

VIDA DEPORTIVA

ANTOMOVILISMO

El Circuito Nacional del Gran Premio de Europa de 1926

II y ULTIMO

La consideración a los lectores nos hizo poner a nuestro anterior artículo cuando, según digimos, nos quedaban aún infinidad de cosas por decir.

No volveremos hoy sobre el tema turístico, que nos proporcionaríamos para llenar cuartillas y más cuartillas, tal es el cúmulo de datos que podríamos aducir para probar lo importante y trascendental que resulta el motivo puesto a debate en estas páginas por nuestro queridísimo amigo Masferrer.

Pero es el caso que nos encontraríamos como en la ocasión a que nos referimos y tendríamos que dejar para otro día el ocuparnos de asunto de palpable actualidad, que nos proporciona el tratar del Gran Premio de Europa, para automovilistas.

Pocos días ha, el telégrafo nos anunció que la representación acreditada de diversos automóviles clubs reunidos en París, habían acordado conceder a España la organización de la magna prueba automovilista en el año 1926.

En un prólogo que hubimos de escribir para una publicación profesional deportiva, decíamos que era verdaderamente significativo el puesto de honor que se confería a España en el consorcio internacional deportivo. Primeramente a raíz de la excelente actuación del equipo nacional de fútbol en los Juegos de Amberes, fué divulgado por los ámbitos de todas las naciones europeas y aun trasatlánticas, el alto nombre de España. Después fueron multitud de encuentros, oficiales unos, organizados por clubs otros, los que afianzaron el renombre del fútbol hispano. Contribuyeron a engrandecer esta aureola el renombre deportivo al nuestro país, la organización de importantes pruebas en diversas modalidades del sport: los campeonatos europeos de remo; las grandes pruebas de motorismo; las reiteradas competiciones automovilistas; las pruebas internacionales del motorismo en su especialidad marítima; los concursos internacionales de tenis; las pruebas mundiales en pistas cubiertas; las afortunadas participaciones de jugadores españoles en concursos organizados en Francia, Inglaterra y Norteamérica; el boxeo, el ciclismo, la aviación, el atletismo, la hípica, la natación.

Párrafo aparte merece, por su excepcional importancia, la creación en nuestra tierra de un magnífico autódromo. La iniciativa de nuestro querido amigo don Francisco Armengol, secundado por entusiastas elementos, ha realizado una labor pro conocimiento de España, más intensa y eficaz que la que pudiese poner en práctica el Ministerio de Estado con todos sus poderosos medios.

Ahora bien, sin ánimo de revalidad sin apasionamiento alguno, analicemos el origen y campo de acción de tantas y tan diversas actividades.

Casi en su totalidad habremos de convenir que las iniciativas han partido de elementos catalanes. Las grandes competiciones han tenido por marco las tierras catalanas. En los grandes equipos; en infinidad de pruebas importantes, aun en algunas organizadas por otras regiones, han tenido una preponderancia los elementos de Cataluña.

Veamos de una manera especial, por las consecuencias que pensamos deducir de ello, la actuación de las sociedades que desarrollan sus actividades en el campo del motorismo y automovilismo.

El «Real Automóvil Club de Cataluña», representante protocolario de los intereses automovilistas de España en nuestra región, no ha tenido ciertamente grandes actividades, de unos años a esta parte en la modalidad práctica. Pero aún recordamos ufanos que las primeras carreras de automóviles celebradas en España, fueron organizadas por nuestra vieja entidad oficial. Aquellas competiciones para obtener el trofeo «Copa Cataluña», en el circuito de Levante; las carreras Campeonato de Amateurs y Copa España corridos en el circuito de Vilasarria la prueba en cuestas «Tibidabo», en la que participó el coloso 200 HP. Benz, en fin, los concursos de elegancia que tanto contribuyeron a afianzar la justa fama adquirida por nuestros carroceros, fueron otros tantos éxitos indiscutibles, rotundos, de un savoir faire exquisito, de una organización perfecta.

Si tuviéramos que enumerar todas las pruebas organizadas por el benemérito «Real Moto Club de Cataluña», espacio nos faltaría aun después de haber llenado todo el destinado a esta sección. Pruebas en cuestas, la clásica denominada de los Bruchs; kilómetros lanzados; carreras de velocidad; competiciones de regularidad; campeonatos regionales y nacionales; grandes raids como Barcelona-Madrid-Barcelona; Barcelona-Bilbao, etc., etc., ha organizado seguida y repetidamente nuestra primera entidad motorista. Si en cada una de las pruebas organizadas por el Moto Club ha obtenido el más honroso resultado, en las carreras «Trofeo Armangué» diríase que puso empeño en superarse y ni en los más nimios detalles podríamos hallar pero. La complicada organización de pruebas de la categoría de las que mencionamos, ha resultado siempre perfecta, habiendo demostrado palpablemente que el Real Moto Club de Cataluña puede encargarse, con las mayores garantías, de realizar el plan deportivo del máximo empeño.

¿Qué diremos de los grandes entusiasmos que animan a las huestes motoristas de Penya Rhin? Con la organización de sus «Grandes Premios» para coches de un litro y medio, corridos en el circuito de Vilafranca; con sus célebres carreras en cuestas en la Rabassada, nos da el tono de la manera espléndida que saben resolver los complicados problemas de organización de pruebas de la categoría de las mencionadas. Corredores profesionales de nombradía mundial, a vezados a las grandes reuniones deportivas de Europa y América han reconocido justamente que pocas veces han corrido en pruebas de una organización tan escrupulosa y perfecta como todas las que nos ocupan.

También la «Cámara Sindical del Automóvil» ha exteriorizado sus grandes energías, demostrándonos ser sus elementos unos maestros consumados en materia de organizaciones. Ahí están para atestiguarlo la triunfal caravana de vehículos industriales que sin tropiezos, llegó hasta desfilarse por la Puerta del Sol, de la villa de Madrid, salida de esta ciudad. La severidad de un control técnico-militar en este gran raid de los autocamiones y ómnibus, es piedra de toque para probar su magnífica organización. Y de las bellas y reiteradas manifestaciones, del «Salón» que diremos? Lo mismo en el Palacio de Bellas Artes que en la vasta construcción de la futura Exposición de Montjuich, el éxito ha sido rotundo, por nada y por nadie discutido. Creemos haber probado, basándonos en he-

chos consumados, la capacidad necesaria para llevar a buen término los planes de una carrera esa cual fuere su importancia.

La reunión de Automóviles Clubs de Europa encarga a España la preparación de la prueba de más importancia de cuantas se corren en el mundo entero, para el año 1926.

El Real Automóvil Club de España es la sociedad acreditada a quien se confía la organización, ya que representa en el consorcio internacional los intereses automotoristas de la nación.

Ni por un momento se nos ocurre el pensar que por sí, quiera y pueda llevar a efecto la organización del Gran Premio de Europa 1926.

Requiere para ello una experiencia propia que no tiene la entidad automovilista que oficialmente representa a España. Lógica consecuencia de ello es pensar que debe poner en otras manos la organización de la prueba que se le ha conferido.

Y aquí viene el porqué de nuestro preámbulo crónica-deportivo.

No dudamos que a la petición oficial de las entidades profesionales motoristas de Cataluña, avalada por la máxima y genuina representación del deporte, la Confederación Sportiva de Cataluña, reclamando para nuestra región, de tan brillantes antecedentes como hemos demostrado, la honrosa delegación, seguirán otras, probablemente originarias del Norte.

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa, por dos veces ha organizado un regular número de pruebas motoristas en diversas categorías. Su debut fué sencillamente un fracaso, aun con la poderosa empuñadura de un crítico extranjero de fama mundial. La carrera de este año ha ganado en importancia técnica y en organización. Pero así y todo estaba muy lejos de poderse comparar a las magníficas y amorosamente cuidadas exhibiciones de los «Gran Premio», de Penya Rhin y Trofeo Armangué del Real Moto Club de Cataluña.

La candidatura de Cataluña para la organización del Gran Premio de Europa 1926, no puede tener contrincante.

Si nuestro historial deportivo no bastase para decidir a nuestro estimado amigo señor Resines a aconsejar a la Junta directiva del Real Automóvil Club de España, de tomar en consideración y acceder a la petición que le hacen las grandes energías de Cataluña, bueno será que se detenga a reflexionar algo sobre otro aspecto del asunto.

¿Qué región española podrá aducir tantos y tan altos intereses morales y materiales, en directa relación con el automovilismo, como Cataluña?

¿Dónde en tierras hispánicas, sino es en Cataluña, encuéntrase una fabricación organizada, un comercio tan extenso, una intensidad de movimiento tan importante?

Hay más. He presenciado en el circuito de Guadarrama una prueba motorista preparada por el Real Moto Club España y quedéme aún en el contemplar la escasísima cantidad de público expectante.

¿Puede dar otro pueblo una cantidad tan importante de público como el que asistiría a esta magna prueba, caso de correrse en tierras catalanas?

Otro dato que no hay que echar en olvido es que cerca de Barcelona existe una construcción—ello sólo califica el ambiente favorable a la realización en Cataluña del Gran Premio 1926—adrede y especial para estos espectáculos o competiciones.

Si el Premio se ha corrido en el autódromo de Monza, ¿por qué no puede correrse en el autódromo de Sitges?

No es hoy ocasión de tratar todavía si será el circuito A o el B, o la pista de Terramar, o un conjunto mixto donde se desarrolle la lucha emocionante entre los grandes ases del volante. No vayamos a vender la piel del oso antes de tenerla en nuestro poder.

No terminamos aún. Veamos algo con relación a la parte económica. Mal contadas, se necesitan unas doscientas mil pesetas—100.000 para premios, deducidos los derechos de inscripción; otras 100.000 para gastos de organización.—Las arcas del Estado, sea donde fuere la celebración del Gran Premio, deberán subvencionar fuertemente la organización. La cantidad restante deberá proveerse entre los elementos directamente interesados, habido cuenta que lo probable es que la liquidación se cierre con un déficit.

¿Tiene Guipúzcoa una industria y un comercio—no olvidemos la severidad del Directorio en lo referente al juego—bastante poderosos para arrostrar la posibilidad de un desastre económico?

Seamos prácticos. Aandónense prejuicios y recelos; véase el asunto neto, sin complicados sistemas; óbrese en el concurso de peticiones sin pasión. Estúdiense quién ofrece una mayor garantía. Con tales orientaciones no dudamos que nuestro buen amigo Resines habrá de inducir al ilustre duque de Alba y sus compañeros a aceptar la propuesta de Cataluña para la celebración del Gran Premio de Europa automóvil para 1926.

José M. Cò de Triola
Presidente del Sindicato de Periodistas Deportivos.

CONFEDERACION DEPORTIVA DE CATALUÑA

En reunión celebrada por el Consejo superior de esta entidad se verificó la toma de posesión de cargos, por parte de los elementos que fueron elegidos en la reciente asamblea general.

El Consejo superior ha quedado constituido en la siguiente forma:

Presidente, don Juan Ventosa y Calvell; vicepresidente primero, señor barón de Güell; ídem segundo, don Ricardo Cabot; ídem tercero, doctor don Juan Farnés; ídem cuarto, don Santiago Roure Mondet; secretario primero, don Enrique Losantos; ídem segundo, don Antonio Blasco Ciera; ídem tercero, don José María Tallada; ídem cuarto, don David Cuyás; tesorero, don Manuel Garriga; contador, don José R. Carles; bibliotecario, don José Elías Juncosa.

Vocales, por la Asociación de Lawn-Tennis, don Mariano Vendrell; por la Federación de Natación, don Joaquín Rosich; por la Federación de Remo, don Arnaldo Margarit; por la Real Sociedad de Sport Vasco, doctor don Octavio Aballi; por la Federación de Rugby, don Baudilio Aleu; por la Unión Velocipédica, don Santiago Jaumandreu; por Sports de Montaña, don José María Guiler; por Motorismo Terrestre, don Pablo Llorens; por Motorismo Marítimo, don José Taixé; por Aviación, don Isidro Pons; por Yachting, don Santiago Amat; Tiro de Guerra, don Antonio Prevosti; Boxeo, don José Clots; Baseball, don Agustín Peris; Basket-ball, don José Espelleta, faltando recibir todavía la renovación oficial de delegados para el Fútbol, Hockey, Esgrima, Automovilismo, Hipismo y Colombófila.

COMISION TECNICA:
Presidente, don Manuel García; secretario, don Wifredo Ricart; vocales, don Buenaventura Pla, don José O. Tufi, don Juan de Prada, don Vicente Carrión, don José Canudas, don Pedro

Pi; doctor don Juan Martmón, don Ramón Laruy, don Carlos Escudero y don Ricardo Compte, faltando todavía la designación oficial de los delegados de Remo, Fútbol, Rugby, Hockey, Esgrima, Sports de Montaña, Motorismo Marítimo, Hipismo y Colombófila.

COMISION DE PROPAGANDA:

Presidente, señor Taixé; secretario, señor Losantos; vocales, señores Blasco, Aballi, Aleu, Jaumandreu, Guiler, Llorens, Pons, Amat y delegados de Fútbol, Hockey, Esgrima y Colombófila.

COMISION ECONOMICA:

Presidente, señor Garriga; secretario, señor Carles; vocales, señores Vendrell, Rosich, Margarit, Prevosti, Clots, Peris, Espelleta y delegados de Fútbol, Hockey, Esgrima y Colombófila.

COMITE EJECUTIVO:

Presidente, señor barón de Güell; vicepresidentes, señores Cabot, Farnés y Roure; secretarios, señores Losantos y Blasco; tesorero, señor Garriga; contador, señor Carles; vocales, señores Vendrell, Carrión y Taixé.

Fueron designados además en representación de las correspondientes comisiones para formar parte de la de propaganda, los señores Pla y Margarit, de la técnica y de la económica; de la económica, los señores Llorens y García, de la de propaganda y de la técnica; y de la técnica los señores Rosich y Guiler, de la económica y de la de propaganda.

El Consejo concedió un voto de gracias a la ponencia que entendió en el pleito entre la Federación Catalana de Fútbol y la Juventud Republicana de Lérida.

La Confederación, concedió la copa del barón de Güell al campeón ciclista don Jaime Janer con motivo de su brillante actuación en la Vuelta a Francia de este año.

La Copa Stadium fué concedida a la Federación Catalana de Motorismo Marítimo.

Fuó adoptada una propuesta, modificando la fecha anual para la concesión de la Copa Gibbs Sherrill, en honor del duque de Gerona, quedando dicha fecha establecida en el 31 de octubre de cada año y otorgándose en consecuencia la citada copa, para el año 1923, al joven boxeador don Lorenzo Vitriá y para el año 1924 a don Félix de Sentmenat.

-AVISO

A nuestros clientes y cuantas personas se interesen por los coches

SALMSON

aconsejamos aprovechar la BAJA ACTUA. DE PRECIOS. Disponibles todos los tipos

Consultar las nuevas tarifas a sus agentes

Unión Comercial Española, S. A.

Bruch, 166

Acumuladores

Exide

Luz y Puesta en Marcha Seguras

AGENCIA EXCLUSIVA:

-Garage eléctrico

Moya, 6 e 8.—Teléfono 101 G.

FUTBOL

Campeonato de Cataluña de Fútbol

El próximo domingo se jugarán los siguientes partidos de campeonato, celebrándose en los campos que se citan en primer término:

- GRUPO A:
U. S. Sans—Europa, Barcelona—Tarrasa, Martinec—Gracia, Español—Sabadell.
- GRUPO B:
Reus—Júpiter, Avenc—Athletic, Lérida—Portbou, Iluro—Badalona.

Se reúne la Comisión deportiva de la Federación y toma acuerdos que quedan en el mayor secreto

Hasta ahora nada hemos podido saber de los acuerdos tomados anteanoche por los señores que constituyen la Comisión deportiva de la Federación Catalana acerca del partido que el domingo se celebró en Las Cortes y de los incidentes en el mismo ocurridos.

El hermetismo es absoluto. Confiamos, no obstante, que un día u otro llegaremos a saber lo acordado, y para entonces guardamos nuestro comentario.

Corren algunas versiones que no queremos recoger. En ellas se habla de medidas tan disparatadas que nos resistimos a creerlas, hasta tanto que no tengamos en nuestro poder una nota oficial de las mismas.

Por lo tanto, es cuestión de tener un poco de paciencia hasta que la reserva desaparezca, que no creemos tarde mucho.

-Macizos y Neus

todos tamaños y cámaras aire, a precios sin competencia. WAHL, Diagonal, 307.

Declaraciones de Alcántara

Afortunadamente, lo que se supuso en un principio, que podía ser grave el accidente ocurrido

al notabilísimo jugador de fútbol don Paulino Alcántara, no ha pasado más que del dolor sufrido en los primeros momentos, merced a los solícitos cuidados de los señores facultativos del F. C. Barcelona, por cuanto el citado jugador pudo conversar el lunes con varios periodistas y socios de diversos clubs que se interesaron por el estado de su salud y entregarse a las ocupaciones que le absorben en su clínica.

Entre las diferentes personas que han intervenido a Paulino Alcántara figura uno de los redactores de El Mundo Deportivo, al que entre otras cosas le dijo:

«Sincera y noblemente debo confesar que si la carga de Saprisa fué violenta, no estimo que con ella el jugador «españolista» tuviera manifiesta intención de hacerse daño, sino de impedirme recoger la pelota. Forzó su impetu y la carga fué en «foul», cogiéndome desprevenido y dando lugar a mi brusca caída. Pero repito, actualmente, entre los jugadores del Barcelona y Español no existe la animosidad de otros tiempos y no creo que la carga de Saprisa, fuera dada con intención de inutilizarme.»

«Si, me interesa hacer constar eso y que tanto Saprisa como la directiva del Español se han portado caballerosamente interesándose por mi estado, viniendo a visitarme.»

Acogemos con satisfacción las manifestaciones del señor Alcántara, que vienen a confirmar las que hizo el señor Saprisa en el mismo campo y las buenas relaciones que deben existir entre jugadores de clubs que, por muy rivales que sean, luchan con nobleza por la conquista del galardón de la victoria.

Siendo esa la actitud franca y sincera de los equipos contendientes, no creemos que sea menester que la Federación decida celebrar el partido en el Valle de Arán sino, repetirlo en el terreno de Las Cortes, a puerta abierta, con un árbitro del Colegio de Cataluña y sin temor a que se reproduzcan escenas provocadas por persona que, repetimos nuestro juicio, adoleció de falta de táctica.



STUDEBAKER

ya que su nuevo modelo está despertando una inmensa sensación.

¡¡ Dos millones de personas!!

concurrir en los salones de exhibición STUDEBAKER en los Estados Unidos, durante las primeras 36 horas siguientes al anuncio de presentación de los nuevos modelos.

Durante la primera semana de la exhibición los agentes de STUDEBAKER en América, firmaron pedidos para entrega inmediata de

¡¡ 9.500 coches!!

Esta espontánea explosión de entusiasmo, demuestra una vez más la superioridad de la marca.

STUDEBAKER

y los 72 años de experiencia con que cuenta su manufactura.

ESTA PRÓXIMA A LLEGAR LA PRIMERA REMESA DE COCHES NUEVO MODELO.

Representación general para España:

STEVENSON, ROMAGOSA Y COMPAÑIA

Valencia, 295 — Barcelona

Salón de exposición: I. Pons, Paseo Gracia, 54.



Veá Vd. los modelos 1925

F. ABADAL.—P. Letamendi, 17

Las bodas de plata del F. C. Barcelona

En los días 7 y 8 del venidero mes de diciembre han de celebrarse los diversos festejos organizados por el F. C. Barcelona para solemnizar el vigésimo quinto año de su fundación.

Todos los elementos del club se han apresurado a ofrecer su concurso a los organizadores con el fin de que los actos que se celebren correspondan en importancia a los anhelos de que se hallan poseídos.

Las señoras que figuran afiliadas al Barcelona han correspondido al llamamiento que les hizo la presidenta de la Comisión pro bandera, señora de Gampner, en tal forma que se ha podido hacer frente no sólo a los gastos de compra de una bandera para el campo, sino que también ha podido ser adquirida una bandera de seda para el club y un damasco para el palco presidencial.

El Real Club de Irón, actual campeón de España, ha respondido con un gesto gallardo ofreciendo al Barcelona en su propio campo el desquite de la final del campeonato.

La III Challenge Pere Prat, el festival internacional de atletismo—uno de los más importantes que se habrán celebrado en Europa,—el banquete