

EL DEPORTE VELOCIPÉDICO

REVISTA SEMANAL ILUSTRADA

DIRECTOR LITERARIO

D. ANTONIO SENDRAS

DIRECTOR-PROPIETARIO

D. JOSÉ MARÍA SIERRA

DIRECTOR ARTÍSTICO

D. F. RAMÓN CILLA

Redacción y Administración: Piamonte, 19, principal derecha.

Junta Directiva



D. FEDERICO MARQUÉS, *Presidente.*
 MARQUÉS DE BENIEL, *Vicepresidente.*
 D. JOSÉ BARUNAT, *Vicepresidente.*
 D. FEDERICO RUBIO, *Contador.*
 D. HORACIO LENGÓ, *Secretario.*
 D. PABLO BUENDÍA, *Vicesecretario.*

SUMARIO

GRABADOS: Junta Directiva de la S. V. de M. (de fotografía).—En plena luna de miel; Aspiraciones, por Cilla.—Itinerarios de EL DEPORTE VELOCIPÉDICO; número 1, de Madrid á Guadalajara.—Cosas de la vida, por Cilla.

TEXTO: A los ciclistas españoles, por A. S.—Los retratos de hoy.—De los radios en las máquinas, por H. Maillard.—Novedades é inventos.—Carreras en Oporto.—Horror justificado, por Angel R. Chaves.—Nuestros itinerarios, por A. Cid.—Retos en proyecto.—La entrega de la Anchor Shield.—Tribuna libre: Cuando el tabernero vende la bota..., por Alfonso de Birazel.—Carrera de resistencia.—Carreras anunciadas.—Ciclogramas del extranjero.—Ecos de Madrid.—Revista de teatros, por el Bajá del Campo.—Logogrifo numérico.

A los ciclistas españoles.

Agradecida la empresa de EL DEPORTE VELOCIPÉDICO al favor inmerecido que los ciclistas le dispensan, no ha vacilado en imponerse un nuevo sacrificio y ha adquirido la propiedad de los preciosos itinerarios contruídos por D. Alberto Cid, que hoy comenzamos á publicar.

La importancia que para los velocipedistas tienen estos itinerarios es grandísima y no necesita ser encomiada; pero sí hemos de llamar la atención acerca de la riqueza de detalles que ofrecen los del Sr. Cid.

Como nuestros lectores pueden ver por una simple inspección que hagan de los mismos, hállese indicados en ellos no sólo los accidentes que presenta en cada kilómetro de recorrido la carretera principal: es decir, las pendientes (que pueden ser estudiadas en el plano vertical, que al lado del horizontal se dibuja), los caseríos que se encuentran, los pueblos por donde se pasa, los arroyos y ríos que se atraviesan, los caminos que le cruzan ó que de ella parten; sino que además se señalan en estos últimos la distancia en kilómetros que hay desde la carretera general al pueblo donde determinan y las pendientes suaves ó fuertes que presentan.

De suerte que estos itinerarios preservan al ciclista de cualesquiera engaños de que pudiera hacerles víctimas la intención aviesa de un caminante y sirven para que los excursionistas, en su casa y con toda comodidad, puedan trazarse un programa de la excursión que proyecten, sin que surja la necesidad de molestar al amigo que haya recorrido y conoce el camino que se pretende emprender para que dé indicaciones y noticias, por que bastará desde luego interrogar al itinerario para saber cuanto sea preciso.

Es más: con estos planos á la vista pueden hacerse distintas combinaciones, escogiendo, por ejemplo, para el regreso otro camino que el que

se haya seguido á la ida, y el ciclista curioso puede extender sus excursiones á pueblos por donde no pase la carretera principal, y á los que tal vez nunca hubiese pensado ir por desconocer la distancia que los separa de aquélla, ó por no saber á punto fijo el sitio en que debe abandonar la carretera general para dirigirse á ellos.

Pero con ser en sí mismos de una utilidad indiscutible estos itinerarios, todavía vamos á hacerlos más útiles publicándolos aparte, conforme vayan apareciendo en EL DEPORTE VELOCIPÉDICO, y poniendo á la venta, con ellos, en la Administración de esta revista y en los depósitos de bicicletas y principales librerías de Madrid y de provincias, un ingenioso aparato inventado por el autor de los itinerarios.

Este aparato es adaptable al guía, y arrollado en dos cilindros, que el ciclista mueve hacia adelante ó hacia atrás á voluntad, puede llevar siempre ante sus ojos un trayecto de 10 ó 12 kilómetros del camino que vaya recorriendo.

Creemos que nuestros suscriptores acogerán con agrado la reforma que hoy iniciamos, con tanto mayor gusto, cuanto que, por una parte, nuestro deseo estriba en dar las mayores facilidades á los excursionistas, y por otra, pensamos que á ello nos obliga la favorable acogida, verdaderamente halagadora para nosotros, que la benevolencia de los ciclistas españoles ha dispensado á EL DEPORTE VELOCIPÉDICO.

A. S.

Los retratos de hoy.

Con los de la plana mayor de la Junta directiva de la *Sociedad de Velocipedistas de Madrid* que damos en la primera plana del presente número, inauguramos la serie de los de las Juntas de todas las Sociedades y Clubs ciclistas de España, que pensamos publicar.

Sentimos verdaderamente que la modestia invencible del actual Tesorero de aquella Sociedad, D. Rosendo Canals, nos haya privado del gusto de dar su retrato con el de sus demás compañeros de Junta.

El respeto que nos merece la libertad individual es grande y no hemos querido torcer la decisión del Sr. Canals de que no se publique su retrato en éste ni en ningún otro periódico.

Pero si no podemos presentar á nuestros lectores por esta circunstancia la imagen del señor Canals, en uso legítimo de aquella libertad de que hemos hablado, vamos á describirla.

D. Rosendo Canals es de estatura mediana, de regulares carnes, más bien grueso que delgado, moreno, de cabello y barba negros, de mirada expresiva y simpática, y en su rostro tiene retratados los rasgos principales de su carácter: la honradez, la energía, el deseo de servir á sus amigos y de sacrificarse por ellos. Frisará en los cuarenta años.

Catalán de nacimiento, compendianse en él todas las buenas cualidades de los hijos de aquella industriosa comarca. Es comerciante y gerente de la Sociedad Canals y Compañía, la cual explota los anisados marca Pujol y fábrica vinos y aguardientes que se expenden en el precioso establecimiento que posee en la calle de Atocha, frente al Ministerio de Fomento.

Como ciclista es muy fuerte: sus músculos son verdaderamente de acero. En el Velódromo de las Delicias, sus compañeros le conocen con el nombre de «ama seca» porque es el que ha acompañado mayor número de ciclistas neófitos en su primera salida.

Fué uno de los fundadores de la Sociedad Velo-excursionista, en la que ha sido mucho tiempo Capitán de excursiones.

De los radios en las máquinas.

El sistema de montar los radios en las máquinas es todavía una cuestión controvertida, aunque su solución sea evidente. Distingúense dos sistemas de radios: el *directo*, en el cual los radios siguen la dirección del radio matemático de la circunferencia de la rueda, y el *tangente*, en el cual los radios siguen una dirección tangente á la circunferencia del cubo de la rueda.

Encuéntanse aún partidarios de los radios directos, y sin embargo, es fácil demostrar que este sistema de montaje es ilógico; produce un esfuerzo anormal de los radios, y para evitar la rotura de los mismos, impone el aumento de su diámetro y, en su consecuencia, el aumento de peso de la máquina. Las máquinas ligeras están provistas de radios tangentes; salvo las de una ó dos marcas en que la afinada ejecución y la excelente calidad de los materiales empleados, compensan en parte los inconvenientes del defectuoso sistema de montaje de los radios.

La rotura de un radio puede no implicar ningún otro accidente; pero puede también acarrear la torcedura de la rueda sobre la horquilla, y por consiguiente la paralización forzosa de la máquina.

La falta de un radio disminuye la rigidez y la resistencia de la rueda en una proporción tanto más considerable cuanto menor sea el número de los radios que ésta tenga. Además, la rotura de un radio trae á la larga la rotura de los inmediatos y, en su consecuencia, la inutilización de la rueda. Debe, pues, existir grande interés en obtener unos radios muy resistentes, con el mínimo de peso que sea posible.

Investiguemos, por tanto, las condiciones que debe llenar un sistema de radios bien establecido.

Las roturas de éstos provienen de dos clases de esfuerzos:

1.º El radiaje está sometido á esfuerzos *verticales* provenientes de la carga aportada sobre el eje de la rueda por los tubos del cuadro; carga que es igual, por lo menos, al peso del ciclista, y que puede ser mucho mayor cuando éste deja caer bruscamente el peso de su cuerpo sobre el sillín.

2.º El radiaje está sometido á esfuerzos violentos de *torsión*, puesto que constituye lo que en mecánica se llama el *intermediario entre la potencia y la resistencia*.

La *potencia* es ejercida mediante la manivela, la cadena y los piñones y se traduce en una fuerza encaminada en dirección tangente al cubo de la rueda motriz.

La *resistencia* es ejercida en la circunferencia de la rueda motriz, en el punto de contacto con el suelo; es una fuerza dirigida siguiendo la tangente en este punto de la circunferencia de la rueda y en sentido contrario á la potencia.

Si nos fijamos un poco, observaremos que el radio está sometido en sus extremidades á dos fuerzas que obran en sentido contrario y que tienden á desorganizar la ensambladura de sus puntos.

Pero es evidente que el máximo de resistencia de un alambre de acero se obtiene haciéndole trabajar *según su eje de tracción* ¿Sabéis en qué proporciones varía la resistencia de un alambre de acero, según que se le haga trabajar en flexión ó en tracción, según su eje? Pues en la proporción de 1 á 4.

Es decir, que para que un alambre sometido á un esfuerzo de flexión se rompiese bajo el peso de un kilogramo, este mismo alambre trabajando según su eje de tracción necesitaría para romperse el peso de 4 kilogramos.

Veamos ahora las ventajas que se obtienen haciendo trabajar el alambre de acero en cada una de estas condiciones.

Los radios directos están dispuestos para resis-

tir los esfuerzos que provengan del peso del ciclista, pero trabajan de una manera desventajosa para resistir los debidos á la tracción de la cadena.

Los radios tangentes, por el contrario, soportan el peso del ciclista trabajando en flexión; pero trabajan normalmente para resistir los esfuerzos de torsión que resultan de su papel de intermediarios entre la potencia y la resistencia.

Ahora bien, ¿cuáles son los esfuerzos más violentos: los que provienen del peso del ciclista ó los que provienen de la acción de la cadena?

Lo son estos últimos, como lo prueba el cálculo: pueden llegar al doble y aun al triple de los esfuerzos verticales debidos al peso del ciclista. Luego debe haber interés en disponer el radiaje de manera que resista no sólo los esfuerzos verticales que resultan del peso del ciclista, sino además los esfuerzos de torsión debidos á la tracción de la cadena.

En su consecucencia, debe emplearse el sistema de radios tangentes.

Este sistema, poco estudiado antes, dejaba mucho que desear. En las primeras ruedas, construídas según él, los radios estaban unidos de dos en dos; de suerte que la rotura de uno implicaba necesariamente el reemplazo del otro, sustitución que era muy difícil.

Hoy los radios tangentes son independientes unos de otros, y su sustitución es tan fácil, si no más, que la de los radios directos.

No hay, pues, razón alguna que aconseje preferir actualmente el radiaje directo al tangente, y hay derecho para admirarse de que el primero de estos sistemas reúna todavía tantos partidarios. Pero ¿qué se ha de hacer contra los prejuicios y la rutina?

H. MAILLARD.

(De la *Revue des Sports*.)

Novedades é inventos.

NUEVA BICICLETA.—BICICLETA AÉREA.—LLANTA SIN PNEUMÁTICO

En los Estados Unidos se está construyendo bicicletas de una liga de metales, en la cual entran el aluminio, el cromo y el acero en las proporciones de 85,5 y 10 por 100 respectivamente.

De esta mezcla resultan bicicletas de una gran resistencia y de una ligereza extraordinaria, puesto que las de carreras pesan 6 kilos y las de carretera 8 solamente.

H. Moecke, de Leipzig, se ocupa en construir un velocípedo aéreo, formado principalmente de dos alas de aluminio, sujetas á un vástago en el cual montará el aeronauta.

Este producirá el movimiento comprimiendo el aire contenido en dos cilindros y proyectándolo lateralmente á fin de accionar sobre unas turbinas que irán colocadas debajo de las alas. La rotación de aquéllas determinará la corriente de aire precisa para la ascensión.

La dirección de los ejes de las turbinas será modificable á voluntad; de suerte que el aparato, que afecta la forma de las libélulas, será dirigido perfectamente.

Carl Bayer, de Viena, acaba de obtener el privilegio de invención de una rueda sin pneumático. Sobre una llanta rígida están dispuestos resortes laminados, forrados de caoutchouc ó de otra materia á propósito para aumentar su adherencia al suelo. Al estar en contacto con éste, dichos resortes se aplastan, formando, por consiguiente, un soporte elástico.

Esta rueda es de una sencillez extremada, y el inventor le atribuye ventajas sin cuento.

Carreras en Oporto.

El Real Club de Oporto ha invitado, por mediación de nuestro amigo D. Ricardo Morales Varona, á los corredores madrileños para que tomen parte en las carreras que se organizan en aquella ciudad y que han de efectuarse el día 27 de Mayo próximo.

Hasta ahora están decididos á concurrir á esa fiesta D. Luis del Campo, D. Ricardo Minué, don Emilio Martí y el equipo de tandem Crespo (don Luis) Vifer.

Además de estos conocidos corredores madrileños, irá á medir sus fuerzas con nuestros hermanos de Oporto el ciclista asturiano D. Antonio Argüelles, que se encuentra ahora en Madrid.

Aplaudimos la iniciativa de los velocipedistas portugueses, porque esto dará ocasión á que se estrechen los lazos de fraternidad entre los ciclistas de ambos Estados peninsulares.



EN PLENA LUNA DE MIEL



¡Qué hermosa es la vida! Así corriendo juntitos en bicicleta por esas carreteras, y deteniéndonos tan sólo para adorarnos en el silencio de la campiña.

Lo malo es que si seguimos corriendo de esta manera, á lo mejor del camino se nos va á estropear la máquina.



ASPIRACIONES

Yo quisiera montar en bicicleta.

Yo un novio ó cosa así.

¡Yo una peseta!

Horror justificado.

Yo detesto los bicíelos,
 los detesto, si señor,
 es más, para detestarios
 tengo sobrada razón.
 Yo tranquilo en paz vivía,
 es decir, tranquilo no,
 porque amaba y mal se avienen
 tranquilidad con amor.
 Era objeto de mis ansias
 una chica de Alcorcón,
 vivarachita, esbelta, rubia
 y más bonita que el sol.
 Pasó lo que en las comedias,
 nos vimos, la amé, me amó
 y en la iglesia un sacerdote
 nos echó la bendición.
 Tuve un año, más de un año,
 faltó poco para dos,
 feliz cual mortal alguno
 en este valle se vió.
 Verdad es que yo tenía
 mi poco de posición,
 seis mil reales con descuento,
 que aunque no es mucho, por Dios,
 como á los dos nos servía
 de alimento nuestro amor,
 era un edén nuestra casa
 de la calle del Reloj.
 Mas ¡ay! un día á mi Irene,
 ella que nunca soñó,
 no con lujos, ni siquiera
 con más alimentación,—
 súbitamente un capricho
 en el magín se le entró
 con la fuerza incontrastable
 de torrente asolador.
 Tener una bicicleta,
 no ya deseo, obsesión
 fué, que hasta á quitarla el sueño
 y el apetito llegó.
 Y claro, yo, que la amaba
 y supe por un doctor
 que aquel capricho ponía
 su vida en peligro atroz,
 con las quinientas pesetas
 que un astrero me dió,
 tuvo mi esposa el bicíelo
 con que soñó su ambición.
 Eso sí, con las lecciones
 que durante un mes tomé
 de un primo suyo á quien tuve
 de conocer el honor,
 adquirió tanta soltura,
 tal agilidad cobró
 que yo de gozo temblaba
 viéndola hacer un *record*.
 Lo malo es que yo al seguirla
 á pie lanzaba el pulmón,
 y no obstante me quedaba
 siempre á una distancia atroz.
 Y tenía celos, celos,
 no del primito instructor,
 sino de los mil moscones
 que iban de su huella en pos.
 Una tarde—de esa tarde
 arranca mi perdición—
 iba ella al paso; sin verme
 junto á mi lado pasó.
 El primo por aquel tiempo
 no le daba ya lección,
 pero en cambio iba con ella
 tan mano á mano un señor,
 montado en otro artefacto,
 y tan juntitos los dos
 que, al verlos, por mi cabeza
 no sé qué diablos pasó.

El hecho es que, por los celos
 vuelto galgo corredor,
 al intruso doy alcance,
 descargo en él mi bastón,
 y de tal modo sacudo
 sus costillas con furor,
 que fué el dejarle con vida
 sólo un milagro de Dios.
 Hasta más tarde, ocupando
 un banco en la prevención,
 no supe que era mi jefe
 el que los palos sufrió.
 El cual, aunque de encausarme
 jamás tuvo la intención,
 muy atento al otro día
 con el cese me obsequió.
 Y como á la par Irene,
 por ocultar el rubor
 sin duda, olvidó el camino
 de la calle del Reloj,
 aquí me tiene usted ahora
 en la desesperación,
 viudo, cesante, comido
 de deudas y qué sé yo.
 Toda por ese endiablado
 artefacto, que el *sport*
 está haciendo indispensable
 para las gentes de pro.
 Ahora quiero que me digan:
 ¿tengo ó no tengo razón
 para mirar los bicíelos
 con justificado horror?

ANGEL R. CHAVES.

Nuestros itinerarios.

Por el de Madrid á Guadalajara, que damos hoy, juzgarán nuestros suscritores lo que han de ser los que en lo sucesivo publiquemos, así como el objeto que nos hemos propuesto al darlos á la estampa.

Careciéndose en nuestro país de mapas apropiados para los ciclistas, hemos tenido que construirlos, utilizando para ello infinidad de cartas geográficas, de referencias, de noticias y de investigaciones y comprobaciones propias hechas sobre el terreno.

Hemos procurado dar á nuestros itinerarios toda la posible claridad, á fin de que puedan ser entendidos por todo el mundo, y para ello indicamos en cada uno, con signos puramente gráficos, cuantos detalles puedan ser convenientes ó interesantes al ciclista.

La sencillez con que los presentamos nos excusa de entrar en explicaciones detalladas.

Sin embargo, alguna indicación haremos acerca de los perfiles, á fin de justificar el sistema que hemos introducido para establecer la comparación de las diversas alturas en las carreteras.

Es sabido que en todo perfil las cotas ó alturas suelen ser referidas en España al nivel medio del Mediterráneo en Alicante. Pero sobre que el hallarse en determinado momento á mayor ó menor

altura de dicho punto es cosa que no puede interesar mucho al ciclista, sería necesario disponer de un gran espacio cuando hubiéramos de referirnos á un lugar muy elevado, como, por ejemplo, el Alto del León en el puerto de Guadarrama. Y precisamente nuestro deseo estribaba en reducir nuestro trabajo al menor espacio posible.

Esta dificultad la hemos salvado tomando como punto de comparación, en cada itinerario, el lugar más bajo del trayecto comprendido en la hoja que observe el ciclista; y este punto, al que han de referirse todas las alturas, lo hemos señalado con 0. Así, por ejemplo, en el itinerario de Madrid á Guadalajara, que va en el presente número, el punto más bajo es el río Jarama, no obstante hallarse quinientos sesenta y tantos metros sobre el nivel del mar. ¿Queremos saber la altura en que, con relación á él, se halla un punto cualquiera de este trayecto? Pues acudimos al perfil, y éste nos acusa la cota en metros, los cuales serán los que tengamos que subir desde el río Jarama á dicho kilómetro.

Además, este sistema tiene otra ventaja, y es que el ciclista puede darse perfecta cuenta de la importancia de la pendiente que de uno á otro kilómetro tenga que subir ó bajar, con sólo hacer una sencilla operación de suma ó de resta, según el caso. La diferencia entre la altura comparada de dos kilómetros serán los metros ó fracciones de metros que haya que subir ó bajar.

Otra advertencia. Las diferencias de nivel en las carreteras son, por lo general, de kilómetro á kilómetro, y á veces de medio á medio kilómetro. De suerte que puede darse el caso de que el ciclista encuentre, al recorrer en máquina un kilómetro, una pendiente que no sea acusada por el perfil del plano, donde las cuestas parece que son seguidas. Pero esto es inevitable, y se comprenderá que no es defecto del plano, con sólo que indiquemos que, reducido á un espacio limitado la expresión gráfica del perfil, en la escala de las verticales cada milímetro representa 8 metros.

Por último, las escalas á que hemos ajustado los planos de nuestros itinerarios son: para el plano horizontal y para las horizontales del perfil la de 1×100.000 , y para las verticales de éste, que son las que han de marcar las diferencias de nivel, la de 1×8.000 .

A. CID.

Retos en proyecto.

J. B. Pontier y Adrian Dumont correrán, el primero á pie y el segundo en bicicleta, un reto de 100 metros en la pista de Noyon.

—Mr. Lorher y el capitán Palme, de Budweiss (Bohemia), han concertado uno de 100 kilómetros, que será corrido el presente mes en la carretera de Budweiss á Viena.

—El 7 del actual se correrá en el velódromo de Bruselas un reto de 100 millas entre Buffel y Corre contra Fischer y otro corredor belga.

—Nuestro colega *Le Cycliste Belge Illustré* publica el siguiente telegrama:

«Cycliste Belge Illustré.—Bruxelles.—Zimmerman acepta reto Houben.—Hacedlo saber.—Arts, de la C.* Jimmy de Bristol.»

Es una noticia de sensación para el mundo ciclista.

—Hablase de un reto entre los corredores belgas Fischer y Luyten. La distancia recorrida será de 100 kilómetros en el velódromo de Amberes, el 28 de Abril.

—Están arregladas las condiciones del reto que se disputarán Houben y Protin. Se dividirá en 4 pruebas: una de 2 y otra de 5 kilómetros el 19 de Mayo en Lieja; y otras dos de iguales recorridos, el 26 del propio mes, en Bruselas. Este último día y en el mismo lugar se correrá en caso preciso la buena sobre una distancia de 3 kilómetros.

—Anúnciase la celebración de un reto entre los hermanos Underborg, suecos de nacimiento, y los hermanos Farman, en tandems naturalmente.

Los hermanos Underborg poseen los recorridos de 500, 1.000, 2.000 y 3.000 metros, sin entrenadores.

El reto se efectuará probablemente en uno de los velódromos de París.

La entrega de la Anchor Shield.

Los dueños del *Anchor Hotel de Ripley* (Inglaterra) han mandado construir á sus expensas un artístico objeto de plata y lo han ofrecido al *London County Club* como premio que ha de ser otorgado en propiedad al que gane en tres distintos años la carrera anual de doce horas que dicho Club da en su pista de Herne-Hill.

El primer año la ganó Wridgway; el segundo, Walters; pero cualquiera de éstos, debe triunfar dos veces más para ser propietario de aquella preciosa joya, y en tanto que así no suceda, el vencedor la posee durante una parte del año en depósito solamente.

Con motivo de recoger el premio y entregarlo á los donantes, en cuyo poder debe estar hasta el mes de Septiembre, fecha fijada á la carrera, el *London County Club* organizó el día 23 de Marzo último una imponente manifestación en la que los ciclistas se contaban por millares.

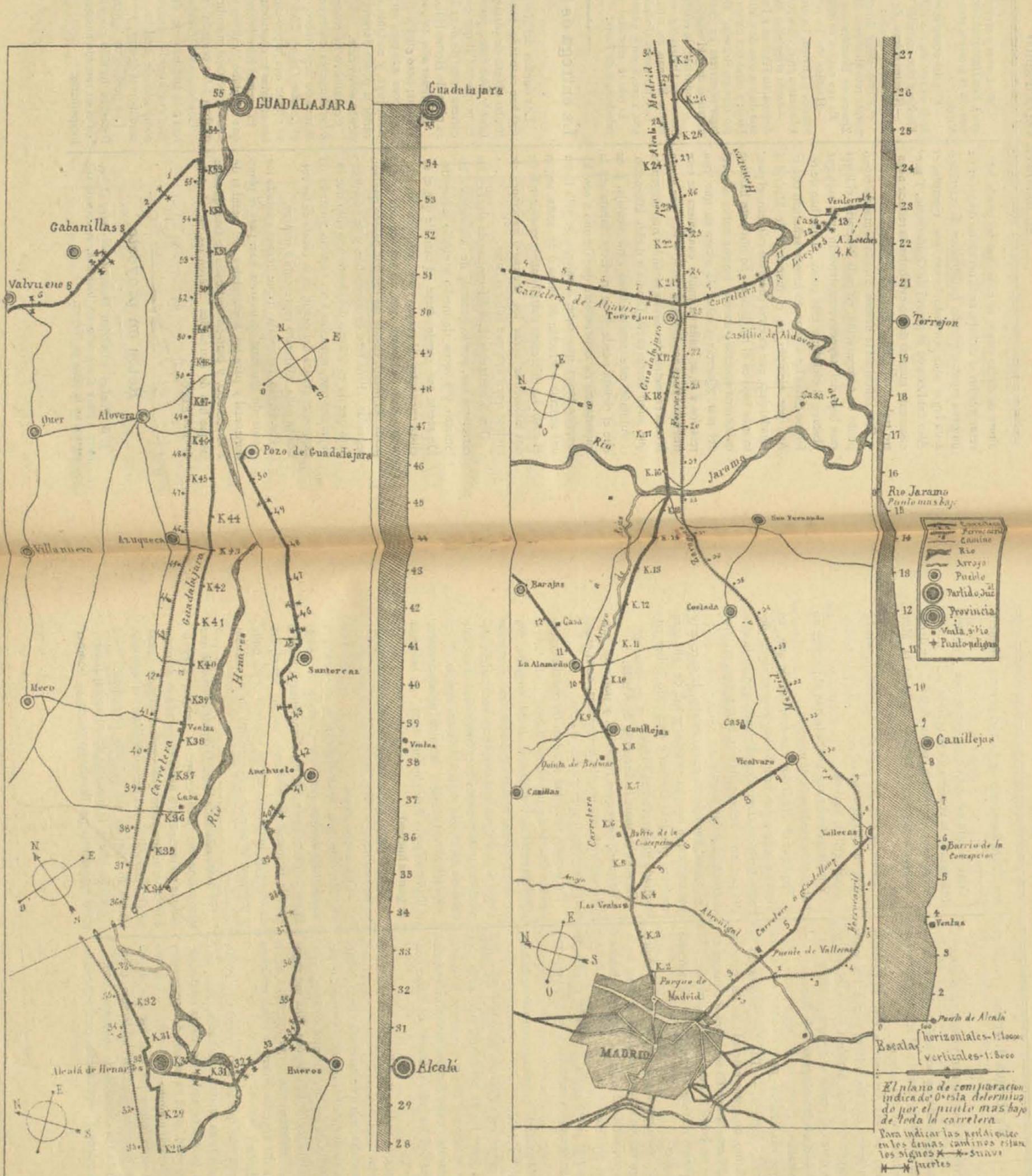
El premio ha sido transportado en una tandem que montaba Walters, su último poseedor, y Walton. Numerosos miembros del *Polytechnic C. C.* rodeaban á los portadores de la *Anchor*.

Los socios del *London County Club* acompañaban á la bandera de dicho Club; y el escudo de éste era llevado también, seguido de otro grupo compacto de ciclistas, entre los que se contaban muchísimas damas.

Los periódicos ingleses aseguran que la manifestación ha sido magnífica, y que nunca se había visto reunido número tan considerable de velocipedistas.

ITINERARIOS DE «EL DEPORTE VELOCIPÉDICO»

N.º 1.- De Madrid á Guadalajara.



Tribuna libre.

CUANDO EL TABERNERO VENDE LA BOTA...

Muy tranquilo iba yo por la calle de Alcalá leyendo un periódico, cuando el sonido de un cascabel me hizo volver la cabeza.

Montado en una neumática, con su pantalón corto, su jersey con los colores nacionales y sus zapatos especiales para bicicleta, venía mi amigo Federico, quien al verme se detuvo.

—¿Adónde vas tan elegante?—le dije.

—A Alcalá.

—¿Y qué vas á hacer allí?

—¿Cómo?—replicó.—¿Tú, tan aficionado al velocipedismo, no estás enterado de las carreras que hay allí esta tarde? Tú no sabes lo que es divertirse, tú no sabes lo que es bueno, tú no...

—Lo que yo no tengo es bicicleta—le contesté malhumorado.

—Bueno, pero eso no es culpa mía. Lo único que te digo es que la tarde que voy á pasar no la cambiaría por nada del mundo. Conque adiós; es tarde y me esperan.

Y sin darme tiempo para replicarle, montó de nuevo en su magnífica máquina y se alejó rápidamente.

Me quedé mirándole, quieto, como si me hubieran clavado en el sitio.

En mis oídos resonaban sus palabras: «la tarde que voy á pasar no la cambiaría por nada del mundo».

Efectivamente, ¡cuán dichoso era! ¡Con qué entusiasmo me dijo las pocas frases que cruzó conmigo!

¡Y pensar que todas estas diversiones las debía á su bicicleta!

Yo necesitaba una á toda costa. Pero ¿cómo? Otras veces también había querido comprarla; mas como el bolsillo de mi chaleco está siempre triste, no había podido lograr mis deseos. Una me regaló un amigo *caritativo*, con la que aprendí á montar, pero un día necesité dinero y vendí mi *clavo* por cinco duros.

No disponía más que de 200 pesetas, y como no quería máquina maciza, ni hueca, sino una neumática, para ir cómodo, no había medio de lograr mi empeño, pues en menos de 450 pesetas no podía encontrar ninguna.

Pensando en lo felices que eran los que disponían de una bicicleta, continué mi lectura, cuando ¡oh, dicha! en la «Sección de anuncios» veo:

«Bicicleta marca X, seminueva, con neumáti-

cos Michelin; se vende en 150 pesetas. Montera, número...»

Muy barata me pareció y pensé que algo tendría cuando la vendían á ese precio; pero puesto que, si no me convenía, podía dejarla, me decidí y emprendí el camino hacia la calle de la Montera.

—Buenos días. ¿Es aquí donde venden una bicicleta en 150 pesetas?

—Sí, señor; aquí es.

Y me enseñaron una bicicleta que al parecer no había sido usada más de un mes.

Explicué al vendedor mis temores de que, en vista de precio tan económico, tuviera algún defecto; pero me tranquilizó diciendo que no la vendía por tener defecto alguno, sino porque el que la montaba había muerto...

Lo creí; impaciente como estaba, la miré muy por encima; di las 150 pesetas y salí de allí más contento que unas pascuas y creyendo haber encontrado una verdadera ganga.

En seguida tomé la dirección de Alcalá.

Yo quería alcanzar á Federico, y por este motivo emprendí una marcha vertiginosa; corrí cuanto pude; todo lo que me fué posible.

De pronto, noto que se afloja un pedal y entonces me acordé de que no me habían dado llaves. ¿Qué hacer? Con los dedos... inútil empeño. No me quedaba más recurso que sentarme y esperar á que pasara algún ciclista que me sacara del compromiso, pues presumí que, en vista de la notable fiesta de Alcalá, no dejaría de pasar alguno.

En efecto, á los cinco minutos, próximamente, vi llegar un pollo *hueco* (quiero decir, con máquina de gomas huecas).

—Compañero ¿tiene usted la bondad de prestarme una llave?

—Con mucho gusto.

—Me dejó una llave inglesa, y, cosa rara, la tuerca daba vueltas, pero no sujetaba el pedal. Miro, y ¡claro! ¿no había de dar vueltas si estaba corrida la rosca? Sin embargo, no me apuré; até un trozo de bramante, apreté el pedal como pude y proseguí el camino en compañía de mi amable *salvador*.

No habíamos andado un kilómetro, cuando una detonación me hizo volver la cabeza, creyendo que mi compañero había disparado su revólver contra un señor perro que venía ladrando detrás de él. Pero ¡ca! era el neumático de la rueda motriz de mi máquina que se había reventado...

Siendo hueca la bicicleta de mi acompañante, claro es que éste no llevaba parches ni bomba;

ni yo tampoco, puesto que nada de esto me había dado el vendedor de mi máquina.

Esta era más negra; tenía que esperar nuevamente el paso de otro ciclista. Mas como era grande mi empeño en alcanzar á Federico, proseguí el camino con el neumático completamente desinflado.

Para ganar tiempo, en la primera cuesta abajo que encontré hice un embalaje y solté los pedales. Pero quiso mi mala suerte que se atravesase una vieja, obligándome, para no atropellarla, á echar freno, y con tanta violencia lo hice que la horquilla se partió.

Esta vez ya no pude continuar. Mi acompañante se marchó riéndose, no sé si de mí, de la cara que debí poner ó de la máquina.

Pero ¿cómo diablo se había roto la horquilla? La máquina X, *seminueva*, no tenía de tal más que la apariencia que le daba el barniz con que acababa de ser retocada.

Pensando en lo que se estaría riendo el vendedor con mis 150 pesetas, y en lo mucho que se estaría divirtiendo mi amigo Federico, me eché la máquina al hombro y anduve, anduve hasta encontrar un carro, que me trajo á Madrid.

*
**

Al siguiente día fui á la calle de la Montera para hacer una reclamación; pero el vendedor me dijo:

—¿Qué quería usted que le diera por 150 pesetas? Usted tenía derecho de examinarla y aun de dejarla si no le convenía. Pero ahora no admito reclamaciones. No sé si la habrá usted roto por bruto...

—El bruto lo será usted, rinoceronte.

—¡Chico, trae el metro!...

Puse pies en Polvorosa, pues si me descuido... me pega.

Y juré no volver á comprar ninguna máquina de ocasión, pues de la misma manera que «cuando el tabernero vende la bota, ó sabe á la pez, ó está rota», cuando el ciclista vende la máquina...

ALFONSO DE BIRAZEL.

Carrera de resistencia.

En la Junta general que el Club Velocipédico Madrileño celebró el día 26 de Marzo último fué aprobado el importantísimo proyecto de carrera de resistencia de Salamanca á Madrid, que teníamos anunciado á nuestros lectores.

La carrera se realizará el día 12 de Mayo próximo, verificándose la salida del puente sobre el

Tormes, en Salamanca, á las cuatro de la mañana.

El recorrido será de 208 kilómetros.

Habrá *jueces de salida*, en Salamanca; *de llegada*, en Madrid, y *de campo*, en Peñaranda, caserío de los Manzaneros, Avila, Villacastín, fonda de San Rafael, Villalba y Las Rozas, y *controleurs* en el mayor número posible de pueblos del tránsito.

Hé aquí las condiciones aprobadas:

1.^a El Jurado de salida lo compondrá una comisión de individuos del Club Velocipédico Madrileño y de la Sociedad Salmantina, y el de llegada otro en que formen parte socios del Club y de la Sociedad de Velocipedistas de Madrid.

2.^a Los jueces de campo lo serán los individuos de las Sociedades de Madrid y los de las capitales por cuya provincia se hace la carrera.

3.^a Á los alcaldes de los pueblos que figuran en el itinerario se les recomendará por el Club la conveniencia de designar á algún particular, si no hubiese velocipedista en la localidad, que, situado en punto conveniente de la carretera, pueda auxiliar en caso necesario á los corredores y prevenir á los carreteros y arrieros del tránsito tengan cuidado y dejen el paso á aquéllos.

4.^a Los jueces de campo deberán tener á los corredores caldo y té caliente, y tener cuidado de hacer á los carreteros la indicación que queda hecha para transmitir á los alcaldes.

5.^a Esta carrera será nacional y por lo tanto libre para aquellos corredores que hayan nacido en España y tengan nacionalidad española, siempre que pertenezcan á algún Club español.

6.^a Se destinarán tres premios como minimum, y se admitirán todos aquellos que tengan á bien dedicar para este objeto las demás Sociedades y particulares, á los que se dará la aplicación que indique el donante, y de no hacerlo se hará en la forma más conveniente y equitativa.

7.^a Los corredores que hagan la carrera en menos de once horas tendrán derecho á una medalla conmemorativa de oro, y los que la hagan en menos de trece una de plata, sin perjuicio del premio que pueda corresponderles.

8.^a Para tomar parte en dicha carrera se hace preciso la inscripción previa en la Secretaría del Club antes de las cinco de la tarde del día 10 de dicho Mayo, no considerándose ésta valedera si no se hace entrega de quince pesetas, importe de la matrícula, la que será devuelta en el caso que se corra.

9.^a Los corredores deberán presentarse al Jurado media hora antes de la salida para firmar ésta por el orden de inscripción. El mismo orden se guardará para la colocación en la carretera.

10. Se admitirán entrenadores y cambio de máquinas, siempre que éstas sean sencillas y aquéllos no hagan otro oficio que el de cortar el aire y ayudar al corredor en averías y en el servicio de comidas. Antes de la llegada, ó sea en el puente de los Franceses, deberán dejar éstos solos á los corredores.

11. Además de la firma de salida, que antes

queda indicada, será indispensable llenar igual formalidad ante el juez de campo de Avila y de la fonda de San Rafael, en la inteligencia de que el acto se efectuará por el orden de llegada y que la falta de este requisito dará margen á la pérdida de la carrera.

12. Los premios y demás condiciones se anunciarán oportunamente.

ITINERARIO

Salamanca (puente sobre el Tormes).	kilómetro 210
Juez de salida (firma).	
Santamarta.....	> 206
Calvarrosa de Abajo.....	> 200
Encinas de Abajo.....	> 193
Ventosa del Río.....	> 182
Juez de campo.	
Peñaranda de Bracamonte.....	> 169
Cantasacillo.....	> 167
Gimialeón.....	> 162
Salvadiós.....	> 160
Chaherrero.....	> 147
Muñogrande.....	> 143
San Pedro del Arroyo.....	> 138
Aveinte.....	> 134
Juez de campo.	
Caserío de los Manzaneros.....	> 127
La Alamedilla.....	> 122
Juez de campo (firma).	
Avila.....	> 114
Vicolorano.....	> 107
Berrocalejo.....	> 103
Mediana.....	> 100
Aldeavieja.....	> 91
Villacastín.....	> 84
Juez de campo (firma).	
Navas de San Antonio.....	> 77
Fonda de San Rafael.....	> 63
Juez de campo (firma).	
Alto del puerto de Guadarrama.....	> 57
Guadarrama.....	> 49
Villalba.....	> 39
Juez de campo (firma).	
Torreodones.....	> 30
Las Rozas.....	> 18
Madrid (estación del Norte).....	> 2
Juez de llegada.	

Carreras anunciadas (1).

Mes de Abril.

- Día 4.—Milán.
 Día 7.—Burdeos-Citres, Cannes, Carcasonne, Lo-vaina, Toulouse.
 Día 15.—Milán, Niza.
 Día 16.—Antibes.
 Día 21.—Arcachón, Budapest, Bruselas, Cannes, Marsella, Saintes.
 Día 22.—Toulouse-Montauban.
 Día 27.—Antibes.
 Día 28.—París (carrera de los estudiantes), Toulouse, Wabre (Belgica).

Mes de Mayo.

- Día 1.º.—Lyon Roubaix.
 Día 5.—Agram-Sissek, Amiéens, Belfort, Breslau, Budapest, Cassel, Colmar, Limoges, Mariaker-ke-les-Bains (Belgica), Moissac, Viena.
 Día 11.—Valence á Marseille.
 Día 12.—Grenoble, Quintin, Furth, Steinamanger (Hungria).
 Día 14.—Amberes, Bruselas, Nvia.
 Día 19.—Beaufort-en-Vallée, Nantes, Saintes.
 Día 23.—Agram (Austria), Argenton, Bochum, Cottbus, Turín.
 Día 26.—Agram (Austria), Cognel, Flensburg, Francfort sur-Mein, Nordhausen, Nurenberg, Salzin-nen-Namur, Turín, Valenciennes.
 Día 27.—Oporto.
 Día 29.—Karlstadt-Agram, Vichy.
 Día 30.—Vichy.

Mes de Junio.

- Días 2 y 3.—Cannes, Salisbourg (Austria).
 Día 9.—Amberes, Grenoble, Dranburg (Austria).
 Día 15.—Viena.
 Día 16.—Funfkirchen (Hungria).
 Día 21.—Budapest.
 Día 25.—Trieste-Viena.
 Día 29.—Klausenbourg, Salisbourg.
 Día 30.—Klausenbourg, Salisbourg, Warasdin-Agram-Karlstadt.

Mes de Julio.

- Día 7.—Agram-Stupnik-Agram, Brest, Brunn (Aus-
 tria), Vannes.
 Día 13.—Croatia (Campeonato).
 Día 21.—Most (Belgica) Toulouse.
 Día 28.—Argenton, Karlstadt-Agram.

Mes de Agosto.

- Día 4.—Gratz, Toulouse.
 Día 5.—Gratz.
 Día 11.—Veldes (Austria).
 Día 15.—Steinamanger, Viena.
 Día 18.—Agram (Austria).
 Día 20.—Agram.
 Día 25.—Kapfenberg-Gratz.

Mes de Septiembre.

- Día 1.º.—Argenton, Nogent-sur-Marne, Saint-Denis á Dammartin, Salisbourg.
 Día 8.—Klausenbourg, Roubaix, San Sebastián, Far-bes (Campeonato de 100 kilómetros), Toulouse.
 Día 15.—Funtkirchen, Saint-Denis (Campeonato de fondo, 100 kilómetros), Viena.
 Día 16.—Nogent-sur-Marne.
 Día 22.—Chateauroux, Saumur.
 Día 27.—Vincennes (Campeonato de fondo).
 Día 28.—Londres.
 Día 29.—Arnhem.

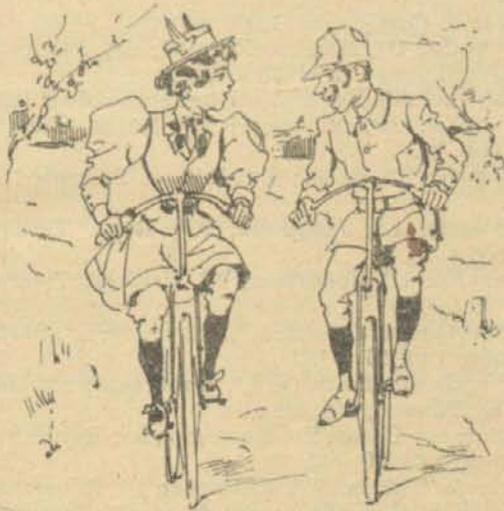
Mes de Octubre.

- Día 6.—Budapest, Klausenbourg, Mont-de-Marsan, Saint-Denis á Viarmes, Viena.
 Día 20.—Toulouse.

(1) Véase el núm. 4 de esta Revista.

COSAS DE LA VIDA

(HISTORIA MUDA)



Un cambio de posición,
efecto de una pasión.



BÉLGICA.—En Bruselas se ha constituido una nueva Sociedad ciclista bajo la denominación de *Les Antidérapants*.

—El reto que había concertado entre Fischer y Buffel ha sido corrido en Bruselas. Este último venció a su adversario, a quien sacó de ventaja 9 kilómetros, realizando el recorrido en 2 horas 42 minutos 35 segundos $\frac{1}{5}$.

FRANCIA.—El velódromo que se construya en Marsella se ha inaugurado el día 24 de Marzo último, con una entrada de 6.000 almas.

Verificáronse las siguientes carreras:

1.^a *De Amateurs*.—1.^o serie: 1.^o, Fouque; 2.^o, Lallemand; 3.^o, Camoin. 2.^a serie: 1.^o, Roche; 2.^o, Escaras; 3.^o, Santoni. Final: 1.^o, Fouque; 2.^o, Roche; 3.^o, Escaras.

2.^a *De Primas*.—1.^o, Lambrecht; 2.^o, Parmac; 3.^o, Bordigoni.

3.^a *De Tandems (profesionales)*.—1.^o, Reboul hermanos; 2.^o, Lambrecht-Camoin; 3.^o, Bordigoni-Parmac.

4.^a *De Tandems (amateurs)*.—1.^o, Roche-Fouque; 2.^o, Reyre-Escaras.

5.^a *De Consoación*.—1.^o, Taron; 2.^o, Cornet; 3.^o, Balajut.

—El mismo día se abrió en Burdeos el velódromo del Parque, dándose estas otras:

Handicap, por series de 3.000 metros.—1.^a serie: Favier (40 metros), Laillant (100 metros) y Lafargue (100 metros). 1.^o, Favier, en 5 m. 5 s.; 2.^o, Lafargue.

2.^a serie: Laugt (25 metros), Desprat (50 metros), Fréchou (200 metros), Magnan (200 metros) y Leache (200 metros). 1.^o, Leache, en 5 m. 31 s.; 2.^o, Fréchou.

3.^a serie: Ratinaud (40 metros), Guicheney (70 metros), Bourinet (150 metros) y Dupart (200 metros). 1.^o, Bourinet, en 4 m. 31 s.; 2.^o, Ratinaud.

4.^a serie: Duanip (50 metros), Polo (90 metros), Buisson (100 metros) y Duffaut (150 metros). 1.^o, Duanip, en 5 m. 5 s.

Final: reservada a los primeros y segundos de cada serie y al que menor ventaja obtuviese en la tercera. 1.^o, Favier, en 4 m. 40 s.; 2.^o, Desprat; 3.^o, Ratinaud.

De Triciclos (5.000 metros).—Tiempo máximo, 10 minutos: 1.^o, Henri Loste, en 9 m. 28 s.; 2.^o, Maurice Loste; 3.^o, Béconnais.

Premio de Prado (5.000 metros).—Por series de 2.000 metros. 1.^a serie: 1.^o, Laugt, en 9 m. 16 s.; 2.^o, Gironde.

2.^a serie: 1.^o, Guicheney y Béconnais, en 8 m. 11 s.; 2.^o, Polo.

3.^a serie: 1.^o, Smits, en 9 m. 8 s.; 2.^o, Ratinaud.

4.^a serie: 1.^o, Bourrillon, en 9 m. 23 s.; 2.^o, Favier.

Final: 1.^o, Smits, en 8 m. 44 s. $\frac{4}{5}$; 2.^o, Bourrillon y Laugt; 3.^o, Gironde; 4.^o, Guicheney.

Bicicletas-tandems (10.000): 1.^o, Bourrillon-Rattier, en 17 m. 6 s. $\frac{3}{5}$; 2.^o, Ratinaud-Fouaneaud; 3.^o, Maurice Loste-Abeilhau.

—Resultados de las carreras verificadas el domingo 24 de Marzo en París, velódromo de las Artes Liberales.

Handicap (900 metros).

1.^a serie: 1.^o, Cis-ac (70 metros); 2.^o, Gras (75 metros). Tiempo, 1 m. 11 s. $\frac{1}{5}$.

2.^a serie: 1.^o, Morin (50 metros); 2.^o, Piette (75 metros). Tiempo, 1 m. 10 s. $\frac{2}{5}$.

3.^a serie: 1.^o, Ascanio (80 metros); 2.^o, René (65 metros). Tiempo, 1 m. 19 s. $\frac{1}{5}$.

4.^a serie: 1.^o, Croissy (55 metros) y Fossier (25 metros). Tiempo, 1 m. 15 s. $\frac{2}{5}$.

5.^a serie: 1.^o, Laurier (60 metros); 2.^o, Leneuf (75 metros). Tiempo, 1 m. 11 s. $\frac{3}{5}$.

6.^a serie: 1.^o, Vasseur (30 metros); 2.^o, Claude (75 metros). Tiempo, 1 m. 11 s.

Final: El 1.^o de cada serie: 1.^o, Croissy; 2.^o, Morin.

Premio Cassignard (1.000 metros).

1.^a serie: 1.^o, Maurice Farman; 2.^o, Jallu; 3.^o, Fossier. Tiempo, 1 m. 49 s. $\frac{3}{5}$.

Fué excluido Farman por haber tocado a Jallu. 2.^a serie: 1.^o, Muringer; 2.^o, Morin. Tiempo, 1 m. 4 s. $\frac{2}{5}$.

3.^a serie: 1.^o, Baras; 2.^o, Méline. Tiempo, 1 m. 44 s.

4.^a serie: 1.^o, Jacquelin; 2.^o, René. Tiempo, 1 m. 58 s. $\frac{1}{5}$.

5.^a serie: 1.^o, Robertson; 2.^o, Croissy. Tiempo, 1 m. 29 s. $\frac{1}{5}$.

1.^a serie eliminatória: 1.^o, Muringer; 2.^o, Baras. Tiempo, 1 m. 27 s. $\frac{1}{5}$.

2.^a serie eliminatória: 1.^o, Robertson; 2.^o, Jacquelin. Tiempo, 2 m. 42 s.

Final: 1.^o, Baras; 2.^o, Muringer; 3.^o, Robertson. Tiempo, 2 m. 30 s. $\frac{2}{5}$.

Premio Holbein (50 kilómetros); 1.^o, Robertson, en 1 h. 8 m. 17 s. (El recorrido de esta distancia pertenece a Linton, en 1 h. 5 m. 59 s. $\frac{2}{5}$); 2.^o, Michael; 3.^o, Bouhours; 4.^o, Fossier.

INGLATERRA.—En la pista de Putney se ha verificado la carrera de 6 horas organizada por el *Daneville Cycling Club*.

Comenzó a las 11 $\frac{1}{2}$.

Resultados: 1.^o, W. J. Jones y J. E. Ridout (tandem), 213 kilómetros 789 metros, batiendo el recorrido que poseían Corre-Bouhours, con 205 kilómetros 746 metros; 2.^o, W. C. Watson-Willat (tandem); 3.^o, J. Wallace (bicicleta), 200 kilómetros 477 metros.

Distancias recorridas por horas:

En 1,	36 kilómetros,	192 metros.
» 2,	72 »	13 »
» 3,	107 »	432 »
» 4,	142 »	843 »
» 5,	179 »	987 »
» 6,	213 »	789 »

Las 100 millas han sido cubiertas en 4 h. 29 m. 21 s.; Corre-Bouhours las tenían en 4 h. 41 m. 7 s.



Nuestro colega *El Velos Sport* se obstina en que llamamos muy buenas cosas en cuanto al asunto de la rescisión del contrato que existía entre la Sociedad de Velocipedistas de Madrid y los señores Santos Hermanos.

¿Cómo hemos de decir que no nos llamamos nada? Lo mismo estos últimos señores que aquella Sociedad han obrado en uso de un perfectísimo derecho, y la solución adoptada no nos afecta como particulares ni como velocipedistas, así como no afecta tampoco a los intereses generales del velocipedismo.

Hemos dicho, y lo repetimos ahora, que el propietario de esta revista no frecuenta el Velódromo de las Delicias. Añadiremos que el Director de EL DEPORTE VELOCIPÉDICO votó, con sus compañeros de la Junta directiva de aquella Sociedad, la resolución adoptada respecto a los que comercian en bicicletas.

De modo que entre las excepciones que *El Velos Sport* reconoce que existen entre los comerciantes de bicicletas, cuando dice que la rescisión ha sentado mal a casi todos, puede contar desde luego al Sr. Sierra.

Y conste que ésta será la última vez que nos ocupemos en este asunto.

Por lo demás, *El Velos Sport* no tiene derecho a poner en duda la sinceridad é independencia de EL DEPORTE VELOCIPÉDICO, y menos falseando los hechos, pues no es cierto que esta revista se haya reservado su opinión en el asunto que motiva este suelto. Antes, por el contrario, la ha expuesto noble y lealmente.

**

Hemos recibido la visita de nuestro colega político-literario *El Figaro*, que ha comenzado a ver la luz pública bajo la dirección de D. Gabriel Enciso.

Le deseamos larga vida.

**

El equipo de tandem Crespo (Luis)-Vifer ha lanzado un reto al equipo Minué-Thomas.

Se correrán dos pruebas: una de dos y otra de tres kilómetros. La buena, en caso necesario, será de cinco kilómetros.

**

Hemos tenido el gusto de saludar al distinguido velocipedista de Oviedo D. Antonio Argüelles, el cual ha hecho el viaje en bicicleta, deteniéndose unos días en Valladolid, Avila y Segovia.

**

El domingo último, nuestro colega *El Velos Sport* realizó á Aranjuez la primera de sus excursiones que

se propone organizar, según manifiesta en su número de 30 de Marzo.

Como EL DEPORTE VELOCIPÉDICO anunció al comenzar su publicación el proyecto de organizar excursiones, es ésta una nueva coincidencia que señalamos, con tanto mayor gusto, cuanto que aquella revista, con la autoridad y la práctica que en asuntos de ciclismo tienen su propietario y redactores, sanciona de esta suerte que no estábamos equivocados al formular nuestro programa, respecto á las necesidades del velocipedismo en nuestra patria.

**

Hay concertado un reto entre los conocidos corredores Minué y Vifer. Se efectuará el día 27 de Junio con dos pruebas: la primera de dos, y la segunda de cinco kilómetros. En caso de empate, la buena será de tres kilómetros.

**

En la primera quincena de Mayo tendrán lugar en el Velódromo de las Delicias carreras de velocipedos. Oportunamente daremos á conocer los detalles.

**

Tenemos pedidos sus retratos á los Sres. Orozco y García, actuales Secretario y Vicesecretario de la Sociedad de Velocipedistas de esta capital.

Estaba hecho el cliché que publicamos hoy, cuando dichos señores fueron elegidos para desempeñar los expresados cargos.

**

Los retratos de D. Federico Marqués y de D. Pablo Buendía, que publicamos en primera plana, son de fotografía del Sr. Compañy.

Revista de teatros.

Príncipe Alfonso.—El domingo último, el insigne Sarasate hizo que el teatro se viera completamente lleno de ese público inteligente que acude á los conciertos. El gran artista ejecutó de un modo soberbio un concierto de Mendelssohn, una fantasía sobre motivos del *Otello*, la Jota y unas difícilísimas variaciones de la Muñeira.

Tanto el Sr. Sarasate como el maestro Jiménez, que dirigió la orquesta, merecieron grandes aplausos.

Buen Retiro.—En este teatro, convenientemente preparado, empezará á actuar el sábado de Gloria la compañía de ópera italiana que dirige D. Rafael Tomba, cantándose para la inauguración *Cavalleria rusticana*.

Salón Romero.—El viernes último se celebró el segundo concierto de la serie que se propone dar el Sr. Tragó.

El insigne maestro ejecutó la fantasía en *do* de Mozart; *Le rappel des oiseaux*, de Rameau y las variaciones serias de Mendelssohn, en la primera parte, y el concierto en *la menor* de Schumann, con acompañamiento de orquesta, en la segunda.

El público, delirante de entusiasmo, tributó una ovación ruidosísima al gran pianista.

—El día 1.º del presente [mes se celebró un concierto á beneficio del bajo cantante del teatro Real Sr. Ponsini.

En él tomaron parte la Sra. Tetrzzini y los señores Menotti y Borgatti, los profesores de orquesta del teatro Real y de la Sociedad de conciertos. Todos ellos y los maestros Jiménez y Urrutia merecieron muchos aplausos.

La concurrencia escasa.

Comedia.—El miércoles último tuvo lugar el beneficio del Sr. Balaguer, poniéndose en escena la aplaudida obra del Sr. Echegaray (D. Miguel) *Abogar contra sí mismo*, en la que alcanzaron muchos aplausos todos los actores que en ella tomaron parte.

En la misma noche se estrenó el juguete cómico en un acto, de D. Angel Pérez Magnon, titulado *La novia de Otelo*, que obtuvo buena acogida. El autor, que fué llamado á la escena, no se presentó por no hallarse en el teatro.

Buena noche fué para el beneficiado, pues el público llenaba las localidades, demostrándole las grandes simpatías de que goza tan aplaudido actor.

—Esta noche, para el beneficio de la Sra. Alverá, se pondrá en escena la aplaudida comedia *San Sebastián mártir*.

Princesa.—Hé aquí la lista de la compañía que, bajo la dirección del distinguido actor don Ricardo Morales, actuará durante la temporada de primavera:

El espectáculo se compondrá de comedias, zarzuelas, bailes, diálogos, monólogos y lecturas.

Artistas: Señorita D.^a Juana Martínez.—Señora D.^a Emilia Mavillard.—Señoritas D.^a Teresa París.—Nieves González.—Consuelo Alisedo.—Carmen Martínez.—Rosario Illescas.—Carmen Calvo y Sanz.—Amalia Ordóñez.—Cristina Fernández.

D. Pedro Ruiz de Arana.—Gabriel Sánchez de Castilla.—Carlos Miralles.—Francisco Soncase.—Francisco Iglesias.—Fernando Calvo.—Eduardo López Chico.—Emilio Ster.—Manuel González Pérez.—Alfonso Perrín.

Baile.—Director: D. Manuel Guerrero.—Primera bailarina: Señorita D.^a Eulalia Guerrero.—Doce bailarinas.

Orquesta.—Director: D. Agustín Pérez Soriano.—Treinta señores profesores.

Contador y representante: D. Eduardo Calvo. La inauguración de la temporada se verificará el sábado 13 del corriente.

Lara.—La función anunciada para el día 28, en conmemoración del 164 aniversario del natalicio de D. Ramón de la Cruz, resultó brillantísima.

Se pusieron en escena *La Petra y la Juana ó la casa de Tócame Roque*, la parodia de la tragedia clásica *El manolo*, *En todas partes cuecen habas* y *La rebotica*.

Las Sras. Valverde, Rodríguez y Pino y los señores Rubio, Romea y Larra trabajaron con la fe y el acierto de siempre, mereciendo ruidosos aplausos toda la noche.

En el teatro vimos reunidos aquella noche la mayor parte de nuestros hombres de artes y letras.

—Hoy se verificará el beneficio de la primera actriz Rosario del Pino, poniéndose en escena *El ratoncito Pérez*, *Quisquillas* y *La rebotica*.

Además, el Sr. Flores García ha escrito para la beneficiada un monólogo titulado *¡Fea!*

Romea.—El jueves se celebró el beneficio de la

graciosísima primera actriz Loreto Prado. Las muchas simpatías de que goza la beneficiada las demostró el público aquella noche tributándole una ovación ruidosísima y llenando la sala.

La Loreto Prado lució su gracia en todas la funciones y sobre todo en el monólogo *Loreto*, escrito expresamente para ella por el Sr. Jiménez Prieto, quien fué también llamado al palco escénico repetidas veces.

—*Gustos que merecen palos* es el título de un juguete cómico, refundición hecha de la comedia *Prueba de amor* por su mismo autor el Sr. Jackson Veyán, y estrenado el día 27 en el teatro Romea. Estos *Gustos*, lejos de merecer palos, merecieron muchos aplausos, y el público tributó una ovación al autor, así como al maestro Rubio, que lo es de la música, y á los actores, que desempeñaron la obra con gran esmero.

La graciosísima Loreto Prado estuvo, como siempre, inspiradísima, y también merecen citarse los Sres. Bosh y Beltrán.

Alhambra.—El miércoles debutó en este teatro D. Rafael Muñoz como autor de *El gacetillero*, que obtuvo buena acogida por el público. Merece citarse el Sr. Salgado, actor de excelentes condiciones, que hizo cinco papeles á las mil maravillas, contribuyendo así al buen éxito de la obra. El Sr. Salgado, y el autor, fueron llamados á la escena repetidas veces al final de la representación.

El teatro estaba completamente lleno.

EL BAJÁ DEL CAMPO.

Logogrifo numérico.

1	2	3	4	5	6	7	8
2	7	6	1	8	3	2	
5	6	3	4	2	7		
2	7	2	5	8			
7	2	3	8				
6	7	6					
1	4						
3							

Sustituir los números por letras de modo que resulte:

- 1.º En los velocípedos.
- 2.º Mujer extranjera.
- 3.º Clase de pecado.
- 4.º Provincia.
- 5.º Tela.
- 6.º Letra.
- 7.º Nota musical.
- 8.º Consonante.

Remitido por Chipi Chusqui.

(La solución en el número próximo.)

Solución á la charada del número anterior.

CICLOGRAMA

DERECHOS RESERVADOS

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