

EL DEPORTE VELOCIPÉDICO

REVISTA SEMANAL ILUSTRADA

DIRECTOR LITERARIO

DIRECTOR-PROPIETARIO

DIRECTOR ARTÍSTICO

D. ANTONIO SENDRAS

D. JOSÉ MARÍA SIERRA

D. F. RAMÓN CILLA

Redacción y Administración: Piamonte, 19.



D. Adolfo Rodrigo (Juanito Pedal)

ORGANIZADOR DE LA MASCARADA CICLISTA DEL MARTES DE CARNAVAL

SUMARIO

GRABADOS: D. Adolfo Rodrigo (Juanito Pedal), organizador de la mascarada ciclista del martes de Carnaval.—¿Para qué montáis en bicicleta?, por Cilla.—Plano de la carretera de Aragón: De Madrid á la provincia de Guadalajara.—De conquista, por Cilla.

TEXTO: Ayer, hoy y mañana.—Movimiento comercial de Inglaterra, por S.—La conversión de tía Juana, por A. S.—¡Pobre chico!, por Angel R. Chaves.—Carreras anunciadas para Marzo.—Gua del ciclista: Carretera de Aragón, por A. S.—Desde Berlín, por C. Giner.—Carrera de resistencia.—Ciclogramas del extranjero.—Campeonato de Europa.—Ecos de Madrid.—Revista de teatros, por el Bajá del Campo.—Charada, por Sor Lolín.

Ayer, hoy y mañana.

Eran pocos, poquísimos, los primitivos aficionados en España al deporte velocipédico.

Á lo cual contribuían varias causas.

En primer término, el manejo de las máquinas era difícil y arriesgado. Necesitábanse fuerzas hercúleas para dominarlas, y rara vez las caídas no tenían consecuencias desagradables.

En segundo lugar, las gentes ridiculizaban el uso de aquellos aparatos de forma extraña.

La invención de la bicicleta y, sobre todo, la aplicación á ella de los neumáticos, realizó en toda Europa una verdadera revolución, cuyos efectos comenzaron á notarse en España hace pocos años.

Lo que entre nosotros se ha propagado la afición en estos últimos es, en verdad, maravilloso. Insensiblemente han ido extinguiéndose las preocupaciones que tenían embargados hasta los ánimos mejor templados y más abiertos á los progresos de los tiempos; y hoy, aquellas personas que por su posición y respetabilidad merecen —y les damos todos— el calificativo de formales no desdennan montar en bicicleta.

Todo conspira en favor de este deporte. La moda lo ampara elevándolo á la categoría de ejercicio de buen tono. La Medicina lo prescribe como medio terapéutico de extremada importancia para fortalecer el sistema muscular. La Higiene lo recomienda á los que por sus ocupaciones hacen de ordinario una vida sedentaria.

Y como los buenos efectos de este ejercicio no se hacen esperar mucho tiempo, cada ciclista es un convencido y cada convencido un apóstol que, predicando con entusiasmo las ventajas de la bicicleta, atrae al campo de la afición nuevos partidarios, que engrosen más y más cada día las filas de los adeptos.

El deporte velocipédico progresa por instantes y va en camino de un amplísimo desarrollo.

Pero hay que abrirle nuevos horizontes. Hoy la bicicleta está en manos de los ricos ó de personas de posición más modesta, pero cuyos medios de vida les permiten el lujo de emplear dos ó tres mil reales en ese aparato de locomoción. Mas lo cierto es que si su uso favorece á todos los que la tienen, no la tienen todos los que la necesitan.

Y la necesitan, por ejemplo, aquellos que, contando para el sostén de sus familias con escasos recursos, se ven precisados á vivir hoy en los grandes centros de población donde se hallan ocupados, cuando de tener á su alcance una bicicleta para salvar con rapidez las distancias, podrían vivir con mayor economía y por consiguiente con más holgura en algún pueblo.

La bicicleta se emplea hoy como objeto de distracción ó como medida higiénica, y es preciso que se emplee también como medio rápido de locomoción y por consiguiente como objeto útil, ó mejor dicho, como objeto indispensable para las necesidades de la vida.

Tal es, á no dudarlo, el porvenir reservado á la bicicleta, á la cual se da ya esta aplicación en las principales capitales de Europa.

La bicicleta, pues, está llamada á realizar una transformación en nuestras costumbres.

Movimiento comercial de Inglaterra.

The Cyclist publica una estadística comparada de las exportaciones del comercio velocipédico inglés en 1892, 1893 y 1894, que en números redondos arroja los siguientes datos:

	1894	1893	1892
	£	£	£
Enero.....	83.021	51.195	102.296
Febrero.....	104.330	67.304	89.839
Marzo.....	142.184	127.244	94.810
Abril.....	171.465	126.683	96.021
Mayo.....	177.235	167.304	104.650
Junio.....	149.625	158.096	109.195
Julio.....	101.863	109.542	96.656
Agosto.....	73.725	71.859	61.354
Septiembre...	56.299	46.789	45.161
Octubre.....	52.259	34.137	32.761
Noviembre....	48.437	32.243	34.564
Diciembre....	88.319	47.195	48.549
	1.248.762	1.039.591	915.856

A continuación de estos datos—verdaderamente satisfactorios, porque demuestran el creciente desarrollo que de año en año tiene el ciclismo—publica el propio periódico estos otros, en los que se clasifican las ex-

portaciones por países dentro de las cinco partes del mundo:

EUROPA

	Libras.
Francia.....	230.958
Bélgica.....	131.610
Alemania.....	68.943
Holanda.....	66.635
Dinamarca.....	64.888
Rusia.....	50.531
Italia.....	24.035
Suecia.....	18.672
España.....	8.765
Portugal.....	4.964
Noruega.....	4.129
Jersey.....	1.753
Austria.....	1.202
Turquía.....	500
Malta.....	456
Grecia.....	380
Bulgaria.....	180
Gibraltar.....	159
Rumanía.....	56
	678.816

AMÉRICA

Estados Unidos.....	200.225
Canadá.....	44.679
Méjico.....	2.732
República Argentina.....	1.984
Antillas inglesas.....	1.252
Guinea.....	766
Antillas españolas.....	681
Bermudas.....	638
Brasil.....	387
Colombia.....	334
Haiti.....	310
Chile.....	223
Perú.....	219
Uruguay.....	53
Islas del Pacífico.....	31
Venezuela.....	25
Antillas danesas.....	25
	254.564

ÁFRICA

Cabo de Buena Esperanza.....	19.295
Bengala.....	4.411
Egipto.....	2.212
Sierra Leona.....	187
Costa de Oro.....	140
Zanzíbar.....	110
Argelia.....	83
Túnez.....	70
Posesiones portuguesas.....	62
Islas Canarias.....	50
Mauricio.....	50
Diversos.....	31
Islas Azores.....	30
	26.731

OCEANÍA

	Libras.
Nueva Zelanda.....	16.222
Victoria.....	15.002
Nueva Gales del Sur.....	9.187
Australia del Sur.....	7.995
Queslandia.....	2.846
Australia del Oeste.....	1.723
Tasmania.....	1.689
	54.664
ASIA	
Bombay.....	6.879
Malaca.....	2.544
Japón.....	2.490
Madras.....	2.215
Birmania.....	1.016
Java.....	991
Chipre.....	527
China.....	514
Ceylan.....	422
Islas Filipinas.....	413
Asia Menor.....	339
Hong-Kong.....	88
Indias holandesas.....	82
	18.520

Nuestra patria (con inclusión de sus colonias de América y Asia) está representada en la anterior estadística por una cifra inferior á 10.000 libras; suma insignificante, comparada con la que representa la importación de máquinas y accesorios ingleses en países como Francia, Bélgica, Alemania é Italia, donde se fabrican bicicletas que pueden competir con las de Inglaterra. Y no es que la industria francesa invada en este punto nuestro mercado, como lo absorbe en otros muchos artículos. Es que, desgraciadamente, el movimiento ciclista en nuestro país se halla todavía en su principio.

Por fortuna ha comenzado de dos ó tres años á esta parte, á llenarse el vacío que antes rodeaba á los velocipedistas. Ya no es considerado este deporte como un juego de chiquillos ó, lo que era mucho peor, como una excentricidad ó como una *chifladura*. Personas de respetabilidad y de representación social utilizan la bicicleta por higiene, y no desdeñan atravesar montados en ella las calles de Madrid, para salir á las carreteras en busca de aires puros.

Pero hay que trabajar mucho todavía en la propaganda de este deporte, superior en alto grado á cuantos ejercicios físicos ha inventado hasta ahora la inteligencia del hombre. Con sobrada elocuencia lo están proclamando los datos que acabamos de copiar.

S.



La conversión de tía Juana.

CUENTO

Nada odiaba tanto mi tía como el velocípedo, á no ser los velocipedistas. Para ella ambas cosas eran de las más horribles que podía encontrarse bajo la capa del cielo.

Había sostenido muchas veces en sus conversaciones que si la sociedad estuviese bien organizada, todos los ciclistas debían estar encerrados como los animales dañinos. Mas, en realidad, tía Juana había oído hablar mucho de ciclistas y bicicletas; pero no sabía una palabra de unos y otras, lo cual puede, hasta cierto punto, servir de excusa á su aversión por este deporte.

Un día supo por una amiga habladora que su hijo Clemente estaba en negociaciones para comprar una bicicleta, y su desesperación no reconoció límites.

Nos habló del asunto con una solemnidad y con tal concisión que, en aquellas circunstancias, eran bastante significativas.

—Lo sé todo—dijo.

Clemente, que no adivinó á qué cosa podía referirse su madre, sonrió, con una sonrisa resignada y propiciatoria. Pero yo enrojecí, cual si hubiera sido culpable de alguna falta, previendo una escena terrible.

—Es un espectáculo vergonzoso—continuó mi tía—ver á un joven elegante correr por las calles sobre dos ruedas. Y cuando pienso que mi hijo tiene la intención de... de...—y aquí se detuvo porque le faltaban palabras para expresarse.

Tan grande era su indignación.

—Vamos, mamá—repuso Clemente,—no digas eso; tus ideas en ese punto son algo... ¿sabes? algo...

—Sigue, Clemente, sigue: di cuanto pienses: di qué soy una vieja chapada á la antigua, que vivo un siglo atrasada, que estoy chocheando. Tal vez si yo fumase, echara juramentos y montase en bicicleta me apreciarías más. Pero ni aun por ti sentiría nunca en degradar mi sexo...—Y mi tía agregó, clavando en mí su vista: —diga lo que quiera, y piense como piense, tu querida prima Julia.

No sé por qué, pero era lo cierto que mi tía Juana, como de costumbre, pegaba conmigo su cólera. Yo había de ser siempre causa de todo lo malo que sucedía á la familia: yo era, en una palabra, la cabeza de turco.

Mis padres murieron cuando yo tenía seis años, y desde entonces siempre había vivido con tía

Juana en su confortable casita, situada á cinco kilómetros de la ciudad. Y durante los doce años transcurridos desde que mi tía me recogió, había sido yo responsable de la alfombrilla que padeció Clemente, de los novillos que hacía á la escuela, del poco éxito que tuvieron los diferentes periódicos que había dado á la estampa, de una pasión loca que á los catorce años había sentido por la hija de un carpintero, y de otros muchos episodios tristes, que ya he olvidado, de la vida de mi primo.

Sin embargo, él y yo fuimos siempre buenos amigos, y en aquella ocasión, cuando tía Juana terminó su regaño dirigiéndome una mirada amenzadora, Clemente, con su natural bondad, salió á mi defensa diciendo:

—Naturalmente, madre, Julia tendrá también una bicicleta y yo le daré lecciones...

—Y naturalmente también, yo puedo desheredaros á ambos—contestó tía Juana.

Á esto no tuvimos que responder, y durante mucho tiempo no volvimos á hablar de nuestros proyectos de bicicleta.

A pesar de esto, no habíamos abandonado la idea, y todo el tiempo que podía trabajar sin testigos, lo empleaba en confeccionarme un traje de ciclista. Cuando el traje estuvo terminado, hube de reconocer, sin que esto sea modestia de mi parte, que habrían encontrado reparos mil que poner á mi obra, las damas elegantes que tenían posibilidad de recurrir á un taller; pero para mí lo encontraba yo perfectamente.

Cuando tuve mi traje, aprendí á montar en la bicicleta que Clemente se había comprado con sus ahorros; y aprovechaba para dar mis lecciones, aquellos momentos en que mi tía andaba ocupada en el interior de la casa, ó aquellos otros en que iba á la ciudad llamada por la realización de alguna buena obra.

Toda mi ilusión estribaba en pensar que cuando llegase la primavera me compraría mi tía una máquina para salir con Clemente de paseo al campo.

Al fin, aunque tímidamente, expusimos á mi tía nuestros proyectos; y, como habíamos supuesto de antemano, desencadenó sobre nuestras cabezas una verdadera tempestad de recriminaciones y de reproches. Yo cedí un poco, pero Clemente, en cambio, soportó con paciencia los dictérios que nos propinó su madre y se mantuvo entero, soberbio, inquebrantable.

Clemente triunfó, al cabo, y tuvimos cada uno nuestra bicicleta, en tanto que tía Juana se consagró con más ardor que nunca á sus obras benéficas.

¿Para qué montáis en bicicleta?



Para andar 12,600,000 de kilómetros de un tirón, y que se mueran de envidia los otros socios del «Pedal-Club».



Para enloquecer a las chicas con su figurita



Para enflaquecer.



Para engordar.



Para recorrer el mundo entero.



¡Para caerse! ¡Nada más que para caerse!

Á fines de la primavera mi tía se convenció; ocurriendo esto, como suceden generalmente en el mundo estas cosas, de la manera más inesperada. Á nadie sorprendió tanto la conversión de mi tía como á ella misma.

Hé aquí la historia:

Un día del mes de Mayo, cuya mañana había sido lluviosa, pensó mi tía que era llegada la ocasión de que arreglase yo los prados del jardín, mientras ella leía, sentada junto al balcón de sus habitaciones, el último artículo publicado por su hijo en una revista. Mi primo vino gozoso á prestarme ayuda en mi tarea, y cogiendo las tijeras del jardinero comenzó á igualar la hierba, quitándose previamente la americana y remangándose las mangas de su camisa.

Pero, poco acostumbrado Clemente á estas operaciones, cortóse la muñeca izquierda en vez de cortar la hierba. La sangre empezó á saltar á borbotones, y antes de que mi primo pudiese articular una palabra, comprendí que se había cortado una arteria. Siguiendo las instrucciones del herido, le coloqué una piedrecilla en el punto lesionado y le hice una ligadura con su propio pañuelo, apretándolo cuanto me fué posible, á fin de evitar pérdida de sangre. Hecho esto, le ayudé á entrar en la casa, y mientras llamaba á mi tía, mi primo cayó desvanecido sobre un sofá.

Tía Juana se había vanagloriado muchas veces de tener suficiente presencia de ánimo ante cualquier acontecimiento imprevisto, por mucha que fuera la gravedad que entrañase; y, afortunadamente, su actitud en aquellas circunstancias lo confirmó. Recordó cuanto sabía en materia de socorros á los heridos, y con la calma de un práctico y el golpe de vista de un hombre de ciencia, examinó el caso:

—Síncope ó desvanecimiento... signos: insensibilidad parcial ó completa, piel fría y decolorida. Julia, pronto, busca en ese libro el tratamiento. Veamos: «Acostad al enfermo, la cabeza baja...» así, esto es; «quitadle la corbata...» pero, Dios mío, la venda está empapada... ¡Clemente, Clemente!... Va á desangrarse, va á morir!

—Llamemos á un médico en seguida,—le dije.

—¡Oh! Cinco kilómetros de ida y otros tantos de vuelta. Mi pobre hijo se habrá muerto antes que llegue el médico.

Entonces me asaltó una idea: di á mi tía el frasco de sales que tenía yo en la mano y le dije:

—Cuide usted de que no se afloje el vendaje; yo traeré el médico á tiempo.

Y, sin esperar á que me replicase, bajé volando

la escalera, me vestí el traje de ciclista, y á los cinco minutos pedaleaba en mi máquina por la carretera.

No me doy cuenta aún de cómo cumplí mi cometido, dado el estado en que la lluvia había puesto el piso, y dado también el fuerte viento que en contra mía soplaba. Á lo que habréis de añadir otras dificultades con que tuve que luchar y que me hicieron desesperar á veces de llegar á tiempo; un rebano me cortó el paso, un borracho intentó detenerme, al verme sola y á tales horas en la carretera... En fin, sin aliento, llena de barro de pies á cabeza, me desmonté de la máquina á la puerta de la casa del Dr. Hunter.

Me abrió un criado, me precipité dentro y anhelosa y fatigada expliqué mi visita al doctor, quien me siguió enseguida con su bolsa de cirugía; subimos á un carruaje y á todo escape nos encaminamos á casa

.....

—Cuando reconozco haber incurrido en un error, cosa en que convendrás no suelo caer muchas veces—me dijo mi tía empleando un tono más grave que el de costumbre,—no descanso hasta que pido honradamente perdón. El doctor Hunter afirma que sin tu bicicleta...

Se detuvo para enjugarse las lágrimas que se le agolpaban á los ojos y me abrazó.

—En conciencia,—añadió,—es lo cierto que se habitúa una á todo. Verdaderamente no son tan deshonestos los trajes de las ciclistas: por el contrario, los encuentro bien... y después de todo, las piernas de Julia no son tan...

La tos discreta de Clemente no me permitió escuchar la frase.

—¡Oh!, dijo mi primo.—Vuestra conversión me hace completamente feliz, y estoy contento porque tenemos que proponer á usted una cosa: Julia ha pensado... yo he pensado... ambos hemos pensado que sería agradable y económico que equipásemos un tandem.

—¿Qué es un tandem?—preguntó mi tía.

—Es una bicicleta para dos: siempre se va en ella juntos.

Mi tía trató de hablar, y entonces Clemente, abandonando aquella metáfora, dijo:

—Mira mamá, lo que quiero decirte es esto: ¿quieres que me case con Julia?...

Mi tía nos abrazó á los dos llorando.

(Arreglado del francés por A. S.)

¡POBRE CHICO!

I

Á horcajadas en la máquina
sencilla al par que ligera
á que da el *sport* moderno
el nombre de *bicicleta*,
un domingo por la tarde
y camino de las Ventas,
estrenando un *rico* terno
de á sesenta y seis pesetas,
destrozando corazones
va Pepito Cuarta y media,
Tenorio en días de asueto
y en los de trabajo hortera.
Por haber cerrado el amo
un poco tarde la tienda,
le rizó el pelo el barbero
con la tenacilla gruesa.
Mas aun así y todo, el chico,
como le consta que cuenta
con una gracia nativa
y una distinción ingénita,
mal que pese á la verruga
que con intención aviesa
convierte en una patata
su nariz de líneas griegas,
sobrado está convencido
de que como al fin le vea
en tal guisa cierta dama
á quien él con gran frecuencia
despacha, si no se rinde
de amor en las redes presa,
ó no tiene corazón,
ó será de bronce ó peña.

II

¡Lástima que aquellas manos
que algunas veces afean
los pícaros sabañones,
aunque son, midiendo tela,
de agilidad un prodigio
y un dechado de presteza,
resulten calamitosas
en cosas velocipédicas!
Y que fué lástima, digo,
porque, aunque no sin gran pena,
á la estatua de Espartero
llegó con cierta decencia.
Allí su suerte traidora
hizo que á su dama viera,
no del *landeau* que soñaba
entre la crujiente seda,
sino á pie y acompañada
¡mal haya su aciaga estrella!
de un triste cabo segundo

de húsares de la Princesa.
Y el mal está en que el cuitado,
por seguir á la pareja,
dando de pronto al olvido
su impericia y su torpeza,
aquí tropieza en un coche,
allá en un carro se enreda,
á un perro rompe una pata,
contra un aguador se estrella,
y perseguido por unos,
recibiendo de otros piedras
y obligado á que los guardias
con él á palos la emprendan,
mal herido y bien silbado,
dió al fin de la carretera
en un lodazal inmenso
con su cuerpo de cabeza.

III

Y al otro día, vendado,
sin hueso que bien le quiera
y hecho un harapo aquel traje
de á sesenta y seis pesetas,
por temor á presentarse
ante la hermosa encubierta,
que ya sabe que tan sólo
es—quíralo Dios—doncella,
á un porvenir sonriente
cerrando tal vez la puerta,
con extrañeza del amo,
se despidió de la tienda.
Y es fama que, desde entonces,
cuanto ve una bicicleta
dice: «¡De esos artefactos
huid, imberbes horteras!»

ANGEL R. CHAVES.

Carreras anunciadas para Marzo.

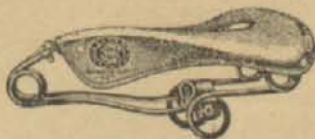
Día 10.—Palermo, inauguración de un Velódromo.—Hyères.—Nice.

Día 15.—Mont-de-Marsan.

Día 17.—Cannes.—Saumur.—Marsella, inauguración de un Velódromo.—París, en el Velódromo del Sena, organizadas por el Standard Athletic Club.

Día 24.—Toulouse, inauguración de un Velódromo.—Cannes.

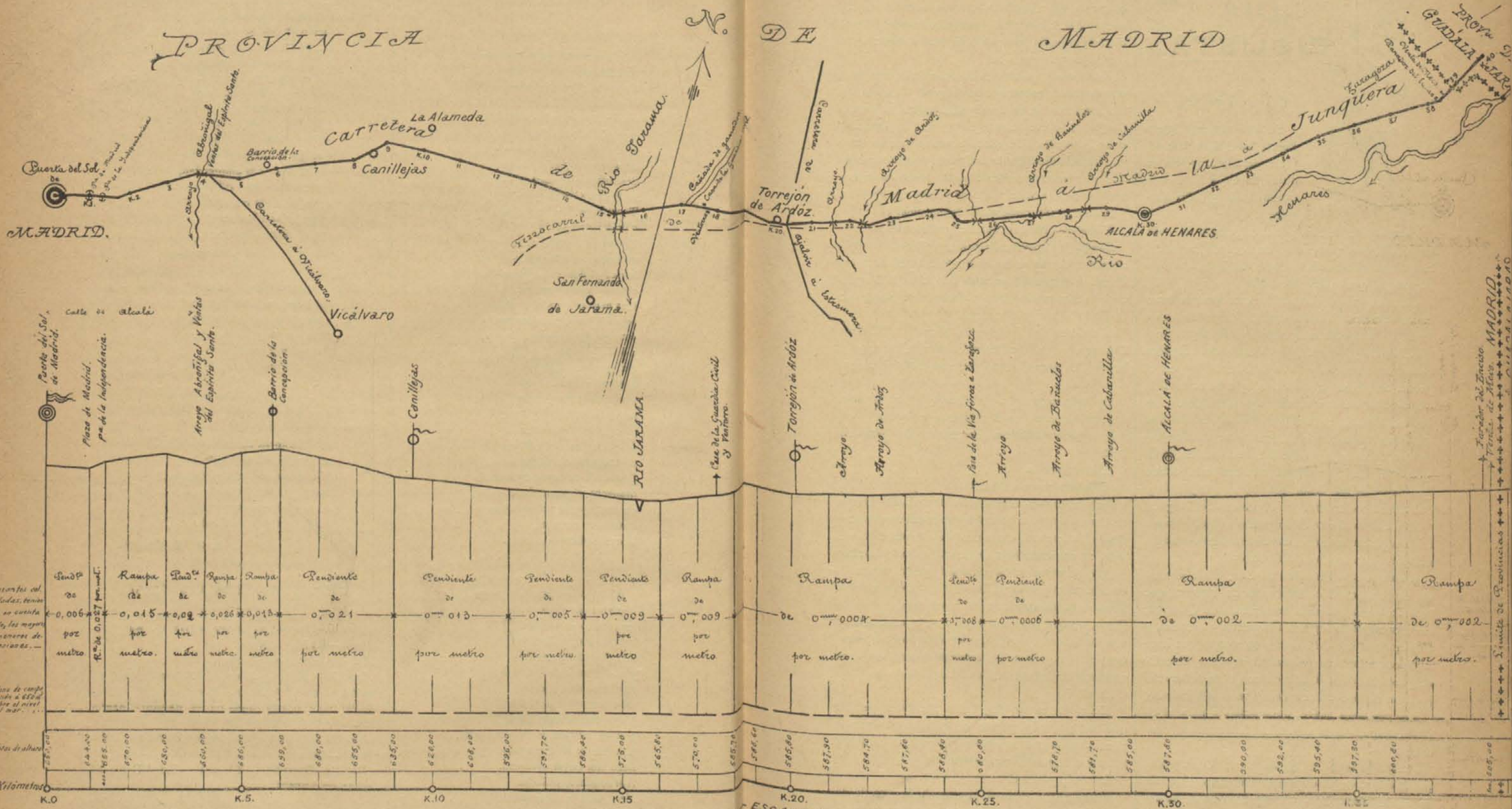
Día 31.—Saumur.—Mónaco.—Saint-Denis al puente de Anvers.



PLANO DE LA CARRETERA DE ARAGON DE MADRID Á LA PROVINCIA DE GUADALAJARA

PROVINCIA

MADRID



DEL PLANO.
DEL PERFIL



Leopoldo G. Azola. Delineó.



Carretera de Aragón.

Parte esta carretera de la Puerta del Sol, de Madrid, y atraviesa la provincia en dirección O. á E., en una extensión de 38,060 kilómetros.

Forma parte de ella, por consiguiente, la calle de Alcalá, que, empezando en la citada Puerta del Sol, termina cerca del kilómetro 4, junto al arroyo Abroñigal, que le sirve de límite.

Creemos excusado describir este primer trozo de carretera por hallarse dentro del perímetro de Madrid, y empezaremos estos apuntes á partir del

Kilómetro 5.—Pasadas las Ventas del Espíritu Santo, se atraviesa el arroyo Abroñigal por el puente de piedra (kilómetro 4) que se halla á la terminación de los ventorros y merenderos, tan frecuentados por el pueblo de Madrid en los días festivos; y, dejando á la derecha la carretera de Vicálvaro, comienza á subirse la cuesta llamada de las Ventas ó del Sacamuelas, nombre este último que recibe de las casas que hay á la izquierda y que fueron construidas por el dentista Sr. Nogués.

Esta cuesta, fuerte en su primera mitad y suave en la segunda, termina unos cien metros más arriba del poste que señala el kilómetro 5.

Kilómetro 6.—Entrados en éste, y á la izquierda, se ve un camino, sembrado de cipreses, que conduce á una posesión denominada de Quintana; encontrándose enseguida á izquierda y derecha, y casi enfrente uno de otro, en un recodo que hace la carretera hacia la primera de aquellas direcciones, dos ventorros. Lindando con el de la derecha parte un camino de herradura que va á Vicálvaro.

Una pendiente suave, poco sensible para el ciclista, después de la subida del Sacamuelas, conduce á

Pueblo Nuevo ó Colonia de la Concepción, por el centro del cual pasa la carretera. Además de las casas de recreo y de algunos establecimientos de géneros de consumo, que constituyen el caserío de Pueblo Nuevo, hay en éste un cuartel de la Guardia civil, una ermita y una fábrica de harinas. Inmediato á las últimas casas se encuentra el poste del kilómetro 6 y se entra en el

Kilómetro 7, desde el cual comienza á bajarse la cuesta de Canillejas, que se acentúa al comienzo del kilómetro 8 y desciende rápidamente hasta la entrada del pueblo de este nombre.

A unos 50 metros del

Kilómetro 8, parte, á la derecha de la carretera, otra de tercer orden que se dirige á Vicálvaro, y á la izquierda se ve la magnífica posesión titulada *La Quinta*, perteneciente hoy á la Sra. Duquesa de la Torrecilla. De dicha posesión sale un arroyo, llamado también de la Quinta, nombre que recibe asimismo el puente de piedra que lo cruza, conocido además con el título de puente de *Trancos*.

A unos 300 metros antes de terminar el

Kilómetro 9 se encuentra el pueblo de

Canillejas, cuya calle principal forma la propia carretera, donde se hallan los paradores de Santa Teresa y de Santa Lucía, un cuartel de la Guardia civil, la fábrica de jabón y almacén de aceite de D. Casto Sierra, y el estanco.

El médico de Canillejas se llama D. Mariano Zapata; vive en la calle del Carmen, núm. 2; y el herrero, D. Juan Collado, tiene su establecimiento en la plaza.

Del lado izquierdo de Canillejas, poco antes del poste que marca el kilómetro 9, parte la carretera que va á Barajas, Paracuellos de Jarama y Ajalvir.

Al comienzo del

Kilómetro 10 se ve la entrada del paseo del Palenque, el cual da acceso á la Alameda del Duque de Osuna, hermosa posesión que continúa viéndose desde la carretera, de la cual se desvía cada vez más, en una extensión de cerca de dos kilómetros

A la misma entrada de aquel paseo tuerce la carretera hacia la derecha, y, á los pocos metros, empieza á descenderse la cuesta llamada de los Pinos, porque, próximamente á su terminación, y á la izquierda de aquélla, se ve otro paseo, formado por dos hileras de hermosísimos pinos, que conduce también á la Alameda.

En el

Kilómetro 11 no hay más accidente notable que un pequeño puente de piedra que recibe el nombre de pontón *Angosto* porque sus barandas estrechan bastante la carretera.

Entrando ya en el

Kilómetro 12, parte á la derecha la vereda de Coslada, y más adelante se encuentra el pontón de *Rejas*, cerca del cual arranca otra vereda que va también al citado pueblo.

Los detalles dignos de mención en el

Kilómetro 13 son: la vereda de las Fraguas, que

parte de la carretera hacia el hectómetro 7, y un camino que desde Barajas se dirige á San Fernando y atraviesa la carretera general entre los hectómetros 8 y 9 del kilómetro que venimos describiendo.

Sigue la carretera sin accidente alguno durante el Kilómetro 14 y el

Kilómetro 15, y á la entrada del

Kilómetro 16 se encuentran un ventorro, unos caseríos y un camino á cada lado: el de la izquierda es el de la Muñoza y el de la derecha conduce á la estación de San Fernando, pueblo que queda apartado de la carretera cinco kilómetros.

Pásase en seguida el puente de Viveros, de nueve ojos, sobre el Jarama, y se entra inmediatamente en un espléndido paseo de moreras cuyas copas forman en verano una cubierta de follaje que se extiende hasta el comienzo del kilómetro 18.

Desgraciadamente, los ciclistas no podemos gozar á nuestras anchas del panorama que presenta aquel delicioso sitio, el más pintoresco sin duda de los que se encuentran en esta carretera dentro de la provincia de Madrid; porque, apenas se ha pasado el puente, descúbreanse á ambos lados del paseo extensos prados donde pastan los toros de diversas ganaderías que han de ser lidiados en la plaza de esta villa. La presencia de estos animalitos, que á las veces cruzan de un prado á otro por la misma carretera y que utilizan los árboles de ésta para afilarse los cuernos, no es en verdad lo más á propósito para abismarse en la contemplación de aquel panorama.

A la izquierda, y comenzado ya el

Kilómetro 17, hay un ventorro, propiedad del peón caminero Félix; conocedor, como pocos, de esta carretera, en cuyo servicio lleva empleado veintidós años.

Empieza el

Kilómetro 18 con un violento pero afortunadamente corto repecho, que se denomina de la Virgen del Buen Camino ó cuesta de la Fuentecilla, pasado el cual se encuentra otro ventorro, donde son pocos los ciclistas que no se detienen para reponer las fuerzas perdidas en dicha cuesta. De ella parte la Cañada de las Merinas.

Desde este ventorro arranca un largo trozo de carretera en línea recta, al final del que divisase el caserío de Torrejón de Ardoz.

El valle que hay á la derecha, y á continuación del ventorro que acabamos de mencionar, denomínase de la Venta; no ofreciéndose hasta Torrejón otros accidentes que la alcantarilla de Enmedio, que es la que se encuentra en el

Kilómetro 19, y la denominada Primera, la cual se halla en el

Kilómetro 20. A la terminación de éste, y al empezar el

Kilómetro 21, está

Torrejón de Ardoz, atravesado por la carretera; pueblo importante, aunque hoy en decadencia, y al que dió celebridad la insurrección del general Narváez en 1843.

En el caso desgraciado de un accidente ocurrido al ciclista ó á la bicicleta, en Torrejón hay sobrados recursos para repararlos. El médico, D. Joaquín Moreno, vive en la calle del Cristo; el maestro herrero, D. Federico López, que es ciclista además, en la calle formada por la carretera.

Sin salir de ésta encuéntranse varios paradores. Los ciclistas prefieren á todos el de D. Esteban Sánchez, llamado parador del Cristo, el cual está á la entrada de Torrejón, á mano izquierda, frente al camino de la estación del ferrocarril. Además, y en la propia carretera, existe un café económico, una buñolería y un despacho de bebidas gaseosas.

Aunque son bastantes los ciclistas madrileños que á la terminación del kilómetro 15 de esta carretera penetran en la vía férrea y hacen por el espacioso andén que á la derecha de la misma existe, el viaje hasta Alcalá, para evitarse el paso entre los toros que se hallan al otro lado del puente de Viveros, puede llegarse, sin más dificultad que ésta, hasta Torrejón de Ardoz por la carretera misma. En cambio conviene abandonarla en este pueblo y seguir por el andén de la vía férrea hasta Alcalá de Henares, pues dicho trayecto de la carretera se halla en la actualidad en un estado realmente lamentable y vergonzoso, como podrán juzgar nuestros lectores por la descripción que de él hemos de hacer en el número siguiente de esta Revista.

A. S.



Desde Berlín.

Berlín 1.º Marzo de 1895.

Sr. Director de EL DEPORTE VELOCIPÉDICO.

Cumpliendo con el encargo que me ha confiado mi antiguo amigo el propietario de esa Revista, empiezo hoy mis correspondencias, deseando, ante todo, que el semanario obtenga de los aficionados á nuestro sport todo el éxito que merecen la iniciativa del Sr. Sierra y

las justas simpatías de que personalmente es acreedor.

Entrando en materia, voy á ocuparme del asunto del día en Alemania.

Ya el año pasado, las personas que aquí están á la cabeza del ciclismo, trataron de resolver la cuestión, tan debatida en todas las naciones, del sistema preferible en cuanto á los corredores: si habían de ser *amateurs* ó *profesionales*; punto, por cierto, de que ha escrito recientemente en la ilustrada revista de Madrid *El Veloz Sport* el distinguido periodista Sr. Blanco.

La corporación más importante de Alemania, el *Deutscher Radfahrer Bund* (Liga velocipédica alemana), decidió, después de grandes discusiones, conservar el principio de los *amateurs*, dictando sus leyes con la mayor severidad hasta expulsar de su seno á los corredores que se apartasen de dichas reglas. Otra corporación, la *Allgemeine Radfahrer Union* (Unión general velocipédica), adoptó, por la misma época próximamente, el principio opuesto de los premios en metálico; creyendo por este medio que reuniría más adeptos.

Ahora, precisamente, en los días 16 y 17 del mes próximo pasado, las Sociedades de carreras de varias capitales de Alemania y Austria, que en velocipedismo se encuentran siempre unidas, por iniciativa de la de Berlín, se juntaron en Leipzig, como sitio más céntrico, para determinar lo que en realidad debieron haber decidido las corporaciones de que más arriba queda hecha mención, es decir, la admisión de los dos sistemas de *amateurs* y *profesionales*; cosa que ha de dar muy buenos resultados, porque de este modo el corredor que sea *amateur* de verdad podrá seguir siéndolo; mientras que veríase obligado á dejar de correr si dominara el sistema profesional. Por el contrario, los que más ó menos directamente prefieran ser profesionales, logran abiertamente su deseo, sin necesidad de disfrazarlo.

Después de la primera parte de la discusión, que tuvo por objeto fundar una Liga de las Sociedades de carreras alemanas, que quedó constituida, llegó la segunda en que, tratada la cuestión esencial, se resolvió estableciendo las siguientes discretísimas leyes de carreras:

Las carreras se dividirán en *limitadas* y *libres*. Las *limitadas* se reservan únicamente á los *amateurs*, mientras que en las *libres* puede tomar parte toda clase de corredores. Se considera *amateur* el ciclista de más de diez y ocho años que sigue el *sport* velocipédico exclusivamente por gusto, por afición; que no obtiene beneficio ninguno, ni pecuniario ni comercial; que paga de su bolsillo particular los gastos de viajes, inscripciones, etc.

El *amateur* no debe practicar como negocio, ejercicio alguno atlético ó gimnástico, ni dar lecciones remuneradas. El declarado profesional en otro *sport* cualquiera, como patines, remo, etc., es *ipso facto* profesional en velocipedismo, aunque este último lo ejerza sólo por afición. Por último, queda prohibido entre

amateurs todo convenio que limite la libertad en el uso de máquinas, accesorios, etc. para una carrera. *Profesionales* son aquellos que reciben dinero de una persona, sociedad, empresa, por su intervención en las carreras.

Esto es, en resumen, lo más importante que se ha determinado en la expresada Junta; resultado de que pueden estar satisfechos cuantos han colaborado en el pensamiento, puesto que se han dictado leyes en armonía con las necesidades actuales del *sport* y verdaderamente útiles.

En la reunión se hallaban representadas las siguientes poblaciones y corporaciones: Breslau, dos delegados; Chemnitz, dos; Leipzig, cuatro; Colonia, uno; Halle, dos; Viena, uno; Hannover, uno; Regensburg, uno; Cassel, dos; Cottbus, dos; Berlín, seis; el *Deutscher Radfahrer Bund*, uno; la *Allgemeine Radfahrer Union*, uno; el *Sächsischer Radfahrer Bund*, uno.

C. GINER.

Carrera de resistencia.

Milán-Lodi.—La comisión organizadora de la carrera de fondo que se ha de verificar en la carretera de Milán-Lodi el día 28 de Abril próximo ha fijado ya el itinerario y las demás condiciones de la prueba.

El itinerario es como sigue: Milán (Rogoredo), Lodi, Casalpusterlengo, Codogno, Cremona, Brescia, Crema, Lodi, Milán (Rogoredo). El recorrido es de 228 kilómetros.

Se ha fijado la salida á las cinco de la mañana.

Los corredores se dividirán en tres categorías.

Los de la primera deberán hacer el recorrido en nueve horas y media como máximo. Los de la segunda en doce. Y los de la tercera en quince y media.

Las inscripciones se admiten desde el lunes 4 del actual en el domicilio del Club velocipédico Forza e Coraggio, hasta el 20 de Abril.

El primer premio será de 1.000 francos para cada una de las tres categorías de corredores.

Los demás premios serán de 400, 300, 200 y 100 francos para la primera categoría; de 300, 200, 125 y 75 francos para la segunda, y únicamente de medallas para la tercera.





—¡Me ha sentido! Estoy seguro de que me ha sentido, pero no vuelve la cabeza porque le da el corazón que en cuanto me vea así no va á tener más remedio que amarme.



ALEMANIA.—En Ratisbona hay un ciclista que sólo tiene una pierna. A pesar de ello monta en bicicleta, en la cual recorre 20 kilómetros por hora.

ARGELIA.—Con el nombre de Blidah-Vélo, se ha constituido en Blidah una Sociedad velocipédica, presidida por Mr. Fairant.

BÉLGICA.—El día 21 de Febrero último ha quedado constituido en Bruselas el Touring-Club de Bélgica, que ha aceptado, con pequeñísimas modificaciones, los estatutos del de Francia.

—Según leemos en un periódico, existen en Bélgica 40.000 ciclistas.

ESTADOS UNIDOS.—La California reivindica el derecho de poseer el ciclista más corpulento del mundo, en la persona del reverendo Frost, de Saint Bernard; pesa 165 kilos y mide 6 pies y 7 pulgadas. Ejerce su sacerdocio en bicicleta, prefiriéndola al caballo.

—En Livermore el corredor Wilbur J. Edwards ha batido el recorrido de una milla en línea recta, que pertenecía a Léonert. Entrenado por un equipo de cuadrupleta formado por Delmos, Smith, Jones y Davis, recorrió dicha distancia en 1' 34" y 1/5.

FRANCIA.—El Comité de la Unión Velocipédica francesa ha fijado el día 5 de Mayo próximo para celebrar la carrera de 100 kilómetros que se verificará desde Montgerou a Ozeron y vuelta. Se admiten inscripciones desde ayer en la Secretaría de aquella Sociedad, 40, rue Saint Ferdinand, París.

—Desde el día 8 del actual se refundirán nuestros colegas parisienses *Les Rois du Cycle* y *Le Journal des Vélocipédistes*. Así lo anuncia esta última revista en su número del día 1.º

—El poseedor del recorrido París-Madrid, Mr. Maurice Damour, establecerá en breve otro, el de París-Lisboa (cerca de 2.000 kilómetros).

Ha establecido el siguiente itinerario: París, Burdeos, Dax, Bayona, San Sebastián, Vitoria, Burgos, Valladolid, Salamanca, Plasencia, Cáceres, Portoalegre, Estremoz, Mortemor y Lisboa.

—*Le Vélo* da cuenta de haber llegado a París el co-

rredor belga Houben, quien había comenzado su preparación desde el día 28 de Febrero. Tiene concertados varios retos: uno para el día 3 del presente mes con Jacquelin, otro con Fournier para el 21 de Abril, otro con Robertson para el 5 de Mayo; y por último, otro con Pratin para fines del propio Mayo.

HOLANDA.—Ha sido concertado un reto entre P. de Waardt y M. Cordang, que será disputado el 1.º de Junio en una pista neerlandesa, probablemente en Amsterdam.

Se efectuarán dos pruebas: de 1 a 100 kilómetros, y la buena, en caso de ser preciso, de 10. Esta última y la de 100 kilómetros serán corridas con entrenadores.

INGLATERRA.—Según los periódicos de este país, Shorlond, el vencedor del recorrido de veinticuatro horas, está resuelto a no hacer durante el presente año ninguna prueba de dicho tiempo, a menos que el North Road Club organice alguna.

—En consecuencia de la división de los *amateurs* en dos clases, A y B, la Unión Escocesa ha decidido correr durante el año actual tres campeonatos para cada una de dichas clases. Las distancias fijadas son de 1, 10 y 100 millas. Además organizará dos campeonatos mixtos, es decir, abiertos a las dos clases de corredores: el primero de 1 y el segundo de 100 millas.

—El Dr. Jennings publicará en breve un libro acerca de la influencia del velocípedo en la salud de la mujer.

ITALIA.—Los corredores florentinos Pontecchi y Fogolin disponense a trasladarse a París, donde aceptarán algunos retos.

PORTUGAL.—El Real Club de Oporto prepara carreras para fines del mes de Abril o principios del de Mayo. Y uno de sus más distinguidos socios escribe a nuestro compañero el Dr. D. Ricardo Morales, manifestándole la satisfacción con que allí verían la concurrencia de corredores españoles.

El propio Club prepara también una excursión a Santiago, en la que parece tomarán parte tres equipos de tandems y uno de tripleta.

Campeonato de Europa.

El empresario del Velódromo de Dijón ha dirigido a las principales Sociedades de las naciones europeas una comunicación en que se expresan las condiciones de la carrera de 2 kilómetros que se efectuará en dicho Velódromo el día 26 de Mayo próximo, para disputarse el título de Campeón de Europa.

Las condiciones en que se anuncia dicha carrera son las siguientes:

Este Campeonato está reservado a ciclistas nacidos en Europa.

Cada federación designará como máximo dos corredores que la representen.

Los corredores designados oficialmente estarán exentos de todo gasto de inscripción.

Recibirán de la Administración del Velódromo una indemnización por los gastos de viaje en segunda clase y por los de estancia en Dijón.

Serán admitidos además en la carrera del Campeonato los corredores que, no habiendo sido designados oficialmente, paguen 100 francos por derechos de inscripción.

La inscripción quedará cerrada quince días antes de la carrera.

Las federaciones europeas que envíen corredores para disputarse este Campeonato podrán designar también un delegado que las represente.

Los delegados de dichas federaciones y uno del Velódromo de Dijón constituirán el Jurado.

El juez de llegada y el starter serán nombrados por el Jurado.

El *cronometreur* oficial será designado por la Unión Velocipédica de Francia.

El viernes 24 de Mayo se verificarán las pruebas entre corredores de la misma nación, en una distancia de 2 kilómetros, para designar al que haya de representar a su país en la carrera del Campeonato.

En caso de empate entre estos corredores, volverá a repetirse la prueba al día siguiente, en igual distancia de 2 kilómetros.

Si el empate resultare en la carrera del Campeonato, en la que no podrá tomar parte más que un corredor de cada país de Europa de los que hayan concurrido, no se dividirá el premio, y los empatados volverán a disputárselo después de media hora de descanso.

El vencedor recibirá un diploma suscrito por los delegados de las federaciones que se hallen representadas en el Campeonato y obtendrá el título de Campeón de Europa durante un año. Además se le entregará un premio cuyo importe ha de fijarse en el programa de la carrera.

La idea nos parece excelente, pero la circunstancia de haber partido la iniciativa de un industrial quita autoridad a la prueba y es difícil que el título de Campeón de Europa sea reconocido oficialmente, si por acaso se verificase esta carrera.

Lo que sí creemos desde luego es que las federaciones europeas no han de corresponder al llamamiento que se les ha dirigido de una manera oficial por el empresario del Velódromo de Dijón.



Agradecemos vivamente a nuestro colega *El Veloz Sport* las frases de aliento que nos dedica en su último número, al dar cuenta de la publicación del primero de *EL DEPORTE VELOCIPÉDICO*.

A nosotros, en cambio, nos cabe la satisfacción de poder anunciar que nuestro colega ha introducido notables reformas desde el presente mes, entre las que sin duda es la más valiosa la publicación de itinerarios de carreteras, idea en que hemos coincidido por una feliz casualidad.

El viento del Norte que sopló con gran violencia el sábado último prestó a los ciclistas un servicio, barriendo todas las nubes. Así es que amaneció el domingo un día espléndido.

Excusado es decir que los velocipedistas madrileños, que estaban desesperados con tan larga abstinencia por las pertinaces lluvias, aprovecharon bien el día, improvisando excursiones.

La mayor parte se encaminaron hacia El Pardo, en cuya carretera un amigo nuestro contó más de 100 máquinas.

La Redacción de *EL DEPORTE VELOCIPÉDICO* recorrió la carretera de Aragón hasta el límite de la provincia, encontrándose por cierto grandes trozos *totalmente* cubiertos de grava, contra lo que dispuso en una circular de fecha reciente la Dirección general de Obras públicas, respondiendo a gestiones de nuestro compañero el Sr. Rodrigo (Juanito Pedal), cronista velocipédico de *El Heraldo de Madrid*.

Reitérase el anuncio de la aparición del nuevo periódico ciclista *Madrid-Pedal*. Parece que se publicará a fines de Marzo.

Dice un redactor de *El Pats* que le ha sumido en honda meditación ver que el propietario de esta revista anuncia en la cubierta su representación de una fábrica inglesa de bicicletas.

¡Dios mío! ¿Será incompatible fundar un semanario y vender bicicletas, o no tendrá uno derecho a anunciar en su propio periódico? Esto sí que me hace a mí meditar.

¡Al! Y también esto otro.

Al principio del artículo, el citado redactor dice que tiene *verdadera debilidad por Paco Lozano*, en cuyo velódromo, según él, ha aprendido á montar *la mar* de gente.

Pase lo de escribir *la mar* en letras de molde y sin bastardilla, como un rasgo de buen humor del admirador de Lozano. Pero ¿y lo de no encontrar *nada notable* en el periódico de un vendedor de bicicletas, después de confesar su *debilidad por Paco Lozano*, vendedor de bicicletas también? ¡.....!

.*.

En el próximo número publicaremos una preciosa «Galop ciclista».

Revista de teatros.

Real.—Esta semana se ha cantado en el regio coliseo las óperas *Fausto*, *Carmen* y *Manón*, no habiendo novedad alguna que anotar.

Para hoy se anuncia el debut del notable tenor señor Vignas, con la ópera *Lohengrin*.

Español.—Siguen las representaciones de *Mancha que limpia* llevando un público numeroso al teatro de nuestra primera actriz la simpática María Guerrero.

El lunes, día de moda, se hizo *La sota de bastos* y *La segunda dama duende*.

El teatro, brillante.

—Esta noche se verificará el beneficio del eminente D. José Echegaray, con su última producción, *Mancha que limpia*.

—Para el próximo día 12 se anuncia una función á beneficio de los pobres de la parroquia de San Lorenzo, organizada por la Junta de Beneficencia domiciliaria, que preside la señora marquesa de Bogaraya. Se pondrá en escena probablemente la comedia de Lope *La niña boba*.

Comedia.—*El amo del cotarro* sigue siendo el *amo de la Comedia* esta temporada, pues él solo llena todas las noches el teatro.

Dos estrenos se anuncian de dos obras leídas esta semana.

Juan León, de D. Eusebio Blasco y *El Padre nuestro*, drama en un acto de D. Vicente Colorado, inspirado en una obra de François Coppée.

Zarzuela.—Para el día 16 se está preparando en este teatro el estreno de la ópera del popular maestro Bretón *Dolores*. Se encargará del papel de protagonista la Sra. Corona.

Entre tanto, *Mujer y reina* sigue reinando en el teatro de la calle de Jovellanos.

Lara.—*El Carnaval del amor*, juguete cómico-lírico estrenado el día 2 en este elegante coliseo, fué un éxito más para el favorecido teatro, para los conocidos autores y para todos los actores que tomaron parte en la representación.

Los Sres. Jackson Veyán y Romea, autores respec-

tivamente del libro y de la música (pues también tiene algo de *música* este *Carnaval*), han dado una nueva prueba de su indiscutible ingenio y talento. La facilidad asombrosa del primero para versificar y la gracia exquisita del segundo para componer se unieron en *El Carnaval del amor* para conquistar un triunfo legítimo y una ruidosa ovación.

La Sra. Valverde, la Srta. Pino y los Sres. Larra, Romea y Rubio interpretaron maravillosamente sus respectivos papeles, recibiendo merecidísimos aplausos.

El público, que llenaba la sala, llamó repetidas veces á la escena á los autores.

Apolo.—El original Frégoli, que ha logrado transformar el teatro de Apolo, no sólo haciéndole resucitar, sino llevándole *mejor* público, sigue siendo causa de que los billetes para las secciones en que él toma parte no estén al alcance de todas las fortunas y de que los revendedores y la empresa se enriquezcan.

Eslava.—El viernes 1.º de Marzo se estrenó en este teatro *El cura del regimiento*. Las grandes esperanzas de un éxito *archiextraordinario* que habían hecho concebir las halagüeñas noticias que circulaban acerca de la obra han dado por resultado que, esperando el público *más*, haya encontrado *poco*. Sin embargo, los maestros Chapí y Sánchez Pastor son siempre maestros é incapaces de escribir nada malo. Lejos de eso, la música de *El cura del regimiento* está á la altura de otras producciones de su autor que han alcanzado justa popularidad. La obra tiene un coro que entusiasmó verdaderamente al público, y otros varios números de gran mérito.

En cuanto al libro, el Sr. Sánchez Pastor nos tiene acostumbrados á cosas mejores; pero está bien escrito y tiene muchos chistes, si bien algunos de ellos son un poco subidos de color.

Los autores fueron llamados al palco escénico repetidas veces.

Moderno.—Se anuncia que dentro de pocos días empezará á actuar en este teatro una compañía lírico-dramática con un gran cuerpo de baile, del que forman parte las afamadas niñas sevillanas. También parece ser que figura en la lista de la compañía la notable estudiantina «El Fígaro».

EL BAJÁ DEL CAMPO.

CHARADA

Mi *primera* indica par,
cuatro *dos* cuatro cacharro
y con la *tercera* cuarta
tengo mañana *dos* cuatro.

SOR LOLÍN.

(La solución en el número próximo.)

Solución á la del número anterior.

MANIVELA

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