



Revista Semanal Ilustrada

SUSCRIPCIÓN

España, seis meses 3 ptas.
 Id. un año 5 »
 Extranjero Unión Postal, un año 8 »
 Los pagos por adelantado

OFICINAS

Montjuich del Carmen, 5, Barcelona

Para anuncios pídanse Tarifas

VENTA

Número suelto corriente. . . . 10 cént.
 Id. atrasado. 25 »
 30 ejemplares corrientes. . . . 2 ptas.
 No se devuelven originales

GALERÍA DEPORTIVA



D. Carlos Alberto Xavier d'Andrade
 Cónsul de la «Unión Velocipédica Española» en Coimbra (Portugal)

VAQUERÍA SUIZA del PARQUE DE BARCELONA

LECHERÍA, CAFÉ, CERVECERÍA Y RESTAURANT

abierto desde las 6 de la mañana.—Cubiertos desde CUATRO PESETAS y á la Carta á todas horas

Almuerzo especial á 1'50 pesetas

— (Estos almuerzos se sirven de 7 á 10 de la mañana únicamente) —

GRAN SALÓN para Banquetes y departamentos para familias, destinados al servicio de Restaurant **SE SIRVEN** encargos para Bodas, Bautizos, Lunchs, Banquetes, Thes, Refrescos, etc., etc., etc.

Marquesinas para depósito de máquinas, utensilios para recomposición de las mismas y otras comodidades para los señores ciclistas

CENTRO DE REUNIÓN DE LA BUENA SOCIEDAD

NOTA: Se reciben encargos para el

➔ Gran Hotel-Restaurant de **La Rabassada**

✻ LA MECÁNICA ✻

de José Casanovas

BICICLETAS DESDE 30 DUROS

Máquinas de coser y hacer medias desde ocho duros

Compra, cambia y alquila.—Gran taller de reparaciones.—Enseñanza gratuita
Calle del Regomir, números 13 y 15, Barcelona

AVISO

CLUBS DE SPORT

FOOT-BALL, CICLISMO, REGATAS Y CARRERAS

No comprar sin ver antes las novedades de esta casa que es la única que vende á precios de fábrica Camisas, Jerseys, Pantalones, Cinturones, Medias, Zapatos, Corbatas, Guantes, Pañuelos, Gemelos, Géneros de punto, Lencería y Bordados.

CAMISERIA KNEIPP de J. SANTIVERI

Calle del Call, núm. 20, Barcelona

OCASIONES EN VARIOS GÉNEROS

La Barcelonesa

CAJA DE PRÉSTAMOS

sobre alhajas, géneros y demás efectos

Santa Margarita, 3, entresuelo, esquina Unión

DESPACHO PARTICULAR





¡No hay para tanto, señores!

Con motivo de algunos accidentes desgraciados que últimamente se han producido en la locomoción de los automóviles, viene gran parte de la prensa diaria echando chispas contra los chauffeurs, y si algunos periódicos no llegan hasta pedir la cabeza del conductor del más moderno vehículo de sport, no les faltan á muchos gacetilleros agallas y desparrapajo para solicitar de las autoridades toda clase de cortapisas para los coches que se mueven a sí mismos; y, puestos ya en la pendiente de la inconveniencia, ha habido quien ha llegado hasta el extremo de abogar por la total privación de que los automóviles puedan transitar por el interior de las poblaciones.

En los que escriben para el público, en esa clase que quiere darse el pisto de ser más ó menos directora de la sociedad, es siempre falta deplorable juzgar las cosas de un modo superficial; porque si los pretendidos directores no saben ver más allá de sus narices, ¿con qué derecho querrán increpar á las clases menos ilustradas, que ellos pretenden dirigir, si éstas se equivocaran en la noción de lo justo y lo equitativo? Porque, vamos á ver: ¿puede haber nada más disparatado que pedir la supresión de un adelanto, de un progreso, de una conveniencia general, porque se hayan dado algunos particularísimos casos de accidentes deplorables?

Porque supongo que esos señores, peticionarios de la supresión del automóvil, no llegarán hasta el extremo de no querer reconocer las ventajas de ese vehículo, lo mismo considerándolo como auxiliar de la industria que como instrumento de sport, y sobre todo como *acortador de las distancias*, DE USO INDIVIDUAL. Pues si eso es innegable por las múltiples aplicaciones del automóvil, es una barbaridad de á foleo pedir su anulación por la probabilidad de que en un caso fortuito pueda acaecer una desgracia, porque esto equivaldría á renegar de todo progreso y á anatematizar la ciencia y á perseguir con saña á todos los grandes hombres que por sus descubrimientos se han conquistado el calificativo de bienhechores de la humanidad. Porque, vamos á ver: la aplicación del vapor como fuerza motriz ¿no tiene el peligro de ocasionar, no ha ocasionado ya, grandes desgracias? De igual modo reventando una caldera que chocando trenes, se han producido horribosas desgracias, verdaderas hecatombes algunas veces. Y lo mismo ha sucedido con la electricidad, que convertida en fuerza motriz ha arrollado al prójimo ó en simple corriente ha dejado seco al infeliz que por equivocación ó poco cuidado se ha puesto en contacto con hilos que no debiera tocar. Y no obstante esas repetidas desgracias, que por su número y su importancia jamás podrán compararse á las que han causado ó causar puedan los automóviles, ¿se le ha ocurrido á nadie que de sensato se precie, pedir la supresión del vapor y de la electricidad, y por ende la abolición de ferrocarriles, de vapores marítimos y de toda clase de maquinaria movida á vapor, amén de telégrafos y teléfonos, motores eléctricos y todo lo que determina la especialidad de la vida moderna? Pues si al que, por los repetidos accidentes causados por el vapor y la electricidad, hubiese pedido que dejaran de aplicarse estos factores á las necesidades de la vida, se le hubiera llamado loco, aplíquense el cuento esos señores periodistas que porque uno de nuestros coches haya un día atropellado á un sargento cuya serenidad era dudosa, porque otro día magulle á una mujer que no supo apartarse á tiempo, ó porque el de más allá tropiecen dos vehículos por torpeza, si se quiere, del chauffeur conductor del automóvil, piden la fenomenal medida de la supresión de un invento que viene á ser un ferrocarril de particulares, un abaratamiento inmenso de transportes en ciertos casos, un precioso vehículo de recreo y velocidad, y la creación de una nueva industria de no escasa importancia.

Si esos mal llamados periodistas supiesen ver las cosas por su fondo y no por su forma, si al tratar de una materia se tomasen siempre la molestia de estudiarla como es debido, ya que pretenden dirigir ó encauzar la opinión, y no cometieran nunca la estulticia de dejarse guiar por las apariencias obedeciendo á impresiones de la fantasía más que á meditaciones del entendimiento, no caerían en renuncios como el de que tratamos, capaz de poner en ridículo, por poco que se analice, al más serrote de nuestros redactores al menudeo de la prensa

diaria. Mas ya se ve; generalmente ellos se *meten á redactar* teniendo ya el bachillerato y á veces una carrera en curso; allí tratan *de todo con criterio propio*, aunque el de hoy resulte completamente distinto del de ayer y éste del de mañana; se codean con personajes á quienes interwievan y hasta llegan muchas veces á interpretarles el pensamiento; hablan y escriben sobre *la cosa pública* con tanta fruición como nairan en interminables y soporíferas reseñas *el crimen de hoy* que da tanto pasto á la ignorancia y al mal gusto; y naturalmente, hecha ya la *facilidad* en escribir, más ó menos correctamente, por las muchas cuartillas que hay que llenar, la *profundidad* anda por las nubes... á menos que se trate de la descripción de un pozo ó cosa que se le parezca. Claro que no son todos los periodistas así, ni mucho menos, porque no pocos conocemos que *saben distinguir* y son lo que deben ser; pero los que han sido capaces de escribir que se supriman los automóviles, aunque no fuese más que por el interior de las poblaciones, por temor á los accidentes desgraciados que puedan ocasionar, esos periodistas son de aquellos que creyéndose buenos escritores y aun regulares estadistas, no han podido pasar de malos gacetilleros.

Con los automóviles no se puede ni se debe hacer más que lo que se hace con todos los medios de locomoción: Reglamentarlos, como ya está hecho, puntualizando las velocidades en las vías en que haya peligros, lo mismo para el viandante que para el vehículo, y exigir la responsabilidad debida al contraventor y al que cause algún daño, á tenor de lo que percip-túen leyes y reglamentos.

El automóvil es un progreso, un adelanto, una de las concepciones brillantes del hombre, que le honran y le colocan por encima de los demás seres de la creación por las aplicaciones prácticas que hace de su ciencia á los medios de vivir, y por ello pedir la supresión del automóvil es una locura, es pedir un imposible. Si alguien hubiese que se creyese con bríos para sostener lo contrario, aquí estamos nosotros dispuestos á romper lanzas en favor de nuestra tesis.

Y concluimos por hoy, esperando que no nos han de faltar ocasiones para ensalzar el automovilismo, diciendo á esos que piden la consabida supresión:

—¡No hay para tanto, señores! Un poco más de cabeza, y no daríais con ella contra los automóviles.

SPORTFILO

Las grandes performances

La carrera de fondo PARIS-BREST-PARIS ¡¡1200 kilómetros!!

Garín vencedor en 52 horas, 11 minutos y 1 segundo

Lo ha dicho *Le Vélo* y fuerza es confesar que es cierto: la prueba de fondo, enorme performance que acaba de realizarse entre París-Brest y regreso á París, ha llamado la atención de todo el mundo. La prensa mejor informada de toda Europa ha concedido la importancia que se merecía al enorme y colosal *tour de force* llevado á cabo por los... ciclistas que han cumplido el recorrido entero.

De los 214 corredores inscriptos entre los clasificados en las categorías de *velocidad* y *routiers*, sólo se presentaron ante el Juez de salida 25 de los primeros y 115 de los segundos.

He aquí la lista de los corredores de velocidad

con el número de sus respectivos *brassards* amarillos:

3. Pasquier, francés.
5. Barbrel, íd.
8. Rivierre, íd.
9. Chevalier, íd.
12. Aucouturier, íd.
14. Lesna, íd.
15. Frédéric, suizo.
16. Fischer, francés.
17. Muller, italiano.
18. Gougoltz, suizo.
22. Marcel Kerff, belga.
23. Charles Kerff, íd.

24. Miller, americano.
25. L. Kuhling, belga.
26. G. Ghezzi, italiano.
27. Durandeau, francés.
28. Nicodem, austriaco.
29. Ax, francés.
32. C. Huret, id.
35. Chevogeon, id.
36. J. Dehocq, id.
37. M. Garin, id.
39. Morvan, id.
40. E. Fourcade, id.
41. Ducasse, id.

Los favoritos eran:

Lesna, vencedor en las pruebas de fondo París-Roubaix y París-Burdeos.—Rivierre.—Huret.—Aucouturier.—**Garin**.

La salida de los corredores de velocidad

El *starter* Mr. Charles Terront, dió la salida á los corredores de velocidad el viernes á las 4 horas 53 minutos de la madrugada, frente al «Chalet del Cycle».

Desde el preciso momento de la marcha, el clasico ¡*Partez!* Lesna, el valiente y decidido corredor, se coloca al frente de sus compañeros tras un brillante *demarrage* con que inaugura la etapa.

Los corredores dan la vuelta al Hipódromo de Longchamp y pasan por la verja de Suresnes en este orden:

Lesna, Gougoltz, Aucouturier, Chevalier.

Tras un ligero paréntesis Fischer, Muller y Riviere, y poco después Huret.

La salida de los routiers

A las 5 y 10 minutos se dió la salida á los 115 *routiers*.

A pesar de la hora, un poco intempestiva, numerosos grupos de curiosos presenciaron la salida, habiendo animado con sus aplausos á los corredores en el momento en que emprendieron su larga y costosa caminata.

Camino de Brest

Detalles de la carrera (1)

Versailles (20 k.). — Pasan primeros en grupo Lesna, Gougoltz y Aucouturier, á 5 h. 24 m., siguiéndoles Chevalier, Ducasse, Huret, Rivierre, que forman la vanguardia. Garin muy retrasado.

Dreux (81 k.).—Llegan juntos Lesna y Aucouturier á las 7 h. 16 m., y luego Fischer á las 7 h.

(1) Para no hacer interminable el relato, daremos cuenta tan sólo de los primeros ciclistas que pasan por los controles y de los principales incidentes de la carrera.

18 m.; Garin 7 h. 19 m. y Chevallier 7 h. 21 m. Gougoltz abandona la carrera.

Nouancourt (95 k.). — Lesna y Aucouturier pasan juntos á las 7 h. 48 m. Fischer y Garin á las 8 h. 2 m. y Rivierre, Frédéric y Miller á las 8 h. 7 m.

El primer routier Pasquier pasó á las 8 h. 10 m.

Verneuil (115 k.).—Antes de llegar á este punto Lesna cambió de máquina. Orden de llegada á este controle: Lesna, á las 8 h. 36 m.; Aucouturier, á las 8 h. 45 m.; Garin, á las 8 h. 51 m.; Pasquier, á las 8 h. 51 m.; Frédéric, Miller y Rivierre, á las 8 h. 58 m.

Montagne (156 k.).—A las diez en punto llegó primero Lesna.

Aucouturier, Garin y Fischer pasan en grupo á las 10 h. 25 m. Huret á las 10 h. 34 m. y Rivierre á las 10 h. 35 m.

Lemerle sur Sarthe (172 k.).—Lesna sigue siendo el primero, seguido por Aucouturier, Garin, Fischer, que marcha herido, efecto de una caída, Frédéric, Rivierre, Huret, Miller y Chevallier.

Separa una distancia entre el primero y el último de unos veinte kilómetros.

Alençon (190 k.).—Primero Lesna á las 11'13; después Aucouturier, Garin, Rivierre, Muller, que va avanzando, Huret, Miller y Chevallier.

Pré-en Pail (215 k.).—Lesna llegó á las 12 h. 5 m., seguido á *honesto* distancia de Fischer, Garin, Aucouturier, Frédéric, Rivierre, Huret y Muller.

Miller y Chevallier llevan un retraso de una hora sobre Lesna,

Mayenne (253 k.).—Pasa 1.º Lesna, que lleva brillantemente la carrera, 2.º Fischer, 3.º Aucouturier, 4.º Garin, con 32 minutos de retraso de Lesna, y cinco minutos más tarde Rivierre y Frédéric.

Miller, Muller, Kerff y Chevallier no parecen inquietarse y siguen su camino tranquilamente.

Laval (280 k.). — 1.º Lesna, á las 2 h. 28 m. pasa ante el control *volando* (!).

2.º Garin, á las 3 h. 4 m. con ánimo de distanciarse de sus compañeros.

3.º Fischer, seguido de Aucouturier, Frédéric, Rivierre, que va apurando, y Muller.

Huret llegó á Laval á las 4 y 18, con una hora y 50 minutos de retraso sobre Lesna.

Vitré (315 k.).—Lesna, siempre á la cabeza, llegó á las 3 h. 40 m. La marcha que lleva este notable corredor es objeto de homrosos comentarios por todos los que presencian (desde sus distritos) la brillante performance del corredor francés. Le siguen Garin, Aucouturier, Rivierre, Fischer, Miller.

Rennes (351 k.).—Á las 4 h. 55 m. firmó Lesna en el controle. Garin y Aucouturier, que hacen la carrera juntos como buenos (?) camaradas, se apean de la máquina á las 5 h. 50 m., beben un trago y siguen su marcha; luego, tras una larga espera, van llegando Fischer, Rivierre, Miller y Muller, que son los que van al frente de todos los corredores.

Huret se queja en el controle de que sufre horriblemente del estómago, pero continúa la carrera.

Lamballe (431 k.). — La carrera sigue sin presentar incidentes dignos de mención, siguiendo los corredores, salvo ligeras diferencias, por el mismo orden, marchando siempre á la cabeza Lesna, que llegó á las 8 h. 3 m.

Saint Briene (451 k.). — Á las 8 h. 50 m. llegó Lesna; una hora exacta después Aucouturier y Garin, y por etapas van pasando, Rivierre, excesivamente jovial, Fischer, Miller, Frédéric, etc.

Morlaix (536 k.).—Lesna marcha victorioso al frente, llegando á este controle á las 12 h. 35 m. de la noche. Después, y siempre juntos, Garin y Aucouturier, Fischer, Rivierre, Frédéric, Miller, Muller y Kerff, llevándole Lesna á Kerff una ventaja de 5 h. 20 m.

Virada en Brest (600 kilómetros)

Á las 3 de la madrugada llegó Lesna al viraje, siendo aclamadísimo por el inmenso público que á tal hora esperaba pacientemente á los corredores. Lesna estaba bastante fresco y animadísimo.

El orden de la llegada fué el siguiente:

- 2.º Aucouturier, á las 5 h.
- 3.º Garin, id.
- 4.º Fischer, á las 5 h. 56 m.
- 5.º Rivierre, á las 6 h. 5 m.
- 6.º Frédéric, id.
- 7.º Miller, á las 6 h. 38 m.
- 8.º Muller, á las 8 h. 30 m.
- 9.º Kerff, á las 8 h. 40 m.

El primer *routier* que llegó al viraje fué Raciere, á las 9 h. 5 m.

Nota curiosa es la de que Garin y Aucouturier, que siguen haciendo juntos la carrera, jugaron á cara ó cruz quién firmaría primero el viraje de Brest, habiéndole tocado la suerte al segundo.

Lesna apenas si se detuvo en el viraje. Los dos segundos tomaron un ligero tente en pie. Frédéric se hizo un poco de *toilette*.

Regreso á París

Laudeman (625 k.).—Los corredores pasan por el mismo orden.

Laudivisian 640 k.).—Lesna pasó á las 4 h.

45 m. Garin á las 6 h. 41 m., habiéndose separado de su compañero Aucouturier, que llega á las 7 h. 2 m. Fischer y Frédéric siguen en el orden de llegada.

Saint Briene (769 k.).—La carrera continúa sin presentar ningun carácter emocionante, conservando sus distancias los corredores, apretando cada vez más Garin y abandonando la carrera Fischer, que tan bien se había conducido hasta aquí; pero la falta de máquinas de repuesto le obliga á ello.

La noche es algo fría; Lesna sigue muy fresco, pero quejándose de que le duelen las rodillas; Garin y Aucouturier, que van alejándose uno del otro, siguen impertérritos en su marcha, y pedalando con alma Frédéric, Miller y Muller.

Montauban de Bretagne (817 k.). — Á partir de este punto empieza á ser más interesante esta carrera, que presentaba algunos síntomas de monotonía para los ávidos de incidentes.

Los corredores empiezan á quejarse, entre otras cosas, de que el servicio de consumaciones, como caldo, bebidas, etc., no está á la altura de las circunstancias para el que tiene que *tragarse* 1,200 kilómetros.

Lesna va siempre á la cabeza; después Garin, Aucouturier, que sigue flojeando, Rivierre y Muller.

Rennes (849 k.).—A las 3 h. 30 m. llega Lesna, que aparentaba estar fatigadísimo y rendido por el sueño, hasta tal punto, que antes de llegar á este controle cayó de la máquina, hiriéndose en una pierna.

Lesna hizo un prolongado alto en este punto, habiendo tomado un baño y necesitado de los servicios de sus masajistas. Al partir parecía que iba mejor dispuesto.

A las 4 h. 22 m. llegó Garin muy confiado de sus fuerzas.

A las 6 h. 23 m. Aucouturier, que descansa un rato, durante el que llegó Rivierre; firma y escapa seguido de Aucouturier con el afán de recuperar su puesto.

Miller firma á las 7 h. 16 m. y Frédéric á las 7'55. Muller y Kerf, los últimos entre los primeros, á las 10 y 58 pasaron por el registro.

Vitré (885 k.).—A medida que Lesna va perdiendo, no parece sino que redobla sus fuerzas Garin, como si presintiera el desenlace de la carrera. Por este controle pasan Lesna con sólo 19 minutos de ventaja sobre Garin. De este formidable avance de Garin tiene conocimiento Lesna por algunos automovilistas que le animan á proseguir con bríos, que ya no tiene el favorito de esta gran carrera.

Rivierre conserva su puesto y Aucouturier le sigue los pasos.

Laval (920 k.).—Lesna llegó á las 7 h. 12. m. 22 s.—Garin á las 7 y 19 m. (siete minutos escasos).—Rivierre á las 9 y 38.—Aucouturier á las 9 y 54.—Miller á las 11 y 4.—Frédéric á las 11 y 18.

Garin, Rivierre y Frédéric, en excelente disposición; á Lesna se le ve fatigadísimo, como á Aucouturier y á los demás.

Pré en Pail (985 k.).—A partir de este punto se hace interesantísima la lucha entre Lesna y Garin.

La noche es muy oscura; 18 kilómetros antes de este controle se unen entrenadores y los dos famosos corredores, entablándose una lucha frenética, desesperada; durante largo rato marchan unidos ambos corredores, franquean con dificultad una cuesta, al fin de la cual Garin grita á sus entrenadores: «*Demarrez!*» y avanza sobre su temido contrincante. La lucha, verdaderamente desesperada, duró unos veinte kilómetros. Lesna, vencido, se tira al suelo, lleno de desesperación y de enormes sufrimientos: tiene todas las piernas llenas de ampollas. Le le hacen algunas fricciones y toma varios líquidos que le ofrecen los encargados de cuidarle. Vuelve á montar, con ánimo de proseguir la carrera, pues entendiendo que el mal que sufre debe ser pasajero.

Alençon (1010 kil.).—Toda la ciudad, que aquí como en todas partes ha seguido con el mayor interés los últimos incidentes de la carrera, está junto al controle esperando quién llegará primero.

A las 11 y 32 minutos se presenta precedido de sus entrenadores *Garin*.

Garin sigue su ruta.

El público esperaba ansioso la llegada de Lesna.

Lesna abandona la carrera

Efecto de los enormes dolores que el valiente Lesna sufría, quien procuró soportarlos largo tiempo, y no pudiendo verdaderamente aguantar más, á pesar de sus colosales esfuerzos, se vió obligado á abandonar la carrera, que había empezado tan brillantemente.

Tenía la pierna izquierda hinchadísima, hasta el punto de que apenas si podía pedalear.

Lesna montó en un automóvil, llegando de este modo á Alençon, en donde se le hizo objeto de una cariñosa recepción; uno de los encargados de cuidarle fué en busca de un médico y Lesna pernoctó en aquel pueblo.

Rivierre llegó segundo á Alençon á las 2 y 15, muy fresco y bien dispuesto.

Le siguen Aucouturier, Frédéric, Miller, Muller y Kerf, pasando por *Montagne* (1044 kil.), *Verneuil sobre Avre* (1085 k.), *Nouancourt* (1107 k.) y *Dreux* (1119 kil.) por el mismo orden.

Versalles (1183 kil.).—Descontado ya el resultado de la carrera.

Llegan á la Plaza de Armas por este orden:

Garin á las 8 h. 20 m.—Rivierre á las 9'55.—Frédéric á las 11'15.—Miller á las 12'40.—Muller á las 3'55.—Kerf á las 4'10.

Cantidad enorme de ciclistas acompañan en su entrada, verdaderamente triunfal, en París á los corredores.

La llegada

Desde bien temprano fueron poblándose poco á poco las tribunas del Parque de los Príncipes, en cuya pista los corredores debían efectuar dos vueltas para completar exactamente los 1,200 kilómetros.

Gran parte de la policía de París fué movilizada para cuidar del orden tanto en la carretera desde Versalles al Hipódromo como frente á los transparentes del *Vélo*, *Auto-Vélo*, *Petit Journal* y otros importantes periódicos que anunciaban las distintas fases de la carrera en toda la extensión de la misma.

Garin vencedor

Un toque de corneta avisó desde la Avenida de la Reina la próxima llegada de Garin, suspendiéndose acto seguido la circulación de tranvías y coches.

A las nueve de la mañana, después de 52 horas de marcha, aparece Garin seguido de un enjambre de ciclistas y chauffeurs. Llega el valiente campeón de fondo, todo cubierto de polvo, las medias caídas hasta los zapatos, el *brassard* amarillo prendido con alfileres en el pantalón (!).

Su entrada en el Velódromo es acogida con una tempestad de aplausos. Garin da las dos vueltas á la pista con la sonrisa en los labios, la cabeza inclinada al manillar; saluda á sus hermanos, que presencian la llegada.

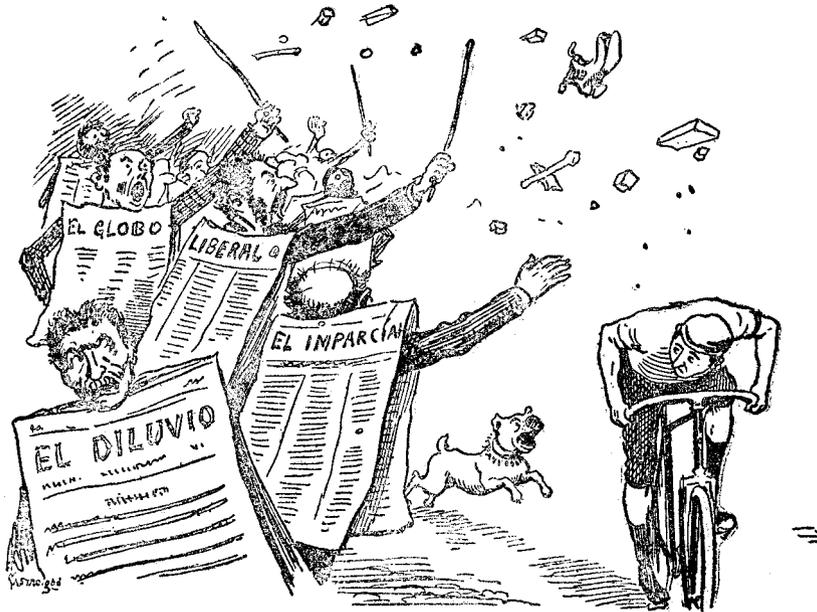
Por fin, á las 9 h. 4 m. y 1 s., Garin, el vencedor de la carrera, se apea de la máquina, habiendo cubierto el último kilómetro en 2 m. 10 s.

Ha tardado en establecer este record de 1,200 kilómetros 52 horas, 11 minutos y 1 segundo, batiendo la performance de Carlos Terront de 1891 de 19 horas!!

A Garin le fueron ofrecidos hermosos *bouquets* de flores y los fotógrafos se despacharon á su gusto. *Sa terrué* era para fotografiada!!

Garin monta en automóvil y parte en medio

LA PRENSA DIARIA Y LOS NUEVOS DEPORTES



Comenzando el ciclismo á tener vida
la prensa le jugó mala partida.

de nuevas y frenéticas aclamaciones y delirantes aplausos.

La ovación es, como decimos por acá, de las que forman época.

Garin sufrió, como todos, durante la carrera diferentes caídas, una de ellas bastante aparatosa al pasar por Saint Cloud, alrededores de París.

Mauricio Garin tiene treinta y tres años; nació en Saboya y ha habitado durante largo tiempo en Roubaix. Ofició en principio de deshollinador; actualmente se dedica al negocio de bicicletas, pero no ha prosperado mucho en su negocio. Está casado; tiene una niña de pocos meses.

Ahora con el producto de lo que le corresponde de premio y gajes anexos, piensa establecerse en Reims.

Tiene la complexión de un verdadero atleta, bajo de estatura, pero muy fornido y de excelente musculatura. Es infatigable; no ha sentido desfallecimiento alguno en la atrevida performance.

Monta máquina marca *La Française*, provista de neumático *Diamante*. Su máquina tiene una multiplicación de seis metros y medio.

Rivierre segundo

A las once menos minutos sonó de nuevo la trompeta anunciando la llegada de otro corredor, de Rivierre, que ha franqueado los últimos kilómetros con una agilidad increíble.

La llegada de Rivierre se efectuó á las 10 h. 59 m. 46 s.

Tres cuartos de hora después llega Aucouturier y Frédéric por $\frac{2}{3}$ de diferencia.

Dos horas después Miller, y sucesivamente Muller, Kerff y Chevalier.

A todos los corredores que van llegando el público les tributa grandes y bien merecidas ovaciones.

El incidente de la llegada de Aucouturier y Frédéric es muy notable y digno de mencionarse; incidente que le costó 1,000 francos al segundo. ¡Una friolera!

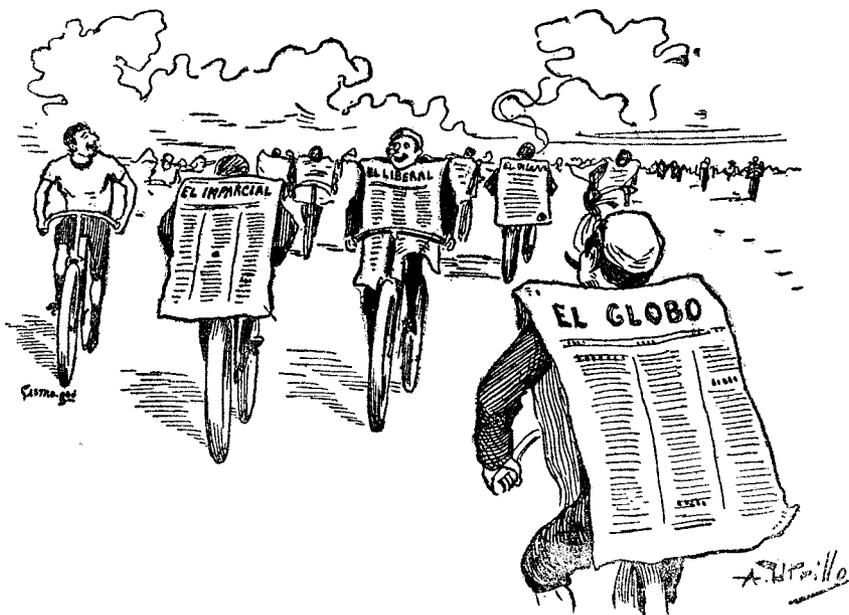
Llegó al Parque primero Frédéric con 50 metros de ventaja sobre Aucouturier, entablándose entre ellos una lucha desesperada; al final de la primera vuelta Frédéric, que iba delante, se apea, creyendo terminada la carrera, incidente que aprovecha el advertido Aucouturier, que sigue su ruta para terminar los 1,200 kilómetros. Advertido Frédéric, montó máquina, pero en balde. Aucouturier le pasa por $\frac{2}{3}$ de diferencia y llevándose el premio de 2,000 francos y Frédéric el de 1,000. (*No val a badar!*)

Orden de llegada

Corredores de velocidad

1.º *Garin* (francés), á las 9 h. 4 m. 1 s., en 52 h. 11 m. 1 s. Premio: 10,000 francos (1).

LA PRENSA DIARIA Y LOS NUEVOS DEPORTES



Y hoy la prensa se sirve del ciclismo
cual mañana del automovilismo.

(1) A estos premios hay que añadir los que ofrecen a los vencedores las casas fabricantes de máquinas, neumáticos, etc. Se calcula que Garin habrá ganado 20,000 francos.

2.º Rivierre (francés), á las 10 h. 59 m. 46 s., en 54 h. 6 m. 46 s. Premio: 4,000 francos.

3.º Aucouturier (francés), á las 11 h. 42 m. 38 s., en 54 h. 49 m. 38 s. Premio: 2,000 francos.

4.º Frédéric (suizo), á las 11 h. 42 m. 38 s. $\frac{2}{3}$, en 54 h. 49 m. 38 s. $\frac{2}{3}$. Premio: 1,000 francos.

5.º Miller (americano), á la 1 h. 33 m. 40 s., en 56 h. 40 m. 40 s. Premio: 500 francos.

6.º Muller (italiano), á las 4 h. 41 m. 18 s., en 59 h. 48 m. 18 s. Premio: 500 francos.

7.º Kerff (belga), á las 4 h. 53 m. 2 s., en 60 h. 2 s. Premio: 400 francos.

8.º Chevallier (francés), á las 6 h. 13 m. 22 s., en 61 h. 20 m. 22 s. Premio: 300 francos.

9.º Chevögeon (francés), á la 1 h. 43 m. 4 s. de la tarde del lunes, en 80 h. 50 m. 45 s.

10. Kuhling (belga), á las 7 h. 18 m. de la tarde, en 86 h. 25 m.

11. Barbrel (francés), en 90 h. 32 m.

Los routiers

1. Rosiere (francés), á las 7 h. 36 m. 40 s., en 62 h. 26 m. 40 s.

2. Chaperon (francés), lunes á las 3 h. 40 m. de la mañana, en 70 h. 30 m.

3. Prevost (francés), lunes á las 5 h. 50 m. 30 s. de la mañana, en 72 h. 40 m. 30 s.

4. Brange (francés), lunes á las 6 h. 46 m. 38 s. de la mañana, en 73 h. 36 m. 38 s.

5. Samson (belga), lunes á las 11 h. 9 m. 28 s. de la mañana, en 77 h. 59 m. 28 s.

6. Capron (francés), lunes á las 2 h. 43 m. 20 s. de la tarde, en 81 h. 33 m. 20 s.

7. Leblais (francés), lunes á las 4 h. 43 m. 20 s. de la tarde, en 83 h. 38 m. 30 s.

8. Lefevre (francés), lunes á las 4 h. 48 m. 35 s. de la tarde, en 83 h. 38 m. 35 s.

9. Gabory (francés), lunes á las 6 h. 10 m. de la tarde, en 85 h.

10. Beffort (francés), lunes á las 7 h. 26 m. de la tarde, en 86 h. 16 m.

11. Loreau (francés), lunes á las 7 h. 26 m. de la tarde, en 86 h.

12. Lufieux (francés), lunes á las 9 h. 55 m. de la noche, en 88 h. 45 m.

13. Lemenuet (francés), lunes á las 9 h. 55 m. de la noche, en 88 h. 45 m.

14. Lefevre (francés), lunes á las 9 h. 55 m. de la noche, en 88 h. 45 m.

15. André (francés), lunes á las 9 h. 55 m. de la noche, en 88 h. 45 m.

16. Piron (francés), lunes á las 11 h. 43 m. de la noche, en 90 h. 33 m.

17. Chevereau (francés), en 90 h. 40 m.

Tiro Nacional

Como decíamos en nuestro último número, la representación del Tiro Nacional de Huesca ha realizado tan gran esfuerzo para celebrar el certamen efectuado los días 12 y 13 del actual, que bien merece ser señalada en primer término. Para ella, por tanto, son nuestros aplausos desinteresados y entusiastas.

El éxito obtenido, cuya brillantez está demostrada en las 150 inscripciones de tirador, debe animar á aquélla para proseguir su noble y útil empeño en pro de esta nueva costumbre, cuya bondad reside en la patriótica idea que le sirve de guía: la educación nacional.

Para inaugurar debidamente los trabajos activos que ha de realizar la representación del Tiro Nacional en Tuy (Pontevedra), se verificará en esta ciudad, durante los días 4, 5, 6 y 7 del próximo mes de Septiembre, un concurso nacional de tiro, que será el tercero de los que ha habido desde que se organizó la referida Sociedad.

Con destino al mismo, han concedido premios el obispo de la diócesis, el ministro de la Guerra y los senadores y diputados á Cortes por la repetida provincia gallega.



Después de haberse preparado convenientemente, el próximo jueves día 29 del corriente saldrá en el tren de las diez de la mañana, para concurrir á las regatas internacionales que se celebrarán en San Sebastián el día 2 de Septiembre próximo, la tripulación de esta ciudad, compuesta de 4 remeros y timonel, que la forman los Sres. J. Formica-Corsi, R. Margarit, A. Vela y J. Camps; timonel, O. Quintana.

Después de transcurridos 19 años desde que se fundó el «Real Club de Regatas de Barcelona», será la primera vez que Incharán dos clubs españoles en regatas internacionales, lo cual hasta la fecha no había podido lograrse por carecer de embarcaciones de la misma clase.

Descamos á los remeros catalanes un feliz viaje al mismo tiempo que un triunfo completo.

Para el día 14 del próximo mes, quedará completamente terminado el *Outrigger* á 4 remeros y timonel que para las grandes regatas interna-

cionales construye D. Francisco Cid, exprofeso para tripularlo el equipo «Favorita» del «Real Club de Regatas» de ésta.

Según nos han indicado, la comisión organizadora de las regatas que han de efectuarse en esta capital, fué á pedir permiso á la Junta de Obras del Puerto para cerrar el muelle de Barcelona como viene haciéndose cuando se celebran esta clase de fiestas, contestando dicha Junta que no sabían si estaría disponible para aquella fecha el muelle y que probablemente no se les podría otorgar el permiso.

Esto, y otras cosas del mismo género que vienen sucediéndose, demuestran que la Liga Marítima no protege como debería las aficiones náuticas, y que la Junta de Obras del Puerto busca la ocasión de dar al traste con lo único que nos asemeja á las naciones más avanzadas en civilización.

REM



Las fiestas deportivas que para fines del próximo Septiembre prepara en esta ciudad el Comité Ejecutivo de la «F. G. E.», prometen resultar tanto ó más brillantes que las que se efectuaron el año último por la misma fecha con motivo de la reunión de la Asamblea de la citada Federación.

A los festivales gimnásticos, ciclistas, náuticos y de otros deportes se añadirá una Kermese en el Parque que ha de llamar poderosamente la atención, y cuyos detalles se van solucionando poco á poco, á pesar de que algún diario local, para darse el pisto de estar mejor ó más rápidamente informado, da por hecho lo que aun no ha pasado de proyecto.

Por nuestra parte, siendo LOS DEPORTES órgano de la entidad que ha de llevar á cabo esos proyectos, iremos enterando á nuestros lectores de lo que haya de cierto en el asunto, sin temor á que por un mal entendido resquemor de amor propio les demos á catar gato por liebre.

Nos escriben de Madrid, manifestándonos que el expediente para proveer la plaza de Profesor de Gimnástica del Instituto de Barcelona ha pasado al Consejo de Instrucción pública.

Durante esta semana se han remitido á todos los Delegados provinciales, Convocatorias de la Tercera Asamblea General de la «F. G. E.», con el ruego de que las manden reproducir en la prensa de su respectiva provincia y fijar en Círculos y Casinos, dando la mayor publicidad al asunto.

Confiamos que todos los delegados habrán cumplido este encargo con el celo que tanto les distingue.



LA «Unión Velocipédica Española», en una de sus últimas reuniones acordó conceder un diploma de honor en recompensa á los excelentes servicios que viene prestando en Portugal al digno Cónsul de Coimbra, D. Carlos Alberto Xavier d'Andrade, complaciéndonos por nuestra parte en rendir homenaje al entusiasta ciclista que con tanto afán trabaja en el país hermano por el desarrollo del ciclismo bajo el emblema del escudo español.

Como dijimos en uno de nuestros últimos números, se encuentra veraneando en Sobrón el Presidente de la «U. V. E.» D. Buenaventura Pollés.

En carta que dirige á uno de nuestros compañeros, le dice—sin que repetirlo sea una indiscreción—que en la provincia de Álava no existe gran movimiento ciclista.

El entusiasta Presidente de la «U. V. E.» ha realizado, junto con otros distinguidos ciclistas, entre ellos D. Paulino Inciarte (valioso elemento dentro del ciclismo guipuzcoano) varias excursiones, habiendo recorrido las márgenes del Ebro, visitando Besguenda, Fontecha, Salinas de Añana, Espejo, Tobalnila y Barcena del Barco.

Nuestros compañeros proyectan nuevas excursiones, una de ellas á la antiquísima ciudad de Frias, distante de Sobrón unos 28 kilómetros.

Organizadas por la «Sociedad Velocipédica» de Cádiz se celebrarán el 1.º de Septiembre próximo grandes carreras de bicicletas, en las que probablemente tomará parte el conocido ciclista D. Pedro García.

Leemos en un colega que se trata de invitar al campeón de España D. Julián Lozano, á que tome parte en las carreras que próximamente se celebrarán en San Sebastián.

Añade un colega que sería de gran interés el que Lozano aceptase la invitación, pues hace mucho tiempo que se desea el encuentro de Lozano con Abadal.

En la antigua Plaza de Toros se celebró el

domingo último un festival, al final del cual se corrieron por ciclistas de la localidad, cintas ofrecidas por distinguidas señoritas.

Las carreras estuvieron muy bien organizadas por nuestro simpático amigo D. Andrés del Corral.

Carreras en Mataró

Como anunciamos la semana pasada, el domingo último se efectuaron en Mataró las carreras de bicicletas que se pueden llamar de carácter íntimo, organizadas por la sociedad «Sport Mataronés», que no perdona medio de ensalzar y practicar nuestro bellissimo deporte.

Favoreció el espectáculo una magnífica tarde de estío, y comenzó con el aliciente de un desfile que capitaneó el niño Ferrer, que sin duda, Dios mediante, será en no muy lejanos días uno de nuestros futuros campeones.

Fué la primera carrera de carácter *Local*, con recorrido de 1.800 metros. Tomaron parte en ella once corredores, y vencieron en definitiva Pascual, que fué primero; Torrents, segundo; y Palaus, tercero.

De *Equipos* fué la otra carrera, dividiéndose los bandos en amarillos y encarnados, con tres corredores en cada uno. Ganaron amarillos, venciendo Pascual y Palaus y habiendo caído Mola.

Luego amenizó el espectáculo el que bien se merece el título de artista y de campeón de la bicicleta, ya que siendo uno de nuestros primeros corredores reúne asimismo la condición de efectuar con su máquina de acero ejercicios y equilibrios dignos del mismísimo Arissó. Ya adivinarán nuestros lectores que nos referimos al simpático Ricardo Gómez, que alcanzó unánimes y merecidos aplausos de la concurrencia por sus difíciles trabajos sobre la bicicleta.

Fué la otra carrera un *Handicap* de 3.000 metros dedicado al «Sport Mataronés», en la que fué también primero Pascual, que nos resultó el héroe de la tarde. Fué segundo Torrents y tercero Serra.

Corrióse después la *Consolación*, cuyos tres premios se obtuvieron por este orden: Juliá, Matas y Mola.

Por fin de fiesta se corrieron cintas, tomando parte muchos corredores y obteniendo casi todos algún trofeo en esta lucha.

Un aplauso al «Sport Mataronés» por sus recomendables iniciativas y sus brillantes éxitos.

Según leemos en nuestro ilustrado colega *O'Cyclista* de Lisboa, se llevan muy adelantados los trabajos de organización de la carrera-estafeta portadora de un cariñosísimo mensaje de simpatía al campeón ciclista D. José Bento Pessoa.

Se han inscrito para tomar parte en esta carrera los notables corredores Manuel Ferreira, Cândido Rodríguez da Silva, Luis Oliva, Eduardo Ferreira, Ernesto Zenoglio, Federico Carlos Rego, Ricardo García y Gómez, Pedro Bandeira, José Paulo de Sacramento, Carlos Viegas, Francisco Gómez Viera, Armando Crespo y Bello d'Almeida.

A pesar del veraneo, se trataba de que hoy se celebrasen las proyectadas carreras en el Nuevo Velódromo; mas en Vigo se efectúan otras, allá se han ido nuestros corredores Abadal y Gómez, y no era cosa de quedarnos aquí sin la indispensable presencia de nuestros sprinters.

Por ello se han aplazado las carreras del Nuevo Velódromo para el próximo domingo, en cuyo día, fecha de publicación de nuestro próximo número, enteraremos á nuestros lectores de todo lo más saliente del proyectado espectáculo ciclista.

El jueves último, á la hora de costumbre, celebró sesión ordinaria el Comité Central de la «U. V. E.» bajo la presidencia de nuestro director D. Narciso Masferrer.

Después del despacho ordinario se pasó á los asuntos interesantes pendientes de discusión, recayendo definitivo acuerdo en pro de unas Bases de concurso de Peones Camineros, á fin de premiar con 20 pesetas á cada uno de los citados peones que tengan el trozo de carretera á su cargo en buenas condiciones para las bicicletas.

Las regiones en donde por ahora se abre este primer concurso son Aragón, Navarra, Vascongadas y Cataluña, por ser en ellas actualmente donde hay más movimiento ciclista.

Sabemos que existen muy acentuadas corrientes de simpatía y *algo más* entre una importantísima asociación velocipédica catalana y un muy simpático centro ciclista español, que hacía algún tiempo se hallaban algo distanciados una de otro.

Parece que el fruto de estas corrientes de conciliación dará lugar, dentro de poco, á un gran acontecimiento cíclico.

Por hoy no nos es dable explicarnos más.

Para Octubre próximo organiza el «Club Velocipedista de Reus» unas grandes carreras.

Si se cumplen nuestros deseos, no sería de extrañar que se incluyera en el programa de estas carreras una de *clásica* que hace muchos años no se corre en España.

La «Tertulia Ciclista» de esta ciudad tiene en estudio una excursión á Reus.

No hay para qué decir cuanto celebraremos que la idea pase de proyecto á realidad.

Escriben de Tortosa que desde hace unos días que la brigada municipal está arreglando el piso de la Avenida de Temple que media desde el Gobierno militar hasta el fielato de consumos del ferrocarril, sitio escogido para celebrar las carreras de velocípedos que tendrán lugar el 2 de Septiembre, y que por la animación y entusiasmo que reina en la «Sociedad Velocipédica», dado el elemento joven y distinguido que la compone, hace esperar que dicha fiesta será sin duda la más bonita, la más elegante y la más recreativa del programa oficial de la fiesta mayor que ha publicado el Ayuntamiento de Tortosa.

El programa es el siguiente:

Desfile por todos los carreristas.

Primera carrera: *Local*.—2,800 metros (dos vueltas).—Premios: Tres objetos de arte.

Segunda carrera: *Regional*.—4,200 metros (tres vueltas).—Premios: Tres objetos de arte.

Tercera carrera: *Campeonato de Tortosa*.—2,800 met. (dos vueltas).—Premio: Objeto de arte.

Cuarta carrera: *Nacional*.—4,200 metros (tres vueltas).—Premios: Tres objetos de arte.

Quinta carrera: *Capitán de ruta*.—2,800 metros (dos vueltas).

Sexta carrera: *Profesionales*.—5,600 metros (cuatro vueltas).—Premios: 1.º 100 pesetas, 2.º 60 y el 3.º 30.

Séptima carrera: *Nacional handicap*.—2,800 metros (dos vueltas).—Premios: Tres objetos de arte.—Reservada para los carreristas que habiendo tomado parte en las carreras anteriores no hubiesen obtenido premio.

Carreras de cintas.—Premios correspondiendo á objeto de arte.

Record Central

Circo Ecuéstre-Tívoli

EL próximo sábado 31 del corriente, abrirá sus puertas y la amplia sala se llenará, como de costumbre, del selecto público que todas las temporadas rinde culto á este género de espectáculos que sabe presentar, como nadie, la dirección Alegría.

Verdaderamente, se necesita *saber hacer* para obtener resultados en un género en que casi resta todo hecho. Sin embargo, la Compañía Alegría tiene siempre en sus programas la nota de la novedad, y ahí su característica.

Saber escoger lo mejor y presentarlo con los primeros de detalle que prestan excelente marco á toda obra, dándola relieve, y sostener toda una (y otra!) temporada la novedad en sus trabajos, es tarea que da patente de hábil talento, gusto artístico y un indiscutible derecho á los favores del público.

Aigo podríamos adelantar sobre los trabajos nuevos y notables que la citada compañía presentará en esta temporada próxima á inaugurarse, pero preferimos ir dando cuenta al aparecer en la pista cada uno de ellos, para no se rindiscretos.

Lo que desde luego podemos adelantar es que, tanto los trabajos ecuestres, como los gimnástico-acrobáticos que fueron notabilísimos en temporadas anteriores, ofrecerán en la presente mayores méritos, y la parte cómica, tan interesante en estos programas, que es como la salsa, que sazona los guisos, ha sido cuidada con predilección.

Esperemos, pues, el sábado próximo, en que asistiremos á la inauguración.

F. DEL C.

NOTA.—Es casi seguro que la Empresa Alegría dedicará una función en honor de la Federación Gimnástica Española, con motivo de las fiestas del próximo Septiembre, como lo hizo el año pasado con motivo de la Asamblea.



Partidos extraordinarios en el Frontón Condal

SÁBADO, 17 AGOSTO. — Mendizábal y Arrate, rojos, contra Marquínés y Navas, azules.

Entraron con furia los primeros triplicando el primer par á los segundos; alcanzados en la mismísima primera decena, la oración se volvió por pasiva, haciendo en el resto del partido peor papel los rojos que un concejal durmiéndose en la sesión del Ayuntamiento. Verdad que Navas parece como si fuera recordando algo de sus buenos tiempos, y, como buen maestro, en cuantico está algo fuerte marea al enemigo con su buena colocación; pero también resultó indudable que Arrate no estuvo bien y Mendizábal algo peor que su zagüero, y perdieron el partido por la friolera de 14 tantos; cobrando las mútuas azules á 9'05 pesetas por duro.

DOMINGO, 18. — Egea y Campos, rojos, contra Navarrete, Alberdi mayor y Navas, azules.

Contra lo acostumbrado, la cátedra de declaró por el terno, llegando á darse 20 á 12 azules á tanto igual. Hasta medio partido dominaron los rojos. Iguales á 23 después de pelotearse un magnífico tanto, van por delante los azules, que logran sus tres decenas con media de ventaja.

Y llegó entonces Lucas Gómez para los que hasta allí tan bien se habían portado, haciendo que por su juego principalmente fuese resultando un magnífico partido. Desde aquí la pareja pareció jugar á la gallina ciega, pues sólo un tanto consiguieron en tanto la trinidad lograba los 15 tantos que le faltaban para llegar á 40.

Cobraron las mutuas azules á 8'85.

MARTES, 20. — Navarrete y Marquínés, rojos, contra Anacabe y Alberdi, azules.

Alberdi es un zagüero muy segurito y no escaso de fuerza, y aunque Anacabe es muy desigual, los días que está de buenas es temible, como lo son en ciertos días todos los pelotaris desiguales. Así que, por más que á la cátedra le pareció que debía ofrecerse el dinero por los rojos, ganaron los azules por 9 tantos y se pagaron las mutuas de su color á 12'25 pesetas por duro.

JUEVES, 22. — Sanjuán y Odriozola fueron los rojos, y Marquínés y Alberdi los azules.

Sanjuán continúa mal y Odriozola no está bien; por todo lo que y lo cual fué un partido desigual como muy pocos se ven.

El bando rojo se vió pasando las de Caín; ¡ni á veinte tantos llegó! en diez y nueve quedó estando el azul al fin.

El fracaso hay que mirar pensando que hoy el jugar con calor, es un mentir. ¿Quién en calor quiere entrar? ¡Lo que se quiere es salir!

P. LOTA

MISCELANEA

EN Málaga se han verificado unas regatas á vela, con asistencia de numerosas embarcaciones.

El muelle ofrecía un aspecto animado.

A la fiesta asistieron, á pesar del calor, muchas señoras.

En las primeras regatas ganaron el premio de S. M. la Reina, el *Duno*; el segundo premio, *Felita*, y el tercero, *Roberto*.

En las segundas, las embarcaciones de jabelotes salieron á las tres y media y recorrieron doce millas.

Con viento favorable terminaron las regatas de parejones.

En ellas tomaron parte las embarcaciones *Seis Hermanos*, *Juana*, *Pepito*, *Dos Amigos é Invencible*.

Ganó el premio de cuatrocientas pesetas *Dos Amigos* y el de ciento *Seis Hermanos*.

El Sr. Llaverías y varios de sus alumnos han actuado con éxito durante seis representaciones de Gimnástica.

Actualmente el Sr. Llaverías, en sociedad con su aventajado discípulo D. Manuel Pons, acaban de organizar la Compañía Internacional de Variedades y de propaganda Gimnástica, en la que figuran veinticinco alumnos del Gimnasio Colón. El día 3 del actual hizo la Compañía su debut en el Teatro Lope de Vega.

FRONTÓN CONDAL

Partido extraordinario para hoy domingo, á las cuatro de la tarde, entre los notables pelotaris

ROJOS

Emilio Egea.
José Alberdi

CONTRA

AZULES

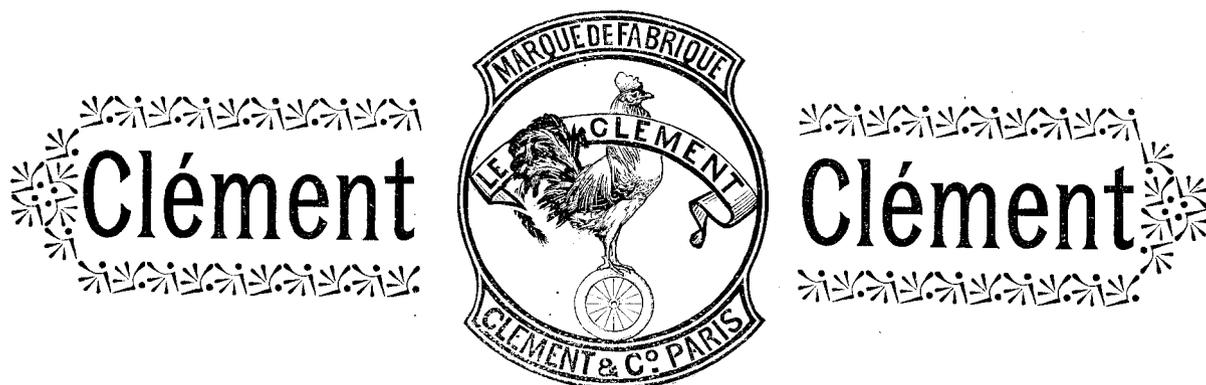
Claudio Barrenechea (Marquínés).
Eliás Barrenechea (Marquínés).

PROINÓSTICO

de LOS DEPORTES
Hermanos Marquineses

Condiciones.— Habilidad libre, á cuarenta tantos, sacando los rojos del 7 y los azules del 7 y $\frac{1}{2}$.

BICICLETAS MOTOCICLOS-AUTOMÓVILES



La bicicleta CLÉMENT, modelo de lujo de 1901,
con cambio de velocidad

El motociclo CLÉMENT, modelo 1901, con cambio de velocidad

La "voiturette" CLÉMENT modelo 1901

El coche ligero CLÉMENT, motor Panhard et Levassor
de 2 ó 3 asientos. - Fuerza 4 y 4 y medio caballos

El coche ligero CLÉMENT, vis-à-vis ó doble faetón,
motor Panhard et Levassor, de 6 caballos

Los coches automóviles Clément son los más prácticos

Representantes para Cataluña y Baleares

PUJÓ HERMANOS

Diputación, 253, esquina calle Universidad, Barcelona

Baños ☼ Duchas

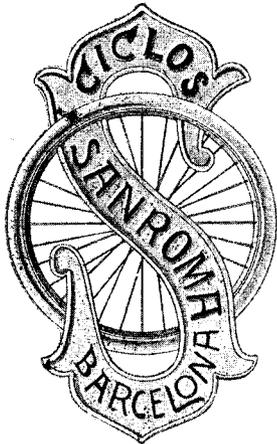
Agua dulce y del mar

Gimnasio Solé

Tiro ☼ Esgrima

Abonos económicos

Calle Montjuich del Carmen, 5, Barcelona



Bicicletas **SANROMA**

Con freno de herradura
cambio de desarrollo, piñón libre, etc., etc.

Aplicación de dichos sistemas á las máquinas usuales



Calle de Balmes, núm. 64, BARCELONA

Reproducciones Artísticas

J. THOMAS

Mallorca, 375 (entre Lauria y Bruch) ★ BARCELONA

Única casa en España que ha obtenido las más altas recompensas
en todas las Exposiciones Universales á que ha concurrido

Heliograbado, Fototipia, Litografía y Fotocromotipografía

Autotipias (grabado directo), fotografado, zincografías, para la ilustración de toda clase de obras, revistas, periódicos, catálogos, etc., etc., etc.

Primera casa en España que ha ejecutado los clichés fotográficos y planchas tipográficas por el procedimiento de los **TRES COLORES** (fotocromo tipográfico) facilitando las planchas y encargándose también de su estampación.

BURELL & C.º

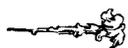
CONSTRUCTORES NAVALES

Arsenales Casa Antúnez.-Despacho: Escudillers, 82, pral.-Barcelona

Automóviles y Motociclos

TALLER MECÁNICO

Especialidad en los motores Panhard & Levassor, de Dion Bouton, Mors, Peugeot, Bollée, etc., y carburadores

 TRANSFORMACIÓN DE MOTORES 

Reparaciones rápidas y garantidas. - Herramientas especiales

Calle de Balmes, núm. 9 **Erasmus Ymbert** Reparaciones á domicilio
Teléfono 1.016 mediante aviso

MODA Y ARTE

SASTRERÍA **VIDAL** SASTRERÍA

La más económica en su clase
Especialidad en Trajes de Deportes
Arco del Teatro, n.º 49, entresuelo 2.º, Barcelona

CADENAS MODERNAS

de rodillo para bicicletas, paso de $\frac{5}{8}$ y de $\frac{1}{2}$ pulgada
y de 15 milímetros, á 15 pesetas

haciéndose suscriptor de LOS DEPORTES
y en caso de serlo ya
se hace una rebaja del importe, en metálico.

A. Fischer, Rambla Cataluña, 133

Para publicidad en el
Boletín de la Unión Velocipédica Española
dirigirse al Secretario adjunto D. E. Escamilla
Oficinas del C. C., de 16 á 18, Provenza, 334, bajo, Barcelona

Gran fotografía

NAPOLEÓN III

de

Rafael Masó y Font

Ampliaciones y Reproducciones

Especialidad

en toda clase de deportes



Marqués del Duero

frente al CIRCO ESPAÑOL

GARAGE DE AUTOMOVILES

con TALLER DE REPARACIONES de

235, Consejo Ciento **MASFARRÉ y TRUCO** Consejo Ciento, 235

Casa especial para limpieza y custodia, con servicio permanente día y noche

MOTONAFTA, ACEITES Y GRASAS PROPIAS PARA MOTORES

Sección á propósito para las reparaciones de Motociclos y Bicicletas