

AL DEPORTE Velocipedico

REVISTA SEMANAL ILUSTRADA

Director literario: D. ANTONIO SENDRAS

Director propietario: D. JOSE MARÍA SIERRA

Director artistico: D. F. RAMÓN CILLA

Año I.

Madrid miércoles 10 de Abril de 1895.

Núm 7.º



D. EDUARDO FIGUEROA.—D. RICARDO MORALES.—D. JOSÉ RAMÓN HIDALGO.—D. PELAYO IZQUIERDO.
D. HERMENEGILDO S. VELA.—D. JACINTO ALONSO. (Vocales de la Junta Directiva de la S. V. M.)

SUMARIO

GRABADOS: Vocales de la Junta Directiva de la S. V. de M. (de fotografía).—Viaje de novios, por Cilla.—Carretera de Andalucía: De Madrid á Valdemoro, por Fernando G. Alzola.—Actualidades: cómo se va en bicicleta, por Cilla.

TEXTO: Nuestra primera excursión.—La carretera de Toledo, por A. S.—De la forma de las bielas, por H. Maillard.—Retos en proyecto.—Carreras anunciadas.—Monsieur La Debañe, por Eduardo de Palacio.—París-Milán.—Guía del ciclista, por A. S.—Inauguración de un establecimiento.—Ciclogramas del extranjero.—Ciclogramas de España.—Ecos de Madrid.—Revista de teatros, por el Bajá del Campo.—Itinerario de Madrid á Guadalajara.—Libros recibidos, por S.

Nuestra primera excursión.

Consecuentes con los propósitos que habíamos anunciado en el primer número de esta revista, organizaremos una excursión á ALCALÁ DE HENARES para el próximo domingo de Pascua de Resurrección.

Como punto céntrico para reunirnos, hemos señalado los billares establecidos en la plaza de Santa Ana, de acuerdo con el dueño de los mismos, Sr. Jiménez.

La salida se verificará á las nueve de la mañana, después de haber elegido libérrimamente los expedicionarios un jefe de ruta.

El itinerario será el siguiente: Plaza de Santa Ana, Príncipe, Sevilla, Alcalá, plaza de Madrid, Alcalá, á seguir la carretera hasta Torrejón de Ardoz, donde se tomará la vía férrea, entrándose en Alcalá de Henares por el paseo del Chorrillo.

El objeto de esta excursión es visitar los monumentos de la antigua *Complutum*.

Pueden darse por invitados todos los ciclistas, sean ó no suscriptores á EL DEPORTE VELOCIPEDICO; si bien rogamos que los que nos honren acompañándonos tengan la bondad de inscribirse en esta redacción antes de las doce de la tarde del sábado 13, al objeto de que todo pueda hallarse preparado en Alcalá convenientemente.

Como será corto el tiempo de que podremos disponer, habremos de limitarnos en esta primera excursión á visitar el *Archivo* y la *Universidad*.

La excursión se hará á paso moderado: 12 kilómetros por hora.

Si somos muchos, la expedición, para el mejor orden de la misma, se dividirá en dos grupos.

Regresaremos de tres y media á cuatro de la tarde para llegar de día á Madrid.

Recomendamos la consulta de los artículos acerca de la carretera de Aragón, publicados en los números 2 y 3 de esta revista, en la sección titulada *Guía del ciclista*.

La carretera de Toledo.

Tal fama tiene entre los velocipedistas madrileños, por el infernal estado del piso, el trayecto de esta carretera comprendido entre Madrid y Getafe, que he de confesar que, haciendo dos años que constantemente ando por esos caminos, no me había atrevido hasta ahora á recorrer dicho trozo.

El deber que esta revista me impone, y la proximidad de la celebración de la carrera Madrid-Toledo y regreso, que la Sociedad de Velocipedistas tiene proyectada para el día 2 de Junio, decidíronme, al fin, á explorarlo.

¡En qué estado se halla! Cuanto pudiera decirse sería pálido reflejo de la realidad; hasta el punto de que no puede menos de sentirse vergüenza, cuando se considera que de la capital de la Nación parte una carretera de *primer orden* cuyo estado es tan deplorable como el del último camino de herradura que se encuentre en el más insignificante villorrio. Yo al menos hube de avergonzarme de ello.

Y es que en este pobre país, donde sólo priva la política de baja estofa, los Ministros de Fomento, los Directores generales de Obras públicas y los Ingenieros jefes de Caminos, salvo excepciones honrosísimas, se consideran rebajados si descienden al *detalle* de inspeccionar por sí mismos los servicios de sus departamentos.

Porque, de no ser así, no habrá quien me convenza de que, si cualquiera de los citados funcionarios se decidiese un día á encaminar su carruaje por la carretera de Toledo, continuara ésta mucho tiempo más en el pésimo estado en que ahora se encuentra. Tengo por seguro que no tardaría en correrse las órdenes de proceder á su arreglo más que el plazo preciso para dictarlas.

Si nuestra excitación sirve de algo, la dirigimos muy apremiante al Sr. Director general de Obras públicas para que procure informarse por sí mismo de cuánto decimos.

Para dentro de mes y medio se anuncia una carrera de resistencia que se dará en la carretera de Toledo; es decir, que debiera darse; pues dado el estado deplorable en que dicha carretera se halla, juzgamos punto menos que imposible que allí pueda hacerse nada, á menos que la Dirección general de Obras públicas se apresure á disponer lo conveniente para el arreglo del camino.

En otro caso, nuestra opinión será que se varíe el proyecto; verificándose la salida de la carretera de Andalucía y pasando los corredores á la de Toledo por la transversal.

A. S.

De la forma de las bielas.

SUPERIORIDAD DE LAS BIELAS DE SECCIÓN RECTANGULAR SOBRE LAS BIELAS DE SECCIÓN CIRCULAR.

Á medida que los fabricantes se esfuerzan en reducir al mínimum el peso de las máquinas, nótese que muestran mayor tendencia á adoptar exclusivamente la forma redonda de las bielas, forma que, además de ser menos elegante, no encuentra justificación alguna.

Tengo á la vista cálculos que condenan la forma circular que hoy se da á las bielas; pero como son algo ingratos, me los reservo, y daré á conocer solamente sus resultados; bastando con que diga á mis lectores que tengo efectuados dichos cálculos y que los pongo á la disposición de aquellas personas á quienes puedan interesar.

Consideremos dos bielas de la misma longitud y de igual peso, una de sección circular y otra de sección rectangular. Siendo iguales, pesos y longitudes, la superficie de dichas secciones ha de ser necesariamente la misma en ambos casos. La diferencia estriba únicamente en la manera como en cada una esté distribuída la materia.

Admitamos que una de las dimensiones de la sección rectangular h sea igual al diámetro de la sección circular. Para que la superficie de ambas secciones sea la misma, el cálculo muestra que la otra dimensión de la sección rectangular a debe tener por valor:

$$\frac{\pi r}{2} = \frac{3.1416 \times r}{2}$$

siendo r el radio de la sección circular.

En estas condiciones, si consideramos la resistencia de las dos bielas así constituidas, encontramos que la resistencia de flexión de la biela de sección rectangular, en el sentido del esfuerzo á que está sometida normalmente, es á la resistencia de la biela de sección circular como

$$\frac{4}{3} \text{ es á } 1.$$

Es decir, que en condiciones iguales, si la biela de sección circular cede á un esfuerzo de 75 kilogramos, por ejemplo, la biela de sección rectangular no cederá sino á un esfuerzo de

$$\frac{75 \times 4}{3} = 100 \text{ kilogramos}$$

Es, pues, ilógico repartir la materia en sección circular, toda vez que con otra distribución del

mismo peso de metal se puede obtener un órgano más resistente.

El buen sentido demuestra, desde luego, que es por lo menos inútil dar á una biela que trabaja en sentido perpendicular á su eje igual sección que en el sentido de este eje, según el cual, los esfuerzos son mucho menos considerables.

Bien sé que las bielas están expuestas á romperse en una porción de circunstancias; pero éstos son accidentes que no han de ser tenidos en cuenta cuando se trata de construir máquinas ligeras, destinadas á obtener grandes velocidades y que por consiguiente, no reúnen las condiciones exigidas para resistir toda clase de malos tratamientos que puedan serles inferidos por sus propietarios. En la mayoría de los casos, la sección circular de las bielas es insuficiente para resistir golpes anormales.

En resumen: *la biela redonda es inferior á la biela de sección rectangular, cuando el peso de ambas es el mismo.*

Hay un medio racional de disminuir el peso de la biela, conservándole la resistencia necesaria, y consiste en emplear bielas de sección rectangular, pero huecas. Nada más sencillo que comparar la resistencia de una biela construída de este modo con la resistencia de las precedentes.

Consideremos una biela maciza de sección rectangular, cuyas dimensiones sean 15×20 ^m/_m, y otra de sección rectangular, pero hueca. Supongamos que la dimensión transversal de 15 ^m/_m sea conservada, y demos al tubo de que está formada un espesor de 2 ^m/_m. Pues el cálculo demuestra que, para que la resistencia de esta biela sea igual á la maciza de sección rectangular, la dimensión longitudinal del rectángulo deberá ser de 25 ^m/_m en vez de 20 ^m/_m.

Hemos supuesto, por tanto, dos bielas de igual resistencia: una maciza y otra hueca. Sus pesos han de guardar entre sí la misma relación que las superficies de sus secciones, porque hemos supuesto también que estas bielas tienen la misma extensión. Y siendo respectivamente estas superficies de 300 ^m/_m cuadrados para la biela maciza y de 144 ^m/_m cuadrados para la biela hueca, sus pesos han de ser entre sí como $\frac{300}{144}$; es decir, que la biela maciza, de resistencia igual, pesa algo más de dos veces lo que la biela hueca.

Á decir verdad, aumentase algo el peso adicionando piezas macizas en los extremos de la biela hueca para facilitar la colocación de los ejes de las bielas y de los pedales; pero no es menos

cierto que las ventajas señala las persisten en el cuerpo de la biela que se mantiene hueco y que constituye una condición preciosa en la construcción de las máquinas ligeras.

En una palabra: desconfiad de las bielas redondas y preferid las bielas rectangulares macizas si la máquina es de un peso medio, y huecas si montáis una máquina ligera.

H. MAILLARD.

(De la *Revue des Sports*.)

Retos en proyecto.

El *Vélo-Club* de Levallois (Francia) ha lanzado un reto á todos los Clubs franceses y extranjeros para recorrer una distancia de 10 kilómetros en carretera, ó seis horas en pista.

Los equipos que concurren deben ser formados por seis corredores.

Entre los que sostienen este desafío por parte del Club de Levallois, figuran Lesna, Echard, Corre, Buffel, Willaume, Parmentier, Pétot y Pachot.

—Acaba de ser concertado uno entre Paoli y Poggioli, corredores ambos de Córcega. La distancia recorrida será de 100 kilómetros, y tendrá efecto el día 21 del presente, habiéndose fijado para la salida las seis de la mañana.

—El equipo de tripleta Augier, René y Antony ha lanzado un desafío á todos los equipos de tripleta del mundo.

Lo han aceptado ya Lamberjack, Coquelle y Denesle.

Carreras anunciadas. ⁽¹⁾

Mes de Abril.

Día 14.—Nice, París-Château-Thierry.

Día 15.—Conflans-Sainte-Honorine, Dommartin-sur-Ivre, Libourne, Nice.

Día 21.—Burdeos, París (Association Velocipédique d'Amateurs).

Día 28.—Burdeos, Masnuy Saint-Pierre (Belgica), París (Association Velocipédique d'Amateurs).

Mes de Mayo.

Día 4.—Londres (Pista de High Beech).

Día 5.—Evreux, París (Velódromo de las Tullerías) Tarbes (Campeonato de velocidad).

Día 7.—Vannes.

Día 12.—Quimper, Troyes.

Día 18.—Lilas.

Día 19.—Châteauneuf, Nantua, París (Association Velocipédique d'Amateurs), Pézenas, Saint-Quentin.

Día 23.—Pau.

Día 24.—Cognac.

Día 26.—Château-La-Valliere, Clermond-Ferrand, Cognac, Libourne, París (Velódromo de las Tullerías).

Mes de Junio.

Día 2.—Bourges, Calais, Laval, Nantua.

Día 9.—Lille-Amiens, París (Association Velocipédique d'Amateurs), Tarbes.

Día 16.—Eccloo (Bélgica), París-Besançon (400 kilómetros y 3.000 francos de premios, con el siguiente itinerario: Melun, Sens, Tonnerre, Montbard, Sombernon, Dijon, Auxonne, Dôle, Dampierre y Besançon).

Día 19.—Mâcon.

Día 23.—Burdeos, París (Association Velocipédique d'Amateurs), Toulouse, Saint-Girons.

Día 30.—Burdeos, París (Association Velocipédique d'Amateurs).

Mes de Julio.

Día 7.—París (Association Velocipédique d'Amateurs), Saintes.

Día 14.—París (Velódromo de las Tullerías).

Día 21.—Abbeville, Doullans, Amiens, Abbeville, París (Association Velocipédique d'Amateurs), Vanes.

Día 28.—París (Association Velocipédique d'Amateurs).

Mes de Agosto.

Día 1.º al 15.—Lectoure.

Día 4.—Burdeos, Châtellerault, París-Eu (Association Velocipédique d'Amateurs), París-Nantes.

Día 6.—Saint-Raphael.

Día 11.—París (Association Velocipédique d'Amateurs).

Día 18.—París (Association Velocipédique d'Amateurs).

Día 25.—Burdeos-París-Dieppe.

Mes de Septiembre.

Día 8.—Tarbes (Campeonato de resistencia 100 kilómetros), Tolosa, San Sebastián.

Día 15.—Burdeos.

Día 22.—Burdeos-París (Association Velocipédique d'Amateurs).

Día 29.—París (Association Velocipédique d'Amateurs), París (Campeonato de 100 kilómetros alrededor de Longchamp).

Mes de Octubre.

Día 6.—París (Association Velocipédique d'Amateurs).

Día 25.—París (id. id.).

(1) Véanse los números 4 y 6.

VIAJE DE NOVIOS



— Mira, Eleuteria, que pretender en el pueblo desterrar por completo las caballerías, y que toda la juventud pudiente se compre un velocipedo de esos, ¡tié gracia! Pero á mí no me convencen, y mientras yo viva, ha de haber en el pueblo una caballería por lo menos.

Monsieur La Debacle.

Es un hombre que infunde respeto por su aspecto guerrero.

En las gaitas de aquel bigotazo de gendarme pudieran colgarse dos criaturas.

¡Y qué ojos aquéllos! ¡Qué miradas! Taladran á cualquier ciudadano inofensivo.

¡Y aquella tez, curtida por los rigores del sol y del helado viento del Norte, y cruzada por una cicatriz que empieza en la mejilla izquierda y termina en el lado derecho de la barba, después de partírle el hocico, dicho sea con perdón!

¡Y aquella figura gigantesca y hercúlea y aquellas manazas como dos sopladores!

—¿Quién es ese coloso?—pregunta instintivamente cualquiera al amigo que saluda al desconocido.

—Es monsieur *La Debacle*; un héroe francés, de los de los Vosgos, de los de Dijón, no de los de Sedán—responde el interpelado, que no está en el secreto.

Oyéndole relatar episodios de las campañas, ó de las de Champagne, en que ha tomado parte, se eriza el cabello involuntariamente, ó se «enriza», según pronuncia un autor cómico de los más ins-truiditos.

—¡Ah! ¡Sacre!...—exclamaba.—Si me hubiera visto al frente de mi compañía de «grenadiers» resistir el empuje de cinco mil bárbaros de la... ganadería de Bismarck, que decís en España... ¡Oh!—¡*Rendir-se vous!*—nos gritaba el general de aquella tropa; y nosotros, firmes, y moi les respondí.—Les grenadiers mueren, mais non se rinden.

—Eso fué en Waterloo—se aventuraba á objetar alguno de los oyentes.

—Eso «fué yo»—replicaba indignado,—ó alguno lo copiaría.

—¿Perdió usted allí la pierna?—le preguntaban; porque Mr. *La Debacle* era cojo; le faltaba la pierna derecha desde mitad del muslo.

—Sí—respondía,—allí; pero ¿qué importa?

—Nada—solía responder algún guasón.

—Lástima fué—apuntaba otro—que tuviera usted que retirarse antes de llegar á mariscal.

Pero lo más notable del caso es que Mr. *La Debacle* no ha sido jamás capitán de «grenadiers», como él cuenta, ni siquiera «grenadiero», ni monsieur *La Debacle*, ni francés.

No se puede precisar, sin peligro de mentir, el lugar de su nacimiento, ni sus antecedentes, ni casi la edad.

Se sabe que es cojo, evidentemente, y que vive, aunque se ignora cómo.

Al abandonar el ejército ó sea la carrera de las armas, según él, se dedicó á la mecánica, ciencia á la que profesó siempre verdadero cariño.

Todo esto bajo su testimonio.

Trabajaba para la resolución de un problema utilísimo para la humanidad.

Pero ocultaba cuidadosamente el problema.

En el café, nos decía á los amigos, honrados por él con este título:

—Llevo doce años, día por día y noche por

noche, trabajando en lo mismo, sin descanso; pero, al fin, he vencido.

—¿La dirección de los globos aerostáticos, eh?—le interrogaba alguno de nosotros.

—¡Ca! Más importante que eso, más lucrativo.

—¡Ya! ¿Falsifica usted billetes de Banco?—preguntaba otro de los amigos.

—No tema usted que le robemos el proyecto.

—No podrían ustedes aunque quisieran.

—¡Ah! ¡Cuán modesto es monsieur *La Debacle!*

—Se necesita más de lo que parece: una suma de conocimientos útiles, pasmosa capacidad superior á la de las muchedumbres, constancia...

—Lealtad y celo, según la fórmula de los decretos de cesantía.

—Matemáticas, mecánica, anatomía, física, gimnástica, equitación y carecer de una pierna cualquiera.

—¿Cualquiera? ¿Aunque sea de una pierna de carnero?

—No, señor; propia.

—¡Ya! Entonces ya sé lo que es: un proyecto de muleta automática.

—De muleta y estoque será—rectificó alguno.

—Pues bien, van ustedes á saberlo: tengo ya perdido el privilegio y nada me importa que ustedes se enteren de mi proyecto.

—Muchas gracias, *La Debacle*.

—El ejercicio del velocípedo excita hoy el entusiasmo de las naciones civilizadas—empezó diciendo el «ex-grenadiero» apócrifo;—la bicicleta hoy, la «unicicleta» mañana, la «hemicicleta» pasado mañana, son y serán necesidades sociales. ¿Es así?

A esta pregunta respondimos todos los presentes, como señores de acompañamiento en una tragedia ó como diputados cómicos:

—Sí, sí. Necesidades sociales.

—Ahí está mi plan; eso me propongo hacer.

—¿Las necesidades sociales?

—¿Por qué los cojos han de verse privados de esas ventajas que proporciona la bicicleta?

—¡Idea luminosa!

—¡Ya cae la venda que cubría mis ojos!

—Sí, eso es—afirmó entusiasmado por nuestras exclamaciones;—la bicicleta para una sola pierna.

—¡Justamente! ¿Como hay pianistas que ejecutan con un solo dedo?

—¡Qué adelanto! ¡Qué progreso!

—Después, por ese camino, llegaremos á la bicicleta autónoma, que es mi sueño dorado de tantos años—continuó con más vehemencia *La Debacle*.

—¿Una bicicleta que pueda manejar un hombre sin sus «cuatro remos» y viceversa?

—Eso es.

Pero como todo es desorden en este país, cuando fué á recoger el privilegio en Fomento, se encontró con que decía en la patente:

«Por una preciosa armadura para sombrillas y *en-tout-cas* de doble curvatura.»

Gracias á que se deshizo la equivocación.

Lo que no se ha podido ha sido construir velocípedos para cojos totales.

EDUARDO DE PALACIO.

París-Milán.

Detallamos á continuación, por días y por distancias, el cuadro de marcha á que se ajustará monsieur Edouard de Perrodil en su viaje París-Milán:

Primer día. - Sábado 13 de Abril.

166 kilómetros: de París á Auxerre.

Salida de París, á las siete de la mañana, de la plaza de la Nación.

Villeneuve-Saint-Georges.....	13 k.	7 h. 45	mañana.
Lieusaint.....	26	8 h. 30	—
Melun.....	39	9 h. 15	—
Le Chatelet.....	50	10 h.	—
Montereau.....	70	11 h. 30-1 h.	tarde.
Villeneuve la Guyard.....	82	2 h.	—
Pont-sur-Yonne..	94	2 h. 50	—
Sens.....	106	3 h. 40-4 h.	—
Villeneuve-sur-Yonne.....	120	5 h.	—
Villevallier.....	128	5 h. 30	—
Joigny.....	136	6 h. 7 h.	—
Appoigni.....	156	8 h. 20.	—
Auxerre.....	166	9 h.	—

Segundo día. - Domingo 14 de Abril.

200 kilómetros: de Auxerre á Puligny. (Côte d'Or.)

Auxerre.....	6	—	mañana.
Chablis.....	21 k.	7 h. 30	—
Tonnerre.....	36	8 h. 40-9 h.	—
Lézines.....	46	9 h. 40	—
Nuits.....	64	10 h. 45-11 h. 45	—
Montbard.....	75	1 h.	tarde.
Lucenay.....	91	2 h. 15	—
Chanceaux.....	111	4 h.	—
Saint-Seine.....	123	4 h. 35	—
Val-Suzon.....	133	5 h. 15	—
Dijon.....	150	6 h.-7 h.	—
La Baraque.....	162	7 h. 40	—
Beaune.....	189	9 h. 20	—
Puligny.....	200	10 h.	—

Tercer día. - Lunes 15 de Abril.

175 kilómetros: de Puligny á Vienne. (Isere.)

Puligny.....	7	—	mañana.
Chagny.....	5 k.	7 h. 20	—
Chalon-s/Saône..	21	8 h. 20-8 h. 30	—
Le Grand-Varennes.....	29	9 h.	—
Sennecey.....	39	9 h. 40	—
Tournus.....	49	10 h. 20	—
Saint-Albain....	65	11 h. 20	—
Mâcon.....	79	12 h.-1 h.	tarde.
Creches.....	87	1 h. 30	—
Villefranche-s/Saône.....	117	3 h. 45-4 h. 15	—
Anse.....	124	4 h. 40	—
Lyon.....	146	6 h.-7 h. 30	—
Saint-Fons.....	154	8 h.	—
Vienne.....	175	9 h. 30	—

Cuarto día. - Martes 16 de Abril.

198 kilómetros: de Vienne á Avignon.

Vienne.....	6 h.	—	mañana.
Auberive.....	13 k.	6 h. 45	—
Saint-Rambert..	28	7 h. 40	—
Saint-Vallier....	40	8 h. 40	—
Valence.....	72	10 h. 30-12 h.	tarde.
La Paillasse.....	83	12 h. 40	—
La Saulce.....	99	1 h. 45.	—

Montélimar.....	117	3 h. 2-3 h. 20	tarde.
Donzère.....	131	4 h. 10.	—
Pierrelatte.....	139	4 h. 40.	—
Mondragón.....	156	5 h. 45.	—
Orange.....	170	6 h. 30-7 h. 15	—
Sorgues.....	188	8 h. 15.	—
Avignon.....	198	9 h.	—

Quinto día. - Miércoles 17 de Abril.

140 kilómetros de Avignon á Marsella.

Avignon.....	7 h.	—	mañana.
Graveson.....	12 k.	7 h. 45.	—
Tarascon.....	23	8 h. 40-10 h.	—
Arlés.....	40	10 h. 40-12 h.	—
Raphéte.....	49	12 h. 30	tarde
St-Martin-de-Crau	57	1 h.	—
Salon.....	89	2 h. 30-3 h.	—
Le Fare.....	101	4 h.	—
L'Assassin.....	124	5 h. 30.	—
Marseille.....	140	6 h. 30.	—

Sexto día. - Jueves 18 de Abril.

203 kilómetros de Marsella á Cannes.

Marseille.....	5 h.	—	mañana
Aubagne.....	17 k.	6 h.	—
Cuges.....	30	7 h.	—
Le Beausset.....	48	8 h. 15.	—
Ollioules.....	58	9 h.	—
Toulon.....	65	9 h. 25-10 h.	—
La Valette.....	70	10 h. 20	—
Cuers.....	87	11 h. 30.	—
Carnoules.....	98	12 h. 30	tarde.
Le Luc.....	118	1 h. 30.	—
Le Muy.....	152	4 h.-5 h.	—
Le Puget.....	162	5 h. 45	—
Fréjus.....	167	6 h. 10	—
L'Ésterel.....	183	7 h. 30	—
Cannes.....	203	9 h.	—

Séptimo día. - Viernes 19 Abril.

175 kilómetro de Cannes á Coni (Italia).

Cannes.....	6 h.	—	mañana.
Antibes.....	12 k.	6 h. 45	—
Cagnes.....	13	7 h. 30	—
Nice.....	36	8 h. 20-9 h.	—
Drap.....	46	9 h. 40	—
L'Escarène.....	56	10 h. 20-11 h.	—
Col de Braus....	65	11 h. 30	—
Sospel.....	78	12 h. 15	tarde.
Col-de-Brouin...	87	1 h.	—
Girandola.....	99	1 h. 45	—
St-Dalmas.....	113	2 h. 35	—
Tende.....	118	3 h.	—
Limone.....	157	6 h.-7 h. 30	—
Coni.....	175	8 h. 30	—

Octavo día. - Sábado 20 de Abril.

161 kilómetros de Coni á Verceil.

Coni.....	—	7 h.	mañana.
Centallo.....	14	7 h. 50	—
Savigliano.....	33	9 h. 10	—
Raconozi.....	46	10 h.	—
Carignano.....	61	12 h.	—
Turin.....	81	12 h. 15-2	tarde.
Chivasso.....	111	4 h. 30	—
Verceil.....	161	7 h.	—

Noveno día. - Domingo 21 de Abril.

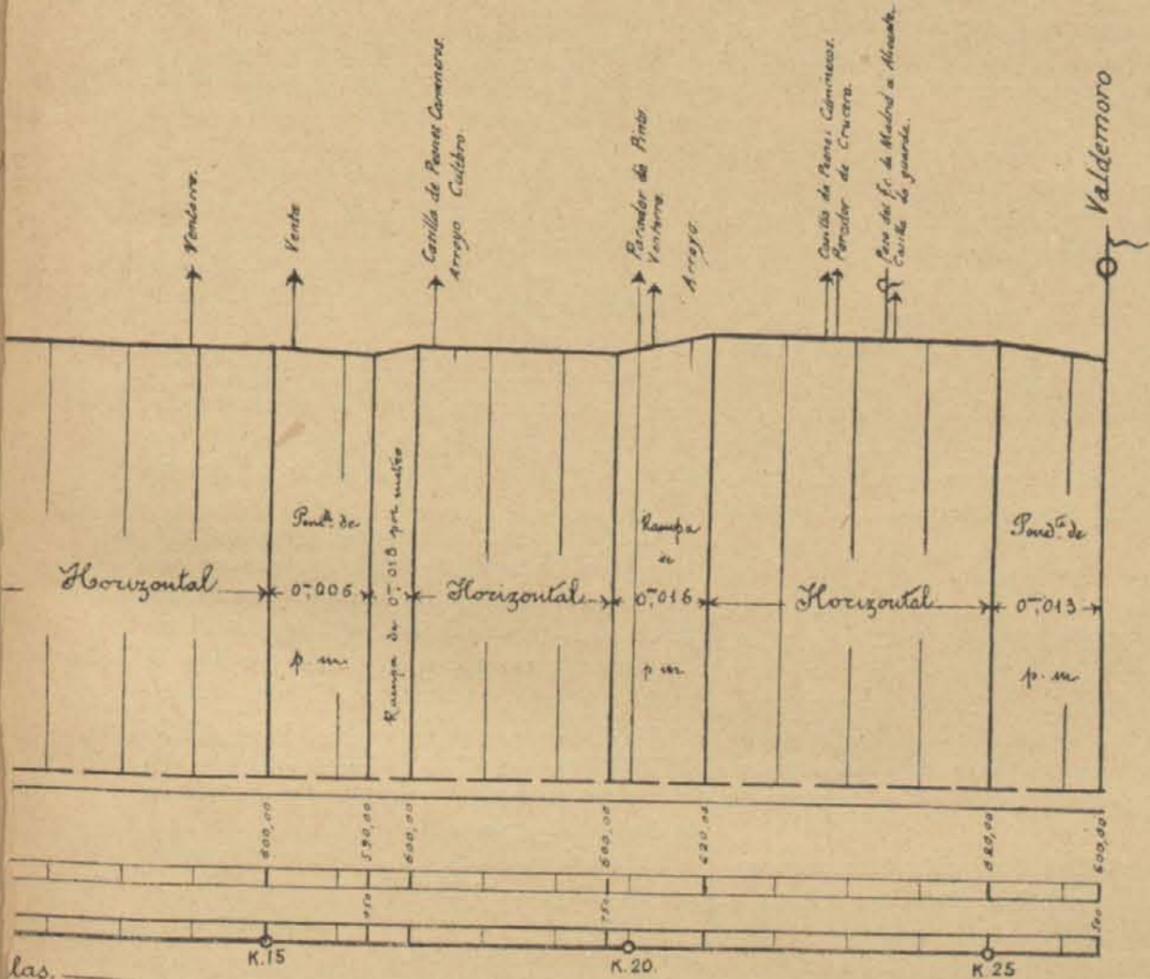
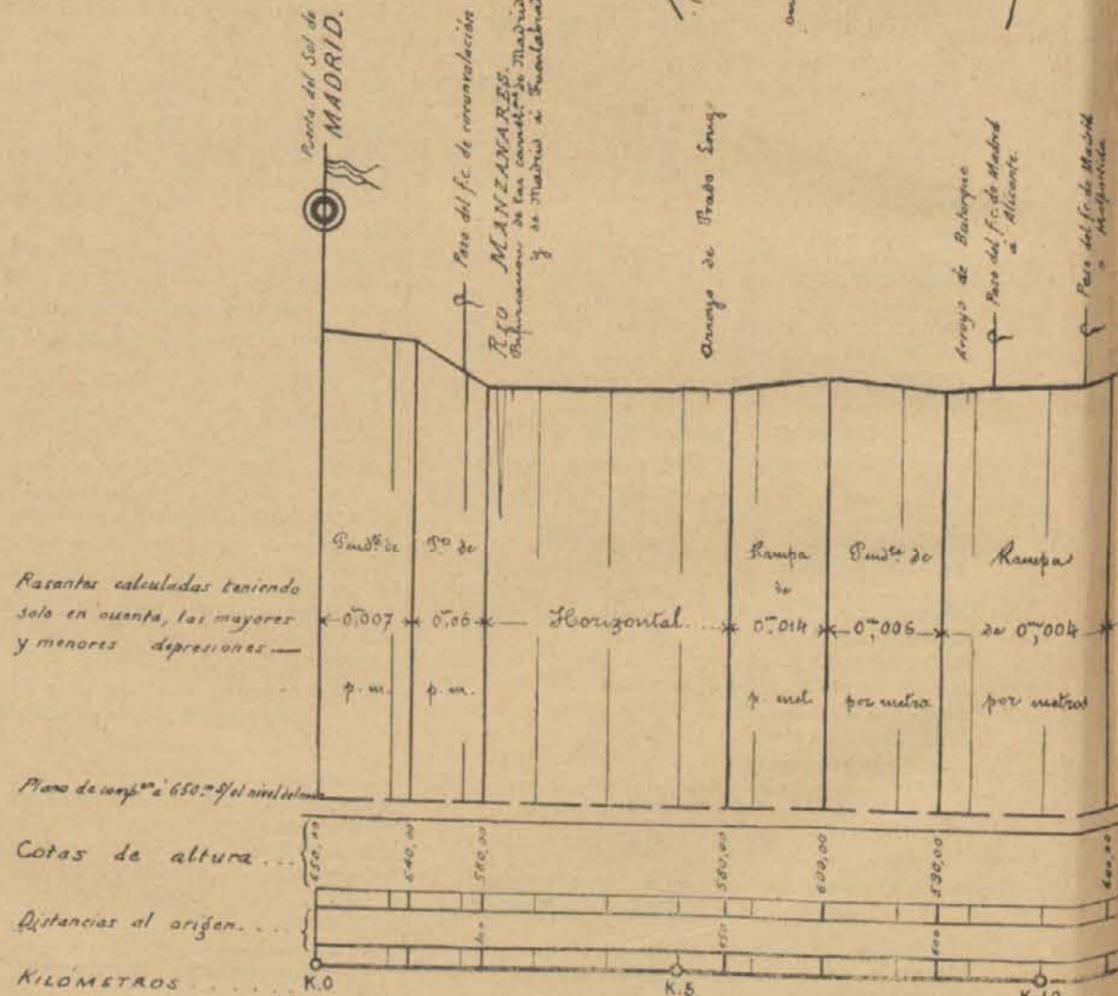
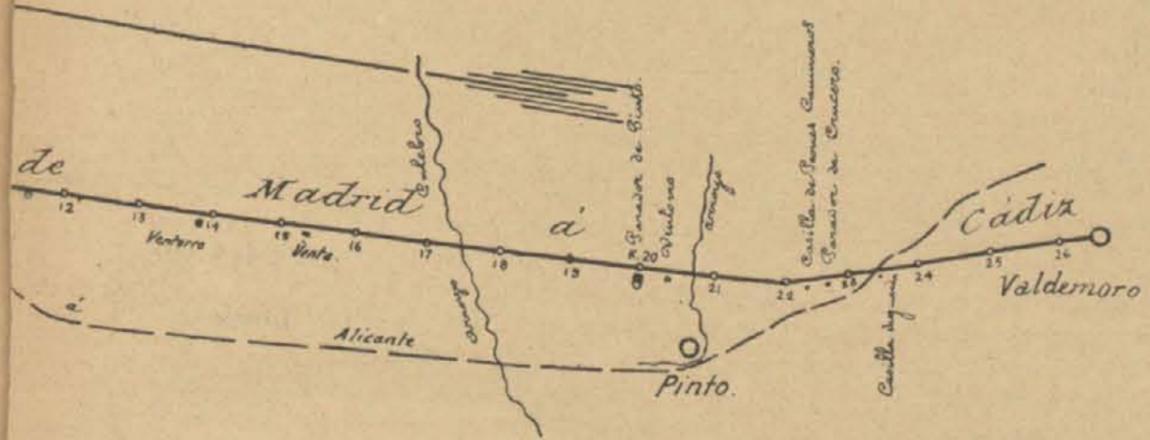
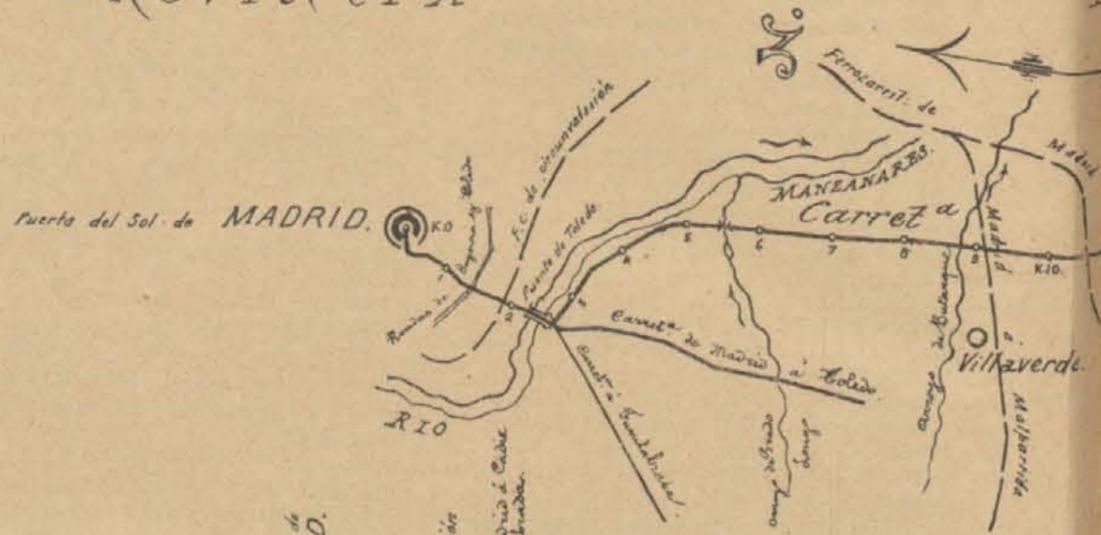
71 kilómetros de Verceil á Milán.

Verceil.....	7 h.	—	mañana.
Novare.....	21 k.	8 h. 30	—
Milán.....	71	12 h.	—

CARRETERA DE MADRID A VALDEMORO

PROVINCIA DE MADRID

ANDALUCÍA MADRID



Del plano Horizontal Vertical

las. 1 por 100,000. 1 por 100,000. 1 por 30,000.

Plano y Buitana-grabo



Leopoldo G. Alcala, Delinea



Carretera de Andalucía.

Parte esta carretera de la Puerta del Sol de Madrid; sigue por la calle Mayor, plaza Mayor y calle de Toledo; sale al paseo de los Ocho Hilos; atraviesa la glorieta del Puente de Toledo, y pasando por éste, sobre el río Manzanares, tuerce en ángulo recto a la izquierda, dejando al frente la carretera de Toledo, y algo más a la derecha la que va a Fuenlabrada.

En la glorieta citada empieza el

Kilómetro 3.—En el cual se halla, una vez pasado el Manzanares, el puente llamado de los Ladrones; el atajo de Villaverde, a la derecha, y la primera casilla de peones camineros, también a la derecha.

Kilómetro 4.—Encuétrase en este trayecto el camino de la Sangrería; el paso a nivel del actualmente abandonado ferrocarril de vía estrecha de San Martín de Valdeiglesias; y un puente, bajo el cual pasa el arroyo de Opañel ó del Torero. Por todo este trayecto de la carretera y a partir del citado Puente de Toledo, se extiende a ambos lados un barrio relativamente populoso, encontrándose a la izquierda lavaderos y ventorros, y el paseo del Canal, al lado opuesto del río, el que atraviesan los ciclistas por un puente de tablas, para salir a la carretera, por ser éste el camino más cómodo.

Kilómetro 5.—Portazgo.

Kilómetro 6.—Atraviéanse un paso a nivel del ferrocarril de Malpartida (línea de Cáceres y Portugal), y el arroyo de Prado Longo por un puente que recibe el nombre de Prolongo, contracción, sin duda, de la denominación de aquél; y encuéntranse algunos caseríos—entre ellos dos ventorros—que constituyen el barrio de Las Carolinas de Villaverde.

Kilómetro 7.—Tres alcantarillas tiene en su trayecto, en el cual se hallan, además, el ventorro y el parador de la Sorda. De la espalda del primero parte un camino que se dirige a Perales del Río y a San Martín de la Vega.

Kilómetro 8.—Coto de la Legua, que da nombre a la ligera pendiente de este trozo.

Kilómetro 9.—A la derecha parte un camino que conduce a Villaverde; crúzase el arroyo de Butarque y se pasa por delante del antiguo Parador de Arriba, hoy casa de labranza, que queda a la derecha, y del Parador de Abajo, que está a la izquierda.

Kilómetro 10.—Talleres de la Estación de las Delicias; paso a nivel del ferrocarril de Ciudad Real; y a pocos metros de éste, el ventorro de Vicente García, (a) *Tartaja*, inmediato al cual atraviesa la carretera otro camino que va a Perales y Villaverde,—pueblo de escasa importancia no obstante su proximidad a Madrid y las dos estaciones de ferrocarril que tiene, y que dista de este punto de la carretera un kilómetro.

Kilómetro 11.—Paso a nivel del ferrocarril de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

Kilómetro 12.—Camino de Getafe (por la derecha) a Perales (por la izquierda), y al lado de la carretera, pero en sitio elevado, una casilla de peones camineros.

Kilómetro 13.—No se encuentra en este trozo más accidente digno de ser apuntado que otro camino que por la izquierda lleva a Perales y por la derecha a Getafe.

Kilómetro 14.—A la izquierda se levanta el cerro de los Ángeles, en la cúspide del cual está una ermita consagrada a la Virgen de aquel nombre; lugar a que van en peregrinación los vecinos de Getafe todos los años por Pascua de Pentecostés.

Desde lo alto de dicho cerro, que es el centro matemático de España, dominase en los días claros una gran extensión de terreno, no sólo de la provincia de Madrid, sino también de las limítrofes.

Al comienzo del kilómetro en que nos ocupamos, parte a la izquierda un camino que conduce a la ermita; y a la conclusión, a la derecha, lindando con la yesería de los Ángeles y el ventorro del Tuerto, una carretera transversal que sirve de unión a las de Andalucía y Toledo, muriendo en ésta en la villa de Getafe, la cual queda distanciada de la primera de dichas carreteras tres kilómetros, y de la que hablaremos al describir en su día la de Toledo.

Kilómetro 15.—Vése a la izquierda otro camino que va a Perales del Río.

Kilómetro 16.—Cañada de ganados. A la derecha, el ventorro de Puntas.

Kilómetro 17.—Próximamente a la mediación del mismo, comienza una pendiente llamada la cuesta de *Las Tres Alcantarillas*.

Kilómetro 18.—Alcantarilla; casilla de peones camineros á la derecha; camino á Getafe, y puente sobre el arroyo *Culebro*.

Nada notable se encuentra en el

Kilómetro 19, y en el

Kilómetro 20, cuyos terrenos adyacentes los constituyen los prados de Pinto, se hallan una alcantarilla; un camino que atraviesa la carretera y desde Perales se dirige á Pinto; y el parador de este nombre, de Vicente Muñiz.

Aprovechemos la ocasión de estar tan próximos á esta villa para indicar lo que hay en ella de más notable.

Pinto dista de la carretera general un kilómetro. Su población se eleva á 2.300 habitantes, y entre otros establecimientos industriales, cuenta con la fábrica de chocolates de la Compañía Colonial, que se halla en terreno contiguo á la estación del ferrocarril de la línea de Madrid á Zaragoza y á Alicante.

Es villa muy antigua, y conserva, como restos de su pasada grandeza, la iglesia parroquial de Santo Domingo de Silos, con portada de buen gusto y amplia escalinata, y un torreón de una fortaleza que perteneció al Ducado de Arévalo, cuyo era el señorío de la villa de Pinto. En 1476 dió el Duque esta fortaleza á Rodrigo de Mendoza, en agradecimiento por haber trabajado su reconciliación con la Reina D.^a Isabel en Madrigal; y en 26 de Julio de 1579 fué conducida á él, por decreto de Felipe II, la Princesa de Éboli, madre del primer Duque de Pastrana.

En las afueras existen tres ermitas, del Cristo del Calvario, de Santiago y de San Antonio Abad, que no ofrecen particularidad alguna.

En el centro de la villa hay un paseo, contiguo á la iglesia, llamado del Ejido, con un puente sobre un pequeño arroyo, y junto á la iglesia, en un antiguo granero, un teatro.

En la calle de la Botica Vieja está el café de D. José María Serrano.

Médicos: D. José Vicente Anca y D. Pablo Puerta.

Cerrajeros: D. Pedro Carrero y D. José María Pérez.

Kilómetro 21.—Ventorro y puente de San Antón, por debajo del cual atraviesa la carretera que desde Pinto se dirige á San Martín de la Vega.

Kilómetro 22.—A la derecha otro camino que conduce á Pinto.

Kilómetro 23.—Sitio llamado de la *Machina*: casa de peones camineros y cuesta del tío Paquillo, que recibe su nombre de un antiguo para-

dor, hoy arruinado, cuyo dueño así se llamaba.

Kilómetro 24.—En este trayecto atraviesa la carretera otro paso á nivel del ferrocarril de Madrid á Zaragoza y á Alicante.

Kilómetro 25.—Cuesta de Valdeloshielos.

Kilómetro 26.—Parte á la derecha un camino que va á Valdemoro.

Kilómetro 27.—Atraviesa otro camino que, desde Valdemoro, se dirige á la finca denominada *Bosques*, y pasado el puente llamado de la Sebastiana, se entra en

Valdemoro, pueblo de 2.700 habitantes, fundado probablemente por los árabes, y que, entre sus monumentos antiguos, cuenta la parroquia de la Asunción, que está agregada á la basílica de San Juan de Letrán en Roma; el convento de Santa Clara, y la ermita del Santo Cristo de la Salud, situada en las afueras.

La iglesia pertenece al siglo pasado y lo mejor de ella es la capilla mayor, donde se veneran los restos de San Vicente Mártir, y existen preciados lienzos de Bayeu y un magnífico tabernáculo de madera, jaspe y bronce, construido por encargo de Carlos IV para las Salesas Reales de Madrid, y regalado á Valdemoro, á fines del pasado siglo por el primer Conde de Lerena.

La ermita del Santo Cristo de la Salud tiene bastante antigüedad, y se encuentra en la misma una efígie de Jesús crucificado que es una buena obra de arte.

El convento de Santa Clara fué fundado por el Duque de Lerma en 1610.

De lo moderno, merecen ser visitados el colegio de Guardias civiles jóvenes y la Casa de salud, instalada en la antigua Casa del Rey. Hay además teatro y casino.

Médicos: D. Marcelino Benito, calle Nueva, y D. Anastasio de la Calle, calle Grande.

Cerrajero: D. Eugenio García.

Á la salida de Valdemoro, á la derecha, encuéntrase otra casa de peones camineros.

A. S.

(Concluirá.)

Inauguración de un establecimiento.

Cuando ya estaba en prensa el número anterior de esta revista fuimos agradablemente sorprendidos por la invitación que los Sres. Palomeque y Verdié tuvieron la atención de remitirnos para que asistiéramos á la inauguración del establecimiento de máquinas de la casa francesa «Rochet»

que dichos señores abrieron al público el día 2 del actual.

Acudió á este acto gran número de velocipedistas, que fueron espléndidamente obsequiados por los dueños del nuevo depósito, con pastas, dulces, vinos y cigarros.

La instalación de la casa «Rochet» se ha hecho con verdadero lujo, y la circunstancia de hallarse situada en el palacio que La Equitativa de los Estados Unidos tiene en el sitio más céntrico de Madrid, augura un risueño porvenir al negocio de los Sres. Palomeque y Verdié, á quienes deseamos de todas veras muchas prosperidades.

El día 3, estos mismos señores obsequiaron á sus amigos y á los representantes de las Sociedades ciclistas y de la prensa profesional y política de Madrid con una espléndida comida en el *Salón del Herald*, haciendo los honores ambos socios con exquisita delicadeza.

Al destaparse el champagne brindaron con elocuencia los Sres. Cerecedas, Presidente del *Club Velocipédico Madrileño*; Muñoz Rivero, Vicepresidente de la *Sociedad Velo Excursionista*; un redactor del *El Velos Sport* y otro de *La Época*, como periódicos profesional y político más antiguos de Madrid, levantándose seguidamente á dar las gracias los Sres. Palomeque y Verdié.

EL DEPORTE VELOCIPÉDICO felicita cordialísimamente á estos señores.



BÉLGICA.—Se ha fijado para el 4 de Mayo próximo la apertura de la Exposición de Charleroi.

Los periódicos belgas publican interesantes noticias acerca de las instalaciones que se proponen hacer en dicho concurso infinidad de casas de las que se dedican al comercio de bicicletas.

Todo hace creer que bajo este respecto la Exposición que se prepara estará animadísima.

—El diputado socialista Beerenotje presenta á la

Cámara popular de Bélgica la siguiente proposición de ley:

«Artículo único. Todos los ciudadanos belgas de edad de veinticinco años, que paguen un impuesto de 10 francos, son electores municipales. Si fueren ciclistas serán electores á los diez y ocho años.»

FRANCIA.—*La Unión de las Sociedades de Instrucción Militar de Francia*, de acuerdo con *La Unión Velocipédica de Francia*, organiza actualmente un concurso de velocipedia militar.

—El Campeón belga Houben alcanzó fácilmente la victoria sobre Farman en el reto que ambos corredores tenían concertado, y que tuvo lugar en el Velódromo de Invierno de París.

—Proyéctase construir una nueva pista en el Bois de Boulogne, de París.

—Según una estadística, que publica *Le Vélo*, del impuesto satisfecho por los velocipedistas de París en 1893 y 1894, hubo en la capital de la vecina República en dichos años 132.276 y 150.183 ciclistas respectivamente.

—El corredor francés Dubois se propone batir en el presente año los recorridos de la hora y de los 100 kilómetros que acaba de quitarle Linton. Espera hacer 47 kilómetros en 1 hora, 90 en 2 horas y los 100 kilómetros en 2 horas 15 minutos.

INGLATERRA.—La Asamblea de la *National Cyclist's Union* que se ha celebrado en Londres el día 30 de Marzo último, ha tomado los siguientes acuerdos respecto á los recorridos de *amateurs*:

«No será reconocido ningún recorrido de *amateurs* que no se haga en carrera ó en una prueba especial, anunciada en una reunión de carreras. En este último caso, deberán ser anunciados en los programas de la reunión además de la prueba, el nombre del corredor y el recorrido que intenta establecer.»

«Ningún corredor *amateur* deberá intentar ó anunciar un recorrido sino sometiéndose á las reglas de la N. C. U.; ni oficial alguno (*chronometreur* ó cualquier otro) ayudarle en una tentativa de esta clase, bajo la pena de ser suspendidos por un tiempo cuya duración queda al arbitrio del Comité general. Esta condena será inapelable.»

RUSIA.—Ha comenzado á publicarse en Moscou un nuevo periódico bajo el título de *Cyclists*.

—El 24 de Marzo se celebraron carreras en Moscou.

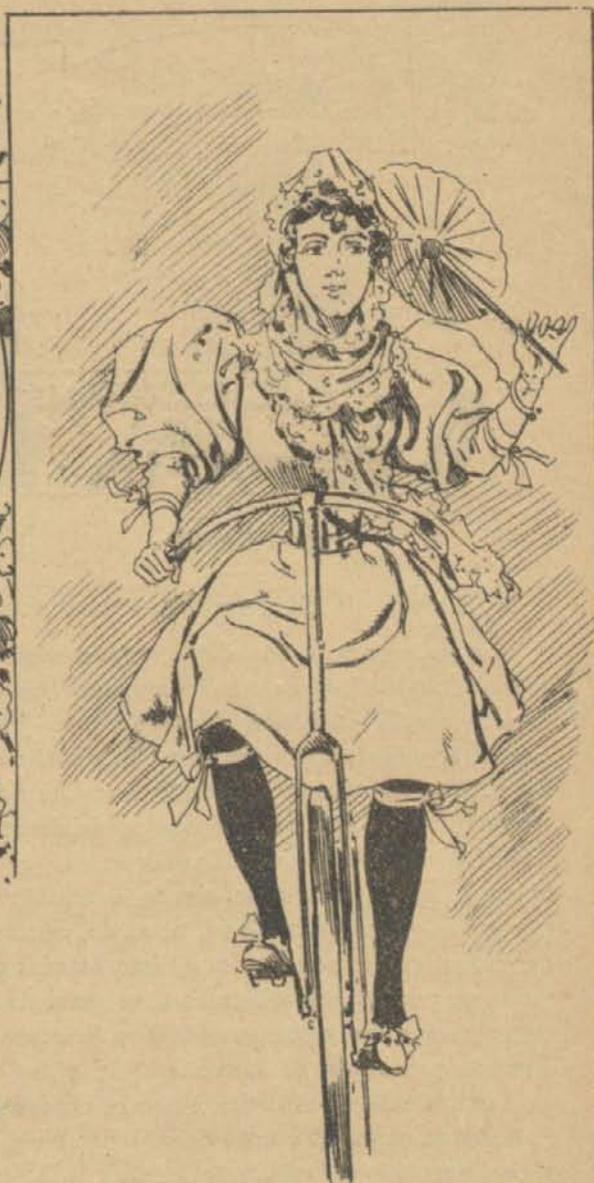
Entre otras pruebas corriéronse el Campeonato del Cycle-Club para 1895, que fué ganado brillantemente por Cholski, quien cubrió la distancia de 7 $\frac{1}{2}$ verstas (8 kilómetros) en 14 m. 24 s., llegando Butylkin segundo y Brjusson tercero; y un reto de 7 $\frac{1}{2}$ verstas entre Butylkin y F. Zembiczka, ganando este último, que llegó á la meta en 13 m. 39 s.

ACTUALIDADES

CÓMO SE VA EN BICICLETA



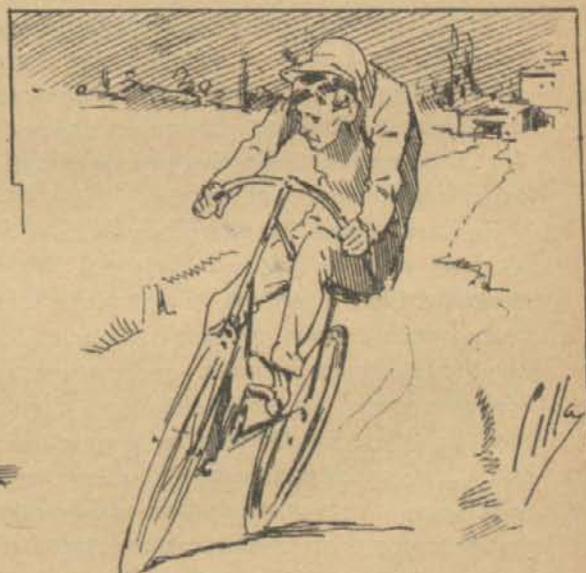
El Jueves Santo,
á los oficios divinos.



El domingo de Pascua,
á los toros.



Cualquiera tarde de sol, á dar un pa-
seito largo y á tomar unas copas en los
merenderos del camino.



De vuelta del paseito
largo... y de las copas.



Desde Sevilla.

Sr. Director de EL DEPORTE VELOCIPÉDICO.

Tras un largo período de tempestades vinieron al fin varios días buenos, que fueron aprovechados para hacer la excursión Alcalá-Carmona-Ecija-Córdoba y regreso, por los Sres. D. Melitón Sobrino, D. Diego Cano, D. Adolfo González y don Antonio Ramos, los dos primeros en bicicleta tandem. La salida de Sevilla la verificaron el 23 de Marzo á las tres de la tarde, siendo acompañados por varios socios hasta Alcalá, trozo de carretera que sigue, como siempre, en pésimo estado; pasado este pueblo, hasta Carmona, se presenta la carretera en muy buenas condiciones. Salvaron la distancia que separa á Carmona de Sevilla á un paso muy fuerte, se detuvieron breves instantes y continuaron su marcha hasta Ecija, donde hicieron noche, habiendo sido recibidos en casa de D. José Giles y obsequiados con espléndida cena y un sinnúmero de atenciones. Al siguiente día, después de saludar al Sr. D. José Joaquín Díaz, Presidente de la Sociedad Velocipedista de Ecija, salieron para Córdoba á las doce, siendo acompañados durante un largo trayecto por varios velocipedistas de la Sociedad Ecijana, y hasta Córdoba por el señor D. Lorenzo Ostos, quien permaneció con los expedicionarios hasta el regreso.

En La Campana les esperaban los Sres. Simón (D. José) y Cortés (padre é hijo); y al llegar á la cuesta del Espino tuvieron la agradable sorpresa de encontrar á varios ciclistas cordobeses, cuyos nombres siento no recordar, que estaban aguardándoles, y con los cuales llegaron á Córdoba á las cuatro y media. Durante su permanencia en esta última capital fueron atendidos con exquisita delicadeza por los velocipedistas cordobeses, en particular por el Sr. Simón. Salieron de Córdoba

el día 25 á las siete de la mañana, acompañándoles D. José Simón hasta la cuesta del Espino. En La Campana les esperaba una comisión de la Sociedad Velocipedista Ecijana, compuesta de los señores D. Lorenzo Ostos Martínez, D. Fernando Garrido, D. Felipe Encinas, el Sr. Pinco, el Sr. Rogel, D. Joaquín Morilla, D. Isidoro Mejía, D. Pedro Cárdenas y D. Juan de Garrido, quienes les tenían preparado en Ecija un fraternal banquete, después del cual, salieron para Carmona, acompañados por varios de dichos señores. Ya en dicho punto, tuvieron que hacer noche por desperfecto de una máquina á causa de una caída, regresando á Sevilla al día siguiente muy de mañana.

Total de la excursión, 146 kilómetros, haciendo el recorrido en veintitrés horas.

Enterados los excursionistas de que estas líneas van á ser publicadas en la revista de la digna dirección de usted, me ruegan dé en su nombre las gracias á los Clubs de Córdoba y Ecija, y muy especialmente á D. José Giles, por las infinitas atenciones que les dispensaron.

EL CORRESPONSAL.

Sevilla 3 de Abril de 1895.



El domingo último, á las seis en punto de la mañana, salió de Madrid en bicicleta, con dirección á Valencia, el distinguido ciclista D. Horacio Lengo.

Acompañóle hasta Tarancón D. Fernando Ribed, llegando á dicho pueblo á las once horas y 40 minutos de la mañana.

Después de almorzar se separaron, continuando el Sr. Lengo su viaje y regresando el Sr. Ribed á Madrid.

* *

Al regresar de El Pardo el domingo último el ciclista D. Francisco Llorente, almacenista de papel establecido en la plaza del Angel, fué víctima de un desgraciado accidente.

Montaba una bicicleta que por la tarde había alquilado en uno de los depósitos que se dedican á este negocio. Á lo que parece, faltaba á la máquina

una de las tuercas que ajustan la rueda delantera, defecto que dicho Sr. Llorente quiso suplir sujetando el tenedor con un hilo de alambre.

Partióse éste, desprendióse la rueda del tenedor, y el ciclista, que venía á paso acelerado, fué despedido de la máquina, cayendo de cabeza y destrozándose la cara. Naturalmente fué conducido á la casa de socorro, desde donde, luego de practicada la primera cura, se le trasladó á su domicilio con las debidas precauciones.

Aun cuando pasado algún tiempo recobró el conocimiento, ayer no habían desaparecido aún los síntomas congestivos que ponen en peligro la vida del Sr. Llorente, el cual puede pagar cara la imprudencia de haber montado una máquina defectuosa.

Deseamos de todas veras que desaparezca la gravedad del estado en que se halla el Sr. Llorente, y que se restablezca pronto de las graves contusiones que recibió en el rostro y en la cabeza.

* *

Hemos tenido el gusto de saludar al distinguido ciclista de Ávila D. Pedro del Castillo, quien ha tenido la bondad de honrarnos aceptando el cargo de corresponsal de EL DEPORTE VELOCIPEDICO en aquella capital castellana.

* *

Los Sres. Palomeque y Verdié invitaron el domingo á algunos velocipedistas á probar las máquinas Rochet, dando un paseo por el Retiro y por la carretera de El Pardo. Asistieron á esta prueba los señores Richi, Catena, Puerta, Rodrigo (Juanito Pedal), Estruch, Palomeque, padre é hijo, y Cerro. Terminado el paseo, almorzaron los que en él tomaron parte en el Campo del Recreo.

* *

La comisión nombrada por la *Sociedad de Velocipedistas de Madrid* para ultimar los detalles de organización de la carrera Madrid Toledo y regreso trabaja activamente para que esta importante prueba resulte brillante.

* *

La *Sociedad Velo-Excursionista* acaba de modificar el artículo de sus estatutos que excluía de la misma á los corredores y comerciantes de bicicletas.

Merced á esta modificación unos y otros podrán ingresar en ella en concepto de socios numerarios.

* *

La misma Sociedad ha establecido tres excursiones diarias: la primera á las seis y media de la mañana, la segunda á las nueve y la tercera á las cuatro de la tarde, habiéndose comprometido á salir en cada una de ellas con los socios que quieran formar

parte de las expediciones los Sres. Alonso (D. Jacinto) y Orozco, Mosquera y Saavedra (D. José), Barberá y Muñoz Rivero, respectivamente.

* *

Ayer martes han debido llegar á Madrid en bicicleta los distinguidos velocipedistas de Ávila señores Atard y Paradinas.

* *

Anúnciase para el sábado próximo la inauguración del Salón Humber.

* *

Ha entrado á formar parte de nuestra redacción el antiguo velocipedista y distinguido abogado don Juan Uña, hijo.

* *

Los retratos de los Sres. D. Pelayo Izquierdo, D. Hermenegildo S. Vela y D. Jacinto Alonso, publicados en la primera plana del presente número, son de fotografías del Sr Compañy.

Revista de teatros.

Comedia.—El sábado tuvo lugar el beneficio del joven actor García Ortega, poniendo en escena la preciosa comedia *El anzueto*.

El beneficiado dió en aquella noche una prueba más de su talento artístico en la interpretación del protagonista de la linda comedia de Eusebio Blasco. Para los dos fueron, principalmente, los aplausos del numeroso público que asistió á la fiesta y que repetidas veces los llamó al palco escénico. El Sr. Blasco, sin embargo, se resistió á presentarse.

El beneficiado recibió muchos regalos.

Salón Romero.—Con una brillante y numerosa concurrencia, celebró el día 6 el tercer concierto el señor Tragó, mereciendo, como en los anteriores, una ovación ruidosa.

La Burlesca de Scarlatti y una preciosa composición titulada *Giga*, que formaban parte de la primera del concierto, fueron repetidas á instancias del público.

El *Concierto en mi menor* de Chopín fué también maravillosamente interpretado por el gran artista.

También en la tercera parte se hizo repetir la *Berceuse* y el primer número de *Hojas de álbum* y un vals.

Príncipe Alfonso.—El último concierto en que el gran Sarasate debía tomar parte se verificó el domingo pasado.

En la primera parte merecieron el honor de la repetición la overtura de *Cleopatra* de Mancinelli y la *Dansa macabra* de Saint Saens.

Al final del concierto y á petición del público, tocó

el *Nocturno* de Chopín, una preciosa mazurka, la jota y un aire andaluz.

El insigne artista fué, como siempre, llamado muchas veces á la escena. El teatro lleno de gente con exceso.

—Con el título de *Lola la desvergonzá* se estrenó el viernes en este teatro una parodia de *La Dolores*, escrita por nuestro compañero en la prensa Sr. Gómez Candela y D. Anselmo González.

La obra, escrita con muchísima gracia, y muy bien hecha, mereció grandes aplausos del numeroso público que asistió á la representación.

Los autores fueron llamados repetidas veces al palco escénico á recibir los aplausos de la concurrencia.

Nuestra enhorabuena á los autores.

Lara.—Teniendo en cuenta las muchas simpatías de que justamente goza la Sra. Pino, no es difícil imaginarse el brillantísimo aspecto que presentaría el lindo teatro de Lara el miércoles último, con motivo del beneficio de tan inteligente actriz. Las butacas llenas, los palcos más que llenos y las galerías inaccesibles completamente.

En cambio, no sería fácil decir en qué función la beneficiada mereció más aplausos.

El ratoncito Pérez, el monólogo *¡Fíal!*, *Quisquillas* y *La rebotica*, todas fueron divinamente interpretadas y en todas ellas estuvo *mejor* la reina de la fiesta.

La Sra. Pino recibió infinidad de regalos, y entre ellos un álbum con las principales firmas de nuestros autores dramáticos y acuarelas de nuestros primeros pintores.

Parish.—El sábado de Gloria inaugurará la temporada el conocido director Mr. William Parish con una compañía ecuestre, gimnástica, acrobática y cómica.

Circo de Colón.—El sábado 13 del actual se verificará la inauguración de la temporada en este circo con una compañía ecuestre, gimnástica, cómico-mímico-acrobática, cuyos artistas, procedentes de los principales circos del extranjero, vienen precedidos de gran reputación.

La empresa cuenta, además de artistas de renombre mérito con pantomimas de gran espectáculo, que irá presentando durante la temporada.

Eslava.—El próximo sábado se inaugurará la temporada de primavera (que luego continuará en el Teatro de la Alhambra), y para el debut de la aplaudida tiple D.^a Matilde Pretel se pondrá en escena *El tambor de granaderos*.

EL BAJÁ DEL CAMPO.



Itinerario de Madrid á Guadalajara.

Se halla de venta al precio de 0,50 pesetas en los siguientes establecimientos:

Santos Hermanos, Arenal, 15.
Clément et Compagnie, Arenal, 22.
Francisco Lozano, paseo de Recoletos, 14.
Y en las librerías de los señores
Fe, carrera de San Jerónimo, 2.
Murillo, Alcalá, 7.
Romo y Füssel, Alcalá, 5.
San Martín, Puerta del Sol, 6.
Villaverde, Carretas, 4.
Sánchez, Carretas, 21.
Iruvredra, Arenal, 6.
Guío, Arenal, 14, y
Viuda de Hernando y Compañía, Arenal, 11.

Libros recibidos.

Almanaque-Guía para los empleados de la Compañía Arrendataria de Tabacos.—Año II, 1895. Un volumen en 4.º de 406 páginas. Madrid, tipografía de los Hijos de M. G. Hernández, 1895. Madrid y provincias 2 pesetas; Ultramar y extranjero 3 pesetas.

Los Sres. D. A. Santías y D. D. Lera, inteligentes empleados de la Compañía Arrendataria, emprendieron el año último, y por vía de ensayo, la publicación de esta obra, que ofrece indudable utilidad al numeroso personal de la Compañía monopolizadora; y en el actual la han aumentado y mejorado notablemente.

Aparte del santoral, guía de empleados, organización de la Compañía y disposiciones directa é indirectamente relacionadas con el monopolio del tabaco, que constituyen en su mayor parte el contenido de la obra, publica ésta un resumen general de las ventas de tabacos y envases realizadas en el ejercicio de 1893-94, del cual resulta un movimiento de 157.355.268 pesetas; un precioso estudio de D. Eleuterio Delgado, director gerente de la Compañía, acerca del cultivo del tabaco; y noticias interesantes de contratos, monopolios y mercados del mismo.

S.

Solución al logogrifo numérico del número anterior.

Manivela.
Alemana
Venial.
Álava.
Lana.
Ele.
Mi.
N.

DERECHOS RESERVADOS

Imprenta de los Hijos de M. G. Hernández, Libertad, 16 dup.º