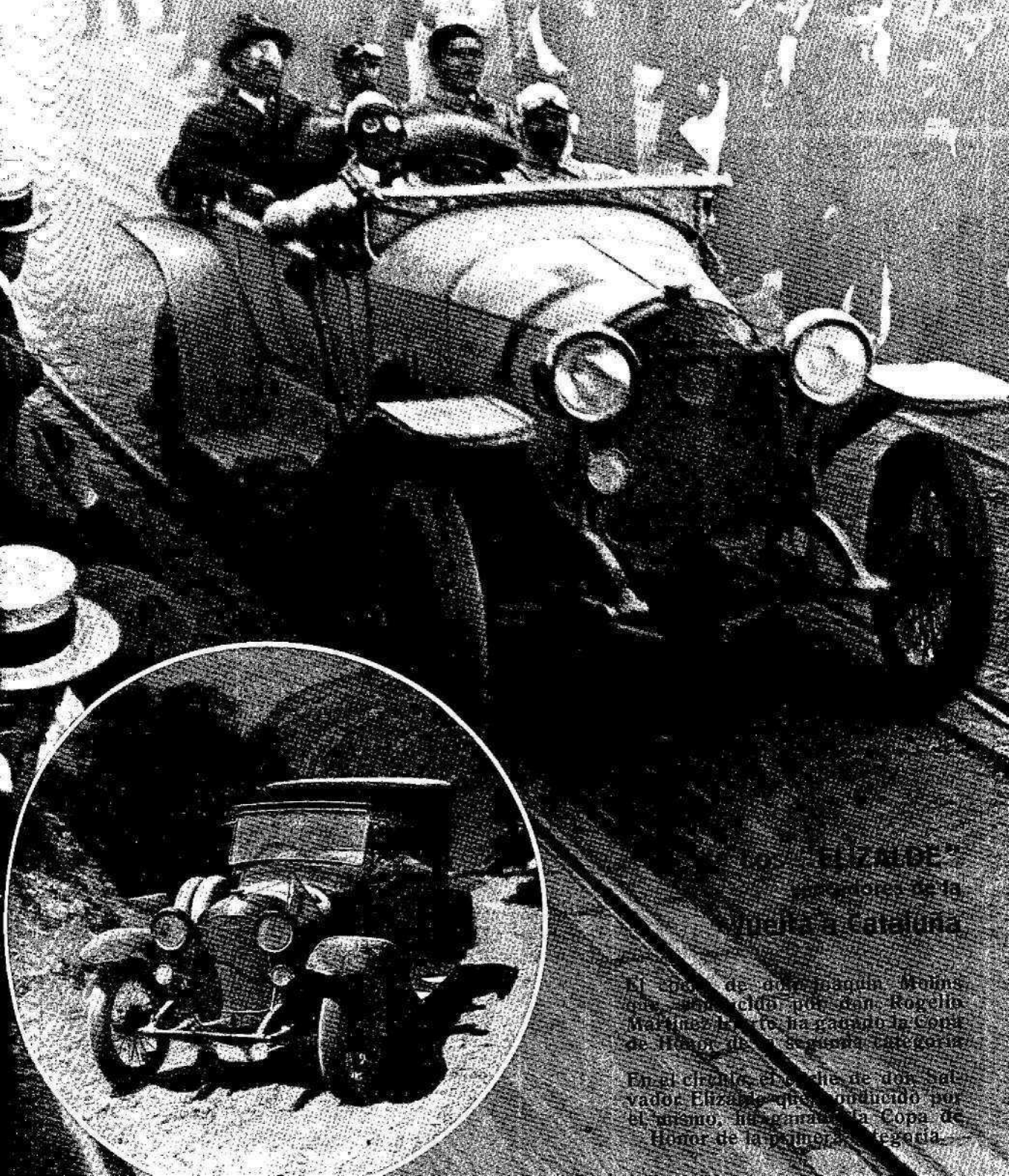


AÑO IX. NÚMERO 301
21 DE JUNIO DE 1919

STADIUM



“ELIZALDE”
ganador de la
Copa de Cataluña

El coche de don Joaquín Meins
que, conducido por don Rogelio
Martínez Elvite, ha ganado la Copa
de Honor de la Segunda Categoría.

En el círculo, el coche de don Sal-
vador Elizalde que, conducido por
el mismo, ha ganado la Copa de
Honor de la primera categoría.

CICLOS ACCESORIOS REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Teléfono 1445

SANROMÁ

PHOTO-SPORT

Con este nombre ha quedado organizada por la Editorial Deportiva, S. A., una sección de información gráfica deportiva para la Prensa ilustrada y para los aficionados, a quienes brindamos estos servicios, para facilitarles en buenas condiciones fotografías originales de nuestros reporters fotógrafos, ya sean para reproducir o para coleccionar.

DIREGIRSE A LA EDITORIAL DEPORTIVA, S. A.
Consejo de Ciento, 383, entr.º - Barcelona

**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 macizos Bergougnan ¡han llegado ya!

MADRID
Sagasta, 15
Teléfono 2810

BARCELONA
Rambía Cataluña, 76
Teléfono 3169-A

R. C. Bergougnan

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 - Tel. 2182-A
BARCELONA



Considerando que el mutuo intercambio de ideas y de conocimientos entre nuestros deportistas ha de beneficiar el desarrollo de la cultura deportiva, la Dirección de STADIUM se complace acogiendo con la mayor solicitud los trabajos de colaboración que para ser insertados envíen los lectores



STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

OFICINAS: Consejo de Ciento, 383 : Teléf. 733-A
:: BARCELONA ::

Aparece cada dos semanas, en sábados alternos
NÚMERO SUELTO CORRIENTE: 50 céntimos

SUMARIO

	Págs.
La fotografía artística.	343
Motorial	
Las exposiciones de automóviles en el extranjero.	345
El automovilismo ante los altos Poderes del Estado	349
La III Vuelta a Cataluña.	353

Deportes diversos

Las regatas internacionales.	367
Rally-paper en Prat de Llobregat	371
Concurso Hípico Internacional	371
Primer Congreso Catalán de Turismo	372



Precios de suscripción :

España, un año	12 pesetas
Extranjero, un año	18 id.

Pagos por adelantado

Precios de los anuncios, según tarifa

Automóvil Salón

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

AUTOMOVILES

MAXWELL Y CHANDLER

STOCK DE PIEZAS DE RECAMBIO

Agentes exclusivos en Cataluña.

F. DE A. PUIG Y CA

AUTO-GARAGE BALMES

*Mallorca, 131, y Balmes, 96-98. Tel. 110.246
BARCELONA*



Stadium

REVISTA ILUSTRADA

PUBLICACIÓN DE LA EDITORIAL DEPORTIVA S. A.

MOTOR - TURISMO - DEPORTES



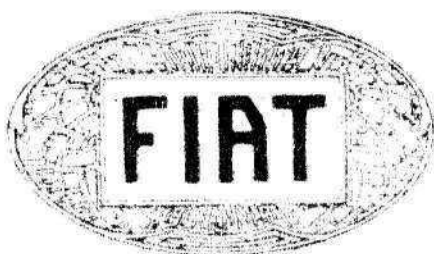
STADIUM... nombre que conserva toda la nobleza de su abolengo, que evoca los días de oro de las civilizaciones helénica y latina, madres de la cultura universal moderna, y que lleva a nuestra mente una visión fantástica del estadio ideal de los tiempos actuales, como inmenso recinto formado por el orbe entero, donde se rinde fervoroso culto a los clásicos certámenes atléticos: a la hípica, a las regatas y a los juegos deportivos contemporáneos; donde las antiguas carreras de carros han sido substituidas, gracias a los grandes progresos industriales, por las de bicicletas y las de grandes y pequeños vehículos automóviles que hoy corren triunfadores y veloces por la tierra, por el mar y por el cielo, acortando distancias, salvando fronteras, brindando al turismo mundial las bellezas naturales y el conocimiento de todos los países. — A.

La fotografía artística



Una puesta de sol en la playa de Villanueva y Geltrú, vista desde las rocas de San Cristóbal

Foto Juandó



Sociedad Anónima - Torino
Capital: L. 100.000.000

**Nuevo modelo 70 por 130, 15-18 HP. : Torpedo 5 asientos : Puesta
en marcha y alumbrado eléctricos : Ruedas de acero
desmontables : Equipo completo**

Precio: 10.600 Ptas.

PUESTO EN BARCELONA

SOCIEDAD GENERAL DE AUTOMÓVILES
Caspe, 24 - BARCELONA

MOTORIAL

Suplemento especial incorporado a STADIUM, dedicado a
AUTOMOVILISMO Y AERONÁUTICA

Las exposiciones de automóviles en el extranjero

LA industria automóvil de los países beligerantes, que dedicaba todas sus energías a servir los pedidos de los respectivos Gobiernos, cambió con la firma del armisticio, totalmente de orientación, preparándose para la gran lucha comercial de la paz.

La mayoría de los constructores tenían preparado algún coche de muestra, de lo que había de ser su tipo de la «post guerra». Estos modelos se expusieron en las exposiciones que se han organizado en muchos países y de las que vamos a dar una sucinta descripción.

Una de las más interesantes es la que tuvo lugar en las recientes ferias de Lyon; en ella se presentó al público francés el coche *Citroen*, que ya describimos. También tuvo mucho éxito el stand de la acreditada casa *Delage*, que expuso un coche de alta calidad con motor seis cilindros, frenos en las cuatro ruedas y muchos detalles de

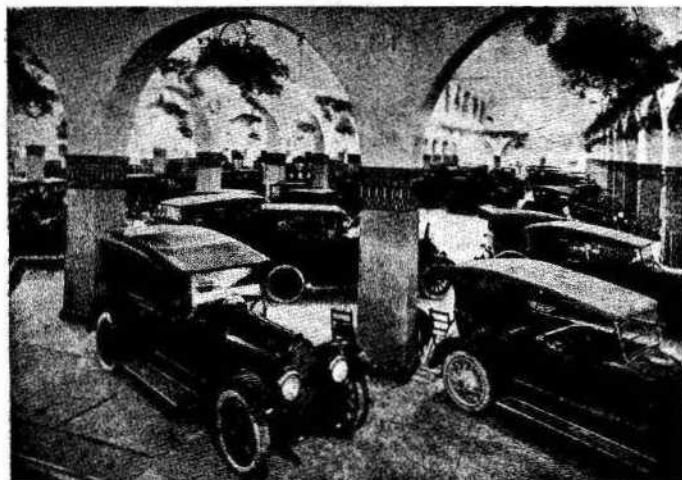


Exposición de camiones de Nueva York

construcción que hacen de este automóvil quizá el mejor de todos los de marca francesa.

El chasis *Delage* se anunciaba al precio de 28.500 francos. La casa *Fiat* expuso uno de sus coches ligeros de 12-16 HP. Además de estos coches se expuso un chasis *Peugeot*, de nuevo diseño, que viene a ser un «baby», pero algo mayor. Un chasis notable era el que presentaba *Rochet-Schneider*, que tenía un motor de 18 HP., suspensión por resortes *cantilever* y muchas mejoras en los detalles. La Exposición no resultó todo lo lucida que prometía, debido a que una gran parte de los que tenían pedido algún stand no pudieron presentar los coches a tiempo a causa de la irregularidad y mal servicio de los ferrocarriles.

Había, además, algunos otros chasis y motores, pero entre los expositores, la tendencia general que se reflejaba era la americanización de los coches y fábricas, pues bastantes chasis, entre ellos *Fiat*, *Berliet*, *Citroen* tenían al aspecto com-



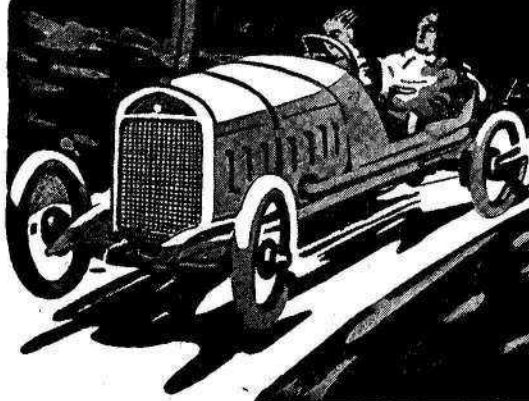
La Exposición de Filadelfia

**AUTO-
NOS** ■

Despa

BARCE

**Motores marinos
Motores de aviación**





Exposición de Siracusa

pleto de los coches de ultramar. Además, en los detalles, la tendencia es marcadísima, pues muchos constructores adoptan la dirección a la izquierda, palancas de maniobra centrales, resortes *cantilever*, cabeza de cilindros desmontable, alimentación por vacío y una colección de pequeños detalles todos a la americana. Es notable también la unanimidad con que los constructores han adoptado las ruedas de discos de acero *Michelin*, estando éstas montadas en los chasis *Berliet*, *Citroen*, *Sigma*, *Clegg-Darracq*, *Rochet-Schneider* y algún otro.

* *

En bastantes ciudades de los Estados Unidos las exposiciones de automóviles se celebraban periódicamente cada año, pero nunca habían tenido tanto éxito ni se habían celebrado tantas como en el presente. No intentaremos detallar las variaciones que presentaban los coches, pues ello sería como reseñar una por una todas las marcas del país, tarea imposible, dado el gran número. Sólo daremos al lector una sucinta idea de lo que eran las exposiciones y de las tendencias de los constructores. En los chasis tipo 1919 nótese como dominante la de un mejor acabado de la carrocería y guarnición. Esta ya no es de pegamoid más que en los coches de bajo precio, siendo en muchos coches de otro material de mejor calidad, y en algunos automóviles de lujo la guarnición es de terciopelo, lo cual da un aspecto más rico y es de mayor duración y más fácil limpieza. Nótese también que el espacio destinado a la carrocería es algo mayor, a costa del destinado al motor, a pesar de lo cual la mayoría de los coches son algo más poten-

tes que los tipos del pasado año. El equipo que suelen llevar consigo los coches es el alumbrado y arranque eléctricos y llantas desmontables con una de recambio; sólo los coches de precio tienen ruedas metálicas desmontables, debido a lo elevado del coste de éstas si se las compara a las de madera.

La exposición más importante fué la de Nueva York, que tuvo lugar en el Madison Square Garden y en la que se expusieron los mejores coches americanos; la exposición no tenía stands separados, sino que se dispusieron los

coches en cuatro hileras, formando dos avenidas, disposición que también se adoptó para la exposición de camiones, que tuvo lugar en el mismo local unos días después y de la cual damos una fotografía.

Otra exposición que alcanzó mucho éxito fué la de Filadelfia, que se inauguró el 9 de marzo en el Museo comercial de aquella ciudad.

La disposición del Museo comercial hizo variar algo el aspecto de la exposición de lo que suele ser en otras ciudades, dándole un ambiente agradable la decoración, en tonos claros, y la abundancia de plantas y flores.

En la Exposición de Filadelfia habían 200 modelos diferentes de coches, presentados por 47 comerciantes, con un total de 57 marcas diferentes. Todo ello sin un solo camión, pues una semana después se verificó la exposición de vehículos comerciales.

La exposición que más se ha distinguido este año por el buen gusto en la decoración de los stands ha sido la de Siracusa, en la que se establecieron ciertas bases, entre ellas la de tener las bocinas desconectadas, pues de



Exposición de Boston

LA MAYOR RECOMPENSA

de las tres pruebas

**VUELTA
A CATALUÑA**

PERTENECE

A

INEUS FIRELLI

con su

**Copa de Neumáticos
Precintados**

lo contrario se armaba un barullo de todos los diablos. Además, se estableció un concurso de presentación de los stands, en el que decidió un Jurado especial, que tuvo en cuenta los más mínimos detalles para otorgar los premios, ateniéndose a veces a la prestancia de los individuos encargados de atender al público.

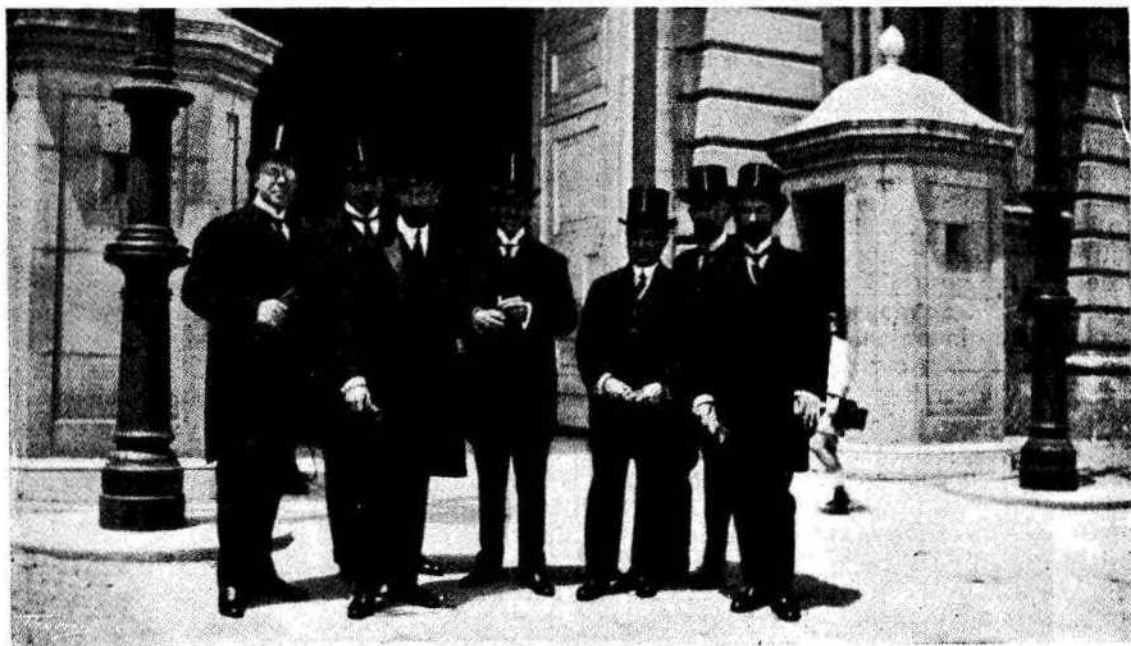
En muchas de las ciudades de la Unión se verificaron el mes pasado exposiciones de automóviles, que no detallamos para no hacernos pesados, pues todas son semejantes, y con lo que dejamos apuntado creemos que el lector tendrá ya una idea bastante precisa de lo que suelen ser. A las exposiciones de automóviles suelen seguir en las ciudades americanas las exposiciones de camiones, de los que

se hace tanto o más comercio que de los coches de ciudad y turismo. En otras ciudades, como en Kansas City, se verifican exposiciones dedicadas exclusivamente a tractores agrícolas y en ellas va tomando incremento la costumbre de presentar aparatos con algún componente seccionado para mostrar su disposición interior, lo cual facilita la comprensión del mecanismo e infunde confianza al comprador.

También se ha verificado en Nueva York una exposición de aviación, pero nos reservamos hablar de ella con más extensión en otro número.

E. B.

El automovilismo ante los altos poderes del Estado



Los delegados de las Cámaras Sindicales Españolas del Automovilismo, al salir de Palacio después de entregar a S. M. el Rey las conclusiones de la Asamblea Automovilista de Barcelona

HASTA ahora, de todos los ramos de la riqueza nacional, excepto del automovilismo, iban y venían de Madrid comisiones para recabar de los poderes públicos mejoras y facilidades para el desarrollo de sus explotaciones, o bien para evitar se llevaran a cabo medidas que perjudicaran intereses dignos de las mayores consideraciones. Jamás del ramo automovilista habíamos tenido noticias de

semejantes comisiones, no porque esta parte de la actividad nacional no lo necesitara, sino pura y exclusivamente por falta de unión entre sus elementos. Vino la constitución de las Cámaras Sindicales de Barcelona y Valencia, el Salón Automóvil, demostración evidéntísima de nuestra industria y comercio; la reorganización de la Cámara Sindical de Madrid, y como coronación a tanto esfuerzo, la Asamblea

Magna Automovilista de Barcelona, a la que asistió España toda, ávida de mejoras en pro del progreso automovilista nacional. Votáronse unas conclusiones y nombróse una comisión compuesta de representantes de Madrid, Valencia y Barcelona que, cumplimentando a S. M. el Rey, le hiciese entrega de las peticiones aprobadas.

Reuniéronse en Madrid la pasada semana los señores don Eusebio Bertrand, Presidente de la Asamblea Automovilista; don José Bosch y Pagés, Presidente de la Cámara Sindical de Barcelona; don Manuel F. Creus, del Comité de la Exposición de Automóviles; el señor Conde de la Patilla, Presidente de la Cámara Sindical de Madrid; don Alvaro de Loma, Secretario de la misma; don Vicente Ballester, Presidente de la Cámara Sindical de Valencia, y don Narciso Masferrer, Secretario general de la de Barcelona y de la Comisión, por haberlo sido de la Asamblea Magna. Solicitáronse las audiencias, que fueron concedidas con amabilidad extrema, siendo la primera la visita a S. M. el Rey. Recibióles Don Alfonso, vistiendo traje de americana y camisa de color, en un lindísimo despacho cuyo balcón miraba a la Plaza de Armas. Don Eusebio Bertrand dióle cuenta de la Exposición celebrada, junto con la Asamblea, de cuyos actos demostró Su Majestad estar completamente al corriente, lamentando en extremo no haber podido concurrir a ellos. Hizosele entrega también de un *Album del Automóvil* y de los números de STADIUM que se ocupaban del Salón. Su Majestad recordó a los visitantes cosas interesantes que contenían, demostrando estar al corriente de dichas publicaciones. Interesóse grandemente el Rey para que las industrias del automóvil sean cada vez más numerosas en España, con el fin de que pueda nuestro país en cualquier momento, surtirse completamente a sí mismo. Gentilmente despidió a los visitantes, que encantadísimos salieron del regio alcázar después de veinticinco minutos de visita, lamentando que por razones políticas nuestro Rey no pudiera visitar la gran manifestación del automovilismo del Palacio de Bellas Artes.

Don Antonio Maura estuvo muy amable con los comisionados, ofreciéndoles sillas e hizo explicar una por una las conclusiones de la Asamblea, conclusiones que encontró interesantísimas, indicando a los comisionados la conveniencia de que visitaran a los ministros a cuyos departamentos se referían los puntos tratados. La entrevista duró veinte minutos, saliendo de ella los comisionados con impresión gratísima.

Don Juan La Cierva, ministro de Hacienda,

recibió a los comisionados atentamente, prometiendo interesarse por las conclusiones.

En Abastecimientos, el ministro señor Maestre habló a los comisionados más que en ministro, en automovilista, gran aficionado al turismo. Encontraron en él casi un colaborador, discutiendo al rededor de clásica mesa, sentados en sillones estilo español, de gusto exquisito, el importante problema de la gasolina. Satisfechísimos salieron de la visita y con la seguridad más absoluta de que la baja en tan importante producto será un hecho.

Con la visita al ministro de Fomento, don Angel Ossorio Gallardo, terminaron las audiencias oficiales. No se sabe si por haber sido la última y guardar más reciente memoria, o si por haber entre los comisionados amigos del ministro, resultó ella interesantísima, pues don Angel tuvo interés en que asistiera el Director General de Obras Públicas, señor Cuervo, tratándose infinidad de asuntos, tales como pavimentación de carreteras, rotulación de las mismas y, finalmente, el tan primordial de las llantas de carros de dos ruedas, asuntos todos que preocupan grandemente a ambos señores. A la media hora levantáronse los visitantes, agradeciendo infinito al ministro su amabilidad en recibirles en hora no propia a audiencias y momentos antes de salir para Andalucía.

Dos gestiones más hicieron los comisionados: una visita a don Eduardo Maristany, Director de M. Z. A., para exponerle lo que se refería a transporte de mercancías, y otra a los refinadores de petróleos. De la primera salieron encantados de la amabilidad de don Eduardo, si bien casi convencidos que poco se iba a obtener, y de la segunda convencidos de que si se consigue algo en gasolina no habrá que agradecer nada a los refinadores.

Esto es cuanto hicieron los comisionados en Madrid. Comentarios no queremos hacerlos. Hágalos ahora el lector y continúelos dentro unos meses cuando haya tiempo de haber dado sus resultados las gestiones llevadas a cabo.

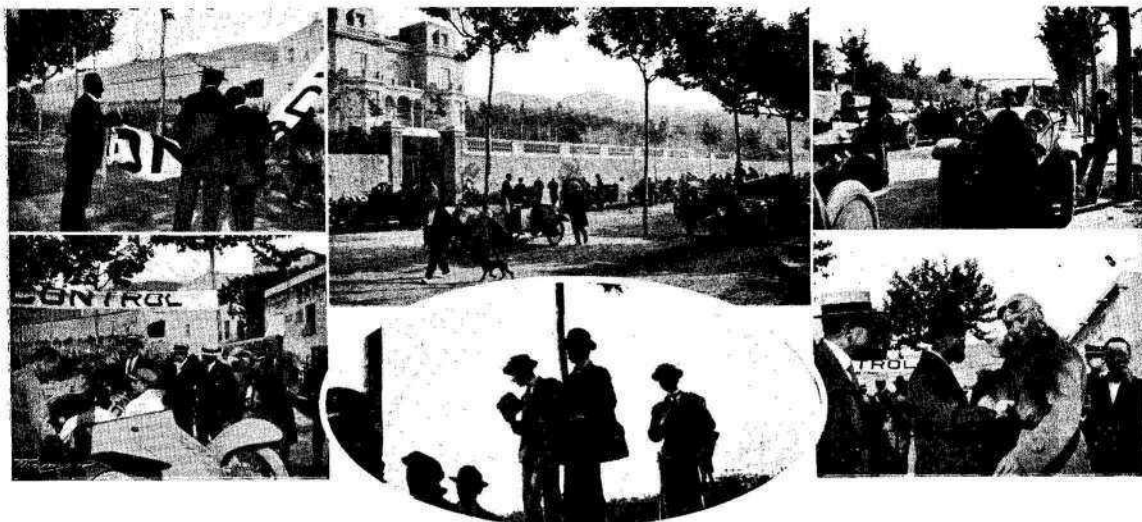
ARGOS

La extensión que damos en este número a la VUELTA A CATALUÑA

nos obliga a retirar, muy a pesar nuestro, interesantes originales relativos a la travesía aérea del Atlántico, carreras del Guadarrama y del Galapagar, Campeonato ciclista de España, travesía pedestre del Montseny, etc., cuya publicación aplazamos para el número próximo.

La III Vuelta a Cataluña

organizada por el
Real Automóvil Club de Cataluña



Detalles diversos de la salida en Pedralbes: 1. El señor Ribas, alma de la organización, ayudando a poner la pancarta del control de salida. — 2, 3 y 4. Coches concurrentes esperando el turno. — 5. Los reporters gráficos señores Claret, Marín y Branguli, en acción. — 6. Nuestro compañero Masferrer, conversando con el señor Rosinach.

Fotos Argos

Impresión

ENTUSIASTAS de esta prueba automovilista, ya que nos cabe el honor de haber sido sus iniciadores y el de haber tenido parte activa en su organización, no ha de ser para nosotros un esfuerzo proclamar el acierto que ha tenido el Real Automóvil Club de Cataluña al restablecer la celebración de la Vuelta. Antes al contrario, hemos de expresar nuestro dolor por la solución de continuidad que se produjo el año pasado y mucho más ante el éxito de concurrencia, que es tanto más de apreciar en la prueba ahora celebrada, cuanto que las condiciones reglamentarias eran mucho más onerosas para los participantes.

Temíamos — lo confesamos sinceramente — que la inoportuna interrupción por una parte, y por otra el primer intento — muy justificado — de librarse la entidad organizadora de la carga que representaba sufragar de su peculio la gasolina, ocasionaran una baja en el número de inscripciones, pero con satisfacción inmensa reconocemos que nuestros temores fueron infundados, pues ello nos demuestra que no han sido vanos los sacrificios hechos por el Real Automóvil Club en las dos primeras vueltas, ya que con ellas se ha logrado crear entre nuestros automovilistas un espíritu deportivo verdaderamente admirable y que difícilmente perecerá, si es — como cabe esperar — debidamente atendido y cultivado por quienes tienen la misión de fomentar y diri-

gir el automovilismo en su aspecto deportivo.

Con ocasión de las otras Vueltas celebradas en los años 1916 y 1917, hemos recalcado sobradamente la importancia grandísima que, bajo todos aspectos, atribuimos a la Vuelta a Cataluña automovilista, y de buena gana insistiríamos si tuviéramos espacio para exhumar textos conocidos, aunque no parezca ser el más oportuno este momento en que los hechos elocuentísimos han demostrado que cada vez era por todos más y mejor comprendida la trascendencia que tiene esta interesante prueba.

Nos contentamos, pues, con anotar el éxito de este año, superior a sus precedentes, y con esperar mucho mayor para el próximo, sobre todo si el reglamento, ya muy mejorado, se enmienda convenientemente en algunos puntos sobre los cuales han llamado la atención queridos compañeros nuestros y si en la organización persiste el acierto que hasta hoy es justo reconocer, a pesar de algunas deficiencias que muchas veces no se conocen hasta que la realidad las pone en evidencia y que serán, sin duda, corregidas.

Muchas de ellas, repetidas esta última vez, lo hubieran sido, seguramente, si la solución de continuidad a que antes nos hemos referido, no hubiera contribuido a que no se conservaran frescos detalles importantes que de otra suerte no podían ser olvidados, y esto aparte de que por haber comenzado demasiado tarde la organización, ha sido un poquillo precipitada, produciéndose con ello y con referencia a los años anteriores, algu-

III VUELTA A CATALUÑA

La Mayor Recompensa

del esfuerzo realizado por la Fábrica
Española de Automóviles y Aeroplanos
TALLERES HERETER, S. A. : BARCELONA

para la creación del

Auto T. H.

es la clasificación obtenida en la primera Carrera de Regularidad
en que toman parte

Primera categoría

Segundo Premio

Premio Especial

Copa del Presidente del R. A. C. C.

Coche T. H., de don J. Alvarez

Medalla de Oro

Coche T. H., de don S. Nadal

Los dos primeros coches de este modelo, concursantes, cubren
la carrera sin el menor contratiempo

Autos T. H.

Agente general de ventas para España y Portugal

J. ÁLVAREZ Y C.^A, S. en C.

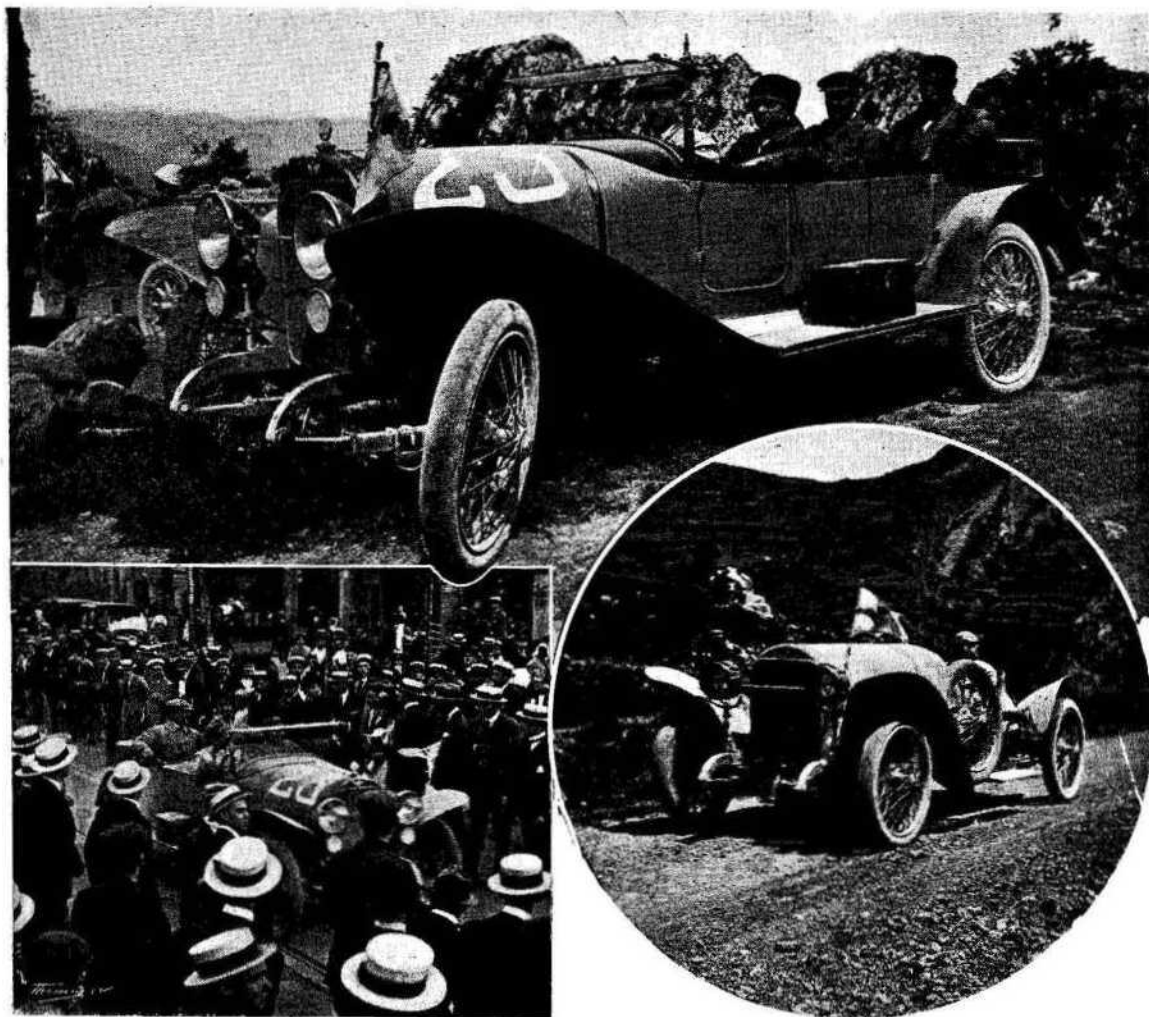
Provenza, 185

BARCELONA

Valentín Guí

Concesionario para Cataluña

Paseo de Gracia, 90



El coche T. H., que conducido por don José Alvarez ha conquistado el segundo lugar de la clasificación de la primera categoría, llevando de pasajeros a su distinguida esposa y a nuestro compañero Grau. El T. H. del señor Alvarez, en plena carrera. — El otro T. H., conducido por Sebastián Nadal, que se ha clasificado con medalla de oro

Fotos Claret

nos casos de retroceso que, si no han comprometido el éxito en su conjunto, tampoco lo han favorecido.

R. C.

Clasificación general

PRIMERA CATEGORÍA

Primer premio, Copa de Honor, al coche número 19, *Elizalde*, de don Salvador Elizalde, con 447 puntos.

Segundo premio, Copa del señor Presidente del Real Automóvil Club de Cataluña, al coche núm. 23, de don José Alvarez, con 443 puntos.

Medallas de oro a los coches núm. 6, *Elizalde*, de don José María Gomis; núm. 24, *T. H.*, de don Sebastián Nadal, y núm. 26, *España*, de don Víctor Debrigode.

Medalla de plata al coche núm. 27, *España*, de don Juan Rossinach.

SEGUNDA CATEGORÍA

Primer premio, Copa de Honor, al coche número 7, *Elizalde*, de don Joaquín Molins, con 435 puntos.

Segundo premio, Copa del R. A. C. C., al coche núm. 16, *Elizalde*, de los señores Pujadas y Llobet, con 434 puntos.

Medallas de oro a los coches núm. 1, *Elizalde*, de don Santiago Soler; núm. 3, *Hispano*, de don Julio Marial; núm. 4, *Stutz*, de don Enrique Casanovas; núm. 5, *Rochet-Schneider*, de don G. Bigas; núm. 8, *Ford*, de don Amado Casajuana; número 12, *Chevrolet*, de don Ramón Llusá; número 20, *Elizalde*, de don Enrique Tarrida; número 21, *Elizalde*, de don Juan B. Trías; núm. 22, *Apperson*, de don Luis Mora; núm. 25, *España*, de don Felipe Batlló; núm. 28, *Apperson*, de don Fernando Escalas; núm. 30, *Mitchell*, de don Eu-

sebio Bertrand; núm. 33, *Chevrolet*, de don Carlos Pizzala; núm. 34, *Abadal-Buick*, de don Guillermo de Ubarri; núm. 35, *Abadal-Buick*, de don Juan Fonolleda; núm. 37, *Abadal-Buick*, de don Eloy Pomés, y núm. 38, *Lancin*, de don Joaquín Palazón.

Medalla de plata al coche núm. 13, *Issota-Fraschini*, de don José Anfruns.

PREMIOS ESPECIALES

Copa Reus, para el mejor clasificado en la etapa Barcelona-Reus, al núm. 18, *Elizalde*, de don A. L. Elizalde, con 84 puntos.

Copa E. López, Presidente del Comité organizador, id. id. en la etapa Esplugas Berga, al número 32, *Rochet-Schneider*, de los señores Bigas y Compañía, con 126 puntos.

Copa Hotel Bofill, id. id. en la etapa Berga-Viladrau, al núm. 29, *Simplex*, de don Eusebio Bertrand, con 55 puntos.

Copa Tapias, id. id. en la etapa Viladrau-Arenys, al núm. 16, *Elizalde*, de los señores Pujadas y Lobet, con 178 puntos.

Premio del Presidente del R. A. C. C., para el coche con señoras mejor puntuado en la clasificación general, al coche núm. 22, *T. H.*, de don J. Alvarez, con 440 puntos.

Copa Sociedad Atracción de Forasteros, para el coche de fuera de Barcelona mejor puntuado en la clasificación general, al coche núm. 14, *Lancia*, de don C. Alegre, de Tarrasa, con 419 puntos.

Del carnet de un caravanista

Sábado, día 7

Hemos madrugado. La cita era para las siete y cortesía nos obligaba a ser puntuales.

En Pedralbes van reuniéndose los coches concursantes; junto a la pancarta de salida, los coches dispuestos a partir alinéanse en dos largas filas.

El coche piloto tomó gran delantera con objeto de asegurarse si todos los servicios estaban atendidos.

Cinco minutos antes de las ocho, Sebastián Nadal y Luis Aceña, en su *T. H.*, marcado con el núm. 24, están en disposición de emprender la marcha.

Los señores Majó, Almirall y Ribas han entrado en funciones de Jurados de salida.

Y a las ocho en punto, previos los oportunos avisos, parte el primer coche de la gran caravana que durante tres días recorrerá una considerable extensión de tierra catalana.

Una hora más tarde tocó el turno de salida al *Elizalde* de los señores Molins, que ostenta el núm. 7. Forman su tripulación don Joaquín Molins, uno de sus propietarios; el queridísimo maestro en periodismo deportivo don Narciso Masferrer; el inteligente mecánico don Rogelio Martínez Iriarte, vencedor de la segunda Vuelta a Cataluña, y este cronista, galantemente invitado por los propietarios del coche.

Nuestra carta de ruta señala para la salida las 9 h. y 8 m. El señor Ribas, cuya amabilidad y atenciones durante los tres días nunca podremos

alabar como se merece, accede a la petición de ajustar con el suyo nuestro cronógrafo y con toda puntualidad abandonamos Pedralbes, no sin antes estrechar las manos de gran número de amigos que acudieron a presenciar la salida de los caravanistas.

Camino de Reus

Molins, experto motorista y conocedor de varias secciones del recorrido, se encarga de la difícil labor del cronometraje, y a partir de la salida y hasta que hubimos cruzado la meta de llegada en la Avenida del Tibidabo, no abandonó ni un solo instante el puesto al lado de Rogelio: de ambos dependía el éxito y en ambos confiábamos — muy fundadamente por cierto — para lograr el triunfo.

La excursión se inicia para nosotros bajo los mejores auspicios. Alegres, satisfechos y confiados todos, marchamos por carreteras que nos son familiares. Antes de Esplugas ya se me antoja, con el consiguiente sobresalto, haber descubierto un control secreto en la persona de un simple consumidor.

El fantasma de los controles secretos me persigue durante toda la excursión, con gran disgusto de mis compañeros, a quienes frecuentemente alarmo con los gritos de ¡control a la vista!

Viladecans, Gavá y Castelldefels son cruzados sin novedad. En las costas hallamos un concursante con panne y poco después un auténtico control secreto.

A la vista de Sitges el cuenta-kilómetros marca los 35; el cronógrafo las 10'08. La regularidad es, por consiguiente, perfecta.

Sitges, el Vinyet y Villanueva, lugares que nos recuerdan las grandes carreras automovilistas de tiempos pasados — la Copa Cataluña y la primera carrera Peña Rhin — son cruzados sin incidentes, mientras comentamos, añorándolas, las pruebas en circuito cerrado, que tanto éxito alcanzan donde quiera que se celebran.

En Cubellas dejamos a otro concursante en panne; en Vendrell, a Montserrat, que anota el paso de la caravana al pie de un improvisado arco de triunfo, que cruzamos.

En Tarragona, enorme gentío se lanza a las calles para presenciar nuestro paso. Los guardias municipales, estratégicamente colocados, cuidan de indicarnos, con estudiada parsimonia, la dirección a seguir. Un insignificante retraso nos obliga a pasar por la gran ciudad tarraconense a toda marcha, sin apenas darnos cuenta del gran número de amigos que a nuestro paso nos saludaban, llamándonos por nuestros nombres.

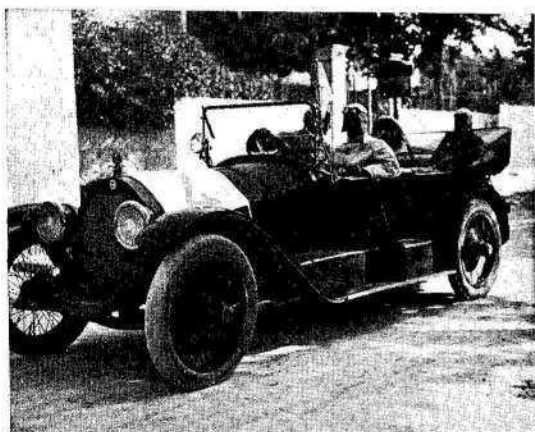
Trece kilómetros nos separan tan sólo del término de la primera etapa y nos quedan aún veintitrés minutos para recorrerlos.

Un grupo se descubre a lo lejos, sobre la carretera; más cerca ya, divisamos la pancarta del control y a los pocos instantes cruzamos entre aplausos la meta de llegada. También en este control se nos permite comprobar la hora. Las 12'06; hemos llegado, pues, con menos de dos minutos de adelanto.

Reus. París y Londres son los hoteles donde



El Simplex Crane, de don Eusebio Bertrand, que conducido por el mismo ha obtenido medalla de oro en la clasificación general y ha ganado la Copa Bofill, como mejor clasificado de la etapa Berga-Viladrau



El coche Stutz, de don Enrique Casanovas, premiado con medalla de oro

nos acomodamos para el primer ágape de la excursión. Se nos informa de que una huelga de camareros, surgida a última hora, imposibilita la celebración de una comida colectiva.

Breve descanso al dejar la mesa; luego tenemos ocasión de anotar el total de coches que forman la caravana, dato que nos facilitan los señores que viajan en el coche de auxilio, salido tras el último concursante.

Tan sólo seis inscriptos dejaron de acudir a Pedralbes.

Hacia la Espluga

A las tres de la tarde abandonamos la ciudad de Reus por el mismo orden de salida de la etapa anterior.

Treinta y cinco kilómetros de carretera fácil constituyen la última parte de esta primera jornada. El paso del río Francolí, la mayor dificultad

que podía presentárenos, ha sido satisfactoriamente resuelta, gracias al celo del Ingeniero Jefe de Obras públicas de aquella provincia, señor Cabestany, bajo cuya dirección se construyó un puente provisional que nos permitió vadear el crecido cauce con toda facilidad.

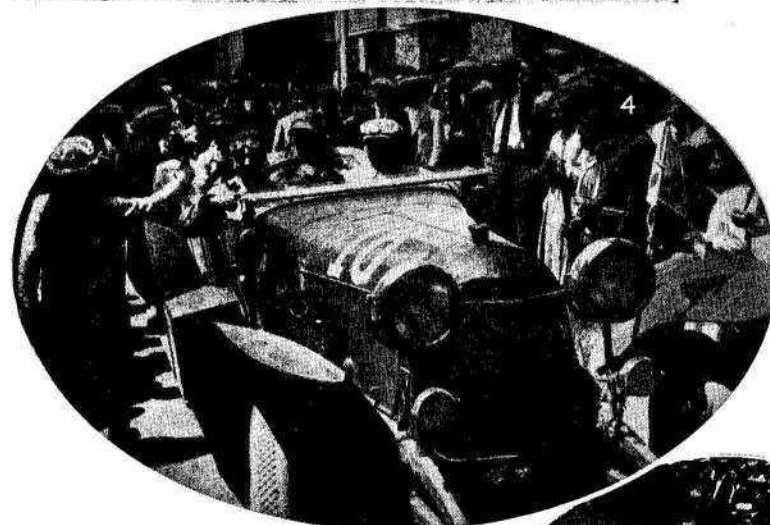
También con matemática puntualidad, según nuestro cronómetro — pues aquí no nos fué dado confrontarlo con el del Jurado —, llegamos al término de la etapa, y después de recorrer el malísimo camino que conduce al pueblo y al balneario, dimos por felizmente terminada la primera jornada de la excursión inolvidable.



El Mitchell, inscripto por el señor Bertrand, premiado con medalla de oro

Fotos Claret

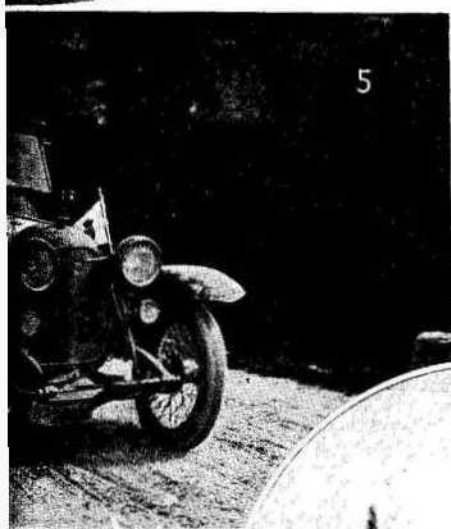
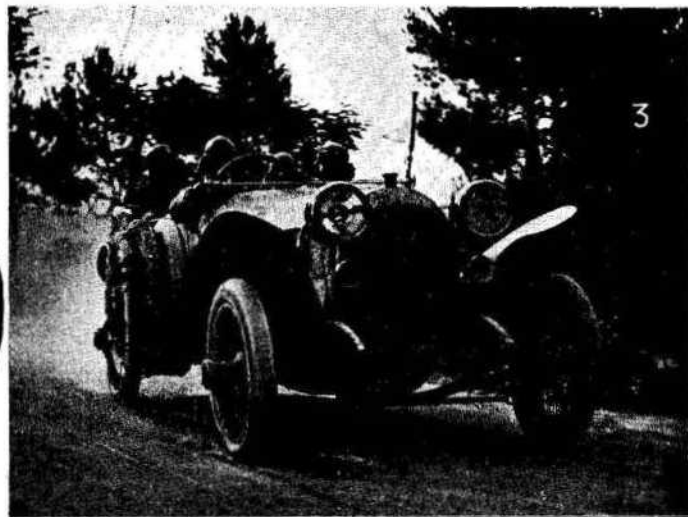
Las victorias de los automóviles "Elizalde"



Los automóviles
los grandes triunfos
primera y en la segun-
luña, han colmado
honor de la victoria
venciendo en a
Ocho coches de la
tomaron la salida
ellos dos ganaron
la Copa del Real
Copa Tapias, la Co
medall

Los Elizalde vencedores de la primera y segunda Vuelta a Cataluña (1 y 3) — Los Elizalde vencedores de la tercera Vuelta a Cataluña (4) — Los señores Pujadas y Llobet, clasificado en segundo lugar de la segunda categoría y ganador de la Copa del R. A. C. Honor. — 6. Coche de don Arturo Luis Elizalde, ganador de la Copa Reus. — 7, 8, 9 y 10. Coches de don S. Soler, de don

" en las pruebas de la Vuelta a Cataluña



ilde, después de
alcanzados en la
ta Vuelta a Cata-
pléndidamente el
la tercera Vuelta,
s categorías
arca Elizalde que
garon todos y de
s de Honor; otros
tomóvil Club, la
Reus, y los demás,
oro



Cataluña: 2. Coche de don Joaquín Molins, primero de la segunda categoría y premiado con Copa de Honor. — 4. Coche C. y de la Copa Tapias. — 5. Coche de don Salvador Elizalde, vencedor de la primera categoría, premiado con Copa de José M. Gomis, de don Juan B. Trias y de don E. Tarrida, respectivamente, clasificados y premiados con medalla de oro.



El coche Hispano-Suiza, de don Julio Marial



El Hispano-Suiza de don Joaquín Gómez

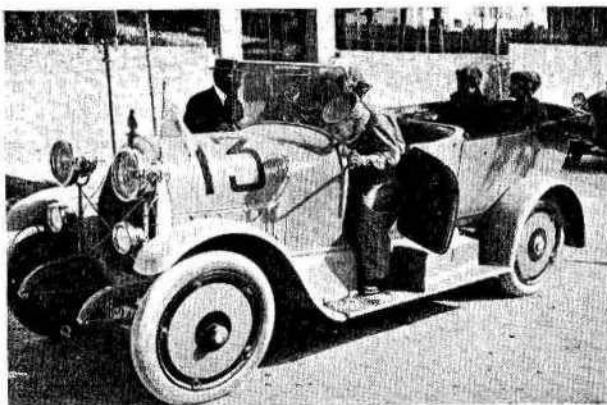
Para satisfacer la imperiosa necesidad de asearnos, vamos en busca de nuestras habitaciones, cosa un tanto difícil, pues no obstante los previos y reiterados avisos de los organizadores, todos en el balneario andan azarados y a duras penas conseguimos que se nos acompañe por aquel laberinto de edificaciones en busca de nuestros hospedajes.

Más tarde emprendemos a pie la excursión al Real Monasterio de Poblet, y allí, recorriendo aquellas venerables ruinas, trabamos conocimiento con la mayor parte de los caravanistas.

Cambiamos impresiones acerca de la jornada; la regularidad ha sido perfecta, absoluta. Tal es, por lo menos, la presunción de la mayoría.

De regreso hallamos ya las mesas dispuestas para la cena. Quien más, quien menos, ansiábamos todos la hora del banquete, pues la excursión nos abrió el apetito.

¡El banquete! Bien quisiera hallar palabras de disculpa para atenuar un tanto la imprevisión del fondista; no es posible y tal vez de intentarlo me hiciera sospecho de complicidad. Ello es que durante

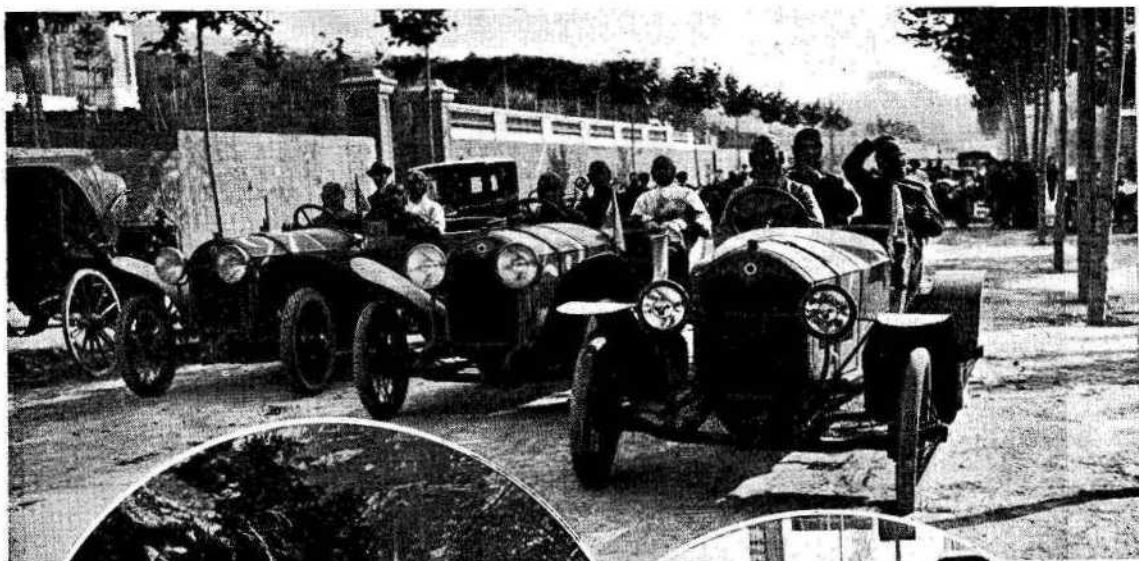


El coche Issota Fraschini, de don José Anfruns



Los Rochet Schneider, inscriptos por los señores Bigas y C.^a con los números 5 y 32, clasificados con medalla de oro y ganador, el último, de la copa del Presidente del Comité organizador

Fotos Claret



Los tres coches España que han hecho todo el recorrido, alineados antes de la salida — Coche España, de don Felipe Batlló, que ha obtenido medalla de oro. — El España número 27, conducido por el señor Rosinach.

Fotos Claret

las dos horitas cumplidas que permanecimos sentados frente a la mesa, a falta de mejor ocupación estuvimos de charla con los respectivos vecinos. No comimos, es verdad, ¡pero nos reímos más!... Dichosos aquellos que al anochecer, junto a las ruinas de Poblet, tuvieron el feliz acierto de prepararse una suculenta merienda. ¡Cómo les envidiábamos después!

Domingo, día 8

La jornada de hoy es, indudablemente, la más dura de la excursión: también precisa hoy madurar.

Anoche convinimos los cuatro del *Elizalde 7* en llamarnos mutuamente apenas despertara uno; la experiencia nos llevaba a desconfiar de la organización del balneario. Masferrer llama a mi puerta a las cinco y media. Me admira, nos admira, mejor dicho, la energía y la actividad de ese hombre

incansable, que durante los tres días se mostró infatigable, decididor y alegre como el que más y más joven.

La etapa es, efectivamente, muy dura. Ya entre los pueblos de Pira y Sarreal comienza el calvario de malas carreteras que, salvo algunos kilómetros entre Porquerisas y Jorba y luego en las inmediaciones de Castellolí y Can Massana, sigue en bastante mal estado hasta después de Manresa.

El paisaje cambia a cada instante según vamos avanzando en nuestra ruta.

En Santa Coloma de Queralt hemos dejado atrás dos coches con averías.

En Jorba, Igualada y Castellolí la población en masa acude a presenciar nuestro paso. Los peones camineros, que no veíamos desde el comienzo de esta etapa, aparecen de nuevo escalonados a lo largo de la travesía y ya casi sin interrupción los hallamos hasta el término de la carrera.

Control secreto en la cuesta de los Bruchs.

EI

ABADAL-BUICK

confirma una vez más su superioridad manifiesta en la

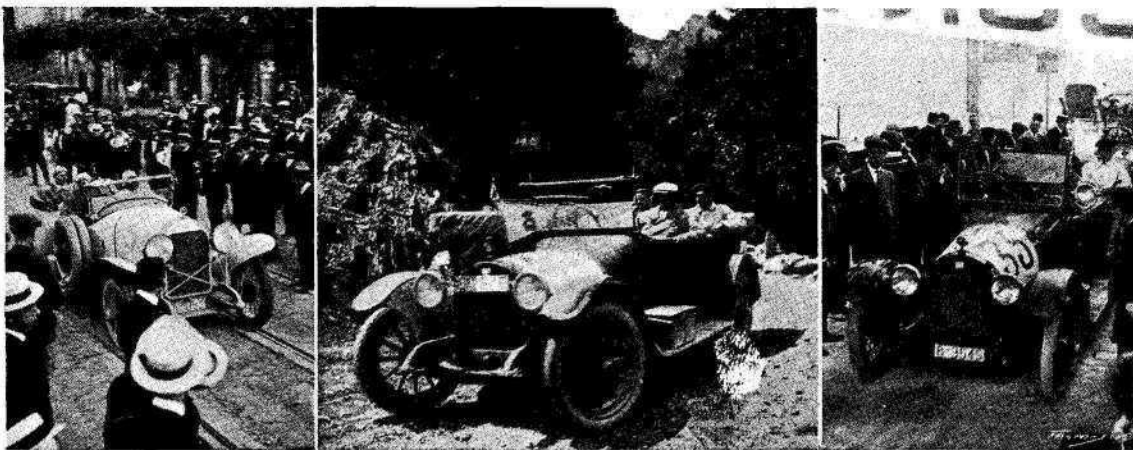
famosa Cuesta de las Perdices

**cuyo record establece en
32 segundos y $\frac{4}{5}$**

**a 131 kms. 707 me-
tros por hora**

**batiendo el anterior por
más de 10 kilómetros**

F. S. ABADAL - Aragón, 233-245 : Barcelona



Los tres coches Abadal-Buick, que conducidos por los señores Ubarri, Pomés y Fonolleda, se clasificaron obteniendo medalla de oro



El Lancia de don Joaquín Palazón, premiado con medalla de oro

Manresa a la vista. Cruzamos el puente. Un hombre nos hace señas para que nos detengamos: es Francisco Molins, que imposibilitado de tomar la salida en Barcelona, viene a juntarse con nosotros.

Después de Manresa, cuya población nos dispensa también un cariñoso recibimiento, cambiamos de carretera, siguiendo por buen terreno hasta Berga, término de esta tercera etapa y cuyo control pasamos con medio minuto sobre la hora señalada.

La ciudad de Berga nos dispensa un gran recibimiento. Una comisión de señoritas obsequia a las caravanistas con sendos ramos de flores y a nosotros con artísticas colecciones de postales reproduciendo paisajes de Berga y del santuario de la Virgen de Queralt.

Repostados de bencina emprendemos la ascensión al santuario de Nuestra Señora de Queralt, donde los organizadores han tenido el buen acierto de disponer que se nos sirva la comida.

La ascensión es dura. No todos los caravanistas se atreven a lanzar sus coches por la cuesta.

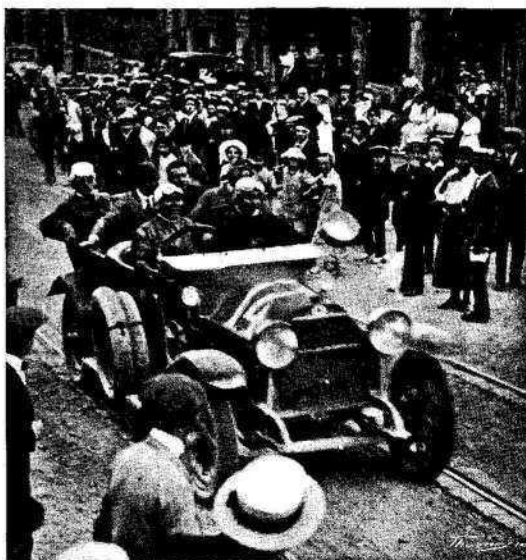
En lo alto del Santuario la visión es espléndida; bien merece la pena de gastar unos litros de esencia el placer de contemplar el soberbio panorama que desde allí se alcanza.

Pronto invadimos los comedores. Las sencillas gentes que cuidan de servirnos se esfuerzan por complacernos. Aceptamos su buena intención y mejores deseos.

Se rinde visita al Santuario y a las cuatro y media nos hallamos de nuevo dispuestos a partir a la señal de los comisarios.

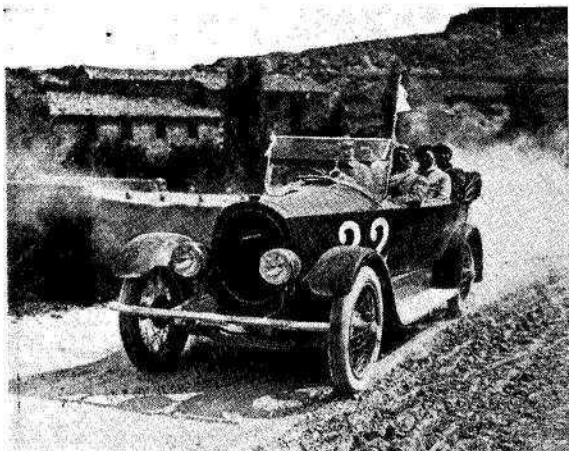
En la ruta de Viladrau

Noventa kilómetros nos faltan aún para el término de la jornada. Continúa el desfile de pueblos y siguen por todas partes las manifestaciones de simpatía al paso de la caravana.

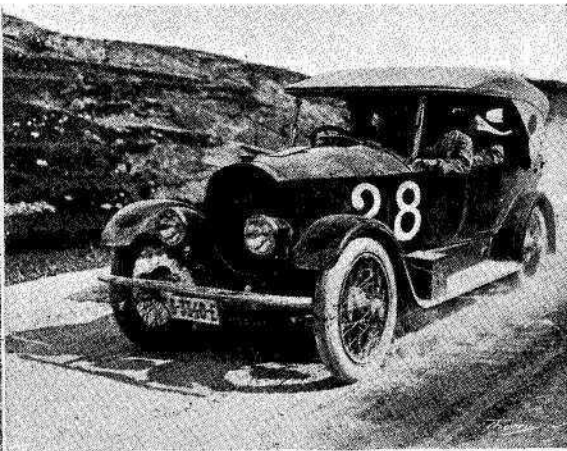


El Lancia de don Cayetano Alegre, que obtuvo medalla de oro y la copa de la Atracción de Forasteros

Fotos Claret



El Apperson de don Luis Mora



El coche Apperson, de don Fernando Escalas

Nuestra regularidad sigue siendo absoluta. Joaquín Molins y Rogelio, entregados en cuerpo y alma a su trabajo, apenas se comunican con nosotros.

La monotonía de tanta regularidad comienza a molestarme. Dejamos un coche en panne de neumático: envidio a sus ocupantes.

Más adelante otros caravanistas se entretienen en la *grata* tarea de limpiar unas bujías. Pero nuestro *Elizalde*, empeñado en llegar incólume al final de la carrera, sigue marchando maravillosamente.

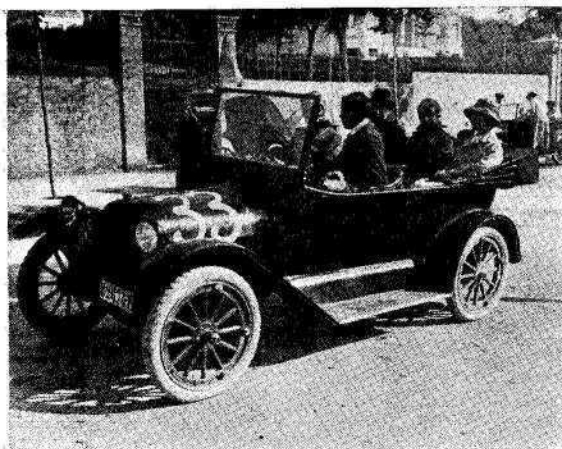
Vich. Enorme gentío apostado a lo largo de la Rambla aplaude y saluda a nuestro paso.

Llevamos cuidadosamente la marcha con matemática regularidad y cuando nos hallamos a menos de tres kilómetros de la meta, un obstáculo imprevisto, en forma de espléndido ejemplar de la raza bovina, nos veda el paso por la estrecha carretera, obligándonos a marchar *a paso de buey*, por lo que cruzamos la meta de Viladrau un minuto después de la hora señalada.

Alfonso Llobet, el excelente amigo, gracias a cuya previsión no hemos tenido que preocuparnos en toda la excursión de nuestros alojamientos, ha dispuesto también en Viladrau los de la escuadrilla *Elizalde*, y así, apenas cruzada la meta, se



El Ford de don Amado Casajuana (medalla de oro)



Los dos coches Chevrolet que tomaron parte en la prueba, conducidos respectivamente por don Carlos Pizzala y don Ramón Llusa, que terminaron ganando ambos medalla de oro

nos advierte que tenemos habitaciones reservadas en el hotel Bofill.

Finalmente hemos hallado un hotel, un verdadero hotel.

Hoy hemos cenado.

Lunes, día 9

El concierto vocal con que anoche nos obsequió una improvisada *colla de caramelles* integrada por varios caravanistas obligónos a retirar tarde; el descanso nos convenía; hemos dormido, pues, hasta muy cerca de las ocho, y cuando de nuevo nos hallamos corriendo camino de Arenys de Mar, el convencimiento de haber vencido ya las mayores dificultades de la gran carrera nos anima con la perspectiva de una posible victoria.

Por única vez, durante la excursión, he querido dar instrucciones. ¡Nunca tal hiciera! Confiando demasiado en los itinerarios impresos que nos fueron entregados por los organizadores, confundí lamentablemente el pueblo de Malgrat con el de Pineda, error que al ser notado a la entrada de esta última población, nos obligó a un *tour de force* por las cuestas de Calella, vado de San Pol y Paso de Canet hasta Monte Calvario, en cuyas inmediaciones estaba situada la meta.

¿Entramos bien?

Imposible comprobarlo, porque en aquel control se tomaron grandes precauciones para evitar el acceso de los curiosos concursantes.

De Arenys al Tibidabo

Después de comer en Monte Calvario nos trasladamos a la riera de Arenys, donde van a darnos la salida para la sexta y última etapa.

Pasado Vallgorguina, el resto del recorrido es ya familiar a los hermanos Molins, quienes con frecuencia recorren aquellas carreteras para visitar sus fábricas.

Prescínlese, pues, de inútiles papeles y con sólo el auxilio del cronógrafo nos lanzamos por aquellas carreteras como Pedro por su casa.

Entre Granollers y Sabadell nuestra velocidad es mayor que la consignada, lo que hacemos observar a nuestros conductores.

A poco de cruzar el segundo paso a nivel de Granollers, pasamos un coche; después de Belulla, otro. Evidentemente andamos demasiado o existe un error en el kilometraje facilitado por el Automóvil Club.

Por Rubí y San Cugat pasamos, no obstante, a la hora señalada en el itinerario, y en la Avenida, donde un numeroso público acudió a la llegada, entramos también con exacta puntualidad.

Estrechamos manos amigas; reiteramos nuestro reconocimiento a don Alfonso Llobet, por sus muchas atenciones, y después de despedirnos de nuestros compañeros de caravana, dimos por terminadas las anotaciones en nuestro carnet, esperando impacientes durante cinco días el fallo que adjudicaba a *nuestro* coche los honores del triunfo.

J. M. C.

Los "Elizalde", vencedores en la Vuelta a Cataluña

LA Vuelta a Cataluña, que es, sin duda alguna, la prueba más dura y más seriamente organizada de cuantas manifestaciones automovilistas se han celebrado en España desde muchos años a esta parte y que, por sus disposiciones reglamentarias, es la que pone a prueba a los automóviles concursantes en condiciones más semejantes a las de su uso corriente en servicio de turismo, tiene un alto valor práctico que nadie puede desconocer y cuya significación importantísima es fuente de interesantes y sugestivas consideraciones para los automovilistas.

El coche vencedor de la Vuelta a Cataluña tiene por este solo hecho contraídos méritos suficientes para proclamar que sus virtudes mecánicas y deportivas son muy superiores; pero si esta superioridad se manifiesta una, dos y tres veces consecutivas, la victoria adquiere proporciones extraordinarias y los entorchados del mérito se acumulan hasta el grado máximo de la gloriosa jerarquía y el nombre de esta marca, tantas veces triunfadora, se convierte automáticamente en sinónimo de excelencia.

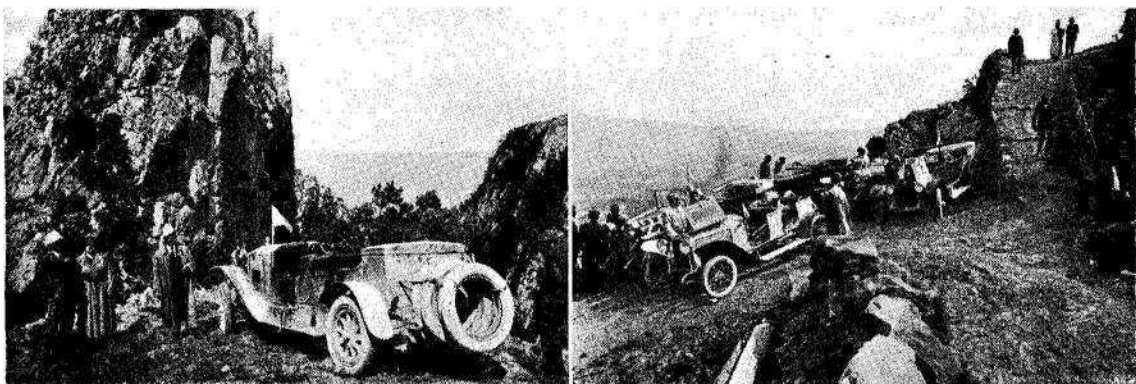
Tal es la marca *Elizalde*, esa gran marca española que, después de ganar en 1916, en la primera Vuelta y como vencedora de la segunda categoría, el primer entorchado, y en 1917 el segundo, como vencedora de la primera categoría, ha conquistado el tercero en forma doblemente brillante, ya que ha triunfado en las dos categorías.

Es difícil ganar dos veces seguidas una carrera como la Vuelta a Cataluña, pero aun es más difícil, naturalmente, ganarla tres y ganarla a la tercera por partida doble, como lo ha hecho la marca *Elizalde*; pero este mérito extraordinario sube de punto si se considera que los dos coches vencedores son dos coches en uso desde hace mucho tiempo, sobre todo la limousine que, conducida por don Salvador Elizalde, ha ganado la Copa de Honor de la primera categoría, que es el mismo coche victorioso en la prueba de rendimiento de la Cuesta Ordal, y que el vencedor de la segunda categoría es el coche de un verdadero amateur que por primera vez ha tomado parte en esta clase de luchas deportivas.

Es digno de ser consignado, además, que el motor del coche *Elizalde* vencedor de la primera categoría y clasificado también en primer lugar según fórmula en la Carrera Cuesta Ordal, fué comprobado a la llegada por el ingeniero señor Reyes, en presencia de los comisarios señores Almirall y Solá, por haberlo así pedido, al amparo del Reglamento, uno de los concursantes; resultando exactas las medidas y demostrándose con ello no sólo la honradez comercial de la casa *Elizalde*, sino también la veracidad del alto rendimiento de sus motores.

Las victorias tan espléndidas y tan repetidamente alcanzadas por la marca *Elizalde* en la Vuelta a Cataluña son tan elocuentes y tan significativas, que ya no hay por qué recordar en esta ocasión otras victorias que en velocidad y en rendimiento ha alcanzado esta marca, ni hacer resaltar los otros premios que les atribuye la clasificación general, ni comentar siquiera el hecho, también muy elocuente, de sus ocho coches salidos, llegados y excelentemente clasificados. La tercera victoria de los automóviles *Elizalde* en la Vuelta a Cataluña es una prueba de supremacía definitiva.

Los aficionados a descifrar geroglíficos, aquellos que hemos visto haciendo combinaciones con las tres E. E. E. de los pedales de los chasis *Elizalde*, tienen ya resuelto el enigma: Excelente. Excelente. Excelente. Tres vueltas excelentes.



Dos bellos aspectos del paisaje en las inmediaciones del Santuario de Nuestra Señora de Queralt

Nota final

Para terminar, queremos recoger una nota extremadamente simpática que nos ha ofrecido este año la Vuelta a Cataluña. Nos referimos a la brillante participación de señoras y señoritas en la noble y hermosa tarea de contribuir al éxito de la prueba, no sólo por lo que se refiere a las que la han favorecido con su concurrencia personal —que han sido muchas más que en los años anteriores— sino también por lo que se refie-



Coches esperando la salida en el control de Berga



Grupo de algunas señoras y señoritas que tomaron parte en la carrera

re a aquellas que han tenido amable gesto de gentil simpatía para los automovilistas en diversos puntos del recorrido, singularmente en Berga, donde un nutrido grupo de señoras obsequió a los caravanistas con flores y colecciones de postales de la población y del santuario de Nuestra Señora de Queralt.

Así, pues, cumplimos nuestro deber haciéndonos eco de las alabanzas y de las palabras de reconocimiento que todos los concurrentes a la Vuelta han tenido por las finas atenciones recibidas.



Distinguidas señoritas de Berga que obsequiaron con flores y postales a los automovilistas



Neumáticos

HUTCHINSON

PARA

Bicicletas

Motocicletas

Automóviles

MACIZOS

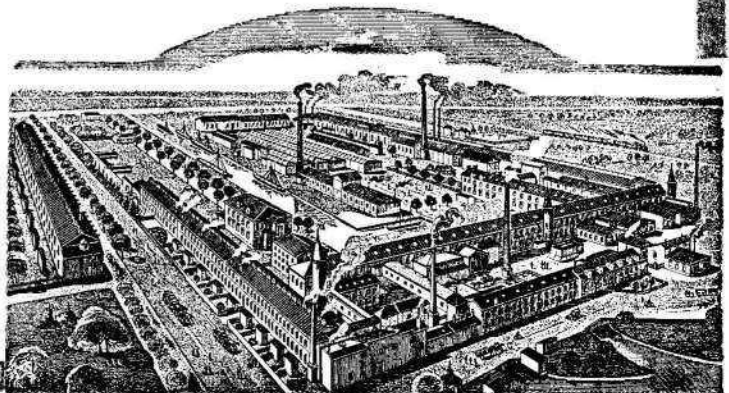
PARA

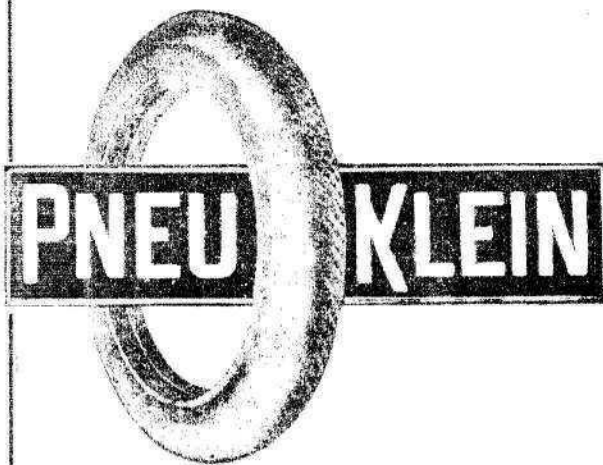
CAMIONES

HUTCHINSON, S. A. - Valencia, 223. - BARCELONA



Una de las fábricas
HUTCHINSON
(L'ANGLEE-LOIRE)
Francia





El más resistente
El más elegante
El más económico

Pídanse tarifas

KLEIN Y C.^a

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

La Hispano-Suiza

ESPAÑA
 (BARCELONA)
 Vallet, 1 de Bilbao, 479
 Teléfono 3. 18. - 219

FABRICA ESPANOLA DE AUTOMOVILES

FRANCIA
 BOIS
 COLOMMES
 17, Rue Romain

**Coches de turismo, para ho-
 teles, de reparto, etc., etc.**
**Omnibus, Camiones, Motores
 marinos, Motores para
 la Aviación**

Agencia en Barcelona: VALLET Y BOFILL, S. en C., antes VALLET, FIOL Y COMPAÑIA, S. en C.
 Talleres y Garage: Provenza, 171 - Teléf. 922-G - Exposición y Oficinas: Paseo de Gracia, 20

Deportes diversos

Las regatas internacionales

Triunfo del Real Club Marítimo



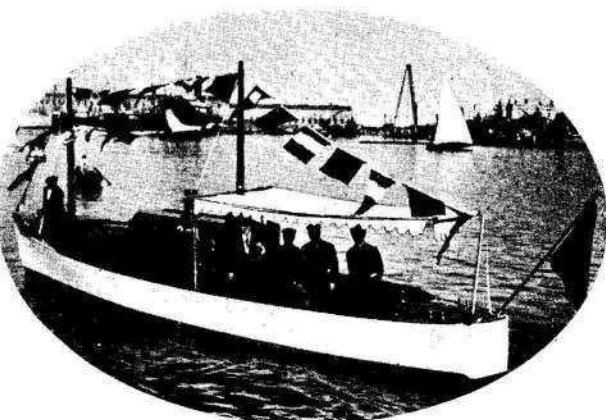
Un aspecto de las tribunas durante la gran regata de yols

Los resultados recientemente obtenidos en el Campeonato de Cataluña dieron a las regatas del Club Marítimo un mayor interés, un deseo de ver luchar a los bravos bogadores de nuestras entidades náuticas en pos del triunfo decisivo de su superioridad; unas ansias vivísimas de ver cuál vencería en franca lid, libre de desventajas y averías. Envuelta en ese nuevo ambiente de curiosidad, se ha celebrado la gran regata de yols con un éxito completo y con un triunfo hermosísimo de la tripulación del club organizador.

El día prestóse a una gran fiesta y las tribunas se llenaron de un público distinguidísimo, formando un cuadro hermoso. Hogaño la fiesta de las regatas ha triunfado, como triun-

faron las anteriores y como no dudamos triunfarán las que proyecten elementos tan valiosos y que cuentan en Barcelona con tantas simpatías.

El éxito alcanzado en las regatas de 1919 ha sido de un valor doblemente grande, pues el triunfo del Club organizador alcanza no sólo al esplendor de la fiesta, sino también al gran triunfo deportivo alcanzado.



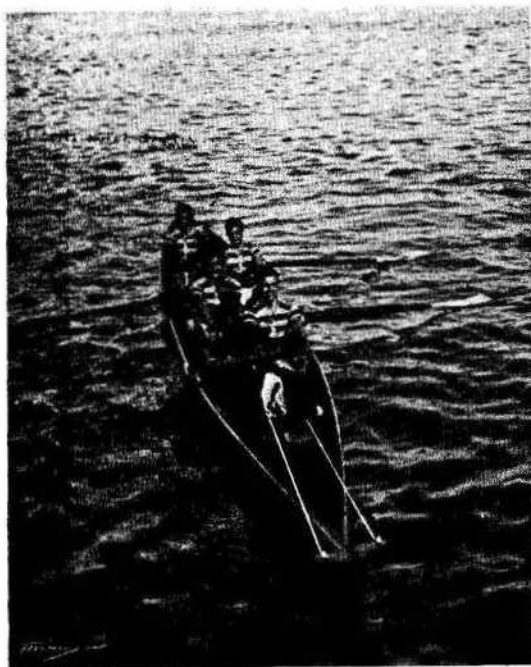
El canot automòvil puesto al servicio del Jurado de regatas dirigiéndose al sitio donde aquél debía desempeñar su cometido



Salida de los yols que tomaron parte en la gran regata internacional

El equipo Santamaría logró para el Marítimo el honor de la victoria tras una regata realizada con maestría, en el que sucumbieron equipos fortísimos como el de Agrás, del Club de Mar, y el de Porcel, de Alicante. Su táctica les ha conducido a la meta espléndidamente.

Con dos equipos distintos, nuestro Club ha sabido adjudicarse, en el corto plazo de ocho días, el Campeonato de Cataluña y la gran regata internacional.



El Ranzini, con los señores Camps, Riba, Pérez, Marill y timonel Santamaría, vencedores de la regata

Una regata a la vela, de la serie Hispania, dió comienzo a la fiesta, efectuándose con una escasa brisa exasperante. Venció el nuevo yate *Garota*, que forma parte de los tres recientemente construidos, propiedad de don A. Mas Bové.

Una prueba de canoas para muchachos del Asilo Naval da la victoria, con regular ventaja, a la tripulación de la *Aureneta*.

La prueba de yols para debutantes, primer año de la Copa Atracción de Forasteros, da lugar a una brillante actuación del Club Marítimo, que se defendió estupendamente, sucumbiendo por un contratiempo imperdonable del patrón.

El equipo Escanilla luchó bravamente hasta la segunda virada, donde Riba pierde la dirección, por escapársele una cuerda del timón, lo que aventaja a los adversarios para adelantarse. Riba abandona el asiento y, mientras su equipo prosigue sin guía, pasa a popa y recoge la cuerda. En la cuarta recta, final del recorrido, éstos consiguen igualarse, pero el esfuerzo llevado a cabo les agota para lograr la victoria, perdiendo por $\frac{1}{5}$ de segundo.

En la Prueba Internacional—reducida a Nacional por efectos de la anomalía aun reinante en países extranjeros—participaron cinco tripulaciones: Santamaría, por el Marítimo; Agrás, por el Club de Mar; Porcel, por Alicante; Arola, por Tarragona, y Brun, por San Sebastián.

Si grande fué la inquietud ante la salida de los aspirantes al Campeonato de Cataluña, mayor era en la que nos ocupa, en la que iba la honrilla de los clubs locales.

Dada la salida, los botes se deslizan con energía en pos de sus ansiados anhelos y en

ruda lucha bien pronto vemos avanzar a los barceloneses. El Marítimo ha cobrado un largo al Club de Mar y éste dos a Alicante, retrasándose Tarragona y San Sebastián, éste perjudicado por la presencia de lanchas pesqueras.

Viran en esta situación, logrando Santamaría aumentar su delantera. La vuelta es dura para los de Agrás y Porcel, que derrochan energías para recuperar distancia, y desgraciada para Brun, que se vió obligado a abandonar por culpa del canot de la Comandancia cuando avanzaba resuelto a clasificarse espléndidamente.

Santamaría sigue dominando la regata hasta que, casi alcanzado por Agrás, efectúa el esfuerzo decisivo y recupera nuevamente la ventaja. Su llegada es ovacionada, pues ello implica para su club la completa rehabilitación de su valor deportivo. A un largo y medio entra el Club de Mar y tercero Alicante, que se han portado admirablemente.

CLASIFICACIÓN

1.º *Ranzini* (Club Marítimo), Camps, Riba, Pérez, Marill, timonel Santamaría, en 9 m. 31 segundos.

2.º *Salou* (Club de Mar), Vila, Vallhonrat, Rognoni, Pacareu, timonel Agrás, en 9 m. 35 segundos.

3.º *Victoria Eugenia* (Alicante), Carratalá, Amorós, Campdera, Pérez, timonel Porcel, en 9 m. 38 s.

4.º Tarragona, en 10 m. $\frac{4}{5}$.

La de Santamaría ha demostrado ser una buena tripulación, lo propio que la de Agrás. Alicante se ha portado como un buen equipo. Tarragona nos defraudó un tanto. San Sebastián ha luchado con estilo, pero creemos que



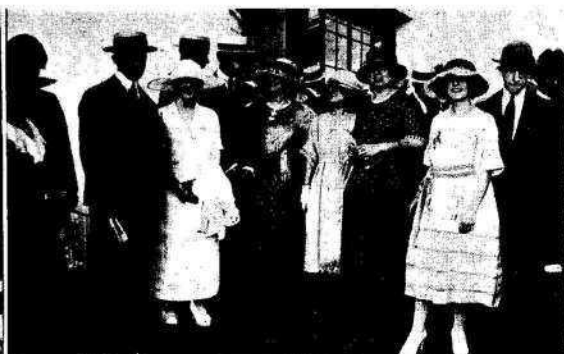
El nuevo yate Garota, de la serie Hispania, propiedad de don A. Mas Bové, primero de la clasificación

no sacan el provecho necesario de su estropada.

Una regata de yols a dos remeros, disputada entre socios del club, y en la que venció Ferrer-Badías, timonel Riba, dió fin a la parte deportiva, trasladándose el público al edificio social, donde concluyó agradablemente la fiesta anual de nuestro club.

Al Marítimo debemos tributar nuestra felicitación por la brillante actuación de sus equipos, con los que ha conquistado el más grande orgullo a que podía aspirar.

JOSÉ ASTELL



Grupo de señoritas concurrentes a la fiesta náutica organizada por el Real Club Marítimo. — El Jurado de honor de las regatas

Fotos Vela.

S. A. ESPAÑA

Fábrica de Automóviles

Exposición: Provenza, 247 - Tel. 1023-G

Fábrica: Valentin Iglesias (San Andrés)

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 Aicalá, 14 :: VALENCIA: Calle de la Paz, 31

Lea Vd. "El Mundo Deportivo"

ROCAMORA Y FURRIOL

AUTOMOVILES - ACCESORIOS - REPARACIONES

AUTOMÓVILES

Jackson

EXPOSICIÓN Y TALLERES:

Diputación, 175-177

Teléfono 4871 - A

: BARCELONA :

Hípica : Rally-paper en Prat de Llobregat



Concurrentes a la interesante prueba hípica efectuada el día 8 del corriente

Programa del Concurso Hípico Internacional organizado por el

Real Polo Jockey Club, de Barcelona

A partir de hoy y hasta el próximo día 30, se celebrará en el Parque del Real Polo Jockey Club el Concurso Hípico Internacional que, como todos los años, alcanzará, sin duda, un gran éxito. Las inscripciones son muy numerosas y de calidad, y en cuanto a concurrencia, el gran número de localidades adquiridas hace prever un gran contingente de espectadores.

Las pruebas que integran el programa son las siguientes:

Primer día.—Sábado. Prueba Ensayo (civil-militar). 600 pesetas en premios. Altura máxima 1 metro. Premio Nacional del Ministerio de la Guerra (handicap civil-militar). 1.100 pesetas en premios. Altura máxima 1,10 metros.

Segundo día.—Domingo 22. Prueba Omnium (handicap especial, civil-militar). Altura máxima 1,20 metros. 4.000 pesetas en premios.

Tercer día.—Martes 24. Copa Militar (handicap especial). Prueba reservada a militares. 1.700 pesetas en premios. Altura máxima 1,20 metros.

Prueba Habits-Rouges (civil). Handicap especial. Altura máxima 1,20 metros. 1.700 pesetas en premios.

Prueba Polo. Para jinetes y amazonas socios del Real Polo Jockey Club, que no hayan ganado premios en metálico en concursos hípicos. 10 obs-

táculos. Altura máxima 1 metro. Tres copas de plata para premios.

Cuarto día.—Jueves 26. Gran Prueba de Honor (handicap civil-militar). Premios de la Real Familia de España.

Salto por tres (civil-militar). Premios, 750 pesetas, ofrecidas por El Siglo (señores Conde y Compañía).

Campeonato del salto en altura (civil-militar). 1.000 pesetas en premios.

Quinto día.—Viernes 27. Copa Barcelona (handicap civil-militar). 8.000 pesetas en premios y una copa ofrecida por los señores Masriera y Carreras. Altura máxima 1,30 metros.

Sexto día.—Domingo 28. Recorrido de campo (militar). 1.500 ptas. Altura máxima 1,20 metros. Recorrido de caza (civil). 2.500 pesetas.

Séptimo día.—Lunes 30. Prueba Barón de Benimulem. (Regularidad, civil-militar). 1.500 ptas. Premio de despedida (civil-militar). 600 pesetas.

* * *

Además de las mencionadas pruebas, el miércoles, día 25, a las diez de la mañana, tendrá lugar el concurso de reproductores (premios de clases), a tenor de las especiales condiciones de esta prueba.

Primer Congreso Catalán de Turismo

Por iniciativa de la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona, se ha organizado el primer Congreso de Turismo de Cataluña, bajo los auspicios del Comité de honor, formado por los presidentes del Consejo permanente de la Mancomunidad catalana, Diputaciones provinciales de Barcelona, Gerona, Lérida y Tarragona; Ayuntamiento constitucional y Atracción de Forasteros.

El Congreso se celebra durante los días 19, 20, 21 y 22 de junio, en las Casas Consistoriales de Barcelona.

El cuestionario de este Congreso se ha dividido en cuatro secciones, que son las siguientes:

Primera. (Organización y funcionamiento de Sindicatos de iniciativa, propaganda y publicidad).—Constitución de Sindicatos de Iniciativa en todas las poblaciones catalanas de interés turístico.—Protección de los Municipios y Diputaciones.—Intercambio de servicios turísticos entre los Sindicatos catalanes y entre éstos y los demás de España y del extranjero.—Acción de los Sindicatos cerca de la Administración pública y de las empresas de servicios que afecten al turismo.—Federación de los Sindicatos de Iniciativa de Cataluña.—Celebración bienal de un Congreso catalán de turismo: reglamentación por que deberá regirse.—Procedimientos de propaganda: publicaciones, películas, carteles, artículos de Prensa, anuncios.—Intercambios de publicidad.—Centros de información.—Agentes de propaganda, delegaciones, embajadas, consulados, legaciones. El comercio catalán y las colonias catalanas considerados como agentes de propaganda.

Segunda. (Servicios públicos en relación con el turismo; comunicaciones).—Policía urbana.—Educación cívica.—Cuestiones de higiene urbana.—Mendicidad.—Cuerpo oficial de intérpretes y guías.—Museos, bibliotecas, monumentos urbanos.—Reformas a introducir en la reglamentación de los servicios públicos de coches, faquines, boteros, etc.—El orden en las estaciones y muelles.—Régimen aduanero.—Vías urbanas: tranvías, autos, coches, carros de transporte.—Espectáculos, atracciones, deportes.—Ferias comerciales y exposiciones.—Fiestas tradicionales.—Establecimiento de baños de mar.—Colonias escolares.—Cursos de verano.—Correo, telégrafos y teléfonos.—Comunicaciones ferroviarias y marítimas.—Aviación.—Carreteras y automovilismo.

Tercera. (Excursionismo, monumentos y

bellezas naturales).—Organización de excursiones públicas colectivas por la región.—Publicación de itinerarios de excursión.—Transportes secundarios: servicios públicos de automóviles, diligencias, tartanas y animales de silla.—Guías de montaña.—Chalets de refugio.—Señales indicadoras de caminos y atajos.—Mancomunidades de Municipios para el buen acondicionamiento de zonas de interés turístico importante.—Protección de monumentos arqueológicos y paisajes.—Parques naturales.—Sports de montaña.—Excursiones marítimas.

Cuarta. (Alojamientos: hoteles, balnearios, estancias de verano e invierno).—Hoteles de ciudad.—Alojamientos rurales.—Hoteles de montaña.—Concursos de hoteles.—Sociedades hoteleras: cooperación debida a la obra de los Sindicatos de Iniciativas.—Escuela de cocineros y camareros.—Restauración de la cocina catalana.—Higiene y confort de los hoteles.—Ventajas de una clasificación de los establecimientos hoteleros, tomando por norma el precio de pensión y las condiciones de su comodidad.—Conveniencia de la adopción internacional de una clave fácil y sencilla para los encargos telegráficos a los hoteles.—Cuestiones jurídicas relacionadas con la explotación de la industria hotelera.—Corredores, «ganchos», «pisteurs».—Balnearios: importancia científica y económica de la riqueza hidromedicinal catalana.—Necesidad de su explotación inteligente.—Mejoras de que son susceptibles los balnearios catalanes.—Especialización de las aguas.—Mesas de régimen.—Estancias de verano e invierno; la montaña catalana, la costa catalana.—Casinos, atracciones y recreos.—Organización de festivales artísticos y deportivos.

Es finalidad del Congreso estrechar las relaciones entre los diversos Sindicatos de Iniciativas, compañías de servicios ferroviarios y marítimos, empresas de hotelaría, Ayuntamientos de lugares notables por sus bellezas naturales o monumentales y toda clase de entidades acrecentadoras del turismo mundial.

La condición de prepararse la Exposición Internacional de Industrias eléctricas y Nacional de Industrias españolas favorece el que se estudien las ventajas del turismo en el orden moral, económico, social y político. Con motivo del Congreso, se celebrarán festejos y excursiones a los sitios más notables de la región, y mucho se puede hacer para lograr el mayor rendimiento de un ramo que produce bienes sin cuento.

NEUMÁTICOS DUNLOP



AUTO
MOTO
VELO

Sociedad Española DUNLOP, S. A.

Claudio Coello, 106
MADRID

Rambla Cataluña, 78
BARCELONA

Telegramas y telefonemas: DUNLOP



FABRICA DE AUTOMOVILES

Matas

TALLER DE REPARACIONES

BARCELONA - CERDEÑA 287 - TEL. 512 G

