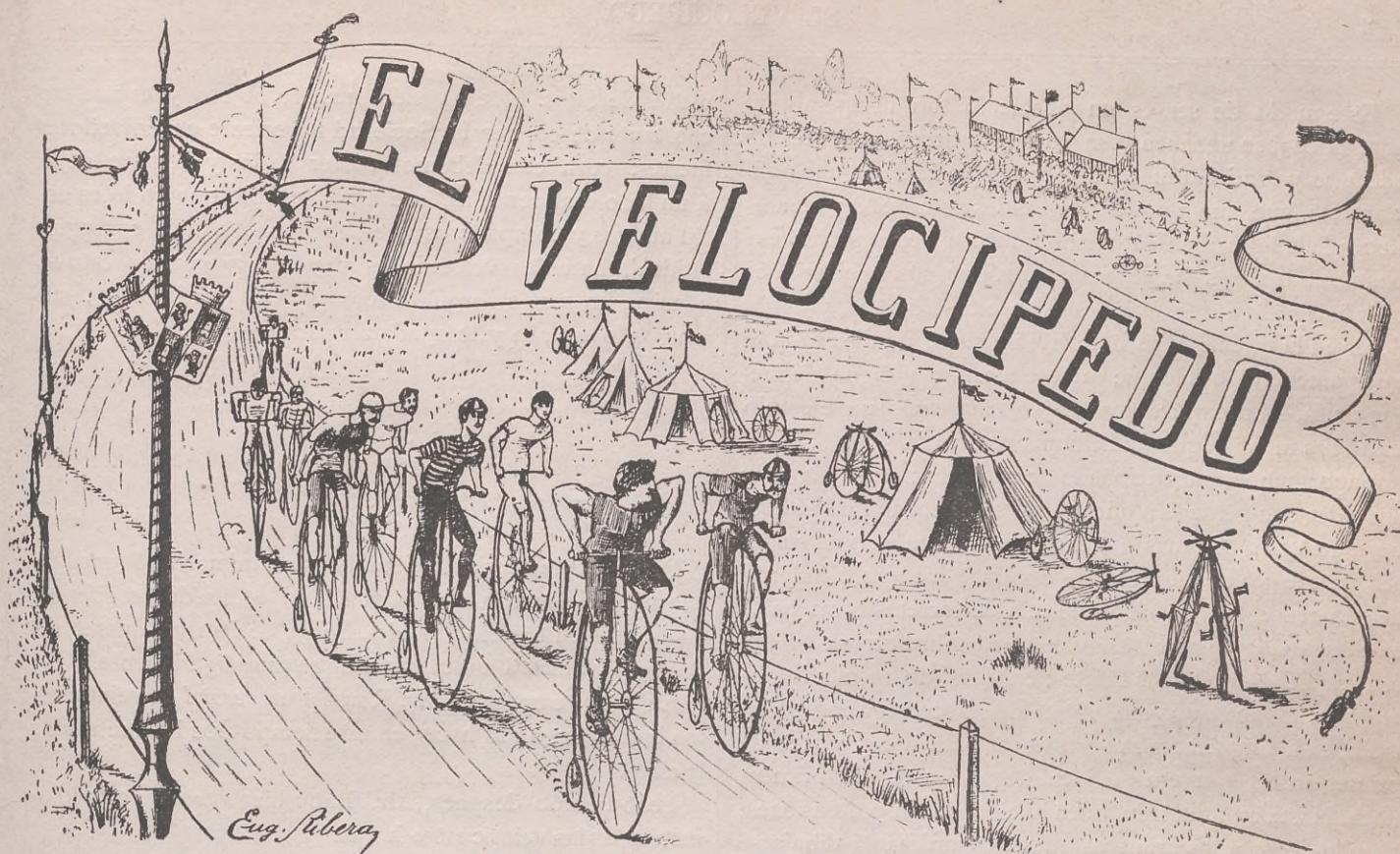




ÓRGANO MENSUAL
DE LA SOCIEDAD DE VELOCIPEDISTAS DE MADRID

AÑO I

AGOSTO, 1885

NÚM. 4.º

ADMINISTRACION: CAPELLANES, 7, MADRID

Precios de suscripción:

ESPAÑA..... { Seis meses..... 3,80 pesetas.
Un año..... 6 »

EXTRANJERO..... { Seis meses..... 4 pesetas.
Un año..... 6,80 »

La causa de nuestro atraso

Nuestro compañero de redacción, V. Lho, en su artículo *Comparaciones*, trata de demostrarnos que el poco desarrollo del sport velocipédico en España es debido principalmente á la falta de una pista propia para dar carreras públicas. Algo contribuye esto, no se puede negar, pero no es ese el motivo de nuestro atraso; la causa principal es otra, y vamos á probárselo.

Nuestro amigo sabe que en provincias se han formado varias sociedades, y que todas, ó la mayor parte, se han disuelto; no podemos creer que haya sido por falta de pista, pues sería mucha coincidencia que todas careciesen de ella y les obligase este motivo á desorganizarse; á más todos sabemos que no ha sido esa la causa.

Tan bien como nosotros lo conoce nuestra Sociedad Madrileña, pues contribuyó á su fundación y sabe que si bien nunca hemos tenido pista donde dar carreras públicas, apesar de ser siempre nuestro constante deseo, no dejamos de comprender que, aun poseyéndola, nos quedaba la parte más difícil de vencer: el carácter de los corredores. Tal vez nuestro amigo no comprenda esta dificultad, pero tratare-

mos de explicarnos lo más claramente posible, apesar que no confiamos mucho en convencerle, pues quien como él no ha tenido ni tiene inconveniente en correr en cualquiera carrera y con cualquier corredor, sin detenerse en mirar si está ó no en condiciones á propósito de preparación, ni si hay más ó menos probabilidades de ganar, y corre siempre que es necesario, como un buen aficionado que es y como debían ser todos, claro está que no comprenderá los escrúpulos de algunos corredores, que no ven las cosas del mismo modo que él, y salvo algunos, los demás las miran de diferente manera; si no, cómo se comprende que se haya suprimido alguna vez del programa de unas carreras una prueba por falta de corredores, habiendo de éstos en la Sociedad un número más que suficiente para poderla correr. Este retraimiento, con el cual había que contar más que con cualquiera otra dificultad para organizar unas carreras públicas, ¿qué causa la motiva? Pues el carácter especial de nuestros aficionados.

En ningún país del mundo se teme tanto al ridículo como en el nuestro, y un deseo de figurar unido á un excesivo amor propio, hacen de nuestro carácter el más absurdo é incomprensible que pudiera idearse.

Este modo de ser es un obstáculo tan insuperable y ante el cual se detienen y se paran los deseos mayores de adelanto y la afición más fuerte y templada de algunos aficionados, que, aun á costa de grandes sacrificios y concesiones indebidas, han intentado muchas veces salvar ese obstáculo que les ha impedido realizar sus aspiraciones más halagüeñas, deseadas desde hace tantos años, y desfallecer en la tarea que se habían impuesto, perdiendo la fe que parecía imposible que tuviese término y digna de mejor causa. Para explicarnos mejor, citaremos un ejemplo entre los muchos que pudiéramos presentar.

Supongamos un aficionado cualquiera: empieza por aprender con verdadera afición, no se preocupa de si fulano ó mengano son más ó menos fuertes que él, pues su deseo parece ser en un principio dominar bien su biciclo: lo llega á conseguir, y en el primer día de carreras toma parte en ellas, y sin pensarlo, sale victorioso sobre otros corredores, á quienes creía más fuertes: en vista del resultado obtenido, continúa trabajando, y como es consiguiente, adelante; en las siguientes carreras logra batir á corredores de primer orden, que era su ideal llegar á estar en primera línea. Hasta aquí ha sido buen aficionado sin pretensiones; pero al llegar á los primeros puestos, empiezan á dibujarse en él los defectos de carácter que hemos descrito.

Cualquiera pensará, y es lo lógico, que este aficionado, que parece reúne condiciones de un buen corredor, seguirá corriendo en todas las carreras que sea necesario. Nada de eso; aquéllos á quien él ganó podían tomar su revancha, y su amor propio no le permite perder; y si por casualidad esto sucede, aborrece hasta la afición. Lo mejor para no perder es no tomar parte más que cuando la victoria es segura, y para evitar explicaciones de su conducta, no asiste siquiera á presenciar las carreras, cometiendo con esto dos faltas: la primera, el no correr, y la segunda, reducir el número de aficionados montados, en un día de carreras, que es cuando deben todos asistir y lo menos con que puede contribuir un aficionado al desarrollo de nuestro sport.

Este ejemplo que hemos presentado parece un poco exagerado, pero no lo es; no pretendemos que son todos los que obran así, pero desgraciadamente el carácter que hemos descrito es el más abundante entre los ciclistas españoles; y dispénsennos nuestros amigos, que al poner de relieve este defecto no lo hacemos por ridiculizarlos; muy al contrario, es por ver de obtener de nuestros corredores el que abandonen ese retraimiento y se penetren bien que todos los corredores, aun los más fuertes del mundo, han perdido carreras, y sin embargo, no han dejado de correr; que la pérdida de una ni de veinte carreras, no tiene nada de difamante, y por fin, que si todos ó la mayor parte de los que se retiran por el motivo que hemos expuesto continuasen en las filas, llegarían á obtener los resultados en velocidad alcanzados en el extranjero, y á los cuales nunca hemos llegado.

Dejan de correr justamente cuando están más próximos de poder llegar á luchar con los corredores extranjeros y poder representar dignamente su país en los certá-

menes de éstos. Este ha sido nuestro objeto y es nuestro constante deseo; ver la Sociedad floreciente en corredores fuertes; para ello debemos correr todos y siempre, dejar á un lado esas rencillas, ese amor propio que no lo es entre amigos y compañeros que deben unirse para conseguir el ideal, batir las velocidades mayores, y cuando esto se consiga, no será el orgullo sólo para el que la haga, sus amigos lo estarán y le ayudarán para lograrlo.

TICIANO GONSAS.

LOS RECORD'S

Por si puede servir de ejemplo para animar á algunos de nuestros aficionados á los *record's*, la lectura de los diferentes hechos en triciclo por Mrs. Baby, de Pau y Rousset, de Burdeos, vamos á anotarlos aunque muy ligeramente.

En 1883, emprendió Mr. Rousset un *record* de veinticuatro horas, logrando hacer en este tiempo 202 kilómetros en triciclo.

Poco tiempo después, Mr. Baby hizo otro de 214 kilómetros en las veinticuatro horas.

El 11 de abril de 1884, Mr. Rousset batió el *record* de Mr. Baby, de 76 kilómetros, ó sea 290 kilómetros en veinticuatro horas, en el camino de Burdeos á Agen.

El 29 de julio del mismo año, salía Mr. Baby para Soumoulou, Pontacq, Lourdes, Tarbes, Vic, Maubourguet, Riscle, Aire, Grenade, St. Sever, Tartas, Dax, Pomarez, Amou, Sault de Navailles y Pau. Total, 300 kilómetros en veinticuatro horas.

El 2 de agosto, á las doce de la noche, emprendía Mr. Rousset su *record* en el camino de Burdeos á Thenon; Burdeos; á la una y cincuenta minutos en Libourne; Coutras á las tres; St. Medart tres y cuarenta y cinco minutos; Montpont cuatro y treinta minutos; Musidan á las seis; Perigueux ocho y treinta minutos; Thenon once y veinte minutos. Salida de Thenon á las doce; Perigueux dos y treinta y cinco minutos; Musidan cinco y treinta y cinco minutos; Montpont á las siete; Saint Medard ocho y diez minutos; Libourne nueve y cuarenta y cinco minutos, y Burdeos á las doce de la noche. Total, 317 kilómetros.

Al mes siguiente, 6 de setiembre, se ponía en marcha Mr. Baby para ver de hacer un *record* mejor que el de Mr. Rousset, alargando su itinerario de algunos kilómetros. Salió de Pau, Soumoulou, Pontacq, Lourdes, Tarbes, Rabastens, Tarbes, Vic, Maubourguet, Riscle, Aire, Saint Sever, Souprosse, Mugron, Poyanne, Pontonx, Dax, Pomarez, Orthez, Artix, Pau, completando la cifra de 333 kilómetros; teniendo que luchar con el viento y la lluvia.

En octubre, Mr. Rousset quiso batir el anterior *record* de Baby, lográndolo, aunque no de mucho, pues sólo aumentó la cifra de 6 kilómetros, ó sean 339 kilómetros. El mismo mes, el día 19, Mr. Baby intentó hacer un nuevo *record*, no consiguiéndolo, por habérsele inutilizado el triciclo, á los 176 kilómetro de marcha; viéndose obligado á aplazar su

proyecto para el año siguiente, por estar muy próxima la estación de las lluvias.

En el presente año, el 26 de junio, á las seis de la mañana, Mr. Rousset emprendía su *record* acompañado de Mrs. Jicey, Vidal y Laprade, en biciclo, y Mrs. de Civry y Duncan, que le acompañaron una parte del camino montados en biciclos de *seguridad*. A las once de la mañana llegaba el viajero á Marmande, donde encontró el camino inundado en una extensión de 500 metros, viéndose obligado de pasar esta parte del camino él y su triciclo en un carro. A la una de la tarde pasaba por Casteljalous; á las doce y media por Honcilles, á las ocho en Mont de Marsan; los velocipedistas de esta localidad le acompañaron hasta su vuelta por la misma. Durante la noche, continuó su marcha sin ningún incidente. A las dos y media de la mañana estaba de vuelta en Marmande, después la Rêole, y en Saint Macaire concluyó las veinticuatro horas de marcha; habiendo recorrido 354 kilómetros 500 metros en el triciclo Cripper Humber, que es con el que ganó de Civry el Championnat de Francia para triciclos. Queriendo completar la cifra de 400 kilómetros, Mr. Rousset continuó después hasta Moulin d'Aas, efectuándolo en cuatro horas más, ó sean 400 kilómetros en veintiocho horas un minuto.

Algunos días después Mr. Baby ha intentado batir el *record* de Mr. Rousset, pero con tan mala suerte, que se ha visto obligado á abandonarlo después de bastantes horas de marcha contra todos los temporales que se habían conjurado contra él.

Los que no conocen á Mrs. Baby y Rousset, creerán que son dos muchachos enemigos encarnizados, que por amor propio se baten mutuamente sus *record's* por el orgullo de ser el más fuerte. No. Los que tal piensan se equivocan de medio á medio. Mrs. Baby y Rousset están en la edad de cuarenta y cincuenta años respectivamente, son buenos amigos, y todo su interés, y tanto sacrificio como hacen de tiempo, dinero y fuerzas, es única y exclusivamente por amor á su país y á la afición por la cual se sacrifican. Ellos saben que son necesarios esos continuos *record's* para llegar á batir el de los ingleses (que es de 372 kilom.), este es su ideal y no otro el motivo que les impulsa á trabajar tanto. Es un ejemplo digno de ser imitado. La Francia velocipédica les debe eterno agradecimiento á los que por orgullo patrio todo lo sacrifican.

Es que España no ha de llegar algún día á tener aficionados, que dotados de la suficiente energía y patriotismo velocipédico, ensayen de hacer un *record*, si no de veinticuatro, porque nuestras carreteras no permite su estado el marchar de noche, al menos de doce; y si en triciclo no puede ser, al menos en biciclo, y por último, se puede empezar por poco para ir tomando la costumbre y perder ese respeto que parece impone un viaje de esa especie; y seguros estamos que una vez que se haga uno siquiera sea de 50 kilom., le seguirán muchos, aumentando progresivamente las distancias hasta llegar al menos á donde nuestros vecinos los franceses.

En España no se ha comprendido aun la comodidad de

los *record's* y las múltiples ventajas que procura, mayores que las de las carreras, tanto para el desarrollo del velocipedismo, como por lo cómodo que les es á los que quieren efectuarlos, pues lejos de verse obligados á prepararse para un día fijo, como sucede para las carreras, tienen, por el contrario, todo el año, donde pueden escoger el día que más les convenga por sus ocupaciones ó por estar mejor preparados. Dos medallas votó la Sociedad de Madrid en una de sus reuniones; una para el mejor *record* de 50 kilómetros, y otra para el de 100 en carretera.

Veamos quién es el que inaugura en España este medio de propaganda que tan buenos resultados da en todos los países, y que seguramente daría en el nuestro. El público en general comprende y aprecia mejor que un bi ó triciclista haga el trayecto de tal pueblo á tal otro en un tiempo dado, que la velocidad desarrollada en una carrera sobre una pista, aunque la de ésta fuese superior á la de aquella de un 33 por 100. En cuanto á las dificultades que presenta (desgraciadamente muy ciertas) nuestro querido amigo y director Eugenio Rivera en su artículo *Las excursiones velocipédicas* en el número anterior, se pueden allanar exponiendo al digno Gobernador de la provincia la necesidad de una orden en el *Boletín Oficial* para que los alcaldes de los pueblos de la provincia hagan saber á los conductores de carros ó caballerías el derecho que tienen de circular libremente por las carreteras y caminos los ciclistas españoles, sin que sean molestados por aquéllos, como no lo son en el extranjero. Una orden en este sentido bastaría para animar á los aficionados á *record's* y decidirles á emprenderlos. Señores corredores: las vacaciones os dan tiempo para prepararos, y cuando regreséis de veraneo no hará tanto calor y podréis emprender una serie no interrumpida de *record's*, que nos muestre que también España tiene entre sus aficionados de Baby y de Rousset.

I. S.

Carta de San Juan de Luz

De todas las estaciones balnearias del litoral es San Juan de Luz la que incontestablemente reúne mejores condiciones para el aficionado á excursiones velocipédicas. La carretera de primer orden, que enlaza París á Madrid, la atraviesa, y gran número de carreteras de segundo y tercer orden parten de San Juan de Luz, dirigiéndose hacia los Pirineos.

Dirigiéndose por la carretera principal hacia el Norte, se encuentra primero el pueblo de Guetary, estación balnearia, casi por completo habitada por españoles y á siete kilómetros de San Juan de Luz. Tres kilómetros después (de los cuales una cuesta de dos kilómetros), se atraviesa el pueblo de Bidart á 13 kilómetros de San Juan de Luz, llega uno á la Negresse, de donde, siguiendo la carretera principal, se encuentra Bayona á siete kilómetros, y tomando otra de segundo orden de 2 $\frac{3}{4}$ de kilómetro, se llega á Biarritz. Una preciosa carretera de ocho kilómetros reúne además Biarritz y Bayona.

Como sé que uno de nuestros amigos se propone en una carta dar detalles sobre la excursión de San Juan de Luz á Bayona y á Biarritz, no describiré á nuestros lectores los interesantes viajes que repetidas veces hemos hecho por esas carreteras; pero sí relataré una excursión que en compañía de mi hermano hice á San Sebastián con motivo de la corrida de toros, celebrada el 9 del corriente en dicha ciudad.

A las siete de la mañana salimos de ésta por la carretera de que antes he hablado, pero dirigiéndonos en sentido inverso. Ibamos Pepino y yo, haciendo de escolta á un landau, conteniendo dos preciosas francesas y sus respectivas familias, entusiastas de nuestra diversión nacional.

A los dos kilómetros atravesamos un paso de nivel, donde está situado el apeadero de Urrugne, y dos kilómetros más allá, y después de haber subido una rapidísima cuesta de 200 metros, nos encontramos en la plaza de Urrugne, pueblo muy pintoresco, y situado sobre una colina. De Urrugne salimos por otra cuesta abajo, tan rápida como la anterior, y empezamos entonces á apretar el paso, pues teníamos que subir una cuesta, que si bien de poca pendiente, es interminable (cuatro kilómetros). Al llegar á la cumbre sudábamos el kilo, como vulgarmente se dice, y presentándose á la vista un maravilloso paisaje, decidimos descansar al mismo tiempo que esperábamos al coche, que se había quedado bastante atrás.

Desde el punto culminante en que estábamos, llamado *la croix des bouquets*, se ve el mar al Oeste, los Pirineos al Este, el valle del Bidasoa al Sur, y el valle de Urrugne y hasta el faro de Biarritz en los días claros, al Norte.

Alcanzados por el coche, proseguimos nuestro viaje con la mano en los frenos, pues teníamos que bajar lo que habíamos subido y algo más, por una cuesta que serpentea durante 3 kilómetros y de bastante pendiente. Al principio pusimos las piernas encima del manubrio, pero al ver la velocidad que tomábamos, bajamos las piernas, apretamos algo el freno y continuamos nuestro descenso de una manera más prudente; pero he aquí que al llegar casi al fin de la cuesta, se acentúa la pendiente durante unos 300 metros, y yo pierdo la pedal derecha; con la velocidad que llevaba, era imposible volver á poner las pies; me eché hacia atrás, y solté todo... No necesito indicar la velocidad con que entré en Behovia; yo mismo estaba asustado, acordándome que en idénticas condiciones y en el mismo sitio, mi hermano hizo una peligrosa caída hace dos años, aumentándose el susto un ruido persistente en mi rueda de atrás, que parecía indicarme que mi máquina iba á hacerse pedazos antes de llegar al final de la cuesta, estrellándome yo contra algún árbol. Dicho ruido hizo salir á la calle á todo el pueblo, felizmente acostumbrado á ver numerosos ciclistas, pues si llego á efectuar semejante entrada en alguno de los africanos pueblos que rodean á nuestra corte, me asusta el imaginar el pavor que hubiera infundido mi vertiginosa carrera.

Lo primero que hice al apearme fué visitar la máquina, observando que había perdido una de las tuercas que sos-

tienen el eje de la rueda chica, y decidí continuar el viaje sin tuerca para no detener á los que me acompañaban.

Alcanzado por mi hermano y por el coche, dejamos á nuestra derecha un camino de 5 kilómetros que conduce á Hendaya por medio de cien vueltas y cuestas, y llegamos al puente que forma la frontera. Tanto en la aduana francesa como en la española indicamos el objeto de nuestro viaje, y contra la costumbre seguida, nos dejaron pasar sin pagar un resguardo. No así el coche, cuyo cochero dejó en la aduana una fianza por sus dos jamelgos. Después de atravesado el puente, nos hallamos en tierra española, é inmediatamente lo notamos por el polvo y los baches que se presentaron á nuestros entristecidos ojos, haciendo contraste con el admirable estado de la carretera francesa, sobre todo en los últimos kilómetros.

La carretera hasta Irún, situada á 2 kilómetros de Behovia, sigue la orilla del Bidasoa, donde pudimos ver la histórica isla de los Faisanes. Al importante pueblo de Irún se llega por una rapidísima cuesta, análoga á la de Urrugne, y al notar con desesperación el creciente ruido de mi rueda, pedí las señas de una herrería, y después de haber conseguido que continuase el coche su viaje, nos dirigimos Pepe y yo al sitio indicado.

No describiré á mis lectores mi desesperación é impaciencia, al ver la poca destreza de los operarios que me hicieron una tuerca y la rondela de seguridad correspondientes. Básteles decir que tardaron hora y media en dicha operación.

Montamos Pepe y yo inmediatamente en nuestros bicicletas, decididos á alcanzar al coche; pero á la salida de Irún, nos encontramos con un trozo de unos dos kilómetros sembrados de gruesas piedras, empotradas en el afirmado de la carretera, con la particularidad de que ésta se componía de multitud de cuestas y pendientes cortas pero rápidas.

Felizmente, después de un paso de nivel, cambió el estado del camino y tomamos una velocidad de unos 20 kilómetros por hora, subiendo una gran cuesta de dos kilómetros con muy buen paso. La carretera pasa por encima de un túnel del ferrocarril, y baja entonces hasta volver á atravesar la vía por debajo de ésta, y después de pasarla otra vez, por debajo también, llegamos á Rentería, pueblo situado á 14 kilómetros de Irún. Sin apearnos continuamos nuestro viaje subiendo una cuesta bastante rápida de kilómetro y medio y llegamos á Pasajes después de una corta bajada. Pasajes no está situado más que á dos kilómetros de Rentería y á cuatro de San Sebastián; así es, que no encontrándonos cansados, aumentamos la velocidad, aunque la carretera no está en tan buen estado como antes de Rentería; pero apesar de nuestros esfuerzos y de haber subido la cuesta que empieza en Pasajes con gran velocidad y de haber soltado freno y pedales en la pendiente, por la cual se llega á San Sebastián, no alcanzamos el coche, que había llegado diez minutos antes.

Eran las diez y media de la mañana. Habíamos recorrido los veinte kilómetros que separan Irún y San Sebastián,

en una hora, apesar de tres grandes cuestas y de no haberlos apeado.

Al llegar, fuimos á recoger nuestro paquete de ropa, nos mudamos, fuimos á bañarnos, después á almorzar, y de la mesa á la plaza. En ésta vimos á muchos de nuestros amigos de Madrid y en particular los simpáticos socios Bárbara, Echagüe y Bruguera.

No describiré la corrida, que fué pésima, ni la bonita capital de Guipúzcoa, tan bien descrita por muchos y tan conocida por la mayoría de nuestros lectores, y para terminar esta carta, ya bastante larga y pesada, describiré ligeramente nuestro regreso.

Como no llevábamos faroles y salimos de San Sebastián á las siete y cuarto, efectuamos la vuelta hasta Irún rápidamente, pues nuestro anhelo era llegar de día aún á esta última ciudad para no tener accidentes en el trozo tan malo y con tanta piedra, situado antes de Irún, llegando, en efecto, á esta ciudad á las ocho y cuarto; proseguimos hasta Behovia, donde llegamos de noche cerrada. En la aduana nos mandaron encender los faroles, que creían llevábamos; contestamos que íbamos á hacerlo apeándonos al pie de la cuesta que tan rápidamente habíamos bajado por la mañana. Después de un cuarto de hora de descanso, subimos la parte más rápida (unos 300 metros) de dicha cuesta á pie, después de lo cual montamos, y al llegar «á la croix des bouquets,» pudimos respirar y descansar, pues apesar de no haber salido la luna y no ver á diez pasos, soltamos freno y pedales, y con las piernas encima del guía, llegamos al pie de la cuesta de Urrugne.

Parecíamos seres fantásticos con la velocidad con que bajamos la cuesta anterior, y los aldeanos que cruzaban debieron verdaderamente asustarse.

Al subir la cuesta de Urrugne me incliné demasiado y caí hacia adelante, pasándome el biciclo por encima con tal estrépito, que los pacíficos habitantes del pueblo salieron á sus ventanas con luces, algunos de ellos en camisa.

No resultó más que el susto, y continuando nuestro viaje, llegamos á San Juan de Luz á las nueve y cuarto de la noche.

En resumen; un viaje muy agradable, y aparte dos ó tres trozos en mal estado en la parte española, todo el camino es muy transitable, teniendo continuamente, por lo accidentado del terreno y la proximidad del mar, vistas admirables á derecha é izquierda.

De Behovia á Urrugne sobre todo, el estado del camino es admirable, y gracias á esto pudimos viajar de noche y aprisa, sin luna ni faroles.

Otra de las diferencias que existen entre las carreteras españolas y francesas, son los postes indicadores que existen en las últimas, y faltan por completo en las primeras.

En los caminos franceses hay en cada kilómetro un gran dado de piedra, con la distancia desde París y desde las dos ciudades más próximas de uno y otro lado. Cada 100 metros hay un dado pequeño, empotrado en el terreno, con la distancia kilométrica, y por fin en cada cruce de ca-

minos están las distancias á los pueblos más próximos con una flecha que indica la dirección. La utilidad de estos detalles no necesita comentarios.

En los repetidos viajes que he hecho á Bayona he visto á Carlos Terront, que tiene establecido un depósito de velocípedos en la Place St. Esprit. En su casa se venden, alquilan y reparan toda clase de máquinas, y el aumento creciente de sus negocios le obliga á mudarse á la Place d'armes, enfrente del teatro, donde estará mejor instalado.

Según me han dicho los socios del club de Bayona, no habrá carreras este año en San Sebastián porque está en Francia muy acentuado el rumor de que hay cólera en dicha ciudad.

Si hay carreras en Biarritz, lo que tampoco es seguro, ya lo comunicaré á nuestros lectores.

BICICLO.

San Juan de Luz 15 agosto 1885.

Carta de París

No hay que creer que los llamados velocipedistas profesionales montan en bi ó triciclo, únicamente como medio de procurarse beneficios. Algunos de ellos, por no decir todos, están animados de tanta afición como el más desinteresado *amateur*. En prueba de este aserto, tenemos el ejemplo que nos da ahora el *Champion* de Francia, de Civry; que después de tantas carreras como acaba de efectuar, y lejos de tomar un descanso bien merecido, aprovecha los días libres que la falta de reuniones le dejan en tratar de batir todas las velocidades que hasta ahora se han hecho en Francia.

El día 25 del pasado julio, con un tiempo muy favorable, efectuó sobre la pista de Longchamps la distancia de 5.000 metros en nueve minutos, cincuenta y cuatro segundos y $\frac{2}{5}$; y 10.000 metros, en veinte minutos, tres segundos y $\frac{4}{5}$, montando un triciclo Rudge, llamado «Automatic Steerer» (dirección automática). Estas velocidades fueron constadas por dos jueces que tenían cada uno su cronógrafo, y reconocidas como *record's* por el secretario de la Unión Mr. Pagis, que estaba presente.

Muchos ciclistas quisieran alcanzar esta pasmosa velocidad, que jamás se ha logrado hacer ni aun en Inglaterra.

El día 11 del corriente de Civry trató también de hacer un nuevo *record* en biciclo, y en efecto, logró hacer 5.000 metros en nueve minutos y doce segundos, y 10.000 metros en diez y ocho minutos y cuarenta segundos. El *record* para esta última distancia pertenecía á Duncan y era de diez y nueve minutos y trece segundos.

En fin, al día siguiente, hizo de Civry, en biciclo de *seguridad*, 5.000 metros en nueve minutos y veinticuatro segundos, y 10.000 metros en diez y nueve minutos y dos segundos. Estas últimas velocidades son superiores á las que se han hecho sobre el mismo biciclo en Inglaterra y demás países.

Se observará también que el *record* de Duncan, en biciclo de carrera, queda batido por este de *seguridad*.

Queda, pues, establecida una serie de *record's* para los varios sistemas de *ciclos*, y por más que se trate de batir los tiempos en que han sido hechos, dificulto que haya quien lo logre por ahora.

En España no se ha tratado aún de establecer una escala de

record's. Para empezarla debería tomarse como base los tiempos empleados en las carreras dadas por la sociedad. Es un trabajo que agradeceríamos ver emprendido por nuestro digno secretario. No dudo que su publicación serviría de estímulo á algunos de nuestros verdaderos aficionados, y que por tanto se lograría mejorar esta escala de *record's* hasta ponerla á la altura de las del extranjero. Un diploma ó una medalla sería la justa recompensa del *recordista*.

La forma ó preparación actual de Civry es tal, que es de sentir su determinación de no embarcarse para Springfield (Estados Unidos de América), donde se verificarán el mes próximo las carreras más importantes del año. Diez mil duros serán distribuidos en premios entre los felices vencedores. Los mejores *profesionales* ingleses como Wood y Howell, los aficionados más notables, Webber, English, Cripps, Furnival, etc., etc., no titubean en emprender un viaje tan largo y costoso con objeto de medir sus fuerzas con las de sus primos los yankees. Esto es una prueba patente del desarrollo que toma nuestro sport en aquellos países y de su estado floreciente. Ningún sport ha podido hasta ahora organizar reuniones tan atractivas, importantes y concurridas. No perdemos la esperanza de poder algún día mandar un *Champion* español á tomar parte en esos certámenes y traer á España el título tan ambicionado de *Champion* del mundo.

Los ciclistas ingleses suelen tener reuniones anuales en que se citan los varios clubs de una provincia. Estas reuniones se hacen en un sitio elegido de antemano y á una fecha convenida. Al día fijado acuden todos los ciclistas con sus uniformes respectivos y acampan varios días en el campo. Traen sus tiendas de campaña y pasan unos días en varias diversiones, como carreras, formación, paseos, etc., etc.

Los clubs que traen mayor número de representantes y los que tienen mejores uniformes son premiados. Una reunión de estas acaba de tener lugar en Harrogate (Yorkshire). Allí se reunieron nada menos que 612 ciclistas. Figúrese el vistoso golpe de vista que ofrecería la formación cuando empezaron á desfilar, bien ordenados, con sus banderas y al son de sus cornetas. Y el campo con sus tiendas de campaña á cual más caprichosas. La tienda del banquete, la del lavatorio, la de la cocina, bufete, café, etc.

Los uniformes y la infinidad de sistemas de máquinas, todo era en extremo interesante. Después de las carreras los banquetes, los discursos, etc., se separaron los ciclistas muy satisfechos de su reunión, citándose para el año próximo.

Las reuniones de los ciclistas londonenses suelen ser más importantes. Reunión hubo en que asistieron más de 2.000 aficionados, entre ellos muchos del bello sexo. El resultado práctico de estas citas salta á la vista de todos. No necesitamos, pues, hacer resaltar las ventajas que atraen bajo el punto de vista social y ciclista.

Sólo me resta el hablarles del resultado de las carreras dadas por la Sociedad Velocipedista Metropolitana. Estas fueron poco interesantes, pues no se reunieron más que tres corredores; entre ellos de Civry, á cuya presencia tan temible hay que atribuir la abstención de los corredores. Inútil es decir que de Civry salió vencedor en el *Championat* de la sociedad; y en la carrera de 20 kilómetros, aunque en esta se le obligó á correr en triciclo, llegó el primero, en cuarenta y dos minutos y veinticinco segundos, precediendo de ocho minutos á Mr. Pagis, que corría en bicicleta como los demás.

EL CORRESPONSAL.

Revista de carreras

FRANCIA

Championat del Cyclist-Club Lyonnais

Este *championat* para bicicletas ha sido corrido en una distancia de 44 kilómetros sobre carretera. Sólo siete corredores tomaron parte para disputarse el título de campeón, adjudicándose á Mr. Cruat, que hizo la distancia en una hora cuarenta minutos treinta y cinco segundos.

Championat de la S. V. Metropolitana de París

Por los motivos que explica nuestro corresponsal en París, sólo se presentaron á correr los 4.000 metros en bicicleta los Sres. De Civry, Gras, Pagis y Grossin. El primero de los citados tomó desde el principio la cabeza del pelotón, recorriendo la distancia en el cortísimo tiempo de siete minutos veintiocho segundos dos quintos, quedando como *record* para los susodichos 4.000 metros, Pagis, segundo, en ocho minutos trece segundos tres quintos; tercero, Gras, ocho minutos catorce segundos; Grossin, cuarto, en ocho minutos diez y seis segundos dos quintos.

Championat de Francia, de fondo

A Grenoble ha cabido la suerte de hacer correr esta prueba sobre su inmejorable pista de la Esplanada. Desgraciadamente, el tiempo no estuvo de parte de los organizadores, y es en medio de una lluvia torrencial, y, por consiguiente, en un lodazal que se había convertido la pista donde los corredores, dotados de más energía que suerte, efectuaron los 100 kilómetros. La mayor parte de aquellos se vieron obligados á cambiar de bicicletas varias veces, porque el barro llegaba á paralizar el movimiento de las ruedas. Los trajes de los corredores á poco de empezarse la carrera estaban cubiertos de una capa espesa de lodo; con todos estos obstáculos se efectuó la carrera, llegando primero Mr. Dubois, de París, en cuatro horas catorce minutos diez y nueve segundos; segundo Pagis, de París, en cuatro horas cuarenta y tres minutos cuarenta segundos; los demás llegaron escalonados á algunos minutos de diferencia entre unos y otros.

Si se tiene en cuenta en las condiciones en que se ha hecho la carrera, resulta una buena velocidad, y han dado prueba los corredores de segundo orden de tener afición y energía de primera.

Championat del V. C. Grenoblois

Es en una distancia de 10 kilómetros y en bicicleta que ha sido corrido, ganando el título de campeón de la Sociedad Mr. Brionnet en diez y nueve minutos treinta segundos y medio. Segundo, Rondet, veinte minutos treinta y seis segundos y cuarto; los demás corredores llegaron escalonados á poca distancia unos de otros. El primero montaba un bicicleta de la fábrica Clement y compañía, del peso de 16 kilos.

Otras muchas carreras han tenido lugar en diferentes puntos de Francia y que la falta de espacio nos impide dar cuenta de ellas.—FERNANDO R.

INGLATERRA

El championnat de 50 millas (80 kilómetros 450 metros) para corredores profesionales, ha sido una victoria para Duncan el 1.º de agosto sobre la pista de Aylestone.

El primer premio de este championnat consistía en una magnífica copa de plata de 500 pesetas de valor y 450 en especies; como decimos, Duncan la ha ganado en tres horas cinco minutos cuarenta y dos segundos y tres quintos. F. Wood llegó segundo á 45 centímetros detrás del primero. Para llegar á poseer la copa, es necesario ganar esta carrera tres veces; de Civry la ganó en 1883 una vez, Wood dos veces, Battensby una y Duncan dos; falta, pues, la definitiva entre Wood y Duncan.

Championnat de 10 millas

Este ha sido corrido después del de 50, llegando primero R. Howell, después de recorrer los 16 kilómetros 100 metros en treinta y un minutos once segundos; segundo Wood á un metro detrás.

BELGICA

El Veloz Club de Spa hizo correr el 19 de julio unas carreras, á las que asistió numeroso público. El tiempo inmejorable; la organización dejaba bastante que desear. Por la mañana se corrió un handicap de 20 kilómetros 740 metros, ganando el primer premio De. Beukelaer, que salió (Scratch) en cuarenta y nueve minutos veintidos segundos; el segundo F. Wirix (20 segundos) en cuarenta y nueve minutos veinticinco segundos y medio; el tercero Otto Weber (cuarenta segundos) en cincuenta y un minutos treinta segundos.

La segunda carrera, handicap para triciclos tandems, 1.650 metros, ganó el primer premio E. de Ligne-Goethals, con quince segundos de ventaja, en tres minutos veinticuatro segundos; el segundo Ciautar-Hill (diez segundos).

El championnat de Bélgica, 1.650 metros para triciclos, fué una victoria para Hill en tres minutos, veintidos segundos; de Ligne, segundo, á 100 metros.

La Internacional para bicicletas, 1.609 metros, llegó primero Bingham en dos minutos cincuenta y tres segundos; segundo, Kiderlen, en dos minutos cincuenta y tres segundos y cuatro quintos.

La de honor fué para Kilderlen, que hizo los 5.000 metros en once minutos doce segundos.

ITALIA

También en este país se han celebrado importantes carreras, las cuales no describimos por falta de espacio, y sólo anotaremos las que han tenido lugar en Padua el 16 de julio, y en las cuales tomaron parte corredores de los clubs de Cerea, Padua, Trevisa, Venisa y Verona.

En la carrera de bicicletas, 2.000 metros, llegó primero Ezio del Lago y segundo, G. Cimenti.

En la de triciclos, 1.400 metros, ganó el primer premio Antoine Ongaro.

En Monza tuvieron lugar el día 19 de julio cuatro carreras.

La primera, 3.000 metros, la ganó R. Crosti.

La segunda, 3.000 metros, fué para T. Colombo.

La tercera, handicap, 6.000 metros, obtuvo el primer puesto V. Tos.

La cuarta, 1.200 metros, llegó primero Bianchi.

ECOS DEL EXTRANJERO

Mr. Guy de Bienne (Suiza) acaba de llegar á esta ciudad de vuelta de un viaje que merece ser mencionado. Salió de Bienne á Dijon, París, Havre, Boulogne, Dieppe, Caláis, Ostende, Anvers, Aix, Cologne, Coblenz, Mayence, Mannheim, Carlsruhe, Fribourg, Bâle y Bienne por el Hauenstein. Total 2.200 kilómetros. Su marcha ha sido por término medio de 125 kilómetros por día; excepto uno que hizo 136 kilómetros entre Cologne y Mayence. En Bélgica es donde trabajó más á causa del estado de las carreteras.

* *

Mr. Y Mme. BABY EN «SOCIABLE»

Para asistir á las carreras de Mont-de-Marsan los esposos Baby salieron de Pau á las once de la noche montados sobre un triciclo sociable (1), llegando á Mont-de-Marsan á las siete horas y media de la mañana, habiendo recorrido 83 kilómetros. Al día siguiente lunes se volvieron por el mismo camino; su marcha fué de 12 kilómetros por hora aunque el triciclo pesaba 75 kilos.

* *

AVISO Á LOS TURISTAS

Mr. L. Sinclair desea encontrar un compañero de viaje para una excursión que piensa hacer por Alemania y el Este de Francia, dirigirse al Hotel d'Orient Rue Monsieur-le-Prince, en París.

* *

LAS SOCIEDADES EN INGLATERRA

Puede servir de ejemplo para poder formarse una idea la del Cyclist-Turing-Club que cuenta la enorme cifra de 19.585 socios.

* *

LA UNIÓN VELOCIPÉDICA ALEMANA

El *Radfahrer* periódico de la Unión, anuncia con entusiasmo el progreso de nuestro Sport en Alemania; desde agosto del año pasado al mismo mes de este, ha aumentado el número de socios de 3.200 que eran á 5.000.

La mayor parte de los Clubs de aquel país tienen pistas permanentes cuyo largo está medido oficialmente.

El 15, 16 y 17 ha tenido lugar el congreso de la U. V. A. en Nuremberg en cuyos días se han celebrado carreras, banquetes, bailes y paseos, y que por falta de espacio no podemos dar los resultados. Para terminar, diremos que el *Radfahrer* (El Velocipedista) tiene una tirada de 5.000 ejemplares. ¡Cuándo el nuestro llegará á esta cifra!

Se nos dice que nuestro amigo E. Colvin, residente actualmente en París, tiene la intención de correr en las principales reuniones que se celebren en Francia durante el año próximo.

* *

Según dice el *Springfield Wheelmans Gazette*, varios capitalistas de New York tienen la intención de hacer construir un camino especial para velocipedistas y patinadores entre Brooklyn y Coney-Island.

(1) El triciclo sociable es una máquina con dos asientos paralelos, diferenciándose por esto del Tandem que los tiene uno delante del otro.

CARRERAS EN SPRINGFIELD (AMÉRICA)

En vista de los premios tan golosos que ofrecen en el Nuevo Mundo, gran número de corredores ingleses piensan embarcarse para ver de luchar con los yankees; pero según el periódico *Wheeling* de Inglaterra, sus compatriotas deben prepararse á una lucha muy reñida para el *Championat* de una milla, pues *Hendée Champion amateur* de América está en forma de hacer la milla en 2' 36" (1.609 m.).

PAU

Por el *Boletín Oficial* de V. C. Bearnáis sabemos que la Sra. de Sarradón recorre las cercanías de la ciudad en compañía de su esposo sobre un triciclo Tandem; también la Srta. Jameson y la Sra. Annesley, viuda del malogrado presidente de V. C. Bearnáis, recorren en triciclo los paseos y alrededores de la ciudad.

* *

CORRESPONDENCIA PARTICULAR

Sr. D. A. P.—Alfaro.—Recibimos su carta y el importe, muchas gracias.

Sr. D. J. C. R.—Cádiz.—Muchas gracias, y esperamos para cada mes uno.

Sr. D. Ch. R.—Málaga.—No podemos; esa rebaja es para 100 ejemplares.

Sr. D. P. O.—Valladolid.—Suelen ser fuertes, pero en general concluyen por estropearse las gomas.

Sr. D. M. T.—Burgos.—Le mandamos por el correo los números que nos pide; contamos con más suscripciones.

VELOCÍPEDOS DE LANCE

(0,50 pesetas cada anuncio.)

Se vende un bicicleta carretero de 52 pulgadas, pintado. Marca: Challenge núm. 2, Singer et Co.

Darán razón: calle de San Bernardo, 13, principal

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

Se vende un bicicleta Royal Challenge, 50 pulgadas. En la calle Sde Capellanes, 7, sombrerería darán razón.

Verdadera ocasión para el que quiera comprar un bicicleta enteramente nuevo, bruñido, se dará muy arreglado, Tetuán, 13, Cerrajería.

LE SPORT VÉLOCIPÉDIQUE

Fundado en 1880

ÓRGANO OFICIAL DE LA UNIÓN VELOCIPÉDICA DE FRANCIA

Sale todos los viernes

Publica cada semana las noticias velocipédicas del mundo entero, ecos de todos los clubs, carreras, descripción de máquinas, viajes, etc.

Director: H. Pagis

ADMINISTRACIÓN Y REDACCIÓN

111, AVENUE DE VILLIERS, PARÍS

SUSCRIPCIONES

Francia: 6 meses, 6 pesetas; un año, 12 pesetas.
Extranjero: 6 " 7 " " 14 "

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

D. RUDGE ET C.^E

COVENTRY

P. ROUSSET & INGOLD-AGENTES-70, AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE PARIS

VELOCIPEDOS DE UNO, DOS, TRES Y CUATRO ASIENTOS

FABRICA LA MAS ANTIGUA E IMPORTANTE DEL MUNDO

Ocupa diariamente 600 obreros

MAQUINAS LAS MAS ACREDITADAS

Los Championnats de Inglaterra, Francia, Italia, Estados Unidos, etc., han sido ganados con estas máquinas.

PÍDANSE CATÁLOGOS Á P. ROUSSET ET INGOLD, 70 AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE. PARIS