



ÓRGANO MENSUAL
DE LA SOCIEDAD DE VELOCIPEDISTAS DE MADRID

AÑO I

SETIEMBRE, 1885

NÚM. 5.º

ADMINISTRACION: CAPELLANES, 7, MADRID

Precios de suscripción:

ESPAÑA..... { Seis meses..... 3,50 pesetas.
Un año..... 6 »

EXTRANJERO..... { Seis meses..... 4 pesetas.
Un año..... 6,50 »

Historia del velocípedo

Aunque algunos pretenden que Nicéforo Niepce, el inventor de la fotografía, lo es, también del velocípedo, y apesar de existir en la Biblioteca Nacional de París una estampa representando «increíbles» del Directorio paseándose sobre velocípedos de forma primitiva, lo único positivo que existe sobre la infancia del velocípedo, es que con el nombre de *draissienne* y hacia los primeros años de la Restauración francesa (de 1816 á 1818), se empleaba mucho en París un vehículo que puede considerarse como el primer estado rudimentario de nuestro velocípedo actual.

El nombre de esta máquina proviene de que fué introducida primeramente en París por un tal Barón Drais de Saverdun; consistía este extraño aparato en dos fuertes ruedas de madera de igual diámetro, unidas entre sí como los *tandems*, una tras de otra, y entre las cuales el jinete, sentado sobre una pieza de madera, imprimía el movimiento empujando al suelo, por decirlo así, alternativamente con cada pie.

Algunos de sus admiradores pretendían alcanzar á velocidades de 16 kilómetros por hora, pero todos los que conocemos las máquinas modernas no podemos admitir semejante exajeración, pues por el peso de la máquina, el rozamiento en las uniones y la pequeña potencia motriz que se puede desarrollar por el contacto de los pies con el suelo, nos indican que la velocidad hecha en semejante bicielo no debía sobrepajar á la de un hombre andando á un paso regular.

Apesar de los resultados tan poco prácticos que no pudo menos de dar este singular conato de velocípedo, merced á la manía que imperaba en Londres de imitar todas las novedades parisienses, logró la *draissienne* tomar cartas de naturaleza en la original Inglaterra, explotando su venta un tal Johnson, que tomó una patente de invención pretendiendo haber introducido perfeccionamientos importantes en la máquina del Barón de Drais.

No tardó empero la *draissienne* mucho tiempo en perder su efímera popularidad, apesar de haberse querido utilizarla para el uso de los carteros franceses; nadie se volvió á acordar de esa ridícula máquina, ni nadie lloró su muerte.

Como todas las invenciones cuya solución práctica ha resuelto nuestro siglo, la idea del velocípedo quedó sumida en profunda letargia desde el año 1820 en que se reconoció que lo que se había creído instrumento de locomoción no era más que un vehículo pesadísimo, hasta el año 1855 en que un herrero de coches, Mr. Michaux, introdujo en la draissienne una innovación que, como todas las verdaderas soluciones prácticas, asombraba por su sencillez, pareciendo imposible no haberse aplicado antes.

He aquí en qué circunstancias fué verdaderamente inventado el biciclo actual:

Habiéndose encargado á Mr. Michaux la reparación de una draissienne y el propietario no habiéndola recogido, tuvo el herrero la idea de adaptar en el eje de la rueda dos manivelas acodadas para ensayar de producir el movimiento del vehículo por la fuerza muscular de las piernas, pero directamente.

Su hijo Ernesto logró, después de un largo aprendizaje, mantenerse en equilibrio sobre las dos ruedas; y comprendiendo entonces Pedro Michaux la inmensa diferencia que había entre la primitiva draissienne y la modificación suya, resolvió explotarla.

Fabricó primero algunos bicilos enteramente de madera, y perfeccionándolos poco á poco los presentó en la en la Exposición Universal de París de 1867.

Los hermanos Ollivier le ofrecieron entonces asociarse con él para proseguir, aumentándola, la explotación del invento de Michaux, durando la asociación hasta el año 1869, en que se separaron, y mediante una indemnización de 200.000 francos, permitió Michaux á los hermanos Ollivier establecer la fabricación en grande escala bajo el título de «Compañía parisiense, antigua casa Michaux y compañía.»

Casi todos nuestros lectores habrán visto alguna máquina de esa época, pues la compañía parisiense surtió á toda Europa durante algún tiempo; las dos ruedas eran casi iguales, y su construcción análoga absolutamente á la de los coches; el jinete iba entre ellas sobre una balles-ta bastante elevada, empujando los pies oblicuamente á los pedales.

Entonces un periódico inglés de sport, *The Field* (El Campo), publicó un artículo sobre los nuevos bicilos franceses.

Dicho artículo promovió numerosas protestas por parte de muchos incrédulos que no podían concebir fuera posible mantenerse en equilibrio sobre dos ruedas, una tras de otra, y no tocando los pies al suelo.

Aunque parece extraño esa corriente de incredulidad por parte de la culta Inglaterra, bástenos recordar que con otras dos invenciones que immortalizan á sus autores, los barcos de vapor y los ferrocarriles, sucedió lo propio por parte de dos genios: Napoleón I y Mr. Thiers respectivamente, que pusieron en duda el uno la invención misma, y el otro su utilidad práctica.

Pero de la misma manera que los barcos de vapor sur-

can hoy todos los mares y ríos del mundo, y que los ferrocarriles recorren en todos sentidos nuestro terráqueo suelo, el velocípedo se ha impuesto por su utilidad práctica, y millares de máquinas son diariamente fabricadas por la industria del hierro. Y, sin embargo, la misma diferencia que existe entre el vaporcito de Fulton y el poderoso steamer trasatlántico, y entre la máquina de Sthé-fenson y la veloz y potente locomotora de los trenes expresos, existe también entre el raquíptico y pesado velocípedo de madera de la compañía parisiense, y el elegante y ligero biciclo racer, que alcanza tan prodigiosas velocidades en los velódromos actuales.

(Se concluirá.)

Ecos de provincias

EL VELOCIPEDISMO EN CÁDIZ

Señor director de EL VELOCÍPEDO:

Cumpliendo su encargo, me apresuro á poner al corriente á los lectores de su interesante publicación del estado del velocipedismo en esta ciudad, haciendo para ello una ligera reseña de su historia en nuestra capital.

La afición á tan útil ejercicio existe en Cádiz hace más de treinta años.

Los antiguos bicilos de ruedas del mismo tamaño fueron recibidos en Cádiz con entusiasmo, y se comprende fácilmente la razón. La circunstancia de estar esta población rodeada del anillo de piedra que forman sus históricas y victoriosas murallas, la escasez de grandes parques y paseos para coches y caballos, así como la exorbitancia del coste de la manutención de éstos, hace que la afición hípica nunca haya podido desarrollarse mucho en nuestra localidad.

Por el contrario, el velocípedo, ofreciendo trabajo higiénico, elegancia, comodidad, ausencia absoluta de gastos de manutención, había de hacer, y lo hizo en efecto, que estas máquinas fuesen bien acogidas por la juventud gaditana.

Por otra parte, si en Cádiz escasean los grandes paseos para caballos y coches, no sucede lo propio para los velocípedos. Caminos hermosos, llanos pavimentos, por los cuales se deslizan las engomadas ruedas del biciclo como el diminuto y bien calzado pie de la aristocrática dama sobre la resbaladora alfombra del salón de baile. Son la esfaltada torta de la muralla, la menuda arena de la Alameda de Apodaca ó lo comprimida y bien apisonada tierra de las Delicias.

Así, se cuentan proezas de agilidad y de valor inconcebibles.

En una tarde del año 1868, dos jóvenes muy conocidos en la localidad, y de los cuales el uno es hoy reputadísimo jurisconsulto, y el otro ha ocupado puestos elevados en la política republicana, recorrieron el recinto de la población en sus bicilos, sobre el borde exterior de la muralla, que da al mar y que se encuentra en algunos sitios á más de noventa metros de altura sobre la rompiente de las olas.

Más adelante, cerca de diez años después, se formó una sociedad de velocipedistas que tomó el nombre de *Veloz Club Gaditano*, verificándose, en años distintos, primero unas carreras particulares en local reservado, y luego, otras públicas en la Alameda de Apodaca, concurriendo numeroso público y obteniendo los vencedores valiosos regalos, donativo de las autoridades y

corporaciones. Después concluyó su vida efímera el *Veloz Club*, quedando la afición refugiada en los verdaderos *amateurs*, que no dejaron de hacer algunos escarceos parciales, sin consecuencias.

Así caminaron los años hasta el de 82, en que invitados los velocipedistas por el presidente de la comisión de fiestas del Excmo. Ayuntamiento, que lo era entonces el Sr. D. Enrique de Toro, se nos manifestó por dicho señor el deseo de que se celebraran unas carreras de velocípedos para dar mayor animación á la Velada de los Angeles, que anualmente se celebra en esta población en los primeros días de agosto. Asimismo se nos manifestó, que si accedíamos al deseo de la comisión de fiestas podíamos á nuestra vez nombrar una para que entendiese en los preparativos y realización del proyecto, teniendo libertad en la acción y pudiendo contar inmediatamente con el apoyo incondicional de la comisión que presidía el Sr. de Toro.

Aceptados dichos ofrecimientos y previas todas las disposiciones tomadas por la autoridad, se invitó á las señoritas de la población á que se dignaran dedicar cintas para correrlas en dicho espectáculo, y el lunes, 7 de agosto de dicho año, á las siete de la mañana, se celebraron las primeras carreras de velocípedos.

Los bicislos eran todos del último modelo; preciosos y ligerísimos *Coventry*.

Presidían el espectáculo, que tuvo lugar en el Paseo de las Delicias, varias encantadoras señoritas, y un numeroso y escogido público gozaba de tan nueva diversión, dando con su presencia mayor realce á la fiesta.

En la primera carrera de velocidad, en la cual habían de correrse 3.600 metros, tomaron parte los Sres. Martínez de Rivas (D. F.) y Gómez (D. L.), de Cádiz, y el Sr. González Abreu, de Sevilla, habiendo obtenido el premio, consistente en una bonita copa nikelada, donativo del Excmo. Ayuntamiento, el señor Gómez, llegando á la meta después de haber recorrido dicha distancia en catorce minutos. Las preciosas cintas de raso y seda, de elegantísimos matices, lujosamente adornadas de flecos de oro y plata y pintadas ó bordadas, regalo de las señoritas, constituyen la segunda carrera, en la cual tomaron parte seis corredores, obteniendo 7 cintas el Sr. Abreu, 6 el Sr. de Rivas, 5 el Sr. Gómez y uno de los Sres. Martínez de Rivas, 7, y 2 cada uno de los restantes, por lo que fué adjudicado al Sr. Abreu el premio, consistente en una escribanía de níkel, y un diploma de honor al Sr. Rivas.

A seguida verificóse la tercera carrera de tiempo, la que consistía en recoger cada ciclista un objeto colocado casi á nivel del piso, teniendo que descender del bicislo á la carrera y montar del mismo modo; obtuvo el premio un artístico regalo del Sr. Gómez, el Sr. D. J. Martínez de Rivas. Las bandas militares amenizaron la fiesta.

Las carreras celebradas el domingo, 13, estuvieron muy concurridas, ganando la primera de velocidad el Sr. Gómez, 5.400 metros; el premio era dos buenos jarrones de níkel y plata. La segunda carrera de lentitud la ganó el Sr. Abreu, y el segundo premio el Sr. Martínez de Rivas (D. J.). La carrera de cintas le fué otorgado el primer premio al Sr. Gómez y el segundo al Sr. Abreu, por la presidencia, que la componían encantadoras señoritas de la buena sociedad de Cádiz. También se verificaron otras carreras el jueves, 17. La primera, de obstáculos, obtuvo el premio D. F. Martínez de Rivas. La segunda, de velocidad, de 7.200 metros, ganó el magnífico bronce, regalo del Excmo. Ayuntamiento, el mismo Sr. M. de Rivas. En la tercera, de lentitud, el Sr. Carreras obtuvo el premio, consistente

en un centro de plata; el segundo fué para el Sr. Gómez, que era un alfiler de corbata. La de cintas la ganó el Sr. Gómez.

En el año 1883 también se verificaron carreras en los días 12 y 15 de agosto, y las cuales no describo por no pecar de prolijidad.

En los días 10 y 15 de agosto del año siguiente, 1884, tuvieron también lugar animadísimas carreras, bajo la presidencia de distinguidas y bellas señoritas, tomando parte en las diferentes pruebas gran número de corredores.

Este año, las circunstancias sanitarias por las que atraviesa toda España y la proximidad del desagradable huésped de nuestra ciudad, han hecho que el Excmo. Ayuntamiento suprima la velada de los Angeles, con todos los festejos que en ese día tenían lugar, razón por la cual no se verificarán las carreras de velocípedos.

Por los aficionados de esta localidad se está trabajando activamente para el establecimiento de un club de velocipedistas, que se cree quedará completamente establecido el próximo invierno, inaugurándose con unas carreras de velocípedos.

Ya tendré á V., señor director, al corriente del resultado de nuestros trabajos.

Queda suyo afectísimo amigo Q. B. S. M.

EL CORRESPONSAL.

Cádiz 2 de agosto de 1885.

* *

DE BARBASTRO

Nuestro suscriptor y amigo D. Manuel Ricol, que ya hemos citado en nuestro periódico como uno de los más entusiastas ciclistas españoles, nos ha escrito de Barbastro una interesante carta, de la que tomamos una parte, impidiéndonos el exceso de original publicarla por entero.

Es la relación de algunos detalles de un viaje de Madrid á Toledo hecha en el año 1876, y que si bien no tiene actualidad, debe leerse como modelo de excursión temeraria, por no decir imprudente.

Demos la palabra á nuestro amigo Ricol:

«Hice mi primer viaje á Toledo en una noche *sin luna* del mes de junio del 76. Salí de la plaza de Matute á las diez de la noche acompañado por un hermano y un amigo, quienes montaban medianamente aún, á tal punto, que no sabiendo montar solos, tenía yo necesidad de bajarme cada vez que algo ocurría.

«Fuimos perfectamente hasta cerca de Illescas; pero poco antes de llegar á este último pueblo, mi hermano, que venía detrás de mí, no me vió evitar una gruesa piedra, contra la cual chocó su rueda, ocasionándole un capucete por las orejas.

«A la salida del pueblo, después de un poco de arboleda y antes de haberme podido poner delante para guiarles, por haberlos tenido que montar, desapareció mi propio hermano como en las funciones de magia; sólo se le oía gritar que no pasásemos; me apeo, me aproximo y veo á su bicislo dentro de una gran zanja que habían abierto á la entrada de un puente que amenazaba ruina. No hubo nada que lamentar, pues al undirse el velocípedo tuvo mi hermano la presencia de espíritu de pasar rápidamente las piernas por encima del guía y por esta manobra quedó de pie al borde opuesto de la zanja.

«Como, por el mucho polvo que había, teníamos que caminar por la orilla de la carretera, mi amigo recibió un gracioso pase de muleta de un guardacantón que tuvo á bien chocar con su pedal. Con estos tres revolcones, á cada cual más gracioso,

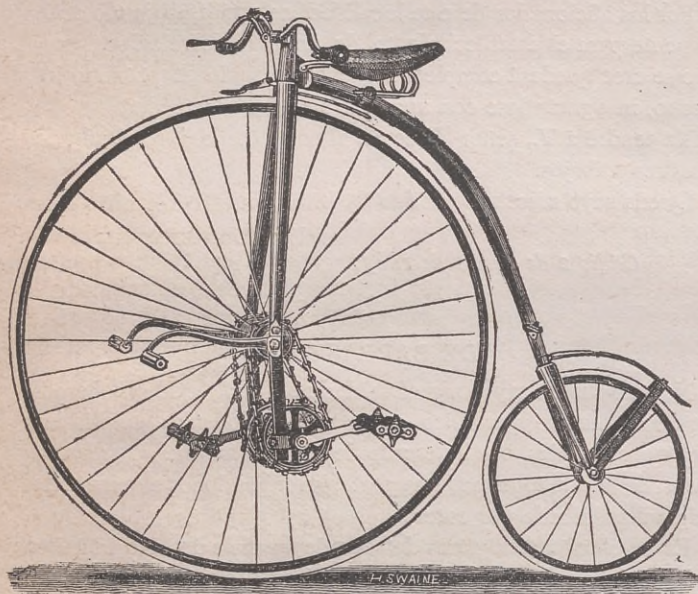
»podimos entretenernos durante este accidentado viaje, que terminamos sin más novedad.»

Además anuncia nuestro amigo que los ciclistas de Barbastro están dispuestos á emprender largos *records*, invitando á los socios del Club Madrileño á inaugurar en España este género de viajes.

No creemos que tengan que esperar mucho tiempo, pues tan pronto como quede aprobado el reglamento de los *records* españoles, parece se emprenderán algunos por los ciclistas de Madrid.

Sección técnica

EL BICICLO DE SEGURIDAD



Creando de gran interés para nuestros lectores el conocimiento de las novedades que presentan con éxito las diferentes fábricas de velocípedos del mundo, inauguramos esta sección, con la descripción de una de las máquinas que más aceptación tienen hoy día en los mercados velocípedicos del mundo.

Casi todas las fábricas han construido este año bicicletas de seguridad, pero siendo la casa Rudge la que mejor éxito ha tenido, describiremos hoy el *Safety Rudge*, de cuyo biciclo se puede tener una idea exacta por el examen del dibujo que acompaña á nuestro artículo.

Ante todo, vamos á dar algunos detalles sobre su construcción.

El manubrio es doblemente curvo y hueco, lo que constituye una gran condición de resistencia, siendo huecas también las dos horquillas. Los cojinetes de las dos ruedas son de bolas, los de la rueda mayor dobles, con el fin de evitar el roce lateral de las bolas, de dar más resistencia al eje y evitar la torsión que se verifica en los sistemas de cojinetes sencillos.

El piñón (rueda dentada) inferior, es mayor que el que está situado en el centro de la rueda y teniendo, por consiguiente, más dientes, resulta que el movimiento comunicado por la pedal se aumenta ó multiplica en la relación que se desee, pues siendo el piñón inferior ajustable, puede colocarse un piñón con el número de dientes que se quiera.

La cadena se ajusta por medio de una tuerca, conviniendo el que esté siempre un poco floja, lo que disminuye el rozamiento, y por consiguiente el trabajo.

Por la consideración del dibujo se ven dos piezas que, partiendo de la horquilla de la rueda mayor, terminan por dos cilindros de goma con ranuras. Tienen estas piezas por objeto el servir de apoyo á los pies en las pendientes, evitando así el peligroso sistema de poner las piernas encima del manubrio.

La ballesta de la silla es de grueso alambre de acero, sumamente resistente y elástico, llamándose este sistema de ballesta el nuevo resorte árabe de Harrington (precio, 15 pesetas).

En fin, las demás partes del *safety* son análogas á las de los bicícles ordinarios.

Aunque á primera vista parece que esta máquina es mucho más pesada que los bicícles ordinarios, como los pedales están situados muy por debajo del centro de la rueda, ésta, por consiguiente, necesita ser mucho más pequeña y de menos peso. Los *safeties* para ciclistas, montando bicícles de 50 pulgadas tienen 0,90^m de altura. Los correspondientes á los bicícles de 50 á 54 tienen 0,95^m y los correspondientes á bicícles mayores de 54 pulgadas tienen un metro de altura.

Resulta de todo esto y de la multiplicación del movimiento por los engranajes, que con bicícles de mucha menor altura, como lo son los *safeties*, se obtienen velocidades iguales, puede decirse que con los bicícles de carrera.

Entre las muchas pruebas que se pueden dar, y para lo cual basta considerar las muchas carreras que se han corrido con *safeties*, ninguna tan concluyente como los resultados de los *records* que de Civry acaba de correr:

5.000 metros..	En biciclo, en nueve minutos doce segundos.
	En <i>safety</i> , en nueve minutos veinticuatro segundos.
10.000 metros..	En biciclo, diez y ocho minutos cuarenta segundos.
	En <i>safety</i> , diez y nueve minutos dos segundos.

Pero es, sobre todo, en los viajes y excursiones donde son palpables las ventajas del biciclo de seguridad.

Para montar y apearse gran facilidad con un sólo estribo; estando el jinete más bajo, las caídas por delante, que son, por otra parte, casi imposibles, resultan mucho menos peligrosas.

En las cuestas, el jinete, estando completamente vertical sobre las pedales, el peso del cuerpo ayuda considerablemente el movimiento, pudiéndose además, sin cuidado, inclinarse sobre el manubrio.

En las pendientes, se pueden soltar sin peligro las pedales, colocando los pies en los estribos delanteros, posición excesivamente cómoda.

En una palabra, el biciclo de seguridad está llamado á ser el único empleado en todas las excursiones y viajes, por las múltiples ventajas que acabamos de enumerar y otras muchas que se aprecian al montar dicha máquina.

Todos los socios del Club Madrileño podrán pronto certificar la verdad de nuestros asertos con la máquina que la Sociedad ha adquirido y llegará á Madrid uno de estos días.

Debiéndose rifar por su precio, rogamos á nuestros suscritores que quieran comprar billetes, que serán probablemente de dos pesetas, nos avisen con anticipación para reservárselos.

Viajes y excursiones

CARTA DE SAN JUAN DE LUZ

Entre las varias excursiones que desde mi llegada á ésta he hecho por los alrededores, la más interesante, bajo todos los puntos de vista, es seguramente la que hoy voy á

relatarles, y que hice casi toda ella con mi amigo Pepe Rivera, los dos en biciclo.

Los 70 kilómetros que la componen, pueden dividirse en tres partes, sea: de San Juan de Luz á Cambó (30 kilómetros), de Cambó á Bayona (20 kilómetros) y de Bayona á San Juan de Luz otros 20.

Saliendo, pues, de aquí por la carretera de Ascain, se sigue el valle de la Nivelle por la derecha del río, á dos kilómetros antiguo molino, á los seis se deja á la derecha el puente que conduce al pueblo de Ascain, situado en la margen izquierda.

Desde el kilómetro ocho hasta Saint-Pé-sur-Nivelle (13,5 kilómetros), la carretera mejora notablemente.

Todo este trayecto es precioso, el camino rodea la base de las colinas que forman este pintoresco valle, y tan pronto sigue enteramente la orilla de la Nivelle, como se aparta de ella para volver de nuevo á juntarse más allá.

Hasta aquí puede decirse apenas si hay una pequeña cuesta.

El pueblo de Saint-Pé se atraviesa en toda su extensión; hotel de la Nivelle (recomendado).

A la salida, la carretera se bifurca; tomamos la de la izquierda, pues la otra conduce á Sare.

Dejamos entonces el primer valle; la carretera toma otro aspecto, el piso es algo, si no bastante, peor y las cuestas se acentúan; es preciso franquear unas colinas, para ello, una larga, aunque no muy pendiente, cuesta nos hace trabajar algo.

El país es cada vez más salvaje, y este punto de vista es precioso.

Hemos llegado arriba y un nuevo valle se ofrece á nuestra vista.

La bajada empieza entonces para recompensarnos de nuestros trabajos; pronto, llevados por nuestra creciente velocidad, rodeamos por su base el pintoresco pueblecillo de Souraïde (22 kilómetros) cuya iglesia es verdaderamente curiosa por su campanario triangular.

A poco más de un kilómetro desemboca esta carretera en la de Bayona y después de una cuestecita corta, pero buena, se llega á Espelette (24 kilómetros).

Enteramente á la llegada, y á mano izquierda, hay una fonda (recomendada); también aquí se atraviesa todo el pueblo.

Siguiendo la carretera más ancha, gran bajada á la salida: al cabo de algunas buenas cuestas, y á unos 2 ó 3 kilómetros debe tomarse á la derecha por un detestable camino que tiene unas bajadas y subidas muy exageradas. Poco se tarda en llegar á Cambó (30 kilómetros), pueblo que por sí no tiene nada de extraordinario, á no ser la campiña, que por cualquier punto donde se contemple es magnífica. El establecimiento termal (aguas sulfurosas) está situado á la orilla de la Nive, sobre la cual hay un bonito puente colgante. Es un sitio muy frecuentado por los ingleses durante el invierno, pues el clima es sumamente suave. De Cambó á Bayona la carretera es muy buena; hay algunas buenas cuestas, que todas se pueden subir montado; en verdad son muy trabajosas y algunas casi tuviera mejor cuenta el terminirlas á pie; por lo tanto, hay también las correspondientes bajadas, en algunas de las cuales no estará de más la prudencia.

El paisaje que se descubre durante todo el trayecto es maravilloso, y todo cuanto acerca de él pudiera decirles es insuficiente para darles una triste idea de la realidad. Completamente á caballo sobre la carretera está el pueblo de Ustarrits, de bastante importancia, limpio y curioso, como todos los de por aquí. Verdaderamente sentimos no poder hacer este trayecto más despacio, pero una fina lluvia que

pertinazmente nos seguía desde Cambó, nos daba ánimo para subir las cuestas y dejarnos ir en las bajadas, no habiéndonos apeado una sola vez hasta la misma ciudad de Bayona, y habiendo empleado en el trayecto una hora y diez minutos próximamente.

En cuanto á los 20 kilómetros que median entre Bayona y San Juan de Luz, muy conocidos son de todo el que haya alguna vez veraneado por aquí; pero preciso es decir que el piso, por más que no sea malo, no es bueno tampoco, pues las últimas torrenciales lluvias han descarnado y estropeado bastante todas las carreteras. Seguramente en este último trayecto no se puede encontrar un trozo de 100 metros en llano. Habíamos salido de San Juan de Luz á las seis de la mañana, y estábamos de vuelta á las doce y media, completamente satisfechos de nuestro pequeño viaje, pero como suele decirse, *con los dientes largos*.

SEMI-RACER.

Carta de París

Los fuertes calores de agosto han puesto término á las reuniones de carreras. Los corredores descansan de su laboriosa campaña, ó bien buscan en países vecinos nuevos laureles. Así hemos visto Duncan atravesar el canal de la Mancha, y vencer en Inglaterra al famoso Wood en el championnat de 50 millas (80 ^k). De Civry, por su parte, ha tenido no menos suerte en Bélgica, en donde, bien es verdad, no ha encontrado tan terribles adversarios.

Mientras descansan, pues, los corredores, algunas sociedades tratan de conseguir lo que todas desean, es decir, una buena pista permanente. En París la Sociedad Metropolitana ha dado ya algunos pasos con ese objeto, y si bien no hay resultado satisfactorio hasta ahora, no por esto desiste de su empeño. Lo que se quiere es que el Ayuntamiento conceda un terreno en el Bosque de Boulogne, es decir, en el punto más favorable para nuestro sport. Una vez conseguido el terreno, no faltarán los capitales para hacer la pista, levantar vallas y pabellones.

El V. C. de Burdeos, el más afortunado de Francia y el mejor relacionado con las autoridades, está también en tratos con su Ayuntamiento para la adquisición de un terreno. Los fondos no le faltan, pues ha tenido tal suerte, que sus carreras se han efectuado siempre con fuertes beneficios. En Montpellier también se trata de establecer un velódromo. Es, pues, de presumir que estos esfuerzos tendrán en alguna parte un resultado favorable. De la creación de una buena pista depende que los primeros corredores ingleses vengán á tomar parte en las carreras francesas; acostumbrados á sus velódromos inmejorables, se comprende que no quieran exponerse, sea á una caída, sea á una derrota, sólo motivada por su falta de costumbre de correr sobre un terreno mediano.

Si el Club Bordelés logra su objeto, propónese, para celebrar la inauguración de su velódromo, organizar una Exposición de velocípedos. Tamaña empresa es algo atrevida; sin embargo, tenemos el convencimiento de que el éxito responderá á la laudable iniciativa del V. C. de Burdeos.

Si los fuertes calores han detenido momentáneamente las reuniones de carreras, los verdaderos aficionados no han dejado por esto de montar, y apesar del estado poco favorable de las carreteras, motivado por la sequedad persistente, han emprendido algunas excursiones, de las cuales citaremos las más notables.

El C. C. P. (Ciclist Club Parisien) emprende cada domin-

go excursiones poco largas, y que por lo mismo atraen gran número de aficionados.

Los socios que desean hacer expediciones más importantes, salen por grupos de dos ó tres y efectúan, como lo han hecho últimamente, el viaje de París á Mons (Bélgica) ó á Londres.

La S. V. M. (Sociedad Velocipédica Metropolitana) ha aprovechado dos días festivos, el 15 y 16 de agosto, para efectuar el viaje de Gisors á Dieppe por Rouen á la ida, y por Neufchatel á la vuelta. Trayecto total, unos 230 kilómetros.

Las carreteras recorridas, si bien algo pulverulentas, eran buenas para la estación.

La última excursión hecha tenía como punto de llegada Etampes, ciudad hasta donde fué acompañado Mr. Rousset, presidente del V. C. de Burdeos, que se dirigía á dicha última ciudad por la carretera.—La distancia de París á Etampes es de 82 $\frac{1}{2}$, 500; la vuelta se hizo hasta St. Michel (42 kilómetros) punto en donde la noche alcanzó los expedicionistas y les obligó á cambiar de vehículo, es decir, á tomar el tren.

La S. V. M. ha decidido organizar los *championnats* del Norte de velocidad y de resistencia, el primero sobre una distancia de 10 kilómetros y el segundo de 100 kilómetros.—Este último será muy interesante, pues reunirá los mejores corredores, como Civry, Médinger, Hommey y Dubois.—Este último, vencedor ya sobre esta misma distancia en Grenoble, tiene muchos partidarios; sin embargo, no creo que logre derrotar á de Civry, cuya victoria en los dos *championnats* considero como segura.

Los premios para estas carreras consisten en objetos de arte. El Presidente de la República ha regalado jarrones de porcelana de Sévres, los fabricantes franceses contribuyen por su parte con sus donativos en aumentar el número de premios. El sitio elegido es la carretera alrededor de Longchamps, que no mide menos de 3.630 metros de circunferencia.

La fábrica de Rudge y Compañía, que acaba de alcanzar la medalla de oro en la Exposición de Amberes, organiza unas carreras de triciclos de veinticuatro horas sobre carretera. Los premios son importantes, y atraerán con seguridad un gran número de corredores.

Esta carrera se efectuará á fines de este mes; nuestra próxima carta dará cuenta de su resultado.

EL CORRESPONSAL.

París 15 de setiembre de 1885

CONSEJOS ÚTILES

COMO SE DEBE LIMPIAR UNA MÁQUINA

Se llenan todas las partes interiores de petróleo y se hace andar la máquina. El petróleo expulsa á los productos negros y pastosos de la lubricación por el aceite, al propio tiempo que sirve de engrase.

Al cabo de veinticuatro horas se vuelve á poner aceite como de costumbre, pero en pequeña cantidad.

En las fábricas no se limpian los velocípedos de otro modo, y deben emplear este método aquellos ciclistas principiantes, que de otra manera al desmontar sus máquinas, corren el riesgo de no volver á montarlas convenientemente.—*Ve Lho.*

Revista de carreras

FRANCIA

Han tenido lugar carreras en Hyères, Toulón, Evreux, Saint Brevint l'Océane, Arras, Enghien les Bains, Saint

Ciers, Lalande, Saint Servant, Sablé, Arcachón, Raincy, Montmartre, La Mothe Saint Heray, y otras, que por falta de espacio no podemos anotar ni dar detalles sobre los resultados de todas.

SUIZA

Con un cielo que amenazaba lluvia se han verificado las carreras en Ginebra, á las cuales, apesar del tiempo, asistió una concurrencia muy numerosa. La primera carrera, 10.000 m, reservada para los socios del Club de Ginebra, fué ganada por Mr. Donne en 20' 30" $\frac{2}{5}$. La segunda carrera para triciclos tandems y sociables, 3.500 m, obtuvieron el primer premio MM. Mottaz y Pœffli. La tercera para corredores principiantes, 3.500 m, salió vencedor Mr. Aichele Lörrach en 6' 46". La cuarta para triciclos, 3.500 m, fué ganada por Mr. Parent en 8' 6". En la de bicicletas de seguridad, 3.500 m, llegó primero Mr. E. Le Roger en 7' 17". La de bicicletas, 6.000 m, procuró una segunda victoria á Mr. Aichele Lörrach en 11' 35", es de esperar que este corredor figure entre los primeros del extranjero en el año próximo, si se juzga que son estas las primeras carreras en que toma parte. Concluidas las carreras, se hizo la distribución de premios.

INGLATERRA

Pocas carreras han tenido lugar en este país durante el mes de setiembre, pues los principales corredores ingleses han atravesado el Atlántico para tomar parte en las célebres carreras americanas que acaban de verificarse en Hartford y Springfield.

Sin embargo, un handicap de 100 millas (161 kilómetros) organizado por el Oxonian B. C. ha reunido bastantes ciclistas. Las carreteras medianas y el tiempo algo lluvioso: ganó A. Bear 45' de ventaja en 9 h 25' 30".

BÉLGICA

Una carrera de 100 kilómetros en carretera ha reunido 7 corredores el 30 de agosto, ganándola Mr. Gerlach en 5 h 37'.

ITALIA

El velocipedismo progresa en Italia rapidísimamente. Dos días de carreras en Rimini, y otros dos en Paria y en Come con gran afluencia de corredores y de público demuestran nuestro aserto. Además, á últimos de este mes se celebrará en Milán el *championnat* de Italia, en el cual lucharán los más célebres corredores italianos.

El año pasado lo ganó Loretz, pero creese que este año habiendo sido batido en casi todas las carreras por un corredor de Torino, Adolfo Mazza, este último ganará también el *championnat* de 1885.

HOLANDA

Se evalúa en 15.000 el número de personas que han asistido á las carreras de Utrecht, el lunes 31 de agosto. Kiderlen ganó las dos internacionales de bicicletas y triciclos handicaps.

ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

CARRERAS DE HARTFORD

Miércoles 2 y jueves 3 de setiembre de 1885.

En estos dos días de carreras el viento molestó mucho á los corredores.

Fueron, sin embargo, muy brillantes, asistiendo 6.000 personas el primer día y 3.000 el segundo.

De once pruebas verificadas en los dos días, ocho eran para aficionados y tres para profesionales, pues sabido es que en los Estados Unidos y en Inglaterra subsiste aún esta división entre los corredores, llamándose profesionales los que toman parte en carreras cuyos premios son en metálico, y aficionados los que no aceptan como premios más que objetos de arte ó medallas.

Todas las pruebas, menos una de aficionados, fueron ganadas por los corredores que habían venido expresamente de Inglaterra. El célebre campeón americano Hendee, en quien fundaban grandes esperanzas sus compatriotas, no logró más que el sexto lugar en una prueba de una milla (biciclos) para aficionados.

Wood ganó dos de las carreras de profesionales y Howell la tercera.

Las de aficionados fueron ganadas por los ingleses: Chambers, tres carreras; Furnival, dos; English, dos, y una prueba por el americano Burnham.

CARRERAS DE SPRINGFIELD

Martes 8, miércoles 9 y jueves 10 de setiembre de 1885.

Los corredores ingleses se llevaron también la palma en esta ciudad. Durante los tres días hubo muchísima gente y gran entusiasmo.

Las velocidades fueron pasmosas.

En un handicap biclos de una milla para profesionales, cuyo único premio era de 1.500 pesetas, Wood cubrió los 1.609 metros en 2' 35" $\frac{3}{4}$, batiendo de 3" $\frac{1}{2}$ el célebre record del mundo hecho por el aficionado inglés Sanders el año pasado en la pista de Hartford.

En la carrera de media milla (804 metros), para aficionados, English batió igualmente el record de Sanders Sellers, que era de 1' 18" $\frac{1}{2}$, haciéndolo English en 1' 15" $\frac{1}{2}$.

El tercer día de carreras el aficionado inglés J. Webleer, habiendo en la carrera de biclos, 10 millas, batido el record de esa distancia, continuó corriendo durante una hora, haciendo además un nuevo record de 20 millas y otro de una hora, cubriendo en este último tiempo la fabulosa distancia de 32 kilómetros y 758 metros.

De las veintidos pruebas que se corrieron en los tres días, las ocho profesionales fueron ganadas por los ingleses: Wood, cuatro pruebas, y Howell, cuatro.

De las catorce pruebas para aficionados, ganaron doce los corredores ingleses, bien es verdad, que Hendee no pudo tomar parte en ellas por una caída que tuvo en la primera el primer día.

¡Buena ovación espera á los champions ingleses cuando regresen á su patria!

SMALL WHEEL.

Ecos del extranjero

423 kilómetros en 24 horas en Inglaterra

Nuestros lectores recordarán el viaje hecho por Mr. Godwin en el biclo de seguridad «Le facile», que podía considerarse como un resultado extraordinario.

Pues el martes 25 de agosto, á las doce de la noche, salió de Hitchin Mr. E. Oxborrow montado en una máquina del mismo sistema, y acompañado por otros varios ciclistas, y con intención de hacer un record de veinticuatro horas.

A las once y 58 minutos de la noche siguiente llegó á Biggleswade, habiendo cubierto la enorme distancia de 423 kilómetros que constituye un record. Mr. E. Oxborrow no parecía estar muy cansado; bien es verdad que disfrutó durante todo el viaje de muy buen tiempo.

Excursión de un Barón austriaco

El Barón Eschebeck, presidente del club de Lías, ha recorrido el 2 de julio, desde las doce y treinta minutos de la noche á las diez y veinte minutos de la mañana, es decir, en nueve horas cincuenta minutos en carretera, y habiendo sufrido varias fuertes tormentas, la distancia de 220 kilómetros.

Otro record de Mme. Allen

Mme. Allen, de Birmingham, que, como recordarán nuestros lectores, había hecho un record de veinticuatro horas en triciclo (de señoras, por supuesto), con 152 millas (244 kilómetros), acaba de batir su propio record. Acompañada por su marido, montados los dos en triciclos «Genuine Humber» salieron de Birmingham á las doce de la noche del 6 de julio.

Llegaron á Coventry y volvieron al punto de partida, al

cual llegaron á las diez y veintinueve minutos de la mañana. Después de almorzar hicieron 160 kilómetros en menos de doce horas.

Finalmente, á las once y 54 minutos de la noche habían recorrido 320 kilómetros en veinticuatro horas menos seis minutos.

¡Cuántos ciclistas no harían otro tanto!

Sociedad de velocipedistas de Madrid

Sesión del 23 setiembre 1885

PRESIDENCIA, DON ENRIQUE RIVERA

Se abrió la sesión á las diez de la noche.

Leída el acta de la sesión anterior y aprobada por unanimidad, procédese á la lectura de las diferentes solicitudes presentadas en secretaría, y puesta á votación la admisión de cinco nuevos socios, son aprobadas por unanimidad á favor de los señores D. Pedro Ribera, D. Valentín de Céspedes, D. F. Llorente, D. C. de Ecenarro, D. Eduardo Montejano, inscritos como socios pasivos según sus deseos.

Es aprobada por unanimidad la admisión como socio activo del que lo era pasivo D. José Ribera.

El Sr. Presidente lee una carta de D. J. C. de Rivas, dando las gracias á la Sociedad por su nombramiento de socio honorario.

Conforme con los estatutos y previo dos cartas de aviso, son anulados por unanimidad los nombramientos de socios pasivos votados en la reunión del 7 de junio á favor de los Sres. D. Florentino López y José Arana.

Conforme con los estatutos procédese á la elección de la comisión de carreras para el próximo otoño, resultando elegidos los Sres. D. Ignacio Santos, D. Eugenio Ribera y D. Arturo Periquet, debiendo dicha comisión presentar en el término de quince días un proyecto de carreras públicas.

Se levanta la sesión.

El secretario,
CIPRIANO SANTOS.

Aviso á nuestros suscritores

Las cartas concernientes á la Administración deben dirigirse á ésta.

Las cartas ó artículos de nuestros corresponsales y suscritores concernientes á la Redacción deben dirigirse á D. Eugenio Ribera, director del VELOCÍPEDO, Madrid.

Correspondencia particular

Sr. D. P. R.—Almería.—Recibido el importe de la suscripción que nos ha pedido. Hemos mandado todos los números.

Sr. D. M. G.—Vigo.—No podemos publicar sus versos.

Sr. D. A. P.—Alfaro.—Recibimos su carta-artículo; por ahora tenemos un gran exceso de original.

El administrador,
Ignacio Santos.

MADRID, 1885.—IMPRENTA DE MANUEL G. HERNÁNDEZ,
Libertad, 16 duplicado.

VELOCÍPEDOS DE LANCE

(0,50 pesetas cada anuncio.)

Se vende un bicicleta carretero de 52 pulgadas, pintado. Marca: Challenge núm. 2, Singer et Co.
Darán razón: calle de San Bernardo, 13, principal

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

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

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

Se vende un bicicleta de 54 pulgadas, bruñido, en 800 reales. Darán razón, Plaza del Angel, 4, portería.

Se vende un magnifico bicicleta niquelado, de 54 pulgadas, con Sbolos en las dos ruedas, en muy buen estado.
Darán razón y puede verse, Jacometrezo, 36, 3.º izquierda.

PRECIOS

de anuncios en este periódico

Una página.....	25	pesetas
Media página.	15	»
Un cuarto de página.	10	»
Un octavo de página.	7,50	»
Un diez y seis avo.	5	»

0,50 pesetas la línea para la primera inserción; 0,25 las siguientes

VELOCIDAD Y SEGURIDAD
CON LAS MÁQUINAS DE LA FÁBRICA

« HOWE »

TRICICLOS HOWE

El «Record» y el «Adjustable Record»

BICICLOS HOWE

El nuevo bicicleta de seguridad Howe Safety, el Howe roadster y el Howe semiracer.

Pueden obtenerse catálogos y toda clase de informaciones en casa de V. André, 48, boulevard Sebastopol, París, y en

The HOWE machine Co. Ltd. Avenue St. GLASGOW

LE SPORT VÉLOCIPÉDIQUE

Fundado en 1880

ÓRGANO OFICIAL DE LA UNIÓN VELOCIPÉDICA DE FRANCIA
Sale todos los viernes.—Publica cada semana las noticias velocipédicas del mundo entero, ecos de todos los clubs, carreras, descripción de máquinas, viajes, etc.

Director: H. PAGIS

Administración y redacción: 111, Avenue de Villiers, París

SUSCRIPCIONES

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

LE VELOCE SPORT

ÓRGANO MENSUAL DEL VELOCIPEDISMO FRANCÉS

Sale los jueves

Administración y redacción: 110, cours d'Alsace et Lorraine, Burdeos

SUSCRICIÓN PARA ESPAÑA

Un año, 15 pesetas; seis meses, 7,50.

D. RUDGE ET C.^E COVENTRY

El célebre bicicleta de seguridad



SAFETY RUDGE

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

VELOCIPEDOS DE UNO, DOS, TRES Y CUATRO ASIENTOS

FABRICA LA MAS ANTIGUA E IMPORTANTE DEL MUNDO

Ocupa diariamente 600 obreros

MAQUINAS LAS MAS ACREDITADAS

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

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