

# Los Deportes

Propagador de la Educación Física y cultura nacional  
Apologista de los ejercicios corporales. Eco de las Sociedades de Sport  
Revista semanal ilustrada, única en su clase en España

Año VII

Barcelona 28 Junio de 1903

Núm. 26

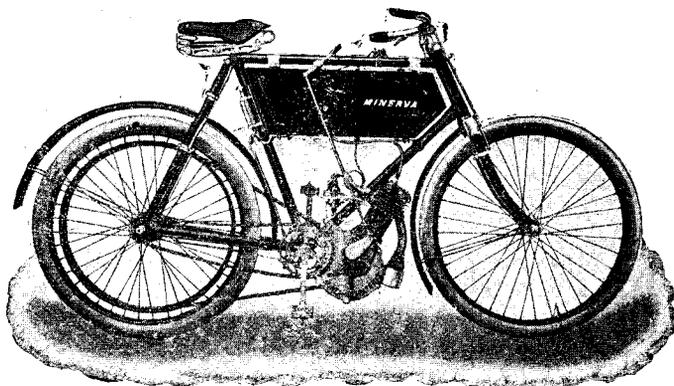
## NUESTROS CICLISTAS



*D. Rafael Escoda*

# MOTOCICLETA

# MINERVA 2 H. P.



Para que los ciclistas y el público en general se convenzan de que la motocicleta Minerva es la más perfeccionada del mundo, ahí van dos nuevos triunfos alcanzados recientemente

## **Circuito nacional belga**

del 9 al 14 Mayo de 1903

*Distancia á recorrer: 571 kilómetros*

En la clasificación oficial de esta carrera abierta á motocicletas de todas clases, figuran en primero y segundo lugar MM. Elscamp y Flamant, sobre motocicleta Minerva, con motor de 2 caballos, tipo corriente, los únicos en motocicleta Minerva.

Carrera en cuesta, intercalada en esta prueba, dió el siguiente resultado: 1.º Flamant, 2.º Elscamp, que ganan á todos los carreristas, incluso coches de 16 caballos.

Carrera del Kilómetro: 1.º Elscamp, 2.º Flamant, que en menos tiempo que dos coches automóviles de 16 caballos, á pesar del mal estado de las carreteras, han logrado la más brillante de las victorias.

## **Carreras en el Parque**

el día 22 Junio de 1903

*10 vueltas, distancia 14.200 metros*

En estas carreras ha quedado patentizada una vez más la superioridad de la motocicleta Minerva, siendo más notorio el verla triunfar sobre marcas tan reputadas como las que tomaron parte en dichas carreras, siendo 1.º Escoda, montando por primera vez motocicleta Minerva, con motor de 2 caballos-1903, tipo corriente con válvulas mecánicas y máquina de uso y propiedad de D. Francisco P. Massó, siendo 2.º J Casanovas, sobre motocicleta de la misma marca y fuerza, tipo 1902, de su uso particular. Únicos corredores que no tuvieron necesidad de la ayuda de los pedales para el buen funcionamiento de sus máquinas.

**Único depósito para España**

**JOSÉ CASANOVAS**

La Mecánica, Ronda de S. Antonio, núms. 39 y 41, Barcelona

# Los Deportes

---

<b>SUSCRIPCIÓN</b>	<b>OFICINAS</b>	<b>VENTA</b>
España, 6 meses, 3 ptas.—Un año, 5 ptas. Extranjero Unión Postal, un año, 12 fcs.	Montjuich del Carmen, 5.— Barcelona	Número suelto corriente . . . 10 céntimos Número " atráado . . . 25 céntimos

---

## Las últimas fiestas de Barcelona

**N**ADA más lejos de nosotros que intentar una censura al «Fomento Festival Barcelonés» por la falta de éxito que en el conjunto de sus fiestas se ha notado, porque, dejando aparte que obra humana no hay ninguna perfecta, nos basta la buena intención en una empresa para no regatearle el aplauso por poco que se lo merezca, y en la crítica medir mucho la censura á fin de no matar iniciativas que, si de momento no logran todo lo que apetecieron, pueden más tarde alcanzar ópimos frutos si se les alienta en sus primeros pasos hacia derroteros provechosos.

Sin duda los iniciadores de las últimas fiestas creyeron cosa de poca monta organizar en nuestra ciudad festivales populares, concursos deportivos y otros espectáculos, y á ello se lanzaron tal vez con más entusiasmo que meditación, proponiéndose en principio nada menos que tener unos quince días en constante jolgorio entretenidos á los barceloneses y llamar la atención de los forasteros.

Fortuna fué que á tiempo preveyeran los organizadores el espantoso fracaso que al proyecto de quince días de fiestas les aguardaba, y lo redujesen modestamente á cinco días, empezando el 20 del corriente con la batalla de flores, que ni fué batalla ni hubo flores, pues no merece este plural la singularidad de echar unos manojos de claveles al aire, acompañados de un poquillo de retama y otro poco de verde, y concluyendo el 24 con un plagio de la *Mi-Carême* parisiense que no pudo llegar ni á mala parodia, porque son muy otras las costumbres de las vendedoras de plaza de aquí de las que sienten en la nación vecina las colegas de *Madame Angot*.

Una cabalgata en pleno sol con sílfides más ó menos averiadas y guerreros de alpargatas siempre se prestará á la chocarrería, aunque la iniciativa individual y el buen gusto campeen en algún detalle.

El fiasco del concurso de automóviles, ya previsto por nosotros en nuestro último número, no ha hecho más que contrarrestar el buen efecto de las carreras de la «Unión Velocipédica», que ha sido sin disputa el punto más serio del programa.

Sirva de lección lo acontecido hoy para años venideros si se quieren estas fiestas aclimatar en Barcelona; apóyese la iniciativa individual, que no ha dejado de manifestarse en especiales adornos; procúrese recabar mejor apoyo por parte del Ayuntamiento de esta ciudad y de otras corporaciones; no se anuncien concursos sin saber de antemano con qué elementos se pueden contar para cada uno, y con tiempo, cordura y actividad no dudamos responderá el vecindario y las colectividades organizando fiestas que, no tan sólo no nos pongan en ridículo ante propios y extraños, sino que contribuyan al buen nombre que ya de muchos años goza justa fama Barcelona.

---

# FEDERACIÓN GIMNÁSTICA ESPAÑOLA

Aun cuando las fiestas organizadas por esta Sociedad son eminentemente educativas y morales, las especiales circunstancias porque atraviesa Barcelona ha inducido á este Comité Ejecutivo á suspender las que tenía preparadas para estos días.

Barcelona 26 junio de 1903. — Por acuerdo del Comité Ejecutivo, *El Presidente*, JOAQUÍN BONET. — *El Secretario general*, JOAQUÍN CEBEIRA REY.

## Número dos

Me ha gustado siempre ser crédulo, y tanto es así que esperé en vano la refutación de los argumentos que contradiciendo los suyos publicó LOS DEPORTES con la benevolencia que les agradezco.

Como lo prometido es deuda y en mi ACEPTO de la antepenúltima semana anuncié algo, hoy me permito el lujo de demostrarle á V. que el *allumage* por magneto no supera en nada á los demás sistemas.

Sabido es por todos, que la naturaleza propia de la chispa eléctrica favorece al rendimiento del motor, por provocar, merced á su temperatura, mejor la explosión de los gases comprimidos en el mismo.

Resulta, pues, que el *allumage* eléctrico es superior al incandescente, por quemadores ó mangitos de ignición; pero lo que no está probado aún, es que alguna de las variedades del *allumage* eléctrico sea superior á otra aplicación ó sistema.

Comparemos el magneto con una de las variedades de *allumage* eléctrico más en voga, el producido por bujías y acumuladores.

En este caso, V. sabe tan bien como yo, que el motor no necesita complicación alguna, pues la excéntrica del aparato de avance al *allumage* está calada sobre el mismo árbol de las excéntricas de las válvulas. Tenemos, pues, que fuera de las molestias que el uso de los acumuladores produce en forma de panas debidas á cortos circuitos que los descargan, transvasaciones de ácido que los debilitan, etc., etc., el motor no se halla complicado con ningún mecanismo que le quite la sencillez de que tanto necesita.

Por otra parte, el cambiar un elemento por otro es cosa tan sencillísima, como apretar más ó menos el tornillo platinado de la laminilla de contacto del avance y el cuidado que requiere una canalización eléctrica se reduce á un poco de aseo por parte del mecánico, el cual sólo ha de evitar la humedad que, pudriendo el aislamiento de los cables eléctricos, ocasiona pérdidas de corriente que perjudican al *allumage*.

Las panas producidas por desarreglos de la bobina son raras, cual V. mismo dice, el entrenimiento de los bornes es nulo si se ha tenido la precaución de estañarlos previamente á fin de que el ácido no los oxide

y los ensucie con las sales de antimonio producidos por su precipitación sobre los ataques de los bornes.

Por otra parte, el *allumage* eléctrico por bobinas y bujías, favorece la explosión y aumenta su fuerza por la espontaneidad con que se produce y siente menos que el magneto el efecto de la escasa compresión. El engrasamiento de la bujía, es una pe-giguera, lo reconozco, pero, un motor que marche con un régimen exacto de engrase y una buena carburación, padecerá muy poco de la enfermedad que se remedia con un poco de tela esmeril manejada con cuidado.

Veamos por otro lado el magneto y acordemos ambos que además de las dos clases, giratoria la una, osciladora la otra, hay muchas que, girando ú oscilando se apartan mucho, no sólo en teoría, sino que en su aplicación.

Me nombra V. la casa Clément, que me merece el mismo respeto que muchas otras, y de soslayo diré *inter nos*, que nunca creí bueno ó de moda el paño ó color de un traje por el mero hecho de llevarlo mi amo, y de paso le haré notar que casas, tales como la Panhard et Levassor, sin duda alguna de más categoría que la Clément, no usa el magneto y continúa con el *allumage* con bobinas, reconociéndole ventajas ó quizás por contradecir sus opiniones, vertidas ¡ay! en el artículo que V. firmó.

Haciendo referencia al magneto, he entrado sin querer en consideraciones que me apartan del camino. Al grano pues.

El magneto es un aparato á baja tensión, es imposible pues hacer saltar con él una chispa entre dos puntas de bujía.

Es necesario interrumpir la corriente para utilizar la chispa obtenida así por ruptura. En consecuencia, el *allumage* por magneto puede considerarse dividido en tres partes.

- a) Aparato magneto eléctrico.
- b) Dispositivo interruptor.
- c) Tampon ó brida de *allumage*.

El magneto va atacado al mecanismo motor por medio de engranajes y puede girar á su misma velocidad, siempre que el motor no alcanza 2,000 revoluciones.

Todas las averías de la magneto son incurables en carretera y por quien no sea un especialista. Un hilito roto del bobinaje basta para producir el paro. El aceite proyectado dentro del aparato lo inutiliza, y al

desmontar un aparato magneto es causa de deterioro según advierten los mismos constructores, sólo puede quitarse la cubierta de zinc que protege al aparato.

Además vamos á ver la parte *b)* ó sea la disposición del sistema en un motor.

Sobre el arbol de las excéntricas ó en otro *ad hoc* se colocan otras muy pronunciadas que, por la acción de una palanca y un basculador, producen un choque violento á fin de producir una interrupción fuerte; de otro modo la chispa no sería útil.

La violencia del choque, necesario para producir un buen chispazo, acarrea un desarreglo constante en el mecanismo que lo produce; tenemos pues una nueva fuente de panas amen de la complicación aportada al motor que en nada le beneficia.

TÁMARO

( *Continuará* )



## SILUETA

D. Rafael Escoda

Es nuestro hombre un *antiguo joven* en materias ciclistas, pues no contando más que 25 años, es corredor desde el año 1895 en que tomó parte en unas carreras de bicicletas del Velódromo de la Bonanova, siguiendo el deporte ciclista y corriendo en distintos Velódromos de Cataluña como profesional, dejando sus aficiones velocipédicas en 1899 por dedicarse al comercio.

En 1901 reapareció como amateur, tomando parte nuevamente parte en carreras y conquistando buenos lugares.

Posee varios diplomas de routier de 1.<sup>a</sup> clase de la «U. V. E.», ganados de carreras de 100 y de 50 kilómetros, y fué durante dos años recordman de una carrera de 50 kilómetros, corrida en el Parque de esta ciudad.

Acredita la antigüedad ciclista del joven Escoda, su núm. 10, que posee por orden de entrada en la «U. V. E.»

En las últimas carreras del Parque tomó parte montando por primera vez motocicleta, ensayándose pocas horas antes, á pesar de lo cual consiguió el triunfo que le ha hecho acreedor á ocupar merecidamente su retrato en este número con la misma máquina que ganó el primer premio el lunes último.

## De Bruselas

### El Circuito des Ardennes

La gran prueba belga.—Ninguna neutralización.—Lista de los que toman parte.—Victoria del barón Pierre de Crawhez.

Ayer por la mañana se disputó en Bélgica la carrera de automóviles anual, conocida bajo el nombre de «Circuito des Ardennes» porque ella se verifica en el territorio bonitamente accidentado del Luxembourg belga que sigue á los *Ardennes* franceses.

El trazado de esta prueba se halla comprendido de tal suerte que apenas si atraviesa algunas poblaciones y ningún paso á nivel. Forma de ese modo, á través de un país casi desierto un aro de 85 kilómetros, 400 que los vehículos tenían que recorrer seis veces para llegar al final del camino de 512 kilómetros 400.

La disposición del país y la vigilancia particularmente activa como la sana razón de los belgas, han permitido desde hace dos años hacer disputar la carrera sin neutralizaciones, es decir, sin paradas obligatorias y sin aminorar la velocidad en las partes de la carretera habitadas.

En esta carrera, el corredor, una vez *en route*, no ha tenido que detenerse sino después de pasada la meta. Al menos no debiera pararse; pero vese forzado por las necesidades de su máquina, que pide agua ó esencia y también por las inevitables *pannes*.

Partiendo de la base de que en plena marcha un motor de 80 caballos, consuma muy aproximadamente 40 litros por hora, tendremos que en seis horas de ruta,—las que empleó el vencedor—necesitará para no detenerse proveer el automóvil de un depósito de 240 litros. Aunque siempre es preferible prescindir de las exageraciones y detenerse una ó dos veces durante cinco minutos que pasear un objeto (el depósito) tan molesto. Y lo mismo decimos del agua.

### La salida

Conque, la noche del domingo al lunes fué muy agitada en Bastogne, patria de los jamones ahumados. La víspera, los automóviles concurrentes se habían hecho pensar, se conocían los partientes probables y se podía discutir sobre sus probabilidades de vencer respectivas.

He aquí la lista:

*Grandes coches (700 à 1000 kilos)*

En Bélgica, los vehículos son calificados grandes coches á partir de 700 k. y no desde 650 como en Francia.

- 1.º Barón P. de Crawhez (Panhard y Levassor), 984 kilos.
  - 3.º Guders, (Pipe), 954 kilos.
  - 4.º Jarrott, (de Dietrich), 992 kilos.
  - 8.º Coppée, (Germain), 990 kilos.
  10. Heath, (Panhard y Levassor), 996 kilos.
  12. Girardot, (C. G. V.), 1000 kilos.
  13. Voigt, (C. G. V.), 1000 kilos.
  14. Giraud, (C. G. V.), 996 kilos.
  17. Vanderbilt, (Mors), 998 kilos.
  19. Van de Poële, (Pipe), 992 kilos.
  21. De Brou, (de Dietrich), 996 kilos.
  22. Rigolly, (Gobron-Brillié), al alcohol 998 kilos.
  23. Duray, (Gobron-Brillié), 983 kilos.
  26. Le Blon, (Serpellet), 960 kilos.
  27. Chanliand (Serpellet), 960 kilos.
  28. Sidney Girling, (Wolseley), 996 kilos.
  29. Callan, (Wolseley), 997 kilos.
  34. Bentler, (de Dietrich), 991 kilos.
  36. Joé Wathcamp, (Germain), 921 kilos.
  37. Lisle, (Star), 970 kilos.
  39. Robert Prunel, (Prunel), 920 kilos.
  41. Loste, (Boyer), 1000 kilos.
  42. Gabrean, (Boyer), 986 kilos.
  45. Caillois, (Serpellet), 998 kilos.
  49. Terry, (Mors), 997 kilos.
  54. Béconnais, (Darracq), 778 kilos.
  55. Monded, (Darracq), 780 kilos.
- Coches ligeros (400 à 700 kilos).*
- 5.º Civelli de Bosch, (Clément), 678 kilos.
  - 6.º Rasson, (Clément), 689 kilos.
  - 7.º Hanriot, (Clément), 690 kilos.
  - 9.º Barras, (Darracq), 686 kilos.
  18. Simón, (Ader), 696 kilos.
  30. Hemery, (Darracq), 686 kilos.
  31. Osmond, (Darracq), 691 kilos.
  35. Barbaroux, (Benz), 695 kilos.
  42. Fournu, (de Dion Bouton), 700 kilos.
  43. Bardin, (de Dion Bouton), 666 kilos.
  44. Louis Lhoste, (de Dion Bouton), 654 kilos.
  46. Lancilla, (Fiat), 696 kilos.
  47. Lagneau, (Fiat), 691 kilos.
  49. Jousse, (Fouillaron), 682 kilos.
  50. Charin, (Fouillaron), 681 kilos.
  52. Tavenaux, (Gobron-Brillié), 661 kilos.
- (Los cochecitos, motociclos y motocicle-

tas, correrán hoy en una distancia de 298 kilómetros).

En esta lista, algunos nombres se imponen como favoritos: los del barón Pierre de Crawhez, Heath, Jarrott, Vanderbilt, Rigolly, Duray y Terry.

La lucha en ese caso se circunscribe entre los Panhard, los Mors, los Dietrich y los Gobron-Brillié; los Serpillet se consideran como menos rápidos.

Como datos seguros se tenían Paris-Burdeos, ganado por los Mors.

Se sabía que estos coches eran los más rápidos con los Gobron-Brillié; pero se ignoraba de lo que eran capaces los Panhard retocados después de la carrera Paris-Madrid.

En suma, fué Panhard el que ganó de un extremo al otro del recorrido sin velocidades fantásticas, pero también sin detenciones ni desperfectos. Lo cual permite, desde luego, concebir grandes esperanzas para la carrera por la Copa Gordon Bennett, donde los colores franceses se hallarán representados por dos vehículos del tipo de la marca victoriosa.

*El vencedor*

El barón Pierre de Crawhez, que ganó brillantemente el Circuito, estuvo á dos pasos de lograrlo el año pasado. Iba á la cabeza de todos en su Panhard de Paris-Viena, cuando un automóvil, colocándose en su camino, le da un fuerte golpe en el cubo de una de sus ruedas y le echa contra un árbol, donde rómpesele una de las ruedas de delante. Afortunadamente, el conductor no perdió su sangre fría y logró sostener su coche en la carretera, donde pudo recorrer 100 metros, descendiendo de la misma sin la menor lastimadura. Había hecho 102 kilómetros en una hora, y dos minutos después, con la pipa en los dientes contaba su accidente con esa tranquilidad que le hace ser uno de los mejores corredores de nuestra época.

Mr. de Crawhez parte en una carrera con la idea de llegar sin cometer la menor falta de conducta capaz de detenerle y lleva á cabo su programa sin desfallecimiento, resiste al vértigo de las velocidades de la ruta, toma los virajes con dulzura, muellemente, deja pasar á sus concurrentes que proceden con poca prudencia, dispuesto á adelantarles cuando se presente una bonita línea recta.

El vencedor de ayer, *pionnier* del «A. C. de Bélgica», es gran organizador del Circuito. Así es que en la actualidad experimenta doble gozo por haberlo ganado este año después del poco éxito de 1902, apenas instigado por la victoria de su camarada Jarrott que pilotaba un automóvil idéntico al suyo.

Pueden suponerse las aclamaciones que acogieron al valiente corredor cuando se bajó de su máquina y que no le emocionaron, pues Mr. Pierre de Crawhez, suponemos es rebelde á toda emoción. Al menos no la deja comprender.

*Los resultados*

Véanse los resultados técnicos de la prueba (512 kilómetros 400).

*Coches (de 700 á 1000 kilos)*

- 1.º Barón P. de Crawhez, 5 h., 52 m., 7 s., batiendo el *record* de Jarrott de 1 m., 31 s.
- 2.º Girardot, (C. G. V.), en 6 h., 12 m., 11 s.
- 3.º De Brou, (de Dietrich), en 6 h., 24 m., 29 s.
- 4.º Le Blon, (Serpellet), en 6 h., 31 m., 3 s.
- 5.º Beconnais, (Darracq), en 6 h., 48 m., 4 s.
- 6.º Coppée, (Germain), en 6 h., 57 m., 14 s.
- 7.º Voigt, (C. G. V.), en 7 h., 4 m., 40 s.
- 8.º Guders, (Pipe), en 7 h., 10 m., 17 s.
- 9.º Hautvast, (Pipe), en 8 h., 26 m., 56 s.
10. S. Girling, (Wolseley), en 11 h., 15 m., 54 s.

*Coches ligeros*

- 1.º Barras, (Darracq), en 6 h., 30 m., 35 s.
- 2.º Tavenaux, (Gobron-Brillié), en 6 h., 56 m., 1 s.
- 3.º Cagno, (Fiat), en 7 h., 6 m., 56 s.
- 4.º Osmont, (Darracq), en 7 h., 16 m., 30 s.
- 5.º Emery, (Darracq), en 8 h., 15 m.

J. P. ARNOW

Bruselas 23 de Junio de 1903.



La segunda jornada del «Circuito des Ardennes» comprendía los vehículos ligeros: cochecitos, motocicletas, etc. El recorrido era de 272 kilómetros ó séase dos vueltas al circuito.

He aquí los resultados que se han obtenido.

*Cochecitos:*

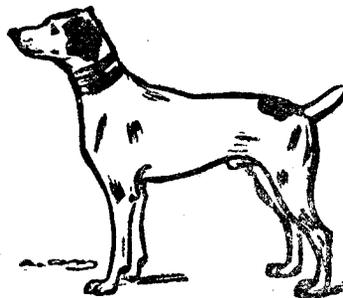
- 1.º Wagner, (Darracq), en 3 h., 55 m.

- 2.º Villemin, (Darracq), en 4 h., 27 m.
- 3.º Denis, (Denis de Boisse), en 4 h., 39 m.
- 4.º Vilain, (Pruneli), en 4 h., 39 m., 44 s.
- 5.º Corre, (Corre), en 4 h., 43 m.
- 6.º Fournier, (Clément), en 4 h., 55 m.
- 7.º Masson, (Clément), en 5 h., 15 m.
- 8.º D'Avignon, (Ader).
- 9.º Gautier, (Ader).
10. Persan, (Corre).
11. Hespel, (Corre).

*Motocicletas:*

- 1.º Demester, (Griffon), en 5 h., 16 m. ó séase más de 50 kilómetros á la hora.
- 2.º Verschaere, (Sarolea), en 5 h., 20 m.
- 3.º Andre, (Red Star).
- 4.º Quinet, (Antoine).
- 5.º Momo, (Peugeot).
- 6.º Hamand, (Minerva).
- 7.º Reue, (Ret Star).
- 8.º Barret, (Bruneau).
- 9.º Dacier, (Clément).
10. Außer, (Clément).

**Fox-Terrier**



Como arrecian los calores y pronto van á ser suspendidas las sesiones de la «Sociedad Sport Fox Terrier», pues hoy tendrá lugar la última sesión de la temporada, no fueron más que seis los ejemplares

raticidas que tomaron parte en el concurso ordinario de medalla de plata, que dió el resultado siguiente:

Perros	Tiempos	Propietarios
Foxy . . . . .	43 s. . . . .	L. Márquez
Scheck . . . . .	32 s. . . . .	J. Bofil
Tap. . . . .	1 m. 23 s. . . . .	P. Simó
Pelut . . . . .	30 s. . . . .	P. Plandolit
Sara I. . . . .	1 m. 44 s. . . . .	R. Callís
Mirza . . . . .	58 s. . . . .	L. M. Márquez

Ganó Pelut, de Plandolit, la consabida *penja-rilla d' argent*, y pasóse á la cuarta prueba del concurso de medalla de oro, concurriendo Fox II, Tom II y Zora, siendo jurado este día D. Federico Armanqué, D. Eduardo Alesson y D. Pedro Callís.

Mató sus cinco ratas á la *quieta* Fox II en 30 y medio segundos, Tom II en 48 y medio segundos, y tocóle el turno á Zora, que en las tres sesiones anteriores había siempre adquirido ventaja sobre sus contrincantes; pero ya fuese que en esa le tocasen algunas de más que regular tamaño, ya fuese porque una de ellas le hizo presa en mala parte no resultándole fácil expulsársela, ya fuese porque no todos los días *estamos* iguales en facultades ni echándolo á *perros*, lo cierto fué que Zora tuvo que luchar heroicamente durante 1 minuto y 18 segundos, perdiendo todo el tiempo

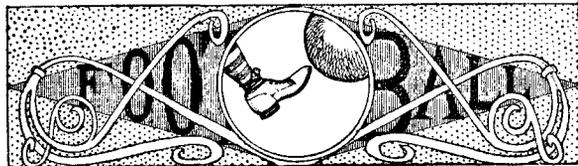
que había ganado en las anteriores pruebas de la medalla de oro.

Pasóse por último á un concurso de parejas, luchando Toby Miss Nelly, Pató Sara, Foxy-Mirza y Scheck-Kuetti III, que emplearon respectivamente 42, 30, 53 y 56 minutos en el despacho ordinario de sus diez ratas.

El día 24, festividad de San Juan, hubo también la correspondiente sesión rateril, aun probablemente por efecto de la verbena la concurrencia fué escasa.

Suprimióse el concurso ordinario, y en el de medalla de oro tan sólo concursaron Fox II y Tom II, por no haberse presentado Zora. Mató el primero sus cinco ratas en 35 segundos y Tom en 1 minuto 15 segundos. Falta una sola sesión para adjudicar la medalla de oro, sesión que tendrá lugar hoy, fin de la temporada 1902-903.

Después y antes de este concurso se practicaron variadas pruebas con diferentes perros, matándose el tiempo y las ratas hasta más allá de las doce.



En la última reunión que celebró la «Asociación Clubs de Foot-Ball», se entregó á los representantes de los Clubs que han concursado en la Copa Barcelona y en el Mercier, los premios ofrecidos al inaugurar dichos Concursos.

Por el primero se entregó al «Barcelona» la artística Copa de plata y once medallas de oro á los jugadores del equipo vencedor; al «Español» once medallas de plata y otras tantas de bronce al «Hispania»; correspondiéndole al «Catalá» una bonita banderola de juez de línea, regalo de la casa Santiveri, tan conocida entre el elemento foot ballista; una magnífica pelota de la acreditada marca *Swift*, regalo de nuestro particular amigo Sr. Valdés, al «Irish»; el «Iberia» adquiere una bomba para hinchar pelotas, y finalmente se adjudica al «Salud» un silbato de juez. Quedan con el expresado reparto cumplidos los ofrecimientos que se hicieron al inaugurar el Concurso Copa Barcelona, á cuyo Club por tal esplendor añadimos nuestro aplauso al que seguramente le habrán tributado todos los concursantes.

Se entregaron, por el Concurso Mercier, una cesta de botellas de champagne de tan acreditada marca, al «Barcelona», «Catalá» y «Español», y bonitas medallas de plata-dorada y plata al primero y segundo Clubs respectivamente.

En el terreno del «Catalá», debutó el pasado domingo el Club «Turó» contra un equipo combinado, alineándose, al silbato del juez Sr. Rué, en la siguiente disposición:

«Turó»: Soler  
Martí, Almasqué  
Amat, Darné, Garriga  
Biada, Castellá, Cusi, Balat, Cusi  
á su frente los señores:  
Aguado, Quirante, Arévalo, Gutiérrez, Casanellas  
Castellá, Seguí, Guilera  
Mensa, Puig  
Cuervo

Los espectadores esperaban un ruidoso triunfo para el «Turó», pero sea que algunos de sus jugadores no hicieron cuanto saben ó que la fortuna favoreciese á los contrarios, lo cierto es que los del bando combinado se apuntaron dos tantos en la primera mitad por ninguno en contra. En la segunda parece rehacerse el «Turó» y aún llega á dominar entrando tres tantos contra dos de sus contrario, quienes resultan vencedores por cuatro contra tres. El Juez Sr. Rué, con muy buena voluntad en los fallos.

También se desarrolló el juego entre los terceros bandos del «Salud» é «Iberia» en el campo del primero.

Anúnciase la próxima aparición del Club «Torino», cuyos preliminares se hicieron al anunciar-se un partido de foot-ball en el programa de los festejos de la «F. G. E.». Según datos que nos facilita su capitán Sr. Mascaró, es casi seguro presentará su único equipo con los jugadores:

Marial  
Cuervo, Quirante

Guardiola, René, Ossó

Forns, Mascaró, Gutiérrez, Casanellas, Jorro

Inútil es decir que la duración de este Club queda limitada á lo que dure la época de calor, y que, al igual que el «Turó», reaparecerá según los propósitos, en los siguientes veranos.

Cucurella falló el encuentro entre los primeros bandos del «Salud» y «Atlán», venciendo el primero por 8 tantos contra 2, representado por

Pascual

Egozcue, Oliveras

Castells, García E., Riera

Cuyás, Margonari, Balaguer, Rosich, Pons

Esta tarde tendrá lugar el encuentro entre el «Turó» é «Iberia» y «Salud» y «Barcelona», el primero en el campo del «Catalá» y el último en el del «Salud», donde por la mañana habrá partida de Lawntennis.

Ayer celebró su Junta General el «F. C. Barcelona»; como sea que á la hora de salir el presente número aun no habrá terminado, en el próximo daremos cuenta de los acuerdos que sean de interés general.

J. ESCARDÓ

REMITIDO

Barcelona 22 Junio de 1903

Sr. Director de LOS DEPORTES

Presente

Muy Sr. mío: Le agradecerá la inserción de la presente, quedándole reconocido su atto. afmo. s. s. y Secretario de este Club:

*Pere Cabot*

Gran sorpresa ha causado al «Foot-Ball Club Barcelona», el ver que en la sección de LOS DEPORTES n.º 25 al hacer el Sr. Escardó la Historia del «Hispania», mencione que el «Catala F. C.» es el decano de los Clubs á tal juego dedicados, cuando estamos firmemente persuadidos de que lo es el Club «Barcelona», y esas columnas infinidad de veces lo han declarado y demostrado sin que nadie haya opuesto la menor objeción.

Sin intención de mortificar en lo más mínimo al Club «Catalá», con el cual nos unen excelentes relaciones, para aclarar bien este asunto, el Club «Barcelona» le invita, contando con la benevolencia acreditada de LOS DEPORTES, á que se sirva manifestar en estas mismas columnas si se cree con derecho á tal título y en este caso manifieste el día de la constitución y adaptación de tal nombre (hasta ahora desconocido públicamente), que por lo que se refiere al «Barcelona» ya se ha hecho público diferentes veces.

Asimismo aceptamos gustosos el fallo de la «Asociación Clubs de Foot-ball», si el «Catalá» cree oportuno poner en sus manos este asunto (que si bien se refiere á hechos anteriores á la fundación de la Asociación, creemos no tendría la misma inconveniente en ello), haciendo entrega ambos Clubs á la Asociación de cuantas pruebas públicas y particulares pudiesen presentar.

Estos son los más prácticos procedimientos, á nuestro parecer, y mucho celebraríamos se dignase el «Catalá» aceptarlos, ó de lo contrario proponer otros, que veríamos de aceptar.

### De Marsella

Sr. Director de LOS DEPORTES

Barcelona

El 13 de abril se presenta espléndido; el viento, aunque no ha desaparecido del todo, ha calmado bastante.

Los gimnastas, á pesar de la fatiga del día anterior, están todos en la pista del Parque Borely á las 7 de la mañana, para continuar los concursos especiales é individuales, Campeonato artístico y olímpico, etc.

Los concursos han continuado hasta las 11 y media.

El comité de organización de la Fiesta Federal, el comité permanente, el comité de la Unión y la junta del jurado, se han reunido á las doce, en amigable banquete en un restaurant de la playa.

En ausencia de los Presidentes respectivos, que habían sido invitados al banquete oficial ofrecido al Presidente de la República, hizo que presidiera Mr. Fournier-Lusignau.

Al descorcharse el champagne, tomaron la palabra: Mr. Fournier, para dar las gracias á los que habían aceptado la invitación; Mr. Christman, en nombre del comité permanente, dice que todos conservarán un grato recuerdo de las muestras de simpatía y hospitalidad recibida en Marsella. Mr. Nano, presidente del jurado de estudios, se hace intérprete de todos, para desear que puedan verse reunidos por largos años.

Tan agradable reunión se habría prolongado más tiempo, pero se acercó la hora de la llegada del Presidente de la República al Parque Borely y es preciso estar todos en su puesto.

A las 3 en punto, los clarines anuncian la llegada del Presidente de la República y su séquito.

Se hace la presentación á Mr. Loubet del comité permanente, comité superior y delegados extranjeros.

El Presidente toma asiento en el sillón presidencial; colocándose á su alrededor todas las autoridades y delegados.

La tribuna presidencial está llena, las demás

igualmente llenas, destacándose los trajes de tonos claros de las hermosas mujeres marselesas.

Empieza el desfile, que como el día anterior es imponente y majestuoso, dando más esplendor á la fiesta la parte oficial y el estar mucho más ocupadas las tribunas.

Los 210 estandartes abren la marcha, siguiendo los 3500 gimnastas en traje de trabajo y marchando de 8 de frente.

Cada sociedad va precedida de un cartel y un banderín con su nombre, para que el público sepa á qué sociedad pertenecen los que siguen detrás de estos trofeos.

Los gimnastas entran en el terreno y se colocan para la ejecución de los movimientos de conjunto.

Considero inútil repetir que han obtenido el mismo éxito que el día precedente, ó más si cabe.

Mr. Loubet esta embelesado al ver la exactitud y precisión de los movimientos; por todas partes resuenan aplausos y bravos; es imposible describir el agradable efecto que causa á todos los presentes.

Terminados los ejercicios, los gimnastas se quedan en el terreno y las banderas pasan á agruparse formando círculo al pie de la tribuna presidencial.

Mr. Ligneul, alcalde de Mans, pronuncia un discurso recordando la XXVIII.<sup>a</sup> fiesta celebrada en Mans y haciendo entrega de la bandera de la *Unión de las Sociedades Gimnastas de Francia* á Mr. Cazalet; dicho señor, con su fácil y muy elocuente palabra, pronuncia un patriótico discurso, empezando por rendir homenaje al jefe del Estado, en nombre de los gimnastas franceses y de los extranjeros representados, por su constante afeción á la causa gimnasta.

Dedica un recuerdo á los Presidentes de la República precedentes, que han honrado con su presencia las fiestas gimnastas.

Agradece á los compañeros de Mans, la custodia de la bandera de la «Unión de Francia» y se dirige á los marseleses para indicarles que quedan guardadores de la enseña.

Mr. Loubet agradece que le hayan recordado que es la 5.<sup>a</sup> fiesta que preside y promete que si tiene vida asistirá al concurso de Arras y al de Bordeaux.

Declara ser entusiasta defensor de las sociedades gimnastas, que preparan los defensores de la Patria.

Anuncia que antes de salir de París, ha firmado el decreto, considerando de utilidad pública la «Unión de las sociedades gimnastas de Francia».

Termina su patriótico discurso diciendo: Gloria, honor y prosperidad á las sociedades gimnastas.

El Presidente de la República entrega la bandera federal al presidente del comité de organización Mr. de Farcounet, el cual le da expresivas gracias, prometiendo guardar fielmente la bandera de la Unión, hasta la fiesta federal de Arras.

Terminada la ceremonia, el jefe del Estado reserva una sorpresa, y es la entrega de condecoraciones, con que ha premiado los desvelos y sacrificios de los que trabajan en pro del patriótico fin de las sociedades gimnastas.

Mr. Loubet coloca á cada agraciado en el hojal del frac, las insignias de la condecoración concedida, dirigiéndoles frases corteses y dándoles un apretón de manos.

Entre los favorecidos figura el Dr. D. Carlos Calleja, que se le concede la condecoración de oficial de la Academia como representante de la «Federación Gimnástica Española».

A las 5 de la tarde se retira el Presidente de la República, siendo aclamado por la numerosa concurrencia.

Por la noche, la municipalidad organizó una fiesta veneciana en el puerto viejo, en la que tomaron parte unas 200 lanchas, caprichosamente adornadas é iluminadas, disparándose al final un artístico ramillete de fuegos artificiales.

La municipalidad puso á la disposición de los invitados á las fiestas gimnastas, el vapor *Danemark*, que zarpaba al rededor de las embarcaciones.

Las principales calles de la población, estaban ricamente adornadas y profusamente iluminadas.

El martes 14 terminaron las inolvidables fiestas gimnastas, con la repartición de recompensas á las sociedades que fueron acreedoras de ellas, en los diversos concursos celebrados.

A las 4 de la tarde, en el Gran Teatro, se realizó el acto, estando presentes el general de Entraigues, Mr. Cazalet, los miembros del comité permanente, delegados extranjeros, jurados, etc., prestando su concurso la banda municipal.

El secretario de la comisión técnica, da lectura el dictamen de los jurados.

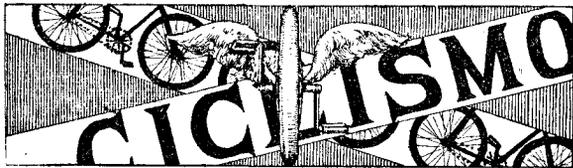
Se pronunciaron elocuentes discursos, coronados por salvas de aplausos.

Finaliza con la entrega de los premios esta grandiosa fiesta, que quedará grabada en la memoria de cuantos la han presenciado, por su buena organización y por lo bien que responde la «Federación Gimnástica Francesa» al fin porque ha sido creada.

Dirijo mi humilde súplica á cuantos se interesan en España por el desarrollo de la «Federación Gimnástica Española», que siguiendo las huellas de sus vecinos los franceses, procuren llegar á su nivel, y deseo que en el próximo concurso de Arras figure nuestra querida bandera gualda y roja y que pronto España pueda celebrar una fiesta federal universal.

A. T. VIÑAS

Marsella 30 Mayo 1903



### Carreras en el Parque

Las que anunciamos para el lunes de esta semana se llevaron á término conforme al programa publicado, resultando muy favorecidas, tanto por el buen número de corredores y ciclistas que concurrieron, como por el inmenso público aglomerado ante la meta y desparado alrededor de ambas partes de aquella carretera que se habilitó para pista, á la que se adjudican unos 1420 metros de cuerda.

Cerca las 4 y media de la tarde serían cuando se pusieron en fila los ocho corredores *juniors* siguientes: Rafael Martínez, Emilio Miró, Bartolomé Suñol, Angel Aznar, Samuel Crespo, Francisco Beringola, Antonio Bastinos y Antonio Teodoro.

Dióseles la salida para las dos vueltas, y partieron en pelotón á tren regularcillo, dando la

primera vuelta poco antes de los 3 minutos. Apretaron á la mitad de la segunda, y en la última recta empataron valientemente, pasando casi juntos por la meta Aznar y Beringola, aquel siendo primero en 5 minutos y 10 segundos, y éste en  $\frac{1}{4}$  de segundo más. Fué tercero Bastinos en 5 minutos y 11 segundos.

Y pasóse á la carrera nacional de profesionales (5 vueltas), para la que se alinearon Mariano Sebastián, Manuel Neira, Ricardo Gómez, Miguel Tusquellas, Enrique Ráfols, Carlos Kuhet, Ricardo Masvidal y Juan Ráfols.

Dada la señal de salida, parten á paso de tortuga, esperando todos que otro cargue con el muerto de llevar el tren. Más como eso lo buscan todos, resulta que el tren no lo lleva nadie, yendo en pelotón como de paseo, y á una velocidad que no pasaría gran cosa de 15 á la hora, pues hubo vuelta en que emplearon cerca de cinco minutos. Por fin llegaron:

1.º Neira, en 16 m. y  $\frac{1}{2}$  de segundo, y á muy poca distancia Gómez 2.º y Juan Ráfols 3.º—

Tocóle el turno á la carrera de amateurs (4 vueltas), y otra vez se pusieron en filas ocho corredores, como en las dos anteriores, resultando, pues, hasta ahora la carrera de *los tres ochos* por los cuales diz que no dejan de haber otras carreras en otros casos... que no son gramaticales. Esta vez los alineados para tomar la salida fueron los señores siguientes: Ramón Burgada, Juan Ráfols, Francisco Beringola, Antonio Bastinos, Angel Aznar, Enrique Ráfols, Carlos Kuhet, y Nicanor Gerona.

Dada la salida, los amateurs se arrancaron mucho más que los profesionales, aunque no fué cosa del otro mundo ni mucho menos. A poco más de los 11 minutos vislumbraron la meta para la cuarta vuelta, y con buenos embalajes la pasaron antes los hermanos Ráfols, Enrique el primero y Juan el segundo, aquél en 11 m. y 40 s. y éste casi pegado al otro.

Fué 3.º Kuhet en 11 m. y 41 s.

Y vino el *clou* de la tarde, las carreras de motocicletas, primeras que presenciamos en Barcelona.

Pónense en fila los *sprinters* Abadal y Gómez, con máquina *Clément*, el veterano Sanromá, máquina de su nombre, Casanovas y Escoda, con *Minervas*, y Guerra, que monta una *Peugeot*. Los motores son todos aproximadamente de dos caballos de fuerza, algunos modelos de este año y otros del anterior.

Dada la salida, adelanta terreno quien mejor embala y más pronto y bien se le abre la fuerza motriz, marchando todos á toda fuerza desde la primera recta, que es lo que da interés á la carrera. En los primeros momentos son varios los que se ponen á la cabeza para ser pasados enseguida por otro, pues en motocicleta no cuadra ni es práctico aquello de buscar el entrenamiento con otro que lleve el tren.

Después de la primera vuelta puede decirse que se aploma la carrera, pasando á la cabeza Escoda, con *Minerva* modelo de este año, al que siguen Abadal y Gómez, con *Clément*, y en pos de estos Casanovas y Guerra, que pasan y

se atrasan mutuamente, y por fin Sanromá algo distanciado, efecto de que su motocicleta parece no tiene más que un caballo y medio de fuerza.

Con esta disposición se dan seis vueltas, en las cuales Abadal prueba que a pesar de correr á unos 45 kilómetros á la hora el pedal pueda ayudar algo al motor cuando se es un corredor de un temple y se empeña una titánica lucha contra un enemigo que lleva ventaja.

En la séptima vuelta Gómez, que va en pos de Abadal, pretende ganar terreno en un viraje, pero pronuncia sobradamente la curva, y la rueda delantera le patina de lado impulsada por la velocidad y desués de darle unos saltitos no exentos de peligro de echarle por la delantera, la máquina se agacha por la izquierda cogiendo al corredor debajo y arrastrándole cosa de un metro. Antes que nadie del público pudiera tener tiempo de irle á prestar auxilio, Gómez se levanta rápidamente y prueba á montar para continuar la carrera, pero parece que la máquina ha sufrido avería, y Ricardo vira entonces tristemente y se le ve cojear, es decir, no se dolió de un daño hasta darse cuenta de que no podía continuar la carrera.

Y continúa una lucha titánica entre Escoda y Abadal, sobre todo por parte de éste, que quiere suplir con su esfuerzo personal la fuerza motriz que le falta para vencer al terrible contrincante, y en las curvas, á pesar de lo sucedido á Gómez, vira redondo á todo motor ganando en los virajes no poco terreno á Escoda, pues éste vira ancho y con todas las precauciones que le puedan apartar de un percance. Algún terreno ganó Abadal á su contrincante con tan brillantísima carrera, que no es exageración tacharla de valiente y casi casi de temeraria, pero Escoda en las rectas de subida vuelve á ganar casi todo lo que perdió, y llega entero y sereno á la meta 5 segundos antes que Abadal y 38 antes que Casanovas, que fué tercero en la llegada. El tiempo de Escoda, cubriendo las 10 vueltas (14 kilómetros 200 metros) en 18 m. 22 s., representa una velocidad de 46 kilómetros 388 metros y 38 centímetros por hora.

Vino por fin la carrera de consolación, que corrieron Masvidal, Tusquellas, Sebastián y Gerona (2 vueltas), que cubrió primero Masvidal en 4 m. y 30 s. y fué segundo Tusquellas en 4 m. 31 s.

Como hemos dicho ya al principio, estas carreras resultaron muy animadas é interesantes con la variación de las de motocicletas, y por ello la «Unión Velocipédica Española» merece nuestros plácemes y el más entusiasta aplauso.

El 23, comenzaron por un brillante *rallie-papers*, la semana automóvil de Aix les Bains.

La exposición de los vehículos se verificó el 24, y el 25 dió principio el importante concurso de turismo que durará tres días, en los cuales, los automóviles recorrerán muy cerca de 800 kilómetros y serán controlados por comisarios.

La clasificación se establecerá vista la regu-

laridad de la marcha, la consumación de esencia y de agua, la velocidad en *cotes* y la facilidad de conducir.

Los automóviles se dividirán en categorías según su precio de venta máximo: 7,000, 12,000, 18,000 y más de 18,000 francos.

El domingo 28, el programa se cerrará con un *corso* florido, una batalla de flores y una *fete de nuit*.

Setenta y seis automovilistas se han inscripto en las diferentes categorías del concurso, cuyos resultados no se conocerán hasta que la comisión haya compulsado los atestados de los comisarios y fallado con conocimiento de causa.

Hoy se encontrarán en Tortosa ciclistas valencianos y barceloneses al objeto de fraternizar y extraer vínculos al calor de equidistante excursión.

Cuatro ó cinco individuos del Comité Central de la «U. V. E.» saldrá de mañana en tren, Sanromá anteayer les cogió la delantera para reunirse en punto conveniente, y hoy salen en motocicletas, á las cuatro de la mañana y por carretera los Sres. Guerra, Pavón, Casanovas, Escoda y Massó, para llegar por la noche á Tortosa.

Si á los íntimos duelos de la familia puede llevarles un lenitivo el interés de deudos y amigos, tenga por seguro el Dr. Rodríguez Méndez que en el fallecimiento de su madre política han hallado LOS DEPORTES abundante material tristísimo para asociarse al pesar que hubo de causarle la ausencia del mundo de los vivos de la que dió el ser á su dignísima esposa.

Reciban, pues, nuestra más sincera expresión de duelo los apesadumbrados cónyuges, á quienes deseamos, y no dudamos poseerán, la necesaria filosofía y meditación para sobrellevar resignadamente tan natural como irreparable pérdida.

El día de San Juan, fueron botados al agua, con un éxito extraordinario, dos canoes de un remero para Regatas, contruidos por D. Francisco Cid para el «Real Club de Barcelona».

La solidez, poco peso, y esbeltez de las citadas embarcaciones y las excelentes condiciones para el uso á que son destinadas, causaron vivísima satisfacción á cuantos socios presenciaron las pruebas, felicitando sinceramente al Sr. Cid, notable constructor de este género de embarcaciones deportivas en España.

Al yacht *Emilia* del Sr. de Llinás se le ha colocado días pasados un motor inglés, montado por el Sr. Escuder; las pruebas realizadas en el fondeadero del «Real Club», han dado excelentes resultados, quedando convertida la balandra en yacht auxiliar.

Al extintor Mahieux le ha cabido en Barcelona en sus pruebas el mismo éxito que obtuvo en Madrid y extranjero.

Las experiencias realizadas en la Plaza de Armas del Parque, dieron el buen resultado que ha sancionado este aparato como único para apagar los incendios tan pronto como se hace uso de él.

Se colocó en el centró de la Plaza de Armas una chimenea de madera, cuyas paredes se habían previamente huntado con alquitrán de Noruega y á su derredor virutas con que fomentar el fuego. Tan pronto se incendió la chimenea y virutas, se

le aplicó el extintor Mahieux, quedando el fuego terminado tan pronto se le roció con el líquido que contiene el citado aparato.

Se repitió la misma experiencia con una casa de madera con idénticos resultados.

—\*—

Con motivo de ser el día 24 del corriente el del santo Patron del joven y conocido maestro de armas D. Juan B. Grau, de la Sala Solé, recibió nuestro estimado amigo inequívocas muestras del aprecio y entusiasmo que por él sienten sus numerosos discípulos, los que suscribieron una

importante cantidad para ofrecerle un valioso objeto de arte.—También recibió varios regalos de amigos particulares que quisieron testimoniarle por este medio la estima que les merece el aventajado y notable profesor.

LOS DEPORTES que ha honrado sus páginas con su retrato, y que en distintas ocasiones le ha felicitado por sus merecidos triunfos, le desean también mil felicidades y que cuente muchas fechas como la presente, quien con sus excelentes condiciones tan alto sabe poner el noble deporte de la esgrima.

## Gran Hotel Restaurant Sant Jordi en Vallvidrera

Próxima la estación del veraneo, en la que se buscan los sitios más á propósito para pasar una temporadita de reposo fuera de los quebraderos de cabeza propios de los negocios de la capital ó de los enervantes calores que en la misma se dejan sentir, nada más á propósito que señalar los sitios en que, ya por su belleza natural, ya por sus condiciones de salubridad, mejor brindan al veraneante y al excursionista el plácido solaz y el alegre pasatiempo en el que van buscando la reposición de energías oxigenando sus pulmones con las aromáticas brisas de los bosques y saturando todo su cuerpo de las vitales emanaciones de las montañas.

Y uno de los mejores sitios y que más buenas condiciones reúnen para brindar al habitante de nuestra ciudad los apetecidos fines de contrarrestar los efectos de los grandes calores, es la vecina cumbre de Vallvidrera. El aire en aquel punto, por tener menor presión que en la cumbre del Tibidabo, resulta mucho más conveniente para personas algo delicadas y hasta para las sanas y robustas al par que la vegetación es más feraz y la abundancia de buenas aguas y la cercanía de renombradas fuentes completan la riqueza higiénica de tan agradable sitio, en el que se reúne ya una numerosa y distinguida colonia de barceloneses.

El dueño del Hotel Restaurant Sant Jordi hace hecho cargo de las ventajas que natura ofrece al excursionista y al veraneante en aquellos privilegiados sitios que parecen favorecidos por la Providencia, y completando con un confort adecuado á la estación y con unas como-

didadas á todo evento las bellezas y los dones naturales de Vallvidrera, ofrece su establecimiento, que actualmente se está acabando de restaurar de un modo tan original como espléndido, á todas aquellas personas que deseen pasar una temporada, unos días ó unas horas solamente probando la certeza y la bondad de cuanto aquí llevamos manifestado.

Situado el gran Hotel Restaurant Sant Jordi en la misma plaza de Vallvidrera, desde sus terrazas de primero y segundo piso se domina Barcelona y el mar por un lado y gran parte del Vallés y el Panadés por otro, incluso Montserrat. Las habitaciones han quedado lujosamente amuebladas estilo modernista, y la fachada y todas sus dependencias, próximas á concluirse, resultarán de un tan severo cuanto irreprochable buen gusto. La cocina, española y francesa, ha de satisfacer al más delicado gourmet, y en colmado, botillería y café, se encuentra todo lo cuanto apetecer pueda el estómago más delicado.

El servicio es inmejorable, y en los días de verbena y otras fiestas extraordinarias está abierto y profusamente iluminado toda la noche, como lo estuvo en la verbena de San Juan y lo estará en el día de hoy, verbena de San Pedro.

Apuntadas las excelencias de este notable establecimiento, al público toca ahora apreciarlas en su justo valor, aquilatando con su presencia todo lo que de bueno y de bello contiene el Hotel Restaurant Sant Jordi de Vallvidrera.

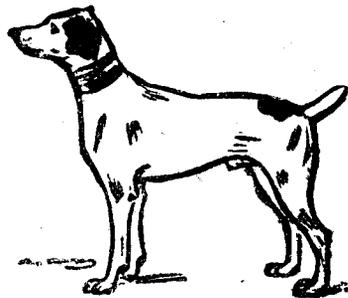
Imp. Los Deportes, Ronda S. Antonio, 70.—Barcelona

## Sociedad Sport Fox-Terrier

Calle CORTES, 173 (entre Casanovas y Villarroel)

Hoy domingo 28 de Junio de 1903, á las diez

CONCURSOS ORDINARIOS Y EXTRAORDINARIOS



# AUTOMÓVILES

y motores ligeros, perfeccionados, desde  $\frac{1}{2}$  á 30 HP.

**Chassis 10 HP. 3.750 pesetas**

Grupos electrógenos, industriales, bombas y marinos

Pídanse presupuestos y noticias á Domingo Tamaro, Ausías March, 97, Barcelona

REPRESENTANTES: Sra. Viuda de E. Banquió, *Palma de Mallorca*  
Medina Hermanos, *Sevilla*.— Sres. Gené, Carnicé y C.<sup>a</sup>, *Reus*.— D. José Curbera, *Vigo*

SE ADMITEN NUEVAS REPRESENTACIONES

---

## 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

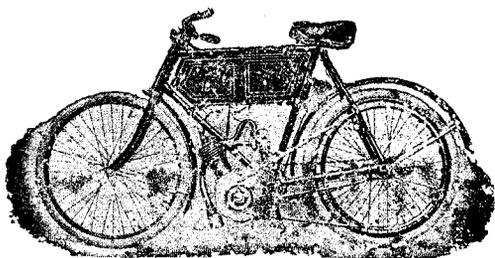
Carbones de vapor, menudos para fragua, aglomerados, cok para usos metalúrgicos y domésticos

---

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

---

## “La Mecánica” de José Casanovas



Motocicleta Minerva tipo 1903

**MOTOCICLETAS.**— Especiales para las carreteras de España, con motor de 2 caballos.— Las más perfeccionadas y únicas que llevan el motor provisto de válvulas que funcionan mecánicamente. — Último adelanto de 1903.

**MOTORES** aplicables á toda bicicleta sin transformarla.

**BICICLETAS.**— Se construyen de todas medidas con materiales de primera calidad

**GRAN SURTIDO DE ACCESORIOS Y PIEZAS SUELTAS**

Máquinas para coser, hacer calceta y demás géneros de punto

Se remite gratis, al que lo solicite, el Catálogo de Motocicletas con motor inclinado ó vertical, construido por la renombrada fábrica «Minerva»

**Casa Central: Ronda San Antonio, 39 y 41, Barcelona**

# J. BURELL Y C.º

CONSTRUCTORES NAVALES

Arsenales: Carretera Casa Antúnez. - Despacho: Calle Ancha, 1, 1.º, Barcelona

## “PEUGEOT”

BICICLETAS Y MOTOCICLETAS



Representante

**F. Lleys, Figueras**



en Barcelona M. Sans

**Calle Poniente, 62, 2.º, 1.ª**

## Neumáticos para Automóviles

marca LE GAULOIS, de positivos resultados

clase la más superior y existencia de todas las medidas

(Pidanse catálogos)

Concesionario con depósito

Manuel Ferrer Marcet

Unión, 3, Barcelona

Condiciones especiales para los negociantes



Publicado ya el

## CATÁLOGO DE PRECIOS

que regirá durante el corriente año

se remitirá gratis

á quien lo solicite

Aragón, 238, Barcelona

CAJA DE PRÉSTAMOS

# La Barcelonesa

*Santa Margarita, 3, entresuelo, esquina Unión*

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

## Vichy España véndese en todas partes

á 25 céntimos la botella

# FRANCISCO QUINTANA

Fabricante de neumáticos.-Aragón, 227, Barcelona

Por entrar el caucho en bruto y salir completamente elaborado, puede esta casa dar los neumáticos más barato y garantizados que ninguna otra de España

Chapas para Automóvil, cubiertas carruajes, etc. — Pedid Catálogo y se remite gratis

## Francisco Gid Vidiella

Proveedor  
de la Real Casa

Taller de construcción de embarcaciones para Regatas y de recreo

tales como canots, canoés, yolas de mar, outriggers, bayonas y remos

ESPECIALIDAD EN MODELOS PARA YATES

Calle del Conde del Asalto, núm. 144, 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, 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.

## PELOTAS legítimas FOOT-BALL

Grandes existencias. Las que dan mejor resultado y más baratas

Unión, 3 **Manuel Ferrer** Barcelona

## Acumuladores Fénix

para Centrales y Automóviles

Domingo Tamaro, Ausias March, 97

PARA PUBLICIDAD  
en el

Boletín Oficial de la "U. V. E."

dirigirse á las

Oficinas de la Unión: Provenza, 304

# NUEVO GARAGE

---

## Venta de Automóviles

Modelos 1901, 1902, 1903

R. Fradera, ingeniero, Provenza, 276, entre Paseo de Gracia y Rambla de Cataluña

---

# Autogarage Central

Local capaz para 40 coches  
montado á la altura de los mejores del extranjero

**Depósito exclusivo de los neumáticos "Michelin"**

Gran Taller de Reparaciones  
con maquinaria moderna movida por electricidad

Inmenso surtido de accesorios  
y piezas sueltas de todas clases

Venta de Automóviles y Bicicletas de las principales marcas

Servicio día y noche á la  
disposición de sus clientes

**F. S. ABADAL**

CONSEJO DE CIENTO  
NÚMS. 923 Y 925

---

## AUTO-GARAGE BARCELONÉS

(Antiguo Americano)

### Central Garage Benz Parsifal para Cielos y Automóviles

Accesorios, aceites y grasas para los mismos

Director F. TRUCO

Catálogos y presupuestos — Cortés, 253, Barcelona — Catálogos y presupuestos

### Gran Taller de reparaciones