Stadium

Revista Ilustrada

En los momentos en que el Centre Excursionista de Cataluña celebra sus pruebas en el valle de La Molina, es interesante publicar la foto del joven Laguier, vencedor de la carrera de skis de Pontarlier

Año XVII : Núm. 480

1 Febrero de 1927

50 cts.

CICLOS ACCESORIOS, REPARACIONES Y PIEZAS SUELTAS

Balmes, 62
BARCELONA
Teléfono 1445

SANROMÁ

Ruedas metálicas intercambiables

Rudge-Whitworth

Concesionarios exclusivos de venta para España

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

DWF

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 mis talleres una sección dedicada exclusivamente a la construcción de toda clase de Cojinetes, de dimensiones no catalogadas : Patentes de invención e introducción : PIDANSE REFERENCIAS

La Prensa

Agencia de Anuncios de RAFAEL BARRIOS

Carmen, 18 · Tel. 123 · MADRID

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

AUTOMOVILES

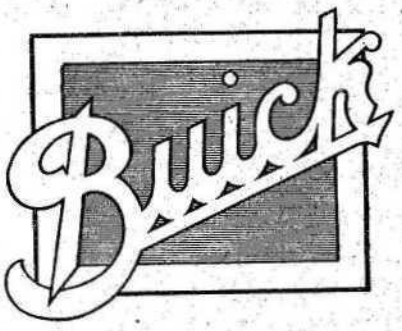
AVIONS VOISIN

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

Matrícula de Automóviles en 1926

Automóviles de turismo matriculados en la Provincia de Barcelona durante el año 1926, según el Boletín de la Cámara del Automóvil de Cataluña, cuyo precio de todos los modelos de coche de sus respectivas marcas es superior a 10.000 pesetas:

BUICK	**164**	TALBOT	22
STUDEBAKER	108	CADILLAC	20
HISPANO-SUIZA	58	PACKARD	20
DELAGE	50	LANCIA	14
ROCHET-SCHNEIDER	38	CEIRANO	14
CHRYSLER	38	ALFA ROMEO	12
WILLYS	35	PANHARD	10
OACKLAND	30	LINCOLN	9
VOISIN	30	UNIC	7
DELAHAYE	26	Otras 48 marcas, un total de	153



Pida una prueba, entérese de los resultados obtenidos por cualquiera de sus poseedores, y se convencerá del por qué de su éxito

CONCESIONARIO

BARCELONA
Aragón, 239-245
Plaza Letamendi, 17

F. ABADAL

MADRID
Alcalá, 62
O'Donnell, 14

CARRERA DE LAS XXIV HORAS, DE MONZA

1.º Peugeot conducido por **Boillot**

batiendo el **Record del Mundo**

CIRCUITO DE CARRETERAS EMPEDRADAS

Carrera de cochecitos

1.º Piccolati, sobre **Peugeot**

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*

Si usted conociera en detalle el

Willys-Knight

se sumaría a sus admiradores

Acuérdese que es el motor que no sufre desgastes y que no le son necesarias las manipulaciones periódicas de esmerilado de válvulas y limpieza de culata

Nuestros actuales precios y surtido completo de carrocerías deben interesarle

AUTOMÓVILES, S. A. - Claris, 98 - Barcelona

Representantes exclusivos

Equipo Bosch, S. A.

BARCELONA
Mallorca, 281

MADRID
Génova, 3

MARCA DE FÁBRICA

6918

Ernest F. C. Witty

Aragón, 261 : Teléf. 1017-A
BARCELONA

LA MEJOR CASA
de España en artículos
para todos los sports

Tennis
Foot - Ball
Atletismo
Boxeo
Ping - Pong
Rugby
Hockey
Excursionismo, etc., etc.

PARA MOTORES DE GRAN VELOCIDAD
ACEITE JÚPITER
Inalterable à todas las temperaturas

Sociedad marca EL LEON : Plaza de Cataluña, 20

LA VENTA EXCLUSIVA DE
STADIUM
EN PORTUGAL
CORRE A CARGO DE LA
SOCIEDAD COMERCIAL PORTUGUESA
DE PUBLICAÇOES E TELEGRAFIA, LD.
SEDE SOCIAL:
LISBOA : 11, LARGO DE SAN DOMINGOS

AMORTIGUADORES
GABRIEL SNUBBERS
LOS MAS EFICACES
LOS MAS BARATOS DE COMPRA

No nos limitamos a venderlos,
sino que gratuitamente son
siempre ajustados en nuestras
Estaciones de Servicio

AUTOELECTRICIDAD
Coma, Llorens y Bufill, Ltda.
BARCELONA
Diputación, 234
MADRID
San Agustín, 3

OPERADIO
Maletín Radiotelefónico

FUNCIONA
sin antena, sin cables y sin aparato alta voz supletorio

En sus excursiones, en sus viajes, no olvide su MALETIN

A. CASAJUANA
Diputación, núm. 279 - BARCELONA

Nacional Pirelli

el neumático fabricado en Manresa

compite
con los extranjeros,
teniendo la ventaja de
ser fabricado en nuestro país

ACUMULADORES

STORAGE BATTERY
Willard
TRADE MARK REGISTERED

Unicos por su
aislamiento
perfecto

Servicio Taller de
Reparaciones

AUTOELECTRICIDAD

Coma, Llorens
y Bufill, Ltda.

BARCELONA
Diputación, 234
MADRID
San Agustín, 3

Lázaro y López

Concesionarios exclusivos de las legítimas

Motocicletas y Bicicletas

B. S. A.

Rambla de Cataluña, 141 : Teléf. 985-G
B A R C E L O N A

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

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

Diez y siete 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
CALLE DE BALMES, NÚM. 54
B A R C E L O N A
TELÉFONOS 2689-A Y 4737-A

Automóviles y Camiones

Austin

Moon

Maxwell

Tractores Agrícolas **Austin**

CORTINA Y ESTEVE

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

Lea Vd.

El Mundo Deportivo

V Exposición Internacional

del

Automóvil

del Ciclo y Deportes diversos

Barcelona

S. M. el Rey de España a la salida de la Exposición de 1922

del 27 abril al 8 mayo de 1927

Palacios del Parque de Montjuich

OFICINAS
—
BARCELONA: Balmes, 54
MADRID: Preciados, 46
PARIS: Notre Dame des Victoires, II

Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES

Número corriente . . 50 cts.
Número atrasado . . 1 pta.

PRECIOS DE SUESCRIPCIÓN
España, un año . . 15 ptas.
Extranjero, un año. 30 ptas.

AÑO XVII — BARCELONA, 1 DE FEBRERO DE 1927 — NÚM. 480

Hípica

El Marqués de Foronda, donador de las copas de su nombre, disputadas en el reciente rally, concurre al mismo demostrando sus grandes aficiones por la hípica

Foto Vela

Nuestros colaboradores

Del periodista desconocido

VA desfilando por estas páginas, con sus sanas ideas, sus bellos pensamientos, su galana prosa, una serie, que anhelamos no tenga nunca fin, de estimables colaboradores, de ilustres personalidades y de modestísimos deportistas, que comulgan todos con idénticos entusiasmos y una misma creencia, en los ideales que STADIUM sustenta de toda la vida.

Llamamos a todas las puertas, a todas las escuelas y a todos los sectores, para que se viertan aquí aquellos propósitos en que poder inspirarnos nosotros, para proseguir nuestro camino, si difícil cuando había que abrir brecha en la espesísima selva, dificilísimo ahora en que se hallan repletos de los grandes obstáculos que las circunstancias van amontonando a nuestro paso.

A los artículos publicados hemos acompañado siempre un retrato y una firma conocida; hoy, forzosamente, hemos de alterar nuestra costumbre, ateniéndonos a lo que dice la gramática que no hay regla sin excepción.

Un anónimo colaborador pide un lugar en estas páginas, para agradecer un obsequio y reivindicar sus derechos que pretenden hollarse y no hemos de ser nosotros los que también neguemos hospitalidad y las consideraciones que le son debidas al periodista desconocido que, forzosamente, tenía que ser un periodista deportivo (!).

Tal como llegan sus cuartillas a nuestras oficinas, escritas en lujoso papel y a máquina, las damos a la imprenta. Al lector corresponde hoy, como siempre, apreciar su valor.—(N. de la R.)

MIS queridos compañeros de profesión periodística, residentes, como yo, en Madrid, afectos a esta Prensa, de la que tanto renegamos, pero a la que tanto amamos, me acaban de ofrendar un banquete. Fraternal ágape en honor de este mísero escritor, del periodista desconocido.

Tentado estuve por acudir a la hora de la cita, pero, por temor a descubrirme demasiado—como en esgrima y como en esgrima recibir una estocada—, me quedé en casa con todo el sentimiento de mi alma, ya que uno de los afectos al que mayor culto consagro es el del compañerismo.

La comida debió ser apetitosa, los manjares suculentos, excelentes los vinos, de finísimo aroma los tabacos, porque los conocidísimos compañeros que no oponen jamás obstáculo al recién llegado al estadio de la Prensa, venga de donde viniere y llámese como se llame, con o sin bagaje, han acordado repetir, mes tras mes, el banquete de confraternidad; es de suponer que, de ahora en adelante, en honor a alguien que les sea más conocido que yo.

Cuentan las crónicas que allí se habló bien y mal, más mal que bien, de periodismo y de periodistas, de los escritores que gozan de fama también mala y buena, como del simple gacetillero, haciéndose caso omiso del periodista deportivo.

Para muchos periodistas, el periodista deportivo, a lo sumo, es un agente comercial que hace reseñas, pero que va en busca directa e inmediata del reclamo, del anuncio, de la ínfima gacetilla de pago.

El periodista deportivo no merece codearse con los demás periodistas, entre los que deben andar comprendidos los que se limitan a solicitar antes de empezar determinados actos públicos la gacetilla oficiosa, los que recogen a diario y traspasan a las cajas y linotypes, las notas escritas en las secretarías de nuestros centros oficiales.

El periodista deportivo es un chiflado que, por lo regular, no cobra sueldo y se contenta con los pases de futbol y de boxeo, que han *pasado,* en infinidad de casos, a ser propiedad exclusiva de los directores y administradores e incluso de sus respectivas familias.

El periodista deportivo es la menor cantidad de colaborador de un periódico y cuenta con la eterna enemiga de los regentes de nuestras imprentas, que como que apenas si ven la luz del día, no saben a lo que trasciende eso del deporte, tan enfadoso, con tanta palabrota exótica y enrevesada.

Hasta en nuestras Asociaciones (?) el periodista deportivo es admitido con cierta y mal disimulada aversión.

Y no digamos nada cuando de intervenir en lo de los Comités Paritarios se refiere; es de suponer que ni se le otorgue consideración, ni voto, ni vela en este entierro.

* * *

Aquellos que tuvieron que introducirse, vergonzosamente, en las columnas de la Prensa, con una mísera gacetilla, que reflejaba algo, que empezaba a alentar con vigor, han invadido, solicitados por los propietarios y las empresas de periódicos, nuestra Prensa diaria.

No existe hoy periódico que se precie de recoger los latidos de la opinión, que no refleje la vida deportiva de la localidad en que se imprime, de toda España, del extranjero, inclusive, en ruda competencia unos con otros.

El periodista deportivo escribe artículos, formula interviús, indaga en los centros directivos, en los mentideros más populares la noticia sensacional del día; asiste a primeras horas del día a las carreras en carretera; por mañana y tarde a los espectáculos deportivos, donde suele reunirse mucho más público que en parte alguna; por la noche al boxeo, a conferencias y asambleas. Viaja el periodista deportivo en todas direccio-

nes, por su país y por el extranjero, empleándose muchas más palabras en reseñar desde Budapest, pongo por caso, un match España-Hungría, que en Lausanne una sesión agitada de la Sociedad de las Naciones.

El periodista deportivo es un periodista completo. Llena actualmente con su labor ímproba y diaria el mayor espacio de las páginas de nuestra Prensa; sus manifestaciones son las más leídas y las empresas que han reconocido la importancia enormísima que ha alcanzado el deporte, han aumentado el personal práctico y ducho en esa especialidad, remunerando su trabajo en la proporción que le es merecida y se dispone, y no ha de ser ciego quien no lo vea, para, merced al favor que el público otorga a los periódicos más deportivos, a otorgar al deporte lo que el deporte exige y se merece.

Otra consideración, que no quiero que se me quede en el tintero: En sport todo prospera, merced al empuje considerable de «nuestra» prensa, que podemos decir que es ya toda la prensa. ¡Qué de páginas de deportes! Lo avasallamos todo y a pesar de ello...

... Nuestros queridos compañeros en la Prensa no quieren reconocernos beligerancia. Nada significa para el periodista profesional (?) (que poquísimos viven de la profesión exclusivamente!) el periodista deportivo; nada representan las Asociaciones nuestras para las demás Asociaciones.

Eso sí, cuando truena, entonces se acude al periodista deportivo. Recientemente, en la Asamblea de la Federación Atlética se despotricó contra los periodistas. Los periodistas encauzaron el debate y a periodistas se ha llevado a la presidencia y a la secretaría.

En casi todas las asociaciones figuran periodistas en las directivas, y muchas de ellas deben su existencia a iniciativas de esos elementos tan valiosos y tan poco apreciados.

Podrán negárseles los méritos a los periodistas deportivos, pero éstos han invadido el terreno de que disfrutaban los otros, entrañablemente queridos y altamente estimados y avanzan resueltamente hacia una era en que no valdrán argucias, sino que ese ser desconocido lo será únicamente de aquellos que, perteneciendo a la clase, no quieran reconocer el derecho pleno que al periodista deportivo le asiste para titularse con pleno derecho «periodista».

¿.....?

(Periodista desconocido)

Las jornadas de hockey

Los partidos jugados en la jornada pasada fueron dos y resultó la lucha de gran intensidad.

Una esperanza reveló la victoria del Junior sobre el Cataluña, a pesar de su juego poco noble debido al arbitraje de Bagaría, que no supo imponerse lo que era de esperar.

No es discutible esta victoria, tanto más cuanto que la actuación de Caralt, Goicoechea y Flaquer fué peligrosísima y poco favorecida en el remate ante la puerta, ganando por 3 a 2.

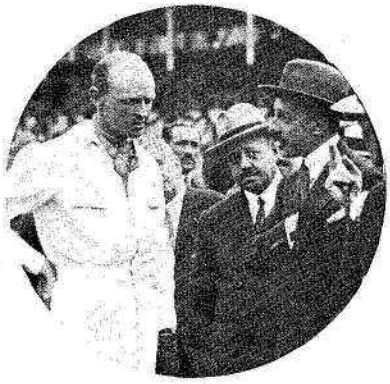
El partido entre los Galenos y el Iluro fué altamente emocionante y acabó con el resultado de 1-0 a favor de los Galenos, con un dominio intenso, si bien por la falta de Roqueta no se marcaron más tantos, como se preveía.

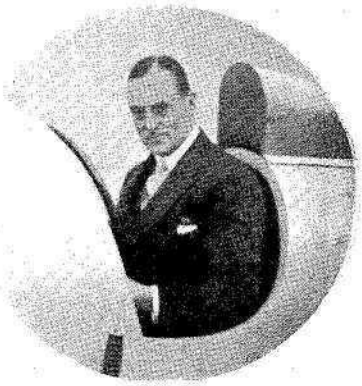
El público, en este partido, dió la lamentable sensación de incultura, lanzándose «airadamente» al campo con intención de hacer la «autopsia» a los médicos del porvenir, lo cual nos parece sumamente censurable tratándose de un deporte practicado por hombres de carrera.

Le quedan al vencedor los partidos Junior-Iluro y Cataluña-Universitary, que ganará con seguridad.

AUTOMOVILISMO MUNDIAL

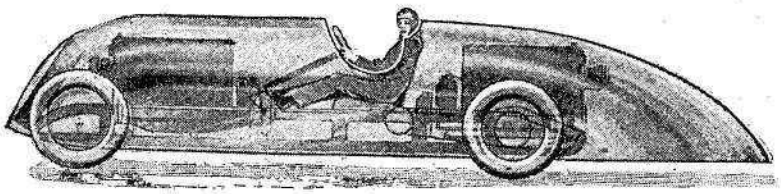
Los caza records / Tren automóvil de peliculeros / Los seis días motociclistas Carrera del Ordal / Las regatas de canoas automóviles barcelonesas Campeonato de América





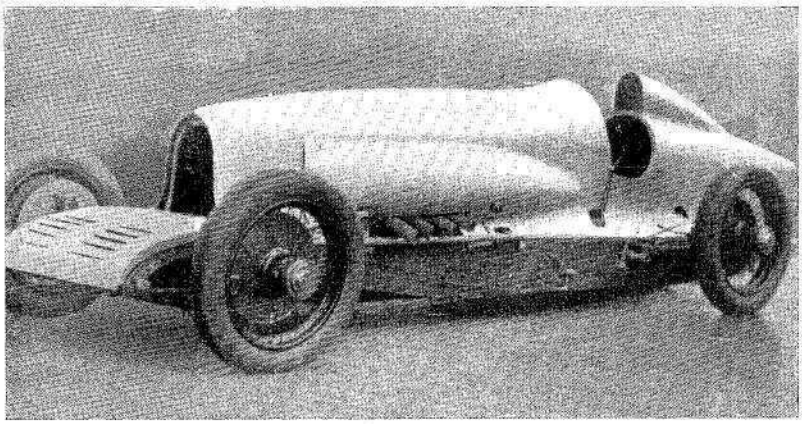
Harry Hartz, campeón de América 1926. — Seegrave, en San Sebastián, explicando a S. M. sus proyectos de batir los records mundiales.—Campbell, que en estos momentos tan espléndidas velocidades realiza en Inglaterra

ACTUALMENTE se ha despertado entre los automovilistas ingleses el afán de adjudicarse todos los records mundiales de velocidad. Eldridge, el más modesto de ellos, con un *Miller* dos litros modificado por él, acaba de ganar los de 100 kilómetros y 100 millas a medias superiores a los 203 kilómetros hora. La proeza ha sido realizada en la pista francesa de Montlhéry, cronometrada oficialmente por el Automóvil Club francés. Campbell, con un coche especial llamado el «pájaro azul», equipado con un motor de 450 HP., en la playa inglesa de Pendine ha efectuado diversas pruebas, llegando a marcar los 276 de media en diversos ensayos del kilómetro y milla, no siendo tales velocidades homologadas por haber tan sólo efectuado ensayos en un solo sentido, siendo preciso para ser oficiales efectuarlas en los dos, cosa que no ha todavía conseguido debido a distintos pequeños contratiempos, tales como el empotrársele en la arena el coche o a desviársele éste y tropezar con las banderitas que marcaban la pista. Dados los resultados conseguidos, es de presumir que dentro de poco este notable corredor logre marcar definitivamente velocidades que batirán de mucho los records actuales.

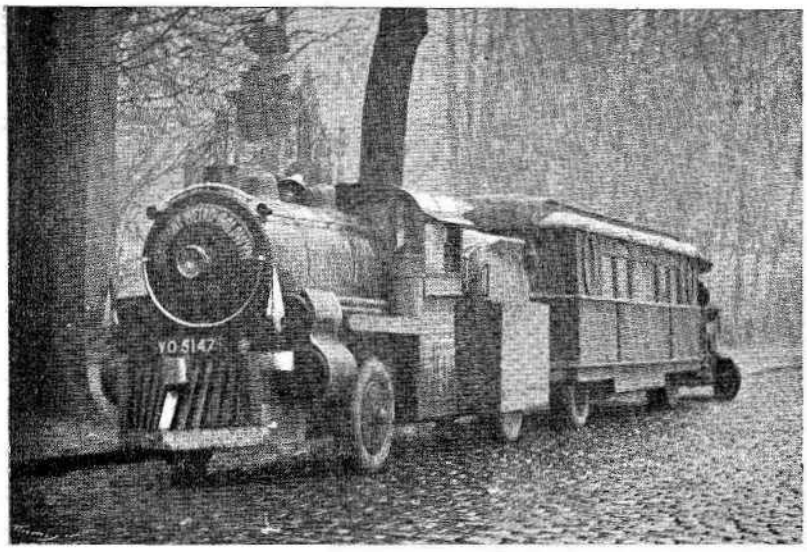


El bólido 1.000 HP. de Seegrave

Pero el más notable por su originalidad es el vehículo que ha construído para su piloto Seegrave la casa Sunbeam, del consorcio Sunbeam-Talbot, vehículo que, dada la enormidad del mismo y la velocidad a desarrollar por la cual ha sido calculado, sólo existe una pista a propósito para él y ésta es la célebre playa de Dayton, en la Florida, playa donde todos los records mundiales desde el principio del automovilismo no han sido batidos. Para dicho punto ha sido embarcado el bólido, esperándose con ansiedad los primeros ensayos. El coche está dotado de dos motores *Sunbeam-Matabele*, tipo aviación, de 12 cilindros en V, con ángulo a 60 grados, y en el



Coche llamado «Pájaro Azul», fuerza 450 HP., que ensaya Campbell



Tren automóvil peliculero que efectúa la vuelta al mundo

cual se agrupan los cilindros en bloques de tres. Las medidas de los cilindros son 122 por 160 milímetros, resultando para cada motor una capacidad de 22.444 centímetros cúbicos, lo que suma una cilindrada total en el coche de 44.888 c. c.

Estos motores, que suman 24 cilindros, a 2.000 revoluciones por minuto, desarrollan 500 caballos de fuerza cada uno, pudiendo llegar a girar a régimen mayor si fuera necesario. Están colocados el uno sobre la parte delantera del bastidor, como en los tipos corrientes, y el otro en la parte zaguera, dejando entre ambos el espacio necesario para la pequeña banqueta del conductor y para el mecanismo de transmisión. El motor delantero se lanza mediante un dispositivo de aire comprimido; por medio de un embrague especial este motor acciona el árbol que une los dos motores y de esta forma, el delantero pone en marcha el zaguero. A partir de este momento, el embrague citado se inmoviliza, utilizándose después, para las maniobras corrientes de cambios, el embrague colocado debajo del asiento del conductor. La caja de velocidades tiene tres multiplicaciones, no existiendo la toma directa, sino que la multiplicación mayor está en la proporción de 1 o 2 a 11. Las ruedas zagueras son las motrices, recibiendo el movimiento por el sistema de cadenas. La distancia entre ejes es de tres metros 58 centímetros y la vía de un metro 57. Pesa 3.400 kilos y tiene un consumo aproximado de 90 litros por 100 kilómetros. Va provisto de frenos en las cuatro ruedas. Tiene un radiador delante y dos radiadores detrás, recibiendo el aire por el costado de la carrocería.

* * *

Las compañías de películas Gaumont-Metro-Goldwyn han creado un tren automóvil, compuesto de dos camiones, uno tractor y otro remolque, equipados el uno en forma de locomotora y el otro en vagón de ferrocarril, con los cuales han emprendido un viaje de propaganda por el mundo. El proyecto es una vuelta al globo; salieron de Los Angeles y embarcaron en Nueva York. Ahora andan por la Europa central después de haber visitado París, proponiéndose trasladarse a Asia. Nuestra fotografía los presenta en el momento en que llegaban a la capital francesa, donde han despertado viva curiosidad.

* * *

Los seis días motociclistas de invierno organizados por la revista francesa *Moto Revue,* han tenido un éxito magnífico, a pesar de las dificultades que para los concursantes ha presentado el estado del tiempo, que les ha obligado a luchar contra el barro y la nieve, cosas no previstas entre las dificultades marcadas por el reglamento. De los 50 inscritos entre dos y cuatro ruedas, sólo la mitad consiguieron llegar a la última etapa, demostración evidente de lo ruda que ha sido esta prueba en 1927.

* * *

El Real Moto Club de Cataluña, de acuerdo con el Real Auto-

Los seis días de invierno franceses reservados a motos y cochecitos: detalles de controls Fotos Rol

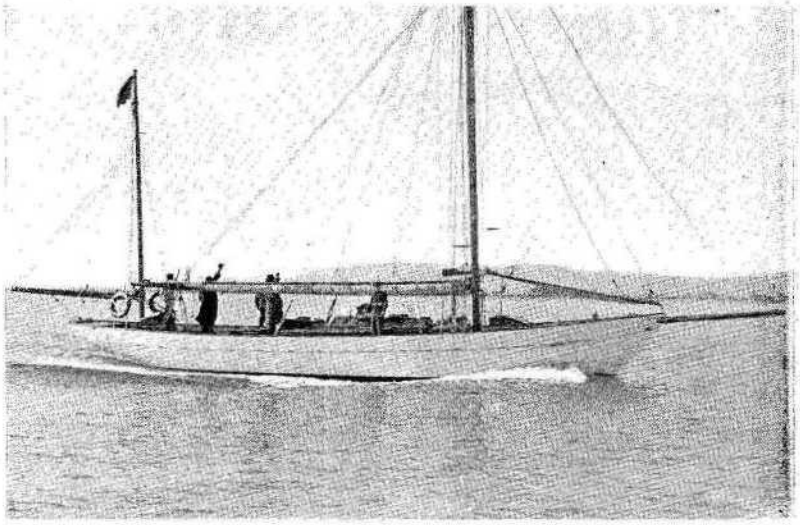
móvil Club de Cataluña, organizan para el próximo día 13 de marzo una carrera en cuesta en la célebre pendiente del Ordal, que allá en 1918 ya fué teatro de hazañas motoristas, cubriéndose de gloria los nombres de *Elizalde* y *Buick*. Como en aquel entonces, la carrera será de 5 kilómetros, con salida lanzada. Se dividirán los motos en dos clases, libre y de serie, y los coches en libre y sport, de acuerdo con las disposiciones recientes de la Federación Internacional de Automóviles Clubs. Cada clase se dividirá en categorías por cilindrada, tal cual marcan también dichas disposiciones. Dado el entusiasmo que la prueba ha despertado y lo estupendo que estará el piso de la carretera, puede augurarse un éxito completo a la carrera, de la que con tanto cariño se están ocupando en estos momentos nuestros grandes clubs.

* * *

El Real Club Náutico de Barcelona organizó una prueba para canoas automóviles para la adjudicación de la Copa que ofreció la casa Comas y C.ª, reservada a los cuatro primeros clasificados en la Gran Regata Handicap, corrida recientemente.

Esta regata consistía en tomar la salida, ir a recoger una pequeña boya, con bandera de diferente color para cada embarcación, fondeadas hacia la desembocadura del río Llobregat y regreso al punto de salida.

Los cuatro yates concursantes a esta regata eran: *Marú*, de don Ramón Pella; *María Josefa*, de don Rafael Bargalló; *Concha*, de don Miguel Sans, y *Chichi*, de don Miguel Sans, resultando ganador de la Copa el yate *Concha*, con motor *Sterling* de 60 HP., terminando con tal competición la serie de regatas Handicap para yates a motor de la temporada invernal.



Yate *Concha*, de Sans, ganador en la rada de Barcelona de la Copa Comas

* * *

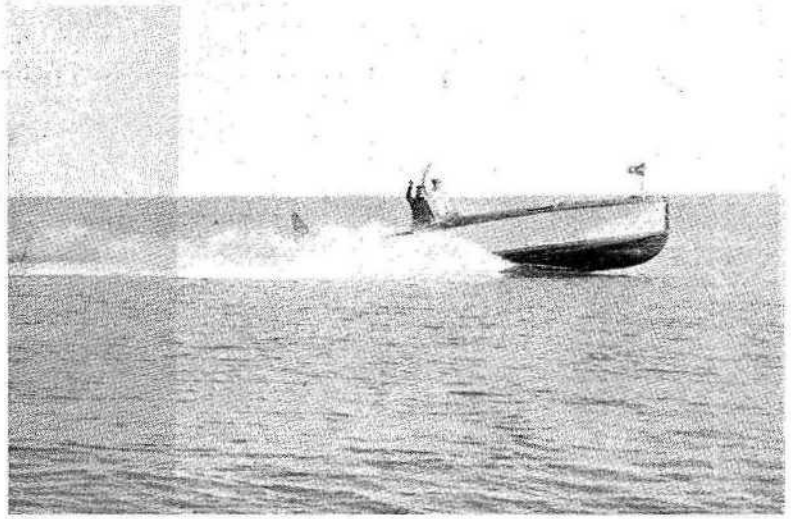
Como todos los años al finalizar la temporada de carreras en los autódromos americanos, se suma la serie de puntos que representan las principales pruebas, clasificándose el driver vencedor de tan importante título como es el de Campeón de América. Este año el vencedor ha sido Hartz, que a pesar de su larga historia de conductor jamás había podido conseguir tan importante galardón. Los puntos por él reunidos han sido 2945; síguele Lock Hnst, el vencedor de Indianápolis, con 1830; luego De Paolo, con 1500; Hill, con 1043, y así sucesivamente hasta Gulotta, que es el veinticinco, con sólo 15.

El automovilismo americano nos depara un acontecimieto magno. De Boston Mass anuncian que Harry Hartz, el tenaz californiano, ha podido salir airoso en su empeño por la conquista del título de Campeón de América 1926.

Su primera victoria data de mayo, ganada en Atlantic City, y desde entonces ha ido de victoria en victoria hasta llegar al máximo título del automovilismo americano.

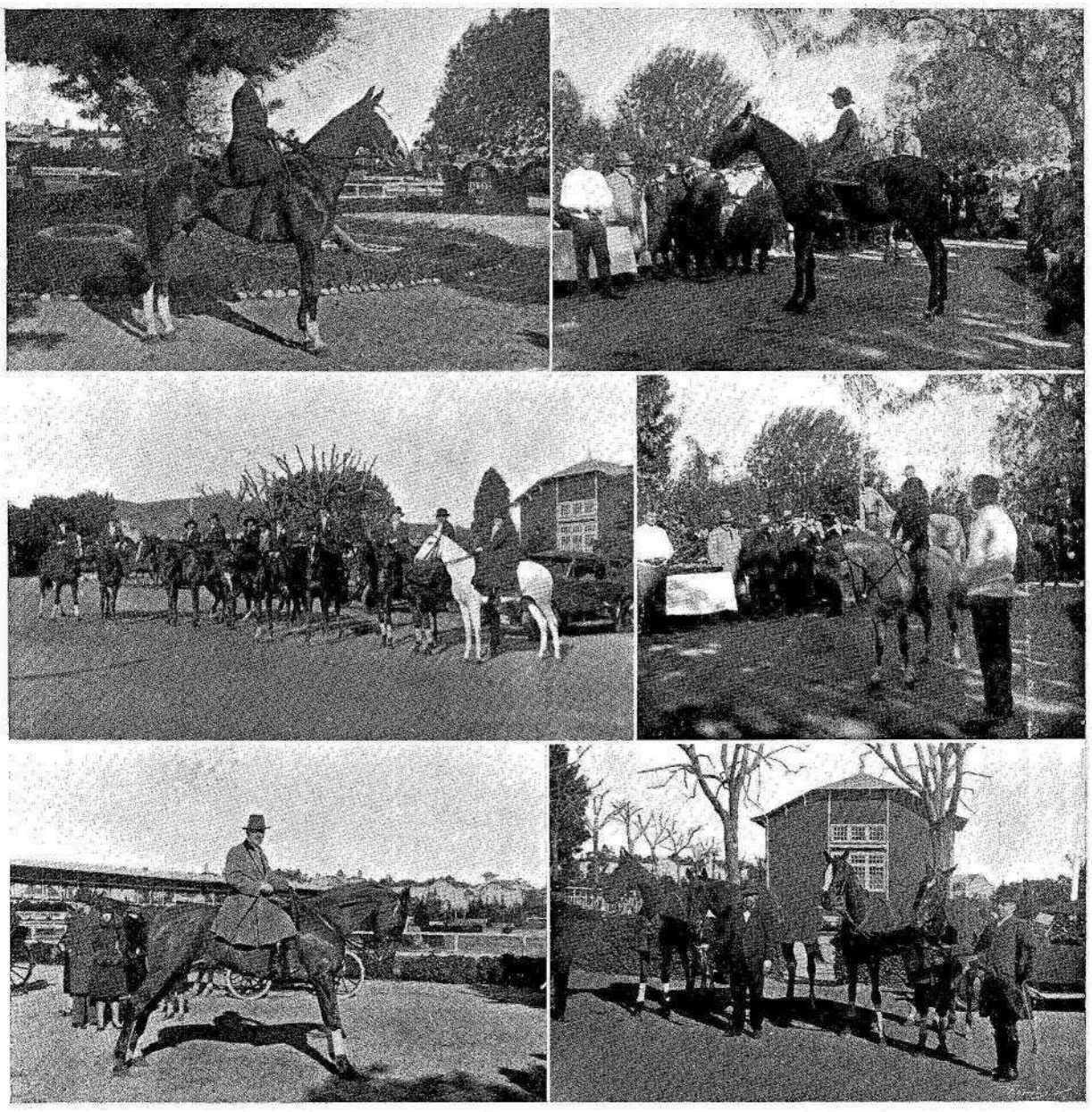
La principal victoria general en 1926 es la de haber ganado el señor Harry la respetable cifra de 71.000 dollars, que representa nada más que ¡1.633.000 liras! al cambio actual.

Naturalmente que en lo futuro, y ostentando el título de campeón, estas cifras aumentarán de una manera considerable, resultando las indicadas pálido preludio a lo que podrá exigir el flamante campeón bajo contrato o compromiso.



Durante la Copa Comas, el *Chichi* en plena regata Fotos Claret

Los últimos acontecimientos hípicos

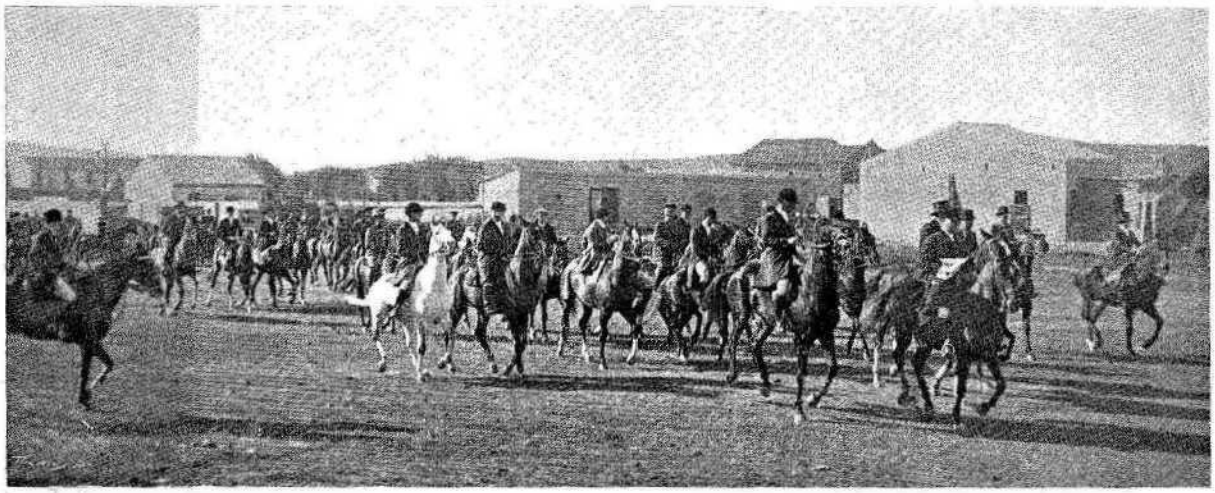


Fiesta de San Antón : Srta. Dolores Bobé.— Srta. Mata. — Grupo de Amazonas. — Niño Bofill. — Don Eusebio Bertrand. — Caballos de la cuadra Bertrand

Con la fiesta de San Antón ha tenido la hípica barcelonesa una serie de pruebas que, gracias a su actividad, han dado ocasión de poder ver en nuestros campos hípicos, en nuestros bellos alrededores, un núcleo interesante de bellas amazonas y un bello sector de elegantes jinetes.

Empezaremos nuestra crónica hípica con la típica fiesta del Santo Patrón San Antonio, que cada año es más hermosa y más radiante, dando esplendor y brillante nota de color al desfile de magníficos ejemplares, así como notas de verdadero carácter humorístico en la presentación de diferentes animales, especialmente perros, ante la bendición del Santo Patrón, que con benévola y santa resignación ve desfilar ante su imagen desde lo más exótico a lo más vulgar.

En el magnífico parque de nuestra primera sociedad hípica, el Real Polo Jockey Club, que tanto entusiasmo y tantos sacrificios lleva hechos en pro del aristocrático deporte que patrocina, desfiló



Los concurrentes al rally Copas Foronda se disponen a tomar la salida

lo mejor de nuestra alta sociedad.

Un poco molesto resultó el vientecillo reinante y quizá influyó en gran parte a que la concurrencia de nuestras bellas amazonas y de nuestros arrogantes jinetes no fuera más numerosa; no obstante lo cual, no estuvo mal la asistencia de los amantes al deporte hípico, que desafiando el viento concurrió a su tradicional fiesta, dejando bien sentado el gran trabajo que el Polo realiza y el gran cariño que por la hípica sienten cuantos a ella se dedican en esta ciudad.

Ni que decir tiene que por cualquier rincón y sendero del aristocrático parque se veían afluir grupos de hermosas damas y muchos deportistas cabalgando en arrogantes corceles, si bien también rivalizaban con los pura sangre muchos caballos encerrados en lujosos motores, que con sus lucientes carrocerías daban a la fiesta la tonalidad radiante de la era moderna y de la gran clase de la concurrencia, dada su cantidad y calidad de marcas.

A las doce, y en la capilla pintoresca y mística del Real Polo Jockey Club, se dijo la tradicional misa, después de la cual empezó la bendición.

Rompió la marcha Manolo Bofill, caballero en su preciosa jaca *Chispita,* bajo la presidencia del Marqués de Lamadrid, toda la Junta directiva del club y alto personal del mismo.

Continuó el desfile con las encantadoras señoritas Mata, Bufalá, Bové, Varella, Barcáiztegui, Nunell, Ardura, Falgar (María Dolores y Luisa María), Ubarri (Anita), señoras de Picó y de Lacambra, el niño Benet, el ilustre deportista don Eusebio Bertrand y Serra, los profesores de equitación señores don Arsenio Abad y don Paulino de la Cruz y muchos otros que sentimos no recordar.

El desfile fué vistoso e interesante, dándole brillantez y elegancia las bellas amazonas que en buen número asistieron al mismo.

Se presentaron al final varios grupos de caballos, que eran conducidos por los mozos de cuadra de las principales casas barcelonesas.

Acabado éste se principió al desfile de un verdadero contingente de ejemplares caninos, siendo todos conducidos por bellas y elegantes damitas.

Los enganches estuvieron muy bien representados y llamaron la atención, especialmente el charret del señor Alcoberro, con un precioso enganche a tandem compuesto por dos hermosas jacas.

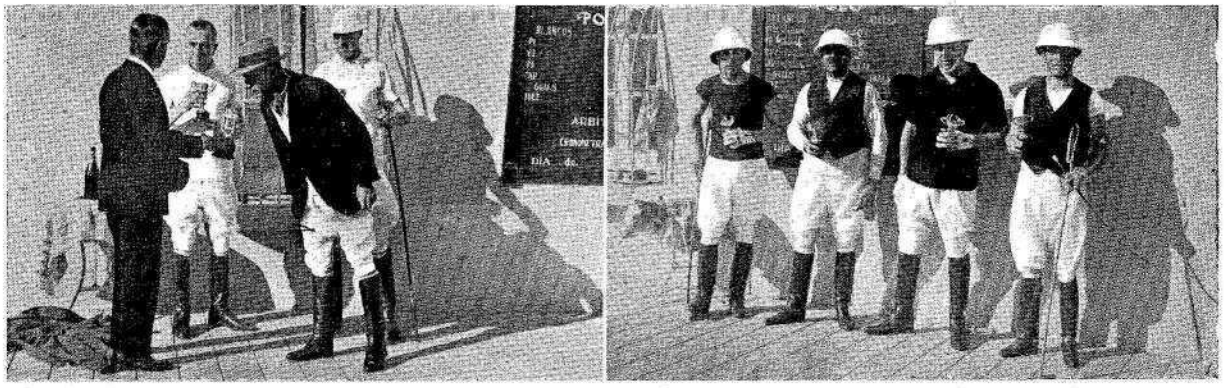
Un tiro de seis caballos en el breack del señor Morera, otro de cuatro en el pilter del señor Piera y otro igual del señor Ubarry.

Acabó esta simpática fiesta con la bendición de los ejemplares residentes en las boxers de la Real Sociedad.

Fué, pues, la fiesta de San Antón algo bello y notable en nuestro turf.

Otro aspecto de la importacia hípica fué el partido de polo que

Sra. Picó y Sr. Puig, ganadores del rally Copas Foronda



Reparto, en el Polo, de las copas a los vencedores de las competiciones Lamadrid y Rialp

se jugó en el propio campo para disputarse las copas Rialp, ofrecidas por don Juan Claudio de Rialp, nuestro buen amigo.

Formaron los equipos en la siguiente forma:

Blancos. — Señores Conde de Orgaz, don Juan Claudio de Rialp, don Pedro Bosch Labrús y don Santiago Soler.

Encarnados.—Señores don Juan J. Ferrer-Vidal Llauradó, don Luis de Foronda, don Manuel Serrano y Marqués de Vilahur.

El resultado fué de dos tantos a uno a favor del equipo rojo y el partido fué jugado a cuatro tiempos, arbitrándolo el Barón de Güell, siendo reñidísimo e interesante.

Al acabar este encuentro se dijo la misa en la capilla del club, después de la cual se jugó otro partido para disputarse las copas Sociedad.

Se formaron los equipos en la siguiente forma:

Primero y segundo. Equipo blancos.—Señores Conde de Orgaz, don Manuel Serrano, don Pedro Bosch Labrús y don Santiago Soler.

Encarnados.—Señores don Juan Claudio de Rialp, don Juan J. Ferrer-Vidal Llauradó, Marqués de Vilahur y don Bernardo Cinnamond.

Tercero. Blancos. — Señores Conde de Orgaz, don Manuel Serrano, don Juan J. Ferrer-Vidal Llauradó y don Pedro Bosch Labrús.

Encarnados.—Señores don Juan Claudio de Rialp, Marqués de Vilahur y don Bernardo Cinnamond.

Arbitró el encuentro don Paulino de la Cruz y acabó el juego con la victoria de los blancos, que ganaron por cuatro tantos a uno de los encarnados, siendo un partido vistoso y bien jugado.

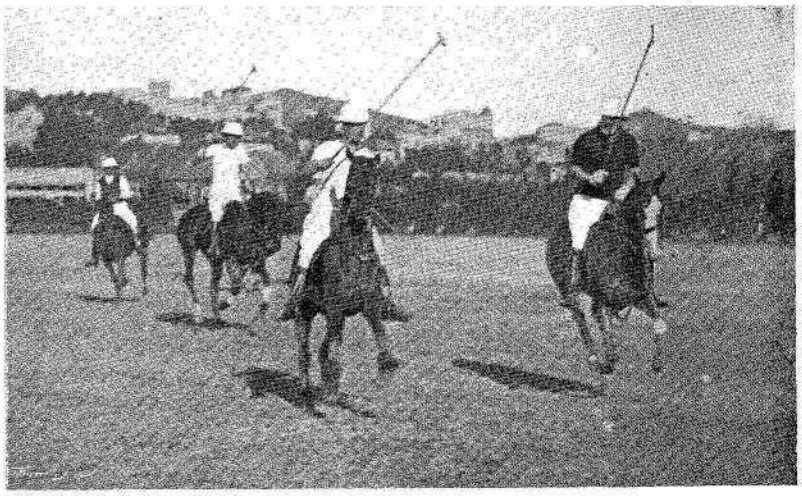
Finalmente, como complemento a estas últimas pruebas hípicas, se celebró un interesantísimo rally-paper, en que debían disputarse las magníficas copas Foronda.

El Marqués de Foronda, que tan bien ha sabido hermanar a su rancio abolengo y a su acrisolada nobleza el tesón y la voluntad del hombre de negocios, emprendedor incansable, elemento trabajador, por lo cual el Gobierno de Su Majestad ha concedido últimamente la máxima recompensa que pueda otorgarse a quien como don Mariano de Foronda sabe ser noble, bueno e inteligente: la Medalla de Oro del Trabajo, por lo cual STADIUM no puede menos que congratularse, felicitar al ilustre Marqués y abogar porque la más alta recompensa deportiva le sea concedida también, porque a esas dotes añade don Mariano la de ferviente deportista, amante de la cultura física, del desarrollo de su raza y vieja estirpe tradicional, contribuyendo con su concurso personal dando ejemplo y con sus donativos valiosos, estimular a los deportistas a que se aficionen a estas saludables prácticas, coadyuvando al éxito de tan bellas fiestas.

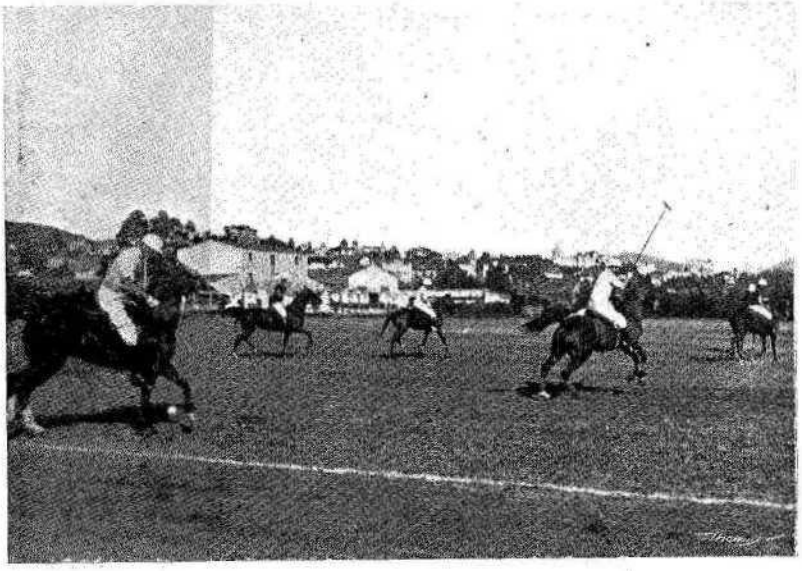
A las diez de la mañana salieron los jinetes y amazonas en número de 60 de Moncada-Ripollet, marchando hacia Santa Perpetua, donde empezó el rally.

Trazó la pista magistralmente el señor Abad en terrenos de la Moguda, granja Soldevila y riera de Caldas, junto a la carretera de Ribas.

El propio Marqués actuó de juez, junto con el señor Veiga.



La lucha por las Copas Lamadrid



Del partido para las Copas Rialp

Llegó a la meta en medio de gran entusiasmo la gran amazona señora Picó, seguida de don Jorge Puig y don Ramón Fernández, ganando, pues, la copa.

El Marqués de Foronda obsequió a los concurrentes con un «Pic Nick» que sirvió en el campo el Ritz, regalando, además, preciosas copitas de plata a todas las amazonas que concurrieron al rally.

Don Mariano es, pues, además, un gran deportista, digno de que se le conceda la única distinción que le falta; decimos la única que le falta, porque el Marqués de Foronda posee ya las recompensas a su abolengo, a su actuación de perfecto militar, a su perseverancia por el ímprobo trabajo desplegado por él en la dirección e implantación de las líneas de las principales comunicaciones ciudadanas, labor que exige la necesidad de todo un temperamento, en él tan bien definido.

Le falta, pues, la recompensa de hombre de sport, no solamente por su cooperación personal y decidida, sino por su manera magnífica y correcta de estimular a los demás a la práctica de los deportes de los que él es gran favorito.

Felicitamos a ilustre Marqués por la concesión del Gobierno y por su éxito deportivo, abogando por la repetición de tan bellas fiestas, que han de tener fácil repetición.

Perdónenos el señor Foronda que por una sola vez, y con todo nuestro gusto y recto proceder, hayamos herido la modestia del Marqués con elogios bien merecidos.

La concurrencia al rally fué selecta y escogida.

* * *

La hípica está de enhorabuena, pues gestiones que hace un año se venían realizando han tenido feliz remate. Nosotros no quisimos entorpecer esta labor con nuestra indiscreción; hoy no obstante, ya hecho y terminado el asunto, lo publicamos para tener las primicias de información.

El día 27 del pasado enero se aprobó en la Junta general del Real Polo Jockey Club y el viernes quedó firmado el contrato por el cual los lerrenos de la torre Melina, en la avenida Alfonso XIII, se convertirán en espléndido y magnífico campo del Real Polo Jockey Club, que se trasladará a ellos. El terreno es de más de tres millones de palmos, mayor que el actual. Las divergencias surgidas a última hora pudieron vencerse armónicamente gracias a la ayuda del Barón de Viver, que dejando aparte su bella actuación como alcalde, es un ferviente deportista. Será éste el mayor campo de polo de España. Pronto empezarán las obras.

Los Marqueses de Lamadrid, como presidente, y Foronda, que ha adquirido dos ejemplares magníficos de pura sangre; los señores Pons. como propietarios; el señor Cuyás, que ha trabajado con entusiasmo como vocal y concejal, y otros varios, son a los que la afición barcelonesa deberá el tener un campo que podrá colocarse a la altura de los mejores de Europa.

La falta de espacio nos priva dar más detalles.

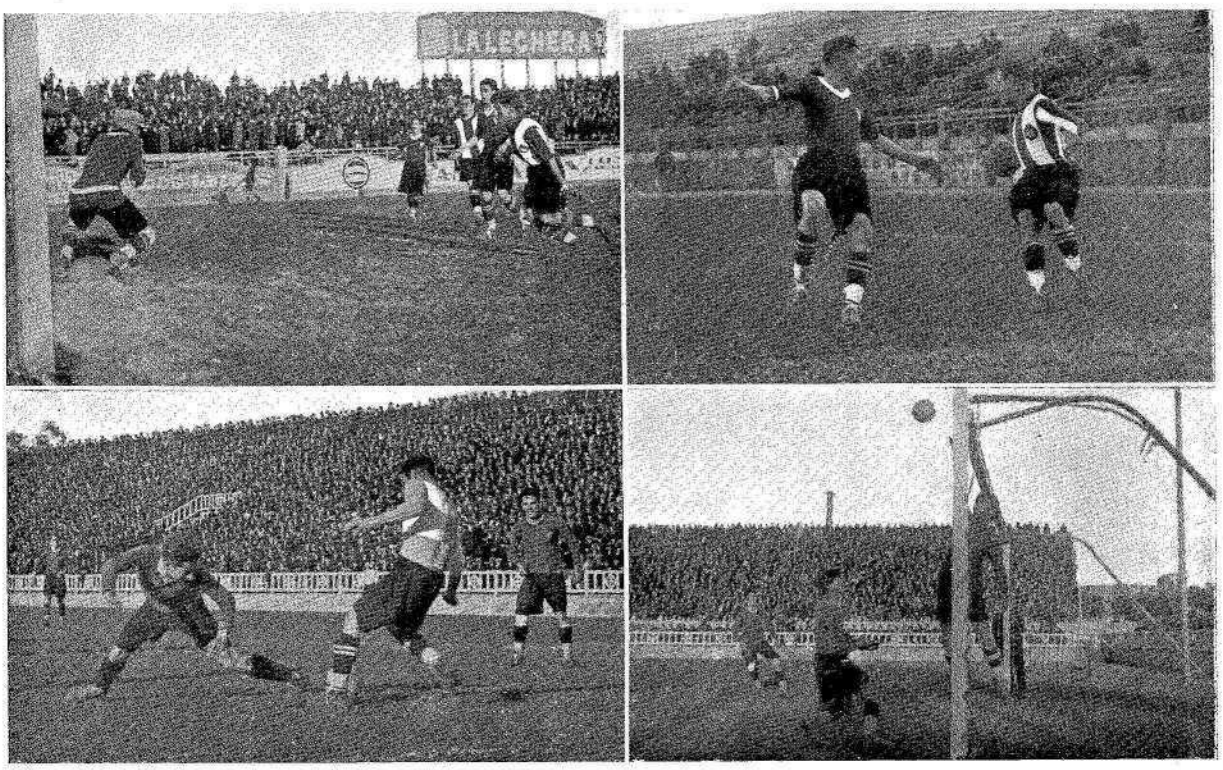
En el próximo número daremos exactamente datos concretos sobre este interesante asunto.

J. M. G.

Srta. Bobé entrenándose en las pistas del Real Polo Jockey Club a galope tendido Fotos Vela

La actualidad futbolística

El Campeonato de Cataluña en su apogeo / En la novena jornada la única sorpresa la proporciona el Gracia venciendo al Sans / En la última fecha, la lucha entre Europa y Español es favorable al último, aumentando sus esperanzas de poder alcanzar el segundo lugar



1 y 2. Momentos del partido Español-Tarrasa, del que salió vencedor el primero por 4 a 0.—3 y 4. Después de un lío, que mejor es no mentarlo, ganó por 7 a 0 el Barcelona al Sabadell

El Campeonato se reanuda

PASARON ya las fiestas que tradicionalmente se celebran en nuestros terrenos con partidos amistosos que ofrecen verdadero interés por la significación de los onces visitantes. Y henos de nuevo en la plena nerviosidad que es consubstancial con los encuentros de Campeonato.

El interés, ya se sabe, se eleva en estos matchs como en otros ningunos a su grado máximo, ya que siempre son prometedores de luchas entusiastas en las cuales los equipos se entregan por completo en busca de los puntos que consolidan el prestigio de los clubs respectivos y les permiten abrigar la esperanza de una alta consagración. Y podrá darse el caso de que los partidos que cuentan para el Campeonato sean accidentados, abunden en momentos confusos, dejen paso a la exasperación y vean, a la postre, competencias sañudas en las que el bello juego queda relegado a segundo término, pero siempre o casi sin excepción podemos estar seguros de que el interés avivado en progresión creciente no nos ha de faltar en estos partidos que, con todos sus defectos, son los que conservan firme la adhesión de las grandes masas al futbol.

Se presta el hecho a muchas consideraciones que no serían, por otra parte, nuevas ni mucho menos. ¿Es beneficiosa la pasión que despiertan los campeonatos, para el bello deporte del balón redondo, o es tal vez contraproducente? Sinceramente creemos que la pasión noble es elemento benéfico e indispensable; lo que ya no lo son tanto son las derivaciones indeseables por antipáticas y hasta repugnantes, a que puede dar lugar una pasión ciega que se aparta de los límites de una estricta nobleza, sin la cual no hay deporte posible.

Dejemos el tema que acaso vuelva a apasionarnos en otros momentos. Reanudemos los comentarios del Campeonato, no sin lamentarnos de que todos sus partidos se resuelvan sin la relativa normalidad que deseaíamos, debido, seguramente, a causas distintas.

La novena jornada con un resultado imprevisto

En la novena jornada (en realidad décima del calendario y novena por la suspensión de los partidos señalados para el día 18 del pasado diciembre) se caracterizó

Saprisa, defensa del Español, despeja afortunadamente una acometida de Cros, el delantero europeo

por uno de los espectáculo a que hemos hecho referencia, en los que el deporte deja de ser tal para ser el triunfo de la exaltación de pasiones, del desorden, de la indisciplina. Triunfo que, como se comprenderá, tiene muy poco de ejemplar.

Ocurrieron los hechos en el campo de Las Corts a raíz del partido Barcelona-Sabadell. No cabe en este partido discutir con sutiles distingos o hábiles subterfugios la victoria que los campeones aseguraron a los 15 minutos de juego. El Sabadell tuvo pronto la clara sensación de qne la partida estaba irremisiblemente perdida para él. Ello hace que los incidentes posteriores sean más significativos. Cuando el tanteador está equilibrado y los desaciertos del árbitro persisten en perjudicar a uno de los equipos, se comprende que los jugadores del mismo, en plena hiperestesia, reaccionen con violencia, en la acción, en la palabra o en el gesto, contra los errores flagrantes que les alejan de un posible resultado favorable. Pero cuando el ánimo está ya preparado para acoger filosóficamente las cifras adversas, los errores tienen que repetirse con exceso para producir la reacción de referencia.

Jamás hemos hablado en tono que pudiera parecer apologético de la indisciplina y de la merma de prestigio de un árbitro, pero en ciertos casos nos hemos visto obligados a situarno en una prudente reserva. Ni justificación de protestas, pero tampoco una condena expresa de las mismas; ni desprestigio del árbitro, pero sí leal confesión de su ineptitud como factor determinante de incidentes lamentables. Y esta es la actitud que cuadra al comentarista sincero ante lo ocurrido en el partido a que nos referíamos.

Los errores, crasos e incomprensibles errores, del árbitro llevaron los recelos y la animadversión de los jugadores sabadellenses hasta una tensión máxima. Y vino el estallido ante una energía extemporánea del juez de campo, que hasta entonces, y no porque no hiciera falta, no se vió por ninguna parte. Expulsiones, negativas a jugar, conferencia de un representante de la fuerza pública para convencer a los reacios sabadellenses y reanudación del juego hasta el iérmino legal sin pena ni gloria. Cinco goals en el primer tiempo, más dos marcados sin asomo de resistencia en la parte contraria, durante el segundo, dieron al Barcelona una legítima pero excesiva victoria.

Bonito y edificante espectáculo el de este partido, que si no se presentaba ya como excepcional, ni mucho menos, fué convertido en desastroso por el árbitro señor Arribas.

De los demás partidos merece consignarse el que jugaron el Gracia y el Sans en campo del primero. Contra la mayoría de previsiones ganó el equipo rojo (2-1), restando a los sansenses posibilidades de llegar al segundo lugar. Muy bien podría ser que la definitiva pérdida del mismo se

Lucha por el balón, de Mauri y Maurici en el partido Español-Europa, que ganó el primero

El Barcelona ganó al Badalona por 4 a 0 y el Sans al Tarrasa por 4 a 1

debiera a esta derrota. Ya nos quedará tiempo para verlo. Confirmaba el Gracia nuevamente que en su campo es donde tiene posibilidad de hacer sus mejores exhibiciones y obtener los más halagüeños resultados.

Partido fácil para el Español el que jugó con el Tarrasa en la carretera de Sarriá. Quince minutos de juego excelente permitieroon ganar a los blanquiazules por 4-0, después de haberse llegado al descanso con empate a cero. El match no fué, en conjunto, cosa del otro jueves.

Y en Badalona, el Europa venció no sin cierta dificultad al titular por tres goals a uno. El once vencido acusó mejor forma que en la primera velta, sin que por ello haya llegado a adquirir la fuerza suficiente para poder tener optimismos de alejarse de la cola, que no ha abandonado en todo el Campeonato.

La décima jornada.—El Español recobra nuevo terreno venciendo al Europa.

La décima jornada tenía el máximo interés por estar incluído en el programa de la misma el partido Español - Europa, que tuvo efecto en el campo del primero. Lógica era la expectación que despertara este encuentro, porque de su resultado podrá derivarse la eliminación casi cierta del once realista del grupo de candidatos al segundo lugar, en caso de una victoria de los gracienses, en amplia proporción, las posibilidades de que el Europa se adjudicara el título de subcampeón.

Pero era difícil una victoria europea, no sólo por la forma demostrada por el Español en la segunda vuelta, sino por jugar los europeos en campo de hierba, en el cual (recuérdese el match Barcelona-Europa) no llega a dar el once del popular club de Gracia su rendimiento habitual en campo propio.

Efectivamente el Español venció, y si no puede afirmarse que se adjudicara los puntos fácilmente, se los tomó con la relativa holgura que significa el resultado de 2-0, resultado que pudo muy bien ser más amplio de haber aprovechado Olariaga un penalty que se dió a favor de su equipo.

Fué en realidad, el once españolista el mejor once y el que dió mejor la sensación de peligro continuado. Pero siendo el mejor equipo, no llegó a producir una impresión honda ni por su juego ni por la fuerza de su línea de ataque. Aquella célebre línea delantera de antes, de gran juego, penetrante, impetuosa, hábil, no se vió; no pasó de línea impetuosa, con aciertos parciales del ala izquierda y del centro, a los cuales debió la victoria. En conjunto, una línea de poca solidez y de relativa eficacia que quedó debajo de las demás líneas del equipo, que fueron las más regulares y efectivas, en especial la defensa en la que brillaron Zamora, en lo poco que tuvo que hacer, y Por-

(Sigue a la página 25)

Gracia Sabadell empataron a 3 Fotos Claret

El primer cross de la temporada tiene por espléndido marco la bella ciudad de Badalona

Dos aspectos a cual más bellos de la prueba a través los campos

EMPEZÓ en Badalona el cross primero de la temporada, organizado por el Badalona, bajo los auspicios de la Federación.

En la vecina población se reunió la plana mayor federativa: García Alsina, Maluquer, Julinés, Riera, Losantos, Santillana, Aloy y otros, contribuyendo con su valiosa ayuda al éxito de la prueba, que correspondió como era de esperar a la esperanza concebida.

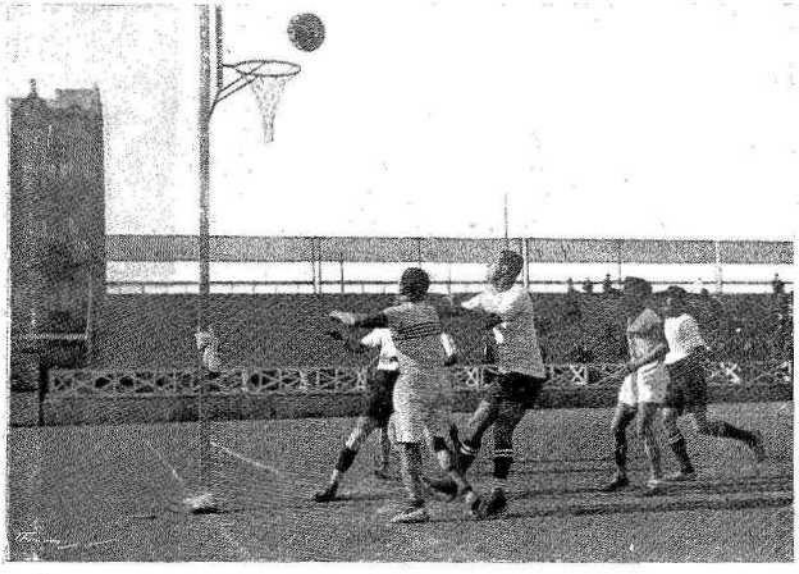
Debido al poco tiempo la inscripción no fué muy crecida, si bien se llegó a una cifra de 50 inscriptos, representando a los principales clubs.

El presidente, don Jaime García Alsina, al dar la salida, hizo un elocuente discurso de confraternidad deportiva, para el bien y el engrandecimiento del atletismo.

Empezó la carrera, que no fué dura, saliendo 43 corredores, frente al campo del F. C. Badalona, y a un tren muy lento. La entrada en el campo fué por el siguiente orden: Gracia, Sans, Farré, Basch, Serra, Tutil...

Gracia derrochó voluntad y entusiasmo en la prueba que ganó.

Fué este cross un verdadero acierto que aplaudimos, felicitando muy de veras al club organizador y a cuantos pusieron su deseo a contribución del éxito.



El momento más interesante del partido Fotos Claret

Basket-ball

LA nota más interesante del Campeonato de este entretenido deporte, en los últimos encuentros, fué, sin duda, la victoria del Sans sobre el Europa por la diferencia de 12 tantos a 2.

El Martinenc venciendo al Barcelona por 4 a 0, también fué una sorpresa para los aficionados.

El Layetá venció por 9 a 4 al Tiberghien, después de interesante partido.

El Gracia ganó al Patrie por 8 2 en su propio campo después de un bonito partido, bien llevado y mejor jugado.

Poco a poco se ha ido introduciendo en nuestras costumbres este bello deporte, que empieza a contar con público abundante.

Miscelánea ciclista

Saura y Español lucharon en Orán con los hermanos Vandenhove

La última reunión que la U. S. de Sans nos ha ofrecido en su velódromo de la calle de Rolanda fué esperada con interés, con interés fué presenciada por numeroso público y con verdadera justicia ha sido elogiada por la Prensa toda. La reaparición de Español y de Saura después de una corta tournée por tierras aragonesas, reaparición no en mancomunidad sino más bien bajo las apariencias de cierta rivalidad deportiva, constituía con justo motivo un plato fuerte, pues no en balde la afición conservaba el buen sabor de boca que le había quedado después de las últimas exhibicio- de los dos campeones de España; había acrecentado el interés la hazaña de Bottecchia, que tácitamente instituía como cosa algo más fácil que lo creído en principio, la suspirada vuelta en carrera individual, cuanto más en carrera por equipos. Y Saura, secundado magistralmente por Calixto Tresserras, sin duda queriendo volver por sus fueros y demostrar que Español es él hombre capaz de ganar también, supo jugarse una carta decisiva, porque decisivo y temerario fué su ataque, tanto, que en la última fase, a no ser el prodigioso recurso de Tresserras, tal vez habría fallado la ofensiva, porque la defensa de los restantes equipos fué tenaz, homérica. Saura es, sin embargo, el hombre irregularísimo de la pista y... de la carretera. En la actualidad su forma es muy aceptable y todos los visos son de que en breve podremos señalarle como un genuino representante de nuestro ciclismo. Y, sin embargo, su irregularidad nos lo puede presentar en breve, completamente rebajado de forma.

¡Oh, si Saura se decidiese de una vez!...

Los «dinamiteros» (léase por dinamita energía, no drogas internas) de la pista de Sans, son, dedecididamente, Bochero y Zenón; ambos forman una pareja que hasta ahora han sido quienes han iniciado todas las batallas y los que con más ahinco han obligado a todos los participantes a una defensiva enorme; en fin, los animadores de la pista.

Sabido es que un corredor rápido y ducho en marchar pegado a las ruedas ajenas, con solo asomar la cabeza en los sprints, puede—en muchos casos—ganar una carrera; y esta forma de ganar ha venido haciéndose legendaria y lógica; pues bien, Bochero y Zenón, con sus demarrajes y continuas escapadas, han retado a esa leyenda y a esa lógica.

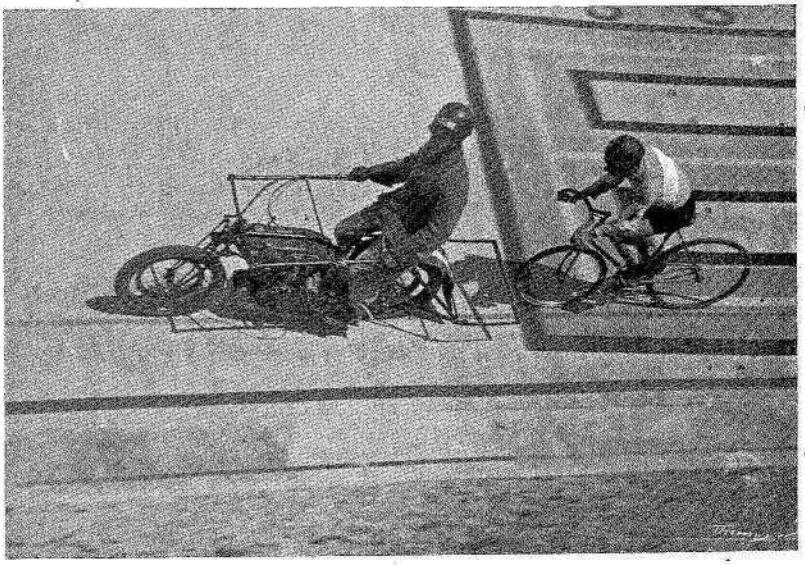
El día 23, por cuatro veces, dieron la batalla y su empeño fué el principal factor que favoreció el triunfo de Saura-Tresserras.

Ellos, como premio, ganaron un muy honroso segundo lugar.

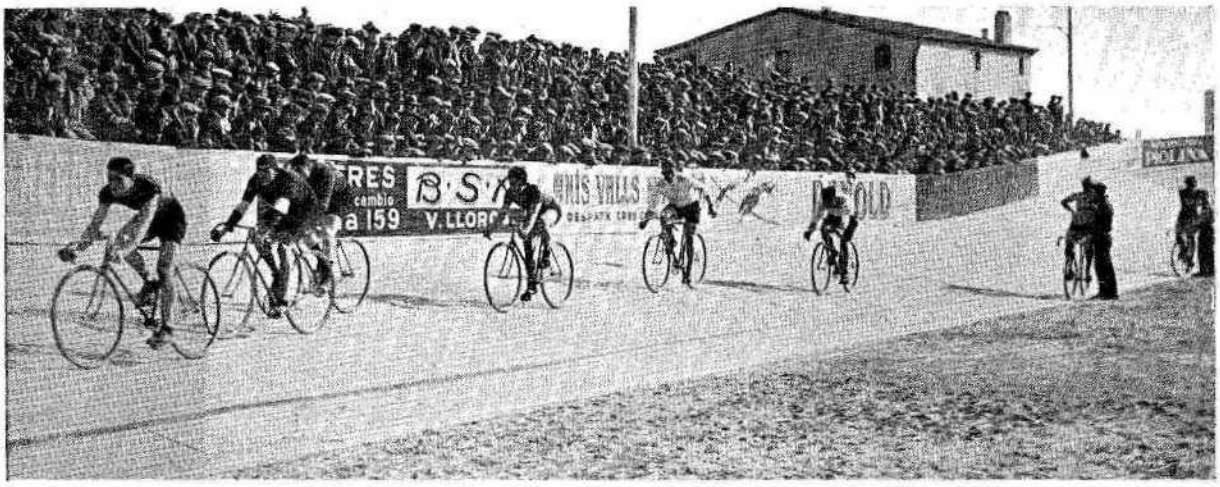
Y un cartel enorme.

* * *

El Campeonato de Cataluña de medio fondo, corrido sobre 50 kilómetros, lo conquistó nuevamente Alegre, el gran crack de la marca *Lázaro y López*, favorecido a la vez por la colaboración de Faura, el gran motorista, que de nuevo llevó a feliz término de



Alegre gana en Sans el campeonato de Cataluña de medio fondo, entrenado por Faura Fotos Moris y Claret



Saura y Tresserras ganan en el velódromo sansense, la carrera de hora y media a la americana

carrera a un stayer, utilizando la famosa *B. S. A.* Faura y Alegre obtuvieron la victoria cubriendo 50 kilómetros al mismo diapasón en la primera vuelta que en la última. Ganó Alegre el Campeonato por segunda vez como se ganan estas carreras, en las que hay que arrastrar una multiplicación enorme para sostener un alto promedio, o sea a toda regularidad, y para lograr esa regularidad es indiscutible la necesidad de una preparación completa, integral, consecuencia de buena forma.

Alegre es merecedor del Campeonato; con una simplicidad inexplicable, con una resignación ante todos los reveses, constante y juicioso, Alegre ha llegado a poseer la regularidad de marcha que exigen las carreras detrás moto, regularidad que aun cuando tiene un factor favorable en la moto que corta el viento, no deja de reprepresentar un esfuerzo y una colocación matemática detrás del rodillo que neutraliza los choques de la rueda del ciclista.

Es cierto que el trabajo mecánico del ciclista es algo que responde a una ley física, pero no lo es menos que si falta la forma, las leyes se desbordan imperando arbitrariamente.

Para correr detrás de la moto, es indispensable largo y constante aprendizaje; resignada y metódica preparación; por eso ganó Alegre el Campeonato de Cataluña por vez segunda.

* * *

Aunque los periódicos no hayan reflejado en la medida justa el valor deportivo de la corta excursión a Orán, verificada recientemente por los dos campeones ciclistas de España, Saura y Español, realmente en el orden internacional ha tenido su relativa resonancia; Español y Saura han corrido nada menos que contra la formidable pareja hermanos Wandenhove, considerados como unos de los más completos ases especialistas en carreras a la americana, logrando nuestros paisanos el segundo lugar detrás de los citados ases, pero muy valiosa clasificación si se tiene en cuenta que batieron a crecido número de pistards duchos y en plena forma y que — sobre todo Español — son algo legos en materia de desplazamientos de esta clase.

Los hermanos Wandenhove han obtenido un segundo lugar en carrera de Seis Días, y no ha mucho, en Milán mismo, han vencido a hombres de la clase de Binda,

En las cercanías de París se celebró el cross ciclo-pedestre, que ganó Voltier Fotos Claret y Rol

Brunero y otros de verdadera fama. Nos parece, pues, que Saura y Español no podían hacer más.

Y nosotros hemos de comentar con satisfacción estos desplazamientos y contribuir a que se verifiquen con mayor frecuencia para el bien de nuestro ciclismo deportivo.

Del choque con los extranjeros siempre se aprende.

Que equivale a decir: Siempre se progresa.

* * *

Traemos a estas páginas una nota muy interesante, ni que de hecho sea para nosotros desconocido ese género de pruebas. Se trata de un cross ciclo-pedestre que, como todos los que se organizan en Francia, puede conceptuarse de verdadera prueba atlética. En efecto, estas competiciones suponen para los participantes una doble calidad de ciclistas y de pedestristas, desde luego habituados a las más crudas penalidades. Suponed un cross de esta clase cuyo recorrido consistiese en salir de Sans, seguir por Pedralbes, atravesar el monte por San Pedro Mártir, seguir la cuesta de Vallvidrera, trasponer el Tibidabo, descender la ruta de Vista Rica, internarse por la montaña de San Medín, salir a las alturas de la Flor de Mayo, descender hacia Montflorit, Sardañola y Moncada y regresar a Barcelona por la carretera de Ribas... sin dejar nunca la bicicleta de la mano.

Pruebas son que exigen realmente calidad de atleta completo y que no pueden ser más higiénicas en cuanto al «teatro» en que se desarrollan. Oxígeno para ravituallar los pulmones, plena luz para la mayoría de las funciones musculares que se verifican, amplio cuadro con marco holgado para que el público pueda presenciar fases las más interesantes de la competición y sobre todo utilidad por los cuatro costados, porque nadie podrá negar la virtualísima utilidad de una bicicleta cuando cuenta con dos piernas recias para arrastrarla, unos ojos de lince para dirigirla y un cerebro equilibrado para utilzarla.

Cualquier excursionista corona un gigantesco cerro llevando en sus espaldas una mochila con 15 kilos; un ciclista puede hacer milagros en una región montañosa con una bicicleta que a lo sumo pesará 12.

Educa y hace improvisar soluciones cualquier cross pedestre; es de creer que un cross a base de bicicleta y piernas ha de contribuir al desarrollo de la mentalidad puesta como remedio a los obstáculos.

Lástima es que en España, singularmente en Cataluña, donde contamos con «escenarios» apropiados a pruebas de esta índole, no se decidan nuestras entidades a hacer ensayos que, a no tardar, se convertirían en pruebas clásicas y representarían una gran propaganda para el deporte atlético.

Es más, STADIUM, que cuando predica lo hace ofreciendo el ejemplo, como argumentación la más convincente, no tiene reparo en ofrecer sus auspicios para cualquiera de nuestras entidades, contribuyendo en la medida de sus modestas fuerzas para que arraiguen entre nosotros pruebas tan genuinamente atléticas.

KANT

LA ACTUALIDAD FUTBOLÍSTICA

(Continúa de la página 21)

tas, back que satisface todas las exigencias por la difícil facilidad con que desempeña su misión.

Siendo el ataque del Español de poca enjundia, menos lo fué el del Europa, al que pareció que le habían cortado las alas. La célebre briosidad tan destacada en el juego alto y la suma rapidez de sus acciones, brilló por su ausencia. En la línea media sólo estuvo a la altura de las circunstancias Maurici, y la defensa cumplió en su trabajo abrumador, no sin algún pero, del que únicamente se escapa el guardameta Florenza, que evitó con su audacia y sus oportunas intervenciones un resultado más desfavorable a los suyos.

El campo fué factor que restó al Europa suficiencia; sin embargo, este equipo estuvo menos acertado de lo que podía esperarse, incluso teniendo en cuenta aquella circunstancia.

De los demás partidos, en dos salieron fáciles vencedores el Barcelona y el Sans sobre el Badalona (4-0) y Tarrasa (4-1) respectivamente. Partidos, en suma, que no llegaron a tener interés apreciable. Más disputado fué el match Gracia-Sabadell, que terminó con empate a tres después de un segundo tiempo violento y sucio, en que el público se excedió en sus manifestaciones de protesta dirigidas al árbitro. En este resultado influyó posiblemente la actitud apasionada de los espectadores, ya que el empate lo obtenía por penalty que convirtió el Gracia en el último minuto del partido.

Después de estos encuentros, el Campeonato entraba en su fase más apasionante por ser tres los equipos que podían aspirar al segundo lugar: Europa, Español, Sans. Desde luego, creemos que el primero es indiscutiblemente para el Barcelona, aunque pierda alguno de los partidos que le faltan.

Véase la clasificación después de esa fecha: 1.°, Barcelona, 17 puntos; 2.°, Europa, 14; 3.°, Sans, 12; 4.°, Español, 11; 5.°, Sabadell, 9; 6.°, Gracia, 9; 7.°, Tarrasa, 5, y 8.°, Badalona, 3.

Al Barcelona le faltan jugar los matchs con Sans (en Las Corts), Gracia, Tarrasa y Europa (en los campos de estos clubs).

Al Europa con el Sans (en Sans), en Sabadell· (campo de éste), Tarrasa y Barcelona (campo propio).

Al Español con Sabadell, Sans y Badalona (campos contrarios) y Gracia (campo propio).

Y al Sans con Barcelona (en Las Corts), Español y Europa (en Sans) y Badalona (en campo de éste).

Son muchos los partidos que tienen importancia extraordinaria de los que deben aun jugarse y, entre ellos, los que jueguen Europa y Español en Sans y Sabadell, ofrecerán especial interés.

SPECTATOR

La quincena del Turf

EL *Boletín Oficial* de las carreras de caballos publicado por la Sociedad de Fomento de la Cría Caballar de España, al finalizar el año 1926, inserta detalladamente las estadísticas de las carreras celebradas en nuestro país durante ese año.

Por él nos enteramos de dos hechos: primero, que se han distribuído 1.035.450 pesetas en carreras lisas y 45.500 en carreras de obstáculos, superior en pesetas 223.037 a lo otorgado a las carreras lisas en 1925 e inferior en 150 pesetas a lo donado para las carreras de obstáculos en el propio año, significando ello un sacrificio realizado por algunas sociedades aumentando su presupuesto y disminución de las cantidades votadas para premios en otras entidades. Madrid decicó 492.950 pesetas para carreras lisas en 1926, contra 353.063 en 1925; Barcelona, 71.750 pesetas en el año último y 78.000 en el anterior; Sevilla, 50.850 últimamente, siendo 65.100 el año 1925; Aranjuez, 56.450, en lugar de 66.700; San Sebastián, en cambio, y gracias al esfuerzo realizado por su Municipalidad, ha alterado las cantidades, ya que si 222.350 pesetas consignó para el año 1925, en el próximo pasado hizolas ascender a 340.200. Una satisfacción cábenos consignando el funcionamiento de dos nuevos hipódromos en el año acabado de transcurrir, que son: Jerez de la Frontera y Cádiz. En el primero sólo concediéronse 8.350 pesetas en premios; en cambio, en la segunda de las poblaciones dichas, repartiéronse pesetas 14.900.

Las cantidades destinadas a premios en las carreras de obstáculos tienen alguna variación. Madrid dió 12.000 pesetas en 1926 y 11.800 el año antes, al revés de la capital catalana, que las premió con 30.850 pesetas en sus dos mitines de primavera y verano de 1925 y sólo pudo votar 21.300 en este año. San Sebastián superó con 12.300 pesetas en el año último a anterior.

El segundo hecho que llama nuestra atención, leyendo el *Boletín* aludido, es el aumento habido en el número de concurrentes a las pruebas, puesto que si en 1925 pusiéronse en línea 1.385 caballos, al siguiente fueron 1.491 los galopadores, dando por ello ventaja bastante para animar a los aficionados, pues significa que cunde en grado bastante la industria de producción o importación caballar en nuestro país, motivo de júbilo para los buenos patriotas, pues arguye perfección en la cría caballar. Cuantos más sean los venidos a medirse en la prueba pública, mayor será la lucha para los vencedores y mejor será el temple para infundir a los reproductores de mañana las cualidades necesarias al mejoramiento de la especie, en sus distintas variedades y razas.

También nos habla el *Boletín* mentado del aumento de propietarios, 72 en 1926, contra 55 en el año anterior, pues ello es la medida proporcional en la afición; y como se ve, la estadística es estimulante, deseando que aumente aun más en el año actual.

No es tan simpático el balance de los propietarios de caballos de obstáculos, ya que si bien fué de 13 para el año último fueron 19 en 1925, diferencia que comprén-dese perfectamente, por la disminución en el presupuesto destinado a esta clase de pruebas.

Permítasenos observar, para que de ello tome nota quien deba, el placer e interés del público en general por esta clase de carreras, en las cuales hermánanse íntimamente la potencia del caballo con la energía y valor del jinete y como sería muy del agrado de muchos el impulsar las carreras de saltos cuanto se pudiera, por la emoción determinante en el espectador, pues debe recordarse que el momento en que vivimos es la característica en el mundo de estar constantemente en tensión los espíritus.

Las ganancias de los propietarios arrojan 207.037 pesetas a favor del Conde de la Cimera, la mayor suma ganada en el año, delante de 105.602 pesetas obtenidas por el Barón de Velasco; ocupa el tercer lugar el Duque de Toledo, con 99.050, siguiendo el Marqués del Llano a la cabeza de los restantes; era el primero en 1925 el Barón de Velasco, con 202.750 pesetas, y el Conde de la Cimera después, y en descenso el Marqués del Llano y el Duque de Toledo. Es probable que hayan hecho para los gastos y alcanzado algún beneficio alguno de los poseedores de caballos, pero la gran mayoría parécenos que no han logrado equiparar los gastos a los ingresos.

Ello es muy sensible, pues disgusta mantener un sport en el cual la pérdida es casi regla general. Cúlpese de ello al poco número de reuniones efectuadas, pues los caballos, en la cuadra o en el centro de entrenamiento, nada ganan, más bien pierden, pues la prueba, sabiamente dosificada, sobrepuja en mucho al entrenamiento más perfeccionado. Ello podría remediarse celebrándose mitines en determinadas épocas del invierno y otoño, en determinadas regiones de España, cuyo clima dulce y suave se prestara a ello, aunque los premios no fuesen de la importancia de los concedidos en las temporadas clásicas y el todo contribuiría a mantener el gusto del público para estos espectáculos al aire libre, además de crear una masa de capacitados en cosas del turf, pues causa pena y lástima el ver la ignorancia crasa que reina en cuanto se refiere al pura sangre, aun para muchos de los que en revistas y periódicos escriben, comentan y critican lo desconocido para ellos; así no se observaría el caso de periódicos de gran tirada y numerosos lectores, cuyos redactores encargados de la sección hípica imprimen a veces conceptos equivocados o tergiversan los hechos desarrollados.

* * *

Y de noticias y proyectos para 1927, ¿qué se dice por ahí? Lector, quien esto escribe, a pesar de andar a la zaga de novedades, debe confesar que ignora en absoluto los esbozos de programas que pueden haberse trazado; se dice y se menta, mas la realidad es muy poca y ella seguidamente se leerá.

Sólo se conoce el programa oficial de las carreras de caballos que se celebrarán en Jerez de la Frontera, organizado por el Real Jockey Club de esa población andaluza.

Se efectuarán tres reuniones, los días 2, 4 y 6 de mayo de 1927, en el mitin de Primavera, a razón de cinco carreras por día, a excepción del primero, cuyo número será de seis.

Los premios no son muy importantes, siendo el mayor de 3.450 pesetas; bien es verdad que se trata de carreras para caballos cruzados en sus cinco categorías.

Nos ha llamado la atención lo excesivamente corto de las distancias a recorrer y, francamente confesamos, no nos lo explicamos. Hace tiempo se quejan los criadores y el gran público de este afán, cada día mayor, en producir sujetos de corto metraje y es sólo el *flyer* el ejemplar que priva, cuando urge se robustezca la especie caballar con tipos de stayer. Conocemos y hemos olvidado de puro sabido el viejo refrán «la velocidad ¡he ahí el fondo!», mas la realidad de los hechos no responde frecuentemente a lo rezado en los adagios. Hay que instituir y fomentar pruebas de largo recorrido, pues éstas desarrollan la energética del caballo y deben subvencionarse largamente, para corregir el esqueleto del pura sangre amenazado de perder la armonía de sus funciones. No sólo este mal es propio de España, sino plaga mundial azotadora, pues leyendo la prensa extranjera, en ella, jueces muy imparciales y concienzudos, defienden nuestras opiniones. ¿Quiere ello decir que todas las distancias deben ser de cuatro mil metros en carreras lisas? Líbrenos el cielo de tal afirmación, mas entre las distancias que hoy privan, únicas casi bien remuneradas, y la equitativa distribución en las carreras largas y cortas subvencionándolas ecuánimemente, encontraríase el secreto de poder infiltrar a la raza de mañana todas las cualidades necesarias y en justo medio distribuirlas para la formación de las distintas variedades, conforme las necesidades comerciales.

* * *

Víctima de su carácter indómito, ha muerto en Cornellá el caballo semental pura sangre *Janitor*, nacido en Inglaterra, hijo de *Junior* y *Tanaquil*, por *Cicero*. Por su línea paterna descendía de *Eclipse* por la línea de *Touchstoune* y por la materna procedía, por su abuelo, el gran *Cyllene*, por *Bonavista* y por la línea de *Birdcateler*, por lo tanto de *Eclipse*. Indudablemente la rama materna era la más importante de su pedigrée y en donde podían encontrarse elementos de gran fuerza para la reproducción; desgraciadamente, como *Cyllene*, su abuelo, el mejor caballo de su tiempo, era pequeño de estatura, pero ayuntado con yeguas cuya genealogía les podía convenir, hubiera producido algún sujeto de alta calidad. Era su fórmula de origen, excelente en grado sumo, 1-19-1-20.

La afición está de pésame, pues era en la actualidad el único pura sangre semental que existía en la región catalana y nos asociamos al pesar que embarga a su propietario.

PRÍNCIPE PALATINO

Los Concursos de STADIUM

A través de la Prensa

DIJIMOS en el número de STADIUM de 1 de enero, que abríamos un concurso para premiar con quinientas pesetitas, fruto de nuestros ahorrillos, el mejor artículo, a juicio de un Jurado competente, que se publicase durante el año 1927 en la Prensa española o en su defecto los tres mejores, subdividiendo las 500 pesetas en tres premios, de 250 el primero y los dos accésits de 125.

Con objeto de que nuestros lectores, amigos y compañeros en la Prensa puedan darse cuenta de lo que quisiéramos premiar, vamos a reproducir hoy un artículo interesantísimo, galanamente escrito, que responde al deseo nuestro de estimular a los escritores, especializados o no, en materias relacionadas directa o indirectamente con el deporte.

El artículo ha aparecido en el popular rotativo *Informaciones*, de Madrid, en diciemdre del año pasado y lo subscribe don Juan Pujol, el reputado escritor que ejerce el cargo de redactor corresponsal en París del diario matritense.

TODOS los días, al volver del Liceo Montaigne, donde se educa, mi hijo me preguntaba:

—¿Cuándo vamos a visitar la Exposición de Aeronáutica?

—Un día de estos.

—¿Mañana?

—Si dispongo de tiempo...

Tiene doce años y—como sus camaradas—un conocimiento de los idiomas extranjeros a que yo no llegué hasta muy avanzada la juventud, por esa desventaja inicial de los españoles de la clase media, que casi todos somos autodidactos. Es, naturalmente, muy aficionado al cinematógrafo, conoce el nombre de los campeones de todos los deportes, tiene gran destreza en el ciclismo y está muy versado en cuantas disciplinas conciernen al futbol, al automovilismo y a la aviación. Cuando algún amigo suyo viene a casa me gusta escuchar sus conversaciones, erizadas de términos técnicos de todos los ejercicios atléticos y principalmente dirigidas a dilucidar las excelencias de éste o el otro motor de explosión. Pasó hace mucho tiempo del mecano al aparato de radiotelefonía... Y yo lo considero en silencio muchas veces, asombrado de la diferencia que hay entre su personalidad de chiquillo de 1926 y la que yo tenía a sus años en la pequeña ciudad española donde me tocó nacer.

—Casi todos mis compañeros han ido ya a la Exposición...—me insinúa.

—Vayamos, pues.

Y hoy fuimos. Yo, sin gran entusiasmo, por no negarle ese inocente placer. Y él, tembloroso de emoción, con una avidez que me hacía sonreír. Para mí la aviación es un ejercicio arriesgado, propio de hombres de excepción; una novedad aparecida en el mundo cuando lo fundamental de mi espíritu estaba cristalizado ya—los gustos, los ideales, las ambiciones más nobles—. Pero para él es un medio envidiable de locomoción normal, un ejercicio cuya práctica le parece tan corriente y tan necesaria como a nosotros a su edad se nos antojaba el viajar en ferrocarril.

Entramos así en el Gran Pala-

cio, lleno de visitantes jóvenes, en cuyos ojos yo adivinaba la misma avidez que en mi hijo. Y confieso que una vez dentro del inmenso salón me sentí contagiado de la emoción de vida entusiasta, ascendente, que la grandiosa visión suscitaba en todos los espectadores. Ya no son los aparatos débiles, que alguna vez hemos visto de cerca o de lejos, y que nos daban una impresión de fragilidad aterradora; ya no son los endebles artefactos de tela, de listones quebradizos, de alambres que parecían prestos a doblarse al menor soplo de viento, y en los que cuando alguna vez subimos para poner a prueba nuestra propia timidez, tuvimos la intuición de haber realizado un un acto heroico. En el hall vastísimo, los enormes aviones permanecen en reposo, pintados de blanco, de verde, de ocre, rutilantes de níqueles y de cristales biselados. Aquí están los que hacen largas travesías sobre el continente o van a Inglaterra. En éste pueden ir hasta diez y ocho viajeros, sentados en butacas Pullman, alumbrados por lámparas eléctricas, calentados por radiadores como podrían tenerlos en el mejor hotel; a popa está el lavabo, el depósito de equipajes... He aquí el que acaba de comprar el multimillonario Loewenstein: seis personas—aparte los pilotos—pueden viajar en él como en el cupé del vagón-salón de un expreso de lujo. Y más allá, los enormes aviones para el transporte de mercancías en tiempo de paz y de bombas y otros ingenios mortíferos en la guerra; los de caza, como terribles pájaros de presa; los hidroplanos, que hacen pensar en gigantescas gaviotas. Y luego, las avionetas de turismo con sus motores de sesenta caballos y un consumo de nueve litros de esencia por cada cien kilómetros de recorrido; es decir, con menos coste de entretenimiento que la mayor parte de los automóviles. y todos estos artefactos dan tal expresión de seguridad, de cosa definitivamente resuelta, que uno se siente arrastrado por el deseo de ejercitarse en su manejo, para no haberse ido del mundo con una limitación que dentro de unos años será análoga a la del rústico que nunca ha subido al tren.

El chico sube las escalinatas que permiten a los visitantes asomarse al interior de los aparatos. Los examina con arrobamiento. Me cuesta trabajo substraerlo a este éxtasis.

—Anda, vamos.

—Espera un poco, papá.

Vuelve a detenerse sugestionado, maravillado por uno de esos motores de diez y ocho cilindros que se exhiben empavonados, niquelados, y en los que realmente hay una belleza insólita. Es él quien me hace observar las piezas de duraluminio, tan fuertes y tan ligeras. Y con ese aplomo de la infancia, que no duda de nada y menos que de nada de la certeza de su éxito en la vida, me confiesa:

—Yo, después de esto ya no compraré ningún automóvil cuando sea mayor.

—¿Por qué? ¿Empiezas a comprender que no siempre se tiene dinero? Los automóviles son todavía para la gente rica. Tú no lo eres. Tienes que estudiar mucho todavía. Y aun así... No siempre se tiene suerte. Ya ves, yo...

—Si no lo digo por eso. Lo digo porque lo que pienso comprar es un avión.

¡Ah, no; no es que dude de sí mismo! Ante él aparece la vida risueña, luminosa, llena de posibilidades que está dispuesto a agotar. Y su alma tiene la claridad y la alegría de un amancer. ¿Quién piensa en los obstáculos del camino? Yo suelo dialogar con él, aparentemente serio:

—Bien. Si estás resuelto... ¿Cuál de estos aparatos piensas comprar?

—Éste—me dice señalando la avioneta pequeña, blanca como un ave marina.

—¿No te dará miedo pilotarla?

—No.

Y se queda en muda adoración ante el aparato esbelto, de graciosas líneas, como si ante él se alzase la visión de horizontes inmensos, de cielos profundos, de paisajes maravillosos sobre los que se pasa con la suficiente rapidez para no descubrir nunca su fealdad.

Le tiro de la mano. Se resiste suavemente.

—¡Déjame verlo otra vez! Mira, éstos son los mandos... ¡Qué bonito es!

No he visto un arrobamiento como éste ni en la mirada del primer amor. Y como es jueves—día de asueto escolar—hay muchos chicos de la misma edad, aproximadamente, ebrios de la admiración y de la ilusión de volar, yendo de un aparato a otro, comparando sus diferencias, que conocen por las lecturas de las revistas ilustradas... No tienen miedo, no. No lo tendrán cuando llegue el momento, estoy seguro. Hasta en sus charlas pueriles hay una seriedad que nosotros no tuvimos, un conocimiento precoz, pero efectivo, de cosas reales, grandiosas, que los de generaciones anteriores ni como imaginarias sospechábamos. Oyéndolos se siente un optimismo en el que se diluye cierta melancolía. No es verdad que nuestro tiempo, por ser pasado, fuera mejor. Esta generación será más noble, más serena, más dueña de sí que la nuestra. Y estará libre del peso de muchas vilezas y podrá mirar la vida desde más alto, sencillamente porque ha nacido con alas. JUAN PUJOL

MENSAJERAS

El día 15 de enero, fecha de la aparición del último número de STADIUM, quedó clausurada en las oficinas del Comité organizador de la V Exposición del Automóvil la admisión de inscripciones, habiéndose recibido hasta aquel día las siguientes:

1. Sociedad Española de Lubrificantes; 2. Autotracción Eléctrica, S. A.; 3. Don Pedro Colet Bertrand; 4. Don Francisco Quintana e Ilzarbe; 5. Auto Electricidad, señores Coma, Llorens y Bufill, Limitada; 6. Omnia, S. A., Compañía de Seguros del R. A. C. E. 7. Señores Klein y Compañía; 8. Don Francisco Farré Roig;

9. Barcelona Auto, S. A.; 10. Taxímetros Barcelona, S. A.; 11. Señores Lázaro y López; 12. Don Ricardo Corominas; 13. Vacuum Oil Company, S. A.; 14. Don E. Cortés Pascual; 15. Don José M. Vintró; 16. STADIUM; 17. Don Jaime Rcca; 18. Don Sebastián Loinaz; 19. Comercial Pirelli, S. A.; 20. Don L. Torra (turismo); 21. Don L. Torra (camiones); 22. Equipo Bosch, S. A.; 23. Don Gastón Joly (París); 24. Don Harry Walker; 25. Don L. Vilardell; 26. Don José M. Massó; 27. La Hispano-Suiza (turismo); 28. La Hispano-Suiza (camiones); 29. Don M. Vendrell; 30. Señores Biosca Hermanos; 31. Publicidad J. Gasa; 32. Don A. Iribarren; 33. Don Domingo M. Dagnino; 34. Sociedad Petrolífera Española; 35. Señores Rovira y Pons; 36. Don J. Lluís Durán; 37. Automoto (París); 38. Don Juan Forcada Sala; 39. Don Juan Sabater y Torra; 40. Compañía Euskalduna (Madrid); 41. Señores Macaya y Compañía; 42. *El Mundo Deportivo;* 43. Compañía Española de Automóviles, S. A.; 44. Scemia (París); 45. Don Juan Michelín (Madrid); 46. Autolocomoción, S. A. (turismo); 47. Autolocomoción, S. A. (turismo); 48. Autolocomoción, S. A. (turismo); 49. Autolocomoción, S. A. (motos); 50. F. Abadal (turismo); 51. F. Abadal (motores en marcha); 52. Sociedad General de Automóviles, C. A.; 53. Automóviles, S. A.; 54. Don J. Campá; 55. Don Hans T. Moller; 56. Don Vicente Prat Bosch (turismo); 57. Don Vicente Prat Bosch (canots automóviles); 58. Don Vicente Prat Bosch (accesorios); 59. Don A. Elizalde (turismo); 60. Don A. Elizalde (camiones); 61. Señores don E. y J. Pujol Xicoy; 62. Unión Comercial Española (turismo); 63. Unión Comercial Española (accesorios); 64. Unión Comercial Española (camiones); 65. Don A. Mercadal Peyri; 66. Don Ramón Sala Perera; 67. Don R. Girona Soler; 68. Don Agustín Llanas; 69. Don R. Andrés y G. Fabiá; 70. Baixas; 71. Don Antonio Sanromá; 72. La Aceitera Exportadora, S. A.; 73. Comercial Española Valls (camiones); 75. Don Eusebio Bertrand y Serra (turismo); 76. Don Eusebio Bertrand y Serra (turismo); 77. Don Eusebio Bertrand y Serra (camiones); 78. Don Eusebio Bertrand y Serra (motocicletas); 79. Universal Rim & Tyre Tool Co. Ltd., Londres; 80. Sociedad Gecalse (San Sebastián); 81. Don R. Rico Planelles; 82. Don Antonio Nicolau; 83. Don Eduardo Lloret; 84. S. A. T. A. M.; 85. Don A. Casajuana (turismo); 86. Don A. Casajuana (camiones); 87. Don Agustín Esteve Fabregat; 88. Fundición y Construcciones Grau; 89. Establecimientos Phillips & Pain, S. A. E.; 90. Purificadora de Agua, S. A.; 91. Motores y Automóviles Ricart, S. A.; 92. Don Baltasar Fiol; 93. Señores Stevenson Romagosa y Compañía; 94. Don J. Blay; 95. Don Cayetano Cornet; 96. Rotor, S. A.; 97. Mercedes Española (turismo); 98. Mercedes Española (camiones); 99. J. Benedid; 100. Julio Schmid; 101. Señores Busquets Hermanos; 102. S. A. Representaciones y Comercio: 103. Don F. de A. Puig; 104. Señores Dodge Brothers (turismo); 105. Señores Dodge Brothers (camiones); 106. Don A. Casajuana (turismo); 107. Baixas. 108. Compañía General de Automóviles Ojinaga (turismo); 109. Compañía General de Automóviles Ojinaga (accesorios); 110. Señores Mateu y Marrugat; 111. H. A. Saurer (Madrid); 112. Don Pedro Romero (Figueras); 113. Don Manuel Bolibar; 114. Señores Rosinach y García; 115. Señores Puech y Jongkeens; 116. Representación de Automóviles, S. A.; 117. Don César Carnicero; 118. Señores Cortina y Esteve (turismo); 119. Señores Cortina y Esteve (accesorios); 120. Señores Cortina y Esteve (accesorios); 121. Don Jaime Martí Cabot; 122. Minimax; 123. Señores Jover, Almirall y Biosca (turismo); 124. Señores Jover, Almirall y Biosca (motos); 125. Sociedad Anónima marca El León; 126. Señores Catasús y Compañía; 127. Auto American Salón (turismo); 128. Auto American Salón (camiones); 129. *Excelsior,* de Bilbao; 130. Taxímetros y Relojería Mecánica, S. A.; 131. Majestic Garage, S. A.; 132. F. Liffraud (turismo); 133. F. Liffraud (camiones); 134. Sociedad Española del Acumulador Tudor; 135. Don Francisco Cabré; 136. Don Antonio García; 137. Don Estanislao Magre (turismo); 138. Don Estanislao Magre (camiones); 139. Don José Bosch Valls; 140. Señores J. Alvarez y Compañía; 141. Don J. Snbirana; 142. Don J. Casamitjana Serra; 143. Señores Oliveras y Casacuberta; 144. Señores G. y M. Bigas (turismo); 145. Señores G. y M. Bigas (camiones); 146. Don Enrique Pujó (turismo); 147. Don Enrique Pujó (camiones); 148. Don José Farré; 149. Antomóviles Vermorel; 150. Industrias Babel y Nervión; 151. Don L. G. Vallet, S. en C. (turismo); 152. Don L. G. Vallet, S. en C. (accesorios); 153. Don Santiago de Ugarte (turismo); 154. Don Santiago de Ugarte (accesorios); 155. Petróleos Porto Pi; 156. Don A. Moreno Sandoval; 157. Don A. Casajuana (exterior); 158. Don Magín Matheu.

Después del 15 del actual se han recibido las siguientes inscripciones.

159. España Automóvil y Aeronáutica; 160. The Spanisch Trading Co. Ltd. (turismo); 161. The Spanisch Trading Co. Ltd. (accesorios); 162. Don Ramón Llusá; 163. Don James M. Nahon; 164. M. Henri La-Bourdette (París); 165. Don Otto Streitberger.

* * *

POR el Ministerio del Trabajo, Comercio e Industria se ha concedido a nuestro muy querido amigo don Ricardo Corominas, conocido y antiguo industrial que a tan grande altura ha sabido colocar la fabricación de radiadores en España, la Medalla de Oro del Trabajo.

Es una distinción muy merecida, que habrá acogido con júbilo el señor Corominas, asociándonos a su alegría y felicitándole por tan señalado galardón.

* * *

EL fallecimiento del joven Juan José de Urruela y Sanllehy, hijo de los Marqueses de San Román de Ayala, acaecido hace pocos días en Barcelona, ha llenado de hondo pesar a muchas familias de nuestra alta sociedad. Por sus relevantes prendas personales se hizo querer y apreciar de todos cuantos le conocieron y trataron.

Acompañamos en su profundo pesar a la distinguida familia del finado, muerto en plena y risueña juventud.

* * *

LA Prensa italiana anuncia que el aviador De Pinedo empren-

derá a fines de febrero un viaje aéreo a través de las cinco partes del mundo. El recorrido fijado en principio es de 55.000 kilómetros.

De Pinedo saldrá de Roma y hará escala en Rabat, desde donde emprenderá el vuelo sobre el Atlántico hasta América del Sur. Desde aquí se trasladará a Norte América, cruzará Asia y Oceanía, para regresar a Europa por el mar Rojo.

* * *

SE ha recibido en la Real Federación Española de Clubs de Futbol la comunicación que la F. I. F. A. ha enviado a todos los países acerca de la organización en estudio para substituir los actuales partidos internacionales por un campeonato continental entre todas las naciones.

Parece ser que el criterio de la Federación Española es el de dar su aprobación a la substitución citada; pero acerca del modo de llevar a cabo el citado campeonato nada se ha decidido aún, porque la respuesta que acerca de ello se dé a la F. I. F. A. ha de ser producto de un detenido estudio que comenzarán en breve los miembros directivos de nuestra primera entidad futbolística.

* * *

PARA los próximos días 2 al 6 de febrero, el Real Barcelona Lawn-Tennis Club organiza en sus pistas el match internacional Copenhague-Barcelona.

El equipo de Copenhague lo compondrán los mejores jugadores daneses y el representativo de Barcelona lo designará la Asociación de Lawn-Tennis de Cataluña entre los primeros jugadores catalanes que, previamente invitados, han aceptado jugar en el referido match.

* * *

EN la Asamblea celebrada por la Federación del Centro de Rugby se ha elegido la siguiente Junta directiva:

Presidente, don Enrique Gutiérrez; vicepresidente primero, don José Hermosa; vicepresidente segundo, don I. Simón; vicepresidente tercero, Mr. Willmore; secretario, don Manuel Ordóñez; vicesecretario, don Francisco Díaz y Díaz; tesorero, don Enrique Lebera; contador, don Emilio Poey; vocales, señores Barranco, López y Redonnet.

* * *

EN la revista *The Ring* se ha publicado un interesante artículo firmado por un conocido promotor de boxeo, en el que establece la escala de valores mundiales del ring.

Según esta escala, el que ocupa el primer lugar técnicamente en el mundo es el campeón Tunney; le siguen por este orden: Dempsey, ex-campeón; Sharkey, Malopey y Paulino Uzcudun. El articulista reconoce en este último verdaderas condiciones para llegar a ser el campeón universal de boxeo.

* * *

HA inaugurado su gestión el rondín nocturno de guardias urbanos.

Tan pronto como ha nacido se le ha bautizado con el nombre de «Rondín fantasma».

* * *

SE ha fijado el programa para las carreras de caballos de este año en París. El presupuesto para 1927 presenta un aumento de millón y medio de francos sobre el de 1926. Se ha elevado sensiblemente el importe de cierto número de pruebas. Así, por ejemplo, el Gran Premio de París será de 600 mil francos en vez de 500.000; el Premio del Arco del Triunfo pasa de 400.000 a 500.000 francos. Los Premios del Jockey Club, Diana y Gladiateur, entre otros, serán aumentados en 50.000 francos cada uno.

* * *

LOS mayores bandajes que se habrán conocido hasta ahora están fabricándose en Fort Dunlop (Inglaterra) para las aeronaves de reciente creación.

Cada cubierta tiene 2,28 metros de diámetro y unos 100 kilogramos de peso. La Cámara de aire pesa aproximadamente 17 kilogramos, mientras que la cámara de una rueda de un ligero automóvil sólo pesa 0,80 kilogramos.

Las cubiertas son del tipo *A* y sus talones tienen una resistencia máxima de 18.288 kilogramos cada uno. Los cubos de las ruedas miden 20 pulgadas de largo y pesan 250 kilogramos cada uno.

ACABA de publicarse un notable libro titulado *Las grandes figuras del deporte : Miguel Bover*, debido a la autorizada pluma de nuestro querido amigo y compañero F. de A. Canto y Arroyo, que ha popularizado el pseudónimo «Kant» en magníficas crónicas y reseñas deportivas.

El libro de Canto, editado magistralmente por la librería Sintes, además de ser un primor de edición, es una obra eminentemente interesante. En ella Canto describe con su peculiar galanura lo que podríamos llamar la vida y milagros deportivos del as ciclista Miguel Bover, con profusión de datos y minuciosos detalles del campeón especialista en el medio fondo; detállanse, además, en la obra todas las carreras con sus principales características y datos interesantes, en las que Bover ha tomado parte.

Es este libro una obra que debe de contarse en todas las bibliotecas deportivas por su interés y amenidad.

Felicitamos a nuestro amigo y compañero por su bella creación y a los editores por el éxito editorial.

* * *

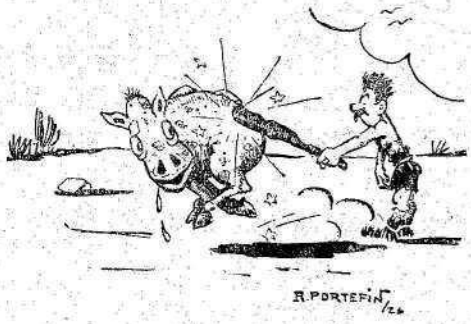
ESPAÑA reacciona! Un anteproyecto que pronto se convertirá en ley, crea en nuestra patria la educación física obligatoria, detallando minuciosamente su evolución práctica y beneficios, con lo cual colocará al ciudadano español al nivel físico que le corresponde con relación al resto del mundo.

No podemos menos de felicitar al Gobierno por esta loable iniciativa y congratularnos satisfactoriamente de que una de nuestras más tenaces campañas, en la que todos nuestros elementos han puesto a contribución sus entusiasmos, haya encontrado en las altas esferas el eco merecido, y si en ello nos podemos atribuir nuestro granito de arena, es justo que sintamos con satisfacción la alegía que hoy comparten en España todos los españoles conscientes de sus facultades morales y físicas.

La determinación del Gobierno será mañana alabada por millares de hombres sanos y fuertes, al cual deberán su principal factor: la salud y la fuerza.

¡Así se hace un pueblo y se crea una raza!

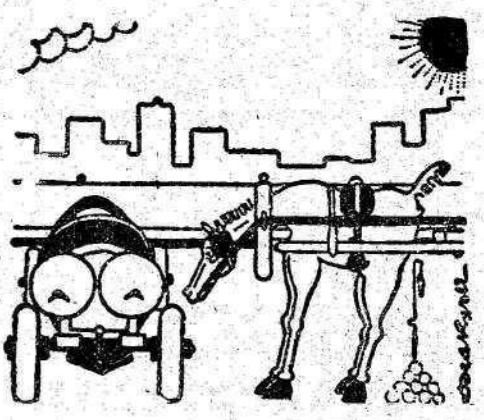
EL DEPORTE EN SOLFA



—El primer acelerador.

(De *L'Auto*, París)

EL CABALLO MEDITA



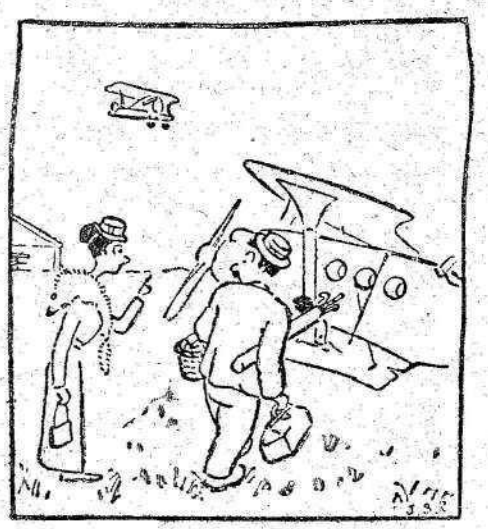
—Cuando yo digo que la raza degenera. ¡Cinco caballos para mover este cacharro!

(De *El Pueblo Vasco*)

CUADRO PATÉTICO

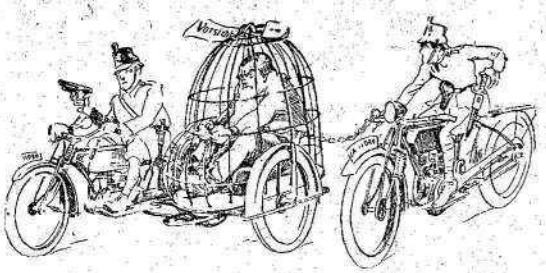
—La partida del «referée».

(De *Der Gotz*, Viena)



—...Y sobre todo no te apees en marcha.

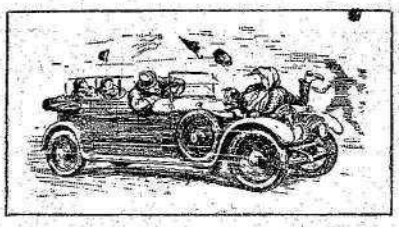
(De *Le Rire*, París)



—¡Cuidado! ¡Cómo se hace en la actualidad el transporte de los grandes criminales!

(De *Motor*, Berlín)

EQUIVOCACIÓN



El automovilista (a su víctima):
—Pero amigo: ¿se figura usted que esto es un ómnibus?

(De *Life*, Nueva York)

Continuando la serie de sus victorias de 1925

EL MOTOR DE AVIACION

Hispano-Suiza

ha batido los siguientes

"records" mundiales

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

La Hispano-Suiza
Carretera de Ribas, número 279
La Sagrera - Barcelona

¡Ciclistas! Debéis usar

Neumáticos DELTA

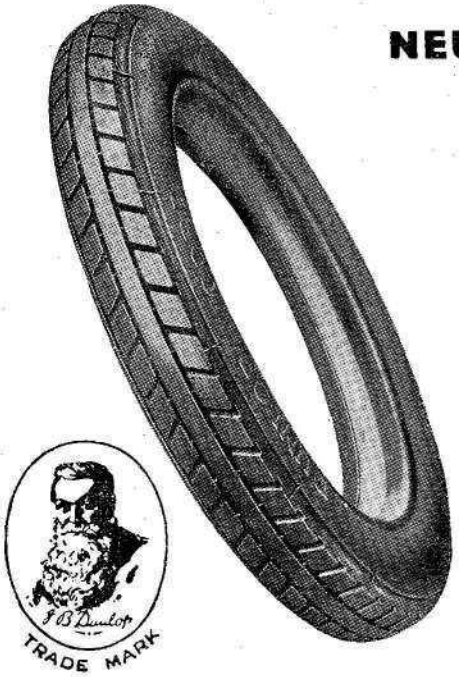
de fabricación nacional

Klein y C.ª

Madrid
Sagasta, 19

Barcelona
Princesa, 61

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 ANÓNIMA)

MADRID
Claudio Coello, 106

BARCELONA
Buenos Aires, 18

Automóviles

BERLIET, MINERVA, STUTZ, BUGATTI

Camiones, camionetas y ómnibus

BERLIET

Motocicletas

INDIAN

2 ¾, 5 y 7 HP.

Tractores agrícolas

CLETRAC

Arados, sembradoras, etc.

GRAN TALLER DE REPARACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE PIEZAS
NEUMÁTICOS Y MACIZOS DE LAS MEJORES MARCAS
ACCESORIOS Y RECAMBIOS DE TODAS CLASES

AUTOMÓVIL SALÓN

MADRID
Alcalá, 81

BARCELONA
Trafalgar, 52

VALENCIA
Paz, 33

ELIZALDE

Fábrica Española de Automóviles y Motores de Aviación

Realizándose ambas fabricaciones a base de los mejores materiales conocidos y de los elementos técnicos más perfectos

★

Talleres y Oficinas:

A. ELIZALDE

Paseo de San Juan, núm. 149

Apartado de Correos 424 : Teléfono 921-G

Barcelona

Dirección telefónica y telegráfica: AUTOELIZALDE

Casa en Madrid:

Avenida Reina Victoria, núm. 17