectuaron sus juegos olímpicos y en los que una multitud encariñada con la regeneración física les aclamaba y aplaudía.

Viene a coincidir este hecho que queremos conmemorar, con otro altamente halagüeño que la Prensa toda, diaria y profesional, ha acogido con natural y lógica simpatía: con la apertura de curso de nuestra Universidad literaria, en la que el discurso doctrinal corrió a cargo del eminente y sabio doctor don Andrés Martínez Vargas, tratando de la defensa de nuestra raza, bien necesitada, por cierto, de defensa.

STADIUM, si bien nos recuerda hoy los orígenes de los Juegos Olímpicos, nos señala el bello porvenir de nuestra raza si por fin, aleccionados por las sabias doctrinas del doctor Martínez Vargas, nos prestamos todos los españoles a contribuir a que la soñada regeneración sea un hecho y a que hagamos Patria, convirtiendo a todos sus hijos en hombres recios, fuertes, saludables e inteligentes.

No es de hoy que el doctor Martínez Vargas siente cariños por nuestra raza, conmiseración debe-

Los primates



D. ANDRÉS MARTÍNEZ VARGAS
Catedrático de Medicina de la Facultad
de Barcelona

ríamos decir, por nuestra empobrecida raza. Doctorado en medicina, dedicóse a la especialidad de arrebatar infantes de las garras de la muerte.

Aleccionado por la experiencia, se encariña loca y apasionadamente por cuanto se relaciona con la cultura física y forma en las avanzadas de la Federación Gimnástica Española. En ella ocupó cargos de los de mayor importan-

cia y responsabilidad. En su discurso pronunciado en la primera de las sesiones públicas de la Asamble de Zaragoza (1901), sobre «Pópularización de la gimnasia desde el punto de vista higio-terapéutico», dió a conocer la importancia de este problema que acariciaba la Federación y que se desarrolla lentamente y pausadamente porque no han ido nunca acompañadas las acciones de los patriotas con la marcha trabajosa de nuestros Gobiernos.

Ese patricio ilustre, docto catedrático, leader ayer de las huestes federales que abogaron a favor de la gimnástica, el doctor Martínez Vargas, perora hoy desde la tribuna excelsa de la Universidad, donde se moldea el carácter de los individuos y se forma el carácter de los pueblos, acerca de la necesidad imperiosa de renovar la raza, y este grito de angustia se convierte, a la hora bendita de ahora, en clamor que será recogido por los de arriba como por los de abajo abogando todos al unisono porque España abandone su fatídica indolencia y se consagre con grandes energías y actividades a hacer de esta nación, a la que alguien se atrevió a calificar de «moribunda», en pueblo despierto a la realidad, digno de hacer frente a las luchas que se avecinan, hasta convertirlo en el Estadio donde combatan por su grandeza y poderío, sus más grandes inteligencias.

N. M.

Portico

En la Fiesta de la Raza

La ley del arbolito

MIENTRAS no llegue al Parlamento la voz de nuestros padres de la patria, preocupándose convencidos de la regeneración de la raza; mientras en la Escuela el Maestro no lleve en el alma y en su programa la verdadera educación física; mientras no se ponga un impuesto a las corridas de toros, impuesto que ocasione su completa desaparición; mientras los municipios no se preocupen de llevar a cabo por su propia cuenta toda clase de manifestaciones del deporte, velando por la educación física; mientras se considere al deporte como un pasatiempo de la juventud, u obra de excéntricos; mientras los prohombres de la nación desdeñen ocuparse de la vida deportiva y se limiten únicamente a pronunciar las tan sobadas frases de Mens sana...; mientras los intelectuales desconozcan el alcance e influencia de los deportes en la fortaleza de los individuos; en fin, mientras no exista en todos, desde el primero al último de los ciudadanos, el íntimo convencimiento de que las prácticas deportivas son, hoy por hoy, lo más sano, lo más altamente civilizador, lo más noble para la cultura del pueblo español, la raza continuará degenerando y la Fiesta de la Raza se nos antojará un mito.

No basta crear entidades o corporaciones que como fin primordial persigan la formación de atletas; primero deben crearse los atletas, no precisamente tras cuatro concursos llevados a cabo con más buena voluntad que éxito, sino creándolos desde la niñez, practicando la vulgar ley del arbolito.

Observad: hoy tienen efímera existencia buen número de grupos deportivos que tienen en su programa el atletismo. Y fenecen porque es una consecuencia lógica. Los atletas, los hombres sanos y robustos no pueden crearse rápidamente y salir de la multitud actual. La educación física no es tal, sino va acompañada de una gran virtud, de una virtud que sólo puede inculcarse en casa y en la Escuela. Pretender reformar la raza, educando a los hombres de hoy, equivaldría a enderezar un árbol milenario, atacándole a las ramas. El gran error de las pasadas generaciones lo paga la actual; los hombres de hoy, niños de ayer, recogemos la herencia de los antepasados. Ojalá que nuestros hijos, que nuestros nietos, puedan decir algo dis-

tinto y proporcionar al país las primicias de una fortaleza física sin límites, porque, de no ser así, la ignorancia y la obra inmoral causarán grandes estragos, aun mayores que los causados hasta hoy en un pueblo que fué heraldo del valor y de la independencia.

El problema de la regeneración de la raza—creedlo—es problema de niños, no de hombres.

Es aquello de la ley del tierno arbolito.

Estas modestas consideraciones nos sugiere el anuncio de la Fiesta de la Raza, que hoy, día 12 de octubre del año de gracia de mil novecientos diez y ocho, celebra la España, un tiempo de Viriato, del Cid Campeador, de Gonzalo de Córdoba, de Colón el mártir, y hoy de Juan Belmonte y del «Galito».

KANT

Cosas de antaño

A propósito de la V Olimpiada

7-12 de octubre de 1909

EL que fué nuestro querido compañero Manolo Nogareda nos recuerda, en el décimo octavo tomo de la Biblioteca Los Sports, *Juegos Olímpicos*, que la V Olimpiada celebrada en Estocolmo puede ser considerada como un modelo de organización.

Las reuniones preparatorias del Comité sueco se celebraron precisamente en estos días, del 7 al 12 de octubre de 1909.

Para la perfecta realización del magno plan que forjaran, se establecieron los Comités técnico, financiero y de propaganda, subdivididos en los de acondicionamiento, recompensas, recepción e información.

El número total de miembros que componían estos Comités fué de 187 personas. Celebraron 476 reuniones para llevar a cabo su cometido.

La Secretaría contaba con 32 personas a su servicio, que despacharon, de 1909 a 1913, 33.371 cartas y 54.295 impresos.

El material de propaganda costó 106.638 coronas; las medallas y diplomas, 25.770. El estadio costó 1.187.879 coronas.

La realización del programa olímpico ascendió a 475.334 coronas.

El saldo del balance final arrojó la suma de 2.479.416,53 coronas, equivalente a 3.405.000 pesetas.

La cifra total de espectadores ascendió a 322.288. La recaudación por valor de entradas, subvenciones y venta de programas, a 1.023.288 coronas.

Por diversos donativos y lotería que autorizó el Imperio sueco, 1.339.019 coronas.

Durante el período de fiestas fueron circulados 24.400 telegramas; el día de la Carrera Marathon excedieron de 29.000.

NUEVOS TALLERES DE REPARACION

de Automóviles y Construcciones Mecánicas

Vallet y Bofill, S. en C.

Calle Borrell, 236 - 244. - Teléfono 1351-A
BARCELONA

Automovilismo & Aeronáutica



Artículos técnicos
Inventos y novedades
Cuestiones prácticas
Hechos y comentarios



AERONÁUTICA

La travesía aérea del Atlántico

Por creerlo de sumo interés para nuestros lectores, toda vez que ello constituye un asunto de palpitante actualidad, hasta el punto que ha merecido un detenido estudio por parte del Consejo de Ministros, reproducimos el notable trabajo que en *Heraldo Deportivo*, de Madrid, publica el inteligente ingeniero militar don Emilio Herrera:

I

Posibilidad actual del establecimiento de una línea aérea regular de transporte de pasajeros entre Europa y América.

Varios medios y derroteros han sido propuestos para la travesía aérea del Atlántico, los cuales pueden resumirse en los siguientes: Derroteros con escalas de aprovisionamiento de combustible en alta mar (cualquier recorrido, situando preliminarmente barcos-nodrizas en los puntos de escala); derroteros con escalas en islas intermedias (Inglaterra-Islandia-Groenlandia-Labrador, Irlanda-Terranova, Portugal-Azores-Terranova, Canarias-San Pablo-Brasil); derroteros sin escala, de continente a continente (Galicia-Labrador, Galicia-Nueva Escocia).

Cada uno de estos recorridos presenta ventajas e inconvenientes distintos, pues las escalas de aprovisionamiento, principalmente las de alta mar, no pueden hacerse sin riesgo de que la aeronave sufra averías que retrasen o imposibiliten la continuación del viaje, y, al mismo tiempo, el viaje directo de continente a continente obliga al transporte de grandes cantidades de combustible, que solamente aeronaves muy especiales pueden conducir.

Tratándose de un viaje aislado, con facultad de elegir la fecha aprovechando las mejores condiciones atmosféricas, cualquiera de los derroteros indicados cabe dentro de lo posible, con mayor o menor probabilidad de éxito según la aeronave empleada, pero en este caso la travesía sólo presentaría un interés puramente deportivo; para implantar un servicio regular de comunicaciones aéreas es necesario que la travesía satisfaga otras condiciones que la permitan competir ventajosamente con la comunicación marítima, y éstas son principalmente: mínima duración del viaje y, por lo tanto, supresión de escalas; en-

lace directo de los puntos de partida y llegada con las redes ferroviarias continentales europea y americana; regularidad en las fechas de los viajes; riesgo mínimo en ellos y coste del pasaje no excesivo. Veamos si es posible cumplir estas condiciones con las aeronaves actuales.

La menor distancia de continente a continente es de 3.550 kilómetros desde cabo Vilano (Galicia, España) a cabo Charles (Labrador, Canadá); la estación ferroviaria del continente europeo más próxima al americano es El Ferrol, que dista de cabo Charles poco más de la distancia anterior; la estación del continente americano más próxima al europeo es Halifax, en Nueva Escocia (o Port Caledonia, que, aunque situada en la isla de cabo Bretón, comunica con la red ferroviaria continental pasando el tren el estrecho de Canso en un ferry-boat), y, por último, La Coruña y Port Caledonia, distantes 3.950 kilómetros, son las dos estaciones enlazadas directamente con las redes ferroviarias continentales más próximas en Europa y América.

Para que sea posible establecer una comunicación aérea regular entre estos dos puntos a fechas fijas, es necesario disponer de una aeronave capaz de recorrer, no sólo la distancia entre ellos (prácticamente 4.000 kilómetros), sino, además, el camino recorrido por el viento en sentido contrario durante el tiempo que se emplee en el viaje en las condiciones atmosféricas más desfavorables que puedan presentarse.

Hasta la fecha, los aeroplanos no han podido recorrer sin escala una distancia superior a 1.900 kilómetros, aunque se admite la posibilidad de, llevando al límite la perfección de las características aerodinámicas conocidas, construir aparatos especiales capaces de recorrer 4.000 kilómetros, los cuales, sólo en condiciones ventajosas de viento, podrían efectuar la travesía del Atlántico sin escala. Por lo tanto, no es aceptable la solución por medio de los aeroplanos.

Para los globos dirigibles es muy diferente el problema; su radio de acción puede aumentarse casi ilimitadamente en teoría, aumentando el volumen (lo que no ocurre con los aeroplanos), y ya, al comenzar la guerra actual, se han construido en Alemania dirigibles especiales para largos recorridos, como los L-5 y L-6, capaces de permanecer en el aire 120 horas, o sea cinco días, con veloci-

dad de 95 kilómetros por hora, efectuando un recorrido total de 11.400 kilómetros. Posteriormente se han construido super-zeppelins de 56.000 metros cúbicos, en los que se ha atendido principalmente a aumentar la potencia ofensiva y la altura de navegación, los cuales alcanzan 110 kilómetros por hora de velocidad y pueden subir a 5.000 metros sacrificando una enorme cantidad de lastre. No es exagerado suponer que, substituyendo por combustible toda la carga de guerra y el lastre necesario para alcanzar estas grandes alturas, estos dirigibles podrán recorrer con velocidad propia más de 12.000 kilómetros, navegando cinco días a poca altura sobre el nivel del mar, con 100 kilómetros por hora de velocidad.

Para que una de estas aeronaves no pueda recorrer los 4.000 kilómetros que separan a Europa de América, sería necesario que el viento en que navega recorriera en sentido contrario más de 8.000 kilómetros durante los cinco días que puede el globo permanecer en marcha, recorrido que no ha sido registrado nunca en el Atlántico, según los datos facilitados por el Observatorio Central Meteorológico. Por lo tanto, los viajes pueden hacerse en fechas determinadas, aunque, como ocurre en la navegación marítima, en ocasiones de condiciones atmosféricas muy desfavorables pudiera convenir modificarlas.

Los riesgos de una travesía aérea de esta

clase, en que el globo navega a escasa altura sobre el mar y está en comunicación radiotelegráfica constante con las estaciones de tierra y de los barcos que le avisan la situación, intensidad y marcha de las depresiones atmosféricas, disponiéndose de toda clase de medios de salvamento (paracaídas individuales, cinturones flotantes, botes salvavidas, etcétera), no siendo de temer choques ni abordajes, pudiéndose determinar el punto exactamente por procedimientos astronómicos, incluso con niebla (tan frecuente en las costas de Terranova), con aumentar muy poco la altura de navegación, quedan reducidos al mínimo como viaje aéreo y no serán mayores que los que se corren en una travesía marítima.

Partiendo del supuesto de que se emplee un globo de tipo rígido (que es el más conveniente para largos recorridos, por evitarse las pérdidas de gas considerables que sufren los de tipo flexible por la presión a que está sometido), con una capacidad de 54.000 metros cúbicos, cuyo coste será aproximadamente de 1.000.000 de pesetas; el gas de una inflación sería aprovechable para un viaje de ida y vuelta recargando un 50 por 100, o sea que en cada viaje se consumirían aproximadamente 40.000 metros cúbicos, que importarían unas 40.000 pesetas.

Suponiéndose también una potencia económica de marcha en los motores de 1.000 HP. y

Prueba de 50 kms. de la A. C. M.

6 de octubre de 1918

Barcelona - Vilasar - Barcelona

1^o

Jaime Martí

sobre

Ciclos PONSA

J. PONSÁ : Mallorca, 129-Tel. 252-G : BARCELONA

unas sesenta horas de marcha como término medio por viaje, resultarían 60.000 caballos-hora; que consumirían 20.000 kilogramos de combustible y grasa, de unas 20.000 pesetas de valor, y añadiendo otras 20.000 pesetas por viaje para personal y demás gastos, resultaría un total de 80.000 pesetas como gasto medio de cada viaje.

Los globos *Victoria Luisa* y *Schwaben*, empleados por la «Hamburg Amerika Linie» para transporte de viajeros en Alemania, en el año 1912, conducían 20 pasajeros, además de la tripulación, y cubicaban 18.700 y 17.500 metros cúbicos respectivamente. Un globo de 54.000 metros podría llevar sin dificultad 40 pasajeros, que, a 2.500 pesetas por persona (precio no exagerado teniendo en cuenta que, empleando la travesía aérea, la duración del viaje se reduce a dos o tres días, como máximo cinco, y en condiciones favorables menos de dos, y que se está libre de las molestias del mareo), producirían 100.000 pesetas o sea 20.000 de ganancia en cada viaje. El capital podría ser de 2.000.000 de pesetas (un millón para el globo y otro para cobertizos e instalaciones en Europa y América) con lo que, haciendo únicamente un viaje de ida y vuelta al mes, se obtendría un interés de 24 por 100 anual. No hay que advertir que este cálculo no puede considerarse como exacto, y únicamente se expone para dar idea de que el problema de la travesía del Atlántico es técnica y económicamente factible en la actualidad.

(Acabará)

Notas del Real Automóvil Club de Cataluña

Un badén menos

El distinguido Ingeniero de esta Jefatura de Obras públicas, señor Rivera va a proceder inmediatamente a la supresión del molestísimo badén conocido con el nombre de La Passola, sito en el kilómetro 39 de la carretera de Barcelona a Ribas.

Para ello se servirá de los tubos de cemento que le han sido facilitados gratuitamente por el Real Automóvil Club de Cataluña, y la desaparición de un obstáculo tan importante será vista con agrado por todos los señores socios del Club, que utilizan aquella concurrida carretera.

Los nuevos certificados de circulación y permisos de conducir

La *Gaceta* del día 2 del actual publica una circular de la Dirección de Obras públicas dando gracias al Real Automóvil Club de España por su propuesta de modelos de notas descriptivas, que han de acompañar a la petición de permisos para circulación de vehículos de motor mecánico, y aprobando la redacción de los cuatro modelos con las notificaciones que se publican.

La *Gaceta* del día 3 del corriente publica otra circular dando también las gracias al Real Automóvil Club de España por su propuesta de modelos de permisos para conducir vehículos de motor mecánico, y aprobando la redacción, forma, dimensiones y tipo de papel, de los modelos designados con los números 1 y 2 para los vehículos de primera y segunda categoría, y el modelo A para los de tercera y cuarta, con las modificaciones que se mencionan en su redacción.

La carrera Copa Cuesta Ordal

Comité de Honor

Presidente: S. M. el Rey don Alfonso XIII. Excelentísimo señor Capitán general de Cataluña.

Excelentísimo señor Gobernador civil de Barcelona.

Excelentísimo señor Alcalde de Barcelona.

Excelentísimo señor Presidente de la Mancomunidad de Cataluña.

Excelentísimo señor Presidente de la Diputación Provincial.

Ilustre señor Ingeniero Jefe de Obras públicas.

Ilustre señor Alcalde de Vallirana.

Señor Presidente de la Federación de Sociedades Deportivas de Barcelona.

Señor Presidente del Real Automóvil Club de España.

Señor Presidente del Real Automóvil Club de Cataluña.

Señor Presidente del Real Moto Club de Cataluña.

Comisión técnica

Don Luis Bosch-Labrús, Ingeniero.

Don José M.^a Ortega, Ingeniero.

Don Fernando Reyes, Ingeniero.

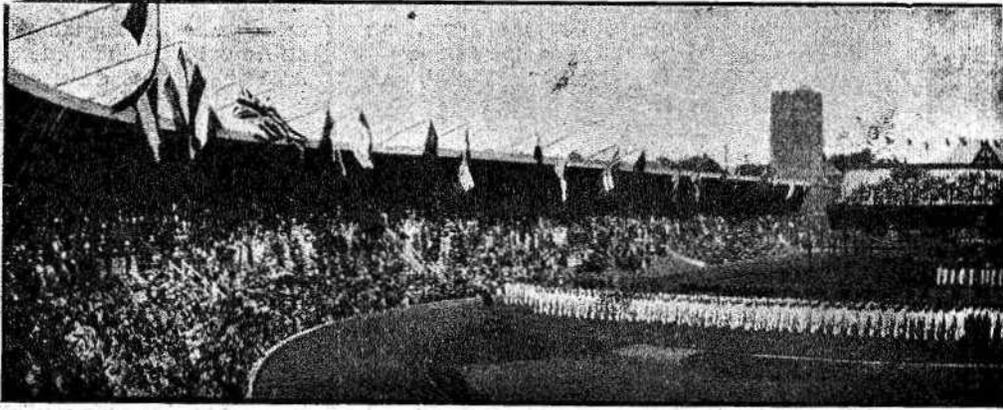
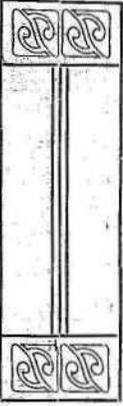
Exposición de Automóviles

El Comité organizador de esta soberbia manifestación en proyecto, ha tomado con el mayor celo y entusiasmo el cumplimiento de su cometido.

Los señores Sagnier, arquitecto; Llobet, del Comité organizador y nuestro compañero Masferrer, secretario de la entidad organizadora, han estado nuevamente en el Palacio de Bellas Artes, visitando todas sus dependencias, tomando el primero todas las disposiciones necesarias para levantar el plano de la futura exposición.

En los talleres Seix y Barral se trabaja en la confección de los bocetos que les han sido encargados por el Comité organizador, correspondientes al gran cartel anunciador de la Exposición, del cual se hará una gran tirada.

Han comenzado los trabajos de propaganda, los que no dudamos serán activamente secundados por todas las personas interesadas en la brillantez que es de desear alcance la próxima Exposición de automóviles.



Estadios antiguos

El Estadio



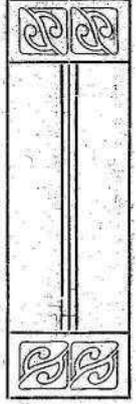
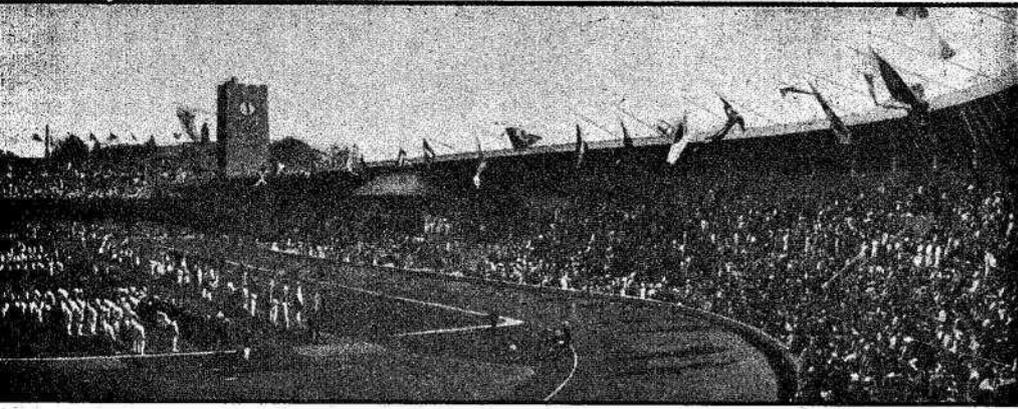
Entrada al célebre Estadio de Olimpia, descubierto en las excavaciones practicadas en el lugar de la que fué famosa población

Olimpismo. — Los juegos modernos. — Estadios: En la antigüedad. Los modernos. — El primer Estadio de España ha de ser el de Barcelona. — Camino a seguir.

CUANDO, hace cuatro años, el infrascrito fué invitado a dar una conferencia, encontré que nada podía ser tan útil para llamar la atención de la masa sportiva barcelonesa, si se quería que llegase a irradiar al gran público, como al tratar de Olimpismo, pasando una breve ojeada por los Juegos Olímpicos modernos, desde su restauración en Atenas el año 1896 y haciendo resaltar la gran figura del Barón de Coubertin, honra de periodistas, que concibió su posible restauración, y tuvo el talento de saber interesar al mundo

entero en su grandiosa obra, que ha dado como resultado utilísimo el mejoramiento de la raza humana por la práctica de los ejercicios atléticos, gracias, en gran parte, a la noble emulación despertada en las diversas razas que se han reunido cada cuatro años para luchar pacíficamente por el honor del propio país.

La popularización de lo que fueron los Juegos Olímpicos en la antigua Grecia nos ha llevado también como de la mano, a construir estadios inspirados en los que existían hace más de dos mil años, algunos de los cuales aun subsisten en todo o en parte y vienen a ser como un modelo donde buscar la inspiración para construir los nuevos, ajustándolos a las necesidades de los tiempos modernos.

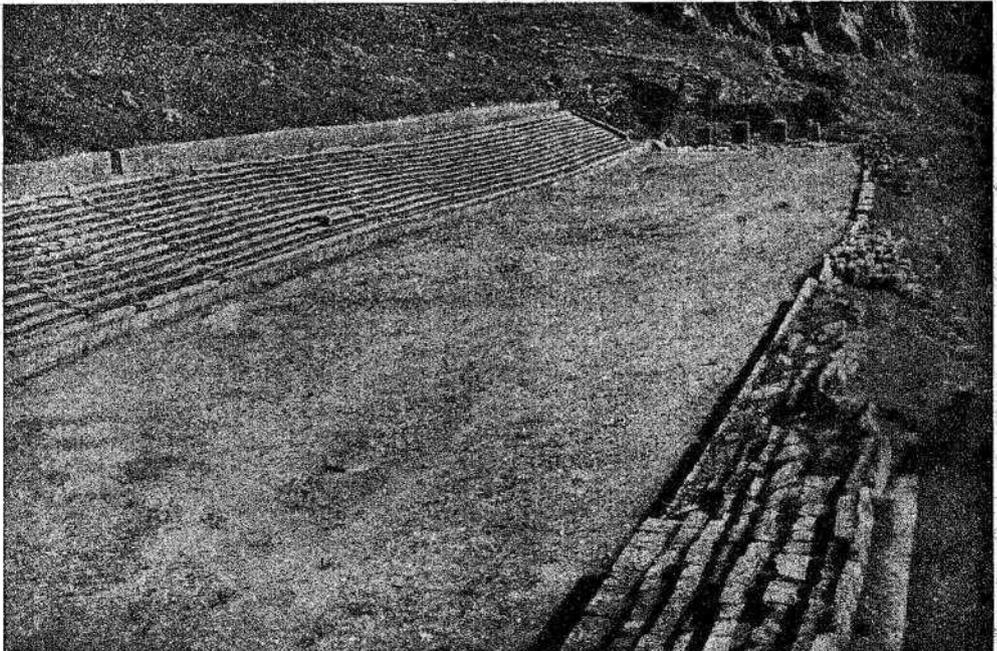


y modernos Catalán

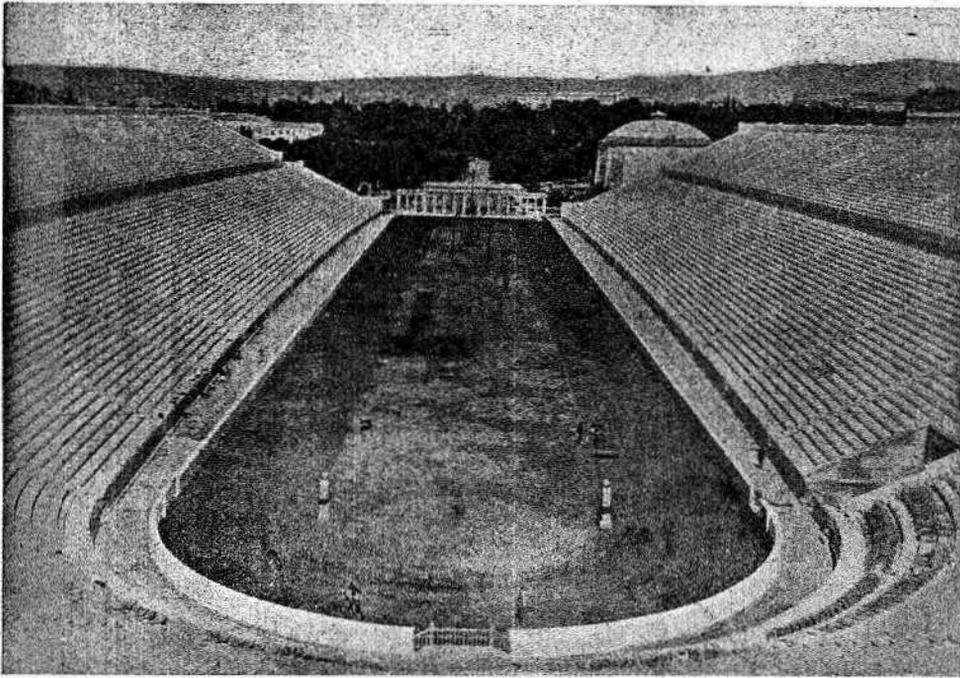
Tenemos la pretensión que de aquella conferencia, y de una intensa campaña periodística seguida por unos cuantos enamorados de las altas cosas del sport, ha salido el conocimiento, hoy casi general, de lo que son y lo que significan los Juegos Olímpicos modernos; ha nacido el afán del perfeccionamiento de nuestros atletas, y la comparación con los campeones olímpicos, que nos han permitido entrever la posibilidad de que nuestro país pueda, algún día, llevar una representación que, tras nuestra bandera, dé fe de vida de nuestra raza en los grandes mitines que cada

cuatro años reúnen la flor y nata de la juventud de todas las naciones.

Aparte de esta noble finalidad, se ha lanzado la generosa idea, no irrealizable, de la posibilidad de la construcción de un estadio en nuestra futura Exposición de Industrias Eléctricas, y se ha conseguido interesar en la idea, en principio, a las personalidades más salientes del Comité del gran certamen; recordándoles que ya no es posible la celebración de las reuniones de tal categoría sin que haya un espacio adecuado para las luchas deportivas, cebo de atracción de la gran masa trans-



Ruinas del antiguo Estadio griego de Delfos, tal como se conserva actualmente



Antiguo Estadio de Atenas, después de la reconstrucción que le devolvió a su primitivo estado, de los tiempos heroicos de Grecia

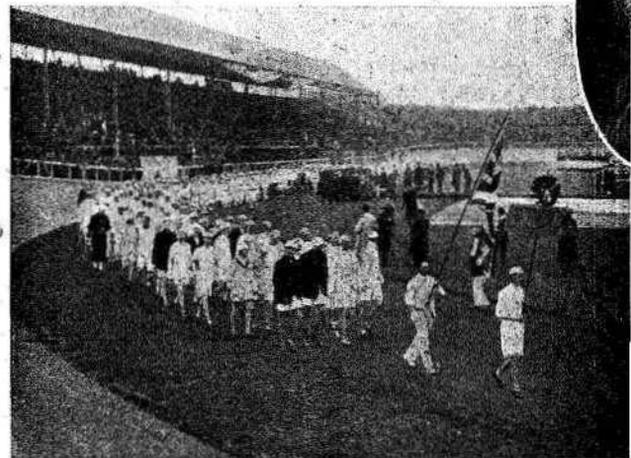
humante mundial; que no es honorable pensar tan sólo en comercio e industria, sino que es preciso también pagar el debido tributo a la ciencia del cultivo de los hombres, haciendo ver a todo el mundo lo que puede conseguirse con el debido tratamiento físico del cuerpo humano; que no es posible la celebración de fiestas musicales, ni de ninguna clase de las que exigen grandes masas, sin un lugar a propósito donde poder reunir las; y que todas estas necesidades podrían satisfacerse muy pronto con la construcción de un estadio.

Pero es muy cierto que jamás se obtiene la posesión de la cosa que se desea sin poner debidamente los méritos necesarios y sin que cada uno trabaje para hacerse bien digno de ello; y, por esto, nos es preciso intensificar la campaña que venimos realizando los que nos preocupamos de estas cosas, popularizando más y más lo que significan Juegos Olímpicos y, especialmente, lo que es un estadio, a fin de que todo el mundo tenga de ello una concepción bien cercana a la realidad, y podamos fácilmente ponernos de acuerdo cuando llegue el momento de concretar nuestras aspiraciones.

Por esto, en estas columnas vamos hoy a ocuparnos de estadios, empezando por historiar brevemente lo que fueron los antiguos, a fin de venir a parar a los actuales, y buscar, entre todos, el modo de trabajar para conseguir la realización de lo que ha de ser el Estadio Catalán, que no vemos tan lejano como podría parecer a quien nunca se haya ocupado de estas cuestiones trascendentalísimas.

En la antigüedad el *stadium* y del *gr* una medida longitudinal que consideraba que el hombre fuerte sin el origen de esta medida. Hércules, suponía los pies, uno tras otros consecutivos, lo del estadio; pero, no el largo de sus piernas, sino de sus pies; y estas medidas, el estadio *olímpico* que equivale a 192 pies de 185; el *asiático* y Jenofonte, de 180 pies; Erastótenes, de 180 pies; según los pies y el número de confusiones antiguas.

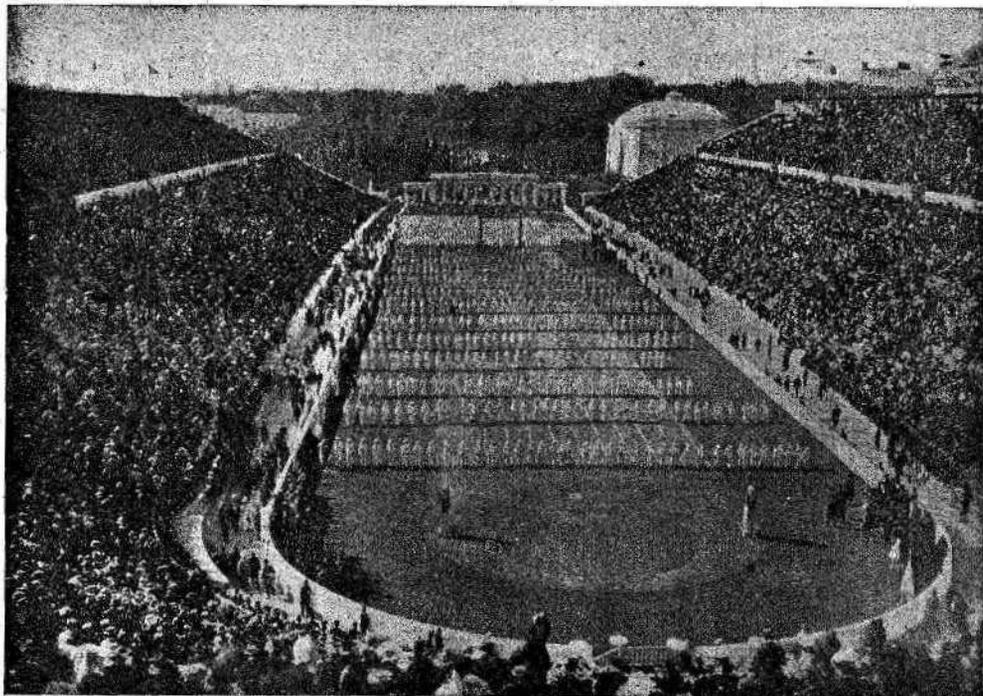
La medida más usada en el estadio olímpico, la clásica carrera de 192 pies, y esa medida la que hoy llamamos *estadio* era la longitudina de los templos al vigor f el nombre de *Est*



El Estadio de Londres, donde tuvo lugar la IV Olimpiada — en 1908. — Mide 194 por 84 metros, con campos de atletismo y una pista para carreras a pie, de 533 por 7 metros, y

stadio (del latín *stadión*) era una pista oval: la que se usaba para dar lugar a una carrera de un kilómetro. El nombre se atribuye a un poeta que puso el nombre, 600 veces, al establecimiento, al fijándose en el resultado de las pruebas que hay en el estadio de Hércules), en metros; el *ático*, según Herodoto y hasta el de 1900, variando según el lugar a grandes distancias en los auto-

mitada es la del estadio que daba lugar a una carrera de la velocidad contenida en la pista, que los soberbios atletas, que tomaron parte en los juegos.

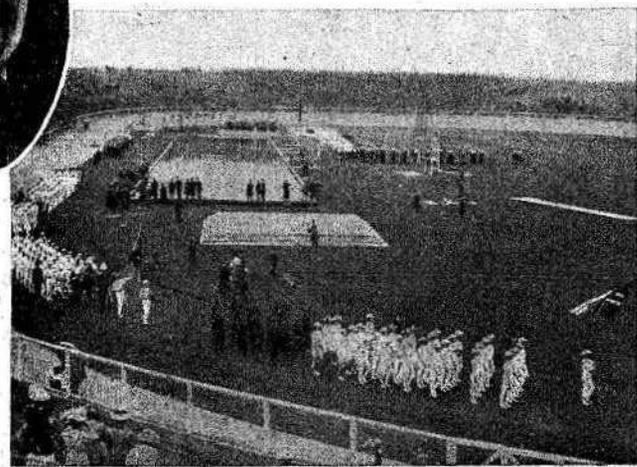
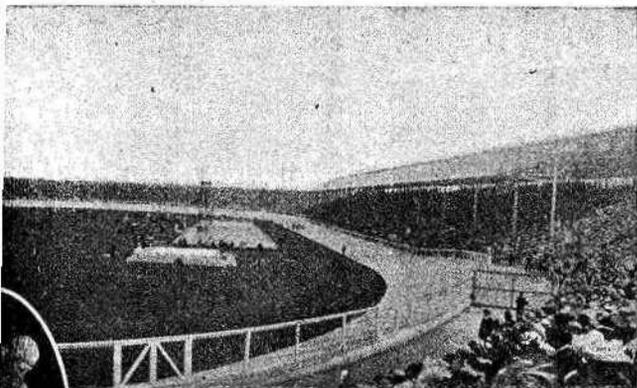


Vista del Estadio de Atenas en 1896, durante la I Olimpiada moderna

Estos edificios consistían en un área oblonga, terminando en línea recta en uno de sus extremos y semicircular en el otro, forma que era la generalmente adoptada, como puede verse en las ruinas descubiertas en los tiempos modernos.

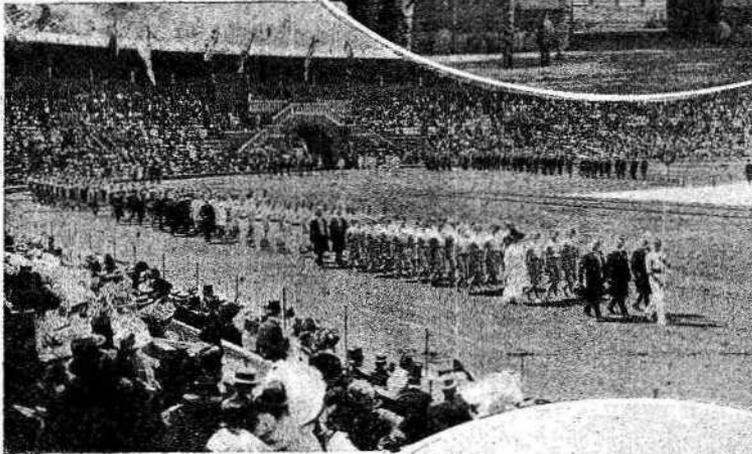
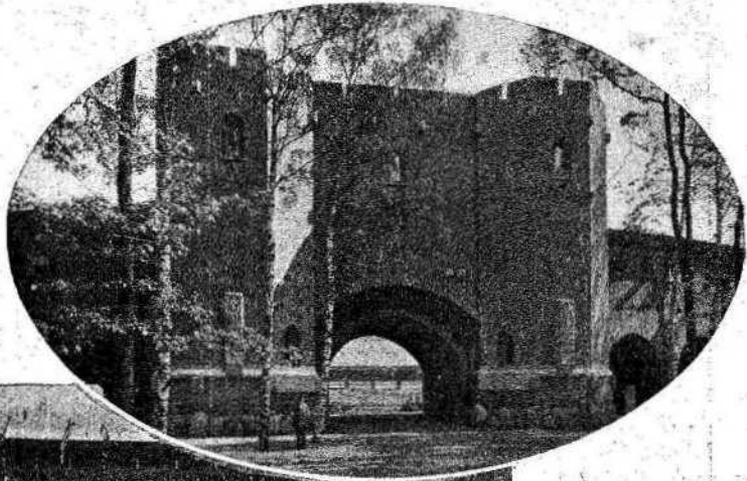
Al rededor de esta pista se construían graderías para los espectadores (como en las actuales plazas de toros, valga la comparación), siendo tres los sistemas determinados para su construcción. Pocos estadios estaban, como el de Laodicea, construídos en terreno rodeado de gradería natural, y siendo difícil encontrar terrenos en estas condiciones, lo más corriente era aprovechar la falda de una colina para construir en ella una gradería con poco gasto, construyendo la del lado opuesto, de mampostería. De este sistema eran los de Olimpia, Tebas, Epidauro, etc. El tercer sistema consistía en hacer la construcción en terreno llano, como en el estadio de Atenas (reconstruído hoy al restaurarse los Juegos Olímpicos), Delfos, etc., adornándolo con mármoles y desplegando en ellos un lujo extraordinario.

Pero ya en tiempos del mayor esplendor de la civilización griega se encontraron algunos inconvenientes en la forma de construir los estadios, y se evolucionó hacia la forma semicircular en ambos extremos, que facilitaba la celebración de carreras de diversos estadios (las había de 7, 12, 15 y hasta de 24), que ha sido la adoptada, casi sin excepción, en las modernas construcciones de esta clase. Así eran algunos, como el de Afrodísia (Caria), y parece que eran también elípticos otros,



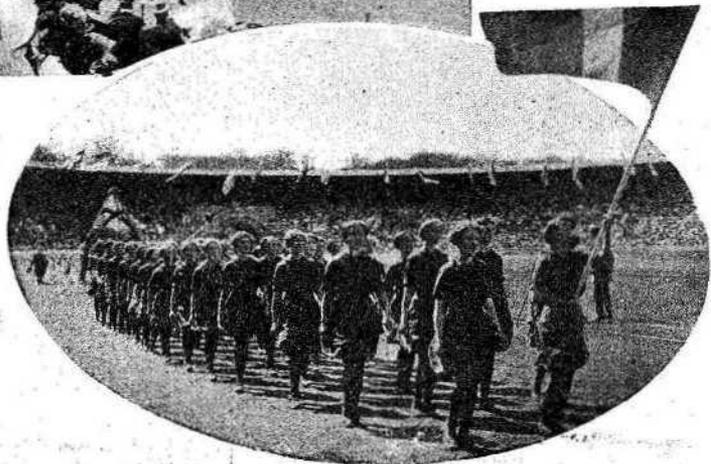
Equipos del Reino Unido y Suecia, el día de la inauguración, en el centro y piscina de 100 por 14 metros. Al rededor tiene una pista exterior, una para ciclos y motos, de 690 por 10 metros.

Entrada principal del Estadio de Estocolmo



Desfile del equipo finlandés durante la inauguración de los juegos celebrados el año 1912

Equipo de gimnastas suecas en la fiesta del mismo día



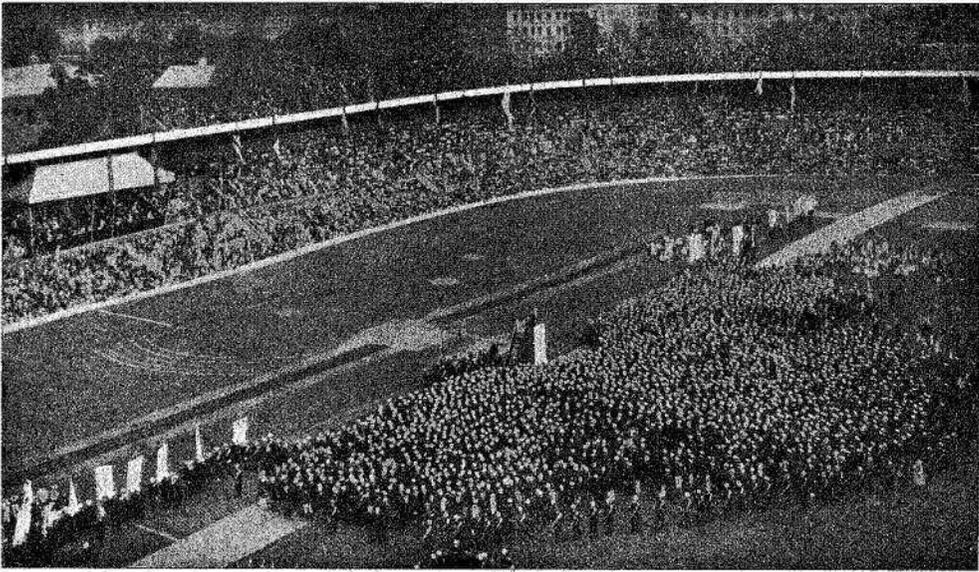
como el de Roma, edificado por César Augusto, el del Palatino, etc.

Los estadios tenían en un extremo (el rectangular) un lugar con arcadas, generalmente, columnas y algún monumento, que tenía el nombre de *efesis*, donde los atletas se preparaban para las pruebas o carreras, no saliendo hasta ser llamados por los heraldos, y colocándose entonces fuera de la columnata donde estaba señalado el punto de partida de la carrera. Al extremo opuesto del estadio, una pequeña columna indicaba el final del trayecto, coincidiendo éste con el lugar de la grada donde estaban los *Heilnodices*, o jueces.

El estadio clásico griego fué el de Olimpia, donde se celebraban cada cuatro años juegos

(que tomaron su nombre de aquél) con la máxima solemnidad, mezcla de ejercicios corporales y religiosos, que adquirieron importancia tal, que hasta su cronología señaló los hechos más culminantes del país, más que el propio calendario.

Pero no hemos de tratar de los Juegos Olímpicos antiguos, sino exclusivamente de estadios, vulgarizando un poco lo que son en nuestro tiempo, para honesto entretenimiento de nuestros lectores y encauzamiento de las actuales corrientes de construcción del Estadio Catalán, que es la tarea que nos hemos impuesto.



El Estadio de Estocolmo, durante un concierto celebrado en julio de 1912

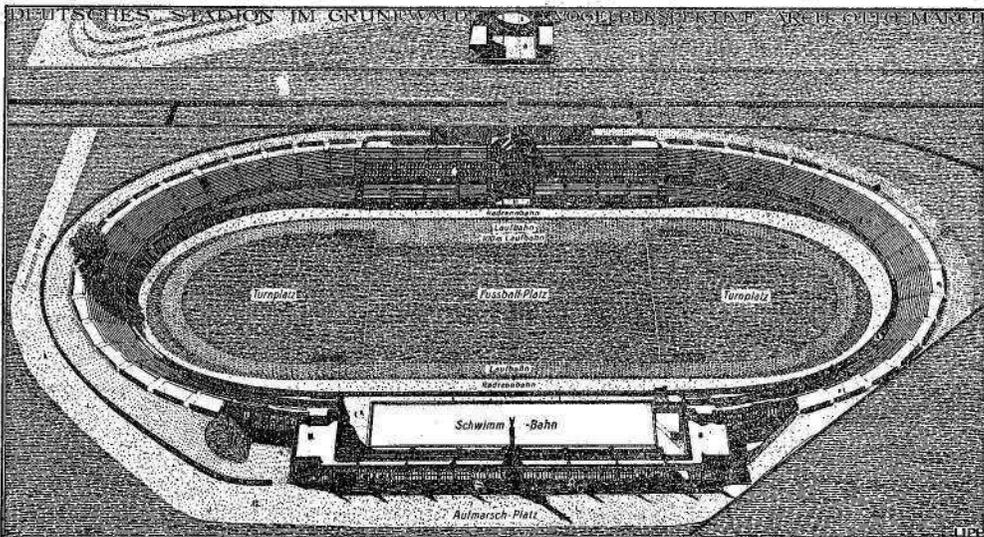
Cuando el Barón de Coubertin vió próximo a realizarse su noble intento de restauración de los Juegos Olímpicos, quiso pagar un tributo histórico al gran pueblo griego, lanzando la idea de la restauración de su antiguo estadio, y mediante una suscripción pública (Mr. Averoff, griego de Alejandría de Egipto, contribuyó con un millón de dracmas) pudo reunir la gruesa suma necesaria para reconstruirlo en mármol blanco y piedras de gran valor, dotando de nuevo a Atenas de un monumento de un valor inapreciable.

Una vez el estadio hubo adquirido un aspecto parecido al de sus mejores días,

en 1896 se celebró, con gran solemnidad, la primera Olimpiada moderna mundial, inaugurándose la nueva era de los Juegos ante la brillantísima concurrencia.

En 1904, en San Luis (E. U.), con ocasión de la III Olimpiada (la segunda de París no tuvo el éxito que era de esperar, por exceso de intromisión del Estado francés), se construyó otro estadio, que inauguró la serie moderna. Desde entonces, los hay en diversas ciudades de los Estados Unidos (en Universidades, Asociaciones, etc.)

Pero puede afirmarse que el primer esfuerzo serio en este sentido fué el de los británi-



El Estadio de Berlin, en el cual debía celebrarse en 1916 la VI Olimpiada. — Mide 234 por 82 metros, con cabida para 26.910 espectadores. Contiene una pista para carreras a pie, de 600 por 7,5 metros; otra para bicicletas, de 666,67; una piscina de 100 por 22,7, y campos de fútbol y de atletismo.

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

cos, quienes para la IV Olimpiada (1908) construyeron en Londres un soberbio estadio, que si bien estaba construido de madera y materiales sencillos, llegó a reunir algunos días cien mil espectadores, 70.000 de los cuales tenían asiento confortable. Costó 60.000 libras esterlinas (unos 300 000 duros).

En esta Olimpiada se reunieron por primera vez unos 2.000 atletas, cifra que se consideró entonces extraordinaria, que contenía, sin duda, la flor y nata de la raza humana, pero que a la siguiente Olimpiada fué superada en más de la mitad.

Cuatro años más tarde (1912) se celebró en Estocolmo la V Olimpiada, con mayor éxito que la de Londres, debido, en gran parte, al gran espíritu cultural y entusiasmo de los suecos, y al más amplio ambiente deportivo mundial adquirido en los años transcurridos desde la restauración de las Olimpiadas modernas.

Los suecos tuvieron el buen gusto de construir un estadio muy parecido a los antiguos, de forma elíptica como el de Londres, si bien a primera vista parece tener una línea recta en uno de sus extremos, que termina en una amplia tribuna. Está construido de mampostería y tiene líneas arquitectónicas netamente escandinavas, de los comienzos de la Edad Media, originales y prácticas a un tiempo, que constituyeron un hermoso éxito artístico y sportivo.

Es de ladrillos del país, de un gris violáceo y de granito apenas desbastado, produciendo en junto un hermosísimo efecto. Tan sólo costó 1 600.000 pesetas y tiene cabida para 25.000 espectadores.

Al estallar la guerra, los alemanes tenían preparado en el campo de Grunewald (Berlín) el estadio donde debía celebrarse la VI Olimpiada del año 1916. Era de forma elíptica, como los anteriores, con la particularidad de tener una entallada en el centro del lado más

ancho, para contener la piscina (22 por 100 metros) y, además, la novedad de estar construido en el centro de una pista de hipódromo, en el que se había vaciado lo que llamamos *pelouse*, particularidades que constituyen características muy originales.

El número de espectadores que puede contener es de 27.000. Tiene las pistas parecidas al de Londres, como puede verse en las ilustraciones que acompañamos.

También se han construido estadios en Reims (Francia), Alejandría (Egipto) y Turin, con motivo de la Exposición de 1910, y en otros puntos; pero todos ellos, en general, son de madera y de pequeñas dimensiones, lo cual nos excusa de ocuparnos de ellos. Sólo diremos del último, que es de cemento armado, de 326 por 168 metros en total, con una pista de tierra de 631, y que costó millón y medio de liras.

Esta porción ya considerable de estadios en diversos países, otros tantos templos levantados a la cultura física, son el resultado de la gran campaña a favor del mejoramiento de la raza humana, hecha simultáneamente con la celebración de las Olimpiadas, y esto solo, constituye un brillante resultado, del que el Barón de Coubertin y el Comité Olímpico Internacional, del que es presidente, pueden declarar satisfechos.

De lamentar es, por esto, que el retroceso que ha experimentado el mundo durante los últimos años, y que tanta influencia tiene y tendrá en la vida futura, haya detenido tan hermoso progreso, y que quede reservado a los países como el nuestro el seguir tan bella tradición.

Estamos convencidos de que debemos y podemos hacer algo para llegar a sumarnos a tan altos propósitos, siendo ésta la razón que nos mueve a hacer la campaña pro Juegos Olímpicos que venimos predicando con firme constancia, que es, tal vez, el único mérito de nuestra labor sportiva en los últimos veinte años; grano de arena que llevamos a la consecución de los nobles ideales de lo que podríamos llamar la intelectualidad sportiva catalana.

Algunos benévolos compañeros nos han pedido con insistencia, desde las columnas de diversas revistas profesionales, nuestra opinión acerca del actual momento en relación con unos Juegos Olímpicos catalanes. Vamos a complacerles.

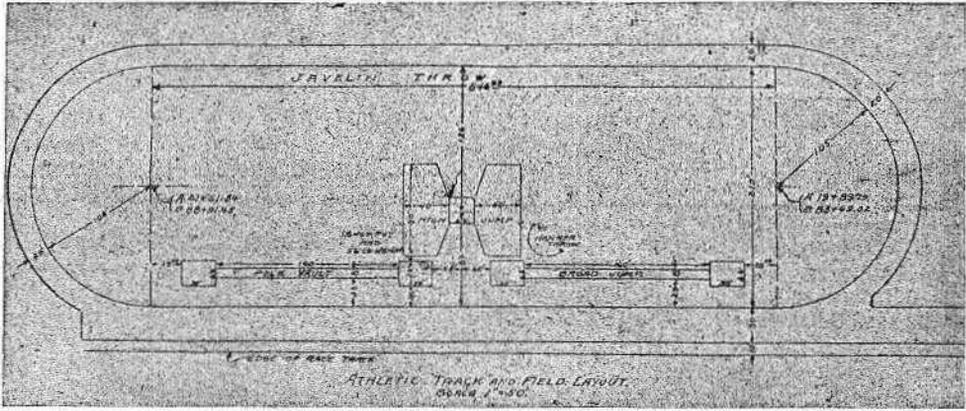
En primer lugar, hay que decir que en el

S. A. ESPAÑA

Fábrica de Automóviles

Exposición: Provenza, 247 - Tel. 1023-6
Fábrica: Valentín Iglesias (San Andrés)

BARCELONA



Plano del Estadio construido en el recinto de la Exposición de San Francisco de California, donde tuvieron lugar grandes concursos durante el año 1915

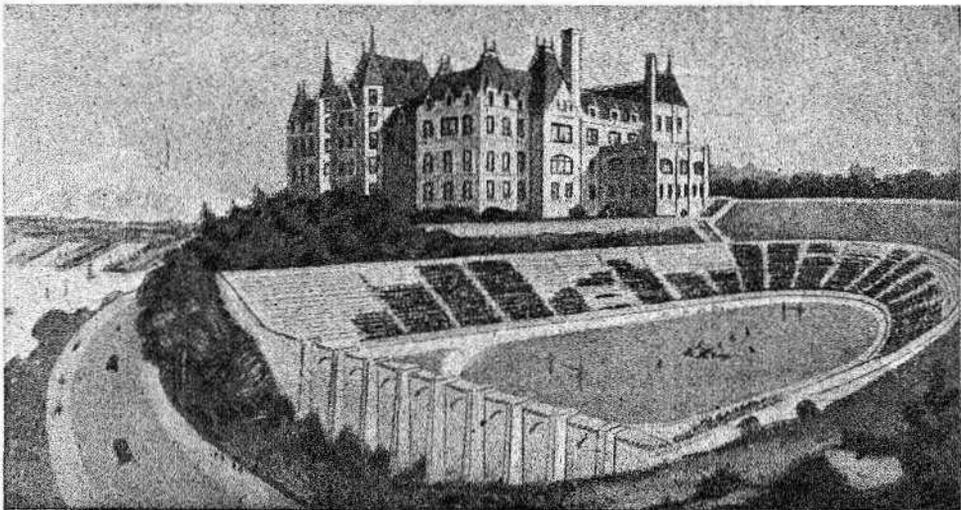
actual momento histórico se habla de cuatro proyectos de estadios en Barcelona, de los que hay que descontar la mitad, toda vez que han sido lanzados por los que quieren aprovechar la generosa idea, para llevar a cabo ciertas explotaciones encubiertas con tan alto ideal, sin que en realidad entiendan en ello y sin que tengan aún, nos atrevemos a asegurarlo, la menor idea de lo que significa un estadio.

El tercer proyecto es tal vez más viable, ya que se trata de un grupo financiero, con vistas a negocios de terrenos, que aseguran tener bastante influencia incluso para conseguir una subvención de algunas corporaciones, en cantidades respetables para asegurar su proyecto. Pero, debido tal vez a no conocer a fondo el asunto, no tenemos la suficiente confianza en ello; y se nos ocurre recordar el de Turín, que dió lugar a cosas muy curiosas...

Nuestra opinión, bien sincera, es que sólo podremos tener el Estadio Catalán cuando encontremos el modo de hacerlo subvencionar por el Estado, corporaciones públicas y particulares, a fin de poder llegar a la suma mínima de un millón de pesetas para gastos de construcción, que es la, a nuestro juicio, necesaria para empezar.

En planos de urbanización de los alrededores de nuestra gran urbe, hemos visto el emplazamiento del futuro estadio en el extremo de la Vía Diagonal, junto a Pedralbes, en nuestro futuro Bois de Boulogne, donde el gran arquitecto M. Forestier lo ha señalado.

Estos planos están archivados en nuestra Casa Comunal y estamos ciertos de que, en plazo no lejano, se llevarán a la práctica, reuniendo la mayoría de los clubs deportivos barceloneses en inimitables condiciones, y solucionando al propio tiempo uno de los más graves problemas actualmente planteados por



Estadio particular de la High School de Tacoma (Wash), en los Estados Unidos, único en su género por su original construcción

el incremento de la construcción urbana.

Allí, juntamente con el estadio, tendremos hipódromo, campos de fútbol y tennis, etcétera, formando el ideal Parque de Sports que la mente más soñadora haya podido desear. Y esto no es sólo una visión, sino que tenemos motivos más que suficientes para creer que será una realidad más cercana de lo que puede figurarse, pues es uno de los proyectos sinceramente acariciados por los directores de nuestra próxima Exposición, que quieren que no desmerezca de las de Bruselas, San Francisco de California y otras celebradas últimamente.

Esto nos permitiría, por otra parte, la celebración, con el tiempo, de una Olimpiada, una vez hubiésemos crecido lo bastante para estar en condiciones, llamémoslas morales, para aspirar a tal honor, prestando un señalado servicio a las futuras generaciones.

Financieramente, por las razones expuestas y otras muchas que no hemos de enumerar, ninguna otra entidad estaría en tan buenas condiciones para llevarlo a efecto como el Comité Directivo de la Exposición de Industrias Eléctricas.

Por esta razón creemos útil hacer atmósfera en este sentido, seguros de que serán legión los que nos seguirán en nuestra desinteresada campaña, encaminada únicamente al bien de nuestra tierra, a afirmar nuestra capitalidad y a hacer más fuertes las generaciones futuras para que puedan soportar sobre sus hombros atléticos el peso enorme de la tarea a realizar para nuestra patria, enalteciéndola

ESPAÑA SPORTIVA

PERIÓDICO SEMANAL ILUSTRADO

SUSCRIPCIONES Y ANUNCIOS: Hileras, 10 - MADRID

— DE VENTA EN TODOS LOS KIOSCOS —

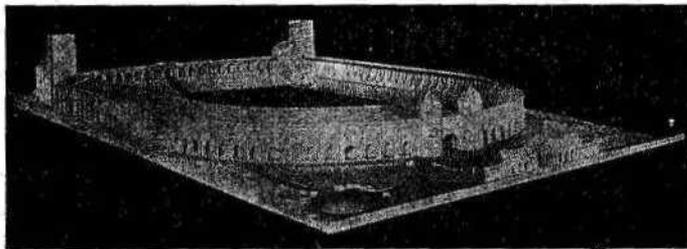
cada día más hasta que llegue a ser la primera nación del mundo.

¿Cómo deberá ser nuestro Estadio?

La cabida del Estadio ha de ser, en nuestro concepto, bastante similar a la de los últimamente construidos en Estocolmo y Berlín, que permiten disponer de lugar suficiente para celebrar partidos de fútbol, concursos hípicas, etcétera, a más de todos los servicios propios; y la parte destinada a espectadores creemos ha de ser con capacidad para unos veinte mil, número que hoy día ya asiste en Barcelona a otras fiestas al aire libre.

Aun que la cifra pueda parecer exagerada, hay que pensar en que el Estadio servirá especialmente para nuestros hijos y para nuestros nietos, y en cien años de vida que por lo menos le aseguramos, habrán suficientemente evolucionado nuestras costumbres para que el Estadio Catalán no sólo sea insuficiente, sino que a su calor se hayan levantado nuevos Estadios por toda la tierra catalana.

J. ELÍAS Y JUNCOSA
« Corredisses »



Maqueta del Estadio de Estocolmo

Automóviles

FIAT

Agencia general para España:

Sociedad General de Automóviles

Caspe, 24

BARCELONA

Revista de Sports diversos



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



STADIUM en la Fiesta de la Raza

EL Gobierno español ha instituido, con carácter nacional y obligatorio, la celebración de la Fiesta de la Raza, en la fecha del día 12 de octubre.

Por vez primera debe celebrarse hoy en toda España, con más o menos esplendor, según la capacidad organizadora y económica de los Comités nombrados, esta fiesta, de cuya importancia y trascendencia tiene, por desdicha, un pobre concepto la inmensa mayoría de los españoles, y lo que es aun más lamentable, muchos de los mismos a quienes ha cabido el alto honor de ser designados para llevarla a efecto con el esplendor debido.

Por lo que a Barcelona se refiere, a pesar de haber transcurrido ya mucho tiempo desde el nombramiento del Comité organizador, y no obstante figurar en él prestigiosos personajes, de cuya ilustración cabía esperar algo más que un programa de festejos callejeros, cual el que se ha publicado oficialmente, nada se ha hecho, que sepamos, para que en el día de hoy se solemnice la fiesta de referencia con aquellos actos deportivos en los que debiera ponerse de manifiesto el enorme esfuerzo que, aun sin la protección oficial vienen realizando un sinnúmero de entidades particulares, para lograr el mejoramiento de la raza por medio de la cultura física.

Pero la ignorancia en cosas de deportes ha sido siempre patrimonio de nuestros gobernantes, y si alguna duda nos cupiera aún de ello, queda ahora desvanecida al ver cómo para nada se ha tenido en cuenta el ejemplo de otras naciones, donde a pretexto de una festividad nacional se celebran fiestas deportivas, como nunca podremos, ni tan solo soñarlas en España.

Por otra parte, para las sociedades deportivas de Barcelona, abandonadas a sus propias fuerzas y huérfanas de todo apoyo oficial, pasará ésta que debiera ser fecha solemnísimas, entre la indiferencia de unas, las lamentaciones de otras y la inanición de casi todas, como si no se hubieran percatado de lo que debiera ser el día de hoy para la causa deportiva de España.

Aunque modestamente, atendidas las difíciles circunstancias actuales, se ha propuesto STADIUM solemnizar la fecha del 12 de octubre

de 1918, dedicando sus páginas a la propagación de una idea tan hermosa cual la de dotar a Barcelona de un estadio.

Para ello nada nos ha parecido tan a propósito como traducir y reproducir en estas columnas el notabilísimo y documentado trabajo que sobre estadios antiguos y modernos publicó en la popular revista *D'ací d'allà* nuestro buen amigo y compañero en la Prensa, don José Elías y Juncosa.

Nadie que de buen catalán y de buen sportsman se precie, debe dejar de leer el artículo a que nos referimos, porque en él la competente pluma de «Corredisses» ha trazado el camino a seguir para llegar a la construcción del soñado estadio.

Es por ello que nosotros al ofrecer a nuestros lectores el trabajo que ocupa hoy lugar preferente en estas columnas, les invitamos a proseguir en la campaña pro estadio, en la cual, todos y cada uno, en la medida de nuestros esfuerzos, debemos coadyuvar, si no queremos que se malogren tan bellísimos proyectos.

Y ojalá que para el 12 de octubre del año próximo, libres de todas las calamidades presentes, y en plena actividad las obras de la Exposición de Montjuich, podamos los catalanes celebrar la Fiesta de la Raza, con el acto solemnísimos de la colocación de la primera piedra del Estadio Catalán.

Ecos y noticias

Momentos antes de entrar en prensa este número, llega a nosotros una extensa correspondencia dando cuenta de las fiestas realizadas con gran éxito por el Real Automóvil Club de Málaga, cuyo programa conocen ya nuestros lectores. Entre los coches participantes, los *Hudson* alcanzaron magníficos resultados, de lo cual, así como de otros detalles de dichas fiestas, daremos más amplia cuenta la semana próxima.

* * *

No extinguidos aún los ecos de la última excursión organizada por el Sport Ciclista Catalá a Palma de Mallorca, ya se agita la idea de realizar en breve otra importante, dándose como seguro que se elegirá Zaragoza, aprovechándose la circunstancia de que para

la fecha que se señale concurren dos días festivos y contando con que el viaje de ida y el de regreso puedan efectuarse de noche, sin que deban desatenderse las ocupaciones habituales.

Ha causado hondo pesar en Barcelona la noticia del fallecimiento de la Excelentísima señora doña María de las Mercedes Mata y Juliá, esposa de nuestro muy estimado amigo don Eusebio Bertrand y Serra.

Las numerosísimas relaciones con que contaba la ilustre y bondadosa dama, vienen patentizando estos días a su desconsolada familia el testimonio de su más sentido pésame, al que unimos el nuestro muy sincero.

Profundamente apenados, hemos también de dar cuenta a nuestros lectores del fallecimiento de don Juan de Muga y Resta, gerente de los talleres de La Polígrafa, donde se confecciona nuestra revista desde los primeros números.

Muga fué uno de nuestros más asiduos colaboradores. Toda la ciencia y todo el arte que poseía en materia tipográfica, que eran muchas y las tenía bien probadas, las aplicó a la confección de STADIUM, con un cariño y una fe que no podremos olvidar nunca.

Cuanto formamos en la redacción de STADIUM guardaremos eterno recuerdo del que fué nuestro compañero de trabajo y excelente amigo.

A su viuda, hijos, madre, hermano y demás familia, así como al personal de La Polígrafa, renovamos la expresión de nuestro pésame más sentido.

Carnet del sportsman

Resultados técnicos

Ciclismo.—*Barcelona*: Día 6. Carrera de 50 kilómetros, organizada por la Agrupación Ciclista Montjuich. 1.º, Jaime Martí, ciclo *Ponsa*, pneus *Wolber*; 1 h. 54 m.; 2.º, José Nolla, 2 h. 3 m.; 3.º, Lorenzo Cabrol, 2 h. 3 m. 3 s. Carreras de Hostafranchs, para tercera categoría y neófitos. Tercera categoría (20 kilómetros). 1.º, Francisco Tresserras, ciclo *Lázaro & López*, pneus *Pirelli*, 43 m.; 2.º, Jacinto Fabregat, 46 m. 12 s.; 3.º, Víctor Rodríguez, 49 m. 25 s.; Neófitos (10 kilómetros). 1.º, Joaquín Gallart, ciclo *Montpeó*, pneus *Pirelli*, 27 m. 40 s.

Sarriá: Día 6. Campeonato local. Copa del Ayuntamiento (36 kilómetros). 1.º, Juan Estivill, sobre ciclo *Lázaro & López*, pneus *Pirelli*, 1 h. 25 m.; 2.º, José Cortada, ciclo *I. V. E.*, 1 h. 28 m.; 3.º, Pedro Vives, ciclo *Lázaro & López*, 1 h. 50 m.

Fútbol.—*Barcelona*: Día 6. Partido inter-selecciones, organizado por la F. C. C. F. Grupo B. contra Grupo A, 1 a 0.

Remo.—*Barcelona*: Día 6. Regata de yols a cuatro remeros en punta y timonel, para debutantes, organizada por el Real Club Marítimo. Trayecto, 2.000 metros y una virada. 1.ºs (ex-equu), *Florinda*, tripulado por los señores L. Esteve, A. del Romero, J. Lavillo, M. de Navarrete y timonel R. Espiell, y *Manelic*, tripulado por los señores L. Omedes, E. Giner, O. Lokvik, E. Ortet y timonel E. Pérez, 9 m. 55 s.; 3.º, *Barcino I*, tripulado por los señores J. Martínez, J. Rojas, J. Berenguer, G. Lepine y timonel C. Fau, 9 m. 56 s.

Yachting.—*Barcelona*: Día 6. Regatas Nacionales, organizadas por el Real Club Marítimo. Clase de 7 metros. Recorrido 12 millas. 1.º, *Guinea*, del R. C. M., 1 h. 49 m. 10 s.; 2.º, *Giraldilla*, del R. C. M., 1 h. 50 m.; 3.º, *Tango*, retirado. Clase de 6 metros. Recorrido 12 millas. 1.º, *Rosiola*, del C. N. Valencia, 1 h. 53 m. 41 s.; 2.º, *Asphodel*, del R. C. M., 1 h. 55 m. 35 s.; 3.º, *Apache*, del R. C. M., 2 h. 7 m. 36 s. Clase Sonderklasse. Recorrido 12 millas. 1.º, *Ilse*, del R. C. M., 1 h. 58 m. 39 s.; 2.º, *Maravillas*, del R. C. M., retirado; 3.º, *Chipi*, del R. C. M. Clase Hispania. Recorrido 7 millas, 1.º, *Culip*; 2.º, *Ruixim*; 3.º, *Atga*.

Programa para hoy

Yachting.—Regatas nacionales. Desempeate entre los yates *Giraldilla* y *Guinea*, de fórmula siete metros, organizadas por el Real Club Marítimo de Barcelona. A las 10'35.

Fútbol.—Partido de entrenamiento entre Barcelona e Internacional. Campo del Barcelona. A las 15'30.

Programa para mañana

Excursionismo.—Excursión ciclista a Tordera, organizada por el Sport Ciclista Catalá. Salida de la Plaza de la Universidad. A las 5.

Lawn-tennis.—Concurso de clasificación, organizado por la Sección de Esports del C. A. D. C. i de la I. A las 10.

Remo.—Regatas de neófitos en yols de mar a cuatro remeros y timonel, organizada por el Club de Mar. A las 10'30.

Vela.—Regatas nacionales. Copa Compañía Transatlántica, organizada por el Real Club Marítimo de Barcelona. A las 10'35.

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

Fútbol.—Partidos de fútbol Español-España. Campo del España. Barcelona-Europa. Campo del Barcelona. Martinenc-Internacional. Campo del Martinenc. A las 15'30.



Neumáticos

DUNLOP

AUTO
MOTO
VELO

Sociedad Española DUNLOP, S. A.

Claudio Coello, 106 - MADRID - Teléfono 4741

Telegramas y telefonemas: DUNLOP

— DEPOSITARIOS EN BARCELONA —

J. ÁLVAREZ : Provenza, 260

E. MAGRE : Córcega, 233

A. SANROMÁ : Balmes, 62

Agencia General Española "La Motosacoche" : Rosellón, 255

Substitutivo

ROFE

de producción nacional,
ha ganado

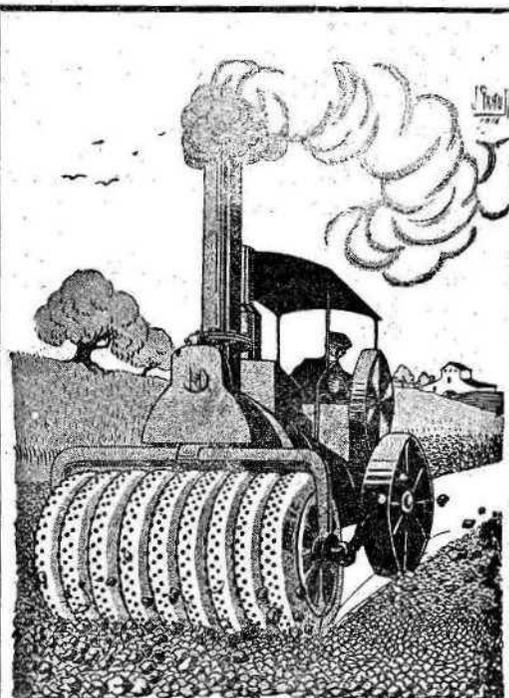
El record de velocidad, en la carrera en
cuesta de la Conrería, 24 marzo 1918.

El Premio de regularidad, el primer premio
de motos ligeras y el primero
y segundo de side-cars, en la carre-
ra Peña Rhin, 28 abril 1918, y en
la IV Prueba de regularidad del 26
mayo 1918, organizada por el Real
Moto Club de Cataluña, (171 kilóme-
tros), 4 primeros premios con meda-
lla de oro.

F. de A. PUIG & C.^A

Mallorca, 231 y Balmes, 96 y 98

Teléfono 1102 - G. - BARCELONA



PIRELLI

A. ALIMUNDO Y C.^A

Aragón, 259 y 261 : Teléfono 1017-A

• BARCELONA •

La casa más importante de España

en artículos para todos

los sports

Raquetas RAND e I Z y demás artículos para Lawn-tennis, de la célebre casa Inglesa SLAZENGERS Ltd.

ESPAÑA
(BARCELONA)

Carret. * de Ribas, 279
Teléfono S. M. - 250

La Hispano-Suiza

FRANCIA

(BOIS
COLOMBES)

27, Rue Réunion

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

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 G-922

Automóviles

LANCIA

M. COMERMA

Diputación, 297 : Tel. 3096-A

:: BARCELONA ::

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 Weel : Instalaciones eléctricas : Artículos de Sport : Neumáticos y accesorios de todas clases

Automóviles IDEAL

Motor con patente española 61.028

SPORT - TURISMO - CIUDAD - INDUSTRIA

Fabricados por completo en los Talleres Hereter, S. A. - Barcelona

Vuelta a Cataluña 1917 - Regularidad: **Copa de Honor y Medalla de oro**

Peña Rhin 1917 - Velocidad: **Primero. La mayor recompensa.**