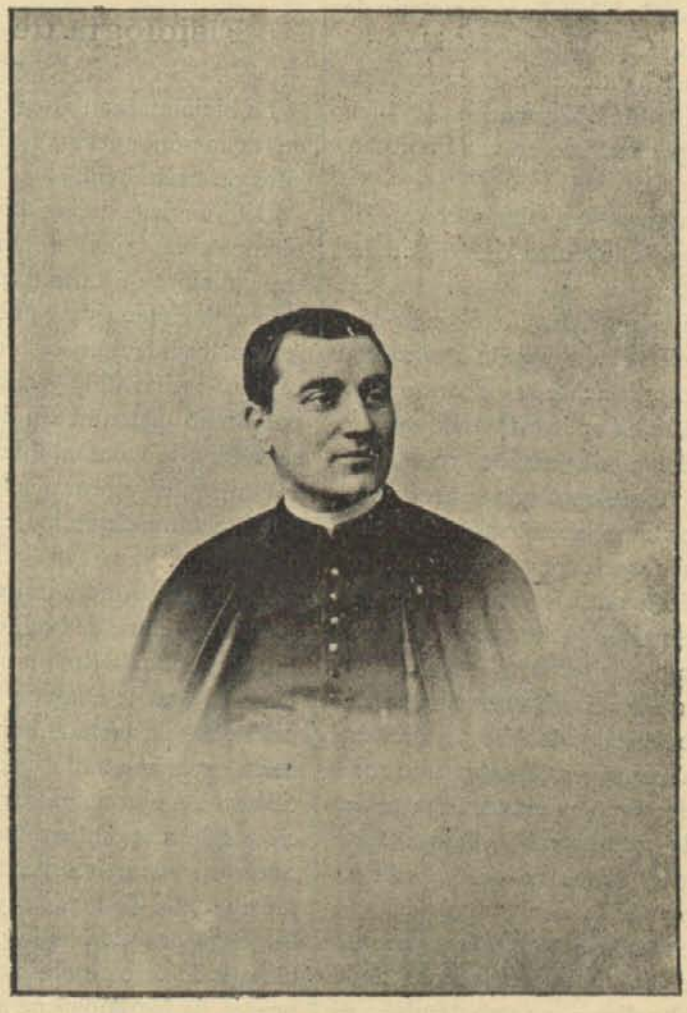
Año I. Madrid 20 de Marzo de 1895. Núm. 4.º

EL DEPORTE VELOCIPÉDICO

REVISTA SEMANAL ILUSTRADA

DIRECTOR LITERARIO	DIRECTOR-PROPIETARIO	DIRECTOR ARTÍSTCIO
D. ANTONIO SENDRAS	D. JOSÉ MARÍA SIERRA	D. F. RAMÓN CILLA

Redacción y Administración: Piamonte, 19, principal derecha.



D. Francisco García y Muñoz

AUTOR DEL VELOCÍPEDO REGULABLE *(De fotografía del Sr. Compañy.)*

© Biblioteca Nacional de España

SUMARIO

GRABADOS: D. Francisco García y Muñoz, autor del velocípedo regulable.—Conflicto horrible.—El Diablo en Villatontaina, por Cilla.—Plano de la carretera de Valencia: De Madrid al kilómetro 37.—Variedades, por Cilla.

TEXTO: D. Francisco García y Muñoz, por S. B.—Fisiología de la bicicleta, por P. Chibret.—Con, de, en, por, sin, sobre el velocípedo, por Luis Royo Villanova.—Carreras anunciadas.—Guía del ciclista, por A. S.—Cantares insulsos, por J. M.ª Sierra.—Retos anunciados.—Ciclogramas del extranjero.—Ciclogramas de España.—Ecos de Madrid.—Revista de teatros, por el Bajá del Campo.—Rombo de sílabas.

D. Francisco García y Muñoz.

Es presbítero, catedrático de Matemáticas, moderador de Academias de Filosofía y secretario de estudios del Seminario Conciliar de Madrid.

Del mecanismo que ha ideado para cambiar en marcha y á voluntad la multiplicación en las bicicletas dimos cuenta por extenso en el número anterior.

Ahora hemos de agregar que tiene concedido privilegio por otros dos inventos de utilidad indiscutible.

Es el uno el *colisiófugo eléctrico* ó *quita-choques*, el cual, como dice el autor en la noticia que ha impreso, «no es propiamente un aparato, sino un sistema que consiste en aplicar el teléfono á los trenes para que puedan comunicarse entre sí ó con los empleados de la vía siempre que se crea necesario, evitándose, por tanto, no solamente los choques, sino los gravísimos riesgos que pueden resultar en los cruzamientos de nivel, barreras, puentes levadizos, plataformas giratorias y en otros sitios ó circunstancias peligrosas.

»El aviso de alarma se verifica automáticamente ó por voluntad de los encargados, según convenga, dejándose oir en los trenes el penetrante sonido de una bocina eléctrica que forma parte del colisiófugo y puede reemplazar ventajosamente á los timbres ordinarios. En el caso de salir un tren de la estación para ir á su inmediata, cuando otro se encuentre en el mismo camino, apenas haya salido aquél de las agujas, el sonido de la bocina le advertirá el peligro; y como también el otro habrá recibido la señal de alarma, se preguntarán inmediatamente por teléfono la razón del aviso, y de ninguna manera se efectuará el choque.

»Nada más fácil que cerrar el circuito eléctrico entre los dos trenes para el mutuo aviso y comunicación telefónica; basta que la corriente producida por una pila existente en cada tren lleve sus conductores, aislados el uno del otro, á lo largo de la vía, de manera que un nuevo tren que salga de la estación inmediata ó de la misma de origen produzca el efecto de un botón que se oprime para hacer sonar un timbre eléctrico.»

El otro invento del ingenioso sacerdote consiste en un nuevo telégrafo impresor, de manejo tan sencillo que sin necesidad de aprendizaje puede hacerlo funcionar cualquier persona. El mecanismo es aplicable á los telégrafos de cuadrante que suelen emplearse en las estaciones de ferrocarril. Este nuevo telégrafo podrá funcionar automáticamente para la trasmisión rápida en los grandes centros de comunicaciones.

S. B.

Fisiología de la bicicleta.

La bicicleta actual es un medio muy nuevo de traslación, puesto que no cuenta más que diez años de existencia.

Diferénciase de los biciclos, cuyos inconvenientes y ventajas se compensaban. Gracias á la transmisión y á la multiplicación del movimiento por la cadena y al pneumático, que amortigua la trepidación, la bicicleta es un vehículo rápido, confortable y agradable al mismo tiempo. Como instrumento de higiene y de deporte, su valor es incontestable. Y es, por último, una máquina útil y práctica como medio de transporte, siempre que los caminos no estén malos ó fangosos.

La bicicleta no admite comparación con ninguna otra clase de vehículo; participa del carruaje y del caballo, pero se diferencia de ambos. Para hablar de ella con conocimiento de causa no hay que razonar por analogía; precisa haberla experimentado y tener además cierta práctice en los ejercicios corporales, así como nociones de anatomía y fisiología, conocimientos que rara vez concurren en un solo individuo. Mi cualidad de médico y de hombre de deporte, mi larga práctica de la gimnástica, de la bicicleta y de otros ejercicios físicos, y la madurez propia de los años, me autorizan para examinar la nueva máquina bajo el punto de vista fisiológico, y para sacar de este examen las consecuencias higiénicas y terapéuticas que del mismo se desprendan.

¿Qué es la bicicleta, considerada como medio de progresión? Es un vehículo sobre el cual va el hombre apoyado en sus cuatro extremida-

© Biblioteca Nacional de España

des, entre dos ruedas colocadas una detrás de otra en el mismo plano. Los miembros inferiores del velocipedista actúan sobre la rueda de atrás mediante los pedales; los superiores dirigen la rueda delantera y hacen del guía un punto de apoyo, y el ano descansa en el sillín.

Resulta de esta definición que el ciclista tiene cinco puntos de apoyo en la máquina: las manos, los pies y el ano; y que la posición del cuerpo del hombre en bicicleta, más que la del bípedo, es la del cuadrumano. Esta actitud, empíricamente reconocida como la mejor, y criticada por el público, se adapta á la realización de un máximum de esfuerzo con un minimum de fatiga.

Veamos ahora cómo el biciclista utiliza los cinco puntos de apoyo para actuar sobre la máquina y dirigirla. En una carretera llana, y con una marcha moderada, puede decirse que el peso está igualmente repartido entre cuatro de los cinco puntos de apoyo, á saber: las manos, el ano y el pie que alternativamente acciona sobre la rueda trasera. Los dos primeros puntos de apoyo son casi fijos, el cuarto se traslada alternativamente de un miembro inferior á otro; mientras que un pie se levanta y no hace más que seguir su pedal, el otro apoya todo su peso sobre el pedal opuesto. Este cambio alternativo del cuarto punto de apoyo entraña un ligero movimiento de oscilación lateral de la pelvis, que apenas puede apreciarse en terreno llano y en marcha moderada, cuando el peso de los miembros inferiores basta para mantener la velocidad, lo cual no sucede cuando se acelera la marcha ó la carretera está en cuesta arriba. Entonces no basta el peso de los miembros inferiores é intervienen sucesivamente otras fuerzas: primero, la contracción de los músculos extensores de los muslos; después, y acentuándose el movimiento oscilatorio, el peso de la región pelviana. Si esto no es bastante, el ciclista se apoya con más fuerza sobre el guía, valiéndose de este medio para fijar el tronco y aumentar la adherencia del ano al sillín. Y todavía le queda el recurso, en las ascensiones violentas, de inclinar el cuerpo hacia adelante, de levantarse del sillín y de agregar á las fuerzas precedentes la que resulta de extender el muslo en posición vertical.

La posición y la acción del cuerpo, tal como acabamos de definirlas y estudiarlas, son descansadas en alto grado. La estación vertical, que ofrece solamente dos puntos de apoyo, lleva rápidamente á la fatiga; por eso es más imperiosa para el hombre que para los animales cuadrúpedos la necesidad de sentarse y de acostarse. Pero el hombre en la bicicleta tiene una posición más descansada aún que la del cuadrúpedo, puesto que utiliza cinco en vez de cuatro puntos de apoyo.

Esta postura, además de ser descansada, favorece en sumo grado los movimientos respiratorios. Nada facilita, en efecto, las inspiraciones profundas como la fijación de los miembros superiores sobre un punto de apoyo sólido como lo es el guía. Tan acostumbrado me hallo á este apoyo por la práctica diaria de la bicicleta durante cuatro años, que noto la falta de él cuando realizo una ascensión á los Alpes, y tengo que sustituirlo apoyando las manos en las caderas, cosa que no hacía antes de montar en bicicleta.

Ahora bien: ¿cuáles son las ventajas y los inconvenientes de la bicicleta, bajo el punto de vista higiénico?

El biciclista, por hábil que sea, está obligado á una atención mayor que el peatón; la rapidez de la marcha y la instabilidad del equilibrio le obliga á no distraerse.

El peatón que camina por la acera de una calle, disfruta de una tranquilidad de espíritu que no puede tener el ciclista, que va comprometido por la frecuencia con que encuentra carruajes en su camino. El hábito y la extrema facilidad de los virajes disminuyen el gasto de atención; pero la prudencia exige el empleo de una vigilancia de que no puede prescindirse sino en campo raso y en un camino poco frecuentado.

La bicicleta proporciona en el más alto grado el placer de la velocidad; placer que es de los más universalmente gustados. El niño manifiesta alegría cuando se levanta con rapidez en el espacio. Al hombre no le gusta de igual modo; pero experimenta placer cuando interviene de una manera activa en la producción del movimiento, por ejemplo, cuando guía un caballo. Habrá pocas personas, sin embargo, cualquiera que sea su edad, que no gocen con la velocidad cuando el cuerpo es á la vez el motor y el movido.

La embriaguez que produce el baile y el patinar pueden servir de ejemplo de lo que digo. Pero mientras que no se puede bailar ni patinar sino en ciertas condiciones, la bicicleta proporciona en todo tiempo y al aire libre el placer de

© Biblioteca Nacional de España

la velocidad activa y pasiva, lo cual constituye, á mi juicio, una de las causas de la seducción que generalmente ejerce.

En cuanto á los peligros que corre el ciclista, son los inherentes á todos los ejercicios de velocidad. Estos accidentes ocurren al ciclista con más frecuencia tal vez que al jinete, y sobre todo con más frecuencia que al que va en carruaje; pero en cambio son de muchísima menor gravedad. Y como los accidentes ocasionados por la rotura de las máquinas han ido desapareciendo á medida que éstas se han perfeccionado, puede decirse que los que ocurran en lo sucesivo dependerán únicamente de la inexperiencia, de la imprudencia ó de la desatención del ciclista. Por el contrario, el jinete, por prevenido que sea, está á merced de un mal paso, de un resbalón ó de un arranque inesperado de la caballadura.

¿Y qué valor tiene la bicicleta como ejercicio higiénico?

En bicicleta todo el cuerpo trabaja. Los brazos sirven de puntales á éste, la región pelviana tiene un ligero movimiento de oscilación, los músculos dorsales y los miembros inferiores obran poderosamente y de una manera principal, como en la marcha; el trabajo muscular acelera la respiración y aumenta la profundidad de las inspiraciones. El ciclista se asemeja bastante al alpinista: sube una escalera, cuyos escalones son los pedales. Pero huyendo constantemente estos escalones bajo la acción de los pies, el movimiento ascensional se transforma en movimiento horizontal.

El ciclista lleva una ventaja al alpinista: merced á la velocidad de su marcha, el rostro y el cuerpo reciben una ducha de aire, cuya intensidad aumenta en proporción directa con la velocidad empleada. Por esto el ciclista experimenta menos calor y tolera los rayos del sol mejor que el que camina á pie. La aereación del cuerpo, y especialmente del rostro, prodúcele una excitación nerviosa que constituye una poderosa fuente de energía. Con una gorra ó sombrero ventilados puede sin dificultad resistir en carretera los más elevados calores.

El placer del que camina es atenuado por el dolor y el cansancio que experimenta en los pies. El ciclista, en cambio, llega siempre á todas partes con los pies descansados.

Muchas personas creen que la bicicleta es impracticable en la montaña y que el ciclista está condenado á la llanura. En las regiones montañosas donde existen buenos caminos, el ciclista se encuentra en los mismas condiciones que el peatón que lleva un saco, con la ventaja de que el saco del ciclista tiene ruedas y puede ser empujado, mientras que el caminante necesita llevarlo sobre la espalda. Llegado el momento de bajar una pendiente, las ventajas del ciclista son mucho mayores.

P. CHIBRET.

(*Concluirá.*)

*

CONFLICTO HORRIBLE

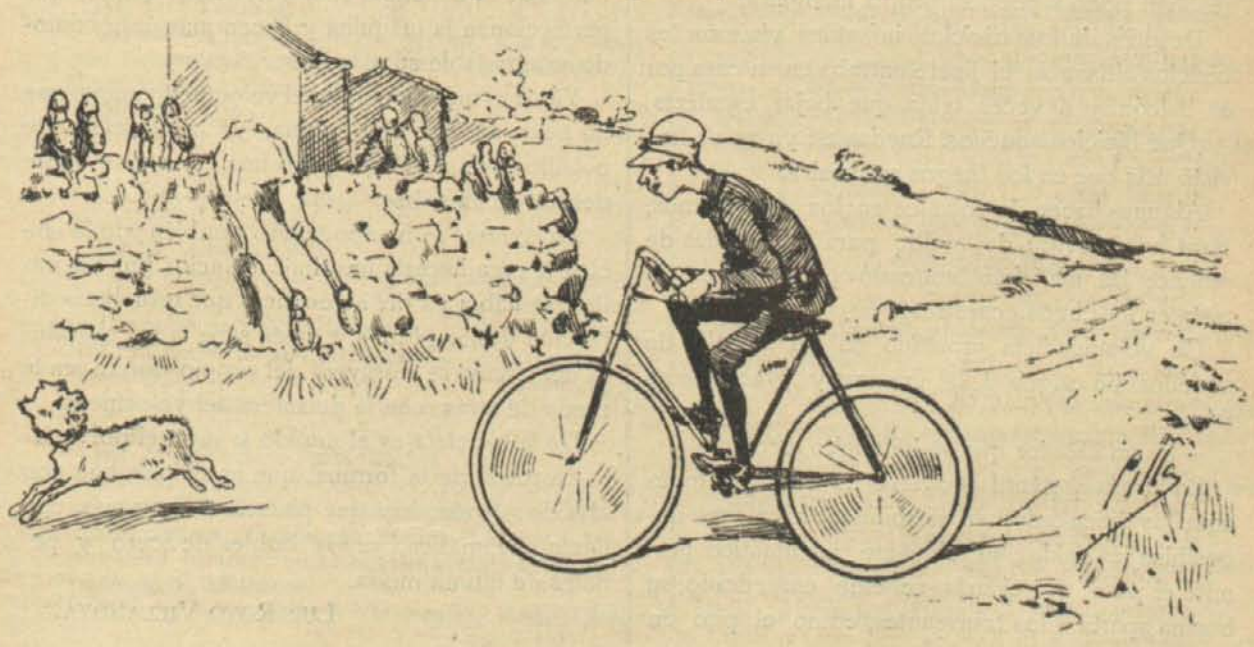
—Ella se empeña en que he de montar en bicicleta; pero ¿cómo yo, que soy la envidia de los hombres más elegantes y la admiración de las más hermosas mujeres, me he de poner pantalón corto, para que se entere toda la grandeza de que tengo las pantorrillas delgadas y torcidas?

© Biblioteca Nacional de España

El diàblo en Villàtontàinà.

—Señor alcalde, venga usted con los más valientes del pueblo, porque he visto por la carretera *asín* como un *finomeno* que viene *escapao*.

—*Preparaisus* y disponer los garrotes, que por allí viene.



—¡*Salvaisus*, que es el demonio!

© Biblioteca Nacional de España

Con, de, en, por, sin, sobre

el velocípedo.

Hace un siglo parecía cosa de juego.

Hoy es el medio de locomoción más higiénico, útil, barato y elegante.

Si algún peligro tiene, es el de su misma general aceptación, porque la mucha familiaridad es causa de menosprecio, y en países meridionales, como el que tenemos la honra de habitar, no hay un pelo de distancia entre la más alta de las apoteosis y el más triste de los desprestigios.

Ya lo dijo Mirabeau, y como lo dijo lo traduzco al lenguaje del *sport* en moda:

«Del Capitolio velocipédico á la bicicleta Tarpeya no hay más que un paso.»

¿Cómo habíamos de imaginar siquiera que llegaría una época de velódromos, *records*, campeonatos y *entraineurs*, cuando en nuestra más tierna infancia montábamos aquellos triciclos de juguete con su caballito de madera pintado y aguardándonos entre las ruedas?

Lo mismo ha sucedido con el teléfono.

¿Quién dijera que de aquellos dos pedazos de caña unidos con un bramante, por el cual se comunicaron nuestros primeros amores ó nuestras diabluras de chicuelo, iba á salir el complicado mecanismo de la red telefónica?

Respetemos los juguetes de la infancia.

¿Quién sabe si de esos novísimos *asusta-suegras* ó de la popular cajita del ratón y el gato saldrá la solución de los problemas científicos que hoy vuelven locos á los sabios?

No me cabe duda; el bazar X es el llamado á resolver poco á poco su propia incógnita.

Después de los triciclos infantiles vinieron los biciclos altísimos; el jinete entraba en su casa por el balcón, y á veces tenía que bajar escaleras.

¡Qué biciclos aquéllos! Ruedas así ya no se han visto más que en los fuegos artificiales.

Algunas hacen de volantes en los altos hornos; otras han servido de molde para las ruedas de molino; las más han marcado perfectamente la pista en los circos ecuestres.

Un velocipedista montado en un biciclo de aquéllos dió origen á la famosa y graciosísima frase:

—Es un afilador que se ha vuelto loco.

La airosa y gentil bicicleta ha resuelto todas aquellas dificultades: su estabilidad hace casi imposibles las caídas; su elegante pneumático permite el paso por el más rebelde empedrado; su bocina aparta á los transeuntes, como el pito en el tranvía y el silbato de vapor en los trenes.

La humanidad de á pie no gana para avisos.

La bicicleta, en cambio, tiene de día en día más aplicaciones.

Hoy se aplica al ejército, mañana al reparto de la correspondencia, otro día á la navegación fluvial, el día siguiente al paso furtivo del alcohol por la línea de consumos.

Y el caballo se va retirando poco á poco á cuarteles de invierno.

Ya se ha resignado á entregar su suero para la infancia, sus tripas á los toros de puntas, su sangre á los fabricantes de embutidos.

Háblase de suprimirle hasta de la baraja.

Y cuando en el reloj del destino (del destino de Tamames) haya sonado la hora de la reapertura de las casas de juego, oiremos mil veces ante el tapete verde:

—¡Dos duros á la bicicleta!

Todavía en España la gente formal y caracterizada se resiste á los manillares y al pedal, creyendo que el manejo de la máquina es cosa de muchachos.

En Francia y en Inglaterra los ministros, los sabios, los generales y hasta los clérigos usan de la bicicleta á todo pasto.

Las revistas extranjeras nos ofrecen el retrato de los grandes hombres montados en sus máquinas respectivas.

—¡Gladstone en velocípedo!—dicen algunos timoratos.—Indudablemente le falta algún tornillo.

—No lo crea usted; si algún tornillo le faltase, se caería sin remisión.

Y cada día surgen por ahí no sólo nuevos partidarios de la bicicleta, sino inventores sabios que perfeccionan la máquina y hacen más útil, cómodo y agradable su manejo.

Ya es el monociclo, ya el velocípedo nuevo que no pesa más que una pluma, ya la bicicleta de bolsillo, que se pliega como una carta y se mete dentro de un sobre.

La reclame se ha apoderado también de la bicicleta para hacerla imprimir anuncios por las calles; se habla ya del aereo-ciclo que resuelve la dirección de los globos, y quién sabe si la cuadratura del círculo se resolverá del propio modo en la rueda de atrás ó en la delantera del velocípedo.

De la bicicleta es el mundo y suyo el porvenir.

La rueda de la fortuna, que antes pintaban con alas de gorrión, hay que pintarla de hoy más con llanta pneumática, rayos dobles de acero y pedales de última moda.

LUIS ROYO VILLANOVA.

© Biblioteca Nacional de España

Carreras anunciadas

Además de las carreras dispuestas por diversos Clubs para el presente mes, que en el número dos de esta Revista pueden ver nuestros lectores, han sido fijadas para el propio mes de Marzo las que anunciamos hoy, adicionadas con las que se preparan para los meses sucesivos.

Desgraciadamente en esto llevamos una gran desventaja á las demás naciones, pues aunque algunos de nuestros corredores han empezado su preparación y otros se disponen á comenzarla, es lo cierto que pocas son las Sociedades españolas que tienen acordadas las pruebas que han de verificarse en el presente año.

Al cuadro que á continuación publicamos agregaremos en los números sucesivos las noticias que vayamos recogiendo de nuestros corresponsales y de la prensa profesional.

Mes de Marzo.

Día 21.—Bruselas.
Día 23.—Danneville.
Día 24.—Cannes, Chalons-sur-Marne, Marsella. Milán-Camerlata (40 kilómetros), París (reapertura del Velódromo de Buffalo)
Día 25.—Milán.
Día 28.—Bruselas.
Día 31.—Bruselas, Milán-Pavía-Milán, (60 kilómetros), Mónaco, Saumur.

Mes de Abril.

Día 5.—Limoges.
Día 7.—Abbeville, Arenes, Argelia, Arlés, Cannes-Chalons-sur-Marne, Châteauroux, Grenellois, Houdan, Marsella, Milán-Lecco (50 kilómetros) Saint-Denis, Vincennes.
Día 14.—Anvers, Bruselas, Burdeos á Agen (carrera de fondo, de 274 kilómetros).—Dickirch (Luxemburgo), Marsella, Privas, Saumur.
Día 15.—Brighton, Bruselas, Chalons-sur-Marne, Luxemburgo, Marsella, Mont-de-Marsan, Tournai (Bélgica).
Día 21.—Arcachon, Argel (215 kilómetros en carretera) Cannes, Limoges, Macon, Milán-Vercelli (75 kilómetros).
Día 27.—Londres.
Día 28.—Abbeville, Argel, Berlín, Cholet, Etampes, Fougères á Rennes y regreso (92 kilómetros), Orán, Rouen á Pont á Auderne.
Día 29.—Orán.

Mes de Mayo.

Día 3.—Cannes á Nice, Carpentras (25 kilómetros en carretera), Limoges.
Día 4.—Châteauroux.
Día 5.—Arnhem (Holanda), Brest, Bruselas, Cannes, Châteauroux, Draguignan, Evreux Ginebra (25 kilómetros en carretera), Mont-de-Marsan, Montgeron á Ozouer (carrera fondo, de 100 kilómetros), París (organizada por la Unión Velocipédica de Francia), Rennes, Saint-Denis á Versalles, Tarbes, Toulouse á Villenouvelle y regreso.
Día 11.—Burdeos-París, Trieste, Viena.
Día 12.—Arènes, Bellevue á Craus (Ginebra), Burdeos (inauguración del Velódromo de Mondeur), Chalons-sur-Marne, Hamburgo, Havre, Lisieux á Macon y regreso (fondo, 100 kilómetros), Manza-Merate (15 kilómetros), Mulhouse.
Día 19.—Amersfoordt (Holanda), Argel, Berlín, Cannes, Colonia, Ginebra, Havre, Rennes, Saumur, Toulouse, Utrech.
Día 23.—Angers, Cannes, Rouen.
Día 24.—La Reole.
Día 26.—Abbeville, Angers, Beauvais, Brest (100 kilometros), Francfort-sur-Mein, Fürth (Alemania), Lectoure, Nogentsur-Marne, Valenciennes.
Día 28.—Gran carrera de fondo Milán-Lodi, 228 kilómetros.
Día 31.—Clermont-Ferrand.

Mes de Junio.

Día 2.—Alejandría (Italia), Arnhem, Bèthune, Cannes, Gratz (Austria), Havre, Jarnac, Lille á Calais, Recey-sur-Ource, Saumur.
Para este día se anuncia la gran carrera nacional de Milán de 500 kilómetros, siendo el itinerario el siguiente: Milán, Brescia, Verona, Padua, Ferrara, Bolonia, Plasencia, Milán.
Día 3.—Arcachón, Bayonne, Blain, Cannes, Gratz, Jarnac, Saumur.
Día 7.—Bruselas-Lille, Rotterdam-Utrech (113 kilómetros, internacional).
Día 9.—Alejandría (Italia), Amberes, Amiens, Angulema, Bourg, Brest, Chalons-sur-Marne, Gray, Hamburgo, Kaiserlantern (Alemania), Lille, Mâcon, Maestricht, Strasburgo, Tarbes (Campeonato de 50 kilómetros).
Día 10.—Vichy.
Día 13.—Londres (carrera de 6 horas), París, pista de Buffalo.
Día 16.—Cannes, Châteauroux, Ginebra, Havre, París (pista de Buffalo) Saint-Omer, Toulouse.
Día 23.—Abbeville, Berlín, Dunkerque, Nogent-sur-Marne, Saumur, Toulouse, Venloo (Holanda).
Día 24.—Berlín.
Día 25.—Trieste á Viena.
Día 29.—Milán-Lecco-Colico-Sondrio (180 kilómetros), Londres.
Día 30.—Cannes, Colonia, Orleans, Estaires, Utrecht.

Mes de Julio.

Día 6.—Londres.
Día 7.—Arnhem, Beauvais, Brest, Cherbourg, Douai, Ginebra, Hamburgo, Havre, Preverenges (100 kilómetros), Saint-Denis, Saint-Pol-sur-Ternoise, Vannes.
Día 13.—Londres (carrera de 12 horas).
Día 14.—Angulema, Cannes, Milán-Varallo (80 kilómetros), Roubaix, Toulouse.
Día 15.—Mont-de-Marsan.
Día 21.—Abbeville, Colonia, Ginebra, Havre, Saumur, Utrecht.
Día 27.—Saintes.
Día 28.—Cannes, Havre, Maestricht.

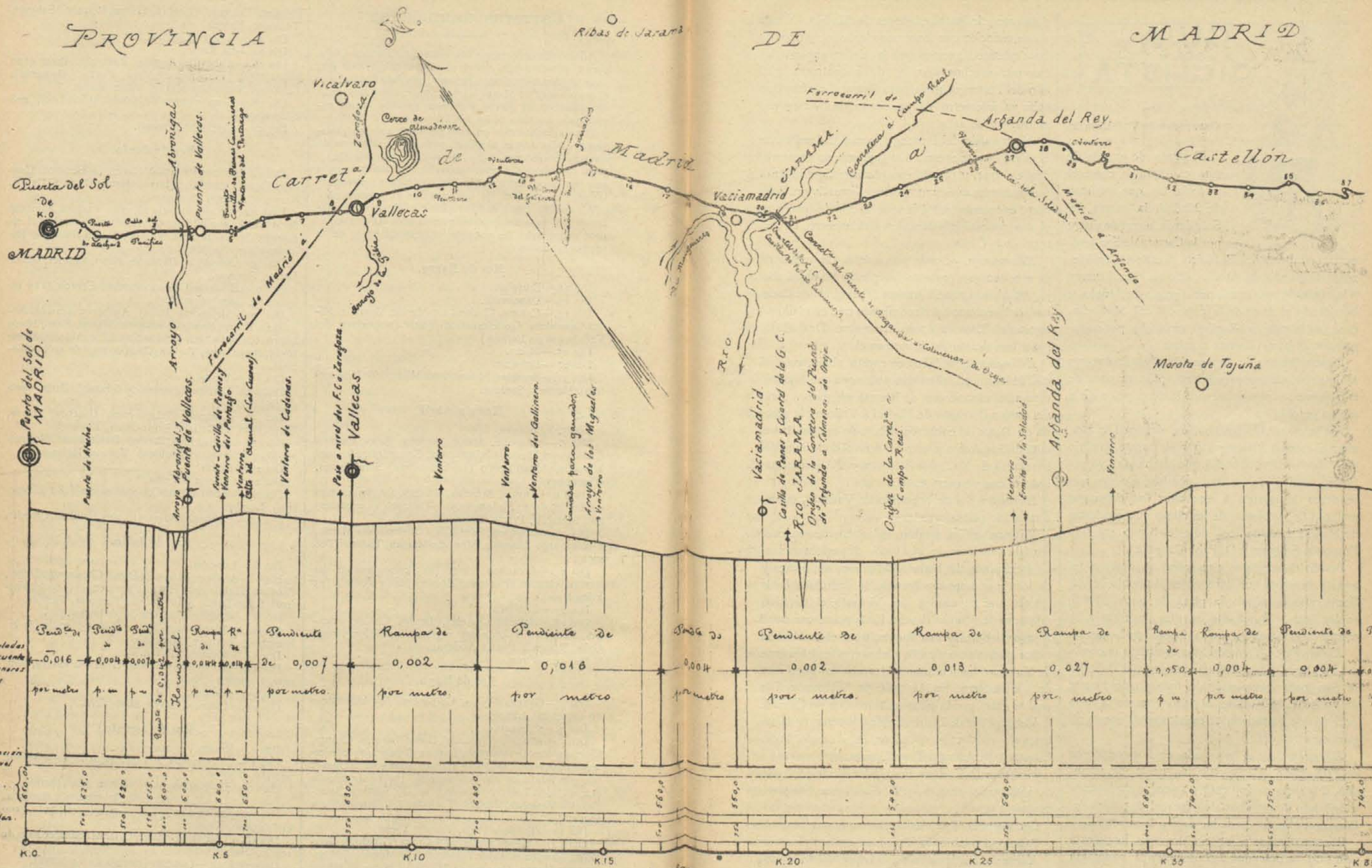
Mes de Agosto.

Día 3.—Rouen.
Día 4.—Châteauroux, Rouen, Saint-Denis á Mélun, Saumur, Venloo.
Días 6 y 7.—Birmingham (carrera de 24 horas).
Día 11.—Leyde-Utrech (100 kilómetros), Roubaix.
Día 15.—Milán-Lecco-Colico-Sondrio-Bormio, (200 kilómetros), Saumur.
Día 18.—Château-Gontier, Orleans (Campeonato de 100 kilómetros).
Días 23 y 24.—Londres (carrera de 24 horas).
Día 25.—Arnhem, Viena (100 kilómetros), Vincennes (Campeonato de velocidad).
Día 28.—Ginebra, Nogent-sur-Marne.

© Biblioteca Nacional de España

PLANO DE LA CARRETERA DE VALENCIA

DE MADRID AL KILÓMETRO 37



Escalas.

Del plano . . . 1 por 100,000.

Del perfil. { Horizontales . . . 1 por 100,000.
Verticales . . . 1 por 10,000.

Metros — Kilómetros.

Prats y Buentana grabo.

Leopoldo G.z Rico la Delineó.

© Biblioteca Nacional de España

Carretera de Valencia (1).

El punto de partida de esta carretera es, como el de todas las que arrancan de Madrid, la puerta del Sol, desde la que se dirige por la Carrera de San Jerónimo y el paseo del Botánico, ó calle de Trajineros, á la puerta de Atocha, sitio en el cual tuerce á la izquierda para entrar por el paseo de Atocha, y bordeando el muro de la estación del Mediodía, pasa por la calle del Pacífico, cruzando, por consiguiente, el barrio de este nombre.

Prescindiremos de exponer detalles de los tres kilómetros que comprende esta primera parte de la carretera, y comenzaremos la descripción de la misma en el

Kilómetro 4, á la terminación del cual se atraviesa el arroyo Abroñigal por el puente llamado de Vallecas, alrededor del que se halla el ya populoso arrabal del mismo nombre, á cuyos merenderos concurren á esparcirse los domingos multitud de personas de las clases más modestas de Madrid. Los médicos de este barrio son don Francisco Salgado y D. Pablo Laguna.

Pasado el puente se encuentra el arranque del tranvía de vapor que hace viajes al pueblo de Vallecas, y que, pasada la plaza de toros, donde suelen lidiarse novilladas en días de trabajo, se separa de la carretera por la derecha de la misma.

Kilómetro 5.—Ocúpalo por completo la cuesta del Portazgo, á cuya izquierda se levanta el barrio de San José, continuación del llamado del Puente de Vallecas, hallándose al lado opuesto la vasta posesión de Mombiela. Alcanza aquella cuesta algunos metros del

Kilómetro 6, y al terminarla, en los comienzos de éste vese á la izquierda una fuente de vecindad, á la derecha una casa de peones camineros, y lindando con ambas, los muros de piedra del Portazgo, abiertos para dar paso á la carretera.

Recomendamos á los ciclistas que, llegados á este sitio, se detengan á contemplar el panorama que desde allí se ofrece, por ser tal vez el más pintoresco de los alrededores de Madrid. Y esta recomendación que hacemos desde el punto de vista estético, creemos que ha de sernos agradecida por muchos, después de encontrarse en el alto del Portazgo, pues para llegar á él hay que subir un kilómetro de pendiente de 0 ,044 por metro.

Al otro lado del Portazgo, y casi lindando con el mismo, se encuentra á la izquierda un ventorro, desde el que, y pasada una alcantarilla, comienza á subirse otra cuesta más suave, llamada del Arenero, encontrándose á la terminación de ésta, y en el alto denominado también del Arenero, el ventorro de la Olalla.

Kilómetro 7.—Desde poco antes de entrar en él, el terreno se presenta en pendiente hacia abajo, recibiendo aquella cuesta el nombre de Cadenas, del ventorro así denominado que en el último tercio del kilómetro 7 se encuentra. Después de pasar una alcantarilla éntrase en el

Kilómetro 8, también en cuesta abajo, y en el cual se hallan, por el mismo orden con que los enumeramos, el ventorro de Raspas, el paso á nivel del tranvía de vapor de Madrid á Vallecas, la yesería de Roux, el cocherón del citado tranvía, la ermita de San Antón y un paso á nivel de la línea del ferrocarril de Madrid á Zaragoza y á Alicante, pasado el cual se entra en el

Kilómetro 9 y en el pueblo de Vallecas, que es atravesado por la carretera.

Vallecas es un pueblo industrial, donde existen fábricas de ácido sulfúrico, de aglomerados, de baldosines, de harinas, de jabón, de licores y de loza y numerosos hornos de ladrillos. En la iglesia hay un cuadro del Veronés; el del altar mayor es de Murillo Bracho. En la plaza, que tiene algunos árboles y una fuente, para el tranvía de vapor que, como hemos dicho, parte del puente de Vallecas, haciendo un recorrido de poco más de 5 kilómetros En la calle de Villaverde, á la cual se entra por la plaza, está el café de Carrión.

Velocipedistas: D. José Stor, director de la fábrica de productos químicos; D. Antonio Pollo Linares y D. Antonio Pino Linares.

Médicos: D. Enrique Fernández Rodrigo, calle de Villaverde, núm. 1, y D. Galo Leoz, Hospital, número 15.

Cerrajero: D. José Gutiérrez.

Pasado el pueblo de Vallecas, y ya en el

Kilómetro 10, levántase á la izquierda de la carretera el cerro de Almodóvar, de 36 metros de altura. Desde su cúspide y en días claros descúbrense casi todos los pueblos de la provincia de

(1) Véase el plano publicado en este mismo número.

© Biblioteca Nacional de España

Madrid. La pendiente en este kilómetro es muy poco sensible. En él se encuentra otro ventorro, el de Casto de la Cruz, conocido por *Repocho*.

En el

Kilómetro 11 acentúase algo la pendiente arriba, y además de encontrarse en él otro ventorro, el de la *Petra*, descúbrese á la izquierda del camino y, clavada en un vallado, una lápida mortuoria con la siguiente inscripción, que recuerda al caminante una desgracia ocurrida en dicho sitio:

«R. I. P.—Aquí murió Nicolás—Fernández el día 8—de Noviembre de—1883 á la edad de 13 años. Hijo de—Julián—y Marcelina Moreno—Naturales de Orusco —de Tajuña.»

Kilómetro 12 —A los dos tercios de éste encuéntrase el alto de la Mañosa, desde el cual comienza á descenderse la cuesta llamada del Gallinero, que termina próximamente á la mediación del kilómetro 17. En el 12 se halla á la izquierda una casa de peones camineros.

Kilómetro 13. —A la izquierda el parador del Manchego y las canteras del Gallinero, de piedra y yeso, y frente á éstas y en terreno elevado la finca de Casasola.

Kilómetro 14.—Parador del Gallinero.

Kilómetro 15.—Comienza con un ventorro, junto al cual, y atravesando la carretera, hay una cañada de ganados, y más adelante, entre otros dos ventorros, el puente llamado de Ladrillo sobre el arroyo de los Migueles. A la terminación de este kilómetro y sobre un cerrillo está otra casa de peones camineros.

Ningún accidente notable, salvo la cuesta abajo de que ya hemos hablado ofrecen los

Kilómetro 16 y 17.

En el

Kilómetro 18, y después de una pequeña revuelta, descúbrense á la izquierda en una trinchera las cuevas llamadas de los Migueles.

Nada hay digno de mencionar tampoco en el

Kilómetro 19, y á la mediación del

Kilómetro 20 se halla á la derecha el poblado de

Vaciamadrid, con el vasto parador de D. Valentín Ayuso en la carretera. A dos kilómetros se encuentran los baños de Capa-Negra, muy concurridos por los madrileños durante la época de los calores. Frente al parador se halla la estación del ferrocarril de vía estrecha de Madrid á Arganda, y á la espalda está la confluencia de los ríos Manzanares y Jarama.

El dueño de aquel parador hace á los suscritores de EL DEPORTE VELOCIPÉDICO la concesión de cama gratuita, siempre que no se hallen ocupadas las sesenta que tiene en aquel establecimiento, lo cual sucede á veces en la temporada de los baños.

Vaciamadrid constituye un coto redondo, propiedad del Sr. Conde de Montarco.

Kilómetro 21.—A la mediación de éste encuéntrase un puente colgante de alambre sobre el Jarama, pasado el cual, y en línea recta parte la carretera de Chinchón y Colmenar de Oreja. Frente á un ventorro que hay á la derecha del camino tuerce á la izquierda la carretera general, convertida desde este punto hasta Arganda en un delicioso paseo formado por las filas de copudos árboles que á uno y otro lado se levantan

Kilómetro 22.—Desde que se comienza á recorrerlo varía el panorama, y todo cuanto en él se descubre indica que nos acercamos á un pueblo esencialmente agricultor, pues en ambos lados de la carretera se ven vastos y lozanos viñedos, que ocupan asimismo los kilómetros siguientes, alternando con olivares hasta llegar á Arganda.

Kilómetro 23.—Atraviésalo el arroyo de Vilches, sobre el cual hay construído en la carretera un puente de piedra; y á la terminación de dicho kilómetro parte á la izquierda, frente á un ventorro, la carretera de Campo Real.

Nada de notable, aparte de lo ya mencionado, ofrecen los

Kilómetros 24 25 y 26.—En el 25 encuéntrase un ventorro, y de todos ellos parten numerosas veredas á ambos lados del camino para los viñedos y posesiones del término.

Kilómetro 27.—Después de un ventorro, del paso á nivel del ferrocarril de vía estrecha y de una calzada que sale á la izquierda para la estación, álzase en él, dominando la feraz ribera del Jarama, la ermita de Nuestra Señora de la Soledad, construída á fines del siglo XVII por la Hermandad de la Vera-Cruz. El crucero es de arquitectura toscana, y lo forman cuatro arcos bastante gallardos que sostienen la cúpula. La imagen de la Virgen es del escultor D. José Ginés, así como la carroza en que dicha imagen es sacada en procesión durante las fiestas que Arganda celebra del 9 al 15 de Septiembre. Una y otra son, por consiguiente, modernas, y fueron talladas al ser restaurada la ermita después de la invasión francesa

Kilómetro 28. — Al comienzo del mismo encuéntrase:

Arganda del Rey (*Alternia*, y luego *Varcila*, de los romanos; *Ar-Khanda*, de los árabes), villa de cerca de 4.000 habitantes y cuya principal rique-

© Biblioteca Nacional de España

za pende del cultivo de la vid, de la elaboración del vino y de la fabricación de alcoholes, aguardientes y aceites. Elabóranse anualmente en Arganda unas 250.000 arrobas de vino, ó sean unos 400.000 hetolitros. A su buena calidad alude la siguiente copla:

Andas buscando, y no encuentras,
remedio para tu mal:
ven á Arganda, bebe vino,
y luego me lo dirás.

En cuanto al aceite—que también lo producen los extensos olivares del término—calcúlanse en unas 14.000 arrobas las que anualmente se recogen.

Lo que principalmente merece ser visitado en este pueblo son, por consiguiente, las bodegas, llamadas *cuevas* por los argandeños. Son numerosas y casi todas están construídas bajo el mismo plan. La mejor de todas es la del Rey y la forman extensas naves de bellísimos arcos.

En cuanto á los monumentos de Arganda, nada notable puede señalarse á la contemplación del artista. La iglesia parroquial de San Juan es del siglo XVII, y presenta un conjunto abigarrado de todos los estilos arquitectónicos; los adornos del interior pertenecen casi en su totalidad al churrigueresco. Lo mejor de todo en este templo son los artesonados de la sacristía mayor. En la ermita de San Roque, que se halla en la carretera, al E. de la villa, se venera una escultura de la Virgen de la Humanidad; al ser restaurada en 1867 se la despojó de una capa de yeso que la cubría, quedando al descubierto una talla originalísima de antigüedad respetable. El Castillo, que fué iglesia parroquial y que hoy está destinada á hospital, pertenece á los siglos XIV ó XV, y á pesar de la transformación que en él se ha hecho consérvanse aún vestigios del crucero, que debió ser de estilo toscano.

Médicos: D. José Guillén, calle Real; D. Carlos de la Mata, cuesta de Don Diego; D. Emilio Riaza, calle de la Arena.

Cerrajeros: D. Gregorio Santes, Puente del Cura; D. Francisco Gordillo, calle Real, y otro que habita en la calle de la Cárcel, pero cuyo nombre no recordamos por habérsenos extraviado el papel en que tomamos el apunte.

En Arganda del Rey la afición al ciclismo es limitadísima, pues á pesar de la importancia de la villa, no hemos podido registrar más que estos dos nombres: D. Juan Calleja y D. Tomás Riaza.

En la calle de San Juan, que forma parte de la carretera, hay dos cafés, uno en el número 25 y otro en el 4. Recomendamos desde luego á nuestros amigos que se detengan en este último, de D. José Lázaro, pues además de ser el mejor, ha establecido el dueño precios especiales para los suscritores de EL DEPORTE VELOCIPÉDICO (1).

A. S.

(*Continuará.*)

Cantares insulsos.

¡Unos barcos que naufragan
y otros que naufragarán!...
Dios nos dé una bicicleta
para atravesar el mar.

—

Para evitar consecuencias
de agresiones militares,
forraré la redacción
con bandas imperforables.

—

La señora de un ciclista
se está muriendo de pena
lentamente, porque tiene
celos de la bicicleta.

J. M.ª SIERRA.

Retos anunciados.

El lanzado por Miss Woods ha sido recogido por Mad. Cassinelly, de Marsella, y será disputado en la pista de esta ciudad á fines de Abril, habiéndose fijado á la carrera una duración de veinticuatro horas. Se cruza una apuesta de 5.000 francos.

—Houben, en vista de que Mauricio Farman ha retado al italiano Pontechi con posterioridad al desafío que con él tiene concertado, ha escrito una carta al redactor jefe de nuestro colega de París *Le Vélo*, en la que le hace saber que si Farman fuese vencido retira su palabra de correr en competencia con él, pero que la mantiene si resultase victorioso.

—Huet ha lanzado uno contra Chailloux para dar una vuelta á la pista de Clignancourt.

—A fines del mes actual será corrido en Nice uno de 50 kilómetros entre Garrin y Nemmi.

—Los amigos de Huret y Linton conciertan en estos momentos un reto entre ambos corredores. Aun no se hallan fijadas las condiciones.

—El domingo 24 del actual será corrido en la pista del Campo de Marte, de París, uno entre los Sres. Arrat y Le Coq. Las pruebas serán de 1 y de 5 kilómetros; y la buena, en el caso de que sea precisa, de 10 kilómetros.

—El corredor belga Fischer desafía á todos los corredores franceses á medir sus fuerzas con él en un recorrido de 10 á 50 kilómetros.

(1) Véase el anuncio en la segunda plana de la cubierta.

© Biblioteca Nacional de España

Variedades.

—Chico, no hace más que dos semanas que ando en bicicleta y ya todas las mujeres que me ven se rien conmigo.
—Pero ¿estás seguro de que se rien contigo, ó es que se rien de ti? ¡Porque hay diferencia!

—Decididamente me conviene, porque parece rico, y debe ser del gran mundo, pues en vez de la vulgaridad de ofrecerme coche me brinda con su amor, un hotel y una bicicleta.

—A mí me convendría tener una bicicleta, porque si mejorase de fortuna y tuviese posesiones por aquí cerca, iría en velocípedo á verlas.
—Pues si es para visitar tus posesiones, creo que no te corre prisa.

—Aquí, cuando entre Carlos V en Gante, debe ser en velocípedo, pues esto es de indiscutible novedad, y será de un efecto asombroso en el teatro.

© Biblioteca Nacional de España

TONKIN.—En Haïphong se ha constituído bajo el nombre de «Pédale Haïphonnaise» una Sociedad de velocipedistas, que ha organizado cinco carreras el día 24 de Enero último, según comunica á nuestro colega francés *Midi-Sport* su corresponsal en Tonkin.

BÉLGICA.—Según leemos en nuestro colega *Le Cicliste Belge Illustré*, el proyecto de Exposición internacional que se organiza en Charleroi para la próxima primavera ha tenido varias ampliaciones en vista del éxito con que ha sido acogido.

La sección velocipédica promete estar muy concurrida.

SUIZA.—El Gran Consejo de Ginebra acaba de crear un impuesto sobre los velocípedos.

ALEMANIA.—En el presente año se celebrará en Lubbek, por iniciativa del Círculo «Worwärts» una exposición retrospectiva de la industria velocipédica desde el barón Van Drais hasta nuestros días.

FRANCIA.—Mr. Edouard de Perrodil ha fijado la fecha de 4 de Mayo próximo para dar comienzo al recorrido París-Milán, que se propone hacer, pasando por Córnica, Niza y Turín.

AUSTRIA.—Organízanse en este país varios recorridos de importancia. Schmall establecerá en Abril el de Viena-Roma; Heinz Kurz, el 14 de Julio, el de Viena-San Petersburgo-Viena (2.700 kilómetros), y Franz-Gerger el de Budapest-Hamburgo.

—Anúnciase la próxima apertura en Praga de una Exposición industrial, en la que habrá una sección consagrada al ciclismo.

—A principios de Abril se inaugurará una pista en Budapest.

—En Prater (Viena) está constituyéndose una Sociedad para construir un velódromo de invierno.

ESTADOS UNIDOS.—El periódico *Outing*, cuyo *reporter* Frank Lenz salió el año pasado para dar la vuelta al mundo en bicicleta, y de quien se ha perdido toda huella desde su llegada al Asia Menor, envía ahora en su busca á W. L. Sachtleben, que ya realizó hace tres años, con Allen, aquella arriesgada expedición.

FRANCIA.—El corredor Lesua ha llegado á París. Piensa tomar parte este año en carreras de fondo en pista y especialmente en la de veinticuatro horas del Bol d'Or.

—Un entusiasta de Zimmerman ha escrito una carta á un periódico profesional de París proponiendo á los amigos de Houber que reúnan 25.000 francos para apostarlos contra 100.000 que él pondrá á favor de aquel corredor. De suerte que si esta apuesta se formalizase, no sería difícil que se llegara á concertar un reto entre los corredores norteameticano y belga.

—También ha llegado á París el campeón de Normandía, Bidault, quien tomará parte en las carreras de primavera.

—Anúnciase asimismo para fines de Marzo la llegada á París de los corredores norteamericanos Wheeler, Crooks, Alex, Meixell y Frank Starbuck.

—La carrera de 100 kilómetros realizada en París el día 10 del actual fué ganada por el inglés Robertson, que hizo el expresado recorrido en dos horas, ventiún minutos, veinte segundos y 2/1 = 2/5. Pero el triunfo corresponde de derecho al francés Huret, quien habiendo tenido un accidente en su máquina durante la carrera, alcanzó al vencedor á pesar de haberse visto obligado á cambiar de máquina, llegando el segundo por un cuerpo de bicicleta.

Michael se atrasó 12 vueltas de pista, Linton 18 y Cauce 21.

ALEMANIA.—En Francfort sobre el Mein ha sido prohibida la circulación en bicicleta por las calles de la ciudad.

INGLATERRA.—Mr. R. L. Jefferson proyecta realizar una excursión de Londres á Moscou. Saldrá de Londres por Chatham y Canterbury para embarcarse en Dowres, y llegado á Calais se dirigirá en bicicleta á Bélgica, tocando en Gante y en Amberes. Continuará el viaje por Arnheim, Zutpen, Hannover, Berlín, Posen y Varsovia. Aún no tiene resuelto el itinerario que seguirá para ir desde ésta á Moscou, pues vacila entre elegir la antigua carretera imperial ó la que pasa por Minsk. Fijará próximamente la fecha de salida.

VALENCIA.—El Club Ciclista Valenciano ha renovado su Junta directiva, la cual ha quedado constituída en esta forma: Presidente, D. Eduardo Baquero; Vicepresidente, D. Miguel López Romá; Secretario, D. José Verges; Vicesecretario-contador, D. Narciso Erenín; Tesorero, don Adalberto Garcés; Vocales, D. José Henry y don Francisco Granell.

TOLEDO.—En la imperial ciudad acaba de ser constituída una Sociedad Velocipédica.

Ha sido nombrado Presidente de la misma nuestro amigo D. Francisco Palacios.

Según nos dicen, aumenta en Toledo de día en día la afición al ciclismo.

Creemos que la Sociedad de Velocipedistas de Madrid que, como saben nuestros lectores, organiza una carrera de resistencia á Toledo y regreso, se pondrá en relación con la toledana para ultimar los detalles de la expresada carrera.

© Biblioteca Nacional de España

El sábado se reunió en Junta general la Sociedad de Velocipedistas de Madrid, en el salón de Gremios del Círculo de la Unión Mercantil, como de costumbre, para tratar de la reforma de algunos artículos de los estatutos.

Solamente se trató y tomó acuerdo respecto á una de las reformas propuestas por la Junta directiva, que consistía en expulsar de la Sociedad á los negociantes en velocípedos, para que éstos no puedan hacer la competencia á los Sres. Santos dentro de su mismo velódromo, donde hasta ahora tenían derecho á entrar como tales socios.

La proposición nos parece un poco fuerte y nada liberal, si bien hemos de advertir que nuestra opinión no es interesada, á aquellos que, sabiendo que nuestro Director propietario negocia en bicicletas, ignoren que el Sr. Sierra no va jamás al velódromo á hacer su artículo ni á nada, á pesar de pertenecer á la Sociedad.

Se acordó que los socios que vendan velocípedos no tengan más derechos que llevar la insignia y tomar parte en las carreras, excursiones y fiestas que organice la Sociedad.

***

Ha sido nombrado Presidente honorario de la Sociedad de Velocipedistas de Madrid el eminente dramaturgo D. José Echegaray. Una comisión de la Junta directiva le entregará el diploma con el nombramiento correspondiente.

***

El poseedor del recorrido París-Madrid, Mr. D'Amour, que, como ya hemos anunciado, se propone establecer el de París-Lisboa, ha escrito á nuestro amigo el Sr. Capdeville dándole cuenta de su proyecto.

Revista de teatros.

Real.—Tuvo lugar en este coliseo el jueves último un *acontecimiento*... desastroso. Con la ópera de Gounod, el *Fausto*, debutó el alumno del Conservatorio, Sr. Ramírez, y... nada, nada: corramos un espeso velo.

En el siguiente día, por encontrarse enfermo el tenor Ramírez, se cantó la misma ópera con el reparto que tuvo antes del debut.

El amigo Fritz ha defraudado las esperanzas del público madrileño. Habiéndose cantado anoche, me es imposible, por la premura del tiempo, hablar detalladamente de la ópera.

Español.—Enfermo el Sr. Calvo, fué preciso suspender la representación de la magnífica obra de don José Echegaray, *Mancha que limpia*, habiéndose puesto en escena la comedia *La villana de Vallecas*.

Para hoy está anunciado el beneficio de la simpática, graciosa é inteligentísima actriz señorita Guerrero con *La niña boba* y el estreno del ensayo dramático *Teresa*, original del eminente crítico D. Leopoldo Alas (Clarín).

Comedia.—Tanto se había hablado y escrito con motivo del tan anunciado drama de D. Eusebio Blasco, *Juan León*, y tan unánimes eran los pareceres al juzgarlo, sin duda por tratarse de la producción de un autor tan celebrado y aplaudido, que el día que se verificó el estreno acudió al teatro de la calle del Príncipe gran concurrencia, habiéndose pagado algunas localidades á un precio elevadísimo.

El público, ávido de saborear los primores que de tan sutilísimo ingenio le habían anunciado, vió pronto defraudadas sus esperanzas. Admiró en el primer acto la sencillez y claridad de la exposición, el arte con que presenta los principales personajes del drama, y sobre todo, la belleza de su versificación. Se aplaudió con entusiasmo la escena en seguidillas entre el protagonista y su amada.

En el acto segundo, de tal manera empezó á vislumbrarse la derrota, que ni la esmeradísima corrección de estilo, ni los excelentes versos, ni la hermosura de pensamientos que esmaltan la obra pudieron evitarla, en cuanto al fondo de la misma, pues que el asunto en sí carece de novedad absoluta (á pesar del aparatoso españolismo), las situaciones son falsas y los caracteres incoloros y desdibujados.

En los siguientes, fueron notándose mejor y más claramente estas imperfecciones, y, en resumen, que sólo la forma salió triunfante en el drama.

El Sr. Blasco se ha equivocado por esta vez.

Zarzuela.—El sábado se estrenó *La Dolores* ante un público numerosísimo y escogido, deseoso de aplaudir una vez más al maestro Sr. Bretón. Sentado éste en su sitial, empezó el espectáculo.

Se aplaudió estrepitosamente el corto preludio, que es hermosísimo, y hasta se pidió su repetición.

Poco después oímos el precioso coro que termina con la salida del sargento Rojas, que también fué muy aplaudido.

Con gran agrado, y ya predispuesto el público en favor de la ópera, se escuchó todo el acto hasta el *pasacalle*, donde llegó el entusiasmo poco menos que á su último límite. Aplausos estruendosos y unánimes, el *delirium*, cuando se cantó la jota con que concluye el cuadro.

Es una pieza notabilísima que, á más de su valor melódico, está instrumentada con tal perfección y se hallan tan bien entendidos y combinados los efectos, que su primera audición traía consigo el éxito ruidosísimo con que fué acogida.

El maestro Bretón fué, desde luego, aclamado por el auditorio en masa, tributándole todo género de manifestaciones de admiración.

Fué repetida la jota y celebrada por segunda vez entre nuevas tempestades de aplausos y bravos, y el insigne maestro tuvo que presentarse cinco ó seis veces en escena.

En el segundo acto fué muy aplaudido el *madrigal* de Lázaro, en el que el tenor Sr. Simonetti lució su hermosísima voz y correcto estilo.

Pasó poco menos que desapercibido por el público el parlante de Patricio, que, en nuestro sentir, es de lo más inspirado que hay en la obra.

La descripción de la corrida de toros y el dúo de amor entre Dolores y Lázaro, muy inspirado y bien sentido, fué muy aplaudido.

A la terminación del acto, nueva ovación al maestro y á los intérpretes.

© Biblioteca Nacional de España

Se aplaudió calurosamente en el tercer acto el rosario de introducción, la romanza de la protagonista y el gran dúo de tenor y tiple, que, al lado de la jota, constituye otra de las piezas más excepcionales de la ópera.

Mereció los honores de la repetición el comienzo del dúo por su belleza melódica, la perfección, exquisito gusto y el buen caudal de voz con que lo dijo el tenor.

Las demás piezas de la obra, aunque de indiscutible valor artístico, no despertaron tanto entusiasmo.

Para juzgar la obra como superior, según algunos apasionados la califican, sería menester que las piezas que no se han citado estuviesen á la misma altura que las que hemos ensalzado. En este caso, indudablemente, y sin reserva alguna, seríamos los primeros en reconocer como superior la ópera *La Dolores*.

Repetimos que la música, en general, es buena, principalmente si se atiende á su instrumentación; pero sería muy conveniente, para obtener verdaderos y decisivos éxitos, se diese más unidad á su pensamiento, á su estilo y á su escuela.

En cuanto al libro, debemos hacer constar que existen en él prosaísmos inadmisibles, y que la parte literaria está un tanto descuidada, con un lenguaje y unos versos no muy poéticos y menos levantados.

Desempeñaron muy felizmente sus respectivos papeles la Sra. Corona y los Sres. Simonetti, Sigler, Mestres y Visconti, y fueron muy aplaudidos durante toda la representación de la ópera, en especial el Sr. Simonetti, tenor de preciosa voz, extensa y bien timbrada, en una palabra, un verdadero artista.

Lara.—Tuvo lugar el miércoles en este elegante teatro, el estreno del juguete cómico en un acto y en prosa de D. Ricardo Monasterio, titulado *El señor Gregorio*.

Aunque no de gran novedad el argumento del juguete, está tan bien tratado el asunto y abundan en él tanto los chistes de buena ley, que al final de la representación fué llamado repetidas veces su autor, prodigándole el público sus aplausos. Si bien toda la plana mayor de los actores de *Lara* merece siempre citarse por igual, en *El señor Gregorio* se ha distinguido especialmente la Sra. Valverde, contribuyendo al éxito de le obra.

Se anuncia para esta noche el estreno de un juguete cómico en un acto titulado *Las literatas*.

Mañana jueves se verificará en dicho teatro el beneficio de D. José Rubio.

En una sola sección, *reprise* de la comedia en dos actos, original de Ramos Carrión y Blasco (hace años no representada), *Levantar muertos*; *El señor Gregorio*, *Los... de Ubeda* y *Las literatas*, juguete que se estrenará hoy.

Dadas las muchas y merecidas simpatías del beneficiado, el teatro promete estar brillante.

Parish.—*Por fin*, la empresa de este teatro tuvo á bien poner en escena el drama lírico *El hijo del mar*, arreglo del inglés, hecho por el Sr. Zaldívar y puesto en música por el maestro Catalá.

Como estreno que era, y con los buenos antecedentes de este hijo, acudió numerosísimo público á presenciarlo. Concluyó el primer acto y los autores tuvieron que salir á escena repetidas veces.

A pesar de tan prematuros aplausos no faltó quien, en disidencia con la mayoría, advirtió en el tipo de Segismundo algo que desagrada y predispone á formar un mal juicio del conjunto.

La acción revela un autor novel, y con la acción corre parejas la versificación, que abunda en ripios.

Alcanzó una interpretación muy aceptable, sobresaliendo entre todos los cantantes el Sr. Bueso, que trabajó como un buen artista, el Sr. Banquells y las señoras Naya y Pérez de Isaura.

Los autores fueron llamados y muy aplaudidos al final de todos los actos.

Alhambra.—El jueves se estrenó en este teatro la parodia del drama de Echegaray, titulada *Mancha que... mancha*. Es una finísima sátira del drama y está versificada con gran delicadeza.

Al terminar la representación salieron á escena seis ó siete veces los autores, Sres. González Fernández y Gomez Candela.

En la interpretación se distinguieron las señoritas Orejón y Bustos, Sra. Vargas y Sres. Salgado, Coggiola y Lapuente.

El 16 se estrenó también en este teatro el episodio dramático titulado *Pilar de Aragón*, escuchado por el numeroso público con cierta benevolencia.

Sin embargo, su autor, D. Pedro Sañudo Autrán, á la conclusión de la obra fué llamado á escena y se le aplaudió mucho.

Continúa en este teatro haciendo las delicias del público el cuerpo de baile, y muy especialmente los pequeños bailarines, que en todas las secciones se ven obligados á repetir los números.

Eslava.—El viernes fué este teatro el sitio del suceso de *El sitio del suceso*, juguete cómico-lírico de los Sres. Contreras, Palacio y Querión, autores del libro los primeros y de la música el último.

La opinión del público se dividió al terminar la obra, y se presentaron en el palco escénico los señores Contreras y Querión á recibir los aplausos de los que aplaudían.

No es *El sitio del suceso* de lo bueno que se ha representado en Eslava esta temporada; pero obras peores hemos visto pasar con más suerte.

Apolo.—El día 14 se estrenó la zarzuela *Tabardillo*, obteniendo buena acogida.

El argumento no interesa absolutamente nada, pero la abundancia de los chistes que tiene el libro, escrito como tienen demostrado saberlo hacer los Sres. Arniches y Lucio, y la preciosa música que le ha puesto el Sr. Torregrosa, gustaron extraordinariamente y proporcionaron á los autores una ovación más en su carrera.

Novedades.—El día 16 se estrenó en el teatro de la plaza de la Cebada un drama monstruoso por su *tamaño*. ¡Ocho actos! ¡Veintidós cuadros! ¡Cuatro autores! Todo al por mayor, menos el público que era muy *limitado*. En estas condiciones no podía menos de ser un éxito.

EL BAJÁ DEL CAMPO.

Rombo de sílabas.

. .
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .
. .

Sustituir los puntos por letras de manera que leídas vertical y horizontalmente resulte:

1.° Imperativo.
2.° Adjetivo.
3.° Máquina.
4.° Utensilio de comedor.
5.° Nota musical.

Remitido por Chipi Chusqui.

(La solución en el número próximo.)

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

© Biblioteca Nacional de España