

Revista de Educación Física y cultura nacional

SUSCRIPCIÓN

España, 6 meses, 3 ptas. — Un año, 5 ptas.
Portugal, un año, 1000 reis

Extranjero Unión Postal, un año, 8 francos

OFICINAS

Montjuich del Carmen, 5. — Barcelona

Sale á luz los sábados

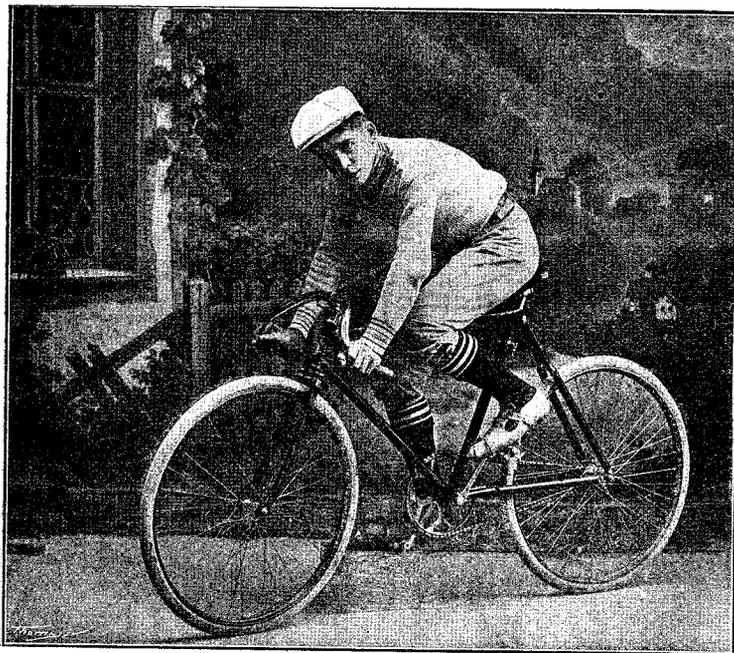
VENTA

Número suelto corriente . . . 10 céntimos

Número » atrasado . . . 25 céntimos

25 números corrientes, 2 pesetas

Nuestros ciclistas

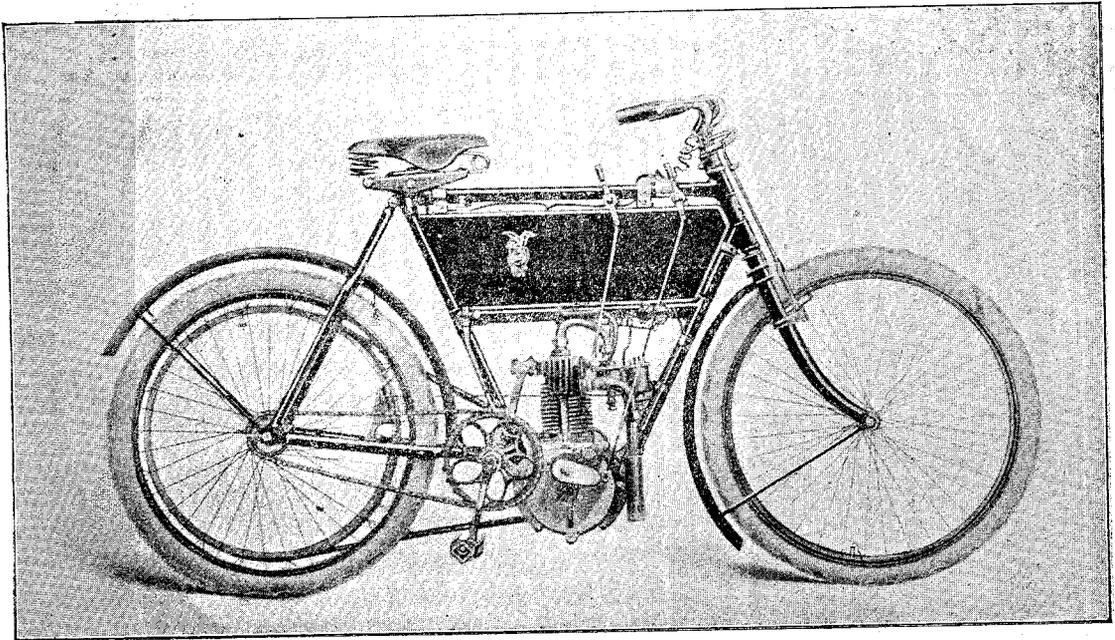


El joven Jaime Durán y Piñana

MOTOCICLETAS GRIFFON

Las más sólidas
perfeccionadas y elegantes

Ningún amateur debe comprar una motocicleta
sin ver antes los últimos modelos de la marca GRIFFON



Pídase el Catálogo L.D. de 1904

Las motocicletas GRIFFON son las que han obtenido
más y más notables victorias en las carreras de Francia

Representante G. PUIG, Pelayo, 14
BARCELONA

CAMPEONATOS Y CARRERAS

ganados con

BICICLETA

SANROMÀ

en el mes de Septiembre

Día 4:

CAMPEONATO DEL PANADÉS

por D. Pedro Pujol

Día 9:

CAMPEONATO DE TORTOSA

por D. Jaime Durán

2.º D. Pedro Lamotte

TARRAGONA-CASTELLÓN (Tortosa)

1.º D. Pedro Lamotte

CAMPEONATO DE VILLARREAL

por D. Pascual Poré

y todos los primeros premios de las otras carreras

corridas el mismo día en esa población

TALLER Y DESPACHO: Aragón, 238, BARCELONA

MÁS TRIUNFOS

SEPTIEMBRE, 18.-CAMPEONATO DE ESPAÑA en 1904

Corrido en el Velódromo de Palma de Mallorca

ganado por el corredor NEIRA

SEPTIEMBRE, 22.-Match NEIRA contra ABADAL

En el mismo Velódromo, con apuesta de 500 pesetas

ganado por el corredor NEIRA

SEPTIEMBRE, 28.-CARRERAS EN EL PARQUE DE BARCELONA

NACIONAL primero NEIRA

montando siempre la buena máquina

CASANOVAS

OCTUBRE, 9.-Carreras de Motocicletas

ATLÉTICO CLUB CICLISTA (170 kilómetros en carretera)

PRIMERO el amateur J. VIDAL con MINERVA

GRAN TALLER DE MONTAJE Y REPARACIONES

DE BICICLETAS Y DE MOTOCICLETAS

MAQUINAS PARA COSER Y HACER CALCETA

ACCESORIOS DE TODAS CLASES

PATINES CON BOLAS

CASA CENTRAL: Ronda S. Antonio, 39 y 41

"LA MECÁNICA"

Barcelona

NOTA : Pídase el Catálogo de Bicicletas y Motocicletas.

Los Deportes

A través del Mediterráneo

Argel-Toulon

Los deportes en general van abriéndose cada día paso y entrando en las costumbres del mundo civilizado. En España, como todo lo que con este país tiene relación, sigue su progresión un curso lento. En cambio Francia, donde anidan en grande los modernos deportes, da á éstos impulso gigante. Prueba de ello es la próxima carrera ó regata marítima que prepara *Le Matin* á través del Mediterráneo para la próxima primavera, en la que las canoas automóviles habrán de hacer un viaje de Argel á Toulon, el puerto fortificado francés del mar que nos baña.

El yachting automóvil moderno, hoy ya pujante y con vida propia, pronto tendrá más adeptos que el automovilismo de ruta mismo. Reune mayores condiciones á la par que su campo es de mayor acción sin presentar los inconvenientes y peligros que la locomoción de carretera. Por eso hacia ese lado va la afición y por eso muévense los que construyen barcos y motores á fin de guiar la corriente que se inicia.

La prueba del Mediterráneo será sin disputa sensacional antes que la del Atlántico, y la idea, como nos decía nuestro corresponsal en París, ha sido acogida con verdadero entusiasmo por todo el mundo deportivo internacional.

El interés enorme levantado por la organización de una regata de canoas entre Argelia y Toulon, según leemos en la prensa extranjera, aumenta de día en día, y todo hace esperar que esta prueba quedará como una de las notables en la historia de la navegación automóvil.

Como decíamos la semana pasada, personalidades importantes de la marina militar no ocultan sus simpatías por ella, esperando de esta travesía del Mediterráneo resultados prácticos y seguros. La Marina en día no lejano aprovechará las enseñanzas que de este *raid* pueden resultar y los aplicará en beneficio de sus escuadras, tomando del moderno *sport* su grandísima utilidad y los perfeccionamientos de los motores á explosión. La utilización militar de las canoas automóviles no se verificará tan pronto como se podía esperar, á menos que la regata Argel-Toulon nos revelara de una manera indiscutible, colocándolo en primera línea, un motor que funcionara continuamente con petróleo *lampant*. Mientras la esencia se emplee á bordo de las canoas automóviles habrá pocas probabilidades para que la marina adopte ese género de embarcaciones. Y eso es lo que se proponen los organizadores de Argel-Toulon, pues la mayor parte de los barcos en astillero para esta prueba emplearán el petróleo *burd*, que es evidentemente el carburante del porvenir de la locomoción automóvil.

Hablábamos al principio de España y vamos á cerrar estas líneas con una súplica á los que la dirigen desde el gobierno.

Las interesantes pruebas que en marzo se verificarán en el Mediterráneo pasarán por nuestras Baleares y tal vez sea uno de sus escalas el puerto de Mallorca, Palma, ¿por qué no se envía un barco de guerra ligero para convoyar las canoas á la salida y en-

trada de ese puerto y con lo que nuestros marinos podrían seguir las regatas y hacer estudios ante pruebas tan interesantes como las que acabamos de explicar? ¿No sería eso de grandísima utilidad?

Como nación con puertos en el Mediterráneo, debemos interesarnos por esa regata, y como convecinos contribuir con todas nuestras simpatías al éxito de la misma.

Que nuestras palabras y deseos no tendrán eco en las esferas del gobierno, de sobra lo sabemos; pero al menos nos quedará el consuelo de haber señalado una intención, que de fijo es de todos, á la consideración de los directores de la Nación y á los de la Marina.

Y con lo cual nos damos por satisfechos.

Jaime Durán y Piñana

Con solos diez y seis años de edad y once meses de prácticas ciclistas, el joven Durán alcanzó los primeros premios de la carrera Local y Campeonato del Club, en las carreras á bicicleta que la «Sociedad Velocipédica de Tortosa» organizó en el último mes de Septiembre.

Los que vieron correr al joven con cuyo retrato ocupamos la primera página del presente número, aseguran que reúne excepcionales condiciones como corredor, y que si hoy ha alcanzado el Campeonato de Tortosa, puede también que sea de los que no tarden á ser candidatos al Campeonato de España.

Ponga especial cuidado el jóven ciclista en las duras molestias del entrenamiento, y con seguridad sacará buenos resultados de sus especiales aptitudes, que el secreto de los éxitos, tanto en ciclismo como en otras muchas y muy diferentes cuestiones, está en saber hacer práctica la máxima de que *querer es poder* siempre que no resulta que se apetece un imposible.

La Copa Vanderbilt

**Concurrentes. — Numerosos accidentes. —
Ante un expreso. — Victoria francesa.**

Hoy día 9 á las seis de la mañana se dará la salida de los concurrentes de la Copa Vanderbilt, prueba llamada á tener tanta importancia, bajo el punto de vista de la industria automóvil, que la Copa Gordon Bennet. El circuito escogido forma un triángulo: Jericho, Queens y Central Park. Su largo total comprende: cuarenta y ocho kilómetros y deberá ser recorrido diez veces.

El primer coche que se lanzará por la ruta será el Mercedes de Campbell Muir (Alemania) y le seguirán, de dos en dos minutos, Gabriel (de Dietrich), Francia; Tracy (Royal), América; Webb (Toledo), América; Arents (Mercedes), Alemania; Lytle (Toledo), América; Heath (Panhard y Levassor), Francia; Hawley (Mercedes), Alemania; Sartori (Fiat), Italia; Beruin (Renault), Francia; Tart (Panhard y Levassor), Francia; Teste (Pan-

hard y Levassor), Francia; Schmit (Packard), América; Croker (Simplex), América; Wormser (Mercedes), Alemania; Wallace (Fiat), Italia.

En esta lucha de cuatro naciones, la victoria sin duda será de Francia, pues Head, Teste, Tard y Albert Clement son los grandes favoritos, á causa de que sus carreras de ensayos demostraron la incontestable superioridad de los coches franceses.

Por la primera vez que organiza una carrera de automóviles en carretera, América no ha tenido suerte. En efecto, numerosos accidentes han entristecido la salida de la Copa Vanderbilt.

Tuvo lugar como decimos más arriba á las seis de la mañana en Westbury (Long Island) á pesar de la mala voluntad de los habitantes que habían suplicado al Tribunal Supremo la anulación de la prueba.

Al recorrido acudió un gentío inmenso contenido con grandes esfuerzos por *detectives*. Desde media noche la tribuna levantada en la ruta de Jericho era pequeña para el número de espectadores.

De dos en dos minutos se lanzaron los concurrentes. Señalemos que debido á supersticiones que inspira el 13, ese número se suprimió de la lista de los que asignaron á los coches, así es que el coche Fiat, de Wallace, que primitivamente llevaba el número 18, éste se convirtió en 19.

Pronto ocurrieron lamentables incidentes; el mecánico de Wallace cayó del coche y las ruedas de atrás le pasaron por encima; el volante de dirección del Toledo, de Webb, se rompió; los muelles del Mercedes, de Thomas, se parten; otro del Renault, de Beruin, cede; debido á un *eclatement* de neumático, Arents, que pilotaba un Mercedes, y su mecánico Meusel, hacen una caída terrible; este último su muerte fué instantánea y Arents gravemente herido; Gabriel, en su Dietrich, escapó milagrosamente á una muerte horrible por haber, en un paso á nivel, cruzado con un expreso á treinta pies de distancia.

Hemos dicho antes que la largura exacta del circuito era de 30 millas 24 á recorrer diez veces. Las travesías de Hicksville y de Hlampstead habían sido neutralizadas.

Al final de la tercera vuelta, Teste, en su *Panhard*, iba á la cabeza, habiendo franqueado 136 kilómetros 260 metros en 1 h. 16 m. 29 s.

A la quinta vuelta Heat, el ganador del Circuito *des Ardennes*, igualmente en un *Panhard*, se encontraba clasificado primero.

A la sexta vuelta la clasificación era la siguiente: 1. Heat, 3 h. 4 m. 16 s.; 2. Albert Clément, 3 h. 24 m. 23 s.; 3. Gabriel, 3 h. 36 m. 32 s.; 4. Lytle, (Americano) 3 h. 47 m. 57 s. Había muerto una persona, desconociéndose detalles del accidente.

Al final de la octava vuelta Albert Clément toma la delantera, amenazando á Heat, quien tarda poco rato en reconquistar el terreno, llegando primero, un minuto diez y ocho segundos antes que Albert Clément. El americano Lytle se clasifica tercero.

CLASIFICACIÓN GENERAL

He aquí cómo se establece en 456 kilómetros—neutralizaciones y distancias deducidas—la clasificación general:

- 1.—Heath (*Panhard* y *Levassor*), en 5 h. 26 m. 45 segundos.
- 2.—A. Clément (*Bayard Clément*), en 5 h. 28 m. 31 segundos.
- 3.—Lytle (*Pope Toledo*), en 6 h. 20 m.

En el momento en que la carrera fué interrumpida, encontrábanse en pista otros cuatro concurrentes: *Stinch* (*Packard*) y *Campbell Muir* (*Mercedes*) con tres vueltas, y *Crocker* (*Simplex*) con cinco vueltas.

Habían abandonado: Gabriel, á la octava vuelta; Tart (*Panhard* y *Levassor*), á la tercera vuelta; Teste; *Werner* (*Mercedes*), á la segunda vuelta *Hawley* (*Mercedes*) á la quinta vuelta.

A la 1.^a vuelta Gabriel iba á la cabeza; á la 2.^a vuelta, Teste; de la 3.^a á la 8.^a vuelta, Heath; á la 9.^a vuelta, Clément; á la 10.^a vuelta (llegada) Heath había sacado ventaja á Clément como se ha visto más arriba, 1 minuto 18 segundos.



La protestación de Clément en la Copa *Vanderbilt* ha sido rechazada.

He aquí los tiempos oficiales:

Tiempo empleado: Heath, 6 h. 56 m. 45 s.

Clément, 6 h. 58 m. 13 s.

Tiempo rectificado: Heath, 5 h. 26 m. 45 s.

Clément, 5 h. 28 m. 13 s.

Los tiempos de los otros concurrentes no se han tomado á causa de no poder la policía contener la concurrencia después de la llegada de Heath y Clément.

Se decía, según el telegrama de donde tomamos la noticia, en *New-York*, que *Arents* tenía el cráneo fracturado con hemorragia cerebral. Se desespera salvarle, habiéndose llamado al lado del enfermo á su familia.

Ningún espectador ha sido herido. El *chauffeur* muerto se llama *Cari Meusel*.

J. P. ARNOW

Paris 12 Octubre 1904.

Carreras de Motocicletas

Preliminar

Desde la aplicación del motor á la bicicleta va siendo un problema para los ciclistas el averiguar qué clase de máquinas reúne mejores condiciones para la locomoción individual.

Ciertamente que si se desea la bicicleta para que un hombre solo pueda recorrer grandes distancias con el menor esfuerzo posible, la motocicleta parece destinada á sustituir la máquina pedaleante, porque el motor reúne la doble ventaja de mayor velocidad con esfuerzo mucho más moderado.

Pero como todo en este mundo tiene su pro y su contra, al lado de esta innegable ventaja de la motocicleta surge en oposición directa la complejidad de su mecanismo, que no tiene comparación con la envidiable sencillez de la máquina á pedal; y si á este no despreciable argumento unimos las poderosas razones de carácter económico que apoyan el uso de la bicicleta, no es temerario asegurar que las ventajas del motor quedan neutralizadas por la economía y la sencillez del movimiento cuya fuerza motriz da la propia persona.

Y en su lucha para llevarse la hegemonía entre los ciclistas, los parciales de la motocicleta organizan carreras cubriendo largos recorridos y fijando tiempos para los mismos que serían poco menos que imposible para bicicleta, intentando

con ello probar la superioridad de su vehículo favorito, que resulta ó no según sea la felicidad y facilidad con que ha podido efectuarse el largo recorrido previamente anunciado.

Las carreras del "Atlético"

Apuntado en nuestro preliminar la verdadera esencia de las carreras de motocicletas, vamos á dar cuenta á nuestros lectores de las efectuadas el domingo último por el «Atlético Club Ciclista», dejando luego los oportunos comentarios por el inteligente lector, que nosotros no entramos ni salimos en ese pleito, pues amando todos los deportes en general, dejamos que las preferencias las sienta y las proclame cada particular según sean sus gustos y sus aficiones, tocándonos si acaso á nosotros la siguiente tarea de aquilatar el justo valer de las distintas opiniones según los argumentos aducidos en pro de cada una.

Desde el momento confesamos que las carreras del último domingo no han podido resultar de una prueba tan fehaciente cual hubieran deseado sus organizadores. Las indispensables susceptibilidades de los antagonismos, que desgraciadamente tanto arraigan entre nosotros, hizo que se pretendiera que la prueba quedara circunscrita á una sola marca, lo que casi fué un milagro que no se consiguiera, pues llegó la insidiosidad de los que tal resultado anhelaban á lograr que se retirara

Guerra de la carrera después de haberse inscrito con marca Deauville. Nosotros no sabemos ver qué clase de conveniencia descubrirían en ese desairado papel que hizo el corredor y la marca de referencia, retirándose después de inscrito por intriguillas de bajo vuelo.

A las cinco Minervas se agregaron dos Griffon, y con siete corredores que se pusieron en línea, dióseles la salida en el puente de Molins de Rey por el orden siguiente:

N.º 1.—D. José Casanovas, Minerva 3 $\frac{1}{2}$ H. P., sale á las 6 y 35 minutos.

N.º 2.—D. José Vidal, igual marca y fuerza, á las 6 y 36.

N.º 3.—*Fraterno*, igual marca y fuerza, á las 6 y 37.

N.º 4.—D. Francisco de Cepedas, igual marca y fuerza, á las 6 y 38.

N.º 5.—Guerra, retirado.

N.º 6.—D. Antonio Bastinos, igual marca y fuerza que los anteriores, á las 6 y 39.

N.º 7.—D. Bartolomé Cusidó, Griffon, 2 H. P., á las 6 y 40.

N.º 8.—D. Rafael Escoda, Griffon, 5 H. P., á 6 y 41.

Esta carrera, como recordarán nuestros lectores era de 170 kilómetros, pasando por Villafranca, Igualada, Bruchs, Esparraguera, Martorell, Tarrasa, Rubí, Sant Cugat y La Rabassada, donde estaba la meta.

El recorrido.--Peripecias

Casanovas, que fué el primero en salir, no tan sólo conservó largo trecho la delantera, sino que llegó á ganar cerca de 15 minutos á los demás, estando á esc de las ocho y cuarto delante de Capellades, que situado á la mitad de la carrera, significaba poder llegar á la meta antes de las diez. Pero Casanovas no llevaba más que un freno, el de contrapedal, y ese freno no le frenaba lo necesario en las grandes bajadas, obligándole dos veces á tirarse de la máquina para no coger peligrósísima velocidad, y luego á tener que efectuar las bajadas conduciendo la motocicleta de la mano. Estando en Castellolí arreglando una manivela que se le había torcido en una caída, y curándose una mano, que tenía algo lastimada, le pasó primero Vidal, y pocos minutos después Escoda.

Vidal conservó su puesto á la salida y luego fué pasado por Bastinos y por Escoda. Habiendo sufrido algunos desperfectos que le hicieron perder tiempo, en una caída se le rompió la cadena y perdió un pedal y la bomba de hinchar los neumáticos. Ante tales contratiempos pensaba retirarse en Villafranca, cuando un control le animó á continuar. Así lo hizo, y los contratiempos de los otros, que luego se verán, le dieron la victoria, probándose que no debe desanimarse un corredor ante ciertas averías, mientras quede en disposición de poder continuar corriendo.

Fraterno estuvo de suerte, si tal puede llamarse á una peligrosa caída de la que sale completamente ileso. Iba á gran velocidad por la cuneta, y distraído no vió un enorme guardaruedas ó mojón, en el puente de Cervelló, dando contra el cual la motocicleta se le hizo una papilla y él voló por los aires como un gran pajarraco, teniendo la infinita chamba de *posarse* tranquilamente, cual si el volar fuera ya su deporte favorito. Recogió el *acordeón*, pues aquello ya no era máquina, y se fué á buscar el tren para Barcelona.

El Sr. de Cepeda, que lleva muchos centenares de kilómetros tragados en excursiones á motocicleta, era la primera vez que tomaba parte en carreras, y estaba muy animado, alegre y decididor.

Hizo una muy regular carrera, pero por dos veces se le rompió la correa, otras se le aflojó, y por fin el hilo conductor de la electricidad desde los acumuladores á la bujía se le rompió y le hizo perder todo junto muchísimo tiempo.

Bastinos fué el más desdichado de los corredores. Sin ninguna pana ni contratiempo alguno iba segundo muy pronto, cuando empezó un neumático á deshinchársele. Sacó la bomba, da viento, y adelante. A los mil metros otra vez vació un neumático. Sacó la banda, pone parches; y vuelta otra vez á montar. Que si quieres: el neumático se le deshinchó y se encuentra con un enorme clavo entre la banda y la cámara, y así se pasa *corriendo* á dos ó tres kilómetros por hora desde los Bruchs á Sant Cugat, donde no tiene ya más remedio, completamente inútil un neumático, que conducir la motocicleta de la mano cuesta arriba, cubriendo el recorrido muy penosamente y fuera del tiempo marcado como *máximum* de la carrera.

Cusidó, que corría con menos fuerza que todos los demás corredores, á la primera subida vió que la pequeña potencia de su motor en una carrera de tantas cuestas le impediría hacer un buen papel, y corrió... hacia el almuerzo, del que pudo coger pronto la meta á muy buen tren, pues la mañanita era por demás fresca y abría un apetito que convidaba á correr... tras un buen plato.

Y ya no nos queda más que Escoda, que hizo una buena carrera, pero tampoco, como los demás, exenta de peripecias y contratiempos. Poco después de la salida se puso tercero en orden, que en algunas ocasiones pudo implicar primero en velocidad, marchándole la máquina muy bien. Pasar á Casanovas y á Bastinos le resultaba difícil, pero lo logró fácilmente ante las contrariedades ajenas, llevando la delantera no poco rato, hasta que á su vez los neumáticos le hicieron ver las estrellas, teniendo que colocar varios parches, y entonces le alcanzó Vidal, el que ya había pensado en retirarse, y que iba sin cadena y con un solo pedal. Con pequeñas alternativas van juntos desde un poco más allá de Igualada hasta Martorell, donde Escoda toma buena delantera; más entonces nuevas reventaduras de neumáticos le detienen y entonces le pasó Vidal sin que pueda volver á alcanzarle.

El Jurado - La llegada

Los Sres. Truco, cronometreur; Cantijoch, secretario, y Lluas, juez de salida y de llegada, dieron las salidas sobre el puente de Molins de Rey, y por lo que pudiera ser, el presidente honorario D. José de Togores y el vocal D. Antonio Ribas estaban á las nueve en La Rabassada, frente á cuya puerta principal de entrada se estableció la meta. Antes de las diez los jurados de la salida se habían unido á los de la llegada, y todos juntos esperaron el resultado de las carreras.

A poco más de las once una nube de polvo que avanzaba rápidamente anunciaba la llegada del primero, que pisó la meta á 11 h. 8 m. 55 s. Era el notable amateur José Vidal. Sacados de este tiempo 10 minutos de la neutralización de Esparraguera, cubrió los 170 kilómetros de tan penosa carrera en 4 h. 22 m. y 55 s., con una velocidad media de 40.189 metros á la hora, lo cual no deja de ser muy buen tiempo habida cuenta de lo accidentado del terreno recorrido.

Antes de la media hora llegaba el segundo: era Escoda, que tronaba contra los neumáticos, diciendo que le habían hecho perder una hora. Su tiempo fué de 4 h. 5 m. y 52 s. y su velocidad

media de 37 kilómetros y 527 metros á la hora.

Veinte minutos después llegaba Casanovas maldecido del freno: ni una pana, ni un parche, nada de averías; subía las cuestas como un relámpago, pero á las bajadas... *tableau*: á cada curva saltar de la máquina y conducirla de la mano, lo mismo que en toda pendiente rápida. Su tiempo fué de 5 h. 12 m. $\frac{1}{2}$ y 7 s., y su velocidad media de 33.205 á la hora.

Y se pasaron más de dos horas sin que apareciese otro corredor. Se sabía lo de *Fraterno* y lo de Cusidó, se daba ya por retirado á Cepeda en Capellades y á Bastinos en Martorell, y ya estaba el Jurado dentro de La Rabassada hablando de preparar la comida, cuando un *tuf tuf* muy fuerte y la correspondiente nube de polvo anuncia la llegada de otro corredor. Era Cepeda, que llega hecho un depósito de polvo, pero como siempre alegre, decididor y enterito; está incomodado con la correa por habersele aflojado y roto varias veces, y echa chispas contra el hilo conductor, precisamente porque no dejaba echar chispas á su bujía y le producía pana sin culpa alguna de ella ni del motor. Llegó 22 minutos antes de las ocho horas señaladas como máximo de tiempo para efectuar la carrera.

A las 14 y 51 se retiró el Jurado de la meta, y unos 20 ciclistas estaban comiendo en La Rabassada cuando llega Bastinos, fuera ya del tiempo reglamentario, presa de cansancio atroz, pues desde Sant Cugat tiene que llevar la motocicleta de la mano, completamente inutilizado un neumático y tocándole al suelo las llantas de la rueda.

Resultó, pues, que llegaron cinco de los siete ciclistas puestos en línea, lo que tampoco deja de ser un éxito en tan dura carrera, que no es lo mismo, por ejemplo, correr 10 kilómetros en pista que cubrir 170 en carreteras muy accidentadas y llenas de fuertes pendientes.

Los Controles

Fué el servicio de controles superior á lo que podía esperarse dado lo largo del circuito á recorrer.

Desde la salida al Ordal fué controlado por ciclistas del «Atlético»; desde el Ordal á Villafranca y hasta cerca de Capellades, por los villafranqueses, á cuyo frente estaba el entusiasta Sr. Berger; desde Capellades á Igualada y Bruchs por los igualadinos, asesorados por los Sres. Vives y Martí; en Esparraguera y Martorell algunos de esta última población; en Tarrasa y Rubí varios de Sabadell con el conocido amateur Sr. Bertrán á la cabeza, y desde Rubí á la meta otra tanda de los socios del «Atlético».

El antiguo corredor y acreditado mecánico señor Sanromá, jefe de controles, estuvo á la salida y á la llegada, cogiendo desde el Ordal hacia Martorell, vigilando él solo medio recorrido á bicicleta. Unas treinta hojas de controles obran en poder del secretario del Jurado Sr. Cantijoch acreditativas de la buena organización de estas carreras,

en las que no ha habido ni la más leve sombra de protesta ni de disgusto, y afortunadamente sin incidentes lamentables, pues ni las caídas sin consecuencia ni las roturas de neumáticos pueden ser desgracias propiamente dichas.

Los alcaldes de los pueblos, avisados á tiempo, hanse portado muy bien, vigilando los pasos á nivel, ayudando á los controles, saliendo el vecindario en muchos pueblos á animar á los corredores guardando actitud correctísima, y en fin, que ni un miserable perro mal educado ha salido á ladrar á los carreristas atizado por su dueño.

Y tanto parece que estas carreras han estado de suerte en hacer ver como si ya se creasen costumbres deportivas, que en muchas partes del trayecto se vieron parejas de la Guardia Civil y de Mozos de la Escuadra ofreciéndose para lo que conviniere al mejor éxito de las carreras, por lo cual la Junta Directiva del «Atlético» acordó unánimemente el martes último dar, por oficio, las gracias por su concurso á todas aquellas autoridades, incluso alcaldes de los pueblos, á quienes antes se había avisado la celebración de estas carreras.

Primer Concurso de Lawn Tennis

Organizado para los Clubs pertenecientes á la «Asociación de Lawn Tennis de Barcelona» que tendrá lugar el 23 de Octubre de 1904 y siguientes días, finalizando el 30 del mismo mes, en las pistas del «Sportverein» sito en el Paseo de San Juan, esquina de la calle Mallorca»

JUNTA DIRECTIVA

Presidente accidental: D. Vicente Ferrer; Tesorero: D. Alfonso Macaya; Secretario: D. Ernesto Witty; Vocal: D. Udo Steinberg; Juez árbitro: D. Tomás Morrison.

PROGRAMA DE LAS PRUEBAS

I.—Partidos individuales de caballeros (Gentlemen's Singles) campeonato de la A de L. T. de B.

II.—Partidos por parejas de caballeros (Gentlemen's Doubles), con ventajitas.

III.—Partidos por parejas mixtas de señoras y caballeros (Mixed Doubles), con ventajitas.

IV.—Partidos individuales de caballeros (Gentlemen's Singles) con ventajitas. (En esta prueba sólo podrán tomar parte jugadores que no se inscriban en la prueba núm. 1.)

Nota importante.—No podrá tomar parte en estas pruebas ningún jugador que no pertenezca á un Club afiliado á la «Asociación de Lawn Tennis de Barcelona».

Neumáticos CONTINENTAL

los más usados y mejores en carreteras españolas

para AUTOMOVILES y BICICLETAS

CONDICIONES

1.^a Queda abierta la inscripción para las citadas pruebas, hasta el día 20 de Octubre, en el domicilio del Secretario de la Junta Directiva, D. Ernesto Witty, Paseo de Gracia, 60, 3.º 1.ª; Barcelona. Las solicitudes deben hacerse por medio de la hoja de inscripción.

2.^a Junto con la hoja de inscripción debe remitirse el importe de la cuota, que será 5 pesetas para el Campeonato y 5 pesetas para todas las otras pruebas los caballeros, y 2 ptas. y media las señoras.

3.^a En todas las pruebas se empleará el sistema de partidos por eliminación, ganando siempre el mejor de tres «Sets».

4.^a Las pruebas citadas tendrán lugar en el campo del «Sportverein Barcelona» (Club Alemán), sito en el Paseo de San Juan, esquina calle Mallorca y Diagonal.

5.^a Todos los concursantes quedan obligados á someterse á las disposiciones y acuerdos que, encaminados á la buena marcha del concurso, pueda la Junta Directiva tomar.

6.^a La Junta Directiva cuidará del sorteo de los concursantes, así como del señalamiento de las ventajas, dando de ello oportuno aviso á los mismos.

7.^a La Copa del Campeonato, ofrecida por el Sr. Comas, se debe ganar en dos años consecutivos antes de pasar á definitiva propiedad.



**SPORTSMEN'S
CLUB**

La animación ya ha tomado carta de naturaleza en esta Sociedad, y los domingos y días festivos acusan un movimiento extraordinario como consecuencia natural del crecido número de socios con que cuenta el «Sportsmen's Club», del que resultaría un verdadero castigo de aglomeración si todos acudieran con sus familias todos los días festivos.

De la animación en la pista de patinaje no hay que hablar: está á la orden del día... y de la noche, pues noche y día se corre sobre patines.

En la sección de fox-terriers se efectuaron dos concursos de perros raticidas, uno individual y otro por parejas.

El individual fué un handicap, en el cual Joch daba 5 segundos de ventaja á todos sus competidores, hallándose entre ellos ejemplares de la fama de Pató, que actualmente nos resulta poco entrenado.

Tomaron parte en ese handicap, además de Joch y Pató, los raticidas Tom, Nellie, Foxi, Saffo, Pretty y Nano, total 8.

Joch mató sus cinco ratas en 16 segundos, y le siguieron en tiempo Foxi, en 31, y Pató, en 32 segundos, con lo dicho se está que ganó Joch, pues sumado el tiempo al concedido por handicap solo llegó á sumar 21 segundos. Nano y Pretty empataron á 40 segundos.

El concurso por parejas se efectuó entre Nano-Nellie, Tobi-Pretty y Pató-Saffo, empleando los primeros 1 m. y 3 s. para matar sus diez ratas, 50 segundos los que le siguieron y 45 la última pareja, ganando el premio Pató y Saffo.

Para mañana domingo, á más del correspondiente movimiento de patinaje y concursos de tiro al blanco si se presentan tiradores, se hará la presentación de Mr. Vidal, profesor de boxeo, para cuyo acto están invitados otros profesores para darse algunos asaltos por la tarde.

De los varios proyectos en cartera que tiene el «Sportsmen's Club» iremos dando oportuna cuenta. Baste por hoy con saber que el programa de invierno que se está elaborando contiene varios puntos de interés palpante bajo el punto de vista deportivo, que, de solventarse ciertas dificultades, al llevarlos á la práctica determinarán grandísimo movimiento de sport, no tan solo dentro del local social, sino de carácter público influyendo poderosamente en la formación de nuevas costumbres de cultura y de civilización, de las que tan necesitado se halla nuestro país.



Fiesta mixta de Ciclismo

Hoy celebra función en su teatro el «Atlético Club Ciclista» con reparto de los premios de la última carrera de motocicletas, y para el próximo domingo prepara una fiesta mixta de ciclismo, con excursión y carreras.

Será la excursión á Vilafranca, y desde allí á Torredembarra carreras de motocicletas y de bicicletas para neófitos, con comida en Torredembarra, y mientras se prepara, excursión otra vez, dirigiéndose esta última á las minas de Tamarit, que está tan sólo á 5 kilómetros de dicho pueblo.

Los premios para la carrera de motocicletas son medalla de oro, de plata y de bronce, que costean tres diferentes socios, con los respectivos diplomas, y los de la carrera de bicicletas son varios preciosos objetos de arte que mañana domingo estarán expuestos en el local del Club.

La última carrera de motocicletas ha movido los entusiasmos de muchos socios, que se proponen fomentar en gran manera el movimiento ciclista dentro del «Atlético».

Que sea muy mucho y que no se enfrien estos entusiasmos les deseamos.

Varios son los amigos ciclistas y cultivadores de otros sports que nos han preguntado por la suerte futura del nuevo Velódromo del Parque, en aras de la natural curiosidad que todos sentimos por saber si aquello desaparecerá dentro de poco, ó si por el contrario se le dará carácter definitivo enmendando lo que proceda para que aquella pista resulte de una estabilidad perfecta.

Dados los vuelos adquiridos y los recursos con que cuenta la sociedad «Sportsmen's Club», á ella tendría que confiarse la dirección del nuevo Velódromo, constándonos que algunas diligencias se hacen en este sentido, que de todas veras deseáramos que diesen un feliz resultado.

A manos del «Sportsmen's» el Velódromo del Parque, cada día festivo podría allí darse un espectáculo deportivo gratis, y ora en partidos de tennis, croquet ó foot-ball, ora en carreras de bicicletas, motocicletas y á pie, se fomentaría de un modo maravilloso la práctica de los deportes.

en España, de lo que tan necesitados estamos, y con ello no sería extraño que la civilización y la cultura penetrasen por fin y de un modo definitivo en todas nuestras clases sociales y se hiciera la luz del bienestar á la corta ó á la larga en este desventurado país del pan y toros y de la lotería y la juerga.

À Alcalá de Chisvert

Conforme anunciamos en nuestro número anterior y con un tiempo admirable, celebraron algunos socios del «Club Ciclista» de Castellón, en bicicleta los más y en motocicleta los restantes, la proyectada excursión á Alcalá.

Tanto á la ida como á la vuelta no ocurrió ningún incidente desagradable y sólo uno de los excursionistas, al regresar, se vió obligado á quedarse en Benicasim, ó más propiamente dicho, á dejar su motocicleta en dicho pueblo y continuar la excursión en diligencia. Aquel *endiablado vehículo* se negó á funcionar, porque se descargaron los acumuladores.

En fin, una excursión deliciosa que terminó á las ocho de la noche, hora en que entrábamos en Castellón despues de haber recorrido 100 kms. excepto el Sr. Porcar, que con su «Minerva» de 2 $\frac{3}{4}$ recorrió 170 km., pues desde Alcalá pasó á Benicarló.

Hasta la próxima, de la que ya daré cuenta.

P. DALIER

Castellón 11 de Octubre de 1904

Escritas las anteriores líneas llega á mi conocimiento que el próximo domingo iremos de excursión á las Villas de Benicasim.

De Huelva

CARRERAS EN ISLA CRISTINA

Con extraordinaria animación y gran número de corredores portugueses y españoles, se celebraron el sábado y lunes respectivamente las anunciadas carreras de cintas en bicicleta para conmemorar el día de Ntra. Sra. del Rosario; siendo presididas por las bellas y simpáticas señoras Gumersinda y Engracia Zarandieta, y señoritas Bellita Romeu, Lolita Milá, Carmen de Jesús, Amalia y Luisa García de Vinuesa, Lolita Zarandieta, Cristobalina Perú, Pepita Caballero y Pepita Cordero.

Los premios adjudicados para la primera carrera fueron tres magníficas medallas de oro, plata dorada y plata que fueron entregadas á D. Angel Perer, D. Juan Bta. Rubio y D. Pedro Antón, que obtuvieron mayor número de cintas.

En la segunda carrera se repartieron valiosas cintas bordadas y pintadas por las señoritas presidentas para la mayoría de los corredores que obtuvieron premios.

Los ciclistas de esta localidad que asistieron á dichas fiestas, después de hacer una excursión de cincuenta y cinco kilómetros que dista el pueblo de Isla Cristina, llegan completamente satisfechos de los muchos agasajos y buen recibimiento por parte de las autoridades, señoritas presidentas y por el pueblo en general, que tan dignamente estiman al forastero.

Nuestra enhorabuena á los actuales alcaldes D. Bruno y D. Práxedes Zarandieta, al secretario D. José Soler y á la comisión organizadora. que con tanto acierto ejecutan las funciones de su programa.

CLUB RECREATIVO

Esta sociedad inaugurará el nuevo pabellón que ha construido en el Velódromo el día 15 de este mes con un partido de Foot-ball, por el que hay gran entusiasmo entre el gran número de jugadores.

Además, para el día 29 está en preparación otra fiesta general, en la que se exhibirán toda clase de sports y entre ellos carreras de bicicletas; ya daré detalles de estos espectáculos.

EL CORRESPONSAL

Huelva 7 Octubre de 1904.

Copiamos de la *Gaceta de Instrucción Pública*: «Por tener que dedicarse á negocios mercantiles, ha dejado el cargo de corresponsal administrativo de este periódico, en la provincial de Barcelona, nuestro estimado amigo el Sr. D. Mario Ferrer.

Sentimos de veras vernos privados por dicha causa de sus valiosos servicios, y le deseamos prosperidades en sus nuevas empresas, no sin agradecerle cuanto ha hecho en pro de esta publicación, como ya anteriormente lo tenia hecho su difunto padre, nuestro buen amigo el Sr. D. David Ferrer, de quien tan gratos recuerdos se conservan en esta casa».

Damos el más sentido pésame á nuestro amigo el profesor de letras D. Salvio Boada, por la irreparable pérdida de su bondadosa señora.

Barcelona 14 octubae de 1904.

Sr. Director de «LOS DEPORTES»

Muy Sr. mio: Para terminar la cuestión surgida con motivo de la inserción de un anuncio, me permitiré el rogarle la publicación de la presente como réplica definitiva que hago al remitido inserto en el último número de su periódico.

Me tachan de incorrecto añadiendo que las verdades escuecen y precisamente lo mismo digo yo, porque las verdades escuecen al autor del remitido que contesta al mio, es por lo que él lo califica de incorrecto, y si quiere más pruebas de este escozor de que nos habla, no sentido por mi parte, las tiene en él mismo, que empezó á publicar un remitido protestando de mis anuncios en los que consignaba la victoria obtenida por una «Minerva» de 3 y 1 $\frac{1}{2}$ H. P. sobre una Werner de 5 H. P., primeramente en buenas carreras y luego en un match particular, *ora la monte Durán ó bien Escoda*. ¿Y sus exclamaciones y protestas de que él mismo no se ha ocupado jamás de la Minerva, no indica claramente que le escuecen las verdades cuando le citan las referidas?

¿Que me duelen los puntos sobre las íes? No, nada de lo que tienda á esclarecer verdades puede disgustarme y por este motivo me complazco en dar explicaciones completas de todo, sin temor de contradecirme, porque estoy en lo firme sosteniendo la verdad. Así pues poniendo estos puntos tengo que recordar, ya que en el escrito que replico no se hace mención, *tal vez involuntariamente*, que la Werner cuando ha vencido á la Minerva ha sido siempre empleando motores de más fuerza. Que en las carreras celebradas el 9 de los corrientes, no se presentó la famosa Werner de 5 H. P. á luchar con las Minervas, *de menos fuerza*. Es que sólo puede correr en pista y le intimidó la presencia de una Griffon 5 H. P. y dos cilindros, muy bien dirigida por el Sr. Escoda, lo cual no fué obstáculo para que fuese

ganada la notable carrera de 170 kilómetros en carretera por una Minerva de 3 y 1/2 H. P., á pesar de la buena ayuda que tenía la Griffon en forma de automóvil, que no la perdía de vista para protegerla y facilitar su victoria.

Y no digo más porque el público ante quien he expuesto cuanto había en este asunto, objeto de los remitidos en este lugar insertados, sabrá

imparcialmente conocer la razón y la verdad y apreciar como legítimos los «TRIUNFOS DE LA MINERVA.»

Le reitera una vez más las gracias su affmo.
s. s. q. s. m.b.

JOSÉ CASANOVAS

TIP. XALAPEIRA, ALTA DE SAN PEDRO, 74, BARCELONA

A la bicicleta

PEUGEOT

montada por el ciclista JULIO ALVAREZ (Minuto) le ha cabido el honor de ser la ÚNICA MAQUINA que ha recorrido la cuesta del Puerto de Guadarrama y coronado el ALTO DEL LEÓN sin que el que la montaba haya tenido que pararse ni descansar en los ocho kilómetros de recorrido.

¡Siempre la PEUGEOT!

MOTOCICLETAS

La PEUGEOT es la única que tiene horquilla elástica. Las demás ni son elásticas ni evitan la trepidación.

CATÁLOGOS GRATIS

Representante: Julián Lozano, Alcalá, 89.-MADRID

THE MEXICAIN

del **Dr. Jawás**

El éxito más grande de todos los productos conocidos para combatir la OBESIDAD y el EXCESO DE GORDURA.

PÍDANSE PROSPECTOS

De venta en

Único depositario para España:

SUCESOR de A. JEANBERNAT — BARCELONA

CAMPEONATOS DEL MUNDO Y DE FRANCIA

ganados por Walthour y Champion

sobre máquina

C L É M E N T

La mejor bicicleta

El mejor premio

Representante

F. S. ABADAL

Consejo de Ciento, 343

BARCELONA

AUTOMÓVILES ELÉCTRICOS

Sistema KRIEGER

AUTOMOVILES RENAULT HERMANOS

Chassis 14 H.P.

Se pueden entregar enseguida

Representante para Cataluña

Isidoro de Salazar

Aribau, 5, pral., 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 Fotoeremotipografía

Autotipias (grabado directo), fotograbado, sincografías, 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.

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

OFICINAS: Pelayo, 8, BARCELONA

Carbones de las minas de Aller (Asturias)

Declarados similares al Cardiff por el Almirantazgo Portugués

Consumidos por las principales Compañías ferroviarias y de navegación de España
y por la Marina de Guerra y los Arsenales del Estado

Carbones de vapor, menudos para fragua, aglomerados, cok para usos metalúrgicos y domésticos

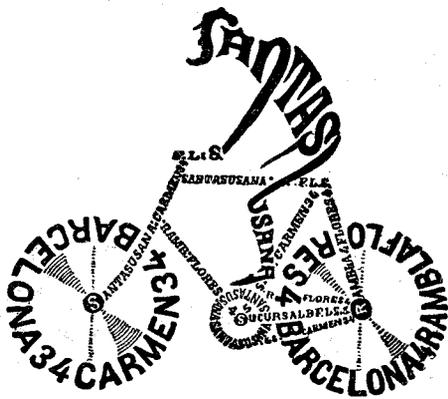
Diríjense los pedidos á la SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA, apartado 131, Barcelona

CAJA DE PRÉSTAMOS

La Barcelonesa

Santa Margarita, 3, entresuelo, esquina Unión

Grandes cajas de hierro, incombustibles, para guardar alhajas y objetos de valor



SANTASUSANA

Carmen, 34, Barcelona

Bicicletas elegantes y superiores

Faroles, Bocinas

y toda clase de piezas sueltas y accesorios

Venta á plazos y al contado

Además esta casa vende las especialidades siguientes

Máquinas para coser, bordar y hacer calceta

Fonógrafos y cilindros Edison. Máquina para escribir

Baños

HAY TALLER DE REPARACIONES

Ducha

AUTO-GARAGE BARCELONÉS

GRAN PISTA

para enseñanza, manejo del automóvil y bicicleta y entrenamiento

Gran taller de Reparaciones

F. TRUGO

Calle de Balmeş, núms. 76 y 78 (entre las de Aragón y Valencia) BARCELONA

EL NEUMÁTICO

DUNLOP

DE COCHE

ES EL MEJOR

para las

Carreteras españolas



STOCK EN BARCELONA

F. S. ABADAL

Calle Consejo de Ciento, núm. 343