

Stadium

Revista Ilustrada

50 cts.



Momento interesante del partido Barcelona-Español

Foto Claret

Año XV

1 de

CICLOS ACCESORIOS REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS
 Balnes. 62
 BARCELONA
 Telefono 1445

SANROMÁ

Ruedas metálicas intercambiables

Rudge-Whitworth

Concesionarios exclusivos de venta para España

E. Y J. PUJOL XICOY : Claris, 103 : Teléfono 371-G : Barcelona



Cojinetes a bolas

GRAN STOCK

Los más económicos - Los de mayor rendimiento

Agente exclusivo de venta:

Casimiro Soler

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

Advertencia importante: Desde el año 1917 tengo montada en mi taller una sección dedicada exclusivamente a la construcción de toda clase de Cojinetes, de dimensiones no catalogadas; Partes de invención e introducción: PIDANSE REFERENCIAS

Automóviles

2 y 4 plazas
de elegantes líneas



Provistos del acreditado Motor
"Chapuis Dornier"
8 y 10 HP.

Representante para España: *Luis Regordosa Planas* E. Granados, 34 BARCELONA

EXPOSICION Y VENTA: AVENIDA DEL PRINCIPE DE ASTURIAS, NUM. 22 - GRACIA

AUTOMOVILES



Agencia: Aragón, 208 - Teléf. 2507-A - Barcelona



el

primero

El derecho de elección de sitio en las Exposiciones de Automóviles de los Estados Unidos no es cuestión de suerte o influencia. Este derecho lo obtiene el fabricante de automóviles cuya venta ha excedido a la de las otras marcas, en valor monetario. La preferencia del público por los automóviles BUICK nos ha concedido este honor una vez más el presente año, así como en los siete precedentes

1919

1920

1921

1922

1923

1924

1925

y

una vez más

en

1926

er lugar

¡Vencedor por octava vez!

Producto de la "General Motors"



Barcelona

Plaza Letamendi, 17
Aragón, 239-245

F. Abadal

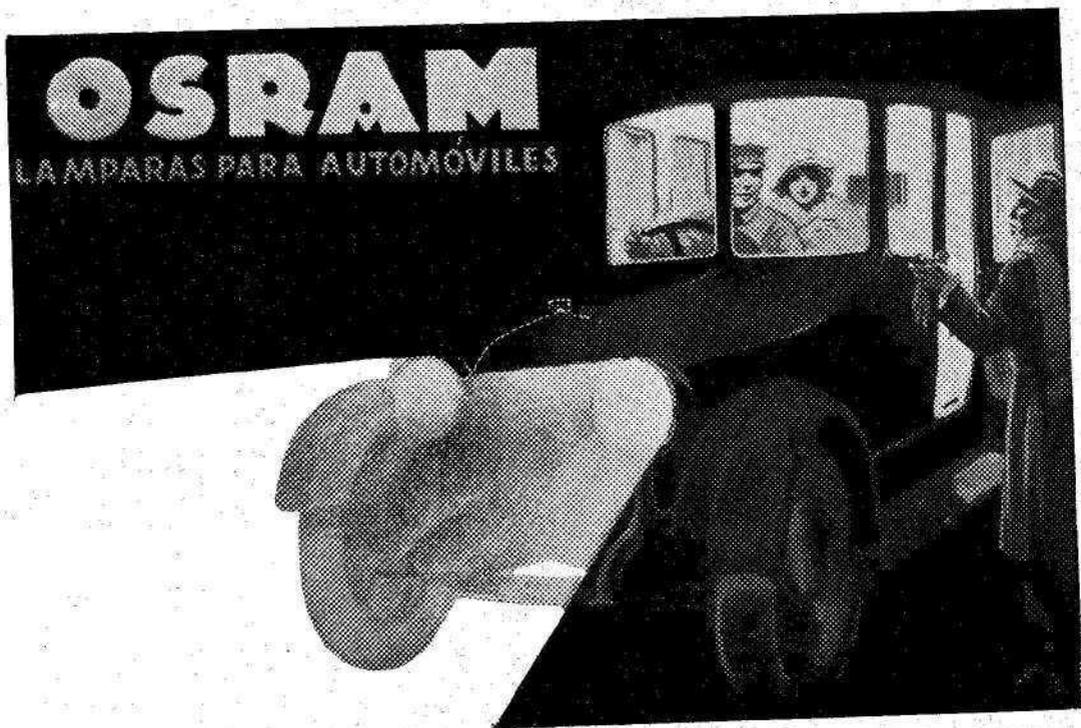
Madrid

O'Donnell, 14
Alcalá, 62

STADIUM

OSRAM

LAMPARAS PARA AUTOMÓVILES



NUEVOS
MODELOS
6 CILINDROS



GRANDES STOCKS DE
PIEZAS DE RECAMBIO

AUTOMÓVILES S.A.

TALLERES Y GARAGE : CLARIS - 98-100 - BARCELONA



Bosch

Representantes exclusivos

F. Xaudaró y C.^a

BARCELONA
Mallorca, 281

MADRID
Génova, 3

MARCA DE  FÁBRICA

ELIJA
TU
6918

Continuando la serie de sus victorias de 1925
EL MOTOR DE AVIACION

Hispano-Suiza

ha batido los siguientes

**“records”
mundiales**



La Hispano-Suiza

Carretera de Ribas, número 279

La Sagrera - Barcelona



500 kms., con carga útil de 500 kgs.:
a 249 kilómetros de media

De velocidad, sobre 1.000 kms.:
a 248,750 kilómetros de media

De velocidad, sobre 1.500 kms.:
a 218,827 kilómetros de media

De velocidad, sobre 2.000 kms.:
a 218,759 kilómetros de media

¡Automovilistas!



*En vuestros viajes a Paris,
no dejéis de visitar el*

Palais de l'Automobile



*24, Avenue de la Grande Armée, 24
(Entre el Arco de la Estrella y la Puerta Maillot)*

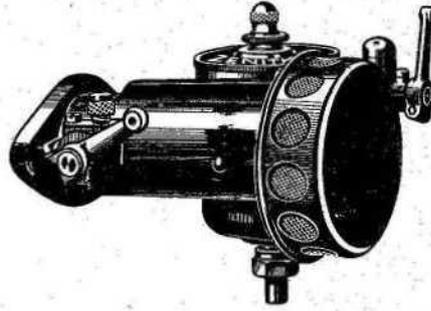
SE HABLA EN ESPAÑOL

*Exposición permanente de las
mejores marcas francesas y
los mejores precios de venta*

**NACIONAL
PIRELLI**

**EL PRIMER
NEUMÁTICO
DE CUERDA
FABRICADO EN
ESPAÑA
MANRESA**

**PEDIDLO
EN TODAS
PARTES
ES EL
MEJOR**



Velocidad máxima
Puesta en marcha instantánea
Consumo mínimo

He aquí lo que obtendrá Vd. con el

Carburador
ZÉNITH

Sociedad del Carburador ZÉNITH

Agencia general para España

F. Xaudaró & C.^{ia}

Barcelona
Mallorca, 281

Madrid
Génova, 3



PARA TIEMPOS MODERNOS
COCHES MODERNOS

AUTOMÓVILES
CAMIONES
OMNIBUS
AUTOBUSES

F. DE A. PUIG
CÓRCEGA 302.



CIRCUITO DE LASARTE : SAN SEBASTIÁN
Los automóviles **OM** ganan el segundo y tercer premios Turismo

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD

ACEITE
JÚPITER



Inalterable a todas las temperaturas
SOCIEDAD MARCA "EL LEON"
Paseo San Juan. Nº2 Pral

La Prensa

Agencia de Anuncios
de

**Rafael
Barrios**

Combinaciones económicas de varios periódicos
Pídanse tarifas y presupuestos para publicidad en Madrid y provincias



Calle Carmen, 18
Teléfono número 123
Madrid

Le Chauffeur

Casa especial para la venta de toda clase de Accesorios para Automóviles : Avisadores eléctricos y mecánicos de las mejores marcas : Bocinas, Shetos, Strombos y Sirenas : Bujías Pognon, Bosch, Renault, Champion, Sphinx, Splitdorf y otras marcas : Gran surtido en Carburadores Zenith, Cantinas, Ceniceros, Floreros, Plafoniers Cuenta kilómetros O. S. : Depósito de Faros y Neumáticos de las mejores marcas

JAIME ROCA

Rambla de Cataluña, 24 : Barcelona
Teléfono número 2182-A

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 supletorias, 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

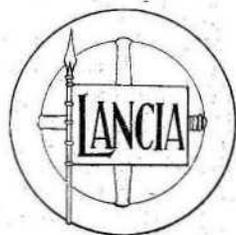


Poco tiempo

atrás quien lograba alcanzar en carretera los 100 kilómetros hora, era considerado un temerario del volante.

Hoy día

el LANCIA proporciona este deleite a millares de «amateurs» que convierten tal proeza en simple vulgaridad.



A. G. y T. LANCIA, S. A.

Rbla. Cataluña, 123

Teléfono 1814-G

OFICINAS

BARCELONA: Balmes, 54
MADRID: Preciados, 46
PARIS: Ntre. Dame des
Victoires, 11

Stadium

REVISTA ILUSTRADA
MOTOR - TURISMO - DEPORTES

Número corriente . . . 50 cts.
Número atrasado . . . 1 pla.

PRECIOS DE
SUBSCRIPCIÓN

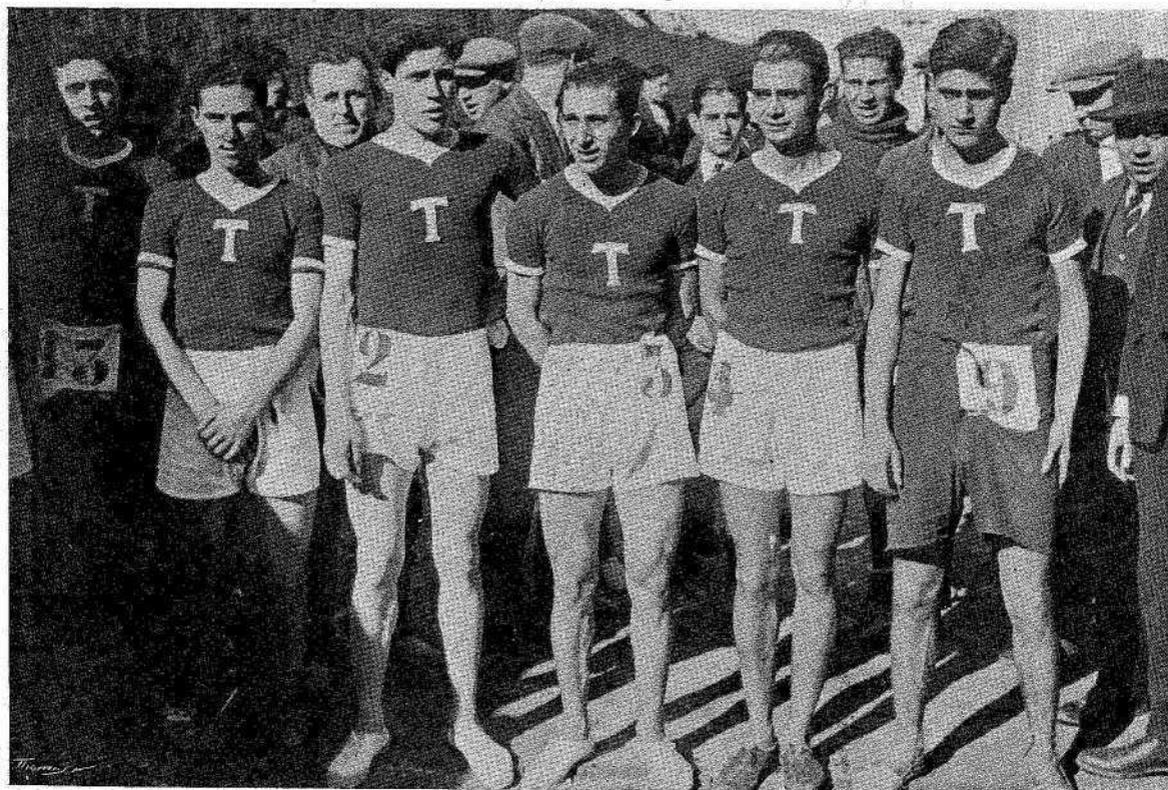
España, un año . . . 15 ptas.
Extranjero, un año . 30 ptas.

AÑO XVI

BARCELONA, 1 DE FEBRERO DE 1926

NÚM. 456

El equipo vencedor del VI Cross Provincial



El Club Deportivo Europa ha tenido con la organización de esta magna manifestación uno de sus mejores aciertos y la Agrupación Excursionista Tagamanent un triunfo completo, ya que su equipo, con entusiasmo digno de toda loa, ganó brillantemente la clasificación social, y uno de sus componentes, Ricardo Ferrando, la general individual

Foto Claret



Nuestros colaboradores

Plan de Instrucción Física y Método de Educación Física

La autoridad del General Villalba — el ilustre Presidente de la Comisión para el estudio y reglamentación de la Educación Física Nacional e Instrucción premilitar — resplandece en todo su esplendor, para honra nuestra, en las columnas de STADIUM, deslindando los campos y estableciendo las distancias que deben existir entre un plan de instrucción y un método de educación física : Las atinadísimas consideraciones que expone, con elocuencia suma, el General Villalba a nuestros lectores, habrán de ser el prólogo de otras generosamente ofrecidas a término de su viaje por tierras de Francia, Alemania, Suecia e Italia, países que está recorriendo en estudio de la organización de la educación física, por la que tantos cariños siente, tan admirablemente demostrados. — (N. de la R.)

Es muy corriente confundir lo que es método de educación física con lo que es plan de instrucción física, y a fin de deshacer equívocos, procuraremos en el curso de estas líneas delimitar los campos de uno y otro.

Entiéndese por *plan*, la organización de las enseñanzas cuanto a la simultaneidad, sucesión y cantidad del cultivo de cada una de las materias, y *método*, la disposición y procedimiento que se adoptan en el desarrollo de cada materia en particular dentro de los límites de extensión e intensidad y en el lugar propio que el plan señala.

No existen métodos generales, y a causa de haberlos querido aplicar algunos se ha producido la falsa orientación del cultivo físico del cuerpo, como veremos más adelante.

Procuraré sintetizar mi opinión, que está por encima de mezquinas disputas de escuela y sin espíritu de sectarismo.

Creo que las ardientes polémicas que han surgido sobre los denominados métodos de educación física han carecido de eficacia porque giraban sobre el error de atacar o defender doctrinas o procedimientos que, lejos de abarcar el problema en toda su amplitud, lo empequeñecen para abordarlo con prejuicios que han sido la causa de divisiones y banderías y del caos y desorientación que reina en esta cuestión.

De igual manera que no existe un método riguroso de educación intelectual, no puede existir un método de educación física. Es la

educación física asunto de gran complejidad para tratar de conseguirla con un cierto número de ejercicios corporales de carácter determinado y unas cuantas reglas o normas generales para su ejecución.

La educación física es el perfeccionamiento del organismo en sus aspectos anatómico, fisiológico y psicológico. El único medio para conseguir ese perfeccionamiento es el ejercicio de las facultades vegetativas y locomotriz, ejercicio que siempre irá precedido del funcionamiento del sistema nervioso; estas facultades se ejercitan realizando ejercicios corporales, que pueden ser: naturales, artificiales, analíticos, o de efecto local, y sintéticos, o de defecto general.

Por lo que atañe a la educación intelectual, sabemos que su objeto es el perfeccionamiento del entendimiento en todas sus manifestaciones. El medio para conseguirla es el ejercicio de la facultad intelectual al adquirir conocimientos en los que se pasa de lo secreto y singular a lo abstracto y universal, realizando asiduamente un trabajo analítico y sintético para obtener un sistema de conocimientos diáfano, completo y activo. Los medios de educación intelectual son las materias de la enseñanza, las ciencias y las artes que, debidamente combinadas, constituyen los planes de instrucción primaria, secundaria, superior, etc.

De igual modo existen medios de educación física, que son un conjunto de ejercicios corporales cuya práctica metódica tiende al

perfeccionamiento del organismo, y así como para la educación intelectual no basta una sola materia, así tampoco basta un solo medio para la educación física.

Son estos medios, limitándonos solamente a aquellos que emplean como agente el movimiento muscular activo, los siguientes:

La gimnasia educativa.

Los juegos infantiles.

La gimnasia de aplicación.

Los paseos y excursiones.

Los deportes y juegos deportivos.

Cada uno de estos medios comprende un conjunto de ejercicios que tienen determinada característica.

Para la aplicación del primer medio de los citados podemos practicar la gimnasia educativa racional, de la cual Ling trazó los principios fundamentales.

Esta gimnasia (sueca) no comprende sólo movimientos analíticos sino que en su lección completa y colocados en el lugar correspondiente de la curva del trabajo, existen los ejercicios sintéticos de efecto general: marcha, carrera, trepa, salto y todos los combinados.

El considerar que la *gimnasia sueca educativa* la constituyen sólo los movimientos analíticos, ha sido un error en el que han incurrido los que no conocen a fondo este medio de educación física. Precisamente en estos días acaba de publicarse en lengua española una obra titulada: *Gimnasia educativa sueca*, de la que es autor el Capitán de Infantería don Rodri-

go Suárez Alvarez, Profesor de la Escuela Central de Gimnasia y la que he tenido el honor de prologar, en la que se estudia amplia y detalladamente con extraordinaria competencia; esta disciplina.

Para la aplicación del segundo medio de los enumerados, basta poner en ejecución la *Cartilla gimnástica infantil*, recientemente publicada por la citada Escuela, y la práctica de juegos por los niños bajo la vigilancia inmediata de maestro bien capacitado.

Por el tercero de los medios enumerados se debe practicar la gimnasia a base de los ejercicios naturales con arreglo al programa y método que Hebert ha trazado para su desarrollo en lo que de-

nomina *Ejercicios utilitarios*.

También es de importancia la realización consciente y metódica de los paseos y excursiones.

Y por último, para el quinto medio de los enumerados (los juegos deportivos y los deportes) deben tenerse en cuenta los trabajos realizados por la Escuela de Gimnasia de Jonville (Francia) y la Academia de ejercicios físicos (*Hochschule für Leibesübungen*, Alemania), que han llevado a efecto concienzudos estudios y serias experiencias para señalar la técnica, táctica y entrenamiento adecuado a cada juego deportivo y deporte, así como a sus resultados fisiológicos.

Querer constituir un método de educación física a base de uno solo

de los medios mencionados, es lo que ha contribuido a las erróneas doctrinas que hoy imperan.

Así es, que teniendo en cuenta todo lo expuesto, se puede decir que para formar los planes de instrucción física correspondiente a los distintos grados, no hay más que combinar debidamente los medios enumerados, bien entendido que cada medio tiene su programa de ejercicios y que el desarrollo de ese programa exigirá un método especial.

Por consiguiente y en resumen, en vez de Método de educación física, debe hablarse y discutirse de Planes de instrucción física.

GENERAL VILLALBA

Madrid, 31 diciembre 1925.

Aviación : El vuelo de España a la Argentina

ESTAS líneas están escritas—con la anticipación exigida por mis directores—una vez leídos los telegramas e informaciones que acusan la feliz llegada del comandante Franco, capitán Ruiz de Alda, teniente de navío Durán y mecánico Rada, a Porto Praya (isla de Cabo Verde), al atardecer del día 26, porque STADIUM necesita su tiempo para ser impreso y siendo domingo el 31, hay que aprovechar los correos del sábado 30.

Están, lo repetimos, trazadas una vez terminada felizmente la segunda etapa y a punto de emprenderse, no diré yo la más difícil, pero, desde luego, la más larga de las cinco que comprende el viaje y que son las siguientes:

Primera (día 23): De Palos de Moguer a Las Palmas (Canarias), 1.215 kilómetros.

Segunda (día 27): De Las Palmas a Porto Praya (isla de Cabo Verde), 1.700 kilómetros.

Si se atiende el comandante Franco al plan primitivamente trazado, el viaje debe proseguirse (tras dos días de descanso y de limpieza de los motores), en la siguiente forma:

Tercera (día 30): De Porto Praya a isla de Fernando Novonha, 2.305 kilómetros, y de esta isla a Pernambuco, 540 kilómetros. Total, 2.845.

Cuarta (día 31): De Pernambuco a Río Janeiro, 2.035 kilómetros.

Quinta (día 1 febrero): De Río Janeiro a Buenos Aires, 2.225 kilómetros. En total, 10.120 kilómetros.

* * *

La relativa facilidad con la que el comandante Franco ha realizado las dos pri-

meras etapas, demostrando *que ha sabido apartar de su mente la idea de que es peligrosa semejante travesía* (suyas son las palabras que dejamos transcritas), etapas no exentas de peligros por los

continuos temporales que suelen reinar en esta época en aquellas latitudes, infunden alientos y esperanzas las bastantes para considerar que la tercera etapa, la más penosa de realizar, y luego las dos restantes, se efectuarán con la misma maestría de que han dado hasta ahora y siempre relevantes pruebas los audaces aviadores españoles.

No en balde han exclamado al exponer la idea de efectuar el vuelo y al iniciarlo, que «para ejecutarlo y alcanzar el éxito, disponemos de toda nuestra voluntad». Voluntad, patrimonio de héroes, a fuerza de la cual se alcanzan las más difíciles empresas y se consiguen los mayores triunfos.

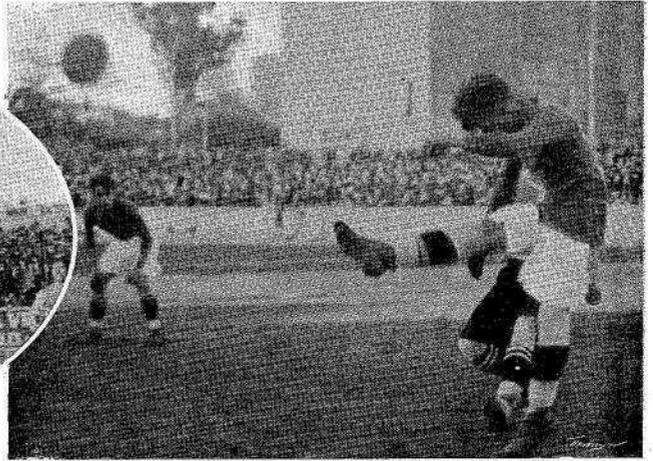
Audacia la hubo al iniciar el proyecto; mas luego ha habido reflexión, estudio profundo, metodizado, del larguísimo y costoso viaje. Nada se ha dejado a la ventura, como nos aconteció en tantas empresas locas, y es por lo que, a menos que la adversidad ¡qué Dios no lo quiera! se cerniera sobre nuestros valientes compatriotas, esos aviadores cruzarán por los aires el inmenso océano y llevarán a tierras americanas el ferviente y cariñoso saludo de España, para recoger en idioma nuestro el afecto de aquellos descendientes de nuestra raza, ávidos siempre de sentir el latido de corazones hermanos, y así lograremos estrechar las relaciones que deben unir a nuestra nación con las Repúblicas americanas. El *Plus Ultra* va provisto de dos motores *Napier-Lyon*, de 450 HP.—A. DE C.



Dearriba abajo: Capitán de Ingenieros Ruiz de Alda, teniente de navío Durán y González y comdte. Franco.

La actualidad futbolística

*El Campeonato de Cataluña / Uno sí y otro no / La educación del público
El pleito balear / Panorama nacional / Iniciativa de caridad*



En el campo del Gracia, el equipo titular y el Sabadell riñeron una de las más formidables batallas del presente Campeonato de Cataluña, y la igualdad de fuerzas y las características de juego análogas, impusieron un empate como resultado lógico de una pugna viril que tuvo momentos interesantísimos

El Campeonato de Cataluña

EN vísperas de la quinta jornada del Campeonato Catalán, y a poco más de la mitad de la primera vuelta, empiezan ya a dibujarse posiciones que, si bien no pueden considerarse como definitivas, van camino de serlo.

La tercera jornada terminó dejando al Gracia en el primer puesto, lugar que sigue manteniendo con un tesón admirable y que si no flaquea hará que el Gracia recobre aquel lugar preeminente que tuvo en el fútbol de Cataluña su antecesor el F. C. Español.

Único leader el Gracia con cinco puntos, quedaban en segundo lugar con cuatro puntos el Español, el Barcelona, el Sans y el Sabadell, continuando éste también la marcha ascendente que ha constituido la otra revelación de la temporada, y según luego el Europa con tres puntos y el Tarrasa y el Martinenc con ninguno.

Esperábase, pues, la cuarta jornada con verdadero interés y en ella, el Gracia, ante un enemigo debilitado en sumo grado por una serie de desgraciados accidentes como lo es el Martinenc, que se encuentra en la necesidad de presentar un equipo que es casi el reserva, ha conseguido el más co-

pioso resultado de la temporada anotándose 9 goals por 2 en contra, y consolidando así aún más su posición avanzada en el primer puesto. Si no una victoria tan aplastante, que indica bien a las claras la potencia perforadora del once del Gracia, dábase por descontado el triunfo de este entusiasta club y por tanto nada tiene de sorprendente después de la brillante actuación que viene teniendo desde que empezó el Campeonato.

En cambio, en los puestos secundarios, los resultados del último domingo han tenido como consecuencia operar cambios importantísimos de situación, que solamente pueden contrarrestar las eternas sorpresas del fútbol, que, por otra parte, no parecen muy probables este año.

Así, pues, finida la cuarta jornada, aparecen solamente dos clubs empatados para el segundo lugar, el Español y el Sabadell, quedando rezagados el Barcelona y el Sans, mientras el Europa ha ascendido, dejando el lugar que ocupaba detrás de estos dos clubs para pasar delante de ellos, que con un punto menos quedan empatados en cuarto lugar.

El Gracia y el Español van a jugarse el domingo próximo el

puesto de honor, mientras el Sabadell queda igualmente como candidato a compartir con ellos la concurrencia al primer lugar, según el desenlace que tengan los partidos todos igualados y en extremo interesantes, que corresponde jugar este fin de mes.

Barcelona-Europa, partido que no hace mucho era con el Barcelona-Español otro partido cumbre del Campeonato, no se presenta este año plétórico de emoción, ni mucho menos, pero será, sin duda, uno de los más interesantes de la jornada, ya que, según lo que pase por arriba, podría aún tener una imporrante decisión para la clasificación a los efectos de la primera vuelta y, por tanto, a los de la concurrencia al Campeonato de España.

Uno sí y otro no

Tal ocurre con los partidos que lleva jugados de Campeonato el F. C. Barcelona. Empezó ganando al Tarrasa, perdió con el Sabadell, ganó contra el Martinenc y ha perdido, por último, contra el Español, aun habiendo jugado el Barcelona con éste su mejor partido de la temporada.

Cuando en nuestra última crónica tratamos de la crisis del Bar-

celona, exponiendo sobre esta cuestión, que daría tema para una serie de largos artículos, nuestro criterio de una manera asaz concisa, estábamos bien persuadidos de que los hechos no habrían de desmentirnos.

Ha seguido manteniéndose el equipo tal como estaba y, pese a ficticias aureolas de fáciles victorias, el Barcelona sigue teniendo los mismos defectos y los mismos males de constitución. No es raro, pues, que los resultados se alternen así, haciendo pasar de un optimismo infundado a un pesimismo injusto.

Seguramente, cuando el equipo se mantiene igual, es que el Barcelona no cuenta con elementos mejores y esto, que es un caso de imprevisión y de impericia, tiene su excusa, bien justificada por cierto, en el semestre de suspensión que ha sufrido el club, y que debía tener, como ya se preveía que tendría, una influencia nefasta e inevitable sobre la preparación de los jugadores y del conjunto del primer equipo.

No hay, pues, que cargar exageradamente las culpas a nadie y no queda sino apechugar pacientemente con los rigores del destino, procurando que ni abajo ni arriba nadie pierda la serenidad ni la exacta visión de las cosas, a fin de que puedan ser eficazmente remediadas y con la fe puesta en el porvenir y en la inmortal e insuperable virtualidad del F. C. Barcelona, pensando también que después de un año viene otro y que mucho ha de correr el club que más corra entre los otros para alcanzar en número de campeonatos ganados y en consolidación de vida social y deportiva al que es, ha sido y ha de ser siempre glorioso F. C. Barcelona.

La educación del público

Reconociendo que, en general, en toda España no ocurre lo mismo, hemos de proclamar que el público barcelonés, y aun el público incondicional de los clubs, va ganando notablemente en educación deportiva.

No lo decimos precisamente por la conducta correcta que, en general, observó nuestro buen público el día del partido Español-Barcelona, que rara vez había transcurrido y había terminado

como la última vez, sin un altercado repugnante y escandaloso, aunque no pueda negarse que ello es una prueba más y muy concluyente por cierto de nuestro aserto; pero no podemos olvidar que en este partido jugaron un papel importante las previsoras advertencias de la autoridad y las recomendaciones eficacísimas de las directivas de los clubs y de la Federación.

Lo decimos, singularmente, por lo que hemos visto este año en la mayoría de partidos de primera categoría y creemos firmemente que ello se debe, más que a nada, a la igualdad de fuerzas en que se hallan hoy los principales equipos que luchan en el Campeonato.

Hoy no va nadie al campo seguro de que su equipo favorito gane el partido, hoy no va nadie al campo desconociendo el valor del adversario, y esto hace y lo hará aún más en lo sucesivo que unos a otros se respeten y se teman y que vayan pasando a la historia provocadoras fanfarronerías, por miedo precisamente a hacer el ridículo.

El pleito balear

Ha tenido, por, fin, el esperado epílogo el llamado pleito balear, que ha sido pleito porque el sentido deportivo que debió imponerse desde los primeros momentos se

ha visto atropellado por la pasión y el amor propio personal de quienes tras cortina han movido los hilos de las principales figuras y de los clubs que, sin libertad de movimiento por vivir a precario del favor personal, han debido sucumbir a mantener un estado de rebeldía injustificado, y que de seguro que en su inmensa mayoría no sienten.

La lucha por el poder entre los bandos que se lo disputan en Mallorca ha adquirido proporciones escandalosas, y sea quien sea que lo ejerza, lo ha de hacer, desgraciadamente, sin la elevada serenidad de criterio que debe imperar en un organismo de la Federación, y muchas veces con provocada e intolerable vejación para el contrario, a quien el que está en el poder no da cuartel.

Hace algunos años fué el Alfonso quien se quiso poner en frente de la Federación, y hubo de claudicar. Reorganizado más tarde el Comité Provincial y teniendo dicho club una influencia total sobre la mayoría del Comité, los atropellos de éste a sus adversarios obligaron a la Federación Catalana a intervenir en los asuntos de Baleares, y el resultado fué provocar una reacción contra los abusivos procedimientos de los que mandaban, quienes debieron alejarse de la dirección del fútbol balear porque la mayo-



El Sabadell, que sigue su marcha triunfal hacia los más altos lugares de la clasificación del Campeonato, obtuvo una nueva victoria jugando contra el Sans, en el propio campo de éste y a pesar de la acertada labor de Pedret defendiendo el marco de los sansenses



Zamora aparece aquí en una de las múltiples intervenciones en que se vió obligado en el partido Español-Barcelona, como pendiente del travesaño, igual que de su actuación lo estuvo el resultado del encuentro

ría pasó — por cierto gracias a procedimientos no muy edificantes—al bando contrario, al Alfonso, el cual usó de parecido sistema contra los de la acera de enfrente, quienes, después de dos años de sufrir, han debido recurrir a la Federación Catalana para que ésta, cumpliendo con sus deberes, impusiera su autoridad y tomara sus medidas para que cesara tal estado de cosas.

Tres veces, pues, ha tenido que entrar la Federación Catalana en las interioridades del futbol mallorquín, dos en contra del bando del Alfonso y una contra los otros, siempre por abuso de poder, ya que éste se hizo servir para liquidar cuestiones de venganzas y resentimientos personales.

No se puede decir, pues, que la Federación haya tomado partido, ya que sus intervenciones han ido siempre encaminadas a deshacer entuertos y a corregir extralimitaciones, sean quienes fueran los que las cometiesen.

Ahora bien, por mala orientación, por falta de comprensión, pero muy singularmente por orgullo y por amor propio, no se ha querido oír la voz de la razón y el llamamiento cordial de la Federación para que se depusieran actitudes que añadían a la culpa original de una asamblea

amañada y por tanto ilegal, las de una actitud de arrogancia inexplicable y las de una rebeldía más inexplicable todavía, que la Federación no podía tolerar por su propio prestigio, sobre todo después de haber apurado los medios pacíficos para evitar un mal que quienes habían de padecerlo parecían desear.

Llegó a tanto el espíritu de armonía que imperó en la Federación a pesar de la campaña de insultos, de infamias y de procacidades de que se la hacía víctima, que se achacaba públicamente a cobardía y a miedo toda invitación serena a seguir el buen camino y así se llegó al desenlace doloroso, pero único, que cabía dignamente, de que fuesen separados de la Federación los clubs que han tenido tanta sobra de osadía como falta de respeto a la autoridad del organismo supremo del futbol catalán.

Conocemos bien el paño y no creemos que aunque el pleito balear haya tenido oficialmente una solución quede acabado. Los elementos en pugna son poderosos, no se perdonan ocasión de zaherirse y así continuará entre ellos la lucha encarnizada, aunque con la batalla se mantenga el ataque a la Federación, que está bien al margen de la verdadera causa.

Panorama nacional

Dada la altura a que han llegado los Campeonatos regionales, conviene dar una ojeada a los mismos para que el lector tenga una idea de los valores que habrán de enfrentarse probablemente dentro de la gran competición nacional que ha de empezar a fines de este mes de febrero, completando así lo que hemos dicho con relación a la marcha del Campeonato de Cataluña.

En Galicia, la rivalidad existente entre el Celta de Vigo y el Club Deportivo de La Coruña, se ha resuelto este año en el campo, como se resolvió también en la Asamblea Nacional, francamente a favor del último, que por lo visto ha llegado a una madurez y plenitud envidiables. El Celta va actualmente en tercer lugar del Campeonato gallego, pero dado el hecho de que va atrasado en cuanto a número de partidos jugados, creemos sinceramente que

el Celta recobrará suficientemente la ventaja perdida para llegar a escalar desahogadamente el segundo puesto y compartir con el Deportivo de La Coruña el honor de representar a su región en el Campeonato de España.

Por parte de Asturias, lo más probable es que el Sporting de Gijón, como primero, y el Stadium de Oviedo, como segundo, sean los clasificados. Son dos valores muy consolidados estos dos equipos para que quepa esperar fundadamente una variación.

La región cántabra presentará, seguramente, el Racing Club de Santander, que tan excelente papel hizo el año pasado en las eliminatorias nacionales de cuartos de final, y el Gimnástico de Torrelavega, si a éste no le arrebatara el puesto el Nuvriedas, club que se muestra extremadamente peligroso para los que tienen la mayor y más brillante historia en aquella región.

Vizcaya tiene también sus favoritos bien conocidos. El Athletic y el Arenas, que hasta ahora habían alternado en la representación vizcaína. El Arenas, campeón regional del año pasado y finalista del Campeonato de España, ha quedado este año bastante atrás del Athletic, que figura en primer lugar después de un Campeonato regional brillantísimo, puesto que no ha perdido ni un solo partido. Esta actuación del Athletic de Bilbao es aún mucho más de notar, por cuanto ha tenido que presentar un equipo de nuevos jugadores en algunos lugares, lo cual demuestra como cuida el entrenamiento y la preparación de elementos de reserva el gran club de Bilbao.

Aragón presentará, sin duda, el Iberia y el Real Zaragoza, como primero y segundo respectivamente. El Iberia es un animoso club que ya en Campeonatos anteriores había demostrado su valía, aunque nunca pudo tener la suerte de representar a su región en el Campeonato de España, dentro del cual aparece como un valor nuevo cuya importancia no es despreciable, teniendo en cuenta la puntuación alcanzada en su Campeonato regional. El Real Zaragoza, producto de la fusión del antiguo Real Stadium, que fué el club hasta ahora representativo de Aragón en los Campeonatos

nacionales, y del Zaragoza, no ha encontrado, por lo visto, en el acoplamiento de elementos de ambos clubs la fórmula de aumentar su potencialidad deportiva, pero aunque secundón por primera vez, no dudamos que sabrá luchar honrosamente, siguiendo el camino de mejora y progreso que ya había iniciado su antecesor.

Pasando por alto lo de casa, que ya ha tenido su párrafo aparte, pasemos a Valencia, donde los eternos rivales (la eternidad y la rivalidad son tópicos que se estilan en todas partes), el Valencia y el Gimnástico, van, como era de esperar, a la cabeza de la clasificación, por el orden dicho y con dos puntos de ventaja el primero sobre el segundo. Los primeros partidos hicieron suponer que al fin habría un cambio de posiciones, pero el Valencia ha sabido capear con éxito el temporal que ha tenido en su propia casa y mantener así la hegemonía que hace tanto tiempo ejerce en su región. El Gimnástico es también un nuevo valor que dará a conocer en el Campeonato de España la nueva fórmula que rige su celebración y, desde luego, hemos de celebrar que el secundón de Valencia sea un club de los altos méritos del Gimnástico.

La región centro ha tenido este año uno de los Campeonatos más reñidos y accidentados que registran su historia y que cada vez serán más frecuentes a medida que las regiones vayan alcanzando la plenitud de vida que, afortunadamente para el deporte, tienen hoy las más antiguas.

Son tres los clubs que van a la cabeza de la clasificación, con la mínima diferencia de un punto. Actualmente, el Madrid, este simpático club de tan brillante historial deportivo, figura como leader y como presunto campeón con nueve puntos. Siguele el Athletic con ocho y viene luego el Racing con siete. A los tres les faltan aún dos partidos y, por tanto, es peligroso aventurar un pronóstico sobre posiciones definitivas, aun cuando bien podemos atrevernos a indicar como cosa más probable que el Madrid y el Athletic serán los dos clubs de la región centro que irán al Campeonato de España.

Andalucía tiene ya, desde tiempo inmemorial, vinculada su re-

presentación en el Sevilla F. C., que es el club que tiene, indudablemente, mayores prestigios y más acabada madurez. El Sevilla será, pues, el que, como primero de su región, defenderá su bandera en el Campeonato Nacional, acompañándole en calidad de secundón el Real Betis.

Este porfolio resulta demasiado largo, y como nos falta examinar aun la situación de las regiones de más moderna creación, como son la Castellana y la Murciana, diremos solamente que a la cabeza de aquélla van la Deportiva Leonesa y la Real Unión, que con toda seguridad llegarán así a l final, y que en Murcia el Campeonato ha terminado ya con el triunfo del Murcia.

Así, pues, en atención a que al aparecer nuestro número próximo la mayor parte de Campeonatos regionales estarán ya virtualmente terminados, haremos entonces un resumen de la situación con todos los elementos de juicio, a fin de ayudar al lector a situarse ante el aparentemente complicado Campeonato nacional de la presente temporada.

Iniciativa de caridad

Coca, el que fué excelente jugador del Avenç del Sport, cayó gravemente enfermo de una de esas dolencias terribles que acaban prestamente con las naturalezas más robustas y que, si se lle-

gan a vencer, es a costa de muchos cuidados, de mucho gasto y de mucho tiempo.

Unico sostén de su familia con su trabajo, Coca tuvo que abandonar éste, y ante la angustiada situación en que se hallaba, unos buenos compañeros suyos, entre los cuales formaron en primera línea jugadores de varios clubs de primera categoría, organizaron un partido benéfico a favor de dicho jugador y, con lo recaudado en él, Coca ha tenido durante unos años los medios necesarios para atender a su curación y a su sostenimiento.

Pero conseguida ya una notable mejoría, en franco camino de una definitiva curación, cuando todo permitía creer que gracias a aquel generoso esfuerzo de sus amigos se había logrado arrebatar una víctima de las garras de la muerte, se han agotado las reservas con peligro de que por falta de adecuada asistencia se pierda lo que se tenía ganado a costa de tanto tiempo y de tantos sacrificios.

Sus amigos de siempre, hombres todos de nobles sentimientos humanitarios, no quieren abandonarle y han gestionado con éxito la autorización de los clubs para instalar unas mesas petitorias en todos los campos de primera categoría donde se celebran partidos el domingo por la tarde.

Es un rasgo de compañerismo simpático.

ALIRÓN



A la hora de quedar agotadas en taquilla las entradas para el partido Español-Barceloua, era tanta la aglomeración de público que aun iba en demanda del precioso papel, que la policía tuvo que intervenir para imponer el orden

Fotos Clarct

Los deportes de invierno en La Molina



Señorita Montserrat Guarro, notable skiadora

CUANDO en el número pasado acabábamos de escribir nuestras cuartillas dando a conocer, aprovechándonos de una indiscreción reporteril, perdonable, naturalmente, por adelantar a nuestros lectores el programa de las grandes pruebas que el Centre Excursionista de Catalunya tenía preparadas para la próxima temporada, apareció nuestro Tibidabo envuelto en magnífica sábana de nieve.

Fué para nosotros un anuncio tranquilizador, pues al ver la cresta nivea de nuestra montaña supusimos, y luego lo comprobamos, que en las montañas predilectas

de los skieurs la nieve había cuajado lo suficiente para que el programa dado pudiera realizarse.

Con un tiempo magnífico salieron hacia el chalet de La Molina numerosos aficionados a los deportes de nieve.

Las caravanas pintorescas, alegres y bulliciosas, llenas de vida y entusiasmo, dirigieron sus pasos a la pista natural de Font Canaleta, donde el éxito coronó el esfuerzo hecho por el Centre.

Los días 17, 24 y 26 del pasado mes se celebraron las primeras carreras del año, anunciadas por nosotros.

El chalet de La Molina se llenó de excursionistas, el hotel de Puigcerdá se vió también muy concurrido y el hostel situado en el fondo del valle fué también tomado por asalto.

La expectación que había despertado en todos los centros deportivos la prueba de habilidad que la Sección de Deportes de Montaña del Centre organizó el 17, contribuyó notablemente al éxito de la excursión, llevando allí a numerosos participantes y curiosos, que no defraudaron sus esperanzas ante el éxito de la prueba.

Esta se celebró por la mañana en las vertientes superiores a la barraca de Font Canaleta, lugar adecuado para notables y atrevidos ejercicios.

La clasificación obtenida en esta prueba fué la siguiente:

Primero, don Ricardo Ribas, que hizo el recorrido de una manera ejemplar, magnífico estilo y perfecta seguridad, en 1 m. 30 s.

El segundo fué don Enrique Sagué, que marcó 1 m. 35 s. El tercero fué don José M.^a Guilera, que empleó 1 m. 45 s. El cuarto fué don José Guarro, en 1 m. 57 s. El quinto, don Carlos Bertrand, en 2 m. El sexto, don José María Galilea, en 2 m. 16 s. El séptimo, don Agapito Vallmitjana, en 2 m. 29 s. El octavo, don Javier Vilarró, en 2 m. 32 s., y el noveno, don Manuel Subirana, en 2 m. 34 s.

Al Montseny fueron también numerosos grupos de excursionistas de la Sección de Deportes de Montaña del Centre, en donde celebraron interesantes concursos, carreras, etc., etc., con carácter particular, viéndose éstas sumamente concurridas y animadas.

El Centro Excursionista Barcelonés celebró también diferentes actos a cual más interesantes.

Por varios grupos de socios se efectuaron tres excursiones a la citada montaña para aprovechar el excelente estado de la nieve que cubría aquellos magníficos parajes.

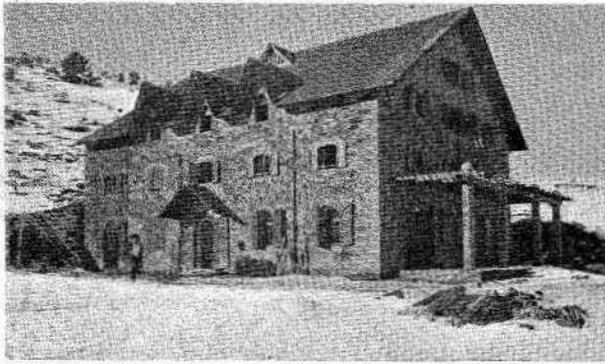
Otra caravana, compuesta de sus mejores skieurs, se organizó para disputarse en las pendientes superiores del valle de La Molina la Copa Secció de Muntanya y Trofeo Weyermann.

Con anticipación se marcó por elementos del Centre una pista que abarcaba aproximadamente un radio de cuatro kilómetros; una vuelta a este recorrido hicieron los neófitos y dos los corredores de primera categoría.

La salida, que fué simultánea para ambas categorías, fué dada a las 10,15 de la mañana, por orden de sorteo, pero tomando parte,



Grupo de skiadores que tomaron parte en el Trofeo Weyerman, celebrado en Font Canaleta. — El refugio de Font Canaleta una mañana de pruebas



El chalet de La Molina en la actualidad. — La estación del ferrocarril transpirenaico

fuera de concurso, algunos socios más.

La clasificación fué:

Primero, José Costa, 1 h. 19 m. y 1 s. Segundo, Benito Piñol, 1 h. 30 m. y 14 s. Tercero, Juan Benavent, 1 h. 37 m. y 34 s., y cuarto, José Escursell, 1 h. 45 m. y 26 s.

Al medio día del día 24 se celebró también en tan bello lugar la prueba de skis medio fondo, que se cubrió en un recorrido de ocho kilómetros, reuniéndose unos cincuenta skiaadores.

La prueba fué sumamente interesante y llena de bellas evoluciones, que despertaron gran interés a los numerosos excursionistas que acudieron a presenciar tan bellas pruebas.

Un día delicioso y una temperatura agradable contribuyeron al éxito rotundo de la prueba, a la que uniendo la belleza incomparable del paisaje, con su magnífico desarrollo, hizo del lugar un marco delicioso y acogedor para cuantos tuvieron la suerte de concurrir a dicha montaña.

En la prueba que nos ocupó salieron 16 corredores y la clasificación fué como sigue:

Primero, Luis Bertrand, 1 h. 10 m. 40 s. Segundo, Carlos Bertrand, 1 h. 14 m. 23 s. Tercero, Francisco Freixa, 1 h. 15 m. 45 s. Cuarto, Javier Vilaró, 1 h. 17 m. 27 s. Quinto, Eduardo Bertrand, 1 h. 17 m. 47 s. Sexto, Ignacio Folch, 1 h. 21 m. 40 s. Séptimo, Juan Junqueras, 1 h. 21 m. 55 s. Octavo, José M.^a Abadal, 1 h. 24 m. 10 s. Noveno, Ignacio de Quadras, 1 h. 33 m. 10 s. Décimo, Boris David, 1 h. 44 m. Fuera de clasificación, José M.^a Gullera, 1 h. 6 s.

Los resultados técnicos de las tres pruebas no pueden ser más

halagadores para el principio de temporada.

La nota más simpática y que más honra al deporte catalán es la participación de esas bellas mujercitas que van intercalándose ya en todos los deportes.

En los de nieve hay una pléyade de entusiastas participantes que dan el realce que siempre adquieren los actos a los que bellas mujeres concurren.

Ved en La Molina esa preciosa skiadora, la señorita Guarro, en postura arrogante de sportwomen perfecta y que no tardará en revelarse como una concursante temible en las carreras de skis.

Ved también en el refugio de Font Canaleta otra entusiasta de la nieve preparándose a surcar arrogante la blanca alfombra de la montaña.

Estas bellas muchachas son las que han de ser mañana las que con su ejemplo hayan despertado en los pechos de nuestras mujeres la afición a los deportes y a las que se deberá la formación de temibles pero simpáticas adversarias del sexo fuerte, al que con su participación en noble lucha competente estimularán en lo más íntimo de su sentimiento, haciéndole agradable la derrota o empujándole con su estímulo a la victoria.

Después de estas magníficas pruebas, nuestros deportistas de ambos sexos están ya preparándose para tomar parte en las que el día 31, 1 y 2 de febrero se celebrarán en La Molina, entre las que sobresaldrán la tan arriesgada como emocionante prueba de saltos y velocidad.

Concurrirán a ellas valiosos elementos deportivos de la corte, que vienen a nuestras laderas precedidos de gran fama y popularidad,

lo cual, de confirmarse, dará gran realce a nuestras pruebas.

También revestirá gran importancia la prueba Juniors. Y como florón magnífico añadiremos a estas interesantes pruebas la destinada a señoritas.

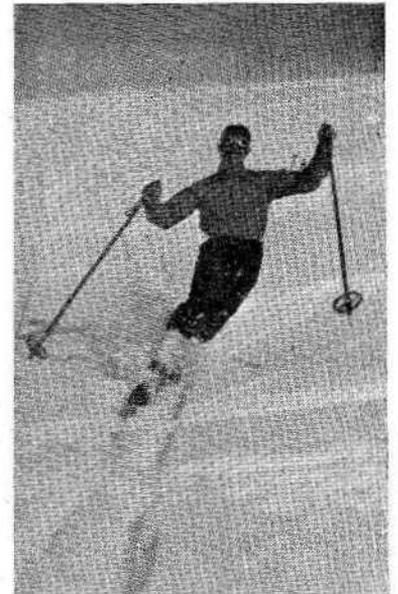
La de parejas mixtas para el 14 de febrero y el Campeonato catalán para el 28, junto con las pruebas finales que se celebrarán en marzo, prometen rematar brillantemente la presente temporada de deportes de nieve.

Empieza, pues, con brillante éxito la realización del programa.

Que la blanca albuza siga cubriendo nuestras montañas, para seguir en ellas tan interesantes pruebas.

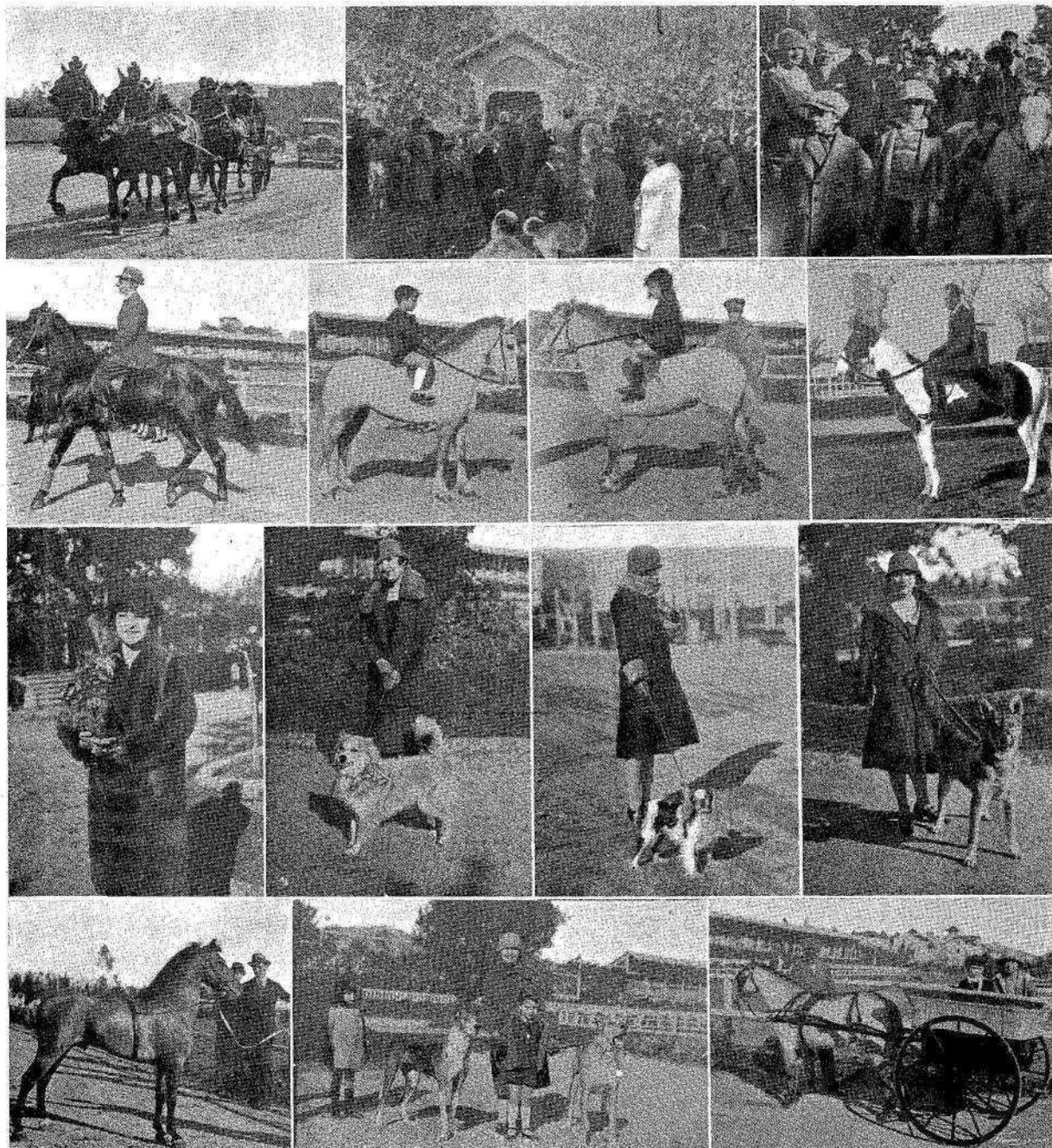
Fotos S. Beltrán

SKISS



Ribas, vencedor del Concurso de habilidad del Centre Excursionista de Catalunya

La Fiesta de San Antón en el Polo Jokey Club



Enganche propiedad del señor Piera. — La capilla, momentos antes de la bendición. — La distinguida concurrencia que asistió al acto religioso. — Don José Bofill se dirige a la capilla. — Dos jaquitas propiedad del señor Bofill. — Don Vicente de la Cruz. — Señorita Ribas. — Señorita Ballester. — Señorita Matilde del Río. — Señorita Armet. — Jaca del señor Marsans. — Señora de Vilá. — Magnífico coche propiedad de don José Luis Marsans

Fotos Vela

Paulino Uzcudun nos ha dicho...

CLARET, el portentoso fotógrafo de los aires, me acompaña. Su máquina, estuche precioso de sus oportunas instantáneas deportivas, por la cual han desfilado las principales figuras del deporte mundial, va moviéndose con la cadencia del andar de su portador, indiferente a nuestra charla, como si se reconcentrara para quedar bien ante la *pose* que poco después tendrá ante ella el que ostentando la representación de la raza hispana, llegará probablemente a ser campeón del mundo de todas las categorías.

Llegamos al hotel, nos anunciamos y aparece ante nosotros Descamps. Sus ojillos maliciosos y vivos adquieren una vivacidad de hombre inteligente; se sonríe, nos tiende su mano y sin darnos tiempo a exponerle nuestros deseos, nos dice:

—Hola, señores: me place poder tenerles a ustedes entre nosotros. Paulino va a bajar de un momento a otro. Siéntense, háganme el favor. Paulino tendrá mucho gusto en saludarles y *pórsar* ante ustedes.

En su corbata aparecía un minúsculo guante de boxeo en actitud abierta, de frente, cuajado de piedras preciosas, como símbolo de optimismo.

Poco después apareció por la escalera Paulino, el que al vernos sonrió satisfecho, apresuró el paso y nos alargó su monumental mano, la que después de una ligera duda estrechamos, recordando la última vez que Paulino nos la tendió, sepultando en ella las nuestras, que resultan minúsculas ante las suyas, y haciendo un pequeño gesto de resignación en espera de la presión de aquella mano que proporcionaría a la nuestra un momento de dolor, lleno de afecto, de sinceridad, pero dolor al fin.

Paulino lanzó una carcajada y nos dijo:

—No teman, amigos, que no aprieto; la última vez fué, seguramente por estar nervioso ante el tiempo imposible que hacía y que me proporcionaba el temor de no poder pelear. ¿Se acuerdan ustedes del tiempo que hizo?

—Sí, nos acordamos, amigo Paulino: un día gris acompañado de agua sin cesar, amenazador, y

que les proporcionó a usted y a Ruiz unos momentos de duda ante sus respectivos combates. Pero, no obstante, aquello fué bien, como todo lo suyo, Paulino.

—No lo crea usted; yo hubiera deseado que el contrincante que tuve en las Arenas hubiera prestado más combate, que se hubiera visto más lucha.

—Y de sus próximos proyectos, Paulino, ¿qué nos dice usted?



Nuestro compañero Millán González entrevistando a Uzcudun

Foto Claret

—Después del combate con Barrick volveré a La Guerche para combatir luego en París con Soldier Jones el día 9 del próximo febrero. Luego, probablemente a principios de la siguiente semana de este combate, saldré para América, donde deseo estar ya el día 25 de febrero, sin poder concretar cuáles serán allí mis adversarios.

—Dígame, Paulino: ¿Y del combate con Spalla?

—Lo efectuaré. A mediados de abril pienso estar de regreso para disputarme el Campeonato de Europa en Barcelona, el día 15 de mayo, con Herminio Spalla.

—¿Y de Barcelona qué nos dice usted?

—Que me gusta tanto como París, pero tenga usted en cuenta que si bien Barcelona me gusta mucho, París me subyuga. Mejor dicho: si París tuviera este clima, prefe-

riría París; o, por el contrario, si Barcelona tuviera el ambiente, ese *cachet* especial de París, me gustaría más Barcelona; pero como esto es imposible, quiero a París en un sentido y a Barcelona en otro.

—¿Notará usted a faltar mucho su patria chica, verdad, Paulino?

—¡Hombre, claro! El recuerdo de aquellos días de infancia en que en Regil salía al campo, corría leguas y leguas, derrumbaba toros por las astas, con aquella facilidad a pesar de mis pocos años; aquella vida a pleno aire continuo y sobre todo las repulsas que mi padre me daba, el paisaje, los amigos, el ambiente, todo eso, amigo mío, lo siento a faltar, indudablemente.

—¿Y su padre, Paulino?

—Mi padre está hecho un joven a pesar de su avanzada edad. Yo le aseguro—¿ve usted este brazo mío?—pues mi padre lo tiene más duro, y si fuera posible que subiera al ring, créame con sinceridad, me vencería a mí; él sí que sería mi adversario más peligroso, de ser factible, claro está, la lucha. El me da animos cuando subo al ring y su solo recuerdo me enardece para honrarle como merece.

Paulino nos habla con una candidez infantil; a pesar de su fuerte complexión y su estatura ciclópea, tiene un alma de niño y un corazón de mujer; es bueno y en su larga sonrisa, que deja entrever sus dientes enormes de oro, se ve la sinceridad de un hombre que, a pesar de ser fuerte, es débil en su bondad.

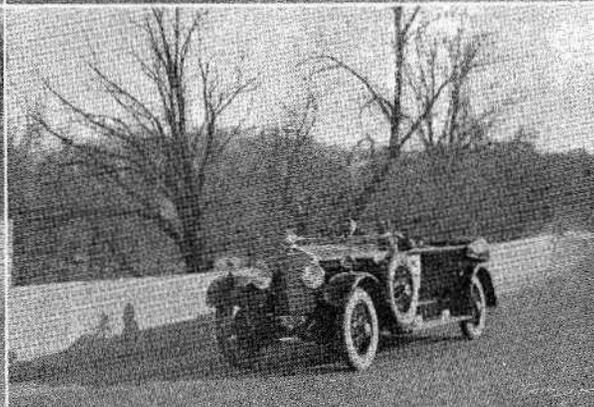
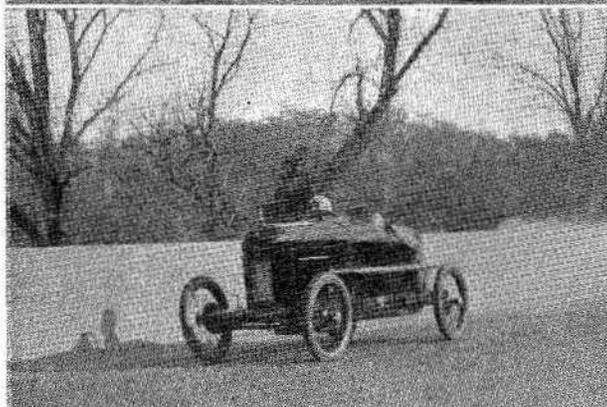
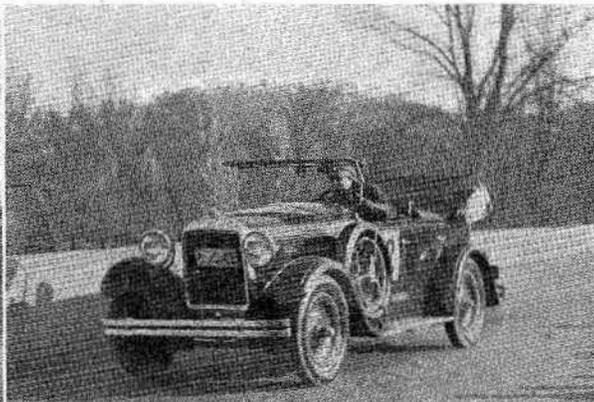
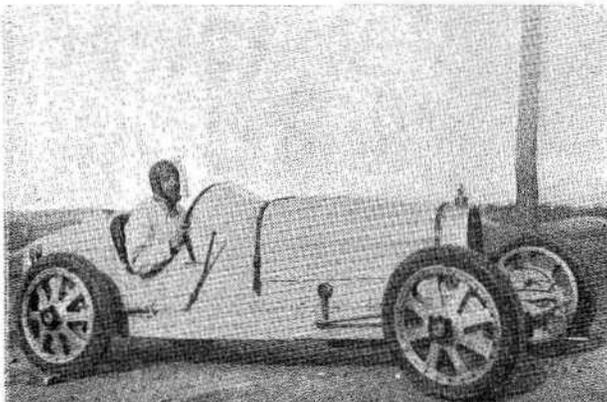
Entre tanto la máquina de Claret hace de las suyas y Paulino juguetea con mi bastoncito, que en sus manos parece un palillo de dientes.

En un rincón, Descamps, con un periódico francés en la mano, busca la lista de pesos que puedan interesar a su *poulain* y en su mente forja nuevas combinaciones para que Paulino no pierda su tiempo.

Después de desear a nuestro púgil buenos augurios y a Descamps buen acierto, nos retiramos del hotel con el recuerdo pertinaz de aquellos dos hombres todo optimismo, todo seguridad, camino que lleva indiscutiblemente al éxito.

J. MILLÁN GONZÁLEZ

Carrera en la Cuesta de las Perdices



El *Bugatti* de Oscar Leblanc, que ha elevado el record a 144.—*Jewett*, pilotado por Ganga, demostró sus bellas cualidades. *Amilcar*, sobresaliendo en cycle-cars.—*Mercedes*, un gran turismo clasificado brillantemente

Fotos Ragel

ORGANIZADA por la activa entidad madrileña Peña Motorista, se ha celebrado en la tradicional Cuesta de las Perdices, en las afueras de Madrid, una carrera en cuesta que ha tenido lisonjerísimo éxito.

La famosa cuesta madrileña ha constituido a menudo banco demostrativo donde lanzar un nuevo modelo, y aunque la prueba en cuesta de las Perdices no se ha corrido con la frecuencia y superioridad deseables, no por ello ha dejado de ser escogida por los motoristas de España para poner en evidencia las posibilidades de sus vehículos.

Los pilotos catalanes no han sido los menos entusiastas de la cuesta madrileña, y las tentativas de record de *Hudson*, pilotado por Carreras, y de *Buick*, por Pascual Sogas, son ejemplos bien demostrativos del atractivo que hacia las Perdices han sentido nuestros conductores.

Este año, entre los inscriptos a la prueba no figuraba ningún representante del motorismo catalán, pero Oscar Leblanc, con su dos litros *Bugatti*, ha sabido con sus excelentes cualidades de conductor y la gran clase del vehículo, subsanar la ausencia de Vizcaya el día de la carrera, elevando el record a 144 kilómetros a la hora, velocidad verdaderamente fantástica.

El éxito de público fué enorme y desde primeras horas de la mañana la caravana de vehículos a lo largo del recorrido imponente, así como la doble valla humana que al margen de la carretera se extendió desde Puerta de Hierro hasta Aravaca.

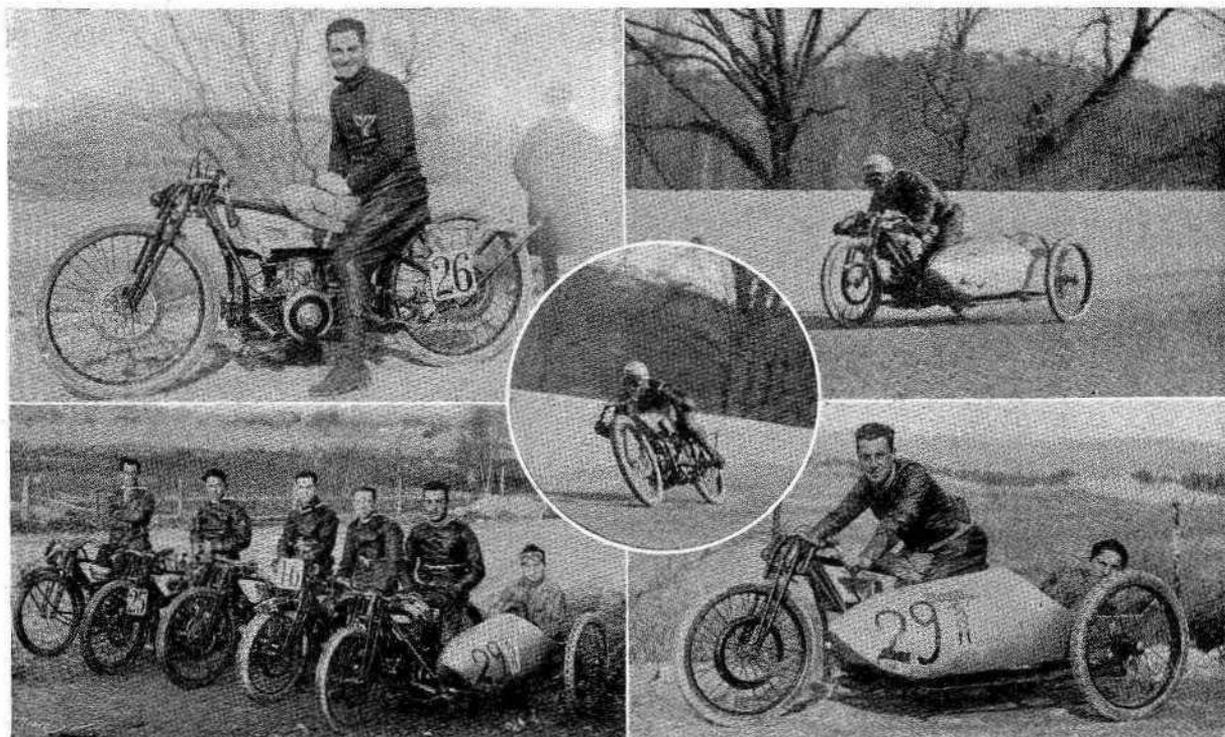
Por otra parte, la carretera bien arreglada, la organización buena en todos sus detalles y la adecuada preparación de la mayoría de los participantes, permitió unos resultados deportivos espléndidos, provocando un cuantioso derribo

de records, estableciéndose los nuevos a velocidades verdaderamente formidables en algunas categorías.

Estas se dividían en Velomotores, Turismo y Velocidad, siendo los tiempos más notables los del equipo motociclista *Douglas*, que se ganó los primeros lugares en 750 c. c. turismo y 500 c. c. carreras, a 130 a la hora, por Sagrario. Zacarias Mateos realizó el mejor tiempo de la jornada con *Douglas* 750 c. c., realizando 146 kilómetros, cuando el viejo record de Fuentes era de 135 kilómetros con 1.000 c. c., y Naurer, con side, hizo 124 kilómetros. En coches, *Amilcar*, pilotado por J. Mauvais, llegó a los 105 kilómetros; Garriga, con *Jewett*, turista, 70, y Gatzner, *Mercedes*, 87, a pesar de la espléndida carrocería que equipaba su chassis.

En una palabra, una jornada verdaderamente digna de la capital de nuestra nación.

En las Perdices, «Douglas» triunfa por completo



Mateos, sobre *Douglas*. — Vicente Naurer, con *Douglas*, en plena carrera. El equipo *Douglas*. El hermoso side *Douglas* de Naurer. — En el círculo: Zacarías Mateos, recordman de las Perdices, sobre *Douglas*

Fotos Ragei

COMO decimos en la reseña anterior, *Douglas* se ha adjudicado la parte del león en la carrera en cuesta madrileña, llegando primera en cinco categorías y adjudicándose el mejor tiempo Zacarías Mateos, que con una máquina de 750 c. c. realizó el formidable promedio de 146 a la hora, batiendo por cerca de 11 kilómetros el tiempo establecido por Fuentes con una máquina de 1.000 c. c. Los otros vencedores fueron: Baltasar Santos, que con una turista de 350 c. c. realizó los 112

kilómetros. A. G. Busto, con otra turista de 750 c. c., convirtió el viejo record de 85 kilómetros a 101. F. Sagrario, con una de carrera 500 c. c., marcha a 140 kilómetros, y Vicente Naurer, con side-car de 750 c. c., corre la categoría 1.000 c. c., adjudicándose la y con ella el record a 124 kilómetros.

La performance de la gran marca inglesa nada tiene que extrañar, por cuanto los resultados del último kilómetro lanzado de las cercanías de Reus ya fueron otras

tantas victorias de este equipo que en tierras hispanas tanto se distingue en estos últimos tiempos, en que la célebre marca se ha impuesto de manera indiscutible.

Douglas, en la temporada que ahora empieza, se propone impulsar todavía más su actuación deportiva, segura de que con ella y con los triunfos que su gran calidad le da derecho, ampliará su acción comercial en nuestra nación con instalaciones en las diversas ciudades, a fin de que sus poseedores se encuentren bien servidos.

C. COLOMER

NEUMÁTICOS
CÁMARAS

MOTOCICLETAS
DOUGLAS

Agencia exclusiva para Cataluña

P. AIXELÁ
BARCELONA

Exposición y talleres:
Calle Rosellón n.º 238
(entre Paseo de Gracia y Claris)
Teléfono 2582-G

La actualidad deportiva en París



1. Concurso de paticycles organizado por *Le Petit Journal*. — 2. Match Rigoulot-Cadine: Rigoulot en un levantamiento de tierra. — 3. Cadine en una «jeté» a dos manos. — 4. Match de asociación Stade Français-F. C. Dieppe. 5. Campeonato de París, de Rugby: Momento de la lucha. — 6. Equipo del C. A. S. G., ganador del Campeonato de Rugby parisino. — 7. En el Velódromo de Invierno: La salida de la carrera Premio Maniotot a la americana. — 8. Los vencedores de la carrera pedestre Lemonnier: Bedel, clasificado segundo, y Pelé, vencedor. — 9. Pocos momentos después de la salida, Pelé ya llevaba la cabeza la cabeza del Premio Lemonnier. — 10. El cross anual de *L'Intransigeant* fué, como siempre, un gran acontecimiento. — 11. Match de futbol entre la U. S. Suisse y el Stade Raphaellois

Aquí, en esta época del año—escogida bien poco a propósito para mi debut como corresponsal parisino—, en que a veces gruesa capa de nieve cubre los campos, en los que se entrega a sus deportes favoritos ¡tan diversos! una juventud ávida de la conquista del triunfo del músculo, es difícil para el que acaba de introducirse en este grandioso mundo del sport, orientarse y, a falta de una peña informativa parisina, que de existir desconozco, como la que funciona en la calle de la Canuda, poder dar con lo mejor de lo mejor, entre lo que se lleva a efecto al aire libre, así nieve, a mares, copos de plata o en coto cerrado como el velódromo de Grenelle o las salas de boxeo, vayan tomando lo más sabroso que ustedes encuentren entre el fajo crecido de fotos que envía

mi compañero Mr. Devred y de entre las cuartillas que envío, para dar fe de mi existencia y en cumplimiento a mis nuevos deberes.

Y cuando estemos del todo orientados, que no creo tardemos, nos atreveremos con grandes informaciones, que ganas no faltan, hasta seguir de *bout a bout* la Vuelta a Francia si Papá Desgrange me lo consiente, que todo se irá.

* * *

De entre los acontecimientos más notables que han tenido lugar recientemente en la capital francesa, escojo los que nuestro corresponsal fotográfico Devred ha impresionado y que acompañan estas líneas. Destácase, de entre ellos, el match entre los notables atletas Rigoulot y Cadine, del que salió vencedor el primero, esta-

bleciendo varios records del levantamiento del peso; la carrera de paticycle, organizada por el periódico *Le Petit Journal*, interesantísima prueba disputada en pleno París; el match de futbol asociación entre los notables equipos del Stade Français y el Dieppe, venido a la gran metrópoli ávido de alcanzar el triunfo; las finales del Campeonato de París de Rugby, cuyo encuentro cumbre fué el disputado por la C. A. S. G., que dió la victoria a tan importante club; la carrera a la americana, corrida en el Velódromo de Invierno con el nombre de Premio Maniotot; la carrera pedestre anual de Lemonnier, que brillantemente ganó el conocidísimo Pelé, y el cross de *L'Intransigeant*, reservado a diversas categorías.

También fué notable el partido de futbol U. S. Suisse contra el

Stade Raphaéolois; la challenge pedestre Guillemase, disputada sobre la nieve, y el cross ciclo-pedestre Blanc-Mesnil, cuyo recorrido estaba cubierto por completo por hermosa sábana de igual espesor.

El reparto de premios a los campeones de las últimas Olimpiadas fué concurridísimo, reproduciendo la foto sacada por Devred el momento en que el gran ciclista Michard recibía los suyos.

En lo que respecta a aviación, ha tenido lugar la llegada de los aviadores Rabatel y Challe a Villacoublay, procedentes de Teherán, después de su raid-misión París a la capital persa y regreso, asistiendo al momento de aterrizaje el coronel Goys, conocidísimo aviador, en representación del Gobierno de la República.

Por París, y en dirección a la Costa Azul, ha pasado la célebre jugadora de tennis americana miss Willis, que viene a Europa con la intención de luchar con la campeona mundial, Mlle. Lenglen; en Cannes ha jugado con miss Launders, demostrando su mucha valía.

Como nota final, ha llamado mucho la atención por los boulevares el dispositivo recoge-nieves, que fué acoplado a un ómnibus y ha servido para limpiar el piso de nieve, creyéndose es el sistema que, más perfeccionado, dará en futuras nevadas el resultado apetecido.

Esto es, en grandes líneas, cuanto ha habido de importancia en estos últimos tiempos; en futuras crónicas iré dando detalles de cuanto vaya celebrándose, detallando con más extensión lo que lo merezca por su importancia internacional.

* * *

Como asunto interesante y del cual debo dar las primicias, es la decisión tomada en la reunión extraordinaria de la Federación de los Automóviles Clubs reconocidos, referente a la reglamentación de los cycle-cars.

El acuerdo ha sido el siguiente: todo vehículo de cuatro ruedas, sea cual fuere su fuerza, dependerá de los Automóviles Clubs, aunque su cilindrada no sea mayor

de 350 c. c. y todo coche con tres ruedas, aun pasando de 1.100 c. c., o sea el límite antiguo, será regido por los Motos Clubs.

La decisión es verdaderamente lógica, si tenemos en cuenta que hoy la cilindrada de los Grandes Premios automóviles es de 1.500 centímetros cúbicos y, al paso que llevamos, no se tardará mucho en llegar al 1.100 c. c., que hace un par de años era considerada como única posible al modesto cycle-car. Ello no es fantasía, ya que en París se da por casi segura la participación en el Gran Premio de Francia de este año de varias marcas con motores de tal cilindrada, no para triunfar de los litro y medio, sino para hacer comparaciones parecidas a las que Ballot realizó con un dos litros cuando la reglamentación era de tres.

Lo único que se teme en las peñas motociclistas es que los pequeños 350 c. c. y 500 c. c. queden abandonados por los Automóviles Clubs.

N. MASFERRER ALFONSO

París, 25-1-26.



1 y 5. Escenas del cross ciclo-pedestre de Blanc-Mesnil, ganado por Vottier (núm. 98). — 2. Reparto de premios de las últimas Olimpiadas. — 3. El nuevo dispositivo-recoge nieve ensayado recientemente. — 4 y 10. Miss Willis celebra en Europa su primer partido contra miss Launders. — 6. Salida del Challenge Guillemase. — 7, 8 y 9. Escenas de la llegada del raid París-Teheran en Villacoublay, realizado por los aviadores Rabatel y Challe

Fotos Devred

NUESTROS CONCURSOS

STADIUM pretende estimular la asistencia de los aficionados a los actos deportivos de pago



SIEMPRE fué afán preconcebido de los fundadores y directores de STADIUM el contribuir con su propaganda a acrecentar la afición a las manifestaciones deportivas.

Desgraciadamente, todo se encarece en este mundo, a pesar de lo cual nosotros hemos operado el milagro de rebajar el precio de venta de STADIUM de 0,75 a 0,50 pesetas que cuesta ahora (aun cuando nosotros que lo hacemos nos forjamos la ilusión que vale bastante más), y con el encarecimiento de las cosas, también se ha aumentado el precio de las entradas y de las localidades a los

espectáculos de carácter deportivo.

Para muchos supone un sacrificio el gastarse dos, cuatro, seis, diez, quince pesetas el acudir a una fiesta deportiva..., para otros implica la imposibilidad de asistir por falta de la *vil moneda*.

Nosotros queremos venir de vez en vez en auxilio o ayuda de aquellos que nos leen, de aquellos que compran o están suscritos a nuestra Revista.

Y aunque con carácter muy modesto, que no en balde hablábamos al principio de encarecimientos, vamos a ofrecer premios en

metálico, en la cantidad de CIENTO PESETAS por lo pronto, a uno de los asistentes a las fiestas que nosotros, sin decirselo siquiera a nuestros fotógrafos, escojamos.

Y vamos al ejemplo práctico.

El día en que se volvió a abrir el campo del F. C. Barcelona, nuestro fotógrafo Claret hizo una fotografía de la salida al campo de los jugadores azul-grana. En esa fotografía está comprendido parte del público. Entre el público, una persona, un deportista escogido al azar, que aparece marcado dentro de una circunferencia y al que suponemos le debió costar su dinero entrar en el campo.

A ese señor, sea quien fuere, si se digna presentarse en nuestra administración, Balmes, 54, de 3 a 7 de la tarde, cualquier día laborable, siendo portador del número 454 de 1 de enero del año actual, concordando su cara con la que aparece retratada, le será entregado un billete de cien pesetas, con sólo la entrega del número de STADIUM y la indicación del quiosco o librería en que lo ha adquirido o el recibo corriente de suscripción.

Las fotografías serán escogidas en todos aquellos espectáculos de carácter público: fútbol, boxeo, autódromo, carreras de caballos, etc., etc.

Interesante cross ciclo-pedestre

CUANDO en nuestra florida y risueña patria la mujer no sabe aún qué decisión tomar ante el deporte y son muy pocas las que a ellos se dedican, más allá de la frontera, en la vecina República, las gentiles damiselas parisinas abandonan por breves instantes las *trottoirs* para, caballerías en ligera *bécame*, atravesar valles, montañas y bosques, y al encontrar un obstáculo infranqueable, a pie, con su máquina al hombro, salvar el obstáculo y seguir el cross ciclo-pedestre, para llegar a la meta en triunfal gesta deportiva.

Benévolas y deportivas lectoras:

fijaos por un momento en esa muchachita que aparece en nuestra foto, y reflexionad un poco en el ejemplo que os da, con su radiante entusiasmo en plena rudeza de la prueba.

¿No os parece algo estimulante para las que están en plena molición... que no son pocas?...

Los cross ciclo-pedestres son espectáculos invernales de sumo interés. Primero para corredores masculinos, como es natural, y luego, convencidos de su belleza, ¿por qué no ir francamente a la creación de grupos de sportivas que los realicen?



En fría mañana invernal, la joven sportiva atraviesa un bosque camino del triunfo

Fotos Claret y Rol

MENSAJERAS

SPORT automóvil, sagrado placer.

Andrés Boillot, el virtuoso del volante que ha hecho famoso su apellido en Indianápolis, Targa Florio y Grandes Premios del A. C. F., ha dicho:

«¿El auto, un sport? ¿No es sencillamente, en verdad, un... medio de transporte?»

Porque quien dice sport dice esfuerzo físico. Y actualmente, en automóvil no hay por qué hacer esfuerzo alguno; pedales, palanca y volante se manejan con facilidad y el coche sólo pide rodar.

Sin embargo... marchar a la aventura, a lo largo de las carreteras, saturarse de aire puro, realizar velocidades, preparar las cuestas, bajarlas, tomar los virajes... todo eso es puro sport.

Inflar un nemático es... sport!

Un pneu que estalla... sport!

La cuenta famosa del hotelero... sport!

El perro, la gallina o la vaca, que precisa, de un golpe rápido y certero de volante, evitar... sport!

¿El auto? ¿Qué duda cabe que es un sport? El más maravilloso de todos los sports!

Y no hablo de las carreras. Eso, eso es sencillamente supersport.»

NUESTRO querido compañero don Manuel F. Creus, redactor-jefe de STADIUM, acaba de ser objeto de una alta distinción por parte de los valiosos elementos que componen el Real Automóvil Club de Cataluña.

En premio, muy merecido, a su constante labor pro automovilismo, en el seno de nuestra Cámara del Automóvil y en la redacción de STADIUM, a la que pertenece desde 1914, ha sido designado miembro de la Junta directiva del Real Automóvil Club, desempeñando un cargo en el seno de la Comisión Deportiva.

Habremos de ver con honda y legítima satisfacción que la labor que nuestro compañero Manolo Creus realice en el R. A. C. C. sea provechosa a los intereses que a todos nos son comunes y por cuyo esplendor trabajamos sin cesar.

LISTA de las exposiciones y ferias autorizadas por el Bureau Permanent de Constructeurs d'Automobiles:

Amsterdam, del 15 al 24 de enero.

Copenhagen, febrero-marzo.

Madrid, 20 a 30 de marzo.

Lyon, marzo.

Viena, marzo.

Tallin (Estonia), abril.

Budapest, 1 a 15 de mayo.

Salónica, 15 a 31 de mayo.

Ginebra, 10 a 20 de junio.

Helsingfors (Finlandia), 1 a 6 de julio.

Lisboa, 4 a 14 de julio.

Riga, julio-agosto.

Praga, 15 a 25 de septiembre.

Berlín, 25 de septiembre a 4 de octubre.

París, 7 a 17 de octubre.

Londres, 21 a 30 de octubre.

Bruselas, diciembre.

LA mayoría de nuestros lectores conocen el automóvil ideado por el capitán de Ingenieros don Antonio Hernández Núñez, que ha estado expuesto en nuestras dos últimas exposiciones y por todos admirado.

Los automovilistas españoles, sobre todo los de la clase modesta, los que necesitan el automóvil para atender a sus negocios, están de enhorabuena. Los pequeños autos de referencia, que se conocen bajo la marca C. E. Y. C., se construirán en España en grande escala.

Una compañía bilbaína (los talleres Eusalduna) ha adquirido la patente del capitán Hernández. Se construyen actualmente unos 500 coches, cuyo precio oscilará alrededor de las 5.000 pesetas. Al duplicarse la construcción habrá una sensible rebaja en el precio.

Dentro de dos meses saldrán los primeros coches. Son de 3 HP. de potencia nominal y de 10 HP. al freno. Se lanzará después al mercado un tipo de 10 HP. para coches de turismo y camionetas.

Hemos de felicitar efusivamente a nuestro querido amigo don Antonio Hernández por haber visto recompensados sus generosos esfuerzos, puestos con verdadera inteligencia a favor de la industria

automóvil, los que estamos plenamente seguros serán bien recompensados. ***

EL ingeniero Nicola Romeo es, además de un reputado industrial y un gran deportista, un verdadero filántropo.

Sus infinitas obras de caridad han motivado, muy justificadamente, que el Consejo provincial de Nápoles le concediese la gran medalla de oro.

EL rumor se ha esparcido de que Robert Benoist, el notable corredor, se iba de la Delage a otros lares.

La noticia era falsa. Benoist, como nos lo aseguraba no hace mucho, en amigable charla de sobremesa, en la Maison Dorée de la plaza de Cataluña, seguirá *chez* Delage, dispuesto a repetir sus hazañas, a participar en la prueba en cuesta de La Rabassada y tal vez en el Autódromo.

Tómese de ello buena nota.

A Peugeot, el grado de Comendador de la Legión de Honor. Dijimos Roberto Peugeot y es a Pedro Peugeot que el galardón se otorga. Tanto monta. El honor es merecido por ambos hermanos y nuestras felicitaciones van dirigidas a los dos.

LEEMOS en un periódico parisino: «Francia recibe cada año más de un millón de turistas extranjeros. Sus gastos sobrepasan de 7.000.000.000 de francos.»

¿Se ha hecho en España un balance idéntico para averiguar lo que entra y lo que sale?

Porque de los 1.800.000.000 de francos que se gastan los españoles en Francia, aprovechándose de la depreciación del franco, algo debiera quedar para los pobrecitos de casa. ***

LOS jugadores del Sparta de Praga que visitaron recientemente España, han vuelto a su club, donde han sido recibidos con júbilo por sus resonantes victorias.

Entre los que esperaban a sus

compañeros figuraba el Presidente, Herr Striberny, que es ministro de la Guerra y antiguo ministro de Transportes.

Decididamente, allí, como aquí, progresamos).

VIVE y alienta un periódico en el mundo, de los deportivos, que es fuente inagotable para muchos apreciables colegas, que lo copian todo al pie de la letra.

Una de sus erratas ha dado ocasión a que la inmensa mayoría de los colegas, que se han tragado el anzuelo, hayan copiado una clasificación que se atribuye a Tilden.

Lo escrito en el periódico-fuente (hay periódicos-fuentes, como hay plumas-fuentes) es lo siguiente: Según Tilden, los mejores jugadores de tenis del mundo son:

1.º, William M. Johnson; 2.º, Vincent Richards (éste es el campeón olímpico); 3.º, J. Borotra; 4.º, Gerald Patterson; 5.º, J. O. Anderson; 6.º, Lacoste; 7.º, M. Lacoste; 8.º, Tako Harada, 9.º, Norris Williams; 10.º, Howard Kunej, y 11.º, Norton.

Lo que escribió Tilden en el *New York Evening Post* fué lo transcrito, salvo que en 7.º lugar puso a Manolo Alonso, español de nacimiento y tennista de corazón.

Otrosí: Salvando el *lapsus* del colega-fuente, un periódico de Madrid ha dicho que el clasificado en 7.º lugar es *Manolo*, incurriendo en el error de añadir al nombre de Manolo, el apellido Tilden.

Querido Manolo, dispensa, que no acertamos ni una.

POR el conocido comerciante don Antonio Nicolau ha sido adquirida una confortable limousine de la acreditada marca *Delage*.

EN Francia existe una entidad conocida (?) por las siguientes iniciales:

F. N. D. S. D. C. P. D. T. E. D. S., que se traduce por: Federation Nationale Des Societés De Culture Physique, De Tir Et De Sports.

Como si dijéramos F. C. B., que entre nosotros todo el mundo sabe lo que esas iniciales significan.

*) Léanse las «Mensajeras» del número anterior.

EN San Sebastián se trabaja a las órdenes del señor Rezola con la mayor actividad en la organización del gran mitin en el transcurso del cual se correrá el Gran Premio de Europa, por primera vez sobre carreteras españolas.

El circuito, que se está disponiendo en forma y modo que quedará completamente transformado, tiene un desarrollo de 17.315 metros.

El programa del mitin—que se ha hecho circular antes por las redacciones de Francia que por las de España—¡por Dios, señores!—comprende:

Día 18 julio (domingo).—Gran Premio de España. Cilindrada libre. Distancia, 692,600 kilómetros, o sean 40 vueltas.

Premios: 1.º, Copa de S. A. R. el Príncipe de Asturias y 30.000 pesetas; 2.º, 10.000 pesetas; 3.º, 5.000; 4.º, 4.000; 5.º, 3.000; vuelta más rápida, 1.000; 500 pesetas a los conductores que participen en la carrera.

Derechos de inscripción: 1.000 pesetas por coche

Día 22 julio (jueves).—Gran Premio Turismo. Distancia mínima a recorrer, 1.000 kilómetros.

Horas salida: Categoría G, 11 mañana; categoría F, 11,15 mañana; categoría E, 11,55 mañana; categoría D, 12,1 tarde; categoría C, 12,15 tarde; categoría B, 12,30 tarde.

Término de la carrera, 11 noche.

Premios para cada categoría: 1.º, una copa y 5.000 pesetas; 2.º, 2.000 pesetas; 3.º, 1.500; 4.º, 1.000.

Copa de S. M. la Reina: Al coche que haya recorrido mayor distancia.

Copa de la Diputación: Fórmula especial.

Categorías 1.100, 1.500, 2.000, 3.000, 5.000 y de más de 5.000 centímetros cúbicos.

Derechos de inscripción: 250 pesetas por coche.

Día 25 julio (domingo).—Gran Premio de Europa. Distancia, 779,135 kilómetros, o sea 45 vueltas. Cilindrada, 1.500 c. c. Peso, 700 kilos.

Premios: 1.º, Copa de S. M. el Rey y 50.000 pesetas, más el Trofeo del Gran Premio de Europa para el Automóvil Club del país del vencedor; 2.º, 20.000 pesetas; 3.º, 10.000; 4.º, 5.000, 5.º, 4.000; 6.º, 2.000; 7.º, 2.000; 8.º, 1.000;

vuelta más rápida, 1.000 pesetas; 500 pesetas a los conductores que participen en la carrera.

Derechos de inscripción: 2.000 pesetas.

Las inscripciones se admiten en el R. A. C. E. (Alcalá, 69, Madrid), en el R. A. C. G. (plaza de Oquendo, San Sebastián), las de los Premios España y Turismo hasta el 15 de mayo a derechos sencillos y hasta 1 de junio a derechos dobles y las del Gran Premio de Europa hasta el 15 de marzo a derechos sencillos y hasta el 15 de abril a derechos dobles.

LA nueva Junta directiva del Real Automóvil Club de Cataluña ha quedado constituida en la siguiente forma:

Presidente, don Enrique Cera.

Comisión de Gobierno: Presidente, don Laureano Moreno; Tesorero, don Ramón M. Puigmartí; Vocales: doctor don Juan Farnés, don Francisco Vilumara y don José M. Mata.

Comisión de Fomento: Presidente, don José Solá-Sert; Vocales: don Salvio Iborra, don Alfonso Macaya y don Pedro Soldevila.

Comisión Deportiva: Presidente, don Rómulo Bosch y Catarineu; Vocales: don Andrés Bresca, don Magín Matheu, don Manuel F. Creus y don Manuel Balet; Secretario general, don Pablo Nicolau.

TENEMOS fundadas sospechas para suponer que la Exposición del Automóvil que organiza el Palacio de Hielo de Madrid para los días 20 a 30 de marzo sufrirá un aplazamiento.

Realmente no hubo acierto en escoger esas fechas, por cuanto los días 29 y 30 de marzo están comprendidos dentro de la Semana Santa.

EL automovilismo va entrando en la novela catalana. Recientemente se ha publicado un libro delicioso del popular novelista Clovis Eimeric, cuyo tema básico son las aventuras de una muchacha caprichosa, empeñada en conducir un coche de turismo.

El libro, que ha obtenido un gran éxito de librería, es una prueba más de que el automovilismo se va imponiendo en todas las esferas.

Ante el próximo Congreso de la U. V. E.

¿Fomento? ¿Legislación?

I

LA proximidad del Congreso unionista parece haber despertado un tanto la afición a las cosas ciclístico-legislativas, que se han puesto de manifiesto en fórmulas para el Campeonato de fondo, para las licencias de corredores, etcétera, etc., cuestiones que realmente hasta ahora apenas si exteriormente habían preocupado a nadie y que, sin embargo, tienen su transcendencia. Es más: los Congresos, que durante unos años pasaban inadvertidos, al parecer, merecen un interés superior al supuesto; por lo menos así se desprende de una serie de artículos que hemos leído atentamente para orientarnos un poco en esta legislación.

Y, sin embargo, una vez más hemos de exponer el criterio que de las cosas ciclistas españolas tenemos formado y es el de que nos hallamos todavía en una época que necesita más de fomento que de legislación; es decir, que pasamos por períodos de constitución de las grandes fracciones ciclistas, esas fracciones que luego reclaman una dirección especial y una legislación no menos especial. Y decimos esto, porque aun respetando los principios jurídicos de cualquier código, entendemos que en cada época o país las circunstancias aconsejan proceder en forma distinta, o sea adecuada a esas circunstancias de lugar y de tiempo.

Uno de los más grandes defectos de las constituciones de los grupos deportivos de España es, indudablemente, el de que su legislación se reduce a ser un remedo de cualquier procedimiento ultrapirenaico, con la menor adaptación al objeto. Cualquier entidad o federación se establece a semejanza de las extranjeras, sometiéndose a unos reglamentos, fiel copia de los de otros países, sin separar lo eficaz de lo ineficaz, ni más ni menos que el que, habitante en un país, por ejemplo Andalucía, pretendiese utilizar en Galicia las

mismas prendas de ropa que en el suyo. Nuestra monomanía está en imitar a lo extranjero, sólo porque es... extranjero, y en muchos y muchos casos seguimos esa corriente tan a ciegas, que fallan grandes cosas sólo porque no hemos querido imponer nuestro criterio en lugar del ajeno.

Cifándonos a las cuestiones ciclistas, diremos que precisamente nuestra calidad de imitadores ha perjudicado no poco el fomento del deporte democrático por excelencia. Quisimos siempre emular las grandes cosas del otro lado de los Pirineos y en todo momento nos hemos amoldado a lo legislado en Francia o en otros países, sin reparar en los inconvenientes que ello pudiera tener, adaptado en país de tanta diferencia con el resto de los que con el nuestro forman el continente.

Un ejemplo sólo citaremos: Nuestro ciclismo deportivo se ha mantenido durante bastantes años enfrascado en las carreras de velocidad pura y otras que más bien son hijas de una «forma» fácil de improvisar que de adquirir plenamente y, pasada la novedad, las carreras cortas, de aparato, en muchos casos de injustos resultados para los participantes, han caído en desuso, más bien dicho, han hecho caer a los velódromos y sólo cuando se han iniciado las pruebas de alguna calidad, cual carreras de doce y de veinticuatro horas y carreras tras moto, carreras que exigen toda la calidad personal y todos los entusiasmos, el público ha vuelto a acudir a las pistas. Una cosa análoga ha ocurrido con el Campeonato de España sobre 100 kilómetros de carretera, que se estima hoy como una carrera de neófitos, aun cuando en otros países tenga un carácter (muy explicable en ellos), de prueba clásica, porque las circunstancias deportivas de los mismos han dado margen a ese clasicismo.

Hemos empezado a trazar estas líneas a base del próximo Congreso unionista y nos vamos separando de la cuestión. Queremos decir

que en el Congreso no debemos preocuparnos más de legislar que de fomentar el ciclismo. En efecto, a simple vista, recogiendo impresiones de regiones o comarcas aisladas, podríamos llegar a creer que estamos en pleno apogeo del ciclismo deportivo, y no tenemos aún esa suerte, aun cuando felizmente vayamos camino de ello con grandes probabilidades de llegar a ese *máximum* soñado desde treinta años acá. La paupérrima condición deportiva del ciclismo hasta poco ha, nos ha hecho ver muy grandes algunas de sus manifestaciones, que en el fondo sólo han sido raquíticas demostraciones de interés para fracciones de idólatras que siguen a unos pocos ases; el sentimiento popular ciclista que empieza a manifestarse, no forma todavía el ambiente preciso para que creamos vivir ya el esplendor ciclista que siempre nos hemos imaginado al compás de nuestro anhelo. De manera que, enfrascarnos en proyectos de legislación, creyendo contar con mucha materia o jurisdicción legible, sería, indudablemente, dar un paso atrás. Por otra parte—y lo decimos con verdadero orgullo—, aun imperan en el sector ciclista la buena fe, la recta intención y la disciplina, en algunos deportes, van siendo una metáfora nada más.

Pensamos, en sucesivos artículos, ir exponiendo puntos de vista con relación al Congreso próximo; hoy por hoy, creemos oportuno, siguiendo nuestra costumbre de no ser excesivamente optimistas, llamar la atención de los técnicos sobre la diferencia de los dos conceptos, fomento y legislación.

Porque siendo complementarios, están, no obstante, muy separados en esencia y en efecto cuando intervienen aisladamente.

Y un análisis del movimiento ciclista, o en otras palabras, del resurgimiento ciclista, nos daría la pauta exacta de la realidad o la apariencia del mismo. Han sido precisos más de quince años de incansables trabajos, de paciencia

suma, de abnegación no menos constante, para mantener vivo, aunque débil, el espíritu ciclista en España, y lo que es más, para aguantar el aspecto deportivo de esta rama de la higiene y del turismo que siempre fué mirada con desdén por la mayoría de las gentes.

Durante esos quince años, después de contener la crisis, se ha logrado avanzar un tanto e ir preparando al ciclismo para un verdadero resurgimiento, favorecido no poco por la notable mejora que se viene operando en nuestras carreteras y luego, en dos o tres años, el resurgimiento parece alcanzar proporciones no imaginadas, tanto en el terreno práctico como en el deportivo, proporcio-

nes que, como ha dicho un periódico norteño, alcanzan en algunas regiones caracteres de monomanía o de locura.

Pero no podemos confiar en esos rápidos «saltos», porque suele suceder como en la fiebre del enfermo, que son signo de una anormalidad patológica; el resurgimiento, en el terreno práctico, nos ofrece confianza de que será estable; al fin y al cabo, obedece a una serie de razones, tales como la baratura de las bicicletas, la apertura de nuevas vías de comunicación urbanas y extraurbanas, con una gran mejora en los aficionados y otras; en cambio, el ciclismo deportivo, tenemos la impresión de que aun es más aparente

que real, no obstante nuestros deseos de que sea paralelo a la importancia del ciclismo popular.

No se nos oculta que en 1924 y en 1925 se han realizado grandes manifestaciones ciclistas, pero, precisamente porque conocemos perfectamente los resortes de algunas de ellas por haber intervenido en mayor o menor escala en su preparación, reconocemos que aun tienen algo de «forzado» y, por consiguiente, de apartamiento de la realidad.

Estas son algunas de las razones que nos mueven a recomendar que el próximo Congreso no descuide el fomento del ciclismo deportivo.

F. A. CANTO ARROYO

ESPAÑA TIENE UN LAGO

CUÁNTOS españoles saben que España tiene un lago? ¿Cuántos sienten la curiosidad de verlo? Lagos, para España, hay tan sólo los de Suiza, y los españoles no se arredran ante el largo viaje. Dentro de España existen cosas que parecen lagos. ¡Pero lagos verdaderos, lagos de agua dulce, lagos entre montañas y a respetable altura sobre el mar! Todas estas condiciones, sin embargo, las reúne el de Sanabria, y no alcanzo a comprender la razón de que lo abandonen los españoles enamorados de los lagos suizos. ¿Es que no vale la pena? ¿Se tratará, más que de un lago, de una charca engrandecida y poetizada por la imaginación local? ¿Estará la causa del abandono en las dificultades para llegar al sitio? ¿Será necesario al turista contratar una brigada de obreros que, al través de los intrincados breñales, vayan abriéndole camino?

En Puebla de Sanabria, donde me informo respecto a la manera de hacer la excursión, nadie le da a esto la menor importancia. Ni hay que organizar caravanas ni hay que proveerse de ninguna clase de elementos destructores. Al lago, que sólo dista doce kilómetros, puede irse muy sencilla y hasta muy cómodamente. A pie, a caballo, en automóvil si se quiere...

—¿Pero hay carretera?

—Hay carretera hasta el mismo lago, y en Puebla de Sanabria

automóviles que alquilar. Sólo me detiene, sabido esto, la consideración de la hora. Media el día y tal vez no tenga tiempo de verlo todo.

—Es que puede quedarse allí.

—¿En alguna taberna?

—En la fonda.

Todo está, por lo visto, bastante bien dispuesto para la visita al lago. ¿Cómo se trata, entonces, de un lago casi desconocido? Y cierta idea anterior vuelve a preocuparme. ¿No valdrá realmente la pena? ¿Qué importan los datos de un folleto que me dan en Sanabria? Puede tener el lago esa masa de agua que para sí la quisieran algunos puertos conocidísimos. Puede, por su profundidad, reirse de muchas habías famosas. ¿Qué importa esto, no obstante, si le falta el aspecto de verdadero lago? ¿Es que tendrá playas también y barcos que lo crucen y aguas capaces de agitarse al paso del viento?

—Venga, veriga el automóvil.

Y el automóvil salva el río donde se refleja la silueta feudal de Sanabria, y después de atravesar unos bosques comienza a asomarse a los valles y a bordear pueblecillos los más pintorescos del mundo. A lo lejos levántanse montañas que todavía tienen nieve en la cumbre. Y, de pronto, una visión que sobrecoge y deslumbra: un rincón del mar, uno de esos rincones hasta donde, no lejos de estos sitios, en la tierra asturiana o gallega, gusta el mar de meter-

se, nostálgico de los castaños y los robles. Robles y castaños dándole sombra al agua que, en otros sitios, refulge con toda la luz del sol poniente. Aquí, un rebaño de vacas deteniéndose a beber sobre la orilla arenosa. Allá, una barca, desde donde han comenzado a tenderse las redes. Entre los árboles de enfrente, un monasterio y algunos casales. Sobre una punta que se adentra en el agua, la silueta blanca de un caserío con toda la apariencia de un pueblecillo marinero. Y el lago no se ve enteramente. Aun debe de llenar aquellos otros rincones. Aun aquellas montañas magníficas del confín deben reflejarse en las aguas que la brisa de la noche está rizando.

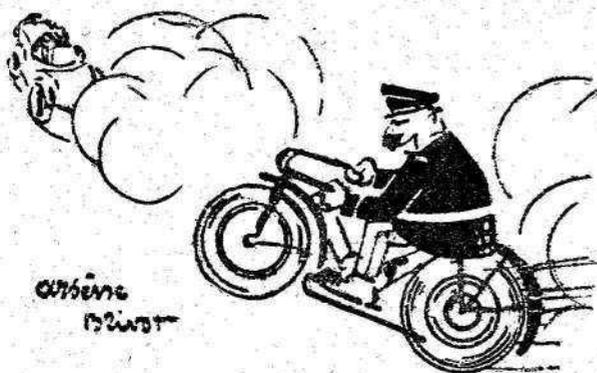
Es un lago y tiene todo cuanto suele a los lagos exigirse. Tiene la altura sobre el mar y las montañas rodeándolo, tiene playas y tiene pueblos. Tiene barcas y tiene brisas y hasta tempestades a veces. ¿Por qué no viene la gente, entonces? ¿Por qué a estas horas la fonda, una fonda donde se disfruta de la vista más bella del lago y las truchas magníficas que el lago produce, no cuenta con otro huésped? Interpelo al fondista sobre el asunto, y el fondista me dice suspirando:

—Es que no hay seguramente turistas extranjeros en Galicia ni en Asturias. De otro modo, ya vería usted.

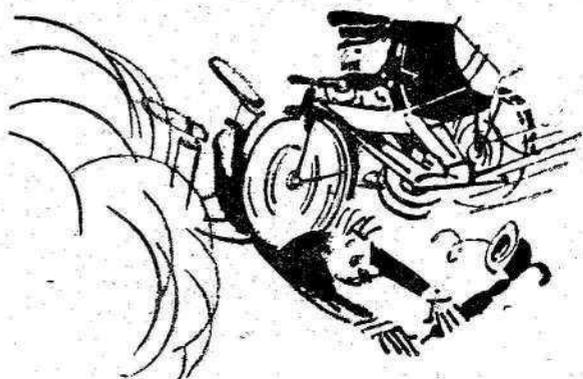
FRANCISCO CAMBA

EL DEPORTE EN SOLFA

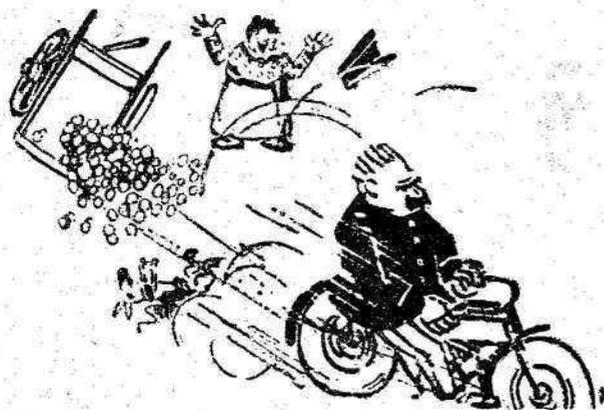
PEOR EL REMEDIO QUE LA ENFERMEDAD



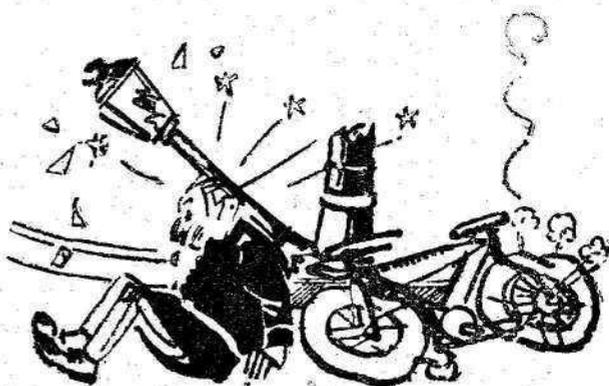
— ¡Vaya una manera de circular!...



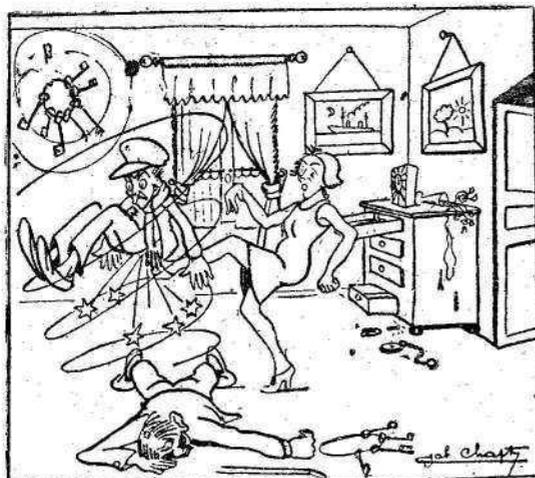
... Debo darle alcance...



... de lo contrario causaría algún accidente...



... que precisa evitar... (Le Merle Blanc, Paris)



— Chico, estamos de malas: ¡hemos tropezado con una deportiva!

(L'Auto, Paris)



El doctor. — Usted debe seguir régimen... practicar algún deporte .. la boxe... la natación...

El enfermo. — ¿La natación... con este ataque de gota?

El doctor. — En una piscina, una gota más o menos no tiene importancia.

(Péte-Méle, Paris)

La serie
de triunfos de

Peugeot

en la TARGA FLORIO y en la VUELTA A FRANCIA
se enriquece con el

GRAN PREMIO DE TURISMO

del Automóvil Club de Francia (Categoría de cinco litros)

1.º BOILLOT, sobre conducción interior **PEUGEOT**, con peso obligado de 2.800 kilogramos, alcanza, en los 1.050 kilómetros, una velocidad media de 85,990 KILOMETROS POR HORA.

Agencia para Cataluña y Baleares

VICENTE PRAT BOSCH

Salón de Exposición y Ventas

Consejo de Ciento, 349 : Teléfono 3090 A

Garage y Talleres

Aragón, 184 : Teléfono 649 - A

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores

Agrícolas Austin

CORTINA Y ESTEVE

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

**¡Ciclistas! Debéis
usar**

Neumáticos DELTA

de fabricación nacional

Madrid
Gaztambide, 3

Klein y C.^a

Barcelona
Princesa, 61

Gran Premio de Autociclos del Real Moto Club de Cataluña

1.º F. S. (amateur) cubre con autociclo 1.100 c. c.

CARRERA DE TRES HORAS

A M I L C A R

239,138 KILÓMETROS

la mayor distancia cubierta de los inscriptos categoría autociclos

J. Alvarez y C.^a, S. en C. : Calle Provenza, núm. 185
BARCELONA

Lea Vd.

**El Mundo
Deportivo**

STADIUM



Ernest F. C. Witty

Calle Aragón, núms. 259-261
BARCELONA

**Articulos para
todos los Sports**

La casa más importante de España

Tennis : Raquetas y Pelotas de *Slazengers Ltd.*

Foot-ball : Los mejores Balones ingleses.

Sports de Invierno
Atletismo

Excursionismo

Piolets de 10 a 25 Ptas.



Trabajos pulcros y rápidos de

MECANOGRAFIA

hechos por casa especializada

Dirigirse: **STADIUM**, número 373

Lázaro y López

Concesionarios exclusivos de las legítimas

Motocicletas y Bicicletas

B. S. A.



Rambla de Cataluña, 141 : Teléf. 985-6
BARCELONA

**TODOS LOS
AUTOMOVILES
A CREDITO**

DIRÍJASE A

Crédito Comercial

PARISOT Y C.ª

Plaza Cataluña, 9 : **BARCELONA**

Facilidades de pago en

DOCE MESES

VENTA PARA TODA ESPAÑA

Las mismas facilidades para compra de Autocars, Camiones, Tractores y Maquinaria Agrícola: Motores, Trilladoras, Amasadoras, etc.

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Diez y seis años de publicación

APARECE LOS DÍAS
1 Y 15 DE CADA MES

Número corriente. . 50 céntimos
» atrasado. . 1 peseta

Precios de subscripción:

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

PAGOS POR ADELANTADO

*PRECIOS DE LOS ANUNCIOS
SEGÚN LA TARIFA NÚMERO 4*

OFICINAS Y TALLERES DE IMPRENTA
CALE DE BALMES, NÚM. 54
BARCELONA
TELÉFONOS 2689-A Y 4737-A

ESTUDIE Vd. COSTE por neumático y kilómetro
y encontrará que los

NEUMÁTICOS

DUNLOP

CORD

son los más económicos que
puede montar en su coche

**"Para quedar satisfecho
montad DUNLOP"**

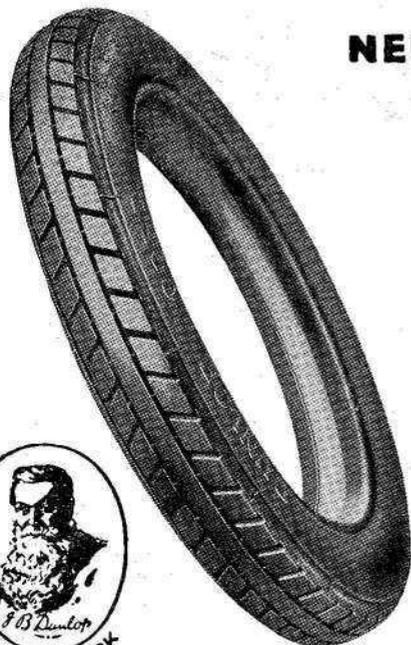
SOCIEDAD ESPAÑOLA

DUNLOP

(SOCIEDAD ANONIMA)

M A D R I D
Claudio Coello, 106

BARCELONA
Buenos Aires, 18



Exito clamoroso de los automóviles

BUGATTI

en la Cuesta de las Perdices

Madrid, 23 enero 1926

1.º

Categoría 2.000 c. c.

O. LEBLANC, sobre **BUGATTI**
a 144,780 km. por hora

2.º

Z. MATEOS, sobre **BUGATTI**
a 139,211 km. por hora

Ambos coches, con motor 8 cilindros, de serie, batieron el antiguo record absoluto de Pascual Sogas, que era de 132,420 kilómetros por hora

Representación general para España

Automóvil Salón

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

ELIZALDE

Fábrica Española de Automóviles

El automóvil ELIZALDE es el coche excelente; su fabricación se realiza por los medios más perfectos y con los mejores materiales conocidos y sus piezas son *intercambiables*

El ELIZALDE no está construido con *el fin de competir en precios con otras marcas: el precio de compra es elevado, pero se paga a su valor real*

Visiten los talleres ELIZALDE y comprobando su perfecta organización le otorgarán su confianza

A. ELIZALDE
Paseo San Juan, 149 : Barcelona