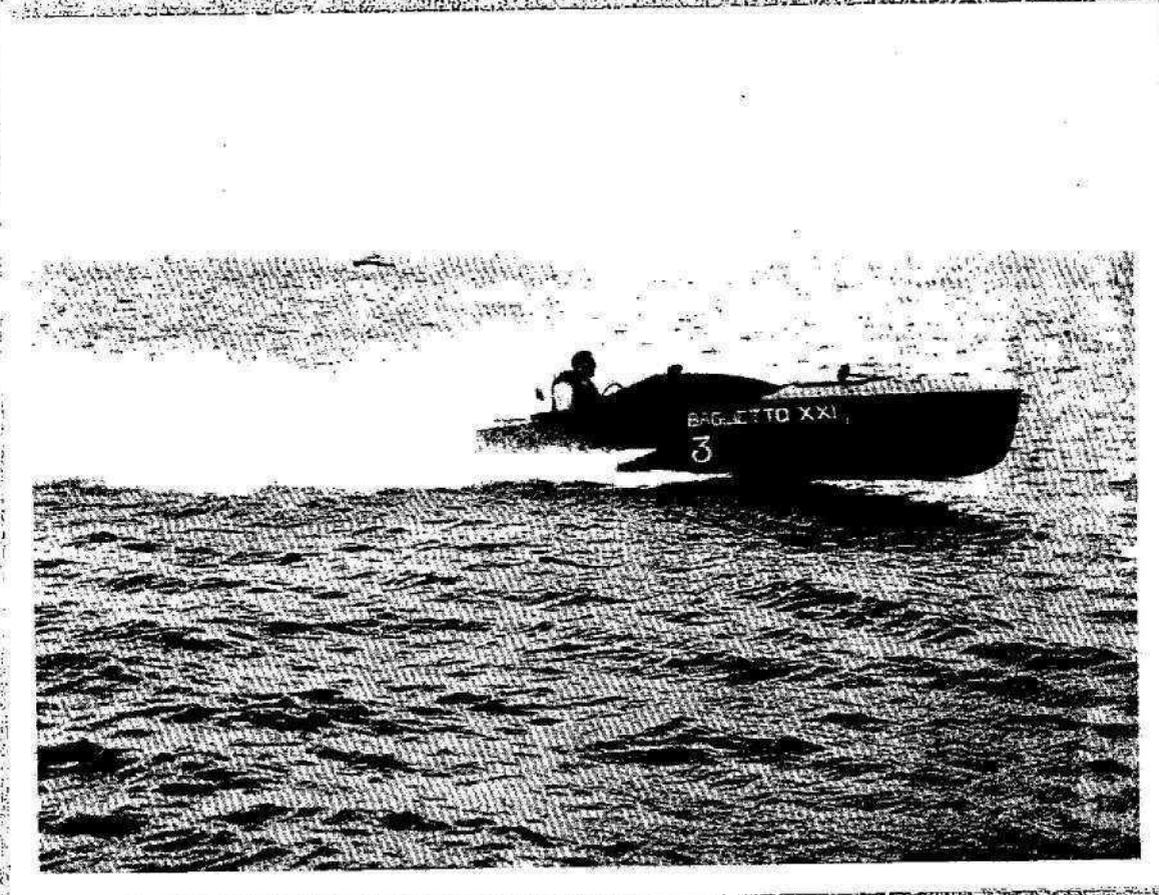


Stadium

Revista de Deportes y Juegos

75 céntimos



El vencedor de las regatas internacionales de Barcelona 1924

Año XIV - Núm. 419
15 de julio de 1924

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUeltas

Balmes, 62

BARCELONA

Telefono 1445

SANROMÁ

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Oficinas: Balmes, 54, imprenta : Teléf. 2689-A
: BARCELONA :

Aparece los días 1 y 15 de cada mes

Número suelto corriente 75 céntimos
» » atrasado 1 peseta

Precios de suscripción

España, un año 15 pesetas
Extranjero, un año 30 id.

Pagos por adelantado

Precios de los anuncios, según tarifa núm. 3



**Medallas
Insignias
Objetos
para
premios**

Fabricantes :
HUGUÉNIN PRERES & Co.-LE LOCLE (Suiza)
Los más importantes del mundo

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

P *ruebe Vd.*
la nueva



Flexibilidad
Duración
Garantía

Fabricación
1924

cubierta

Bergougnan

"Corde"

LOS NUEVOS

M **MACIZOS** **P** **IRELLI**

**TRAPEZOIDALES
SEMI-ELASTICOS**

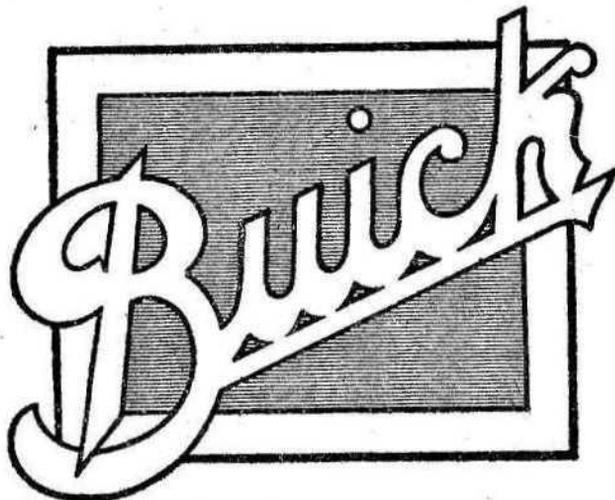
son el verdadero tipo
de banda maciza
propia para las carre-
teras de nuestro país

Pedid la nueva tarifa Marzo 1924

En el Concurso de Elegancia celebrado en Madrid
el 31 de mayo último, con asistencia de S. M. la
Reina, el Jurado otorgó el

PRIMER PREMIO

en la categoría de coches cerrados, al Sedán de lujo



obteniendo la

Copa del Excmo. Ayuntamiento de Madrid

Participaron en dicha categoría las principales
marcas mundiales, entre ellas algunas que se coti-
zan a más del doble precio que el *Buick*

*Queda confirmada la predilección de la aristo-
cracia madrileña por las carrocerías "Fisher"*

ENTREGAS EN EL ACTO

Exposición y demostraciones : Plaza Letamendi, núm. 17

Representante general para España :

F. S. ABADAL

BARCELONA
Aragón, 239-245
Plaza Letamendi, 17

MADRID
Alcalá, 62
Montesa, 47

SENSACIONAL NOVEDAD DEL AÑO 1924

El 4 cilindros 1.500 c. c.

El 6 cilindros 2.000 c. c.



2 frenos ruedas delanteras.

4 frenos ruedas traseras.

Equipo eléctrico completo *Bosch* 12 w.

Ruedas metálicas *Rudge*.

F. de A. Puig

Córcega, núm. 302 : Barcelona

N. A. G.

Automóviles : Omnibus : Camiones

AUTOMÓVILES

OCTO

Agencia general para España

Ullés y Compañía

T A R R A S A

TELÉFONO 6321

III Carrera en Cuesta de La Rabassada

25 de mayo de 1924

D. K. W.

gana el primer premio

y Medalla de Oro, estableciendo el nuevo record de su categoría en 6 m. 14 s. 9/10, batiendo a motores de mayor cubicación

Motores D. K. W.

Bailén, 86 - Tel. 1232-S. P. - Rbla. Cataluña, 106 (esquina Pasaje Concepción)

Barcelona

CICLOMOTOR EVANS

LA CÉLEBRE MARCA AMERICANA
"MOTOCICLETA LIGERA"



Solicita un
AGENTE GENERAL
para España, comprador en firme y
encargado de la organización de las
AGENCIAS REGIONALES

Escribir a
Mr. G. DUPUY
31, rue Poussin : PARIS (XVI)

1924 : Año XVIII

Le Catalogue des Catalogues

(GUÍA DEL COMPRADOR)

Todos los precios
Todas las características
De todas las marcas

Motocicletas, Side-cars, Automóviles,
Coches turismo, Vehículos industria-
les, Camiones, Aparatos de motocul-
tura, Accesorios para automóviles,
Maquinaria y Herramientas

Precio: 12 francos
(Envío franco certificado)

EDITORES:

V^{te} Victor LEFÈVRE & M. BARON
1, Avenue Félix-Faure : PARIS (XV^e)
Teléfono SÉGUR 49-71



BUJIAS DE IGNICION AC-SPHINX

elegidas entre todas las demás
marcas para equipo de
los siguientes

COCHES AMERICANOS

por más de 200 fabricantes,
entre ellos:

APPERSON - BUICK - CADILLAC
CHANDLER - CHEVROLET - DODGE
DURANT - ESSEX - G. M. C.
HAYNES - HUDSON - HUPMOBILE
MAXWELL - MARMON - NASH
OAKLAND - OLDSMOBILE - PAIGE
REPUBLIC - SCRIPPS-BOOTH - Etc.

COCHES INGLESES Y FRANCESES

por más de 100 fabricantes, incluso
AUSTIN - BERLIET - DAIMLER
FRANCON - GEORGES IRAT
MORRIS - PEUGEOT - ROLLAND
PILAIN - SALMSON - Etc.

Para motores de coches FORD, pídate
el modelo especial 1.075

Advertencia

Las bujias A. C. SPHINX son conocidas
en los Estados Unidos por el nombre AC-
TITAN, y en Francia por el de AC-OLEO,
garantizándose desde luego que todas
ellas están construidas bajo los mismos
procedimientos técnicos y rinden por igual
los mismos satisfactorios resultados

VENTA AL POR MAYOR



CASA CENTRAL

BARCELONA : Rosellón, 192

SUCURSAL

MADRID : Fernández de la Hoz, 17



Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES



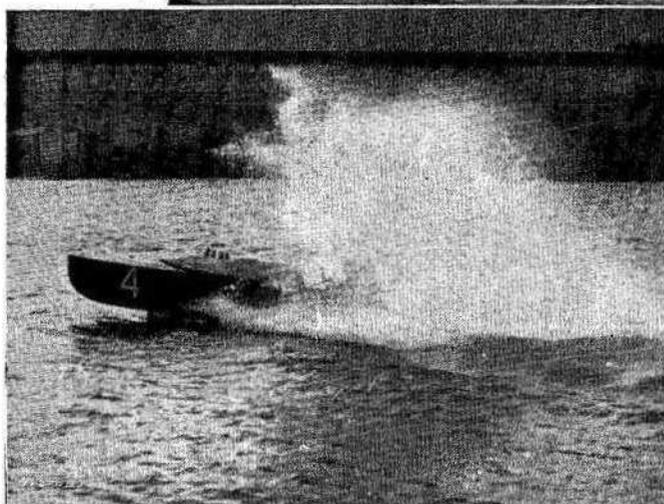
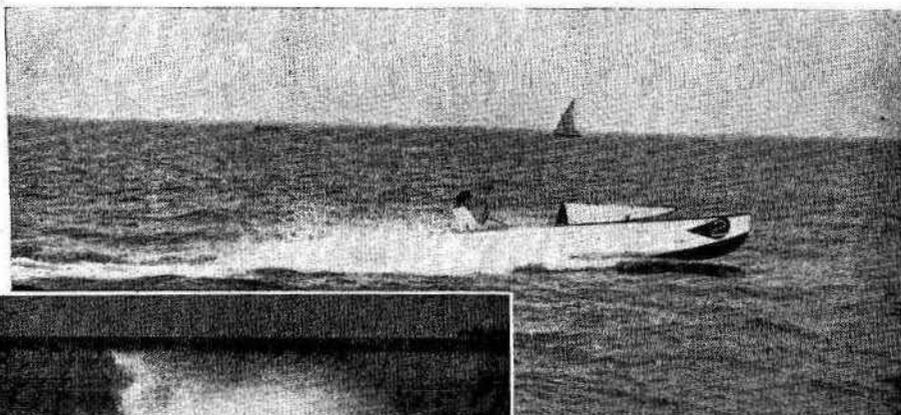
STADIUM... nombre que conserva toda la nobleza de su abolengo, que evoca los días de oro de las civilizaciones helénica y latina, madres de la cultura universal moderna, y que lleva a nuestra mente una visión fantástica del estadio ideal de los tiempos actuales, como inmenso recinto formado por el orbe 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 por 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.

COLOMBES



*Vista del famoso estadio olímpico,
tomada desde la barquilla del
globo cautivo de la casa
Peugeot*

Regatas de canots en Barcelona



Estevet, de Batlló, provisto del motor M. A., tan conocido por sus brillantes actuaciones en las luchas de los 1.500 c. c. de la *Penya Rhin El Skitx*, propiedad de Sanz y pilotado por el mismo, consigue el tercer lugar, demostrando la gran valía de la industria catalana. (Motor Ricart y Pérez) Fotos Claret

CUANDO los aficionados a los deportes marítimos del motor leían en las reseñas de los periódicos deportivos de todos los países las diversas pruebas que anualmente se celebran en el mundo y de las cuales en Europa es la más importante el célebre Mitin de Mónaco, pensaban hasta hace poco tiempo era imposible poder organizar en Cataluña manifestaciones semejantes, debido a las dificultades que ello representaba, dificultades agrandadas, si cabe, por la falta de entusiasmo para las cosas del mar, que desde tantos y tantos años se nota en Barcelona. De la Plaza de Cataluña al mar escasamente lo separa una distancia de kilómetro y medio, y para millares de millares de barceloneses el mar está a centenares de leguas. Sólo en verano se preocupan algunos de los baños de mar, pero van allí como si fueran a un establecimiento de baños de pila, a cumplir un rito, a tomar determinada cantidad de remojones, sin afición alguna a las cosas marinas.

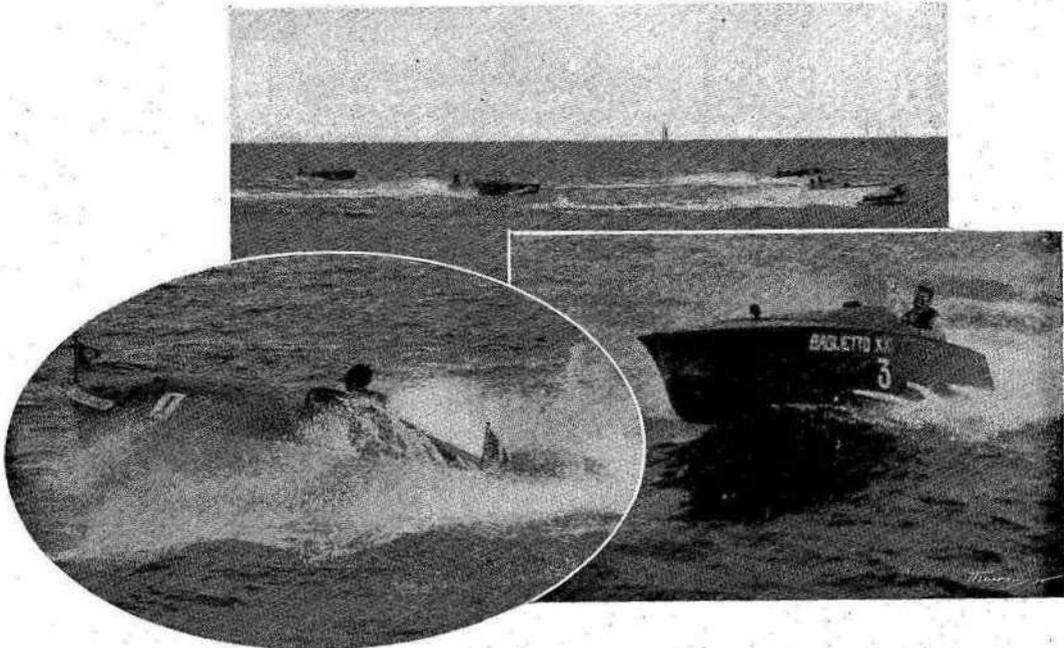
En esta situación y sólo con los elementos reducidísimos que nuestros clubs marítimos representan, un grupo de entusiastas, capitaneados por Comas, Tatxé y Sanz, produciendo esfuerzo admirable, crearon la Federación Catalana de Motorismo Marítimo, que, ayudada por *Penya Rhin* y el Automóvil Club de Cataluña, después de ligeros tanteos organizando pruebas de canots a motor fuerza libre, deci-

dieron la celebración de una magna regata reservada a una sola reglamentación: el motor de litro y medio. La empresa parecía imposible, mas dados sus entusiasmos, vencen las dificultades y reúnen tal número de inscripciones, ya extranjeras, ya nacionales, con una gran parte de botes y motores contruidos en el país, que batan de mucho las regatas de Mónaco y Cannes, que en el actual año han sido las más importantes corridas en el Mediterráneo.

Dos días seguidos de prueba hacen acudir al rompeolas numeroso público, que se extasia al contemplar la bella lucha de velocidad, sólo comparable a las grandes manifestaciones del motorismo en circuito. Ocho canoas se ponen en línea, a saber: *Deconik*, francesa; *Estevet*, española, con el célebre motor *M. A.*, tan popularizado por Batlló en *Penya Rhin*; *Baglietto XXI*, italiana; *Skitx*, con motor *Ricart y Pérez*, española; *Skerp*, española; *Sadi*, argentina; *Aco 52*, española, y *S. 4*, española. El *Patufet*, con motor italiano *Chiribiri*, no tomó la salida.

La lucha en ambos días consistió en dar vueltas a un rectángulo marcado por cuatro boyas en pleno mar libre. Velocidades las vimos portentosas, pasando en muchas ocasiones los 70 kilómetros a la hora, lo que en el mar y para cilindrada tan pequeña es cosa admirable.

Distinguiéronse en primer lugar el *Baglietto XXI*, que con su motor *Fiat* llevó siempre la cabeza, demostrando estar admirablemente preparado. *Deconick* hizo un perfecto segundo, y si su motor no hubiese rateado tanto, tal



La lucha durante las dos pruebas resultó emocionantísima, repitiéndose frecuentemente los codo a codo. — Canot francés Deconick, clasificado segundo. — El Baglietto XXI, con su admirable motor Fiat 1.500 c. c., fué el gran triunfador del mitin.

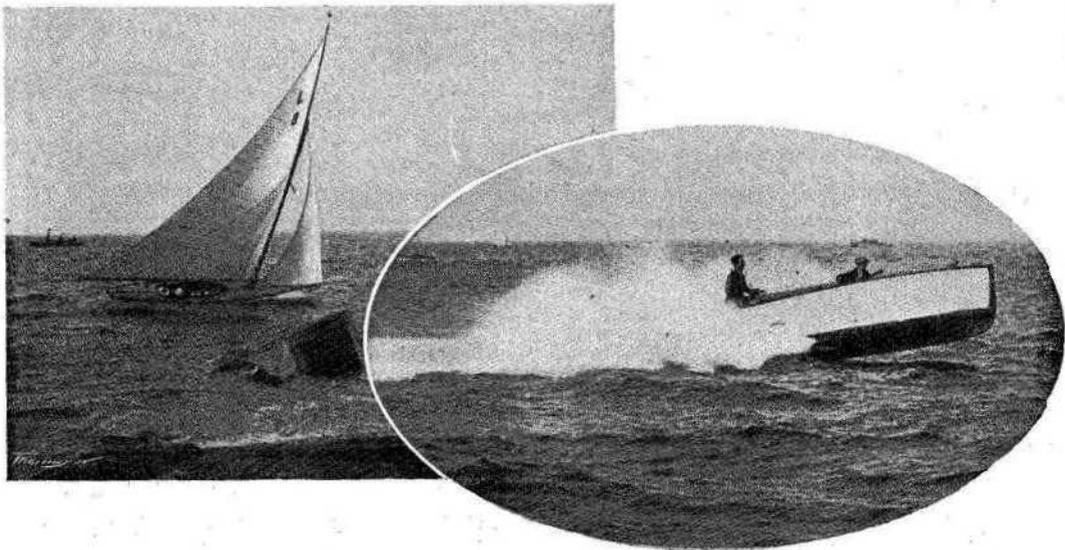
vez el triunfo del italiano no hubiera sido tan completo, pues el casco de la canoa francesa valía verdaderamente. El tercero fué Sanz, quien, además de organizador, corría, consiguiendo un espléndido triunfo para los nuestros con su magnífico *Skit.x*, provisto de admirable casco barcelonés.

Encuadrando esta admirable regata corrióse otra a motor fuerza libre y varias de balandros a vela, distinguiéndose en la primera *Chichy*, de Sanz, motor *Hispano Suiza* marino, y

Mercedes, propiedad de Bertrand y Serra.

Hemos de felicitar entusiásticamente a los valientes organizadores de esta brillante prueba marítima, que ha tenido la virtud de colocar, de golpe, nuestras aguas en situación privilegiada para la celebración de estos modernísimos e interesantes torneos motorísticos, hasta hoy reservados a las playas de moda de la Costa Azul.

El espíritu barcelonés ha dado con ello una nueva prueba de su gran deportividad.



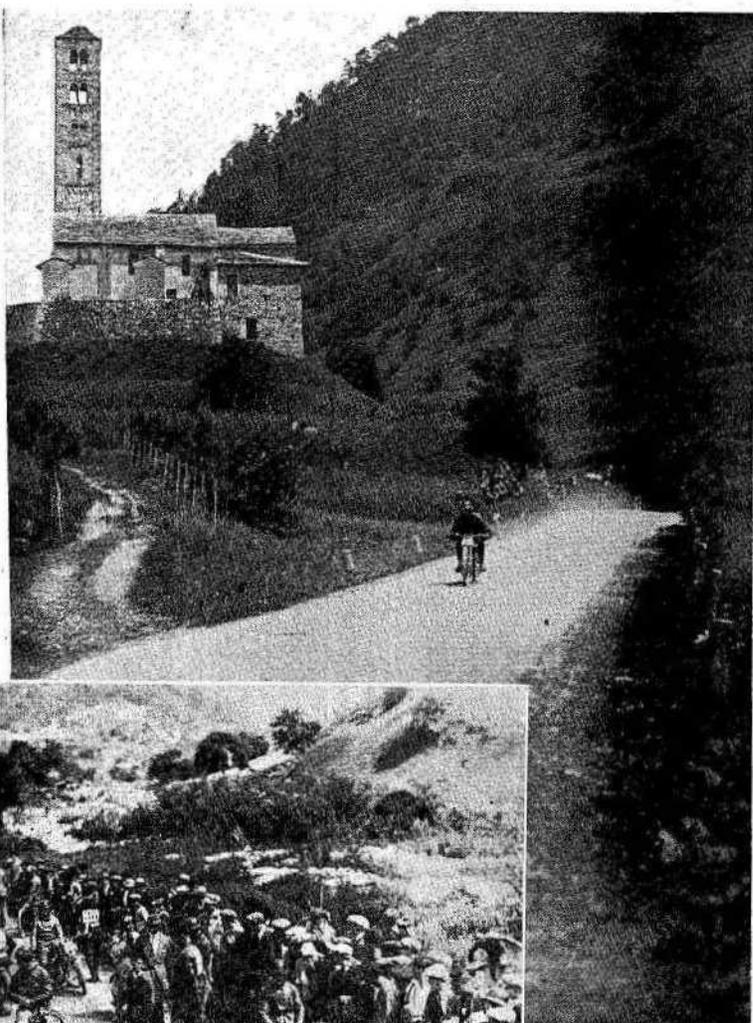
El velero *Mercedes* ganó en la prueba de balandros; y el motor boat *Chichy*, motor *Hispano-Suiza* marino, la regata de fuerza libre, que encuadraban el programa

Fotos Claret

EL CIRCUITO DEL LARIO

CADA día es mayor el entusiasmo que para el deporte motorista existe en Italia; cada nueva carrera de pura velocidad reúne mayor número de participantes y una de ellas, tal vez la que haya batido el record de todas, ha sido el circuito del Lario, prueba de 219 kilómetros en carretera, admirables como paisaje, pero verdaderamente difíciles por sus virajes.

Para demostrar el éxito alcanzado, diremos que pisaron la meta de lle-



Los preparativos de salida

Fotos Strazza

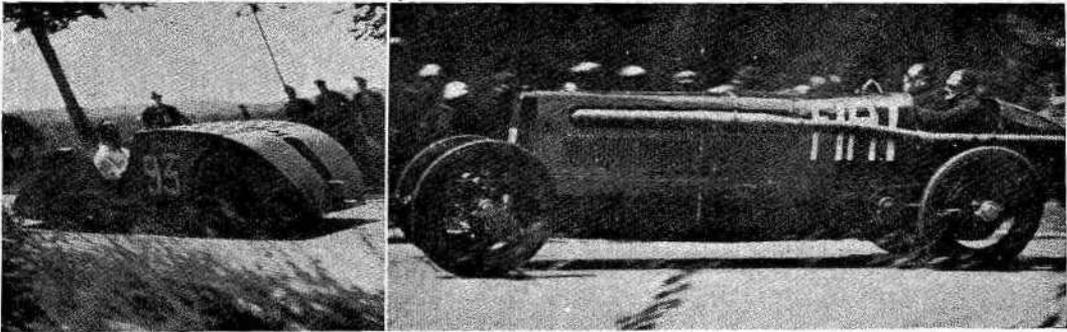
El Campeón de Guzzi en plena carrera

gada 35 corredores, habiendo efectuado medias de 68 km.

Las marcas vencedoras de las tres categorías en que se dividía la prueba fueron: *Guzzi* para los 500 c. c., *Sunbeam* para los 350 c. c. y *Maffei*s para los 250 c. c.

La misma máquina *Guzzi* hizo en Cremona los 150 kilómetros hora.

Los grandes records motoristas en Francia



Bugatti, dos litros. — El 300 HP. Fiat, que con sus 234 a la hora conquista el record de la carretera

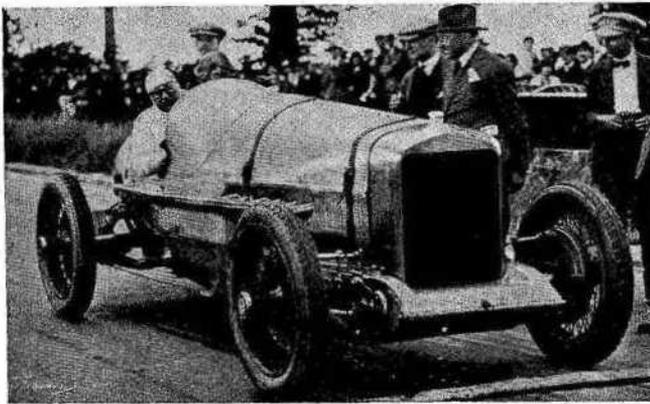
EN la carretera de Arpajon (Francia) se ha celebrado un mitin de pura velocidad, kilómetro y milla, en la que se han baticado infinidad de records mundiales. Numerosísimos fueron los motos, cycle-cars y coches de turismo que tomaron parte en las pruebas, distinguiéndose en 350 c.c. la *Douglas*, que hizo 143 a la hora, en 750 c. c. *Peugeot*, con media de 165; *J. H. P.*, que alcanzó 191 km. hora. En 1.100 c. c. el héroe fué *Salmson*, con 160 km.; *La Perle*. en 1.500 c. c., turismo, efectuó 131 km. y *Chenard-Walcker*, con dos litros, 124 kilómetros.

Para la velocidad no fueron tan numerosas las inscripciones, mas si la calidad, ya que *Amilcar*, *Talbot*, *Bugatti*, *Delage* y *Fiat* realizaron cosas estupendas. El primero con su clásico 1.100 c. c., dió los 147 hora; el segundo, con sus conocidísimos litro y medio de la *Penya Rhin*, 166 hora, y *Bugatti*, conducido por P. de Vizcaya, efectúa 183 kilómetros con un motor de 2 litros tipo 1922.

Las dos grandes cilindradas fueron presentadas por *Delage* y *Fiat*, el primero cubicanpo 11 litros y el segundo 21. Alcanza *Delage* los 230 hora y *Fiat* sobrepasa los 234.

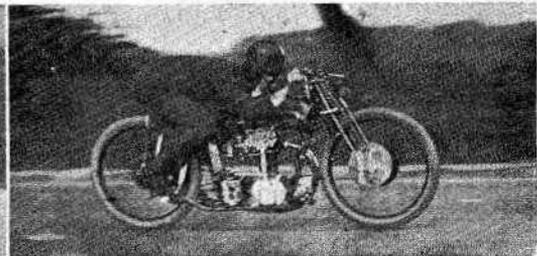
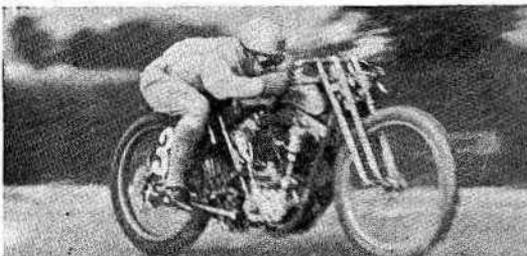
¿Demostraron las velocidades de los monstruos de cilindrada algún valor positivo? A

nuestra manera de pensar, no, pues si bien como espectáculo la cosa es imponente, como rendimiento de motor no nos demuestra grandes adelantos, ya que es mejor performance la de un dos litros haciendo 183 kilómetros hora, que no 230 y 234 km. conseguidos por 11 y 21 litros respectivamente.



Thomas, con Delage, hizo 230 km. a la hora

En cuanto al record del mundo de velocidad, no creemos se adjudique a ninguno de los concurrentes de Arpajon, pues recordamos que antes de la guerra ya hubo una *Packard* que hizo los 252 hora y después, allá en 1922, un *Duesenberg* con dos motores de 8 cilindros, atacando cada uno una rueda independientemente, alcanzó los 277, velocidad fantástica, mucho mayor que la actual.



Temple, con una 1.000 c. c., hizo 191 km. a la hora, y Vack, 250 c. c., los 143 km. Fotos Rd



Janer

La Vuelta a Francia, ciclista

Nuestros representantes siguen tomando parte en la dura prueba, honrosamente

Fotos Claret



Otero

FALTAN solamente cinco etapas para terminar la Vuelta a Francia y la situación general de los corredores no ha sufrido grandes variaciones: Bottechia, el formidable italiano que en cuanto a tiempo cronométrico parece tener asegurado el triunfo, se limita a sostener su lugar de leader, mientras los aspirantes a segundos, Francia e Italia, también pelean por alcanzar la plaza siguiente, o la que se pueda.

Deportivamente, transcurre la Vuelta con igual *succès* que otros años: el público de Francia acude a la carretera ansioso de aplaudir a los «gigantes de la ruta», mal que este año Francia se tenga que contentar con un papel secundario.

En cambio, la «minoría» que para España representa la clasificación de Otero y de Janer, nos causa bastante júbilo y hay que ver con qué entusiasmo en Cataluña se van recibiendo donativos para auxiliar a Janer, del cual, como de Otero, se espera terminen felizmente la Vuelta; si nos fijamos en los progresos que su clasificación acusa, es de esperar que llegarán ambos a París con una clasificación honrosa por excelencia.

Dejemos, pues, para el momento oportuno tratar el asunto desde el punto de vista técnico y hemos de celebrar que por primera vez España haya figurado en la Vuelta a Francia merced al entusiasmo del público, en buena parte.

Ahora bien: aquellos temores de un ruidoso fracaso habrán desaparecido y el año próximo, con tiempo, por lo menos unos meses, podre-

mos o deberemos pensar en la formación de un equipo. Decimos con tiempo, porque así como esta vez la representación española queda reducida a un gesto de audacia de dos hombres, Janer y Otero, el primero decidido a alinearse tan sólo diez días antes de la fecha (nuestro director, señor Masferrer, cursó a *L'Auto* la inscripción de Janer cinco días antes de la Vuelta) y, por consiguiente, cualquier censura o reparo en la actuación de ambos sería injusta y aun inhumana, entonces podremos mandar un lote preparado a conciencia, seleccionado, capacitado y con alguna obligación moral, cosa a la que ahora no tendríamos derecho alguno, pues plausible de sobras es el gesto de audacia de Janer y de Otero.

También nosotros hemos de dejar para otra ocasión analizar la obra de Janer, su actitud y el desinteresado apoyo que por mediación del Comité de la U. V. E., Sport Ciclista Català y Unió Sportiva de Sans ha recibido nuestro campeón, apoyo al cual el público ha respondido por completo y que, sin embargo, tal vez malas interpretaciones—unas declaraciones atribuidas a Janer—lo hacen aparecer casi estéril. Se trata también de un gesto muy significativo de nuestra región, que merece el más caluroso elogio, pues da una magna idea de cómo está en nosotros arraigado el sentimiento deportivo.

El público, en su inmensa mayoría, tiene de la Vuelta a Francia una sola idea, la idea deportiva, pero no se detiene a comparar la cuestión económica. La gran carrera, con todo



Bottechia y Alincorn, primero y tercero en llegar a Perpiñán, firmando en el control de arriba. — El catalán francés Antonio Riere, llegando a Perpiñán

y representar un esfuerzo físico de verdadera calidad, representa, a la vez, un esfuerzo económico para los corredores que han de tomar parte. Téngase en cuenta que se trata de quince etapas, cada una de las cuales cuesta a un corredor más de 300 francos; de suerte que el hombre que no cuente con un «fijo» de 4.500 francos, no puede aventurarse a tomar la salida, porque fracasará... económicamente. Ciertamente que el hotel de etapa no cuesta 300 francos, pero tubulares, piezas de recambio, jerseys, gorras, etc., etc., es indispensable adquirirlos donde sea, al precio que sea. Y ¡ahí está una de las fases de crueldad del *Tour de France*; en lugar de mostrar un espíritu abiertamente deportivo, los hoteles, los mecánicos, en fin, los abastecedores de todo cuanto pueda precisar un *Tour de France*, abusan de los corredores y para ellos todo es con aumento de precio, todo más caro.

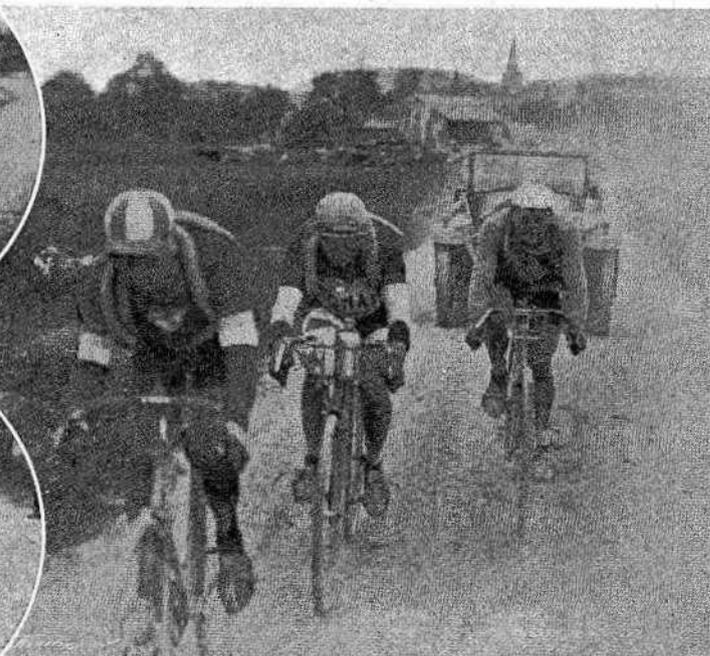
En Francia existe una legión de routiers que se pondrían en línea para la Vuelta a Francia si los medios económicos les permitiesen hacerlo; y es mirando la gran prueba bajo ese prisma que colegas más autorizados que nosotros han dicho que la Vuelta a Francia no tiene razón de ser, porque sólo tiende a beneficiar a sus organizadores y, a lo sumo, a una marca.



Nuestro valiente Jaime Janer, después de firmar en el control de Perpignan

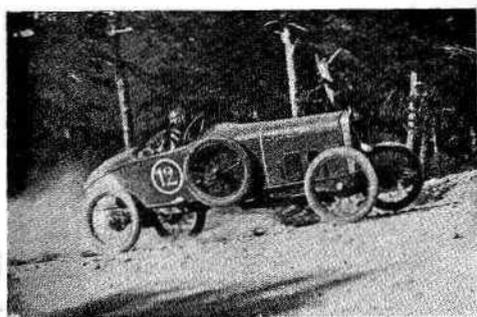
No diremos si estos últimos tienen razón, pero entendemos que, de comprobarse plenamente lo del negocio, tal vez sería llegada la hora de que los propios franceses «llevaran el gato al agua» y pusiesen los puntos sobre las íes.

Nosotros, país joven deportivamente, hemos de callar y continuar contribuyendo al sacrificio, porque otros países lo han hecho igualmente y no hemos de ser los preferidos; pero si llegamos a la mayor edad, ya cuidaremos de regenerar un poco el negocio de la Vuelta a Francia.—KANT.



La ruda prueba de la Vuelta a Francia va diseminando poco a poco los grandes pelotones. — En el círculo de abajo, Mothiat, llevando la cabeza en una etapa de la gran carrera — Fotes Rol

La carrera de las doce horas en Madrid



Oscar Leblanc, con Salmson. — Diaz, vencedor, conduce el Amilcar. — Otero, con side, se clasifica en primer lugar de los militares.—Los espléndidos B. S. A.—Vidal, Norton, confirma como siempre su gran calidad

Fotos Ragel

CON marcas de veras notables, ha sido corrida en Madrid la carrera de las 12 horas. Las clasificaciones oficiales son las siguientes:

MOTOS 500 c. c.

- 1.º Vidal, *Norton*, 775,737 kilómetros, record de la categoría batido. Antiguo record, J. Vhalley, *Douglas*, 750,460 kilómetros.
 - 2.º Spencer, *Douglas*, 735,712 kilómetros.
 - 3.º Z. Mateos, *Douglas*, 705,606 kms.
 - 4.º Lozano, *Triumph*, 611,680 kilómetros.
- Vidal bate además el record de la vuelta más rápida de vehículos de dos ruedas y se adjudica el premio de regularidad.

AUTOCICLOS 1.100 c. c.

- 1.º A. Díaz, *Amilcar*, 831,826 kilómetros, record absoluto de la prueba. Antiguo record, Leblanc, *Amilcar*, 787,220 kilómetros.
- 2.º J. Calvet, *Amilcar*, 815,878 kms.
- 3.º O. Leblanc, *Salmson*, 799,440 kms.
- 4.º J. Mauvais, *Amilcar*, 787,517 kms.
- 5.º Arderius, *Amilcar*.
- 6.º Manchon, *D. F. P.*
- 7.º Sirvent, *Salmson*.
- 8.º Sierra, *Hisparco*.
- 9.º Margueritte, *Hisparco*.

AUTOCICLOS 750 c. c.

- 1.º R. Uribealago, *B. N. C.*, 657,170 kilómetros, record batido. Antiguo record, J. Sierra, *B. N. C.*, 538,900 kilómetros.

MOTOS 350 c. c.

- 1.º F. Sagrario, *B. S. A.*, 721,790 kilómetros (record establecido).
- 2.º Ulloa, *B. S. A.*, 611,680 kilómetros.

MOTOS 250 c. c.

- 1.º Sainz Maza, *James*, 609,716 kms.

VELOMOTORES 175 c. c.

- 1.º A. Hortelano, *Rovin*, 375,520 kilómetros, record batido. Antiguo record, Antón, *La Cycllette*, 281,400 kilómetros.
- 2.º García, *Rovin*, 281,640 kilómetros.

VELOMOTORES 125 c. c.

- 1.º E. Sanz, *Rovin*, 358,348 kilómetros, record establecido.
- 2.º G. Antón, *Alleluia*, 351,540 kms.

SIDE-CARS 1.000 c. c. (MILITARES)

- 1.º F. Otero, *Harley Dson.*, 657,160 kms.
- 2.º Boyerizo, *Harley Dson.*, 563,280 kms.
- 3.º Navarro, *Harley Dson.*, 466,163 kms.
- 4.º Llorente, *Harley Davidson*.

Desde Paris

Impresiones de la VIII Olimpiada



El atleta francés George André, en el solemne instante de prestar el juramento olímpico

Asociación Internacional periodística

Los primeros pasos por París los hemos dado en dirección al Sporting Club de Francia, un verdadero aristocrático círculo de sports—al que podría parecerse nuestro Círculo Ecuestre—con grandes y lujosos salones, sala de armas, salón de boxe y de lucha, rodeado de espejos para que aparezca más grandioso, con una magnífica piscina construida a todo lujo, con paredes de cristal para que incluso se pueda ver como hay quien nada entre dos aguas (!), bar, peluquería, manicura, etc., etc.

En el S. C. de F. se han reunido en asamblea todos los periodistas que han acudido de todas partes del mundo a la Olimpiada. Se ha redactado un estatuto, se ha aprobado y designado por último un Comité compuesto de un presidente: Frantz Reichel, francés; cuatro vicepresidentes: un anglo-americano, un belga, un japonés y un sueco; dos secretarios: un francés y un checoslovaco; dos tesoreros: un holandés—por cierto muy simpático—y un francés, y tantos delegados como naciones han estado representadas en esta asamblea. Por España ha sido elegido el director de STADIUM.

La asamblea ha terminado con un magnífico banquete, admirablemente servido en el Racing Club de Francia, en un chalet rodeado de grandes pistas para carreras, para tennis, y mientras almorzábamos podíamos contemplar cómo, y a pesar de la lluvia, los atletas franceses se preparaban para los próximos juegos,

saltando unos, lanzando pesos otros, efectuando otras carreras de resistencia.

El banquete ha terminado con los indispensables discursos y entre el mayor entusiasmo. Ha sido un acto de presentación general, pues de allí hemos salido conociéndonos y estimándonos todos, y mientras Elías Juncosa e Isamat charlan con Violette y con Pozzi, mi padre y yo hemos entablado conversación, como hemos podido, con dos periodistas suecos.

Polo y florete

Al penetrar en el Velódromo de Invierno, ha venido a nuestra memoria los famosos seis días de París, con todas las localidades llenas durante ciento cuarenta y cuatro horas. A las eliminatorias, en las que nosotros quedamos eliminados y de las que Italia se eliminó voluntariamente, tras un enfadoso incidente, acude público en muy escasa proporción. Los interesados y el público que les acompaña. Dicen los conocedores de la esgrima que los que han resultado vencedores, tanto caballeros como damas, distan bastante de reunir verdaderas condiciones de campeones olímpicos, que los jurados no siempre han estado en lo justo y de ahí las protestas habidas y las retiradas del torneo.

* * *

La lluvia ha malogrado hasta ahora el éxito que debieran alcanzar los partidos de polo. Si además de la lluvia hay que tener en cuenta la



El formidable corredor finlandés Ritola

enorme distancia que separa el campo de polo de la Avenida de la Opera, donde tomamos el autobús, que nos cuesta de cada vez doce francos, se comprenderá que el público brille por su ausencia. A uno de los partidos asistió S. M. la Reina Victoria, acompañada de las infantitas.

Las agencias y las informaciones periódicas habrán enterado a ustedes que España, a pesar de contar en su equipo con cuatro formidables jugadores, ha perdido siempre. Verdad es que ha jugado con el campo humidísimo, lloviendo a chorros.

(El partido Francia-Estados Unidos se ha aplazado, por causa de las malas condiciones, hasta el final del torneo. Se ve que no son sólo los jurados de esgrima los que se equivocan en sus fallos...)

La inauguración de los juegos

Los juegos se han inaugurado, en el día de hoy, con una ceremonia religiosa en Nôtre Dame de Paris, lleno de fieles de todas las religiones el amplio templo, ceremonia presidida por el Eminentísimo Señor Cardenal y Arzobispo de Paris, el cual, tras un sermón alusivo

al sport y a los juegos olímpicos, ha dado su bendición a todos los atletas.

Por la tarde hemos ido al Estadio de Colombes, que es magnífico en la parte interior, ya descrito por pluma más autorizada y más brillante que la mía en estas mismas columnas de STADIUM.

El espectáculo que hemos presenciado ha sido sencillamente maravilloso y lo hubiese sido más de haberse llenado todas las tribunas.

Banderas de todas las naciones participantes en el torneo, presididas por la Olímpica, que se agitan al aire luciendo sus colores. Millares de palomas que, abiertas las cestas en que se hallaban prisioneras, vuelan hacia sus respectivos palomares; estampidos de cañón o de morteretes; masas corales y bandas de música entonando la Marsellesa; la presencia en el Estadio del Presidente de la República Francesa, del Príncipe de Gales, de ministros, embajadores, delegados olímpicos, y por encima

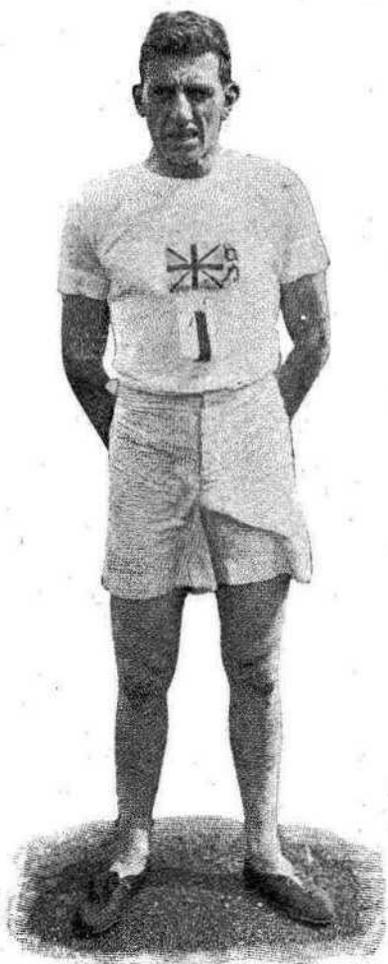


Roger Ducret, francés, Campeón olímpico de florete

de todo esto el majestuoso, brillante, imponente y altamente emocionante desfile de mil ochocientos y tantos atletas, que acuden de todas partes del mundo, de todos los rincones de Europa, de América, de África, de Asia y de Oceanía, a la conquista de los verdaderos campeonatos del mundo, de los campeonatos olímpicos.

Han desfilado 41 naciones, con sus pancartas, con sus banderas, con sus atletas, algunos de ellos hemos reconocido al pasar como verdaderas notabilidades atléticas, ¡tantas veces reprodujo su retrato nuestra prensa gráfica! Fornidos, esbeltos, bien uniformados, la impresión que produce su paso por delante de la tribuna de la prensa, contigua a la de la presidencia, es sublime.

A su paso por delante del jefe del Estado francés se abaten las banderas y los atletas saludan, cada grupo a su manera. Los aplausos resuenan y los nuestros se triplican cuando desfilan por delante nuestro los atletas españoles, precedidos de Junqueras y Menozabal, que llevan la pancarta con el nombre de Es-



El inglés Abrahams, Campeón olímpico de los 100 metros



Myrra, Campeón olímpico de jabalina

paña y la bandera con los colores nacionales nuestros.

Un discurso breve del Presidente del Comité francés y el Presidente de la República declara abiertos los juegos, estando alineados por naciones todos los atletas y el Conde de Clary rodeado de todos los delegados olímpicos.

La tribuna de la Prensa

Mientras buscamos nuestros respectivos sitios en la gran tribuna de la Prensa, capaz para 300 periodistas, escuchamos hablar en todos los idiomas. Esto es una verdadera torre de Babel, pero una torre de Babel cuyos trabajos no se interrumpirán hasta llegar al fin anhelado, el triunfo de la raza por medio de los ejercicios físicos, de los concursos atléticos, a que van a entregarse a partir de mañana esos mil ochocientos atletas que han desfilado por el Estadio de Colombes, representando al ejército mundial, disciplinado, de la fraternidad universal, de la Paz y del Progreso.

N. MASFERRER ALFONSO



CUANDO os acercáis al estadio de Colombes, veis que por allá, por encima de la tapia que cierra el teatro olímpico, flota al viento con suave majestad, una gran bandera blanca.

Amplia y graciosa como la túnica de una vestal, aquella bandera, bandera blanca de parlamento, de paz, invita a los hombres de todos los pueblos a juntarse bajo sus pliegues, a convocarse a su sombra dulce, sin odios ni rencores, como hermanos que son, según la palabra de Cristo.

Atraídos por la alba enseña, camináis hacia ella... Y a medida que la tenéis más cerca de los ojos podéis ir apreciando que la bandera no es sólo blanca; hay en el centro cinco circunferencias de distintos colores: rosa la una, roja la otra, verde la tercera, negra la cuarta y amarilla la última. Y cada circunferencia representa o simboliza una raza humana, un continente de la tierra habitado por el hombre.

Las cinco circunferencias se entrelazan de tal suerte, que no es posible separar una de ellas sin romper otras tres. Están de tal modo enlazadas, se apoyan de tal suerte unas con otras, que o forman un armónico conjunto, o el dibujo, o mejor dicho, la unidad del dibujo, se pierde, se desquicia al intentar toda separación. No hay una circunferencia más grande que la otra: todas son iguales en tamaño, sobre el blanco fondo de la bandera olímpica; es sólo el color lo que las distingue.

He allí un símbolo encantador: los cinco continentes iguales y entrelazados, completándose unos a otros para formar entre todos el inmenso palacio en que vive el cuerpo de la Humanidad. Y el espíritu humano, blanco, dulce, condensador de todos los colores del iris, envolviéndolo todo, formando marco, y fondo, y diadema a la vez.

Al amparo de esta bandera desfilan los atletas de la tierra toda. Y prestan también un juramento de lealtad y honor.

Todo es júbilo en las almas. Pero, como en los bellos sueños de infante, cuando despiertas a la realidad de la vida internacional, adviertes que la bandera blanca de los cinco círculos simbólicos ha de tardar mucho en ser llevada desde aquel estadio hasta los palacios de los poderosos.

Y si no, ahí tienes en esta misma página, algo que lleva a tu espíritu la inquietud por la paz del mundo.

Este grupo de asiáticos, de japoneses, que desde las remotas

Las cinco circunferencias de la alba bandera olímpica

y legendarias tierras del Sol Naciente, París para ponerse al amparo del Mundo, no hallarán, no, en esta tierra, un rincón acogedor que los abra sus hermanos.

Fijate bien en ese encantado grupo de nadadoras norteamericanas que, también venidas de allá, han acudido a ponerse a la sombra de la bandera blanca de Colombes.

Sonríen alegres y satisfechas. Se creen, y acaso lo sean, representantes de una raza superior.

Y esa raza superior no tolera mezcle la raza del diminuto nipón.

Es en vano que los círculos de la bandera olímpica pretendan pretender la solidaridad entre continentes y continentes.

Es en vano que unos cuantos con una tierra igual para todos pretendan la distinción de credos espirituales y rostros.

Esas bellas nadadoras de alegre sonrisa, con su cuerpo de rosa, no tolerarán nunca que pretenda llamarse un igual suyo.

Aun hay castas.

Aun hay razas.

Y por encima de la blanca bandera, en el estadio de Colombes y a la igualdad humanas, pueden



rencias dera

han llegado a
la bandera del
er parte de la
albergue como

o de nadadoras
de lejano país,
ra del pabellón

rdad, represen-

ue con ella se

iticolores de la
la igualdad y la

ombres sueñen
nidad, sin dis-
de colores de

ilandia, con su
ultura y cara de
equeño asiático

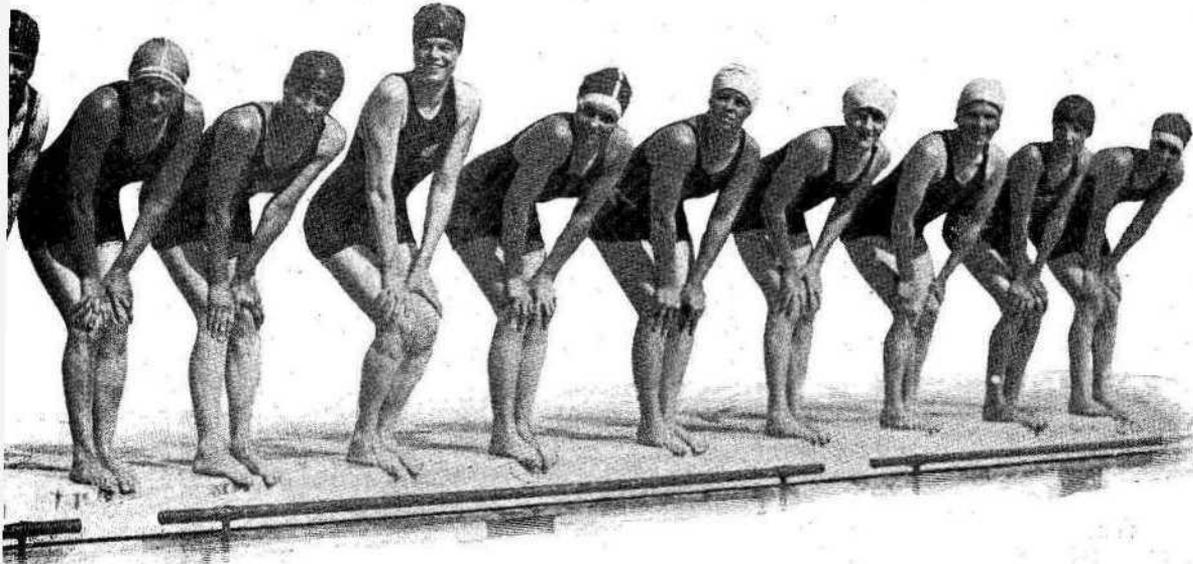
era que flota al
amando a la paz
lector curioso,



entornando los ojos del cuerpo y abriendo los del espíritu, cientos de banderas de otros colores, representando patrias distintas, ansias de dominio, orgullos de raza, odios y rencores que aun tardarán mucho en desaparecer del alma de los hombres, que aun harán verter muchas lágrimas a las madres, muchas gotas de sangre a los hijos, raudales de estéril energía a la Humanidad toda...

Seamos los deportistas los defensores de esta alba bandera de ensueño. Seamos nosotros los hombres fuertes de espíritu y de cuerpo, los predicadores de la paz universal. Y levantemos, con nuestra voz y nuestras obras, un mástil gigantesco que, elevándose al cielo, haga flotar nuestra bandera dulce, para que dé sombra por igual a todos los hombres de toda la tierra...

MARTÍN PAZ



LA ELOCUENCIA DE LAS OLIMPIADAS

Si es cierto aquello de "mens sana, in corpore sano", estamos aviados los pobrecitos seres de la Europa consciente y civilizada

Como en la política, en el atletismo el centro de gravitación mundial desaparece del viejo Continente



Brillante aspecto del estadio olímpico de Colombes durante la ceremonia del juramento de los atletas internacionales

Foto Rol

SUPONGO, lector amigo, que ya te habrás enterado de la puntuación definitiva que han dado las pruebas atléticas en la VIII Olimpiada de París.

De todos modos, como no estimo que hayas tenido la paciencia de retener en la mente las cifras exactas, te las voy a reproducir aquí:

Estados Unidos de Norte América, *doscientos cincuenta y cinco puntos*.

Finlandia, *ciento sesenta y seis puntos*.

Gran Bretaña, *ochenta y cinco puntos*.

Suecia, *treinta y un puntos*.

Francia, *veintiséis puntos*.

Y siguen, con puntuaciones mínimas, por este orden clasificados los siguientes países: Italia, Suiza, África del Sur, Hungría, Australia, Canadá, Noruega y Argentina.

Lo primero que salta a la vista es que Norte América se ha merendado de una manera fantásticamente definitiva a todos los demás países que competían, en número de cuarenta y cinco, en la gran prueba físico-internacional.

Lo segundo que se advierte es que, a no ser

por los atletas finlandeses, los norteamericanos hubieran logrado aumentar enormemente su puntuación, al grado de que los cuarenta y cuatro países juntos no habrían logrado igualar en puntos a los yanquis.

Lo tercero que puede advertirse es que, de trece naciones clasificadas, sólo ocho son de Europa, tres de América, una del África y otra de la Oceanía.

Lo que en cuarto lugar llama la atención es que de las ocho naciones europeas clasificadas, la que figura en primer término, con una puntuación archisuperior a cualquiera de las otras, es Finlandia, o sea una nación nueva, o por mejor decir, renovada, salida de la Rusia bolchevista, situada entre la parte más septentrional del ya de por sí septentrional Báltico y el mar Blanco, helado durante casi todo el año, o sea que la única nación de Europa que ha hecho un papel verdaderamente lucido en los juegos atléticos ha sido la menos europea de las naciones concursantes, ha sido una nación que con otras dos también clasificadas entre las ocho de Europa, Suecia y Noruega, forman el borrego escandinavo, esa especie de

continente ultraeuropeo, supraeuropeo, tan poco afín a la civilización de la verdadera Europa centro-occidental.

Y como secuela de estas consideraciones, salta la quinta, según la cual, lo más culto de la Europa culta, la Europa que pretende manosear en el mundo entero y que, en efecto, políticamente, militarmente, domina sus tres cuartas partes, no ha logrado sacar adelante en la clasificación más que cinco miserables nombres, con clasificaciones risibles — salvo la de la Gran Bretaña, que puede calificarse de honorable — y aun de entre estas cinco naciones hay que sacar dos, la diminuta y u'trapacífica Suiza, y la mutilada, desventurada y tontamente humillada Hungría.

De todo ello resulta que de más de seiscientos puntos anotados como total olímpico, la Europa de la Civilización sólo ha logrado sus modestos ciento veinte, punto más, punto menos.

Fuera del atletismo

Recordarás, lector paciente, que el torneo olímpico de fútbol, o sea el campeonato de fútbol del mundo, quedó también para una nación que no es de Europa.

El Uruguay, la diminuta república de Suramérica, se ha calzado con el título de campeón en el más emocionante y más popular de los deportes mundiales,

El papel ridículo que la Europa civilizada hizo en el torneo futbolístico fué de los que hacen época.

En todo instante el equipo del Uruguay demostró una enorme superioridad sobre sus contrincantes y la victoria final apareció indiscutible e indiscutida.

Recordemos, de paso, que los egipcios no hicieron ningún mal papel, y que el segundo puesto quedó para la modesta Suiza, y el tercero para los escandinavos, y el cuarto para los holandeses, y tendremos visto una vez más que la región europea, cuna del politiquerismo agresivo y de la civilización actual, quedó, como en el atletismo, a la altura del betún.

Y si del fútbol pasamos al polo, observaremos que cinco naciones tomaban parte en el concurso: tres de ellas de la Europa occidental, que eran Inglaterra, Francia y España, y las otras dos de América, los Estados Unidos y la Argentina.

El primer puesto, de una manera incuestionable, quedó para la Argentina.

El segundo, también sin discusión, se lo zamparon los yanquis.

Y en esta aplastante, en esta rotunda victoria de América sobre la Europa de occidente, es de advertir que entraba un factor ajeno al hombre: el caballo.

Que el hombre de Europa a pie haya sido



Los atletas que, en representación de España, han ido a París para tomar parte en los Juegos Olímpicos

Foto Rol

vencido por el hombre a pie de América, es significativo.

Pero que el centauro europeo haya sido pulverizado por el centauro americano, es el colmo de los colmos.

Europa, mejor dicho, España, fué la nación que, hace poco más de tres siglos, llevó a América el primer ejemplar de caballo que habían visto las pampas y las selvas y los indígenas del Nuevo Mundo.

Y los descendientes de aquellos indios, y los descendientes de aquel primer caballo, llegan ahora a su tierra maestra y le enseñan a jugar desde la silla.

Meditemos

Meditemos, sí.

A fines del siglo XVI el primer caballo, metido en una de aquellas santas carabelas de España, tripuladas por titanes, hinchadas sus velas más por el pujante aliento de nuestra raza que por los inconstantes vientos de la mar, navegaba hacia América, hacia la isla de Santo Domingo, donde las primeras autoridades españolas se habían establecido.

Pocos lustros después, a principios del siglo XVII, el caballo de Hernán Cortés pisaba las ardientes arenas de los médanos veracruzanos.

Era el primer caballo que llegaba a la tierra firme de América.

La pequeña tropa montada de Cortés causó espanto y admiración en los indios de Zempoala, fué el terror de los indios de Cholula, metió el pánico entre las huestes bravas de los

tlascaltecas y fué el asombro de los fieros y aguerridos hombres de guerra del emperador Moctezuma.

Creyeron aquellos indígenas que el hombre y el caballo formaban una sola bestia extraordinaria.

Tomaron a nuestros castellanos por centauros, hasta que, en la gran batalla contra las huestes de Tlaxcala, un indio arriesgado, con su enorme espada de opsidiana, cortó de un tajo la testa de uno de nuestros cuadrúpedos, desvaneciéndose, con la muerte del animal, la creencia de los indios en el rubio centauro de Oriente...

También, llevado por nosotros, llegó el caballo a la costa del Pacífico, acompañando a Pizarro en la conquista del Perú.

Más tarde llegó al Plata...

Todo el inmenso continente americano quedó en breve poblado de hombres blancos y de caballos de Castilla que emprendieron la más grande obra de civilización que registra la historia del mundo...

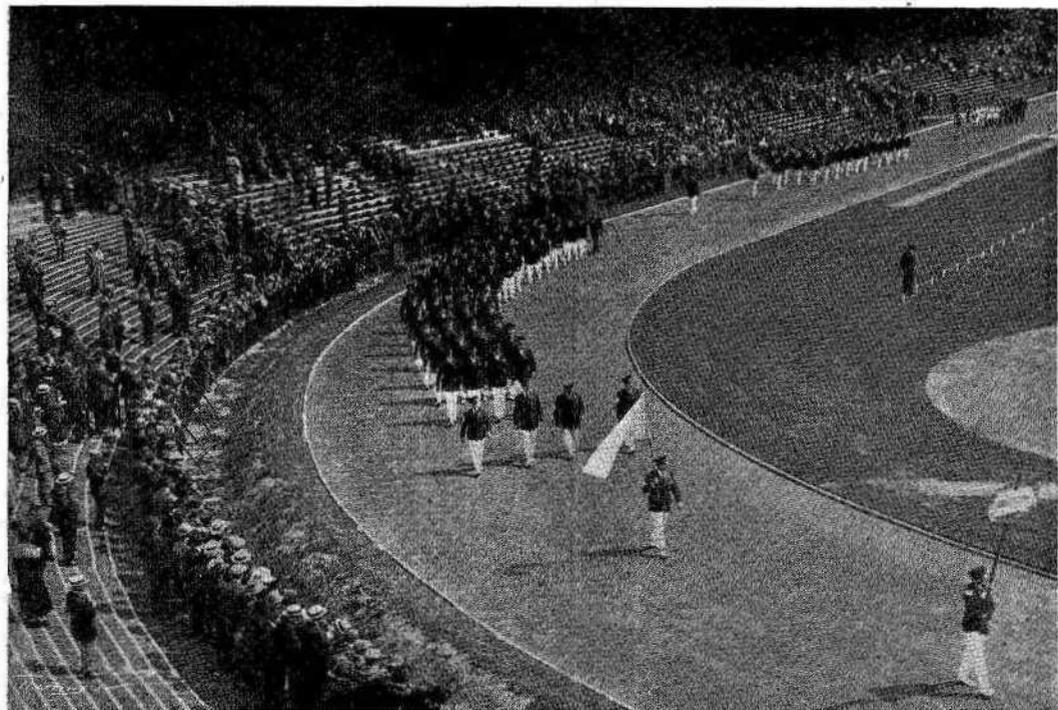
Han pasado poco más de tres siglos.

No ya en carabelas aventureras, sino en naves enormes, movidas materialmente por el vapor e idealmente por el ansia europea de lucrar con el comercio mundial, es América quien nos envía, en pos de un ansia de victoria, sus caballos y sus jinetes para asombrarnos.

Los descendientes de Tabaré han sido acogidos con una pequeña sonrisa de desdén por el hombre blanco de la orgullosa Europa.

¿Cómo era posible que los discípulos enseñasen a los maestros?

Cierto que América tenía fama de poseer



La representación atlética de la República Argentina desfilando por el Estadio de Colombes

Foto Rol



El reducido y pintoresco grupo de atletas de la India, que ha llamado poderosamente la atención de París Foto Ro.

el gaucho de la pampa, el charro de la sierra y el cow-boy del selvático oeste, jinetes formidables, caballistas consumados, hombres que nacían, y vivían, y morían pegados a la silla, domando potros, derribando reses, lanzando, crinolineando, toreando a caballo...

Pero de eso, de ese centaurismo primitivo al moderno, al refinado jinetismo que representa el jugar al polo, media un abismo.

Fácil es, en fuerza de correr estepas, formar un tipo de caballo pampero que trague leguas al pasitrote y viva sin comer ni beber y sepa rodear reses.

Pero formar un tipo de jaca de polo y adiestrarla para el aristocrático deporte, no era tarea dable a esos rastacueros del Plata y del Mississipi.

El polo viene a ser la quintaesencia del arte de la equitación.

Y ¿cómo los bárbaros de América iban a saber de cosas de arte?

Tres siglos no bastan para convertir al hijo del salvaje en un refinado.

Europa sonreía en espera de su aplastante victoria sobre los polistas de la Argentina y de Yanquilandia...

Pero llegó la hora definitiva, la hora de la prueba, y las jacas de polo de la Argentina y los caballistas del Plata batieron estrepitosamente a los aristócratas jugadores de la Europa occidental.

Ni una sola victoria lograron apuntarse los nuestros sobre los ultramarinos.

En tres siglos, América se había adueñado

del arte de jineteo, convirtiéndose en maestra de Europa, de la misma España, que había enviado en sus santas y gloriosas carabelas, los primeros caballos y los primeros jinetes a América.

Como el Uruguay en el futbol, la Argentina en el polo se había mostrado muy por encima de los europeos.

Meditemos un poco más

Quedamos, pues, que en el futbol, en el polo y en el atletismo, América se nos ha comido.

Quedamos, pues, en que a pie o a caballo, los hombres de América son más hábiles y más diestros que los hombres de Europa.

Pero habilidad y destreza no bastan para alcanzar la victoria en una competición deportiva.

La ductilidad, la flexibilidad, la vibración de la materia no es nada si no va en compañía de ciertas cualidades espirituales.

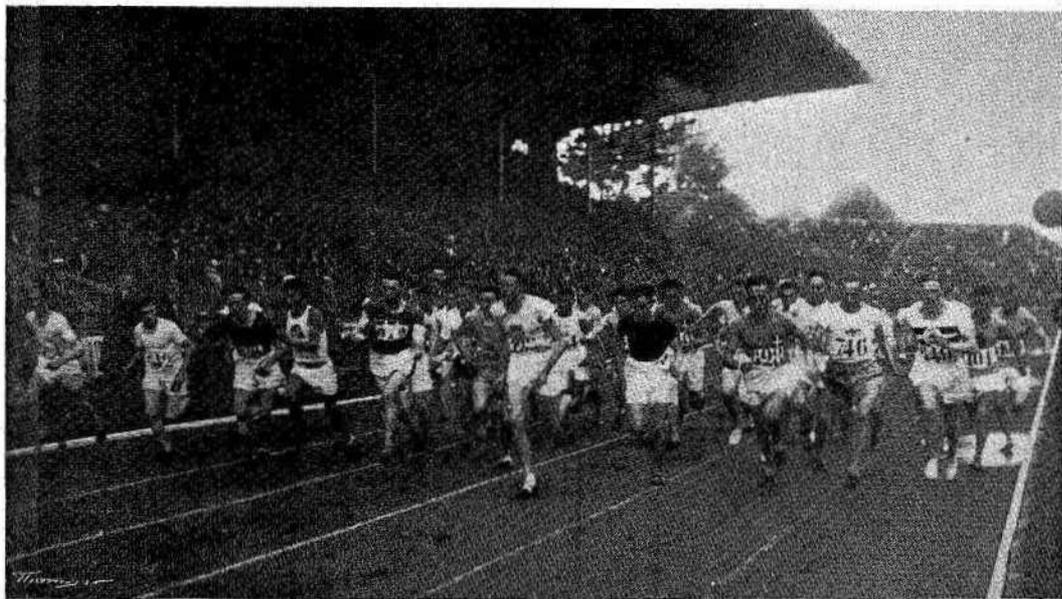
El entusiasmo es uno de los factores indispensables para que, en la lucha deportiva, nos sonría la victoria.

Yo no diré que argentinos, uruguayos y yanquis sean más entusiastas que nosotros, los europeos.

Pero sí podemos afirmar que, por lo menos, son tan entusiastas como nosotros.

De otra suerte sus triunfos no habrían sido tan rotundos, tan terminantes.

Y al llegar aquí, casi, casi inconscientemente



Momento de tomar la salida de la carrera de los 10.000 metros en los Juegos Olímpicos

Foto Rol

mente, surge esta reflexión, por cierto muy poco consoladora: Si las razas de allende el mar, al mostrar los mismos entusiasmos que nosotros, nos vencen en las lides deportivas porque nos superan en agilidad, en destreza, en constitución física, habrá que ir reconociendo como un hecho innegable que nosotros estamos en plena vejez y que ellas entran en el período de la vibrante virilidad.

La tan manoseada decadencia de Europa está siendo ya probada y aprobada, no sólo por filósofos y psicólogos, sino también y en el indiscutible círculo de los hechos, por los deportistas.

Europa envejecé, mejor dicho, ha envejecido formidablemente, y la larga y terrible enfermedad de la Gran Guerra la ha dejado achacosa, malhumorada, inútil para toda manifestación de esplendente juventud.

Y aun, por si esto fuese poco, podríamos decir que Europa chochea.

Porque si es cierto aquel aforismo clásico de la mente sana en un cuerpo sano, habremos de reconocer, cuando menos, que la mente de los hombres de América es más sana que nuestra propia mente.

¿Qué nos depara, pues, el porvenir?

En tres siglos América aprendió tanto de nosotros que ya se nos muestra superior en los torneos olímpicos y nos vence.

¿Qué se atreviera a afirmar, después de hechos tan patentes, que dentro de medio siglo, de un siglo, Europa no será para América lo que hace cien años era América para Europa?

El centro de gravedad del mundo

Quienes miran despectivamente el deporte reirán acaso de eso que dejamos dicho.

El orgullo del europeo no tiene límites, y es

posible que ante el fracaso sufrido en la Olimpiada acordemos declarar que todo cuanto hemos dicho en enaltecimiento del deporte, hasta ahora, era... un deporte más, inofensivo y casi ridículo.

Pero miremos en torno nuestro y comparemos.

Desde los tiempos de Roma hasta los de Napoleón, el centro de gravedad del mundo ha sido, indiscutiblemente, Europa.

Hubo un momento, al surgir a la vida la religión musulmana — y no olvidemos que cada religión ha sido la base o la medula de una cultura —, en que el Asia occidental pretendió trasladar de nuevo hacia sí el centro de gravitación de la vida de la Humanidad.

La lucha fué breve, y el musulmanismo, derrotado, se limitó a injertar en la vida de las extremidades europeas savia benéfica y fecunda, consolidando así la supremacía mundial de los europeos.

La espada nos dió el dominio político.

La imprenta el dominio espiritual.

Nuestra fe cristiana el dominio moral.

Pero con el siglo XIX viene la emancipación de América.

Nuestra espada es impotente y el dominio político se pierde no sólo en el imperio español, sino también en los territorios americanos más ricos de Francia y de Inglaterra.

Pero como también América, la América emancipada, tiene imprentas y tiene fe cristiana, porque nosotros les dimos una y otra, nuestro dominio cultural, formado por el conjunto de aquellos otros tres dominios, desaparece.

Y mientras América crece en riqueza y en cultura, merced a su trabajo ardoroso, a su trabajo de hombre joven y entusiasta, Europa se enzarza en la más grande de las rivalidades que hayan visto los tiempos, y sólo en fuerza

de fabricar armas y máquinas de destrucción consigue vivir en aquella trágica paz armada de medio siglo, después de la cual adviene la guerra más brutal, más espantosa y más destructora que jamás hayan presenciado los hombres.

Y es la más antigua y más fuerte de las naciones de América la que ha de caer sobre los europeos para decidir la victoria.

Y es este mismo pueblo grande de América quien ha de haber prestado un dinero que Europa necesitaba para mutilarse y arruinarse.

Acabada la guerra, Europa no acierta a vivir en paz.

Y mientras Norte América se muestra la nación más fuerte del mundo y es la única gran acreedora de todos los pueblos europeos, es también el árbitro de los destinos políticos del mundo, y a él acuden, humilde y casi ridículamente, las más orgullosas naciones del Viejo Mundo, en demanda de una limosna de favoritismo que les permita ejercer una cierta y mediatizada hegemonía sobre los pueblos rivales...

Todo este estado de decrepitud, de inepticia, de falta de virilidad europea, quedó bien reflejado en las Olimpiadas.

El eje del mundo se ha desviado,

Económica, política y atléticamente, América ha desbancado a Europa.

La esperanza europea

Sólo un pueblo europeo, uno tan sólo, ha sabido resistir y aun competir gallardamente contra los atletas de América.

Este pueblo es Finlandia.

¡Finlandia!... Pero ¿es que hay alguna nación de Europa que se llame así?, se preguntarán muchos.

En las grandes gestas de la política europea jamás ha sonado este nombre.

¿Qué será eso de Finlandia?

Finlandia, geográfica y étnicamente, y acaso también históricamente, es una prolongación de Suecia, es un aditamento de la península escandinava.

La brutalidad de los zares rusos, la rapacidad de los políticos de Moscou y de San Petersburgo, la incorporó férreamente a los destinos del más vasto imperio de la Europa moderna...

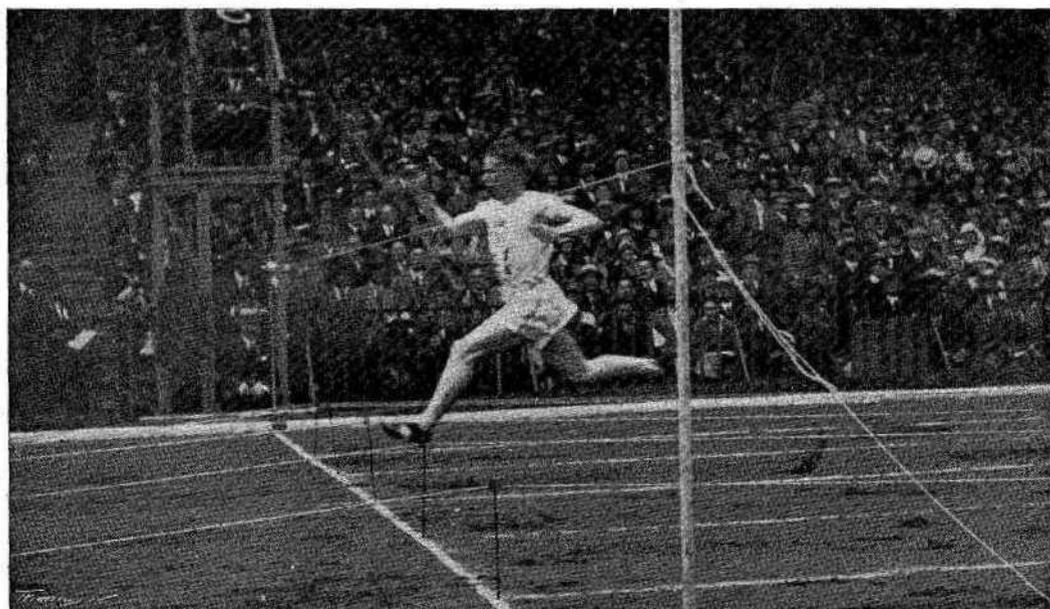
Pero la revolución bolchevista le devolvió la libertad.

Y la Finlandia libre, la Finlandia histórica, la Finlandia tradicionalmente culta y espiritualmente alejada de la mentalidad ruin de la Europa ultracivilizada, es la que ahora, saliendo de su modestia modestísima, acaba de asombrarnos poniendo en peligro la hegemonía deportiva de los Estados Unidos de Norte América.

De entre los cuatro millones escasos de habitantes de su estepario territorio, ha sabido sacar Finlandia un núcleo formidable de atletas capaces de poner en peligro la marcha victoriosa de los núcleos atléticos que los Estados Unidos formaron entresacando lo más florido de su juventud, de la juventud de un pueblo de ciento diez millones de habitantes, diseminados por el suelo más variadamente rico y feaz que conoce el mundo civilizado.

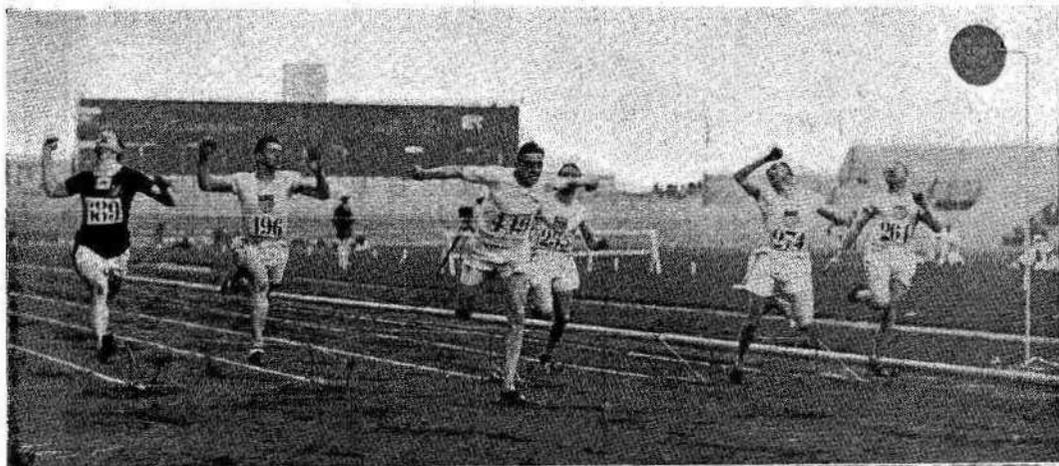
Raza fuerte y no gastada en criminales politiquerías; raza concentrada en sí misma, pensadora, meditativa, nos ha demostrado la raza finlandesa que la mente sana de sus hijos se alberga en un cuerpo sano y vigoroso, apto para las más difíciles pruebas atléticas modernas.

La lección que aquellos quietos y sufridos



El gran corredor norteamericano Paddock ganando brillantemente una serie

Foto Rol



Los 100 metros.—Abrahams (419) llega impetuosamente, venciendo a Scholz (274). Porritt (689), Bowman (196), Paddock (261) y Murchisson (255)

pueblos del norte acaban de dar a la Europa de la civilización, es digna de ser tenida en cuenta.

¿Sabrán aprovecharla los caducos y orgullosos pueblos de la Europa centro-occidental?

La representación de España

Nadie entre nosotros podía esperar que nuestros atletas hiciesen un papel brillante en las Olimpiadas.

Carecemos de historia deportiva, y sin historia no se va a ninguna parte.

De todos modos podemos decir con satisfacción que Diéguez y el propio Junqueras hicieron un buen papel en los diez mil metros. Y este último, en la eliminatoria de los doscientos metros, llega, incluso, a poner en riesgo el triunfo del formidable corredor Paddock.

En el cross de los diez kilómetros, Peña ha llegado en décimo lugar, detrás de los equipos de Finlandia y de Estados Unidos, de un inglés, un francés y un sudafricano.

Y la hazaña de Andía, arribando en quinto lugar al Estadio de Colombes, no puede servirnos en la clasificación, ya que el valiente corredor, aplastado por el sol, aturdido por la nube de curiosos que dificultan el final de la gran prueba del cross, cae desvanecido a tres-

cientos metros de la meta. En este cross hicimos, pues, un buen papel y aun estuvimos a punto de lograr una brillante clasificación.

Así podemos decir que en conjunto nuestro equipo atlético, reducido y novel, ha dado de sí más de lo que, serenamente, era de esperar.

En otros deportes y otras pruebas, nuestro papel no ha tenido pena ni gloria.

En cambio, se ha dado la paradoja de que mientras Inglaterra, nación náutica por excelencia, nos batía en el polo a caballo, a nosotros, caballeros por excelencia también, nosotros les batíamos a los ingleses en las regatas a la vela, como batíamos también a los archimarineros holandeses.

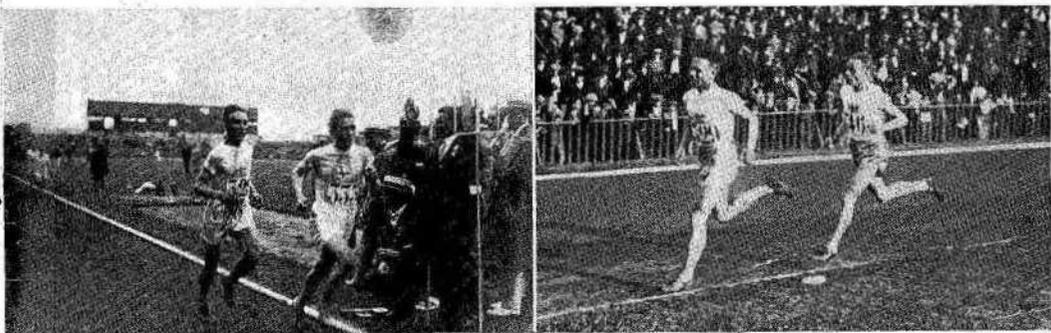
Nuestros yates de vela han desempeñado un lucido papel, logrando verse clasificados en cuarto lugar, después de deshacer un empate con Finlandia, que ha quedado en el tercer puesto.

Y finalmente, nuestros tennistas de ambos sexos están batiéndose a estas horas con gran denuedo, lo cual nos permite abrigar serias esperanzas en una clasificación honrosa y digna.

¡Ah!... Se nos olvidaba una nota alentadora: en el torneo de ajedrez hemos sido clasificados para tomar parte en la final.

A Gomayo debemos tanto honor.

ENRIQUE GUARDIOLA



La llegada de Ritola, finlandés (229), en los 10.000 metros.—Ritola pasando a Nide

Fotos Rol

Automóviles Chenard & Walcker



**El coche francés de mayor renombre y que
en estos últimos años se ha im-
puesto por sus excelentes cua-
lidades de seguridad, de
confort y de marcha**

Para entrega inmediata

**coches 8-10 y 11 HP., con ca-
rrocerías torpedo y con-
ducción interior**

**Se admiten agentes para la reventa en las
principales poblaciones de Cataluña, en
condiciones ventajosísimas, para
el desarrollo de nuestro plan
de campaña para los mo-
delos de 1925**



Agencia general para Cataluña y Baleares

Garage Segarra

Plaza de Tetuán, núm. 20 : Barcelona

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas

Austin

CORTINA Y ESTEVE

Mallorca, 231 - Balmes, 96 - Teléfono 1102-G : BARCELONA

**VENCEDORES EN MAS
DE 100 CARRERAS**

son los

NEUMATICOS

Delta

para moto y bicicleta

**Klein y C.^A
Princesa, 61
BARCELONA**

Bosch



REFLECTOR PARA BRISA BOSCH

Es un pequeño faro móvil orientable en
todas las direcciones

Permite alumbrar a gran distancia durante
la marcha los cruces, virajes, postes etc...

Permite el reconocimiento de obstáculos
que están fuera del alcance de los faros

Proporciona la luz necesaria para la
marcha atrás y para trabajar en el motor
en caso de pana

Se distingue por su aspecto elegante y
construcción esmerada

Se construye para tensiones de 6 y 12 voltios

F. XAUDARO Y CIA.

BARCELONA, Aragón, 254 / MADRID, Génova, 3

Fíjese Vd. en el
nombre
ROBERT BOSCH
y en ésta marca
de fábrica



EL AUTOMOVIL

ya no es hoy un objeto exclusivamente de lujo, sino necesario para trabajar y hacer fortuna. En la nueva edición (tercera) del libro

El Catálogo de los Catálogos

(GUÍA DEL COMPRADOR)

encontrará usted la marca que se adapta a sus necesidades y cuanto necesita para ser automovilista: contiene las características, precios y direcciones de todas las marcas de automóviles, camiones, motocicletas; descripción de toda clase de accesorios; reglamentos, tarifas y demás datos útiles al sportman o comerciante automovilista. INDISPENSABLE A LOS GARAGES Y TALLERES DE REPARACIONES

Se vende a 4 pesetas en las librerías bien provistas y en la
CASA EDITORA

TIP. CAT. CASALS
Caspe, 108 : Ap. 766 : Barcelona

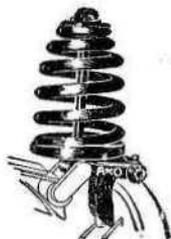
A. CASAJUANA

Accesorios para FORD

Distribuidor general en España de la

APCO Mfg. Co.

Botones contacto bocina, silenciadores varillas dirección y tirante, niveles aceite, grapas cárter suplementarias, saca-ruedas, desmonta-volantes, desmonta-soportes ballesta, brazos soporte dirección, llaves para cuarta biela, lubricador aceite, limpia parabrisas, cargador batería, escape-libre, etc., etc.



LOS AMORTIGUADORES

APCO

son insustituibles para el coche FORD. Puede, en las malas carreteras, dar toda la velocidad a su coche sin temor alguno

CON LOS FRENOS

APCO

tiene una verdadera seguridad en su FORD. Funcionan indistintamente con el pedal y la palanca-mano sobre los tambores de las ruedas posteriores



Annuaire Général de l'Automobile et de la Vélocipédie 1924

Estos Anuarios, indispensables a todo comerciante que trate en AUTOMOVILISMO y CICLISMO, se redactan de nuevo año tras año, aumentados considerabilísimamente, puestos absolutamente al día, con indicaciones exactas de todo el mundo

Precio de cada volumen: 25 francos

PUBLICADOS POR LA SOCIEDAD ANÓNIMA DE L'ANNUAIRE DU COMMERCE
DIDOT - BOTTIN

1, rue Villaret-de-Joyeuse : 38 bis, avenue de la Grande Armée

Informes, venta y anuncios en Barcelona: STADIUM : Balmes, 54

Vuelta a Francia, ciclista, 1924

Etapas: Havre-Cherburgo (371 kilómetros)

1^o

Bellenger, sobre bicicleta

Peugeot

Pneus Dunlop

Frenos Peugeot

Salón de Exposición y Ventas

Consejo de Ciento, núm. 349 : BARCELONA

EL

RECORD MUNDIAL

de velocidad está en nuestras manos

(Cremona : Media de 195 kilómetros a la hora)

**Esto quiere decir que nuestros técnicos y
nuestros obreros son los más inteligentes**

ALFA-ROMEO

EL COCHE MÁS RÁPIDO DEL MUNDO

R. Andrés G. y Fabiá

BARCELONA : Lauria, 73

MADRID : Serrano, 20

AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID
Alcalá, 81
Lagasca, 103

BARCELONA
Trafalgar, 52 : Plaza Cataluña, 18
Diagonal, 429

VALENCIA
Paz, 33
Salvador Giner, 23

REPRESENTANTE DE LAS ACREDITADAS MARCAS
STUTZ, BERLIET, MINERVA y BUGATTI

Camiones, Camionetas, Omnibus y Autocars
BERLIET y FEDERAL

Motocicletas INDIAN

Tractores Agrícolas CLETRAC tipo tanque
y toda clase de apatatos aplicables a los mismos

Neumáticos de las mejores marcas

Recambios, Accesorios, Artículos de viaje y sport

Taller de reparación y construcción de toda clase de piezas

Carrera Cuesta Rabassada : Categoría Comercial

J. Cortés
sobre

AMILCAR 1.100
c. c.

Agencia exclusiva para
Cataluña y Baleares:

J. Alvarez y C^a s/c
Provenza, 185 : Barcelona

se clasifica **PRIMERO**
con coche rigurosamente de serie, ba-
tiendo su propio record del año pasado

THE MOTOR EXPORT TRADER



The International Journal
of the Motor, Motor-Cycle,
Cycle, Agricultural Tractor
and Motor Boat
Industries



Suscripción anual 10/6 d.

**Pida Vd. un ejemplar
de nuestra Revista**

The Motor Export Trader

es la única revista comercial
ilustrada internacional que se
dedica a las industrias del au-
tomóvil, motocicleta, bicicleta,
motocultura y botes automó-
viles, y es leída por más de
30.000 comerciantes de todo
el mundo

Rambra Cataluña, 41, 1.º-Barcelona



COJINETES A BOLAS

GRAN STOCK

Agente exclusivo de venta:

Casimiro Soler

Sepúlveda, 86-88 : Teléfono 1950-A : BARCELONA

Advertencia importante: Desde hace varios años tenemos montada en nuestros talleres una sección dedicada exclusivamente a la construcción de toda clase de Cojinetes, de dimensiones no catalogadas Patentes de invención e introducción

PIDANSE REFERENCIAS

LE CHAUFFEUR

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

Automóviles y Ciclos

ESPECIALIDAD EN ÚLTIMAS
NOVEDADES DE PARÍS

Rambla Cataluña, 24 - Tel. 2182-A
B A R C E L O N A

Ernest Witty & Co.

Aragón, 259-261 : Teléf. 1017-A : Barcelona

Artículos para todos los Sports



TENNIS: Raquetas y Pelotas Slazengers
FOOT-BALL: Balones Globe Improved

MOTO-NAFTA



La mejor esencia para
automóviles.

SOCIEDAD MARCA "EL LEON"
Paseo San Juan Nº2 Pral

El Fútbol en 1923 - 1924

por JOSÉ M.^a MATEOS

Anuario Futbolístico - Segundo año

DE VENTA

Librería Ribó : Calle Pelayo, núm. 46

Kiosco Rexachs : Frente Teatro Liceo

PRECIO: TRES PESETAS

Lázaro y López

Concesionarios de las legítimas
MOTOCICLETAS Y BICICLETAS

Rambla de Cataluña, III : BARCELONA : Teléfono 985-G

B. S. A.

EN VENTA AÑO XIX

L'ANNUAL

1924

ANUARIO UNIVERSAL DE
LA INDUSTRIA AUTOMÓVIL

*Editado especialmente
para los Agentes, los Co-
merciantes y los Cons-
tructores de Automóviles*

1.360 páginas de direcciones y documentos

Precio del ejemplar, en-
cuadernado: **25 francos**



222, Boulevard Pereire - PARIS

— Teléfono : Wagram 30-79 —

ACABA DE APARECER EL PRO-
GRAMA COMPLETO DE LOS

JUEGOS OLÍM- PICOS DE PARÍS

1 9 2 4

EN ESPAÑOL, FRANCÉS E INGLÉS

HERMOSO VOLUMEN ILUSTRADO,
LUJOSAMENTE ENCUADERNADO,
CONTENIENDO EL PROGRAMA
DETALLADO PARA CADA CLASE
DE SPORT, ORGANIZACIÓN, DA-
TOS ÚTILES PARA LOS EXTRAN-
JEROS QUE VAYAN A PARÍS Y
TODO CUANTO INTERESA ESTA
GRAN MANIFESTACIÓN SPORTIVA

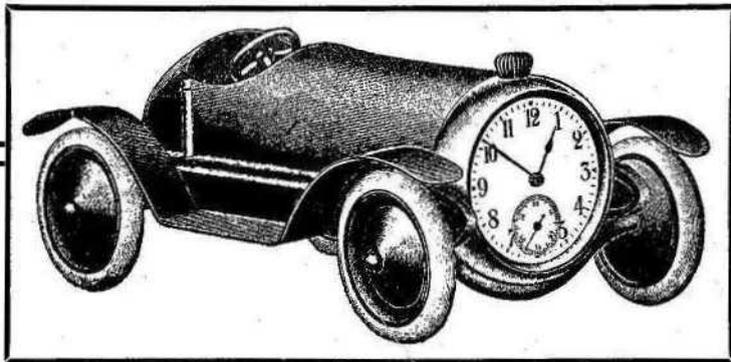
PRECIO: **6,50 PESETAS**

*

PEDIDOS, ACOMPAÑADOS DEL IM-
PORTE, A ESTA ADMINISTRACIÓN

AUTOMÓVIL - RELOJ, MINIATURA

PRECIO: 30 PESETAS



Automóvil en miniatura con reloj de bolsillo : Marca registrada

Combinación con la máquina de un reloj de bolsillo de buena clase y de treinta horas de cuerda : La corona del «remontoir» representa la rosca-tapón del radiador : Un artículo de uso práctico, nada de juguete

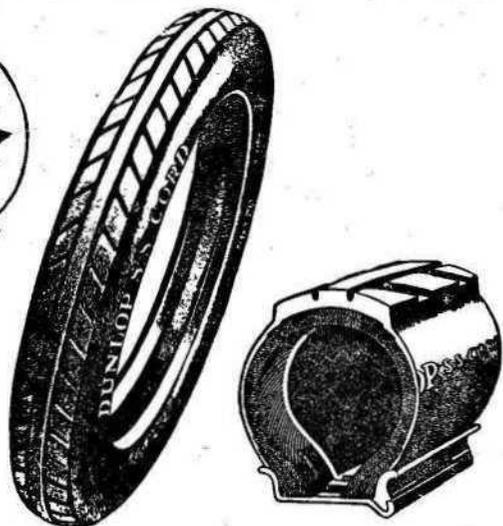
Excelente artículo de reclamo para Fábricas y Vendedores de Automóviles

Tratándose de pedidos de alguna importancia, el AUTOMOVIL-RELOJ puede suministrarse con inscripción del nombre de la casa o con cualquier otro reclamo : Ejecución esmerada del cuerpo macizo del automóvil en acabado negro brillante o niquelado brillante; ruedas macizas con guarnición de goma auténtica : Bonito y elegante artículo de regalo es un adorno en toda mesa de despacho

Propio para Pisa-papeles o como Premio para Festivales Deportivos

Los pedidos al señor Administrador de STADIUM : Balmes, núm. 54 - Barcelona

STADIUM



NEUMATICOS

PARA

AUTOMOVILES

DE LA

DUNLOP RUBBER Co. Ltd.

BIRMINGHAM (INGLATERRA)

FABRICANTES

DE

TODA CLASE DE ACCESORIOS
PARA AUTOMOVILES

RUEDAS DESMONTABLES DE
ACERO — TIPO ARTILLERIA —
PARA COCHE Y CAMIONETA

F O R D

MEDIDAS { 30 X 3 1/2 CON TALON
32 X 4 1/2 SIN TALÓN

DUNLOP

SOCIEDAD ESPAÑOLA **DUNLOP** S. A.

MADRID
Claudio Coello, 106

TELEGRAMAS Y TELEFONEMAS
DUNLOP

BARCELONA
Buenos Aires, 18

Otro nuevo gran éxito de LA HISPANO SUIZA conseguido con el nuevo y potente motor de aviación de 450 HP.

En el campo de aviación de Istress, el aviador señor Sadi Lecoite, con aparato *Nieuport*, provisto del nuevo motor HISPANO SUIZA de 450 HP., bate los records mundiales de 300, 400 y 500 km. a una velocidad media de 311 km. hora. Dichos records los detentaba el aviador americano señor Alex Pearson desde el 29 marzo 1923, habiéndolo conseguido a una velocidad media de 270 km. hora

LA HISPANO SUIZA : Fábrica de Automóviles, S. A.
Carretera de Ribas, núm. 279 : BARCELONA

ELIZALDE

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

La excelencia de los automóviles ELIZALDE es conocida de las personas que desean una entera seguridad personal y a la vez una regularidad de marcha absoluta

Es el automóvil predilecto de los amateurs, por ser el coche rápido y dispuesto constantemente a prestar los más duros servicios

Sus piezas son intercambiables y sumamente económicos el consumo de bencina y aceite

Los precios nuevos cotizados sin intermediarios, resultan interesantes para todos

FÁBRICA Y SECCIÓN DE VENTAS
Paseo San Juan, 149 : Barcelona