ÓRGANO MENSUAL
DE LA SOCIEDAD DE VELOCIPEDISTAS DE MADRID

AÑO I. NOVIEMBRE, 1885. NÚM 7.º

ADMINISTRACION: CAPELLANES, 7, MADRID

**Precios de suscrición:**

ESPAÑA..... Seis meses..... **3,50** pesetas. Un año..... **6** »

EXTRANJERO..... Seis meses..... **4** pesetas. Un año..... **6,50** »

### A NUESTROS SUSCRITORES

**El retraso con que este número ha salido se debe al magnífico foto-grabado que regalamos á nuestros suscritores, inaugurando con el retrato del campeón de Madrid la serie de notabilidades velocipédicas españolas que nuestra revista piensa seguir publicando.**

**La rifa del safety no se ha verificado aún, pero tendrá lugar en la primera sesión del mes de diciembre.**

**Como están apuntadas en secretaría las personas que han tomado billetes y los números que les corresponden, se avisará inmediatamente al agraciado, además de publicarlo en el próximo número.**

## ¡Cornudo y apaleado!

Las últimas carreras de velocípedos celebradas en el Retiro han tenido, sin duda alguna, completo éxito, y para cerciorarse de ello basta leer la revista que con notoria imparcialidad publicamos más adelante, y los artículos que á nuestras carreras han dedicado los más importantes periódicos de Madrid, artículos debidos á los redactores que con gusto aceptaron la invitación de la Sociedad y que á nuestra reunión asistieron.

¿Cuál ha sido la causa del éxito obtenido?

El tiempo primaveral, y por tanto extraordinario para la estación, la notable afluencia de curiosos y convidados de las familias y amigos de los socios, la elegante concurrencia de bellísimas señoras y encantadoras señoritas, la buena forma y preparación de los corredores, así como sus vistosos y elegantes trajes, la animación que dió aquel centro improvisado de apuestas mutuas, la bonita tribuna y multitud de detalles de organización aplicados por primera vez, todo este conjunto imprimió un carácter completamente nuevo, agradable y serio á esta reunión, determinando su completo éxito.

No se crea, sin embargo, que la organización de unas carreras de esta importancia se improvisa el mismo día y en el propio sitio de la fiesta.

Un sinnúmero de visitas á los centros oficiales y periodísticos, peticiones de todo género, investigaciones de índoles diversas, convencer á los unos, animar á los otros, dominar las dificultades que á cada paso van surgiendo; en una palabra, innumerables esfuerzos y considerable trabajo material y moral; todo esto es menester, y sin embargo, la Junta directiva, con placer, con afición, con entusiasmo, lo ha llevado á cabo merced á la cooperación en

muchos detalles del Consejo de administración. La Junta directiva, y especialmente el presidente, creían pues, estar en el derecho de esperar que todos los socios quedarían satisfechos de estas carreras.

Creían igualmente que los socios debían agradecer al cielo el no haber aguado la fiesta con las inclemencias propias de la estación, á las señoras de haber concurrido á nuestra reunión, en horas por cierto intempestivas para el bello sexo, á los corredores de haberse preparado con tanto acierto como entusiasmo, y de haber corrido con ímpetu y energía; creían en fin, la Junta y su presidencia, que todos estarían unánimes en declarar que dichas carreras habían sido de todo punto favorecidas por la *suerte*.

Decimos esto, porque sabido es que cuando se organiza una fiesta cualquiera, asumiendo la responsabilidad de su éxito ó de su fracaso, si resulta lo primero, se oye decir: «¡Qué suerte hemos tenido!» Y si lo segundo, la única impresión que se articula (la expresada por los siguientes ó parecidos) apartes ó diálogos: «¡Vaya una organización!... Pero esa Junta... ¿para qué sirve?...»

Es un caso idéntico al de los médicos cuando tratan á un enfermo; si éste se cura, «Dios lo ha salvado,» y si el enfermo muere, «el médico lo ha asesinado.»

La Junta directiva tiene en esta ocasión la conciencia de haber cumplido con su deber y conceptúa que la organización de las carreras poco dejó por desear.

Sin embargo, hemos sabido con tanta sorpresa como disgusto, que las últimas carreras han dado margen á murmuraciones que han estado á punto de degenerar en protesta por parte de algún ó algunos socios.

No tenemos la pretensión de ser infalibles; pero sí grandísima curiosidad de conocer los motivos sobre los que se hubiera fundado el proyectado y afortunadamente fracasado voto de censura que por un momento se ha cernido sobre nuestras cabezas.

No desesperamos de oír en la próxima sesión una interpelación sobre nuestros errores y pecados, y lo deseamos vivamente, pues nadie como nosotros tiene tanto interés en conocer las imperfecciones ó deficiencias de la organición de las últimas carreras para corregirlas en las futuras.

No es la idea, sino la forma, lo que sentimos de todas veras, pues hemos desplegado tan entusiasta actividad, nos hemos aplicado á reunir para la fiesta tantos elementos de éxito, colaboramos en ello con tan buena fe y con tan gran deseo de corresponder á la misión con que nuestros compañeros nos habían honrado, que creímos merecer su aprobación, ya que no su beneplácito en todos conceptos, pero...

No hemos logrado, según parece, complacer á alguno de nuestros compañeros, y al ser objeto de acerba cuanto en nuestro concepto inmerecida crítica, nos aplicamos el vulgar epígrafe de nuestro artículo, exclamando: *¡Cornudos y apaleados!*

EUGENIO RIBERA.

# En el velódromo

## CARRERAS DE OTOÑO

### DE LA SOCIEDAD DE VELOCIPEDISTAS DE MADRID

Las carreras que esta Sociedad había fijado para el día 25 de octubre, y que por el mal estado de la pista se aplazaron hasta el domingo 8 de noviembre, se han verificado ese día, alcanzando un éxito completo.

La comisión organizadora del programa, así como el Consejo de administración, pueden estar satisfechos, pues han llenado cumplidamente el deber que se habían impuesto al aceptar los cargos.

También al Excmo. señor alcalde de Madrid, D. Alberto Bosch, y á su digno secretario corresponde una parte del éxito alcanzado este día. Dichos señores han atendido, con la amabilidad que les caracteriza, las peticiones de nuestro activo presidente, facilitando el permiso de dar las carreras en el Parque de Madrid y establecer una tribuna para el jurado. Y puesto que hemos nombrado á D. Eugenio Ribera, consignemos, aunque sea de paso, la febril actividad que ha desplegado en el desempeño de su difícil cargo, no olvidando ningún detalle apesar de haber tomado la mayor parte del trabajo que á la comisión de carreras correspondía.

A las nueve de la mañana, el paseo de la estufa del Retiro presentaba ya un animado aspecto. Los carpinteros, bajo la dirección de D. Francisco Rivière, instalaban la tribuna; gran número de peones y jardineros barrían y arreglaban la pista, según las indicaciones del presidente; numerosos socios, montados en sus respectivas máquinas, atravesaban las alamedas del Retiro, dirigiéndose rápidamente al campo de la lucha, y compactos grupos de invitados invadían poco á poco el paseo.

La mañana no podía ser más apropósito: ni un soplo de aire, y un sol vivificante, sin ser molesto, cooperó poderosamente á la alegría y la animación que un tiempo primaveral esparce siempre.

Pronto quedó instalada la tribuna con su correspondiente campana, y aprovechamos esta ocasión para felicitar á los consejeros de administración D. Fernando Rivière, D. José Ribera y D. Eduardo Figueroa por el buen gusto y elegancia de la tribuna que han proyectado, y el celo que han tenido que desplegar para conseguir el objeto sin llegar al presupuesto fijado.

A las nueve y media la animación era extraordinaria, el aspecto del paseo delicioso, por todas partes caras de mujeres bonitas. Se acercaba la hora y las señoras fueron tomando asientos en los puestos de preferencia frente á la tribuna. Allí tuvimos ocasión de ver á la Sra. de Bárbara, á la Sra. de Ribera y sus hijas, á la Srta. de Bruguera, á las señoras y señoritas de Isla, Figueroa, Hontán, Rozpide, Lozano, Chevallier Bourcoud, Periquet, Herbin, y otras muchas que por falta de memoria y espacio omitimos. El sexo fuerte estaba representado por los socios y

gran número de amigos de éstos que habían sido invitados particularmente, y entre estos últimos debemos citar el señor secretario del alcalde y los Sres. D. Enrique Martínez y Miguel Moya, redactores respectivamente de *El Imparcial* y *El Liberal*, á quien mucho agradecemos el haber aceptado nuestra invitación y las interesantes revistas que para sus diarios escribieron.

A las diez se presentó en la tribuna el jurado, compuesto del presidente, D. Eugenio Ribera, el secretario, D. Cipriano Santos, y el cajero, D. Miguel Moreno. Suenan los dos primeros toques de la campana y se presentan en la pista los corredores D. F. S., D. A. N y D. L. B. El señor Semiracer, que debía tomar parte en esta carrera así como en las siguientes, no lo pudo hacer por una caída desgraciada al probar un nuevo biciclo; pero tuvimos el gusto de verle presenciar las carreras, viendo los toros desde la barrera, como vulgarmente se dice.

Colocáronse en sus puestos el starter D. Eduardo Figueroa con una magnífica bandera de raso encarnado con las iniciales de la Sociedad bordadas en oro fino por la bella hermana del donante, el socio D. Angel de las Pozas, y el contra starter D. Luis Bacqué con otra bandera de raso azul, regalo del cajero de la Sociedad y cuya confección es obra de la simpática señorita de Figueroa.

Ambas señoritas y los generosos donantes reciban nuestro reconocimiento en nombre de todos los socios por su valioso y laudable concurso.

Los tres comisarios D. Enrique de Bárbara, D. Agustín Bourcoud y D. Pedro Ribera ocupan sus puestos en diferentes puntos de la pista, que mide 550 metros. Baja el starter la bandera y parten los corredores de tercera clase en pelotón llevando la cabeza durante dos vueltas D. F. S.; á la tercera cedió el puesto á D. L. B. que le conservó hasta la llegada, en donde por un empuje formidable logró D. A. N. igualarse, pasando en esta forma por delante de la meta haciendo lo que llaman los ingleses *dead heat*. D. A. N. ha hecho una muy buena carrera, si se tiene en cuenta que corría con un biciclo de 23 kilogramos, contra un racer Humber de 11. Tardaron en recorrer los 2.000 metros 4′ 10″.

Para la segunda carrera (segunda clase), 3.000m, se presentaron D. Arturo Periquet, D. Francisco Lozano, D. A. N. y D. L. B.

Desde la salida tomó la *cabeza* D. Arturo Periquet, y la guardó hasta la llegada, no siendo ni un momento inquietado por sus competidores; tiempo empleado, 7′ 4″, y el segundo, D. L. B., en 7′ 20″; en esta carrera se creía que D. F. Lozano lo hubiese hecho mejor; pero una indisposición que tuvo la víspera le impidió hacer lo que puede en condiciones normales.

La tercera carrera era esperada con impaciencia, pues se trataba del campeonato de Madrid. Sólo tres corredores se presentaron, D. Arturo Periquet, D. José Ribera y el infatigable D. L. B. Cuando el starter les dió la salida partieron con la velocidad del rayo; á la tercera vuelta, D. L. B. se retiró de la carrera; ésta quedó reducida á los dos corredores que durante las ocho vueltas no se separaron uno del otro, y al anunciar la campana la última vuelta, tomó la delantera D. José Ribera, siguiéndole muy de cerca su competidor; pero la goma de la rueda grande se despegó, ocasionándole una caída de la que resultó con una ligera contusión en la rodilla, y el consigniente retraso, que por más que volvió á montar, le hizo llegar con 30″ de diferencia. D. Arturo Periquet hizo los 5.000 m en 10′ 34″, y don José Ribera en 11′ 4″. Fué de sentir este incidente, pues nos privó de presenciar una llegada que hubiera sido muy reñida.

El handicap de 2.000 metros, que era la cuarta carrera obligatoria para todos los vencedores, resultó mal hecho por un error de cifra en los cálculos; pero además, los corredores no pusieron nada de su parte. El orden de salida fué el siguiente: D. José Ribera y D. Arturo Periquet *Scratch's* daban de ventaja á D. L. B. 12″; á D. Francisco Lozano, 17″; á D. A. N., 22″, y á D. F. S., 42″. La llegada fué casi en el mismo orden. 1.°, D. F. S., en 4′ 27″; 2.°, D. Francisco Lozano, en 4′ 20″; 3.°, D. A. N., en 4′ 27″; 4.°, D. José Ribera, en 4′ 13″, y 5.°, D. Arturo Periquet, en 4′ 18″.

Después de esta carrera, y en el mismo orden en que llegaron, tomó el reputado fotógrafo D. Edgardo Debas un artístico grupo de los seis corredores y del público que se agolpaba á la llegada.

El concurso de agilidad y destreza reunió tres competidores. Ganó el primer premio D. José Ribera, quien apesar de las dos carreras anteriores y de su caída, hizo prodigios de equilibrio y agilidad. El segundo premio lo ganó don Rafael López de Pando, siendo extraordinariamente aplaudidas las arriesgadas y difíciles suertes que estos señores hicieron en sus biciclos.

En resumen; muy buenas velocidades, superiores á las que hasta ahora se habían alcanzado.

El público numeroso y entusiasta que con sus aplausos animaba á los corredores, demuestra los muchos adictos que va teniendo nuestro *sport*, y nos presagian para las carreras públicas, y con objeto benéfico, que la Sociedad piensa organizar para la próxima primavera, un éxito inmenso.

NOTA FINAL. En la segunda y tercera carrera se instaló ligeramente un centro de apuestas mutuas, y contra la costumbre ordinaria, los organizadores de estas apuestas, lejos de ganar el 10 por 100, tuvieron que poner 55 pesetas de su bolsillo por haberse equivocado en los cálculos.

TICIANO GONSAS.

## Ecos del club

El domingo 16 habíase convenido que todos los socios con sus correspondientes máquinas debían hallarse en el Retiro para que el fotógrafo Sr. Debas tomase diferentes grupos de la sociedad.

El cielo nublado y amenazador de la mañana asustó sin duda á muchos socios, pues sólo próximamente la mitad de ellos (unos treinta), acudieron al lugar de la cita. Tres magníficos grupos

sacó el artístico fotógrafo D. Edgardo Debas, resultando un verdadero cuadro el conjunto de tantos velocípedos de todos los sistemas.

Si alguno de nuestros suscritores desea alguno de estos grupos, así como el tomado el día de las carreras y que es de grandísimo efecto, nos encargamos de ello con sumo gusto.

Cada prueba (0 m,30 por 0 m,20) cuesta 6 pesetas.

Podemos asegurar á nuestros suscritores que esas magníficas fotografías les complacerán en extremo.

***

En las sesiones del mes próximo se presentará y discutirá el reglamento de records para España.

Los ciclistas de Barbastro, que con suma impaciencia lo esperan para inaugurar largos records en carretera, deben, pues, estar satisfechos.

Conque, señores émulos de Rousset y Baby, ¡á prepararse!

***

Preciso es confesar, aunque sea triste el decirlo, que las apuestas en las carreras contribuyen poderosamente á interesar al público por las carreras, y la prueba de ello es que en el centro de apuestas que en un velador se improvisó en la segunda carrera de la última reunión, hubo inmediatamente una cola inmensa, cerrándose la taquilla sin que la mayor parte de los aficionados pudieran tomar billetes.

En la segunda carrera fué favorito D. Arturo Periquet y en la tercera D. Jose Ribera, pero este último hizo una caída, ganando los partidarios de D. A. Periquet.

Los señores que organizaron las apuestas empezaron á pagar 90 reales por duro, y sólo después de haber pagado á algunos jugadores, notaron que se habían equivocado, pues no correspondía pagar más que 45 reales por duro.

Todo se arregló, sin embargo, pero á costa de los organizadores.

***

Tan pronto como terminó el compeonato de Madrid, D. José Ribera propuso al campeón D. A. Periquet un match de cualquier distancia y cantidad y fué aceptado en principio, aunque no para aquel día.

No se crea que el match ofrecido por el caído al vencedor implique enemistad entre los corredores. Al contrario, y este es el carácter general de la Sociedad, los dos competidores continúan más amigos, si posible fuera, que antes, y juntos les hemos visto luchar uno contra otro en las mesas de los comedores y de los billares.

***

El presidente honorario de la Sociedad, D. Fernando Soriano, no pudo asistir á las carreras por hallarse fuera de Madrid. Sabemos que lo sintió muchísimo, pues dicho señor no ha perdido ni un ápice de la afición que para nuestro *sport* tenía.

***

Algunos socios pasivos se han animado mucho para correr, y sabemos que piensan hacerse activos para poder tomar parte en las carreras de primavera. Mucho lo celebramos, pues para ser verdadero ciclista hay que correr ó haber corrido.

***

Apesar de los pesimismos de algunos socios, el concurso de agilidad y destreza que por primera vez se ha verificado en España, ha gustado sobremanera; verdad es que se distinguieron mucho los corredores que en él tomaron parte.

Entre otras suertes dificilísimas, citaremos las siguientes: pararse sin tocar con las manos al guía del biciclo y permanecer parado de esta manera largo tiempo; subir por la pedal *estando el biciclo parado*; deslizarse á lo largo del cuerpo de la máquina, continuando moviendo los pedales hasta poner las piernas casi horizontales, y sin dejar las pedales volverse á colocar en la posición natural; ponerse de pie encima de la silla; apearse saltando por delante de la rueda mayor del biciclo, y otras muchas que no recordamos.

***

Algunos socios se han extrañado que en vista de las circunstancias en que fué corrido el campeonato, el jurado no haya procedido como suele hacerse en casos análogos en el extranjero; es decir, que cuando en un campeonato, por caídas ó accidentes involuntarios en el final de la carrera, no queda más que un corredor, y éste, por consiguiente, llega primero sin verdadera lucha, se debe reservar el título de campeón para una carrera posterior, si bien el premio se considera como ganado.

Como prueba de ello, se citó el campeonato de Francia, corrido en el mes de mayo en Burdeos, y el campeonato de Italia, corrido en el mes pasado en Milán, en que los jurados resolvieron reservar los títulos de campeones.

El jurado madrileño, si bien sabe que la verdadera justicia hubiera consistido en reservar el título de campeón de Madrid para otra carrera, no ha querido tomar esa determinación, á ruegos de uno de los miembros, que ha querido evitar de esa manera que se le pueda suponer alguna parcialidad al haber tomado ese acuerdo.

***

Como anunciamos en nuestro número anterior, en estas carreras se han batido algunos *records*, entre otros el de 5 kilómetros, que pertenecía á D. Ignacio Santos, en 10'45".

D. Arturo Periquet lo ha hecho en 10'34", y sin la caída de J. Ribera, no tenemos la menor duda de que lo hacen en 10'30", ó menos quizá, pues tanto el uno como el otro tienen un terrible empuje final.

Verdad es que hay que tener en cuenta que estas últimas velocidades se han hecho en *racers* de 11 kilogramos de peso, mientras que D. I. Santos montaba un carretero de 23 kilogramos.

En el campeonato de Madrid lucharon tres *racers* de 11 kilogramos, de las fábricas Rudge, Humber y Clement.

***

Sabemos que uno de nuestros socios más entusiastas se ha decidido á encargar á la reputada fábrica Howe, de Glasgow, diez máquinas de todas clases, que se propone vender á precio de fábrica, y en el caso en que dé resultado esa tentativa, tendremos en España un verdadero depósito de velocípedos.

Mucho nos alegramos, pues para el completo desarrollo de nuestro *sport*, era imprescindible la facilidad en la adquisición de las máquinas.

## Nuestros corredores

### D. Arturo Periquet, campeón de Madrid de 1885

Este corredor, que tanto se ha distinguido en las últimas carreras, y cuyo retrato tenemos el gusto de regalar á nuestros suscritores, cuenta sólo diez y ocho años, y sin embargo, tiene ya una brillante historia velocipédica.

En setiembre de 1883 volvía de los colegios de París y Londres, habiendo aprendido á montar en esta última ciudad.

Apenas en Madrid, compró un magnífico biciclo carretero, de Singer, ingresando en la sociedad el 30 del mismo mes.

El 8 de junio de 1884 se presentó por primera vez en la pista, montado en el tracer de Rudge, con el que corre hoy día.

Debutó en la carrera de cuarta clase con una caída, voluntaria, por cierto, pues en la última vuelta, al tomar demasiado larga la curva, se tiró casi del biciclo para no chocar contra el público.

El mismo día ganó el primer premio de tercera clase; 1.500 metros, en 3'40".

El 8 de febrero de este año tomó parte en un handicap de 28 kilómetros en la carretera del Pardo.

Llevaba 14' de ventaja, y en su roadster de 23 kilogramos ganó el primer premio, en 1 h 25'.

En las carreras de primavera, cuya revista se ha publicado en el segundo número de EL VELOCÍPEDO, ganó la carrera de segunda clase, 3.000 metros en 9' 26"; en el primer handicap salió scrath, y llegó tercero, haciendo los 5.000 metros en 11'15".

Y, por último, en estas carreras de otoño ha ganado dos primeros premios; el de segunda clase, 3.000 metros en 7'4", y el campeonato de Madrid, 5.000 metros en 10'34", entrando ya desde ese día en la primera clase, con los Sres. D. Ignacio Santos, Ramón Echagüe, José Ribera y otros que se han retirado á la vida privada.

Con las buenas condiciones físicas de A. Periquet y la severa preparación á que se somete, no nos cabe la menor duda que este corredor dará mucho que hacer á sus compañeros de primera clase.

Así es, que para las próximas carreras veremos con seguridad una lucha muy interesante.

Reciba el simpático *small wheel* los afectuosos plácemes de sus compañeros de redacción, deseándole continúe aumentando su velocidad y sus triunfos.

## Excursiones y viajes

### DE MADRID Á ARGANDA

Estimulados por el bien escrito artículo que con el epígrafe «Las excursiones velocipédicas» apareció en el tercer número de este periódico, en el que se decía lo muy interesante que sería para todos los ciclistas españoles el tener datos sobre las carreteras de nuestro país, nos atrevemos á describir, aunque sea desaliñadamente, la excursión que realizamos el martes 8 de setiembre, por si alguna utilidad pudieran tener para nuestros colegas los datos que apuntamos respecto al estado del trayecto recorrido.

Hubiéramos dado á conocer otras verificadas al Escorial, Colmenar Viejo, Alcalá de Henares, etc., pero desistimos de ello, teniendo en cuenta son sus carreteras conocidas por la mayor parte de los velocipedistas madrileños. También tenemos proyectado, si nuestras ocupaciones lo permiten, visitar á Toledo, Aranjuez y pueblos más principales de los alrededores de Madrid, por malas que estén sus carreteras, de las cuales daremos conocimiento, pues la publicidad de las excursiones, es el medio mejor de llegar á obtener un itinerario de caminos, ya que no se encuentra uno de aquellos en condiciones deseables. Concretámonos pues, hoy, á la verificada á Arganda, porque creemos no ha sido explorada velocipédicamente su carretera.

Partimos de la plaza de la Independencia, punto de la cita, á las cuatro y media de la mañana. A algunos les extrañará que para un paseo tan corto, hayamos tenido necesidad de salir todavía de noche; pero ha sido con el objeto de pasar á una buena hora por Vallecas y evitarnos así el encuentro de muchos carros, la mayor parte cargados de yeso que vienen á Madrid. De esta manera disminuíamos en lo posible los accidentes que pudieran sobrevenir, cuando los carros van abandonados por sus conductores y éstos en grupo y á buena distancia de ellos, como sucede generalmente.

En el puente de Vallecas principia la primera cuesta ascendente y la más fuerte de todo el camino hasta Arganda; tendrá unos dos kilómetros con la pendiente de 5 á 7 0[0, pero que representa 8 por el sinnúmero de baches, algunos de ellos, profundos y el mucho polvo; sin embargo, ganamos la rampa con facilidad sobre nuestros biciclos, únicamente con el cuidado de ir sorteando estas desigualdades, las que manteniendo en constante movimiento á los faroles, ya cubiertos de polvo, no nos permitían precisar bien el estado del camino. A las cinco llegamos al portazgo y nos apeamos para apagar las linternas, que con la luz del día se hacían inútiles. La carretera, aunque mejora algo, sigue desde la terminación de la cuesta siendo tan defectuosa hasta Vallecas (kilómetro 8), por donde pasamos á las cinco y cuarenta minutos. No tuvimos necesidad de apearnos, porque la carretera atraviesa el pueblo, no teniendo parte ninguna empedrada.

En cuanto al paisaje que divisamos, es como el de la mayor parte de las cercanías de Madrid: árido por todas partes y alguna pequeña colina, sin tener nada que recree la vista. El suelo mejora mucho desde Vallecas, pudiendo pasar los kilómetros del 8 al 14 como buenos, permitiéndonos una buena velocidad, que nos hizo recobrar en algo el tiempo empleado en los ocho primeros kilómetros. Pero lo bueno poco dura, y más tratándose de caminos en España, y casi bruscamente tuvimos que cambiar la velocidad que traíamos (tres minutos y medio por kilómetro); en paso de carreta al entrar en el kilómetro 15, haciéndose tan intransitable, que nos vimos obligados á apearnos é ir la mayor parte del trayecto á pie hasta el kilómetro 18, por un suelo completamente deshecho, lleno de arena, baches y piedras ocultas en el polvo.

El kilómetro 19, el mejor de todo el camino, ya varía de aspecto como suelo y como paisaje, recorriéndole en menos de tres minutos, y teniendo que acortar un poco la velocidad al pasar por el hermoso puente colgante (kilómetro 20) sobre el Jarama. A la salida del mismo marchamos con la velocidad que traíamos anteriormente, dejando á la derecha el pueblo de Vacia-Madrid, que sólo le constituye un pequeño grupo de casas. Nuestro paso, tan veloz é inesperado, despierta la curiosidad en aquellas gentes, que prorrumpen en voces, como sucede siempre que visitamos en velocípedo algún pueblo de las cercanías. Las gallinas y demás volátiles corrían delante de nosotros con las alas tendidas, y los perros detrás, con sus ladridos, producían una infernal algarabía, hasta que estenuados de fatiga nos abandonan, quedando todo sumido en el mayor silencio. Ofrécese entonces á nuestra vista un paisaje completamente distinto al que habíamos recorrido. Por todas partes se ven plantaciones de olivos y de viñas. Ya se conoce que nos aproximamos á Arganda.

Desde el puente, y á ambos lados de la carretera, vense una fila de árboles y también varias huertas. El suelo sigue siendo bueno, pero, como hemos dicho anteriormente, dura poco, y al llegar al kilómetro 23, disminuímos nuestra marcha, siguiendo poco más que al paso. La gran cantidad de grava que hay acumulada á uno y otro lado de la carrete-

ra, estrechan ésta hasta el punto de tener que apearnos cada vez que se cruza algún carro con nosotros, pues sabido es el espanto que produce en el ganado la marcha de nuestros vehículos. Tan malo es el estado del camino, que el velocípedo se detenía casi iustantáneamente cada vez que le dábamos impulso para montar, lo que conseguimos por fin con gran trabajo. Con las mismas dificultades seguimos hasta medio kilómetro antes de llegar á Arganda, sometiéndonos á la imprescindible fumigación, para lo cual nos encierran en un cuarto por espacio de tres ó cuatro minutos, donde aspiramos los desagradables vapores del ácido fénico, concretándose á esto sólo, bien poco por cierto, la desinfección tan temida por los viajeros en época de epidemia como la que atravesamos.

Por fin, á las siete y media llegamos á Arganda, en cuyo punto, tan conocido por sus vinos, tuvimos ocasión de apreciar la belleza de muchas argandesas que vimos en el corto tiempo que allí paramos, y también llamó nuestra atención lo ameno de sus cercanías, tan pintorescas, por hallarse cubiertas en su mayor parte de huertas y viñedos.

Nunca creímos tardar tres horas en franquear los 27 kilómetros, igual al que emplean los coches-diligencias en el mismo camino; mas téngase presente las dificultades antes enunciadas, que nos obligaron á recorrer á pie varios trayectos (calculamos unos cuatro kilómetros), á más de las detenciones ocasionadas por los carros que encontramos, y se comprenderá tardásemos tanto en dicha distancia.

El camino, en lo general poco accidentado (exceptuando la cuesta de Vallecas y las demás, que son pocas y muy cortas, pues no pasan del 6 por 100), se puede recorrer en velocípedo y sin fatiga en menos de hora y media, estando el suelo en buen estado, sin necesidad de apearse, porque no hay que atravesar más que un pueblo y un paso de nivel.

A la vuelta aumentamos la velocidad en cuanto era posible, al pasar los pocos buenos trozos, tardando dos horas y media, es decir, media hora menos que á la ida, lo cual indica la ventaja de conocer el camino que se recorre.

Apesar de las noticias, algún tanto desfavorables, que nos habían dado con respecto al pueblo de Vallecas, cúmplenos decir que no tenemos que contar ningún lance desagradable y sí sólo la natural curiosidad que generalmente despierta en los pueblos la presencia de velocipedistas, llegando hasta el punto de preguntarnos si éramos alemanes; lo cual se explica teniendo en cuenta el levantado espíritu patriótico que dominaba por aquellos días en todos los españoles. A la vuelta atravesamos por la plaza, donde había tanta gente, que, no pudiendo romper, tuvimos necesidad de apearnos, siguiendo á pie rodeados de muchachos, que no bajarían de cincuenta, y á la salida del pueblo montamos, seguidos de nuestra escolta, hasta que cansados ya se retiraron.

Para terminar, diremos que el paseo está muy lejos de ser agradable, dadas las malas condiciones en que hoy se encuentra la carretera, pero cuando ésta se concluya de arreglar, que creemos será pronto, es una excursión que recomiendan á sus compañeros

DOS AMATEURS.

## Carta de París

Apesar de lo adelantado de la estación de invierno, algún que otro club organiza aún carreras. Así hemos visto últimamente el S. V. de París hacer correr sus campeonatos de bi y triciclos de fondo. El primero se verificó en la carretera de París á Melun, distancia, unos 104 kilómetros entre ida y vuelta, y con tan mal resultado, que de quince corredores, tan sólo pareció uno en el límite de tiempo fijado; los demás, ó abandonaron la carrera, ó tuvieron averías más ó menos graves. Uno de los mejores corredores de esta Sociedad, un tal Sourbadére, quedó tendido media hora, desfallecido en la carretera. El segundo campeonato, éste de triciclos, no tuvo mucho mejor éxito, debido sin duda á la singularísima ocurrencia de dar la salida y hacer la llegada en el centro mismo de la capital, obligando por tanto á los atrevidos corredores á correr entre coches y ómnibus por calles empedradas en su mayor parte. Salieron cuatro corredores y terminaron milagrosamente sin contratiempo tan estupenda carrera. La prensa velocipédica se burla, y con razón, de semejante espectáculo, tan ajeno al verdadero sport como á los intereses del velocipedismo.

En Burdeos, el S. V. de la Gironde, organiza para el domingo 29 unas carreras á beneficio de las víctimas de una catástrofe recientemente ocurrida en el Mediodía de Francia. En estas carreras veremos luchar á Duncan, de Civry y Medinger.

El V. C. (1) de la misma ciudad acaba de alquilar un terreno al Ayuntamiento por un plazo de tres años, y en su última reunión ha votado la cantidad de 5.000 pesetas para los primeros gastos de establecimiento de una pista en dicho terreno. Pronto tendremos, pues, en Francia una segunda pista igual en clase y distancia á las inglesas.

La cosas no van tan adelantadas en París; sin embargo, sabemos que ya se ha encontrado un terreno bastante extenso, próximo al centro velocipédico de la capital.

Se está calculando el presupuesto de esta empresa, y para reunir los fondos necesarios, se hará una emisión de acciones de 25 pesetas. Los principales fabricantes cubrirán seguramente la mitad del capital necesario, y no hay velocipedista verdaderamente aficionado que no participe en la medida de sus recursos á dicha emisión. Todos comprenden que se trata de una cuestión de importancia vital.

El Ministerio de la Guerra ha llamado últimamente al director del periódico el Sport V., presidente al mismo tiempo de la S. V. M., con objeto de consultarle respecto del establecimiento de un cuerpo de biciclistas en el ejército. Ya Austria y Bélgica se han adelantado á Francia en esta iniciativa, y los resultados han debido ser satisfactorios, puesto que dichos Estados cuentan ya con un cuerpo de «eclaireurs» biciclistas perfectamente organizado. Este cuerpo en Austria es de 300 hombres.

Es probable que en las maniobras del próximo año veamos esta interesante cuestión puesta en práctica. Alemania también trata de seguir el ejemplo de Austria: veremos, pues, muy pronto la utilidad del biciclo oficialmente reconocida, y su planteamiento en el cuerpo de carteros no será más que una cuestión de tiempo.

El fabricante Singer, de Coventry, presentó su candidatura en las últimas elecciones municipales de dicha ciudad. En los días anteriores á la elección mandó á sus obreros por la ciudad, montados sobre tríciclos de su fábrica y llevando grandes carteles en que se leía: «Votad por Sínger y la industria ciclista.» Ignoramos si el escrutinio le ha sido favorable. Los periódicos ingleses tratando este asunto dicen que no es tan sólo en los municipios donde los ciclistas deben tener representantes, sino también en el Parlamento, donde sus elegidos podrían prestar grandes servicios, particularmente en lo que concierne al cuidado de las carreteras.

---

(1) En Burdeos existen dos clubs, el *Veloz club Bordeles* y la *Societé Velocipedique de la Gironde* que para abreviar llamaremos, V. C. y S. V.

En la lista de privilegios de invención vemos figura el del nombre del Marqués de Lorne, hijo político de la Reina de Inglaterra, como inventor de un perfeccionamiento en los biciclos. ¿Cuándo veremos en España personas de tal posición ocuparse de semejantes cuestiones?

Para concluir, un poco de estadística: Hasta fin de 1883 se tomaron en Inglaterra 1.000 privilegios de invención concernientes á los biciclos ó triciclos. En 1884 nada menos que 637.

Se cuentan 170 fabricantes, produciendo por término medio 500 máquinas al año cada una.

En Coventry hay 3.000 obreros dedicados á esta industria, y 5.000 en toda Inglaterra.

Se calcula en 40.000 el número de máquinas vendidas anualmente, las cuales estimadas en 500 pesetas como término medio, dan una cifra total de 20 millones.

Las fábricas representan un capital de 22.500.000 francos.

Tal es la importancia de esta industria en el Reino Unido.

*El Corresponsal.*

París 25 de noviembre de 1885.

# REVISTA DE CARRERAS Y RECORDS

## FRANCIA

Apesar de lo avanzado de la estación, se han verificado gran número de carreras, pero las únicas verdaderamente interesantes han sido las celebradas el 8 y 15 de este mes en Montpellier y el campeonato de fondo del veloz club de Burdeos.

### CARRERAS DE MONTPELLIER

En el bonito velódromo construído por el veloz club de esta ciudad, una de las más velocipédicas de Francia, se verificaron el domingo 8 las siguientes pruebas:

1.ª Match en tricielo de 10.000 metros entre Duncan y De Civry. Lo ganó de Civry por $^1/_5$ de segundo en 22′ 37″.

2.ª Handicap biciclos en series (2.000 metros).—Ocho competidores.

Se corrió en dos series de cuatro cada una, y una serie final en que tomaron parte los vencedores de las dos primeras series y el mejor segundo.

3.ª Match de 15.000 metros en safety, entre De Civry y Duncan.

Ha despertado esta carrera gran entusiasmo en el público.

En la última vuelta iba De Civry delante, pero Duncan fué apretando hasta alcanzarle justamente en la meta, llegando *dead heat* en 31′ 7″.

No habiendo, pues, vencedor de este match, organizaron allí mismo otro match definitivo de 10.000 metros en biciclo ordinario.

Este match, así como otras dos carreras regionales, se verificarán el siguiente domingo.

1.ª carrera.—3.000 metros, biciclos de seguridad.—Seis corredores.

2.ª carrera.—3.000 metros, triciclos, en dos series y una final; la ganó Chauvin, como la anterior.

3. carrera.—El match entre De Civry y Duncan despertó grandísimo entusiasmo, pues los dos célebres corredores llevaron alternativamente el tren, ganando Duncan por un largo de biciclo en 18′ 42″ $^2/_5$.

### CAMPEONATO DE FONDO DEL VELOZ CLUB DE BURDEOS

(Triciclos; distancia, 100 kilómetros.)

El 15 de noviembre, con un tiempo primaveral, se verificó esta carrera, saliendo trece corredores á las nueve de la mañana en la carretera que pasa por Cousseau.

A las once y veinticinco llegaron Loste y Jiel á Cousseau, en donde dieron la vuelta, tardando, pues, 2h 25′ para los 50 kilómetros, y á Burdeos llegó primero Luis Loste (4h 52′); 2.º Laulan (5h); 3.º Jiel (5h 1′); 4.º Lickson (5h 27′).

Los tres primeros han batido el record de 100 kilómetros en carretera que pertenecía á Duncan y que era de 5h 6′.

Sin un accidente en la máquina de Laulan (rotura de la cadena), que le hizo perder 25′, éste, que era el favorito, hubiera ganado; pues llegó á 8′ de Loste.

## ITALIA

Las últimas carreras de otoño son las que se han celebrado el 22, organizadas por el club de Turín; pero de las cuales no conocemos los resultados en el momento en que escribimos estas líneas.

Habrán sido brillantes, pues los principales corredores italianos estaban inscritos: Loretz, Mazza, Torlarini, Rebellato, Davidson, etc.

D. Amadeo de Saboya, cuyo hijo es entusiasta biciclista y que tanto favorece á nuestro sport, ha ofrecido como premio una magnífica copa de mármol montada sobre bronce, y el Ayuntamiento ha regalado una magnífica banda de felpa bordada.

## INGLATERRA

### CARRERA DE 100 MILLAS PARA «KANGAROOS»

La competencia entre las fábricas inglesas consiste hoy día en las carreras que cada una organiza para sus máquinas.

En las carreras de biciclos de seguridad Rover, éstos habían batido el record de 100 millas (160 kilómetros), para biciclos de seguridad y que pertenecía «al safety Kangaroo.»

Pero este record del Rover ganado por Smith y que se consideraba como muy notable (7h 5′), ha sido batido ya dos veces.

El 6 de octubre, en América, Webber hizo las 100 millas en 6h 57′ con un biciclo safety llamado «Star,» que tiene la rueda chica delante.

En la carrera celebrada el 20 de octubre último y organizada por los fabricantes de «Kangaroo,» Hillman, Herbert y Cooper han sido batidos todos los records anteriores.

1.º Hale en 6h 39′ 5″; 2.º D. Belding en 6h 52′ 25″, y 3.º Milthope en 7h 1′ 19″.

De once corredores concluyeron la carrera diez, habiendo tardado el último 7h 45′.

El premio consistía en una medalla de oro y un magnífico piano.

SMALL WHEEL.

Recomendamos muy especialmente á nuestros amigos y aficionados no dejen de visitar el gran gimnasio Hispano-Romano establecido nuevamente en la calle de la Libertad, núm. 15, donde encontrarán, además del magnífico local, un buen surtido de aparatos, todos montados con arreglo á los últimos adelantos del extranjero. También existe otro en la calle de San Marcos, núms. 30, 32, 34, expresamente para señoritas y enfermos, dirigidos ambos por el doctor médico D. Mariano Martínez y el profesor D. Alejandro Guillén, á los que no podemos menos de felicitar por sus constantes desvelos y la buena armonía que guardan en tan difíciles como higiénicos ejercicios.

# Correspondencia particular

D. J. M.—Palma.—Recibimos el importe, muchas gracias. —El que compra el racer no es quien V. cree; es otro más joven.

D. M. P.—Murcia.—Recibímos los sellos; estamos en paz.

D. M. B.—Barbastro.—Contesté á su carta y adjunto mandé dos billetes más.

D. I. de R.—Cádiz.—Recibí sus periódicos y carta.—Contestaré.

MADRID, 1885.—Imp. de Manuel G. Hernández, Libertad, 16 dup.

# VELOCÍPEDOS DE LANCE

**(0,50 pesetas cada anuncio.)**

Se vende un biciclo carretero de 52 pulgadas, pintado. Marca: Challenge núm. 2, Singer et Co.
Darán razón: calle de San Bernardo, 13, principal

Se vende un biciclo niquelado, de 56 pulgadas. Darán razón: Hortaleza, 130.

Se vende un buen biciclo carretero de 52 pulgadas.—Fábrica Singer et C.º—Darán razon y puede verse, Zurita, 32.

Se vende un biciclo de 54 pulgadas, bruñido, en 800 reales. Darán razón, Plaza del Angel, 4, portería.

Se vende un magnífico biciclo niquelado, de 54 pulgadas, con bolas en las dos ruedas, en muy buen estado.
Darán razón y puede verse, Jacometrezo, 36, 3.º izquierda.

Velocípedo: se vende; dos meses de uso, marca Rudge, número 1, 53 pulgadas.
Preciados, 9, principal, de diez á once de la mañana.

## PRECIOS

**de anuncios en este periódico**

| | | |
|---|---|---|
| Una página. . . . . | **25** | pesetas |
| Media página. . . . . | **15** | » |
| Un cuarto de página. . . . | **10** | » |
| Un octavo de página. . . . | **7,50** | » |
| Un diez y seis avo. . . . . | **5** | » |

**0,50 pesetas la línea para la primera inserción; 0,25 las siguientes**

## VELOCIDAD Y SEGURIDAD
CON LAS MÁQUINAS DE LA FÁBRICA
# «HOWE»
TRICICLOS HOWE

El «Record» y el «Adjustable Record»
BICICLOS HOWE

El nuevo biciclo de seguridad Howe Safety, el Howe roadster y el Howe semiracer.

Pueden obtenerse catálogos y toda clase de informaciones en casa de V. André, 48, boulevard Sebastopol, París, y en
**The HOWE machine C.º Ld. Avenue St. GLASGOW**

## LE SPORT VÉLOCIPÉDIQUE
**Fundado en 1880**
ÓRGANO OFICIAL DE LA UNIÓN VELOCIPÉDICA DE FRANCIA
*Sale todos los viernes*
**Director: H. PAGIS**
**Administración y redacción: 111, Avenue de Villiers, París**
SUSCRICIONES
Extranjero: 6 meses, 7 pesetas; un año, 14 pesetas.

## LE VELOCE SPORT
ÓRGANO SEMANAL DEL VELOCIPEDISMO FRANCÉS
*Sale los jueves*
**Administración y redacción: 110, cours d'Alsace et Lorraine, Burdeos**
SUSCRICIÓN PARA ESPAÑA
Un año, 15 pesetas; seis meses, 7,50.

## LE VELOCEMAN
REVISTA QUINCENAL ILUSTRADA DE LA SOCIEDAD VELOCIPÉDICA FRANCESA Y EXTRANJERA
Suscrición, 7,50 pesetas por año.
**Administración: 18, rue Nationale, Montpellier**

# D. RUDGE ET C.º

## «HUMBER» MAKRIOTT & COOPER

## AGENTES

**P. ROUSSET & INGOLD, 70, AVENUE DE LA GRANDE ARMEE PARIS**

**El campeonato de Madrid ha sido ganado con un Rudge**

PÍDANSE CATÁLOGOS

BICICLOS DE CARRERAS, DE CARRETERA, DE SEGURIDAD

TRICICLOS DE UNO, DOS, TRES Y CUATRO ASIENTOS