

Stadium

Revista Ilustrada

F. C. Barcelona - Real Sporting de Gijón



Foto
Juandó

Un ataque del Real Sporting contra la puerta del Barcelona,
defendida por Uriach

Año XI : N.º 334
15 Enero de 1921

MOTR:DEPTES:TRISMO

Número suelto
75 cénts.

STADIUM

REVISTA ILUSTRADA DE SPORTS

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

Aparece cada dos semanas, en sábados alternos

Número suelto corriente 75 céntimos
. atrasado 1 peseta

Precios de suscripción

España, un año. 15 pesetas
Extranjero, un año 20 id.

Pagos por adelantado

Precios de los anuncios, según tarifa núm. 3



**Medallas
Insignias
Objetos
para
premios**

Fabricantes :

HUGUENIN FRERES & Co.-LE LOCLE (Suiza)
Los más importantes del mundo

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

Siempre el primero

Bergougnan

Baja los precios de los Bandajes macizos

Pedid nuestra nueva Tarifa

MADRID
Sagasta, 15
Teléfono 2810

BARCELONA
Rambla Cataluña, 76
Teléfono 3169-A

Stadium

Revista Ilustrada
MOTOCICLISTAS

Redacción y Oficinas: Balmes, 54 : Teléf. 2689-A
Barcelona

Suscripción anual:
España 15 pesetas
Extranjero . . . 20 id.

ECOS

Es tradicional escribir: «Año nuevo, vida nueva»; y tal vez, deportivamente hablando, este año sea uno de los que nos tenga reservadas más novedades. Cuando menos, nosotros sentimos cierto optimismo, y no a la ligera, porque sí, optimismo nativo, sino fundado.

Repasemos el fundamento. Empezamos con carreras ciclistas de empuje y éxito, carreras preludio de otras; se juegan partidos de futbol aquí contra extranjeros, y allende las fronteras, contra los nuestros, se ha visto una notable superioridad por nuestra parte; los programas de las entidades deportivas, entre ellas el R. M. C. C., son soberbios y auguran acontecimientos. La cuestión olimpismo, que anda en manos de periodistas y arquitectos, se halla en sazón y las impresiones son inmejorables.

¿Cabe creer que aquello de año nuevo, vida nueva, será esta vez una pura fórmula para engañarnos a nosotros mismos?

❖

HEMOS hablado de programas deportivos y se nos ocurre que en todos ellos no existirá el proyecto de una prueba muy interesante que acaba de tener lugar en Choisy-le Roi. Nos referimos a un interesante concurso de consumo para bicicletas con motor, motocicletas y autociclos. El resultado fué espléndido. Hubo ciclo con motor que, con un litro de esencia, cubrió 80 kilómetros. Espléndido.

¿Quién la organizará en España? Se trata de algo positivo y favorable a los intereses creados, al desarrollo de la autolocomoción.

❖

BUEN número de ciclistas y aun de automovilistas, nos han expresado su indignación ante la frecuencia con que se suceden los accidentes, debido a la inexpe-

LE CHAUFFEUR

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

Automóviles y Ciclos

ESPECIALIDAD EN ÚLTIMAS
NOVEDADES DE PARÍS

Rambla Cataluña, 24 - Tel. 2182-A
BARCELONA

LIBRERÍA

Domingo Ribó

Calle Pelayo, 46 : Teléfono 4375-A
BARCELONA

Centro de suscripciones y venta de STADIUM



Mr. Tapiale (finlandés), ex campeón mundial de lanzamiento

**Ernest
Witty & Co.**

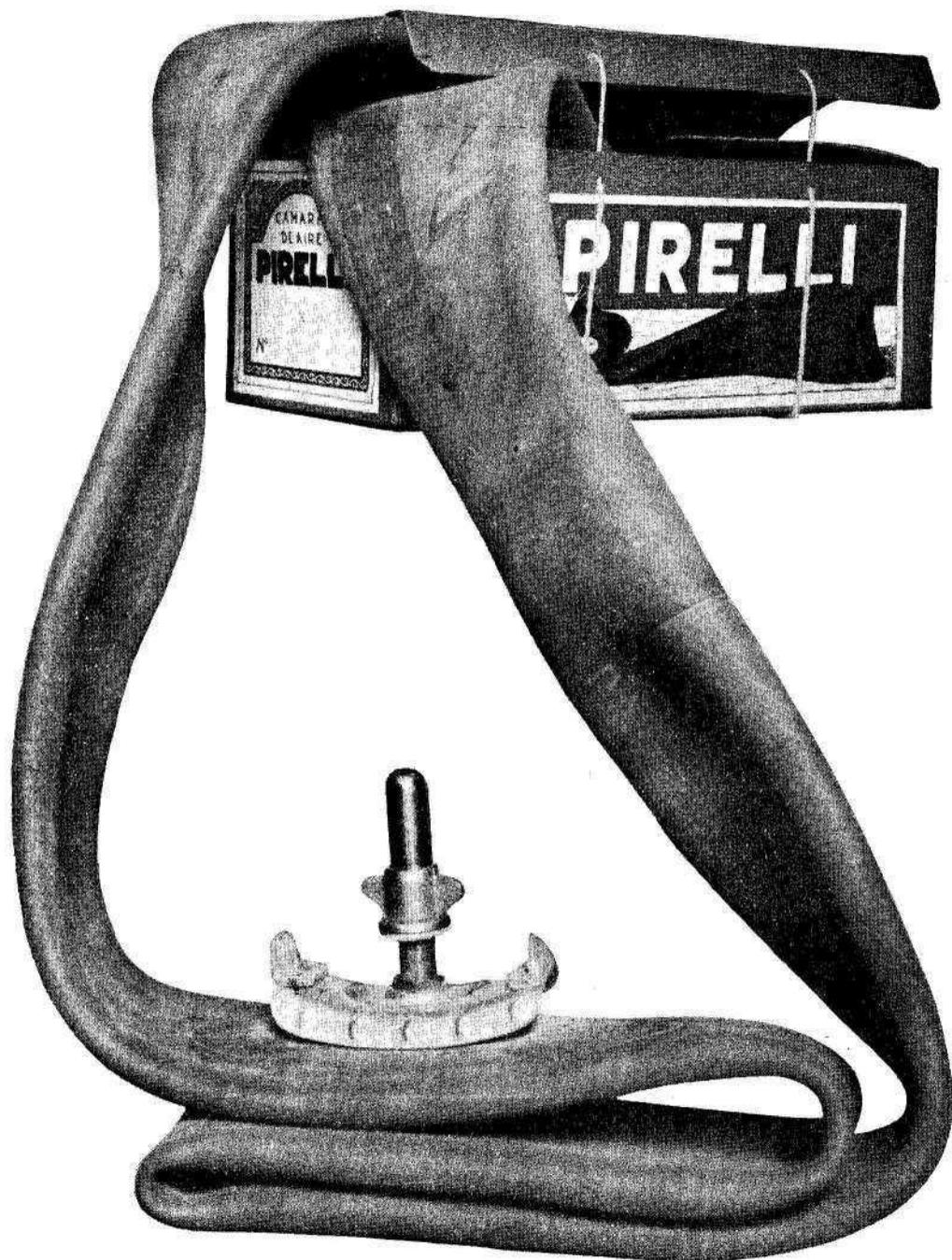
Aragón, 259-261
Teléfono 1017-A
BARCELONA

Artículos para
todos los
sports

Gran surtido en Sports de invierno

Lawn-tennis - Foot-ball - Atletismo
Boxeo - Hockey - Polo - Base-ball, etc.

Fabricadas en
Villanueva y Geltrú
Barcelona (España)



Casa central:

BARCELONA
Rúa. Universidad, 18

Sucursales:

MADRID
Acafa, 73

BILBAO
Gran Vía, 42

LA CORUÑA
Picavia, 1

STADIUM

riencia de muchos chauffeurs más o menos auténticos. Nosotros creemos que, en algunas ocasiones, el certificado de aptitud es lo mismo que la carta de casamiento para el cónyuge trivial; pero lo que sí aseguramos es que un buen número de infelices (?) que guían autocamión, lo hacen inconscientes de la responsabilidad que está en sus manos.

Y decimos sólo en sus manos, porque en su cabeza no existe. ¿Cómo van a tener conciencia si algunos de ellos no supieron guiar tiros de tres o cuatro caballos? ¿Qué entenderán ellos de 24 o 30 HP., con menos instinto que los sufridos brutos, muchas veces más conscientes que el propio carrero?

Y, verdaderamente, los tales conductores son un peligro para la circulación y un des crédito para el autocamión.

Creemos que es una cuestión que debe abordarse.

CÁMBIESE el disco! En una elegante papelería de la plaza de Urquinaona se ha simulado, mediante estuches de viaje, botes de tinta y plumas estilográficas, una plaza de toros, con admirable exactitud, digámoslo en testimonio de sincero elogio;

pero, ¿por qué el genial artista de escape no reproduce un partido de fútbol, unas carreras de caballos, un match de boxeo?

La propaganda en este sentido es mucho más cultural y puede que más práctica.



EMPEZAMOS hoy a honrar las páginas de STADIUM con la colaboración de importantes y prestigiosas firmas, siendo la primera la de nuestro respetable amigo don Pablo Nicolau, director de La Hispano-Suiza.

Trata el señor Nicolau de un asunto de palpitante actualidad, cuestión que afecta a muchos y respetables intereses y que debatirán, cada cual desde diferentes puntos de mira, otras no menos distinguidas personalidades, a las que hemos suplicado nos honren con sus valiosas opiniones sobre éste y otros importantísimos asuntos.



SE habla con bastante insistencia de una carrera de *voiturettes* y se asegura que sorprenderán las primeras noticias.

Ya hemos dicho que podíamos ser optimistas.

La Hispano-Suiza

ESPAÑA
(BARCELONA)
Carrer. de Ribas, 275
Teléfono S. M. - 250

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTOMÓVILES

FRANCIA
(BOIS COLOMBES)
Talleres:
Rue du Capitaine
Guymer

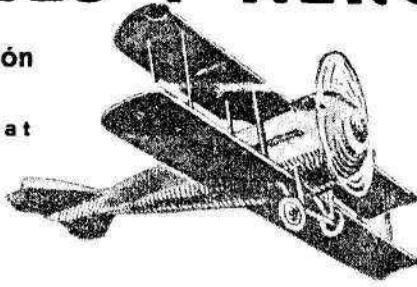
**Coches de turismo, para hoteles, de reparto, etc., etc.
Omnibus, Camiones, Motores marinos, Motores para la Aviación**

Agencia en Barcelona

Vallet y Bofill, S. en C. - Paseo de Gracia, 20

FÁBRICA ESPAÑOLA DE AUTO- MÓVILES Y AEROPLANOS

Escuela de Aviación
y Aeródromo
Prat de Llobregat



Fábrica y Despacho:
Independencia, 113
BARCELONA (S. M.)

Motores marinos
Motores de aviación
Motores industriales



NOTAS DE AERONAUTICA

UN ACCIDENTE Y UN COMENTARIO Efectuando uno de sus frecuentes vuelos de entrenamiento, y en las proximidades de Prat de Llobregat, el aviador señor Canudas tuvo la desgracia de que el aparato que pilotaba diese un resbalón de ala, y sin poderlo evitar, dada la poca altura a que volaba, el avión cayó al suelo, resultando heridos el señor Canudas y un mecánico que le acompañaba.

Afortunadamente ambos heridos se encuentran muy mejorados, sobre todo el señor Canudas, cuyas lesiones no fueron tan graves como las de su compañero.

Deseamos vivamente que esta mejoría que confirman las últimas noticias que tenemos sobre el estado de las víctimas de este accidente, siga rápidamente su curso y se traduzca bien pronto en un total restablecimiento del amigo Canudas y de su mecánico.

* * *

Con motivo de este accidente, cuyos detalles ha publicado toda la prensa diaria, hemos leído un bello comentario en *El Día Gráfico*, que por su espíritu nos permitimos reproducir, honrando con ello nuestras páginas, para ejemplo y estímulo de nuestros periodistas. Dice así:

«No hemos hallado el elogio de ese muchacho que ha llegado hasta las nubes, a pesar de no haber llegado a la mayoría de edad, y que hoy, con la pierna y el costillar rotos, purga la temeridad de intentar ser señor del cielo. Porque parece que los dioses dueños del azul, cansados de las ascensiones de los aviadores, los rechazan haciéndoles descender como si fueran ángeles rebeldes. Así Canudas, el herido ayer.

Nosotros pondríamos en el pecho de estos muchachos una ideal cruz de San Fernando, la cruz que se otorga a los heroísmos singulares. Y si la Legión de Honor no fuera ya tan profusa y tan banal, una Legión de Honor, porque la cruz de San Fernando premia el valor ibérico rudamente viril, mientras que la Legión de Honor siempre recuerda un valor masculino y elegante. Haríamos esta ornamentación porque el coraje de estos muchachos aviadores tiene una permanencia y una frialdad desconcertantes, y nosotros, por encima de la bravura momentánea y airosa, colocamos a la insistente y fría.

Hay una anécdota del general Prim que se ajusta a esta teoría. Cuando Prim no era más que cadete y corría por Cataluña a caza de carlistas, reposó un día, con otros oficiales isa-

Pneu - Klein

Tipo R S VERDADERO ANTIDESLIZANTE

Klein y C.^a

BARCELONA

Princesa, 61

MADRID

Gaztambide, 3

VALENCIA

Lauria, 9

ZARAGOZA

S. Clemente, 4

BILBAO

Eguía, 2

SEVILLA

A. Quintero, 21



Standard MOTOR TRUCKS

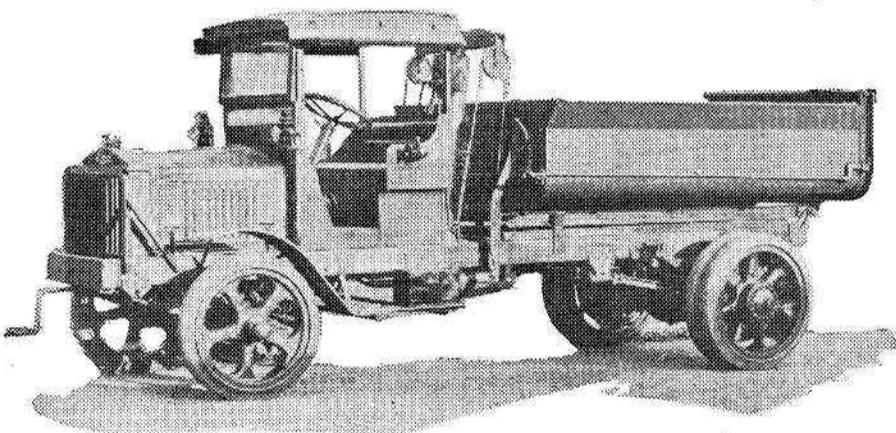
Registered

MADE IN
DETROIT
USA

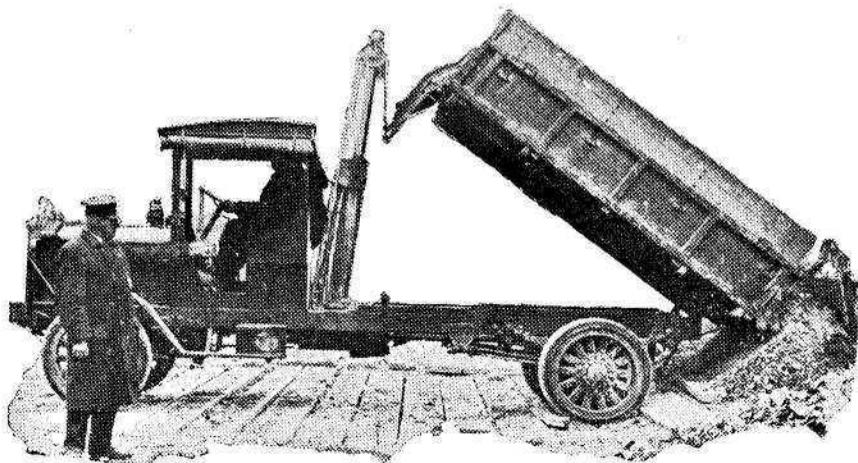
ESTOS camiones se construyen bajo la inspección del Estado norteamericano y son los de mayor rendimiento, mejor calidad y más duración.

GARANTIZADOS POR DOS AÑOS

SE invita al público a visitar nuestro almacén y se convencerá de su superioridad sobre las demás marcas.



TIPOS APROPIADOS A TODAS LAS NECESIDADES DEL TRANSPORTE



REPRESENTANTE
GENERAL

R. Bianchi

OFICINA PROVISIONAL:

Consejo Ciento, 351
Teléfono 2789-A

ALMACÉN:

Aragón, 398
BARCELONA

belinos, en un «hostal». Dieron en hablar de valor y de hazañas y Prim confesó que el único valor era el de aquel hombre capaz de perder la vida sin ser empujado por el entusiasmo o por el provecho. Discutieron sus compañeros y Prim, sacando su espada, dijo:

—El valor es esto...

E invitó a batirse, allí mismo, a cualquiera de sus amigos.

Cada vez que Canudas coge el volante y busca el cielo, ignora si descenderá normalmente, o envuelto en llamas, o revuelto en su aparato. La tierra, desde las nubes, no es más que una gran fosa posible. Y no obstante, se lanza a ellas sin ganancia, sin gloria, sin espectadores, sin un deber, sin una disciplina. Es el valor loado por el general Prim. Y como éste puede decir: «El valor es esto, señores...»

Por eso el héroe de Cataluña, hoy, se llama Canudas, aviador.»

APARATOS LLEGADOS Han sido desembarcados estos últimos días en nuestro puerto, dos aviones *Ansaldo*, destinados a la aviación militar.

EL MONUMENTO A HEDILLA En la última Junta general celebrada por el Real Aero Club de Cataluña, se trató del proyectado y merecido monumento que dicha sociedad se comprometió a levantar al heroico aviador montañés con motivo de su trágica y llorada

muerte. El estado de este asunto, tal como fué explicado por la Junta, y el compromiso solemne adquirido por la Directiva de nuestra prestigiosa entidad aeronáutica, nos hacen creer que finalmente dentro de poco tiempo la memoria del insigne Hedilla será dignamente perpetuada.

EL GRAN PREMIO DEL Ae. C. F. Este concurso reúne la friolera de 100.000 francos en premios, además de medallas de oro, vermeil y plata a los tres primeros clasificados.

El recorrido se efectuará en el circuito comprendido entre Bourget, lugar de la salida, aeródromo de Rouchin (Lille), Bourget, aeródromo de Pontiong (Pau), Bourget, aeródromo de Frescaty (Metz) y regreso final a Bourget.

OXFORD - CAMBRIDGE Los eternos rivales van a medir hogaño sus fuerzas efectuando un match aéreo en junio próximo. Cada una de estas universidades estará representada por seis aparatos y seis aviadores.

NUEVO PILOTO CATALÁN Después de brillantes ejercicios, ha obtenido el título de piloto aviador en la escuela de Le Crotoy, el señor Fabra, a quien enviamos con este motivo nuestra más calurosa felicitación.

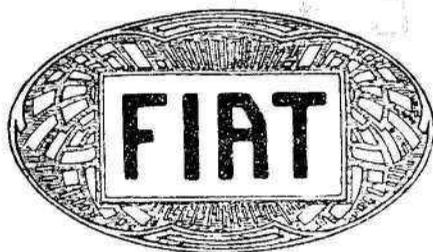
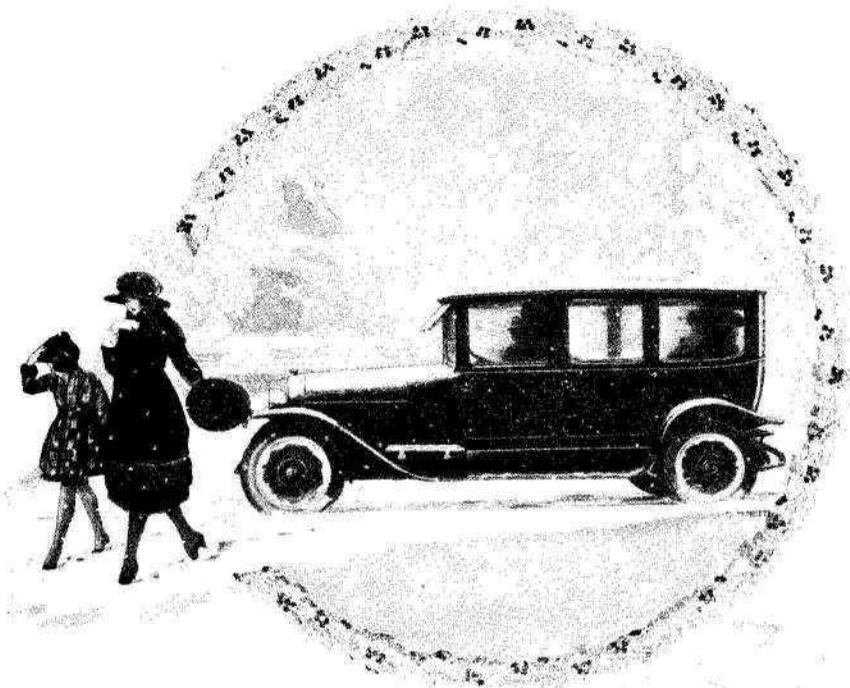
En dicha escuela está cursando actualmente la enseñanza de piloto aviador el distinguido sportsman señor Cirera.



**La casa más importante de España en artículos de sport
Raquetas Driva Exela, de Williams & Co.**

Agentes exclusivos: Eduardo Schilling, S. en C.

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



Modelo 501. **10-15 HP.** 4 cilindros 65 X 110 mm.
Modelo 505. **15-20 HP.** 4 cilindros 75 X 130 mm.
Modelo 510. **20-30 HP.** 4 cilindros 75 X 130 mm.

Puesta en marcha y alumbrado eléctricos. Ruedas de acero
desmontables. Equipo completo:

ENTREGA INMEDIATA

AGENCIA EXCLUSIVA:

Sociedad General de Automóviles
Caspe, 24 Barcelona



Stadium

REVISTA ILUSTRADA

MOTOR - TURISMO - DEPORTES



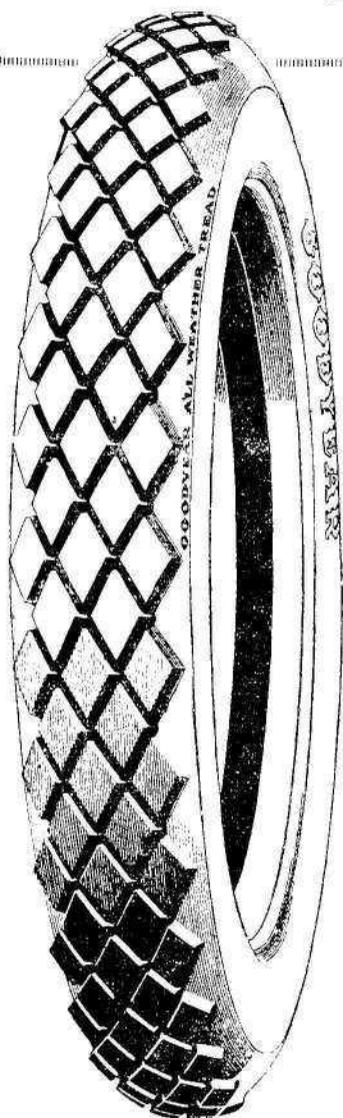
STADIUM... nombre que conserva toda la nobleza de su abolengo, que evoca los días de oro de las civilizaciones helénica y latina, madres de la cultura universal moderna, y que lleva a nuestra mente una visión fantástica del estadio ideal de los tiempos actuales, como inmenso recinto formado por el orbe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

Carpentier con los futbolistas ibéricos



Georges Carpentier, el famoso campeón de boxeo, idolo de todo el mundo deportivo, ha querido dar una señalada prueba de su noble espíritu deportivo y un alto ejemplo de verdadera confraternidad con todos los compañeros de deporte, aun con aquellos que como el futbol son popularisimos, acudiendo a muchos actos de esta clase para realzarlos con su presencia. En nuestra fotografia aparece Carpentier entre los jugadores de los clubs España, de Barcelona, y Casa Pia, de Lisboa, los únicos clubs de España y Portugal que tomaron parte en el torneo de futbol ha poco celebrado en París

16.000 kilómetros



Valencia, 23-3-20

Sr. Director de la
Compañía Goodyear, S. A.
BARCELONA

Muy Sr. mío:

Por la presente me complace manifestarle que mi coche "Paige", seis cilindros, ha recorrido más de 16.000 kilómetros sobre neumáticos "Goodyear", quedando éstos en perfectísimo estado.

De Vdes. atento y s. s.

q. e. s. m.
MANUEL NACHER

Compañía Española de Neumáticos y Caucho

GOODYEAR
S. A.

Paseo de Gracia, 93 Calle de Recoletos, 1 Alfonso el Sabio, 12
BARCELONA MADRID SEVILLA

LA REFORMA ARANCELARIA

NUNCA me he atrevido a escribir nada destinado a la publicidad, pero con el deseo de complacer al director de STADIUM y no pudiendo substraerme a la amable invitación recibida, voy a romper con mis costumbres y a exponer de la manera más concisa posible, mi modo de ver el asunto arancelario.

Yo creo que la economía de un país no puede ser en absoluto proteccionista o librecambista, sino que teniendo en cuenta el estado de las industrias y la mayor o menor conveniencia de su desarrollo, debe ser oportunista.

En la reforma arancelaria últimamente decretada por el ministro de Hacienda, que en conjunto hay que calificar de muy acertada, quizás haya algún lunar por haber adoptado casi en absoluto un mismo coeficiente al señalar los tipos de adeudo en relación con los anteriormente existentes y ello es causa de que en alguna de las partidas se puede observar un excesivo recargo, pero como el requerimiento de mi opinión se refiere solamente a los derechos establecidos para los automóviles, dejaremos de lado todo lo que no se refiera a ellos.

Al aumentar los tipos de aforo de los automóviles, ha tenido el ministro de Hacienda el acierto de poner dentro de la ley las partidas del arancel que a este ramo de industrias afectan.

Hay una ley arancelaria, la de 20 de marzo de 1906, que en su base 4.^a dice que los productos industriales que tengan similares en la producción nacional, deberán pagar del 15 al 50 por 100 de su valor, debiendo servir de base para la graduación la conveniencia de su desarrollo en el país y su mayor o menor utilidad.

Tomando el porcentaje mínimo y teniendo en cuenta el derecho de 80 pesetas los 100 kilogramos que antes existía, nos resulta un valor de 5,30 pesetas por kilogramo; y quien como el amigo Masferrer conozca los precios y los pesos de las principales marcas de automóviles, tendrá que reconocer que no hay ninguno que tenga un precio tan reducido, y si buscamos un término medio de precios por kilogramo de los automóviles de las diversas marcas que existen en el mercado, observaremos que sobrepasa mucho del duplo del precio antes citado, acercándose actualmente al triplo de dicho valor. Y de ello se deduce

que el tipo de adeudo actualmente fijado está escasamente dentro de la ley arancelaria, tomando el límite más bajo del porcentaje que en ella se señala.

¿La importancia de la industria aconseja que se tome un porcentaje mayor? Sin vacilar me decido por la afirmativa. Es conveniente que la industria automovilista exista en España, porque actualmente proporciona el sustento a millares de familias, no sólo directamente, sino también en sus industrias auxiliares, que de ella reciben la vida. No creo exagerado fijarlo en 20.000 familias, número que irá creciendo rápidamente a poco que sea protegida dicha industria.

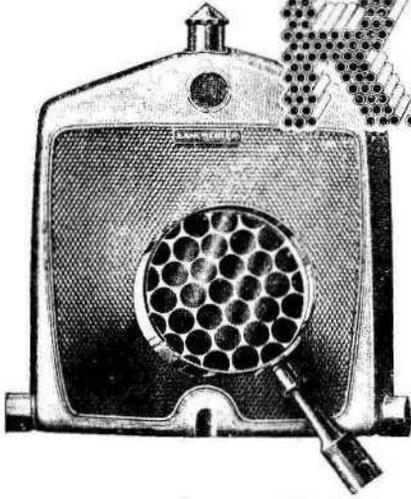
Pero hay otra consideración que no sólo aconseja sino que exige que por todos los medios se procure el desarrollo de esta industria. La guerra última ha demostrado que los transportes fáciles eran un elemento importantísimo para el buen éxito de las operaciones, y estos transportes no pueden hacerse más que en automóvil, deduciéndose, por tanto, que si en el país no existiera bien afianzada y próspera esta industria y tuviéramos que ser tributarios del extranjero, nos encontraríamos en una situación de inferioridad y peligraría la independencia del país.

Y aquí es oportuno hacer constar que en las pocas excepciones de la aplicación del coeficiente 3 en los aumentos decretados últimamente, hay uno que evidentemente debe ser motivado por un error y que con seguridad a la primera indicación que se le dirija procurará subsanar el ministro de Hacienda. Me refiero al irrisorio derecho señalado a los camiones automóviles, que antes era de 40 pesetas los 100 kilogramos y ahora es de 60 pesetas, y no hay razón alguna que aconseje que sea inferior a 300 pesetas los 100 kilogramos. Precisamente los camiones en caso de guerra son los que tienen mayor aplicación y con un derecho de aduana que escasamente representa un 5 o 6 por 100 de su valor, no sería posible el desarrollo de esta industria.

Quizá se me objetará que se trata de vehículos de carácter industrial y que, por consiguiente, no deben ser sometidos a un derecho demasiado elevado; para salir al paso a tal objeción voy a demostrar que un aumento en los derechos como el indicado no tiene ninguna importancia en la explotación del negocio. El aumento de 2,40 pesetas por kilogramo en un camión

SERCK

Genuine Honeycomb Type.



Los radiadores SERCK no pueden compararse con otros. Están contruidos científicamente y cuidadosamente, y de ellos responde una firma que trabaja hace 14 años para los primeros fabricantes de automóviles del mundo.

Nuestra producción es la mayor del imperio británico; y garantizamos la duración y eficiencia de cada pieza de nuestros radiadores, porque los fabricamos todas nosotros mismos, desde los tubos al aparato completo.

Entraremos con gusto en relación con los fabricantes españoles de automóviles y asimismo con los fabricantes de radiadores. A todos ellos brindamos nuestra experiencia y las grandes facilidades de nuestras fábricas.

Ofrecemos calidades superiores y garantizadas, únicamente.

SERCK RADIATORS LTD.

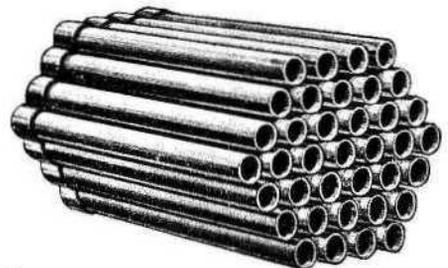
Warwick Rd. - GREET

Birmingham (Inglaterra)

Radiadores para automóviles
y aeroplanos

Refrigeradores para aceite
de turbinas, etc., etc.

Tubos de latón y cobre



STADIUM

La carrera ciclista Copa Cayón



Prat, primero de la clasificación y ganador de la Copa Cayón



Los corredores que participaron en la prueba que organizó el Sport Ciclista Català, esperando la señal de salida



Rafael Primero, clasificado tercero, sobre ciclo Bianchi y pneus Pirelli

Fotos Claret

UNO de los éxitos ciclistas del año actual lo constituye sin duda la carrera Copa Cayón, que el Sport Ciclista Català ha llevado a cabo recientemente, como de costumbre, con su organización exquisita; carrera que no ha defraudado las esperanzas que en ella tenía puestas la afición.

La prueba entre Barcelona-Granollers y regreso fué una nueva demostración de José Prat, el vencedor de la Copa Gazelle, que de una manera rotunda y formidable se acreditó como temible routier.

Juan Roura, el segundo de la clasificación, también se reveló un aprovechado corredor. Una revelación fué la de Rafael Primero, notable novel, defender de un ciclo *Bianchi*, con pneus *Pirelli*, que se acreditó de fuerte.

de cuatro toneladas que pesa 2.500 kilogramos, representa un aumento de coste de pesetas 6.000. Si por interés y amortización de esta cantidad calculamos un 15 por 100, nos resulta que la elevación de derechos representa un aumento de gasto anual de 900 pesetas, o sea de 3 pesetas por día de trabajo. Si el camión recorre 100 kilómetros diarios y lleva cuatro toneladas, transporta al día 400 toneladas-kilómetros, que vendrían recargados en tres cuartos de céntimo por efecto del alza de derechos. Si ahora nos fijamos en que por consumo de bencina cuesta la tonelada-kilómetro unos 12 céntimos y por desgaste de gomas una cantidad poco menor, fácilmente deduciremos que tiene menos importancia para el éxito de la explotación de un camión industrial, el aumento de coste que la elevación de derechos produce, que la mayor o menor habilidad del conductor o el mejor o peor estado del piso de la carretera.

No hay duda alguna, pues, de que debía ser corregido el error sufrido al señalar el derecho de los camiones.

Si se me pregunta si estoy conforme con los tipos de derechos señalados, le diré

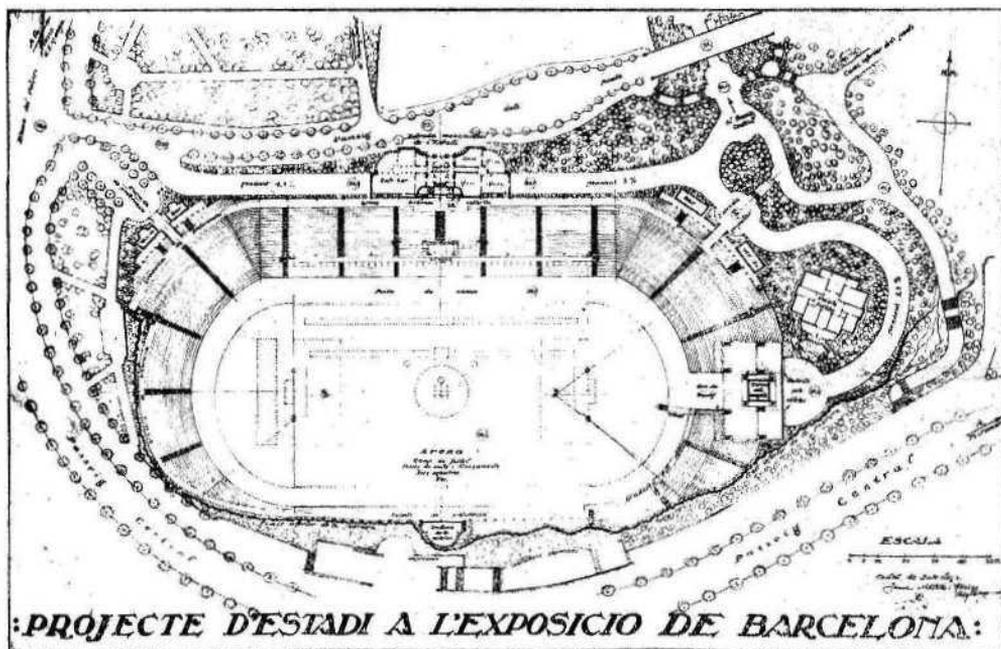
francamente que no, pues a mi juicio es injusta la tarificación por peso, pues sale perjudicado el automóvil estudiado y construido para ser vendido barato y, en cambio sale favorecido el de precios elevados.

La equidad aconseja que se establezca el derecho *ad valorem* y así es mucho más fácil colocarse dentro de las disposiciones de la ley arancelaria y se puede francamente establecer un derecho de 35 a 40 por 100 para ponerse al nivel de lo que hacen Francia, Inglaterra y la mayor parte de las naciones que procuran el desarrollo de la industria, sobre todo cuando éste tiene relación con la defensa nacional.

Hay quien teme que este sistema se prestaría a abusos y yo creo que serían muy fáciles de evitar. Con que ordenaran que cada día en la Aduana se publicara un cuadro con los precios declarados por los importadores y que éstos tuvieran la obligación de vender los coches importados al primer ciudadano que se presentara ofreciendo un 10 por 100 más del precio declarado, me parece que no habría temor de fraude alguno.

PABLO NICOLAU

EL FUTURO "ESTADI CATALA"



CON satisfacción escribo las presentes líneas, solicitadas por los amigos de STADIUM. Mis afectos y el nombre de esta Revista me obligan lo bastante a colaborar en ella de asunto tan interesante para mí como el proyecto del Estadio de Montjuich.

De la necesidad y ventajas de nuestro Estadio no es preciso ya tratar porque todos estamos convencidos de que nuestra raza encontrará en el templo de la cultura física que se está levantando, continuados motivos de conseguir nuevas energías y de obtener en definitiva una saludable regeneración.

Yo desearía sólo hacer resaltar algunas de las principales y buenas condiciones del anteproyecto del Estadio aprobado por la Junta directiva de la Exposición de Barcelona.

Ha de ser la primera el emplazamiento y general disposición del anfiteatro deportivo. Se ha escogido un parque, un gran parque, y en él el lugar donde los jardines abandonaban las formas geométricas para adaptarse a las formas naturales de unos montañones y de unos grandes vacíos de antiguas canteras, convirtiendo tales lugares, con las plantaciones de pinos y cipreses, en una espesa agrupación de macizos de vegetación perenne, para establecer allí, adaptándose a la configuración del terreno, nuestro Estadi Català.

Es precisamente en el fondo de una extensa y muy antigua cantera donde se está explanando la «arena», superficie rectangular con formas redondeadas en sus lados menores, para constituir los virajes, en la que se dispone la

pista de carreras en su perímetro, y en su parte central el campo de futbol, las pistas de saltos y lanzamientos, de gimnasia de conjunto, hockey, etc.

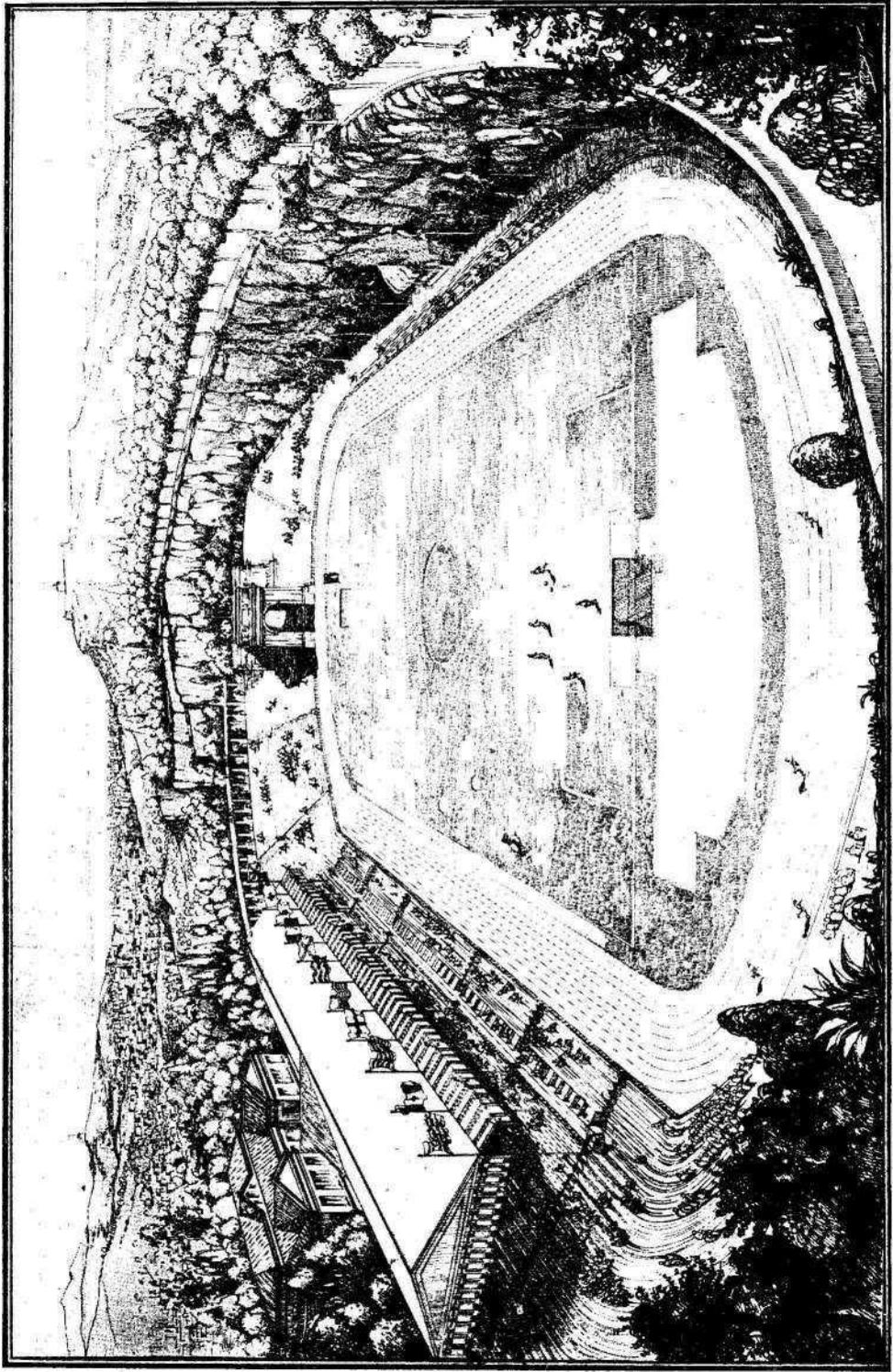
En uno de los lados de la arena y conservando sensiblemente el paralelismo con el perímetro de aquélla, se levanta en formas fantásticas y con tonos magníficos, el corte de la cantera antiguamente conocida por el nombre «Fuxareda» y que alcanza alturas comprendidas entre los 18 y 25 metros.

En el lado opuesto de esta masa de rocas, rojizas por la acción de la lluvia y del sol, se desarrollarán las grandes líneas de gradas del estadio, adaptándose al talud allí existente y formadas por pequeños muros de piedra.

Así los elementos esenciales del estadio quedan establecidos, recordando como lo hacían los antiguos griegos—los fundadores de los Juegos Olímpicos—con su «stadion» y con su teatro abierto.

Y este lugar tan acertadamente escogido puede considerarse situado en la misma ciudad, ya que sólo dista un kilómetro de la plaza de España, a la cual está unida por el gran paseo central del parque de Montjuich, de poca pendiente y en el que está estudiado un proyecto de tranvía. La amplia vía de las Cortes Catalanas acaba de unir tan importante institución con el corazón mismo de Barcelona. Fácilmente puede, pues, apreciarse el camino que ha de llevar rápidamente a los barceloneses, a las reuniones deportivas del Estadi Català.

Otra de sus excelencias la constituyen sus condiciones técnicas. Para fijarlas—teniendo



Perspectiva del estadio de Barcelona, que se construye en los terrenos del parque de Montjuitch

Un torneo de lawn-tennis en Vigo



Vigo ha sido siempre la Meca del deportivismo en Galicia. Si sus fuertes equipos de futbol rivalizan con los mejores de España, también en el hermoso deporte del tennis van a la vanguardia de su región, como así lo demuestra el éxito alcanzado por el concurso a que hacemos referencia en estas fotografías, en las cuales, además de un grupo de concursantes, aparecen la señora Silva y el señor del Rio, vencedores de sus respectivos Campeonatos

en cuenta lo que debe ser un estadio en nuestro país— se ha considerado conveniente seguir la tendencia iniciada con el de Estocolmo y continuada con el de Amberes, los de la V y VII Olimpiadas, respectivamente, de medidas técnicas las más excelentes dentro de la mayor reducción posible.

Con todo, las medidas más importantes resultan superiores en el de Barcelona a los de los nombrados estadios, no alcanzando, de mucho, las grandes dimensiones de los de Londres, Berlín, San Francisco, Turín, Lyon, etcétera.

Se completa el proyecto de nuestro estadio: con el pabellón de la entrada principal, que con su vestíbulo y escalera de honor conduce a la gran tribuna cubierta, donde estarán emplazados la presidencia y palcos preferentes y además el café-bar y las oficinas (debemos recordar que Barcelona mantiene la petición y la esperanza de celebrar una de las próximas olimpiadas y por tal razón el proyecto del estadio está resuelto, contando con las exigencias todas de tales grandiosos certámenes); con las columnatas y pabellones de la entrada de preferencia y popular, cuyas graderías se proyectan a cada lado de la tribuna cubierta; con el pabellón de los atletas, provisto de amplias salas-vestidores y abundante servicio sanitario, almacén de material atlético y enfermería; con

el arco de triunfo que dará acceso a las pistas, en la parte superior del cual se encuentra el asta donde se izará la bandera del país a que pertenezca el ganador de cada prueba olímpica; y por último un pabellón destinado a la música, situado en el lado opuesto a la gran tribuna, coincidiendo con el eje transversal de éste y de las pistas.

El carácter monumental del estadio vendrá definido por el de los citados pabellones, por las columnatas de la parte superior de las graderías y las estatuas que con las grandes banderas estarán colocadas ordenadamente en el pie del corte de la cantera, resaltando del fondo oscuro de las plantas.

La capacidad total del Estadio de Montjuich será de 33.000 espectadores, número mayor al que podían cobijar los de Estocolmo y Amberes.

Tales son las características más importantes de este Estadio de Barcelona, comenzado a construir en los días en que el resurgimiento del deporte catalán se traduce en el inmenso trabajo de instaurar las Olimpiadas Catalanas, con la primera de las cuales esperamos poder inaugurar en 1922 nuestro gran templo deportivo con la mayor pompa y solemnidad.

J. MESTRES Y FOSSAS
Arquitecto

Los partidos interregionales del F. C. Barcelona



Una preciosa arrancada de Alcántara y Gracia que pone en situación desesperada a la defensa del Gijón; y Martínez, recogiendo, con su habitual oportunidad, un pase, durante los encuentros celebrados contra el Real Sporting



Dos interesantes momentos de los partidos jugados con el club Arenas, de Bilbao

Fotos Juandó y Claret

LAS GRANDES FIGURAS DEL DEPORTE



En los momentos de mayor peligro para su puerta es cuando Zamora se muestra el coloso guardameta aplaudido y admirado por todos los públicos

A la edad de diez años, Zamora, que se había hartado de dar patadas por esas calles de Dios, a pedruscos, latitas de sardinas vacías y pelotas de diez céntimos, simulando, más bien que mal, jugar a fútbol, debutó figurando en el equipo de una academia, en el que se afianzaron sus locas pasiones por el popularísimo deporte.

Convencido de que solía hacerlo muy bien, formó parte de un equipo de nuestro Instituto provincial, pasando desde allí al infantil del Barcelona, en el que actuó de delantero, y más tarde al Canigó, en el que figuró en la línea de ataque.

Pero sus más grandes ilusiones consistían en jugar en un equipo de categoría. Todas las tardes, después de terminadas sus horas de estudio, consagradas al latín, al álgebra, a la preceptiva y a soñar con el fútbol, pululaba por los campos donde se entrenaban los «maestros».

En una de sus correrías hizo alto en el campo del Universitari, donde se entrenaban a shootar a goal Armet, Varela, Aguirreche, Roseta y otros cuantos. Arrimado junto a uno de los postes, en cuantas ocasiones le vino cerca el balón, otras tantas, con singularísimo acierto lo repelió, unas veces con la cabeza y

otras con los pies. Con la sana idea de *afeitarle*, seguramente, le instaron aquéllos a que se colocase de portero, y ¡cuál no sería su sorpresa al ver que paraba lo imposible! Shoots formidables de Armet y de Aguirreche, los devolvía con pasmosa facilidad.

Ipsa facto Zamora formó en las filas de los galenos en calidad de portero y allí empezaron a revelarse sus excepcionísimas cualidades para el fútbol.

Un año estuvo jugando con el University. A los quince de edad ingresó en el Español, cuyos colores defendió con tenacidad heroica por espacio de dos temporadas.

Cuando supo que Brú, el ex goal-keeper del Barcelona, se retiraba del juego, solicitó su ingreso en el club de los azul grana, donde, justo es confesarlo, fué acogido, en un principio, con cierto recelo, dado el carácter bromista y zaragatero que le domina; pero con sus actos y con la severa disciplina que él mismo se impuso, dado el cariño inmenso y cada vez más intenso que sentía por aquel club, puede decirse que entró por la «puerta grande», convirtiéndose a poco en el ídolo de sus socios y, a no tardar, de toda la afición.

Zamora siente una gran afición por el deporte vasco, pero afirma que mientras pueda jugar al fútbol seguirá actuando, teniendo la firme convicción de que los últimos colores por los que luchará serán los del Barcelona.

Cuenta en su historial con grandes



Caricatura por...



Audaz hasta la temeridad, asombra y desconcierta con sus arriesgados shootadores de los grandes equipos

ISMO NACIONAL • RICARDO ZAMORA

éxitos; ha jugado contra todos los mejores equipos nacionales e infinidad de extranjeros. Ha sido dos veces campeón de Cataluña y el año pasado alcanzó el entorchado de campeón de España, jugando en Gijón contra el Athletic de Bilbao. Con razón recuerda Zamora el victorioso final de este partido como la más grande alegría de su vida deportiva.

La mayor emoción que ha experimentado en su vida futbolística la sintió el año pasado al parar—magistralmente—el penalty que le tiraron jugando de Campeonato contra el Español, cuando estaban solamente 1 a 0 a favor del Barcelona. Fué la ovación que escuchara la mayor que ha oído en su larga vida de éxitos y triunfos.

Guarda Zamora imborrable y excelente impresión de los partidos jugados en Amberes durante la Olimpiada, sobre todo contra Dinamarca, pues este partido es el que cree haber jugado mejor entre todos, afirmando con plena convicción que si llega a ir con ellos Alcántara conquistan los españoles el primer lugar del Campeonato mundial. Allí se demostró Zamora como uno de los mejores porteros; el delegado de Inglaterra, al felicitarle por su triunfo, le dijo: «... en mi país, en materia de aficionados, no hay dos como usted.»



a de Zamora
vier Güell



gadas salidas, a los más temi-
tranjeros

He aquí compendiada en una fotografía la personalidad deportiva del inconmensurable goal-keeper: arrojo, serenidad, comprensión del juego, confianza en las propias fuerzas...; un brillante historial de honores y triunfos, fielmente reflejados por la instantánea.

REGATAS NACIONALES EN BARCELONA



Los pequeños balandros de la serie Hispania disputándose la regata de su serie

Foto Claret

PRUEBA evidente de la inclinación cada día mayor de nuestros deportistas hacia los sugestivos deportes del mar, nos la han ofrecido recientemente las importantes regatas nacionales que, correspondientes a su programa anual, organizó durante el mes pasado el Real Club Marítimo de Barcelona.

Una mirada retrospectiva al historial de nuestras regatas pone en evidencia el espléndido resurgimiento del yachting en Cataluña. Una simple ojeada a los registros de los clubs muestra de un modo bien elocuente, el aumento en cantidad y calidad, de las flotillas que son hoy orgullo de las entidades náuticas catalanas. La serie Hispania, la numerosa flota de esos pequeños balandros tan discutidos y menospreciados por los yachtmén de otras regiones, ha venido a ser en nuestras aguas escuela de balandristas y forjadora de entusiastas prosélitos de este deporte.

Ilustres deportistas de nombres bien conocido en la hípica, en el automovilismo y en otras ramas del sport, han venido asimismo, de un tiempo acá, a sumar sus entusiasmos a los de quienes desde larga fecha rinden ferviente culto al del mar, y gracias a ellos hemos visto izada nuestra enseña en el famoso *Girnelado*, hoy *Mercedes*, de don Eusebio Bertrand y Serra; en el hermoso *Cáspita*, de don José Mata; en el *Barandil*, que perteneció a S. M. el Rey y hoy a don José Llaudet, y más recientemente en el *Rasiola*, de Valencia, que ha pasado a engrosar también la flotilla de don Eusebio Bertrand.

Tales entusiasmos se han traducido en una mayor y muy interesante competición, patentizada en las últimas regatas nacionales, en las que hemos visto, por ejemplo, alinearse seis balandros para competir en una serie que, cual la de seis metros, sólo alcanzó hasta el presente dos inscripciones.

Igualmente se puso de manifiesto este her-

moso resurgimiento del sport del yachting en la gran regata-crucero a Tarragona, muy bien organizada gracias a la excelente cooperación de los entusiastas sportsmen de aquel club náutico, a cuyo llamamiento acudieron doce naves de vela y cuatro a motor.

Un recorrido de 55 millas constituye para yates de serie un esfuerzo verdaderamente notable y para sus tripulantes una performance digna de los mayores elogios. Diez y siete horas de una travesía sin refugios, fija constantemente la atención en la maniobra. lo mismo durante la luz solar que en el transcurso de la noche, son para poner a prueba la pericia y las energías de aquellos entusiastas que, enamorados del mar, se lanzaron a conquistar con sus frágiles embarcaciones, los honores del triunfo.

Correspondió la victoria al elegante yate *Mercedes*, a cuya tripulación, integrada por el propietario del balandro, don Eusebio Bertrand y Serra, y los señores Millieri y Antonio Santamaría, cupo la gloria de cruzar primero la meta emplazada en aguas de Tarragona.

Carecemos hoy del espacio que nos fuera menester para transcribir una impresión, si quiera fuese compendiada, de cada una de las pruebas que integraron el extenso programa de la última organización del Real Club Marítimo de Barcelona.

Por ello nos limitamos a resumirlas, haciendo constar que la lucha fué competidísima en casi todas ellas; que el viento, excesivo unos días y harto caído los otros, obligó a las tripulaciones contendientes a desplegar todos sus recursos y a poner a prueba toda su inteligencia; que los balandros de seis metros lograron triunfar en toda la línea, y que la organización, muy bien cuidada, reveló una vez más la pericia de quienes tan acertadamente cuidan en el Marítimo de tan difíciles menesteres.

J. A.

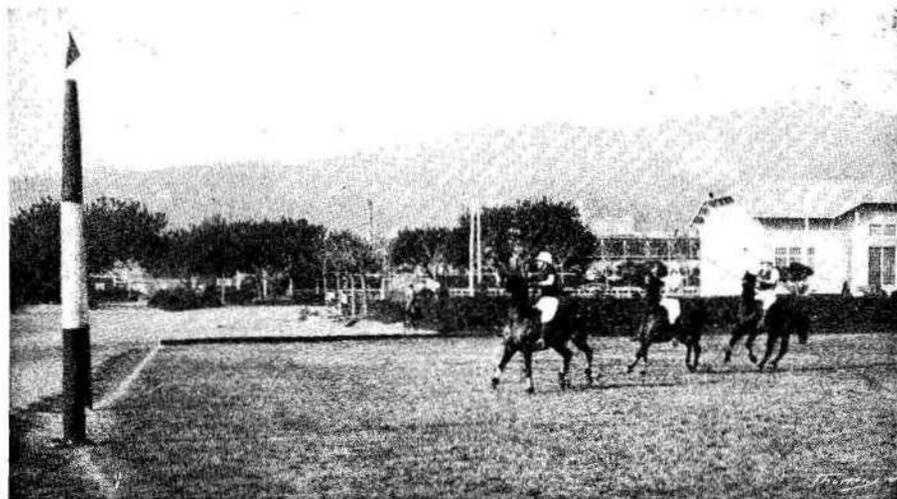
Inauguración de temporada en el R. P. J. C.



El equipo inglés, compuesto de los señores Bolding, Egan y Cinnamond (N. y B.)

A manera de prólogo de la actual temporada, que promete ser brillantísima en el parque del Real Polo Jockey Club, se han jugado durante las pasadas fiestas, varios tournements de polo, luchándose valerosamente por la conquista de las copas ofrecidas por los señores López Díaz de Quijano, presidente del club, Cinnamond y Bertrand (J.)

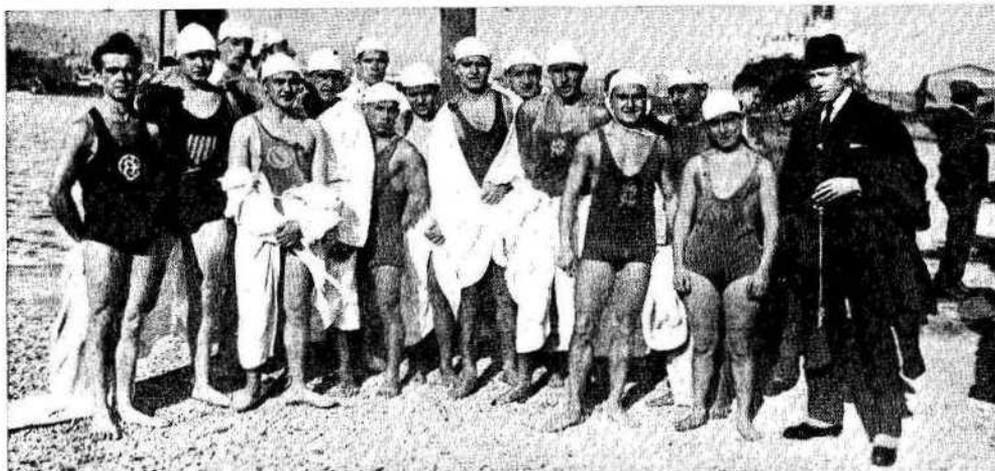
Hánselas disputado nuestros polistas señores Barón de Güell, Ferrer Vidal Güell, Ferrer Vidal Llauradó, Majó, Marqueses de Monsolis y de San Román, Cinnamond (N. y B.), Bertrand (J. y E.), Bosch Labrús y los notabilísimos jugadores ingleses señores Bolding y Egan, que han proporcionado un nuevo y gran aliciente a estos matches, presenciados por una concurrencia selectísima.



Partido inauguración: A la derecha, el nuevo chalet del Real Polo Jockey Club

Fotos Domínguez

La Copa Navidad en el Club Natación Barcelona



Diez y nueve nadadores tomaron parte en el XV Concurso de Invierno

SIGUIENDO tradicional costumbre, organizó el Club Natación Barcelona su clásica prueba de Navidad, a correr el día 25 de diciembre, cubriendo 200 metros en línea recta.

La ausencia de algunas primeras figuras dió ocasión esta vez a poner de relieve las excelentes cualidades de algunos nadadores de segunda fila, que se han mostrado dignos competidores de los ya consagrados por

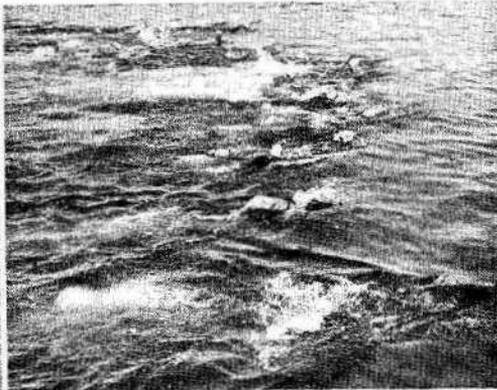
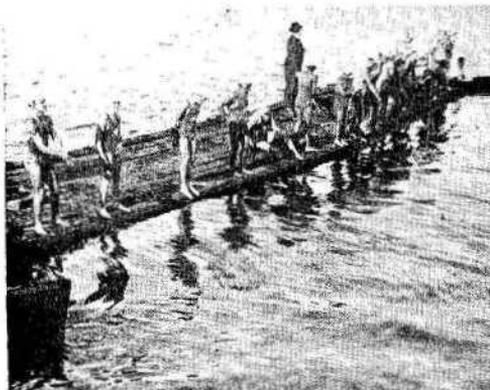


Basté, Arruga y Puig, clasificados en segundo, primero y tercer lugar, respectivamente

la fama de repetidos triunfos.

Los diez y nueve participantes en la prueba acabaron el recorrido, siendo clasificados los primeros por este orden:

1.º, Arruga (B.), del C. N. B., 3 m. 18 s. $\frac{2}{3}$; 2.º, Basté (M.), del C. N. B., 3 m. 25 s.; 3.º, Puig (J. M.), del C. N. B., 3 m. 26 s.; 4.º, Bretós, del C. N. B., 3 m. 30 s.; 5.º, Pros, del C. N. A.; 6.º, Fonolleda, del C. N. P. de Badalona.



Los bravos nadadores dispuestos a luchar para conseguir el triunfo en la clásica prueba

Fotos Claret

Motorismo : Concurso de consumo en Francia



Durand, vencedor de la prueba en la categoría de scooters



Guinet, vencedor de la prueba de consumo en la categoría de motos de 250 cm.



Sandford, vencedor de la prueba en la categoría de autociclos

Fotos Rol



Los concursantes de la prueba de consumo preparados para la salida en la plaza de Choissy-le-Roy

CON brillante éxito se celebró los últimos días del pasado año, en el circuito de Thiais, el Concurso del Litro, reservado a scooters, bicicletas a motor, motos y cycle-cars, consistente en dar un litro de gasolina a cada concurrente y ver qué máximo de recorrido efectuaba.

Es éste un curioso y muy útil concurso que indudablemente tiende a obtener demostraciones mucho más prácticas que las pruebas de velocidad, regularidad y otras que comúnmente se estilan por aquí, y bien valdría la pena de que nuestras entidades automovilistas organizaran alguna prueba de ese género.

Los resultados fueron en extremo lisonjeros, ya que gran número de máquinas, en categorías pequeñas, naturalmente, realizaron proezas extraordinarias, siendo entre ellas la más notable, la de una bicicleta a motor que, pilotada por Pouget, consiguió cubrir 81,324 kilómetros, resultado que, sin duda alguna, ha de influir en el público, a quien tanto le preocupa la cuestión consumo. En tipos mayores tenemos performances bien dignas de mención, tales como la de una *Alcyon* de 250 c. c., que recorre 78 kilómetros; de una *Northon* de 500 c. c., con 49; de un side *B. S. A.* de 750 c. c., con 17, y de un *Morgan*, cycle car de 1.100 c. c., con 25 kilómetros.

Torneos internacionales de futbol en París



Los equipos españoles del Real Unión, de Irún, y del F. C. España, de Barcelona, que han participado con gran éxito en los torneos de futbol celebrados últimamente en París



Un momento del gran partido jugado entre el Real Unión, de Irún, y el Olympique, de París, ante una inmensa muchedumbre



Los otros equipos que tomaron parte en los torneos celebrados en el estadio Pershing y en el estadio Bergeyre, de París. — 1. Equipo del Racing Club, de Arras. — 2. Equipo del Maestrichtsche Voltbal Vereenigny, de Holanda. — 3. Equipo del Red Star. — 4. Equipo de la Casa Pia, de Lisboa. — 5. Equipo del C. A., de Vitry. — 6. Equipo del C. A. P. — 7. Equipo del C. A. S. G. — 8. Equipo del Club de Ginebra. — 9. Equipo del Olympique, de París.

**GRAN TRIUNFO
DE LAS MOTOCICLETAS**

Harley-Davidson



En la 1.ª Prueba de Regularidad para neófitos (circuito secreto, 12 de diciembre de 1920) salen diez máquinas HARLEY-DAVIDSON y llegan todas ellas adjudicándose los primeros puestos y obteniendo

8

medallas de oro

2

medallas de plata



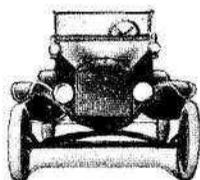
**Representante
exclusivo:**

ENRIQUE PUJÓ

**Caspe, 32 : Teléf. 5545-A
BARCELONA**

STADIUM

Ford
EL AUTOMÓVIL UNIVERSAL



DISPONIBLES PARA ENTREGA INMEDIATA

MODELO DOBLE FAETÓN CINCO PLAZAS

Ptas. 5.400

EQUIPO COMPLETO DE GOMAS Y HERRAMIENTAS

Fletes y gastos a cargo del comprador

AGENTE:

A. CASAJUANA PFEIFFER
BARCELONA

REVISTA DE AUTOMOVILISMO

El ministro y los Aranceles

El ministro de Hacienda ha hecho declaraciones claras, concretas y terminantes al redactor deportivo del suplemento ilustrado de *El Imparcial*, don J. L. Barceló.

He aquí sus manifestaciones, reproducidas por gran parte de la Prensa y que nosotros trasladamos a nuestras columnas para que todos nuestros lectores tengan exacta noticia de lo que atañe a esta importantísima cuestión:

«Fué necesario—decía el ministro—introducir una modificación en el Arancel, que atendiera a la nivelación de la balanza mercantil. Se hacía preciso compensar un poco la importación y la exportación, y cuando examinamos el Arancel nos encontramos con que de 700 artículos de que consta, apenas si un centenar de ellos quedaba libre para una maniobra.

Más de 400 están sujetos por tratados comerciales con Suiza, Francia, Suecia, Noruega y los Países Bajos, por trato de nación más favorecida.

De los 300 artículos restantes, 200, por lo menos, forman entre los de «primera necesidad» y era imposible meter mano en ellos; así que solamente se pudo elevar la tributación en aquel reducido número, formado, en

su mayor parte, por materias realmente suntuarias. Esta ha sido la causa de que los automóviles, por ejemplo, *hayan resultado acaso con un exceso de recargo*, ya que el conjunto de reparto ha habido que hacerlo entre una cantidad de artículos muy limitada.

Es lamentable—continuaba el señor Domínguez Pascual—que la reforma haya podido lesionar los intereses de algunos; pero enfrente de la contrariedad que esto me trae siento la satisfacción de que una parte de la industria española ha de encontrarse en condiciones de mayor prosperidad.

Puede usted creer que al lado de las censuras de ustedes, de las expresiones de protesta que he recibido, han llegado hasta mí también vientos de elogio y de felicitación. La balanza está en el fiel, en lo que a esto toca.

No tengo otro deseo que atender las reclamaciones de todos los españoles cuando parezcan justas, y mi satisfacción más grande es la de que, como consecuencia de una labor mía el comercio y la industria nacionales obtenga una ventaja o se descarguen de un impuesto.

De acuerdo con este deseo, la Comisión permanente de la Junta de Aranceles y Valoraciones tiene ya el encargo de estudiar una *tarifa provisional que ha de quedar establecida*



ALUMBRADO Y ARRANQUE
ELÉCTRICOS PARA AUTOMÓVILES

ACUMULADORES DE RECAMBIO PARA
COCHES AMERICANOS

CARLOS E. MONTAÑÉS, INGENIERO

BARCELONA
CALLE DE ARAGÓN, 290
TELÉFONO 2827-A

MADRID
CALLE DE RECOLETOS, 1
TELÉFONO 946 S



Nuestra Casa matriz en New-York.
Veintiocho años de existencia.

Un capital de dólares 135.000.000
(novecientos diez y ocho millones
de pesetas).

65.000 empleados y obreros.

Plantaciones de goma en Sumatra,
Malasia y Oceanía, que abarcan
36.422 hectáreas.

52 fábricas, que ocupan una super-
ficie de 77 1/2 hectáreas.

Un tráfico de más de 20.000 vagones
por año.

Movimiento de fondos por más de
dólares 225.000.000 (mil quinientos
treinta millones de pesetas).

265 sucursales en todo el mundo.

DESEO DE CONSEGUIR LA BUENA CLIENTELA ESPAÑOLA

India Rubber Products Co. Ltd.

Castelló, 9: Madrid
Rambla de Cataluña, 123: Barcelona

y en vigor a partir del 20 de marzo próximo, fecha en que terminan los tratados con las demás naciones.

Dentro de pocas semanas el dictamen de esa Junta vendrá a mi aprobación, y entonces me propongo estudiar con toda minuciosidad cada uno de los artículos y atender los intereses de todos.

Pudiendo trabajar con mayor amplitud, no existiendo las restricciones imperiosas de los tratados y quedando libres un mayor número de mercancías para la reforma, abrigo la esperanza de poder descargar muchas materias y dar satisfacción a todos los que ahora se consideran perjudicados.

Concretando a los automóviles y otros vehículos mecánicos, aun cuando no creo que se pueda llegar a restablecer para ellos los antiguos derechos, PUEDO ASEGURAR que formarán en una tarifa de tributación NOTORIAMENTE MENOR QUE LA ACTUAL.»

El Gran Premio del A. C. F.

En sesión celebrada el martes, 4 del actual, por la Comisión Deportiva del Automóvil Club de Francia, quedó definitivamente acordado que el Gran Premio se reanude este año, verificándose el 23 de julio próximo en el circuito de La Sarthe.

Quedaron descartados los circuitos de Es-

trasburgo y de Lyon, escogiéndose el de Le Mans porque, mientras los elementos oficiales y deportivos de los dos primeros anduvieron hasta última hora con titubeos, el A. C. del Oeste y las autoridades todas de Le Mans ofrecieron franca y positivamente su valioso concurso, bien demostrado en múltiples ocasiones.

La distancia que deberán recorrer los inscriptos, que se fijó en un principio en 30 y han quedado reducidos a la mitad, será de 516 kilómetros, o sea 30 vueltas a un circuito que comprende 17,200 kilómetros.

Con derechos sencillos constan inscriptos oficialmente:

1, *Ballot I* (Ralph de Palma); 2, *Ballot II* (Chassaing); 3, *Ballot III* (X.); 4, *Ballot IV* (X.); 5, *Fiat I* (Wagner); 6, *Fiat II* (Minoia); 7, *Fiat III* (Bordino); 8, *Sunbeam I* (A. Boillot); 9, *Sunbeam II* (Thomas); 10, *Talbot I* (Seagreve); 11, *Talbot II* (X.); 12, *Talbot-Darracq I* (X.); 13, *Talbot-Darracq II* (X.); 14, *Talbot Darracq III* (X.); 15, *Mathis I* (X.).

Para atender a los aprovisionamientos constan inscriptos:

Spidoleine (Soc. A. André fils).

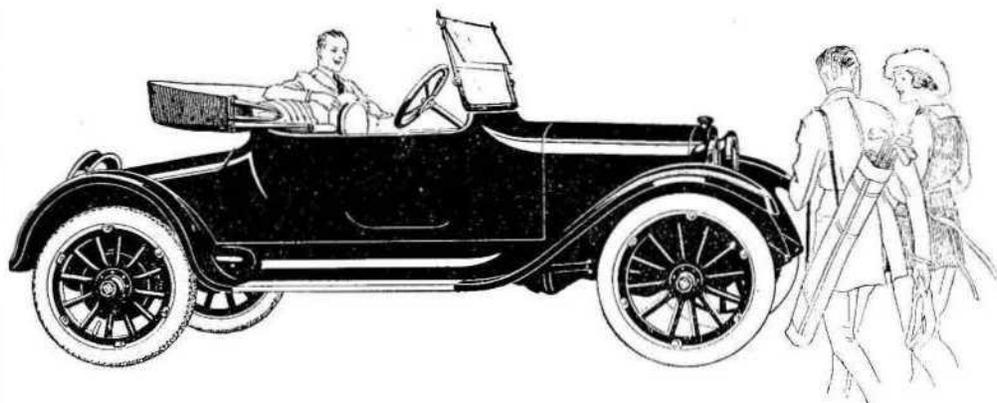
Liebolt (carburantes).

Pirelli (neumáticos).

Peugeot, Renault, Panhard & Levassor, Hispano-Suiza, Bignau, Delage, Lorraine-Dietrich, Bugatti y Bellenger, no parecen

Automobil's Exhibition

COCHES Y CAMIONES



Representante de

**Dodge Brothers
Premier**

**Anderson
Rhodia**

LOS MEJORES AUTOMÓVILES Y CAMIONES

Rambla de Cataluña, 52 - Teléf. 4226-A : BARCELONA

ECONOMIA

la obtendréis realmente
adoptando los

NEUMÁTICOS General



Venta en todos los Garages
y establecimientos
del ramo

AGENCIA

PICH AGUILERA HNOS.

Bruch, 3 : Barcelona



dispuestas a participar en el Grand Prix. Telegrafían a un colega parisino que es probable que en el Gran Premio participen una o dos marcas americanas.

El A. C. F. admitirá hasta el 28 de febrero nuevas inscripciones a derechos dobles.

* * *

El Gran Premio ha sido ganado:

1906, Szisz, sobre *Renault*; 1907, Nazzaro, sobre *Fiat*; 1908, Laustenshlager, sobre *Mercedes*; 1912, Boillot, sobre *Peugeot*; 1913, Boillot, sobre *Peugeot* (record); 1914, Lautenshlager, sobre *Mercedes*.

El record pertenece a Boillot, sobre *Peugeot*, que en 1913 alcanzó una velocidad media de 116,190 kilómetros a la hora.

NOTAS BREVES

UN RECORD EN AUTOCICLO Frazer Nash, pilotando un autociclo G. N. ha batido los records de la categoría de 1.500, en los siguientes tiempos:

Media milla, en 20 s. $\frac{41}{100}$. Media a la hora, 141,897 kilómetros.

Un kilómetro, 25 s. $\frac{51}{100}$. Velocidad media, 140,932 kilómetros.

Una milla, 41 s. $\frac{84}{100}$. Velocidad media, 318,447 kilómetros.

TALLERES MECÁNICOS Dada la importancia que han ido adquiriendo los talleres mecánicos de nuestros amigos los señores Soler y Aparicio, hanse visto éstos en la precisión de trasladarse a unos amplísimos locales situados en la calle de Sepúlveda, números 86 y 88, donde se han instalado, montando aquéllos en inmejorables condiciones, con departamentos especiales para reparación de automóviles, motores y para la reconstrucción por procedimiento patentado, de cojinetes a bolas de todos sistemas.

Felicitemos a los señores Soler y Aparicio por los progresos que realizan, premio a su acertada y concienzuda labor.

EL SALÓV DE PRAGA Está acordada definitivamente su celebración para los días 2 a 15 de mayo próximo.

PROGRAMA Enero 16. Excursión co-DEL R. M. C. C. lectiva a la Conrería.

Marzo 30. Prueba de los Bruchs.

Abril. Kilómetro lanzado.

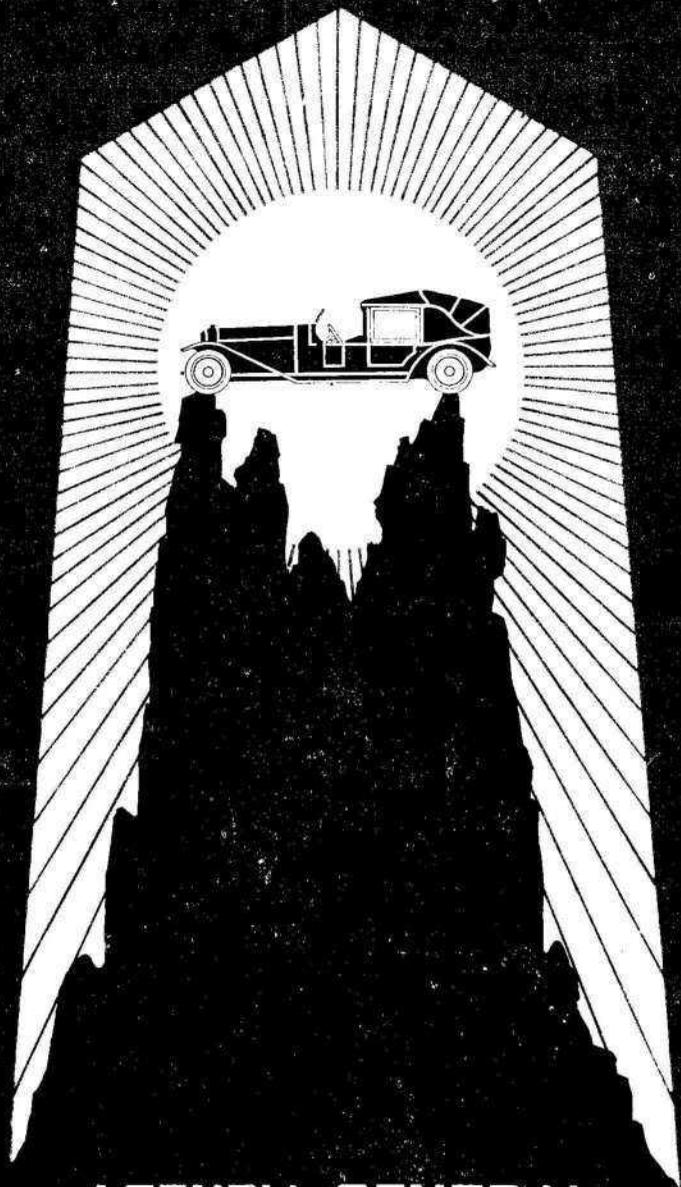
Mayo 5-8. Barcelona Bilbao-Barcelona.

Septiembre. Carrera ocho horas.

Octubre. Prueba por equipos.

Diciembre. Prueba de regularidad.

En la excursión de mañana a la Conrería se han inscripto varios socios a quienes será cronometrada oficialmente la salida de la cuesta.



**AGENCIA GENERAL
BRUGUERA & SANDIUMENGE
BARCELONA**

STADIUM

Magnetos **BOSCH**

auténticas, procedentes de las fábricas

ROBERT BOSCH Stuttgart
(Alemania)

Representantes exclusivos para España
de esta acreditada marca alemana

F. Xaudaró y C^a

Calle Aragón, 254 - Barcelona

Bujías
Alumbrado
Demarreurs
Engrasadores

BOSCH

≡ **NOTA IMPORTANTE** ≡

Garantizamos la procedencia y calidad de todos nuestros artículos y llamamos poderosamente la atención de nuestros Clientes sobre posibles ofertas de **MAGNETOS Y MATERIALES** que no son los que suministra la antigua y reputada casa

ROBERT BOSCH, de Alemania

Lázaro y López B. S. A.

Concesionarios de las
legítimas bicicletas

Rambla de Cataluña, 111 : BARCELONA : Teléfono 985-G

JUNTA Ayer tarde ha debido reunirse **GENERAL** la junta general de señores socios del R. A. C. C. para enterarse de los trabajos realizados por la Directiva, aprobar las cuentas y renovar algunos de los cargos que han quedado vacantes en aquélla.

LOS PROYECTOS Es más que probable **DEL R. A. C. C.** que en abril o mayo próximo se verifique, organizado por el R. A. C. C., el kilómetro lanzado.

Esta sociedad prepara, además, para fines de la primavera, una gran manifestación automóvil, aun cuando no están todavía precisadas las líneas generales de este proyecto.

LAS MOTOS DEL VELODROMO DE PARIS En el Velódromo de París se emplean cada domingo unas motos para entrenar a los stayers, que fueron construídas y puestas en marcha por el malogrado Guippone, al que recordarán algunos de nuestros lectores.

LA TAR- GA FLORIO El 29 de mayo próximo se celebrará la carrera automóvil Targa Florio, organizada por el A. C. de Sicilia. Los premios ascenderán a la importante cantidad de 35.000 liras. El recorrido total será de 432 kilómetros

Podrán participar automóviles con motores de 2 a 4 tiempos. Habrá tres categorías: 1.ª, cilindrada de un litro máximo; 2.ª, cilindrada de 2 a 3 litros; 3.ª, cilindrada superior a 3 litros.

LADRONES DE AUTOMOVILES Durante el año 1919 fueron robados en los Estados Unidos la friolera de 22.273 coches automóviles.

EL SALÓN HOLANDES El día 7 del corriente se inauguró solemnemente el salón motociclista de Amsterdam, el cual deberá quedar cerrado el lunes próximo.

Las instalaciones que sobresalen son las de *Indian, A. B. C., Lacolet*, etc.

Automóvil Salón

MADRID

Alcalá, 81 - Lagasca, 103

BARCELONA

Trafalgar, 52 - Plaza Cataluña, 18

VALENCIA

Paz, 33

Representante de las grandes marcas europeas y americanas de

Automóviles

Berliet, Minerva, Simplex, Stutz, y Mitchell

Camiones

Federal y Berliet

Motocicletas

Indian

Tractores agrícolas

Cleveland



Rueda motriz **Smith**, bicicletas **Automoto e Indian**, neumáticos, accesorios, recambios y artículos de sport de las más acreditadas marcas

Bandajes macizos Hutchinson para ómnibus y camiones



**Existencias
en todas
las medidas
corrientes**

**Pedid presupuestos a
Hutchinson, S.A.**

**Calle de Valencia, 223
Teléf. 944-G : Barcelona**

**Correos: Apartado 362 - Tele-
gramas: Hutchinson-Barcelona**

LOS TALLERES MECÁNICOS SOLER Y SAPARICIO

se han TRASLADADO de la calle Consejo de Ciento, 431, a sus nuevos y espaciosos locales de la calle de Sepúlveda, 86 y 88

CARRERA MOTORIS. Organizada por la *TA PARIS - MADRID Moto Revue* se efectuará en los días 2 a 6 de mayo próximo una carrera de motocicletas, bajo los reglamentos de la U. M. de Francia y del Real Moto Club de Madrid.

La distancia de 1.313 kilómetros que se para las dos capitales deberá recorrerse a la velocidad máxima de 30 kilómetros a la hora, convirtiéndose así esta carrera en una verdadera prueba de turismo.

Se verificará en cinco etapas. 1.^a, lunes, 2 mayo: París, Vendôme. Poitiers, 307 kilómetros. 2.^a, martes: Poitiers, Angulema, Burdeos, 225 kilómetros. 3.^a, miércoles: Burdeos,

Bayona, San Sebastián, 229,500 kilómetros. En Behovia, frontera, se concederá una neutralización de una hora. 4.^a, jueves, día de la Ascensión: San Sebastián, Miranda, Palencia, 314 kilómetros. 5.^a, viernes: Palencia, Villacastín, Madrid, 238 kilómetros.

A juzgar por las precedentes noticias y otras que se vienen recibiendo, parece que esta prueba se organiza bajo los mejores auspicios y que está llamada a obtener un éxito, que deseamos ver plenamente confirmado.

En esta prueba se presentarán 6 motos A. B. C., pilotadas tres por corredores franceses y otras tres por corredores inglés, holandés e italiano, respectivamente.

PUIG CORTINA Y ESTEVE

Agencia general española
del famoso coche inglés

Austin Twenty

Construido en los talleres de la Austin Motor Co. Ltd., de Norfield-Birmingham (Inglaterra)

Automóviles americanos

**MOON
MAXWELL**

Voiturette fabricación nacional **DyG**

Camiones **Maxwell - Austin - Parker**

Tractor agrícola AUSTIN

Campeón del mundo

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

Frontón Principal Palace

GRANDES PARTIDOS A PALA Y A CESTA
Domingos, martes, jueves y sábados

LAS DICHO - La famosa Real orden **estadas PLACAS** blece que únicamente serán concedidas placas a coches que se matriculen; pero para aquellos que se dan de baja en la contribución porque han de permanecer largo tiempo en reparación en un taller, el día en que el mecánico tiene que salir a probarlo, ¿con qué placa lo efectúa?

FANTASÍAS... Los periódicos diarios han **INVERNALES** publicado una información en la que hallamos un detalle que seguramente sorprenderá a alguno de nuestros lectores, y es el de que en un certamen de carácter comercial celebrado recientemente en nuestra ciudad, se hicieron grandes transacciones, correspondiendo a la industria del automóvil 1.325.412,90 pesetas.

¡Ojalá fuese verdad tanta belleza! exclamará, de fijo, algún feriante.

A L P A S O Salir de noche en automóvil se hace de cada vez más peligroso, pues mientras los urbanos recomiendan que los automóviles lleven todas sus luces en regla, carros, camiones y carretillas pululan completamente a oscuras; y así queda demostrado que la ley no es igual para todos.

Picadero Jockey Club

de don Arsenio Abad

Alfonso XII, 2, inmediato a Diagonal
Lecciones de equitación (horas especiales para señoras y niños). Pupilaje de caballos, con ventiladas cuadras. Caballos de silla.

LA CARRETERA Para ver de conseguir **DE LA JUNQUERA** el arreglo definitivo de la carretera de Madrid a la frontera francesa, es probable que en breve se efectúe la reunión de importantes elementos, convocados por el Real Automóvil Club de Cataluña con objeto de tratar de conseguir que sea practicable el circuito Niza Barcelona para los automóviles.

LOS IMPUESTOS Desde 1 de enero, el **EN INGLATERRA** puesto anual que pagarán en Inglaterra los autos será de 1 libra por HP. nominal.

Además se obligará a los autos a llevar la licencia de circulación a la vista, fijada al vehículo por medio de un soporte y marco especial.

Lámparas para Automóvil

De todos los casquillos

De todos los voltajes

De todas las intensidades

De las mejores marcas extranjeras

DESCUENTOS A GARAGES Y MAYORISTAS

**Material eléctrico de todas clases para automóviles
Baterías, bocinas, neumáticos, accesorios, etc., etc.**

Autotracción Eléctrica, S. A.

Garage Eléctrico

Moyá, 6 y 8 (Aribau y Diagonal) - Teléf. 101-G : Barcelona

NEUMATICOS

DUNLOP



SITO
MOTO
VELO
Y MAZOS

SOCIEDAD ESPAÑOLA DUNLOP, S. A.

Claudio Coello, 106
Teléfonos 1238 - S - 1273 - S
MADRID

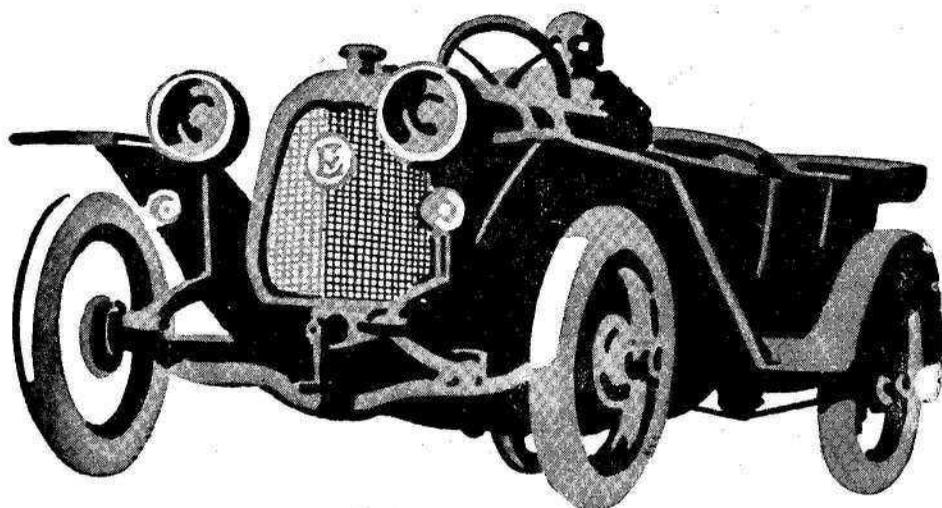
Rambla Cataluña, 78
Teléfono 1312 - G
BARCELONA

Telegramas y telefonemas: DUNLOP

Anuario Deportivo de España 1921

Redacción:
Rambla de Cataluña, 41, 1.^o
BARCELONA

Administración e imprenta:
Villalar, 10
MADRID



**Fábrica
Española
de
Automóviles**



Elizalde

**Oficinas técnicas: Paseo de San Juan, 149
BARCELONA**

**Concesionarios para la venta en Cataluña:
Pujadas y Llobet : Paseo Gracia, 88
Automóviles de turismo, Omnibus y Camiones**