N.º 9.

1.º de Junio de 1899.

Ayuntamiento de Madrid

La Bicicleta

Revista quincenal de Sport

Se publicará dos veces al mes por ahora, sin perjuicio de publicar números extraordinarios—gratis para los abonados—siempre que circunstancias excepcionales asi lo exijan.

Constará de 16 páginas de buena impresión en papel satinado de primera. Publicará retratos de nuestros primeros ciclistas, y vistas de los principales velódromos, grabados por los procedimientos mas modernos, y que sin duda la colocarán á la altura de las demás publicaciones de este género.

La suscripción costará CINCO PESETAS AL AÑO, pudiéndose hacer los pagos en cuatro plazos, que comprenderán cada uno de ellos un trimestre á razón de 1'25 pesetas, pago por adelantado.

Cada número suelto valdrá 0'25 pesetas.

La *Bicicleta* se honrará publicando como colaboración, todos los trabajos que al efecto nos manden nuestros corresponsales y suscriptores, siempre que en ellos no se aparten de la idea primordial en que se inspira esta publicación.

Toda la correspondencia al Director-Propietario de LA BICICLETA

IGNACIO SEGUI—Ciclista

PALMA DE MALLORCA

SUMARIO

Galería de ciclistas mallorquines.—D. Rafael Riutort.
Correspondencia, por Jaime Vidal y J. Torrens.
Instantánea, por Rafael Ballester.
Bicicletas sin cadena.
Cuidados que requiere la bicicleta, por Guillermo Green.
Revista de las carreras de Sóller.
Pedaleando.
Parches.
GRABADOS.—D. Rafael Riutort.—

Ayuntamiento de Madrid

Galería de Ciclistas mallorquines

D. RAFAEL RIUTORT

Capitán de Excursiones del «Velóz Sport Balear»

Es Rafael Riutort un guapo chico
en toda la extensión de la palabra,
y para que vean ustedes que no miento
ahí vá la vera-efigie *de su cara.*
Es delgado de cuerpo y elegante,
más si viste de corto y luce calzas,
á sus piernas le encuentro dos defectos.....
¡al par de larguiruchas *son delgadas!*
(quizás por esto mismo sus consocios
Capitán de Excursiones le nombraran.)

Le debe la afición llunmayorence
la pista con que el pueblo se engalana;
y á estos títulos une el de rutiere
de primera, alcanzado con gran fama,
cubriendo en carretera cien kilómetros
en las últimas pruebas celebradas.
A los ciclos Cosmopolis *dedica,*
como representante, activa propaganda;
ocupando lugar muy distinguido
entre los amantes del ciclismo en Palma.....
. . . . . .

Y dispensen las piernas de mi amigo
si ofendílas, diciendo que eran largas.

Ayuntamiento de Madrid

CORRESPONDENCIA

Inca 16 Mayo 1899.

Sr. Director de La Bicicleta

Distinguido amigo: Con gusto contesto á la cariñosa invitación que ha tenido la bondad de dirigirme.

Desde que tomé afición á la bicicleta, soy entusiasta partidario y creo de necesidad el que se forme la «Unión Velocipédica Balear.» El ciclismo en Mallorca, es una fuerza social importante y la unión de todos sus individuos se ha de traducir en hechos, que redunden en beneficio de nuestro sport.

Me temía que entre los ciclistas de la capital no existieran ciertos recelos, que dificultaran la realización de tan buena obra por V. iniciada; esta preocupación ha quedado por completo desvanecida, después de las cartas publicadas en esta revista por mis buenos amigos los dignísimos presidentes del «Círculo Ciclista» y «Velóz Sport Balear.»

Con lo dicho comprenderá V. que, no solamente puede contar con mi concurso y con el de los doscientos y pico de socios de la Sociedad que presido para llevar á cabo su idea, sinó que todos creemos concluído ya el periodo de propaganda y esperamos con impaciencia el que se lleve á ejecución, á la mayor brevedad posible, su pensamiento.

De V. affmo. amigo,

Q. B. S. M.,

Jaime Vidal.

Sr. D. Ignacio Segui,

Director de *La Bicicleta.*

Distinguido compañero y amigo: Grave dolencia de persona queridísima me tiene, en la actualidad, no sólo apartado del Sport cíclico, sinó lo que es más todavía, hasta en descuido de mis tareas y deberes profesionales. Hago, sin em-

Ayuntamiento de Madrid

bargo, de su bien escrito volante una excepción, lo contesto, sinó con la amplitud que deseara, con la serenidad y franqueza que distingue siempre todos mis actos.

Debo advertirle, no obstante, que mi voz, con no ser autorizada, producirá probablemente el mismo efecto que aquella del desierto, y á fé que lo siento, pues en el asunto que se debate, y que desde la aparición de LA BICICLETA noto sobre el tapete, hubiera tenido especial placer en poder coadyuvar en algo al *summum desideratum*, de la de cada día más importante, llamémosla «Comunidad ciclista» y mi voto, amigo Director, si algo vale, queda desde luego á su disposición, pues convencido hasta la saciedad de que es de todo punto necesario la unión, trabajaré, en ese sentido, cuanto me sea dable, á fin de que más bien hoy que mañana, pueda ser un hecho la U. V. B. por V. tan brillantemente defendida.

Aprovecho la ocasión para repetirme affmo. S. S. y amigo,

J. TORRENS.

Sóller, Mayo 1899.

Instantánea

CONSTE..... lector amigo, que no me viste jamás las pantorrillas por calles, plazas y caminos, montado en este sugestivo caballo autómata llamado bicicleta. Soy un simple burgués, con ribetes de artista, á quien espolea el afán de las impresiones nuevas, y largo sería ahora si quisiera explicarte el efecto que me produce el sport ciclista, sport que desconozco en absoluto, adivinando sin embargo, un mundo nuevo en la vida del ciclismo. ¡Cuan difícil es describir el presentimiento de lo ignorado!

No se por qué, se me antoja que la máquina es un símbolo de regeneración. Alguien ha dado en decir que *ante todo* debemos regenerar nuestros cuerpos enflaquecidos con la vida sedentaria y burguesa de las capitales sombrías y tristo-

Ayuntamiento de Madrid

nas. La vida *bucólica* ha de devolvernos la vida derrochada á manos llenas en la capital, en bailoteos, casinos, manías parlamentarias y otras miserias que nos envilecen y nos matan. Es preciso. Importa no obstante atender á las comodidades y no abandonar la civilización de la ciudad á tanta costa adquirida. Importa meter el campo en nuestras oficinas y talleres, perfumar el ambiente con aroma de sávia de pino y flores silvestres, aprisionar la Naturaleza expléndida en nuestras murallas. Pero..... ¿es ésto posible?

Ya habreis adivinado ¡oh, ciclistas! que solo para vosotros es la vida. Os veo correr en vuestra máquina con la exhalación del pensamiento y os admiro, Estais regenerados. A veces acostumbro salir de mi habitual entorpecimiento para largarme allá lejos, á la montaña, á nutrirme de vida nueva. Me creo solo como un eremita primitivo, creo que no se llega nunca á la ciudad, y entonces os veo pasar montados en vuestras máquinas de goma y acero, ligeros como el viento, fuertes como la materia, rápidos como la luz. ¡Qué impresión! Es la impresión de un mundo nuevo, desconocido, que corre, corre frenético apoderándose del mundo viejo para devolverle la vida y libertarlo.

RAFAEL BALLESTER.

Bicicletas sin cadena

Siendo hoy dichas máquinas de actualidad, daremos á conocer varios sistemas que nos parecen muy racionales.

«*The Favet's Geav*» es una trasmisión por medio de engranages de ángulo, pero en éste, la rueda fija en el eje de las manivelas es de forma elíptica, y el piñón, con el cual ella multiplica, está hecho de forma especial, á fin de que sus dientes engranen con gran suavidad en todas sus posiciones.

Es de presumir que el objeto de esta disposición sea igualar la fuerza propulsora en cualquiera posición de los pe-

Ayuntamiento de Madrid

dales, evitando que en la ascensión de cuentas se detenga la máquina al llegar al punto muerto, ó por lo menos se tenga que hacer un grande esfuerzo para vencerlo. (I. Favet, 103, Hatton Garden, London, E. C.)

«*The Harrell Chainless Gear*» es del tipo anterior, pero no elípticos sus piñones, y las ruedas de los extremos de la varilla de trasmisión del movimiento, están formadas por dos chapas paralelas, entre las cuales y en lugar de dientes, van montados unos cilindros de movimiento muy libre.

Los dientes de las ruedas del eje de pedales y del cubo de la rueda trasera, son de los llamados de clavija ó redondos. La primera de estas ruedas está fijada en el centro del eje de pedales, y el pedalier tiene la forma apropiada para recibirla en su interior. Esta disposición parece muy racional, pues así trabaja el eje de pedales con bastante igualdad en ambos extremos. (The American Trading Union, 106, Hatton Garden, London, E. C.)

La «*Crescent*» es una de las más perfeccionadas en su género, en ella la trasmisión de la fuerza de los pedales al eje de la rueda motríz, se efectúa por piñones de ángulo, matemáticamente hechos con arreglo á los últimos perfeccionamientos de la mecánica automática, siendo de una absoluta solidez. (The Crescent Cyde Co.—Sucursal: calle Aribau, 15, Barcelona.)

Varias son las ventajas de las bicicletas sin cadena: 1.ª, al llevar la trasmisión herméticamente cerrada se conserva siempre la finura de rozamientos, cosa difícil sinó imposible con el sedimento que forman el polvo y la humedad entre los intersticios de los eslabones de las cadenas; evitando además al ciclista el contacto con la pringosa cadena. 2.ª, las cadenas se encogen ó se distienden algo, según el grado de temperatura, habiendo necesidad de tener que hacer uso del regulador de tensión de la cadena, tan molesto para el ciclista, cosa tambien evitada con dichas máquinas. 3.ª y principal, que al subir cuestas está evitado el *tira* y *afloja* de la cadena, que tanta fuerza hace desperdiciar al ciclista.

Ayuntamiento de Madrid

A Soller, y en las carreras

Una intermitencia de chubascos que terminó á las cinco de la tarde del domingo nos permitió salir con dirección á Soller á las seis.

En la mayoría de nuestras capitales el agua de lluvia limpia las calles; en la nuestra cae limpia, pero mancha después. ¡Fenómenos *químico-municipales!* Más, no nos *despistemos* que hay guarda-cantones, y hagamos constar que mis queridos amigos y compañeros Rafael Riutort y Gaspar Font no son de los que vuelven la cabeza mientras haya bicicleta que montar y camino á recorrer bueno ó malo.

En poco tiempo ganamos la altura del Coll, y á las ocho dábamos fin al atractivo culebreo, entrando en el pueblo cual nocturnas mariposas atraidas por las mil luces venecianas con que se engalanaba la plaza mayor de Soller, y en cuyo derredor mariposeamos con deleite, después de saludar cariñosamente á D. Pedro Alcover dignísimo Vice-presidente del Círculo Sollerense, á todos los ciclistas de tan simpático pueblo, y buenas y muy escojidas representaciones de los compañeros de Inca y otros.

Una hora después las bandas del Regional y Sollerense ejecutan primores de su repertorio, que arrancan nutridos aplausos. Y el estallido de una bomba nos pone *pélle di capóne* recordándonos á Ravachol.

El divino arte cede el puesto á la pirotécnica y empieza una *traca* de verdad que merece elogios hasta de las celestes alturas que demuestran su contento soltando un aguacero que despeja el escenario, donde unicamente quedan en pie esqueletos pirotécnicos, luces apagadas, y el gigante de cañería que mueve brazos y piernas como diciendo, despejen, buenas noches.

A las ocho de la mañana del lunes almorzábamos en Santa Catalina del puerto con su distinguido capellán y maestro de escuela D. Juan Covas, el que nos colmó de atenciones que agradecemos y no olvidaremos jamás.

Se acerca la hora de las carreras, y por la espaciosa carre-

Ayuntamiento de Madrid

tera de la ensenada empiezan á distinguirse brillos de manillares y afluencia de carruajes.

Al pie de la vetusta torre del puerto, hoy convertida en bonita quinta de recreo, se levanta un arco de arrayán y banderolas desde donde deben salir los corredores.

La meta queda situada al lado de un secular pino enclavado en la playa á 650 metros de la sálida, y á 2 ó 3 de su higiénica sombra.

ES COLL DE SOLLER

El Jurado está en su puesto, y la banda de Soller tocando pasos dobles dignos del Capitán Angelats, cuyos ecos se pierden por el interior de aquellas sierras.

Un penacho de himno, seguido de un disparo casi imperceptible anuncia la salida de la primera carrera, en la que toman parte José Castañer, Jaime Orell, Bartolomé Tomás, Miguel Forteza y Juan Estades. Al principio marchan en compacto grupo, despegándose el Castañer con maestría y entrando primero en la meta seguido de Orell y los demás

Ayuntamiento de Madrid

por el orden señalado, tiempo 1'37m, aplausos y ovación merecida al digno paisano de *ses valentes dones de can Tamany*.

En la 2.ª carrera (Forense.) Luchan Antonio Armengol de Inca, Balaguer, L. Matas y F. Fernández, llegan por este orden alcanzando Armengol notable ventaja á sus compañeros. Estuvo como eiempre, bien por Antoñito. Tiempo del primero 1'41"/5.

En la 3.ª carrera (Palmesana) tomaron parte Gerónimo Garau, Ramon Riera, Gaspar Font y Adolfo Revuelta, llegando por el orden citado. *El atrevido* y *Lohengrin* se retiraron á los 300 metros.

En la 4.ª carrera Provincial, llegaron 1.° Armengol, segundo Garau 3.° Castañer como se suponía.

Los bandos de la carrera de equipes la formaron-Amarillos-Armengol, Revuelta, Péris y Aguilo. Encarnados, Garau, Riera, Lohengrín y Tomás, llegaron 1.° Armengol 2.° Garau, 3.° Lohengrín el resultado de la carrera empatado, habiendo sido la de la tarde.

Y en la de honor 1.° Armengol 2.° Garau 3.° Castañer.

La fiesta ciclista terminó corriendo cintas en la plaza de la villa.

Resúmen unas carreras muy bonitas bajo todos conceptos, un sitio ameno de verdad y original casi velódromo. Aquellos arrullos de encantadora playa emanaciones salitrosas y perfumes alquitranados por un lado, de otro los naranjos, su huerta con miles de flores cuidadas por la flor y nata de nuestras campesinas montañesas, son cosas difíciles de olvidar, como tambien las atenciones recibidas de mis queridos compañeros de pedal, á quienes felicito de veras por este primer comienzo de nuestra temporada sportiva.

Y agradecido también en el alma á mi amigo D. Domingo Casasnovas, que me condujo á Palma desde el Coll, pues mi bicicleta, deseando permanecer en Soller tuvo la avilantez de romperse una manivela.

Si esto hacía mi máquina ¿que no hubiera hecho el maquinista?

MIGUEL MESTRE.

Palma 30 Mayo 1899.

Ayuntamiento de Madrid

CUIDADOS QUE REQUIERE LA BICICLETA

Mucho y por personas más competentes que yo, se ha escrito sobre los cuidados que requiere la bicicleta; pero tambien es cierto que, en ninguna parte tanto como en España, se ignora cuan delicadísimo es la construcción de la ligera máquina que montamos y los perjuicios y molestias que causa el desconocerla.

De nada servirá que el ciclista posea una máquina de fabricación inmejorable, de la mejor marca, si no sabe como conservarla. Le sucederá como al reloj de presición en manos de una persona torpe que quiere intervenir en su complicado mecanismo, el cual concluye por descomponer.

Si estudiamos lo que motiva la mayoría de las averías que á menudo ocurren en algunas excursiones, hallaremos que, generalmente, son consecuencia de un habitual abandono de no repasar debidamente la máquina antes de salir en ella; por no acertar á conocer cual es su desperfecto ó no saber como remediarlo. ¡Cuántos desagradables accidentes y gastos inútiles evitaríamos dedicando á la máquina un poco más de atención!

Confiado en que mis observaciones puedan ser de alguna utilidad para La Bicicleta, escribo estas líneas. Lo hago con sumo gusto, pero solo para ilustrar al principiante. Los ciclistas expertos harán bien en no leer este artículo, pues nada nuevo hallarán en él.

Recordar que la bicicleta es una obra mecánica extremadamente delicada. Probablemente, el ciclista pesará cinco ó seis veces más que su máquina; ante tal desproporción, se comprende que hay que saber hacer uso de instrumento tan delicado.

Conservar siempre la máquina bien limpia. Un caballo bien cuidado se mueve con más libertad—lo mismo le sucede á la bicicleta.

Asegurarse bien de que los rozamientos estén convenientemente ajustados; un ajuste perfecto de rozamientos es absolutamente indispensable para la buena marcha del ciclo. Será

Ayuntamiento de Madrid

mejor que los ajustes estén un poco flojos y de ninguna manera demasiado apretados. Estando algo flojos, las ruedas girarán suavemente; pero si están demasiado apretados, los conos y cubetas se gastarán muy pronto.

La cadena es la parte más importante del ciclo y debe, por tanto, procurarse conservarla siempre en buen estado de limpieza. Quítese á menudo y sumérjase en un baño de petróleo, moviéndola, para que salga toda la suciedad que tenga dentro y evitando que, una vez limpia, quede petróleo en el interior de los eslabones, porque es perjudicial al acero. Colóquese luego en un baño de aceite y déjese en él toda la noche. Antes de poner la cadena, quítese bien el aceite, frotándola con un paño, pues el aceite es necesario dentro de los eslabones y nó en la superficie. Después y antes de montar la máquina, hágase girar la rueda durante algunos momentos (con la cadena puesta, por supuesto) á fin de que el aceite se esparza bien en todos los eslabones, y, por último, píntesela una capa de «*Lucasina*» que es la mejor pasta, porque no se le adhiere el polvo ni el barro. Si se observa esta regla, la bicicleta ganará mucho en la suavidad de sus movimientos.

Tener siempre cuidado de que ambas ruedas, directríz y motríz, estén debidamente centradas; de lo contrario, el ciclista no va seguro sobre la máquina y ésta se debilita de un modo notable.

Asegurarse bien de que el guía ó manillar y el sillín estén bien fijos en el cuadro. Un manillar flojo ha sido causa de muchas desgracias lamentables.

Conservar los neumáticos convenientemente *duros*, la máquina rueda mejor y de consiguiente el ciclista se fatiga menos. El neumático de la rueda motríz debe hincharse con más presión que el de la rueda directríz, pues es el que lleva la mayor parte del peso del ciclista.

Cerciorarse de que todas las tuercas estén bien ajustadas antes de salir. Es cosa de algunos momentos, pero en cambio evita muchos accidentes.

El niquelado se oxida si permanece húmedo y debe, por tanto, limpiarse en seguida después de haberse usado la máquina, si ha llovido.

Ayuntamiento de Madrid

El guía, excesivamente curvado para abajo, afea la apariencia de la máquina del turista y la perjudica considerablemente. Además, la posición del ciclista es ridícula y antihigiénica. La altura del guía (los puños ó mangos) debe corresponder á la del sillín; entonces el ciclista va cómodo, cargando el peso proporcionadamente sobre el ciclo.

Es un gran absurdo en España, donde generalmente las carreteras son muy pendientes, la afición que tanto ilusiona á muchos á las multiplicaciones muy elevadas. Los ciclistas, especialmente aquellos que no entienden de mecánica, sólo comprenden que una vuelta ó revolución de las bielas impulsa la máquina á una distancia proporcionada á su multiplicación; pero no tienen en cuenta que cuanto más desarrollo tanta más fuerza se requiere y que las bielas han de ser más largas.

La dificultad está en emplear un término justo. La experiencia de muchos miles de ciclistas aconseja, para fuerza ordinaria y en carreteras comunes, un desarrollo de cinco metros todo lo más.

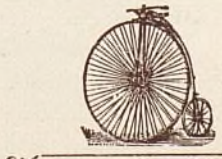
Desde luego, y como facilmente comprenderá el lector, la máquina sin cadena se exceptúa de esta regla, pues está matemáticamente probado que con este sistema se aprovecha mejor la fuerza sin desperdiciar trabajo. 6 metros de desarrollo en una bicicleta *sin cadena*, equivale á la fuerza que hace el ciclista en una con cadena y con un desarrollo de 4 metros.

El aceite destruye por completo el coutchone de los neumáticos y debe, por tanto, evitarse todo contacto de aquél con éstos.

El esmalte de la máquina no debe limpiarse más que con un trozo de gamuza, y si ha llovido esperará hacerlo cuando el metal está completamente seco.

GUILLERMO GREEN.

Barcelona 19 Mayo 1899.



Ayuntamiento de Madrid

GEROGLIFICO COMPRIMIDO

1.000 ANTOROA

ACRÓSTICO

```
      ❋ . . . . . .
    . ❋ . . . . . .
. . . . ❋
    . ❋ . . . .
      ❋ . . . . . .
. . . . . . . ❋
    . . . ❋ .
    . . . . ❋
```

Sustituir las estrellas y puntos por letras, de modo que leídas las estrellas verticalmente y los puntos horizontalmente nos den nombres de enseres ciclistas.

CHARADA

Tiempo de verbo,
Otro tiempo del mismo,
Todo, apellido de un ciclista mallorquín.

SOBRA REVILO.

Las soluciones en el número próximo.

SOLUCIONES AL NÚMERO ANTERIOR

Al geroglífico: PARCHES

Al rombo:

```
  P
 P O R
P O L Í N
 R Í O
  N
```

A la charada: CAM—PO

Imp. de J. Tous. – *S. Bartolomé, 32. –PALMA.*

Ayuntamiento de Madrid

Ciclist Club Balear

— DE —

G. FORTEZA Y COMP.ª

MARINA 2 Y MAR 3

Venta de bicicletas de las mejores marcas.
Venta de toda clase de accesorios.
Enseñanza rápida.
Alquiler de bicicletas para señoras y caballeros.
Se hacen toda clase de reparaciones á precios reducidísimos.

¡¡CICLISTAS!!

¿Quereis montar la máquina más acreditada en el mundo ciclista?

COMPRAD LA INGLESA

Swift

SOLIDEZ, BUEN TEMPLE Y JAMÁS AVERÍAS

Representante en Palma

JOSÉ JUAN

Marina, 20, 22 y 24

DROGUERÍA

BICICLETAS

«The Royal Enfield»

y «Clement»

Rebaja de precios en los modelos de 1898.

PUJÓ HERMANOS

Plaza de Cort, 2.

Relojería Suiza.

Bicicletas Cosmopolis

Tipos de carretera, de carrera y de lujo

DESDE 45 DUROS

No comprar sin haberlas probado antes.
Representante en Baleares,

RAFAEL RIUTORT

Pelaires, 1.º, bajos. — PALMA

CALZADOS

especiales para ciclista

Fabricados por la casa Garau.

Santa Catalina.—Palma

MODELOS NUEVOS CONTINUAMENTE

SERVIDOS

á las 12 horas de pedidos

Tienda LA NOVEDAD

— DE —

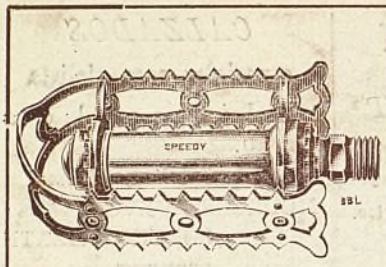
Juan y J. Serret

S. Nicolás, 11 á 19

Gran surtido en jerseis y medias para ciclista, géneros de punto, cuellos y puños, corbatería, lencería y todos los artículos para señora.

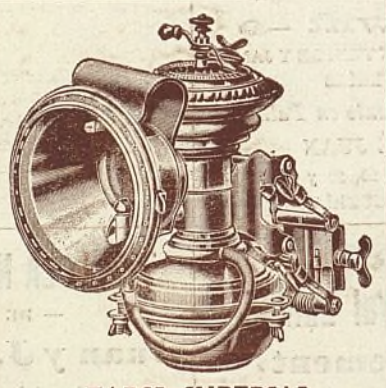
Disponible

Ayuntamiento de Madrid



HAN LLEGADO LAS NOVEDADES
HOLANDESAS Y AMERICANAS

Próximamente novedades sorprendentes

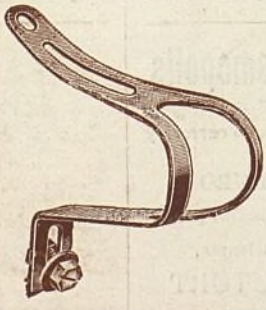


FAROL IMPERIAL

JUAN GOMILA

REPRESENTANTE DE LA COMPAÑÍA HOLANDESA

Ermitaño, núm. 15 — PALMA



Ayuntamiento de Madrid