



Año 1.

Sábado 28 Junio 1902.

Núm. 18.

REVISTA SEMANAL

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Costanilla de los Angeles, 16, 1.º izqda.

Ciclismo, * Automovilismo, * Foot-ball, * Esgrima,
Yachting, * Hípica, * etc.

Precios de cada trimestre de suscripción:

Madrid.... 2 pesetas.

Provincias... 2,50 pesetas.

Extranjero.... 3 francos.

Número suelto, 20 céntimos.

Luis F. Urreola O. - Redactor 2.º cuadr.

Ayuntamiento de Madrid

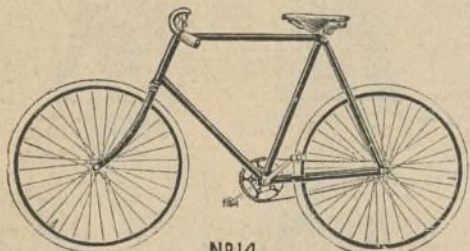
FRANCISCO LOZANO

PASEO DE RECOLETOS, 14, MADRID

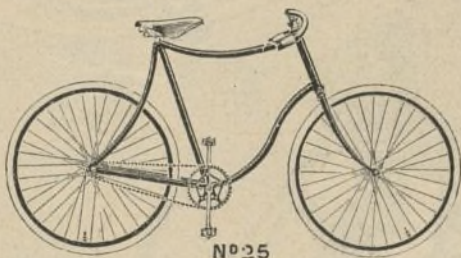
El almacén de Velocípedos más antiguo de España.

Ultimos modelos de la acreditada marca

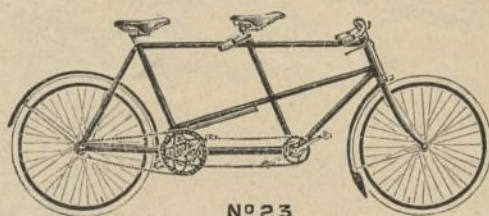
TRIUMPH



N°14
SPECIAL



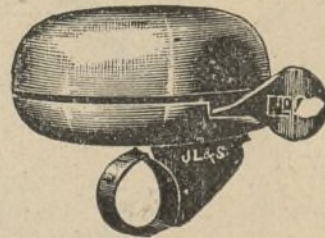
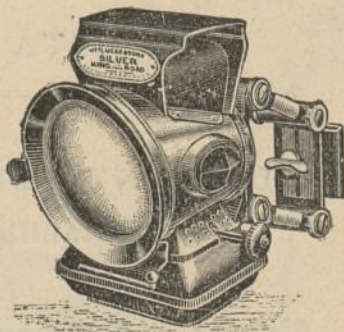
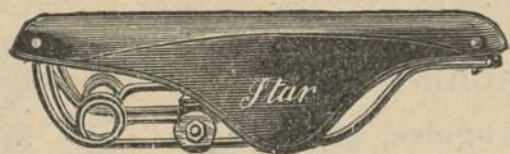
N°25



N°23

Con rueda libre, frenos de banda y á la llanta, de 375 á 600 ptas.

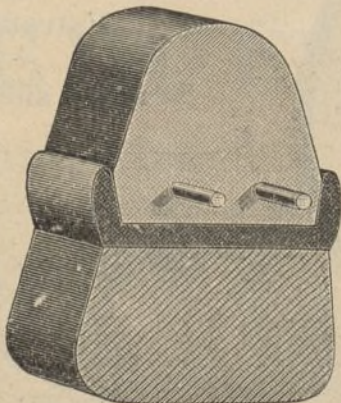
GRAN SURTIDO DE ACCESORIOS.—PRECIOS ECONÓMICOS



MOTOCIGLETAS Y AUTOMÓVILES

DEPOSITO EXCLUSIVO de goma sujeta por cable para carruajes.

Calidad superior.
Resultado excelente.



Precios económicos
para constructores.

14, PASEO DE RECOLETOS, 14, MADRID

HERALDO DEL SPORT

PUBLICACION SEMANAL

CICLISMO, AUTOMOVILISMO, FOOT-BALL, ESGRIMA, YACHTING, HIPICA, ETC., ETC.

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: Costanilla de los Angeles, núm. 16, 1.º izqda.

El Marqués de la Mina es uno de los *sportsmen* madrileños más entusiasta. Sus verdaderas aficiones son el *coaching* y el sport hípico, en cualquiera de sus múltiples manifestaciones. Aristócrata de pura cepa, el señor Marqués de la Mina es en la actualidad caballerizo mayor de S. M. el Rey Don Alfonso XIII, y como tal, acompaña casi constantemente á nuestro joven Monarca.

El Marqués de la Mina es Vicepresidente, desde hace bastantes años, de la Sociedad de Fomento de la Cría Caballar en España, y cuantos han asistido alguna vez á las carreras de caballos celebradas en el Hipódromo de Madrid, recordarán haber visto allí un *mail coach*, que siempre es guiado por su dueño con gran habilidad.

Es uno de los más amantes de la cría caballar, por cuyo afinamiento y mejora siempre se ha preocupado. Además de ser un excelente *coachman*, es experto y habilísimo jinete.



❖ La semana ciclista. ❖

Con numerosa representación del ciclismo madrileño tuvo lugar el pasado domingo el match concertado entre un cuadriciclo automóvil y una bicicleta.

Desde luego se presumía que de no sufrir avería el cuadriciclo, sería indudablemente el vencedor, pues aparte de la velocidad que podía desarrollar, se confiaba mucho en la gran pericia del *chauffeur* que le guiaba; pero como, por el contrario, tuvo algunos percances que, aunque pequeños, fueron suficientes á hacerle sufrir retrasos en su marcha, el ciclista los aprovechó, logrando tomar gran ventaja y ganar la apuesta.

El Sr. Pastor, que es el ciclista vencedor, hizo los 100 ks. en 4 h. 20 m.

La carretera en muy buen estado (cosa rara), y la temperatura asfixiante.

La suma apostada en el match se invirtió en una gran paella, de la cual tuve el honor de participar en unión de otros quince comensales y amigos.

* *

Las próximas fiestas de Julio en la hermosa Valencia prometen ser en extremo favorables para el engrandecimiento del sport.

El Ayuntamiento de esta culta ciudad ha acordado subvencionar con la suma de 1.800 ptas. las carreras de bicicletas y motocicletas que han de celebrarse en el paseo de la Alameda.

En el próximo número publicaremos el programa detallado y la distribución de los premios.

SAKELÉN.

AL PUBLICO

En nuestro deseo de corresponder en lo posible al cariño con que el público en general, y muy especialmente los amantes del Sport, han acogido á esta revista, hemos tenido que ampliar nuestras oficinas.

Desde hoy quedan instaladas la REDACCIÓN y ADMINISTRACIÓN en la Costanilla de los Angeles, núm. 16, 1.º izqda.

A NUESTROS SUSCRIPTORES

Rogamos á nuestros suscriptores que se ausenten de Madrid durante los meses de Julio, Agosto y Septiembre, nos remitan nota á esta Administración con las señas del punto á donde se trasladan, para servirles el número **sin aumento alguno** en el precio de suscripción.

SPORTS VARIOS

FOOT-BALL

Madrid Foot-Ball Club.

Partido del Jueves 19 de Junio de 1902.

Rojos.—Giralt (J.), Giralt (A.), Cárdenas, Celada, Mendía, Núñez, Giralt (M.), Díaz y Maicas.

Azules.—Albéniz, Varela, Neira, Revuelto, Serantes, Valcárcel, Rubaudonadeu y Rico.

Ha sido el partido más igual de la temporada, estando tan bien equilibradas las fuerzas, tanto de ataque como de defensa, que uno y otro bando se fueron apuntando sucesivamente hasta 4 tantos, acabando el partido en medio de una lluvia torrencial, pero sin que abandonara ninguno de los jugadores el campo hasta que el juez dió la señal.

Partido del Domingo 22 de Junio.

Azules.—Terreros, Neira, Padrós, Celada, Rico, Terreros, Díaz, Pizarro, Rubaudonadeu y Maicas.

Rojos.—Palacios, Pizarro, Albéniz, Giralt (A.), Varela, Rodeiro, Lorenzo, Bernoulli, Núñez y Meléndez.

En la primera mitad del partido, los rojos llenaron muy bien los puestos y consiguieron 2 tantos por 1 de

los azules, pero en la otra mitad éstos se rehicieron defendiéndose primero y atacando con fortuna después, llegando á igualarse gracias á que Celada no jugó con demasiado ímpetu, como acostumbra, sino en combinación con sus compañeros.

Se remarcó en este partido la acometividad de Giralt (A.) y lo bien que se combinó con Albéniz, Varela y Palacios.

El último tanto lo hicieron los azules. Total 3, por 2 los rojos.

Después del partido se reunieron en junta general extraordinaria, acordando que los meses de Julio y Agosto no se cobre cuota de entrada, y que todos los socios que se ausenten avisen sus domicilios para avisarles por si hubiera que concurrir en Septiembre á Valladolid, donde habrá concursos de foot-ball.

*
* *

El día 19 se disputó en el campo de juego de la Plaza de Armas, del Parque de Barcelona, los partidos de desafío del concurso regional de *foot-ball*, organizados por la Federación Gimnástica Española.

Tomaron parte los siguientes Clubs, compuestos exclusivamente de jugadores españoles: *Cataluña, Catalá, Catalonia, Español é Internacional*.

El primer partido lo efectuaron los Clubs *Español y Cataluña*, ganando el primero al segundo por 5 tantos, hechos por los Sres. Barrat, Montells (2), Casanellas y Pons.

Actuó de juez el Sr. Degollada.

En el segundo partido jugaron el bando *Catalá* contra el *Catalonia*, logrando los socios del primero, señores García (D. Eusebio), Biada, Banaquer (2) y Barrat, efectuar 5 tantos contra cero los del *Catalonia*.

Hizo funciones de árbitro el Sr. Cariel.

Compitieron en el tercer partido, último de la tarde, los bandos *Internacional y Español*, apuntándose los jugadores de este Club 7 tantos, realizados por los Sres. Casanellas (3), Méndez (2), Uriz y Montells.

El Sr. Degollada actuó de juez.

Los partidos, sin ser muy competidos, resultaron muy interesantes, y gustaron á la selecta concurrencia que acudió á presenciarlos.

En la tribuna de la presidencia presenciaron los partidos el Capitán general D. Eduardo Bargés, don Ignacio Girona, Presidente del Instituto Agrícola Catalán de San Isidro, y los individuos del Comité Ejecutivo de la Federación Gimnástica Española, Sres. Cebeira, Robledo, de Buen, Montells, Pinedo, etc.

También asistieron los Sres. Marqués de Cerralbo y Duque de Solferino.

La concurrencia, sin ser muy numerosa, era muy distinguida, y á todo el mundo gustó el juego de foot-ball, aplaudiendo con frecuencia los diversos incidentes del juego.

UN GOAL-KEEPER.

EL SPORT NÁUTICO EN ESPAÑA

Con el buen tiempo, el sport náutico renace en todo su esplendor.

En España, durante estos últimos años, la afición á los sports marítimos ha tomado gran incremento, debido muy principalmente á los esfuerzos realizados para conseguirlo por los clubs de regatas de todas las provincias marítimas, y muy especialmente por los de Santander, San Sebastián, Bilbao, Barcelona y Málaga.

Este año ha roto el fuego Barcelona, en donde el domingo pasado se verificaron unas importantes regatas para yoles de cuatro remeros, disputándose una regata *Gran Internacional*, el *Campeonato de España* y una *Internacional debutantes*.

Santander seguirá en turno á Barcelona, y en el puerto santanderino comenzarán las regatas probablemente el día 6 de Julio, disputándose regatas internacionales y la de la *Copa Gallo*, para yates de vela, regata á la

cual concurrirán todos los balandros de los clubs de Bilbao y San Sebastián.

A estas regatas seguirán las de San Sebastián, para la Copa del Cantábrico, que hoy día está en poder del Club donostiarra, y las demás regatas, cuyos programas no están ultimados.

A continuación damos detalles de las regatas verificadas el domingo último en Barcelona.

*
**

Numerosos premios y de gran valor, ofrecidos por S. M. el Rey D. Alfonso XIII, la Infanta Isabel, el Gobernador civil, el Club de regatas de Niza, etc., se disputaron el domingo último en la capital de Cataluña.

El Real Club de Barcelona era el organizador de las regatas al remo, que se verificaron á beneficio del Asilo Naval Español.

En el muelle de Barcelona se construyeron algunos palcos, elegantes, cómodos y frescos, protegidos por un toldo que privaba los rayos solares, hoy tropicales.



La vista era espléndida y el ambiente fresco. En los palcos y sillas lucían elegantes trajes las señoritas, y los socios del Club, finos y obsequiosos como siempre, las acompañaban, obsequiándolas con frases atentas y cariñosas.

En un pabellón adornado con follaje, se vendían ramos de flores y refrescos, y una música militar amenizaba los intermedios de la fiesta náutica.

Los dos Clubs fusionados estaban adornados con los gallardetes y banderas. El nuevo gallardete produce buen efecto; sobre un fondo azul las armas reales y la contraseña de los socios; el gallardete es triangular, rodeado por una cinta blanca, en la cual se lee: «Real Club de Barcelona», coronado por la corona real.

Los yates á vapor, vela y canoas al remo del Club, tripulados por socios, navegaban en direcciones distintas, contribuyendo á la animación general.

El Jurado, colocado en una golondrina en el punto de salida, hizo el primer disparo á las cuatro en punto.

Primera regata.—Reservada á canoas del Asilo Naval; premio en metálico y medallas. Fue disputada.

Segunda regata.—Botes tripulados por marinos de buques de guerra anclados en este puerto. Premio de 150 pesetas. Ganó el bote del *Pelayo*.

Tercera regata.—Campeonato de España. Yole de mar á cuatro remeros, punta y timonel (2.000 metros,

tres viradas). Reservada á las Sociedades náuticas de España. Premio: Copa de S. M. y título de campeón. Inscritos *Lucentum*, de Alicante, *Barcelonés* y *Cataluña*, de esta ciudad.

Esta regata constituía el *clou* de la fiesta. Las tripulaciones de los yoles que regatearon en el Campeonato de España, las formaban los siguientes *sportsmen*:

La del Real Club de Alicante, los Sres. Tato, Pinedo, Girán y Porcel; timonel, Antón; y las del Real Club de Barcelona estaban compuestas, una, de los señores Leask, Witty hermanos, Fargas; timonel, Camps, y otra de los Sres. Mas, Vela, Monrás, Valdés; timonel, Mitjá.

*
**

Después de grandes trabajos se ha conseguido que los tres Clubs del Cantábrico, ó sean los de Santander, Bilbao y San Sebastián, hayan llegado á un acuerdo y queden unificadas las fórmulas que han de observarse en las regatas organizadas por ellos.

En reunión que han celebrado en Santander los representantes de los tres Clubs, acordaron de una manera definitiva el reglamento que se observará en las regatas de vela.

Ese reglamento será el francés de 1892 y regirá entre los Clubs del Cantábrico, por cinco años cuando

menos, introduciéndose en él las modificaciones siguientes:

En el art. 20 se aumenta en uno el número de tripulantes que puede llevar cada embarcación en regatas.

El art. 24 se modifica estableciendo que el tiempo máximo para el recorrido de seis millas sea de tres horas y media, y si pasado ese tiempo no hay embarcación alguna que haya hecho aquel trayecto, se anule la regata.

Se acordó asimismo numerar las embarcaciones de una manera definitiva, tomando Bilbao los números del 1 al 19, San Sebastián del 20 al 39, y Santander del 40 al 59, y proceder á expedir nuevos certificados



de arqueo á cada embarcación pertenecientes á los Clubs de la Federación Cantábrica, cuya denominación sea expedida por peritos arqueadores que se nombren en los tres puertos.

*
* *

El domingo por la mañana fondeó en la bahía de la Concha la casa-botes del Real Club Náutico de San Sebastián, que se encontraba en Pasajes.

Fue remolcada por el vapor *Urdaneta* con otros tres botes que sirven de punto de partida en las regatas.

A la entrada del puerto fue recibida por el balandro *Olé*, á bordo del cual se dispararon multitud de cohetes y chupinazos.

La casa-botes iba engalanada con banderas, y tuvo entusiasta recibimiento por los socios del Real Club Náutico.

YACHTMAN.

Estafeta de provincias.

BILBAO

El día 24 tuvo lugar en Bilbao un handicap marítimo entre los balandros de aquel puerto.

Se presentaron el *Korán*, tripulado por el presidente del «Sporting» D. Enrique G. Careaga y los señores

D. José Antonio de Arana y D. Manuel de Zayas; el *María Elisa*, tripulado por su propietario Sr. Monasterio y el Sr. Murrieta; el *Amelita*, tripulado por sus dueños D. José y D. Venancio de Echevarría y por D. Manuel Goyarrola, y el *Rosa*, tripulado por Mr. Maurice Blondel.

El *Chirriscla*, el *Nita*, el *Laddie* y el *Mimí*, no se presentaron.

El *Rosa*, después de haber recorrido más de una vuelta, se retiró.

Los balandros restantes llegaron á la meta por este orden: *María Elisa*, *Amelita* y *Korán*.

MATARÓ

Carrera de Bandos organizada por el «Sport Mataronés».

Esta prueba se verificó en un trayecto de 25 kilómetros.

Tomaron parte ocho corredores, cuatro por bando, ganando el campeonato el entusiasta ciclista D. Ramón Torrents, cubriendo los 25 kilómetros en 58 minutos, llegando segundo D. José de Palaus.

El bando del Sr. Palaus fue el vencedor de la prueba, por 17 puntos contra 19. He aquí el orden de llegada de uno y otro bando:

Bando Palaus: 2.º, 3.º, 5.º y 7.º; total, 17.

Bando Torrents: 1.º, 4.º, 6.º y 8.º; total, 19.

La prueba fue empeñada desde el comienzo hasta el fin, como lo prueban las llegadas de los corredores, que fueron respectivamente de 58 m.; 58 m., 30 s.; 58 m., 35 s.; 1 h., 30 s.; 1 h., 1 m.; 1 h., 1 m., 20 s.; 1 h. 6 m., 30 s.; y 1 h., 7 m., 20 s., tiempos excelentes, si se tiene en cuenta el estado de nuestras carreteras.

Tanto á la salida y llegada, como en los trayectos por los pueblos citados, numeroso público presenció la prueba, aplaudiendo á los corredores.

Felicitemos cordialmente al «Sport Mataronés» por las repetidas muestras de vitalidad que manifiesta, y esperamos que no será esta la última carrera de esta clase de que habremos de ocuparnos.

ZARAGOZA

Debido á mi reciente viaje á París, no me ha sido posible mandar las crónicas que con tanta satisfacción escribo para esa distinguida Revista.

Reina aquí mucho entusiasmo por la próxima excursión al Monasterio de Piedra, y son grandes los deseos del elemento ciclista por abrazar á sus compañeros y colegas de Madrid.

A objeto de ultimar detalles y fijar fecha, sale para Madrid el distinguido y querido Presidente de la Velocipédica Zaragozana D. Martín Osés.

Se tiene casi por seguro que concurrirán á la excursión los dos automóviles que hoy existen en esta capital, y del elemento velocipédico será grande, á no dudar, el número de los que asistan.

Como el viaje, según convenio, ha de hacerse irremisiblemente por carretera y el trayecto no es depreciable, se nota ya el movimiento precursor de las preparaciones.

EL CORRESPONSAL.

25 Junio 902.

* EXTRANJERO *

CARRERA DE AUTOMÓVILES PARÍS-VIENA

Organizado por el Automóvil Club de Francia con el concurso del Automóvil Club de Austria, y en virtud de autorización dada en Francia por el Sr. Presidente del Consejo de Ministros, Ministro del Interior, se está verificando en estos momentos el concurso-carrera de vehículos-automóviles entre París y Viena, y cuya salida se ha dado á los turistas el 19 de Junio, á las ocho de la mañana, y á los de velocidad el 26 del mismo, á las tres y media de la madrugada.

El itinerario á que habrán de sujetarse los turistas es el siguiente:

1.^a jornada, el 19 de Junio.—París-Auxerre: 161 kilómetros. Parada facultativa; obligación de hacer visar el carnet.

2.^a jornada, el 20 de Junio.—Auxerre-Dijon: 156 kilómetros. Parada facultativa; obligación de hacer visar el carnet.

3.^a jornada, el 21 de Junio.—Dijon-Neuchatel: 184 kilómetros. Parada facultativa; obligación de visar el carnet.

4.^a jornada, el 22 de Junio.—Neuchatel-Interlacken: 100 kilómetros. Parada obligatoria, debiendo ser la partida el 23 de Junio; visar el carnet.

5.^a jornada, el 23 de Junio.—Interlacken-Ragatz: 207 kilómetros. Parada facultativa; visar el carnet.

6.^a jornada, el 24 de Junio.—Ragatz-Innsbruck: 202 kilómetros. Parada facultativa; visar el carnet.

7.^a jornada, el 25 de Junio.—Innsbruck-Toblach 137 kilómetros. Parada obligatoria este mismo día; excursiones facultativas á los alrededores de Toblach, Cortina, etc.; visar el carnet.

8.^a jornada, el 26 de Junio.—Toblach-Klagenfurt: 195 kilómetros. Parada facultativa; hacer visar el carnet.

9.^a jornada, el 27 de Junio.—Klagenfurt-Graz: 193 kilómetros. Parada facultativa; hacer visar el carnet.

10.^a jornada, el 28 de Junio.—Por la mañana, Graz-Semmering: 108 kilómetros. Parada obligatoria; almuerzo y reunión de todos á medio día, para volver á partir á las dos.

Por la tarde, Semmering-Viena: 90 kilómetros.

El itinerario á que han de someterse los conductores de los coches que aspiran á los premios de velocidad, se correrá en las cuatro jornadas siguientes:

Jueves 26 de Junio; Champigny-Belfort-Bâle, 407 kilómetros. Parada en Bâle con el recorrido de Belfort-Bâle neutralizado.

Viernes 27 de Junio; Bâle-Bregenz ó cruce de la Suiza á la marcha de paseo. Parada en Bregenz.

Sábado 28 de Junio; Bregenz-Salzburg (370 kilómetros).

Domingo 29 de Junio; Salzburg-Vienne (350 kilómetros).

Aparte del natural interés que inspira el largo trayecto á recorrer en esta carrera, el grado de importancia que tiene se puede presumir por las enormes cantidades que se invierten en ella y algunas de las cuales copiamos á continuación:

20.000.000 de francos se han invertido en la construcción de los coches que han de tomar parte en esta carrera. Se consumirán más de 100.000 litros de aceite y esencia, que importarán más de 50.000 francos; los depósitos exigidos por las Aduanas ascenderán á más de 160.000 francos y 60.000 francos las inscripciones.

En cuanto á los gastos de organización, se estiman por el «Automóvil Club de Francia» en 80.000 francos.

Las inscripciones para los vehículos de turismo, de cualquier clase que sean, serán de 200 francos.

Los vehículos de velocidad tendrán que pagar la inscripción con relación á las siguientes categorías:

1. ^a categoría (motocicletas)	100 francos.
2. ^a » (motociclos)	200 »
3. ^a » (voiturettes)	400 »
4. ^a » (coches ligeros)	600 »
5. ^a » (coches)	800 »

A propuesta del barón de Zuylen y para secundar los esfuerzos del Ministro de Agricultura que organizó el Circuito del Norte, la Comisión esportiva ha decidido dar 6.000 francos para premios á los coches clasificados en el alcohol, cualquiera que sean estos vehículos, sin distinción de categorías, en la siguiente forma:

1. ^{er} vehículo de alcohol,	3.000 francos.
2. ^o » »	2.000 »
3. ^o » »	1.000 »

L'Auto-Vélo premia con una copa de plata al fabricante que, teniendo más de dos vehículos inscriptos para esta carrera, sean clasificados en Viena en la mayor proporción, y en caso de igualdad en ésta, se concederá la copa á la casa cuyos vehículos hayan hecho en la velocidad media, el mejor tiempo. La posesión de esta copa será definitiva, y se llamará Copa de regularidad.

El Archiduque Luis Víctor ha enviado asimismo al Oesten Automóvil Club una magnífica taza de plata como premio, y también ha enviado otro el conde Erwin Schœnborn.

La fábrica Daimler, de Cannstatt, ha enviado al Automóvil Club la suma de 1.000 coronas (1.050 francos) para la carrera.

El barón Fred Born ha concedido un premio al coche de vapor de mayor velocidad.

El Ministro de Agricultura un objeto de arte al coche movido por el alcohol, que llegue primero.

Además, la copa Gordon Bennett que René de Kniff, Mauricio Farman, Fournier y Girardot van á ensayar de conservar para Francia.

Los carruajes de la copa estarán pintados de azul y partirán á la cabeza de la categoría de velocidad, corriéndose en las etapas de París-Belfort y Bregenz-Hal, que hacen un total de cerca de 600 kilómetros.

El día 19, á las ocho de la mañana, se abrió el contrôle, aunque el público se estacionó para ver la llegada de los vehículos desde las siete.

El primer coche que se presentó fue el número 21, aunque esperó la llegada de otros para partir.

Cada coche llevaba tres banderitas, con los colores franceses, suizos y austriacos.

Se dió la salida por el contrôle á los números 1, 2, 3, 6, 10, 13, 14, 15, 15 bis, 16, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 27, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57 y 58. El número 15 bis es un carruaje que acompaña con bagajes al número 15.

Sólo un incidente ocurrió á la salida. El carruaje de Alberti chocó con un gran coche de lavandero que le estropeó una rueda.

El día 19 sólo se detuvieron en Auxerre, punto de la primera etapa de este día, tres ó cuatro turistas, pues los demás, una vez firmado su carnet, continuaron el viaje á Dijon.

August Vimille, que conducía un automóvil 12 caballos Darracq, ha llegado enfermo, con bastante fiebre, lo cual explica que haya llegado con gran retraso á esta población, pues tuvo que detenerse varias veces en el camino, aunque espera poder continuar el viaje.

Llegan á Avallon los primeros turistas á las 6 h. y 39 m., quedándose á descansar algunos en este punto.

En Dijon una compacta multitud rodea al contróle de etapa, esperando la llegada de los coches. Son los primeros en hacerlo á las 6 h. 15 m. Lefèvre-Pontalés y Clement Auffm Ordt.

El día 20 no se presenta tan espléndido como el día anterior; llueve abundantemente, y llegan á este punto los turistas cubiertos de barro.

Las señoras que van en la excursión soportan valientemente la temperatura, sin pensar por un momento suspender el viaje.

A Auxerre llega en este día, entre otros varios, Alberti, que ha tenido que reparar la avería que sufrió su carruaje, y que se supuso de menos importancia de la que ha tenido.

La etapa obligatoria de Interlacken reúne el día 22 á la mayor parte de los excursionistas, dignándose el cielo favorecerlos con un buen tiempo; no pasa lo mismo con las carreteras, que están muy medianas.

En esta población son muy bien recibidos los turistas, habiendo en su honor iluminaciones y fuegos artificiales.

Llegó á Interlacken el rumor de haber ocurrido un terrible accidente que, por fortuna, no ha tenido las proporciones que en principio se creía.

A la salida de Berna, el coche del barón de Brantzen de Rhederood, al pasar al lado de una charrette tirada por un caballo, volcó, quedando las ruedas hacia arriba. De las tres personas que iban dentro, entre ellas una señora, sólo el barón resultó herido, y se cree no lo esté de gravedad. Hay que advertir que la culpa no la tuvo el automóvil.

De las cuatro etapas en que está dividido el trayecto de París á Viena, ó sean París á Belfort, Belfort á Bregenz, Bregenz á Salzburg y Salzburg á Viena, únicamente en el primero y en el último trayecto podrá hacerse velocidad.

En el segundo trayecto, de Belfort á Bregenz, ó sea el cruce de la Suiza, por hallarse dicho trayecto neutralizado, ni pueden ni tienen necesidad de hacer velocidad.

En el tercer trayecto, ó sea de Bregenz á Salzburg, es muy malo este camino; está llena la carretera de cortaduras, hasta el extremo de que un curioso que ha tenido la paciencia de contar el número de dichas cortaduras, asegura que pasan de 450. Además tienen que atravesar puertos completamente cubiertos de nieves, donde habrá centenares de hombres preparados, abriendo un estrecho paso entre la nieve para que puedan pasar los automóviles. En estos puertos la carretera, que tiene ángulos muy cerrados, tiene desniveles hasta de un 15 por 100.

Noticias que recibimos de última hora nos anuncian que el primero en llegar á Belfort ha sido René de Kniff, de la categoría de velocidad, que ha empleado en los 407 kilómetros de recorrido 4 horas. Segundo y tercero han llegado Maurice y Enrique Farman.



GRAN PREMIO CICLISTA DE PARÍS

El Gran Premio Ciclista de París se ha disputado este año por novena vez.

Esta carrera fue creada en 1894 por el Consejo municipal de París, en virtud de las diligencias hechas por la «Asociación de la Prensa Ciclista».

La primera tuvo lugar, en una sola jornada, en el Velodromo del Este. Banken ganó el premio, que consistía en un objeto de arte y 750 francos.

En 1895, el Gran Premio inauguró el primer Velodromo municipal de Vincennes; sus ediles votaron una subvención de 5.000 francos, y la prueba es disputada en tres sesiones.

El bretón Morin, todavía muy joven, fue el vence-

dor, después de una llegada emocionante, en que dejó detrás de él á Bourillon, Banker y Cousbe d'Outrelon, que había ganado el Premio de la Esperanza.

En 1896, el Presidente de la República, Mr. Félix Faure, acompañado del Presidente del Consejo municipal, dió á la gran prueba ciclista la consagración oficial con su presencia.

El importe del primer premio fue de 5.000 francos, extraídos de la suma total de 10.000 francos votada por el Consejo municipal.

En este año se luchó en las series de una manera encarnizada.

Entre los varios calificados para las semifinales figuró Jacquelin, que ganó el Premio de la Esperanza.

En la final ganó Morin, por un cuarto de rueda, á Jacquelin y Jaap Eden.

En 1897, Bourillon, que era favorito, aunque llegó primero en la final, le estropeó la carrera un deplorable incidente; fue descalificado por haber cortado á Morin y Nossam, á los que se les concedió, respectivamente, el primero y segundo puesto.

Los incidentes de la final del Gran Premio hicieron redoblar las críticas contra los 400 mts. de la Pista municipal.

En 1898, el Consejo municipal, adjuntó á la Unión Velocipédica de Francia y á la Asociación de la Prensa ciclista en su organización.

Fue un triunfo para los extranjeros, y en particular para los belgas. Este año volvió Morin á ganar el Premio de la Esperanza.

Bourillon, el gran favorito, respondió á la confianza de sus partidarios, ganando otra vez el premio, que un incidente de la carrera le había hecho perder el año anterior.

En 1899, por primera vez, la Unión Velocipédica asume sola la responsabilidad de la organización.

Bourillon no ganó sin algún trabajo á Broka, en tanto que Jacquelin, Deschamps, Jaap Eden, Tommaselli y Louvet ganan fácilmente el suyo.

Grogna se dejó batir por Pasini, y Meyers por Momo.

Las semifinales vieron el triunfo de los extranjeros, puesto que Tommaselli, Meyers y Momo tuvieron el honor de ponerse en línea en la final.

Los franceses Bourillon y Jacquelin se habían dejado batir limpiamente, mientras Louvet resistió admirablemente á Momo.

Por segunda vez inscribió el italiano Tommaselli el nombre de un extranjero en el libro de oro del Gran Premio.

En 1900 el meeting sirvió de inauguración á la nueva pista de 500 metros que se había acabado de construir, gracias á la liberalidad del Consejo municipal.

El primer día fue desgraciado para los corredores franceses, porque todos ellos fueron batidos.

Felizmente Jacquelin se llevó el premio de la Esperanza. Hizo un magnífico despegue, batiendo por poco á Grogna y Huber.

Grande fue el entusiasmo de la multitud cuando vió al tercer día á su Jacquelin, puesto súbitamente en forma, pisar la cinta delante de Momo, batido por muy pocos centímetros, y Tommaselli por dos largos.

En su semi-final, Meyers, el gran favorito, había sido eliminado por Momo.

El año último, Ellegaard respondió á la atención general ganando por un cuarto de rueda delante de Rutt; Arend, tercero á media rueda.

Jacquelin llegó tercero en su semifinal, detrás de Rutt y Van-den-Born.

En esta carrera, ahora tan clásica, salieron vencedores, desde el año 1895 al 1901, los equipos de tandems siguientes:

1895. Bourillon-Reboul (franceses).

1896. Jacquelin-Morin (íd.).

- 1897. Domain-Prevot (franceses).
- 1898. Carmant-Mathieu (id.).
- 1899. Pasini-Tommaselli (italianos).
- 1900. Huber-Seidl (alemán y austriaco).
- 1901. Ellegaard-Arend (danés y alemán).

El orden del programa de la reunión que tuvo lugar el domingo último fue el siguiente:

- I. Series del Gran Premio de profesionales.
- II. Series del Gran Premio de aficionados.
- III. Series de las carreras de tandems.
- IV. Semifinales de la carrera de tandems.
- V. Final.
- VI. Premio Caumeau (20 kilómetros con entrenadores en tandems movidos por la fuerza humana).

A la primera reunión del gran meeting anual de Vincennes, favorecida por una magnífica temperatura, acudió una multitud considerable. Con poco que el tiempo ayude en las otras dos reuniones, los pobres de París tendrán una bonita suma á repartir.

Los aficionados no han quedado tan satisfechos de las pruebas como esperaban, porque si en la organización material nada ha dejado de desear, en cuanto á la parte esportiva no ha estado tan feliz.

De una reunión que debía presentar el más alto interés se ha hecho una sucesión de pruebas lánguidas, aparte de una ó dos series del Gran Premio y la final de tandems, que en un total de cuatro horas de carreras han hecho bostezar al público tres y media.

Ellegaard, Meyers, Arend, Grogna y Rutt, se pasearon literalmente delante de un grupo de adversarios sin valor ninguno.

Momo ha tenido que trabajar algo más.

Las series y semifinales de la carrera de tandems pasaron sin despertar un gran interés en el público; no así la final, que fue digna de estas clásicas pruebas.

Las Series del Gran Premio de aficionados no han revestido gran interés, si bien faltaba este año la amplitud esportiva que ha tenido otros años.

Los resultados de las diferentes pruebas han sido los que siguen:

GRAN PREMIO DE PARÍS

Scratch internacional, 2.000 metros: 5.000, 2.000 y 1.000 francos. Los segundos de las series eliminatorias ganaban 50 francos, y los terceros, 25.

1.^a Serie. 1, Ellegaard. 2, Massart. 3, Lardant.

Tiempo del primero, 1 m. 31 s. $\frac{4}{5}$. Ultimos 200 metros, 13 s. $\frac{4}{5}$.

Chalansonnet lleva el tren y Ellegaard se contenta yendo en tercero ó cuarto lugar; al sonar la campanada, Adams intenta adelantarse, sin lograrlo, pues Ellegaard, á 150 metros de la meta, acelera la velocidad sin encorvarse siquiera sobre el guía, y pasa la línea. En vez de cuatro vueltas que tenían que dar, por un error del que toca la campana, no dieron más que dos.

2.^a Serie. 1, Meyers. 2, Ciselet. 3, Lagarde.

Tiempo del primero, 3 m. 14 s. $\frac{1}{5}$. Ultimos 200 metros, 13 s.

Meyers se mantiene fuera del pelotón; á la segunda vuelta, Lagarde lleva un tren sostenido; aquél se coloca detrás de éste, sin que á la campana se produzca ningún cambio.

Como Ellegaard en la serie anterior, pasa á la cabeza en la mitad del viraje sin demostrar en la cara fatiga alguna; Meyers, sin embargo, embala concienzudamente y pasa la línea con cuatro ó cinco largos de máquina de ventaja.

3.^a Serie. 1, Rutt. 2, Colombo. 3, Mondt.

Tiempo del primero, 3 m. 15 s. Ultimos 200 metros 12 s. $\frac{5}{5}$.

Rutt, muy prudentemente, no deja á nadie el cuidado de llevar el tren, haciéndolo á una marcha moderada.

A la segunda vuelta, Lambrechts intenta ponerse á

la cabeza; pero Rutt se lo impide. A la campanada, Daumain demarra bruscamente y toma tres largos de máquina. En la última vuelta, dada muy deprisa, Rutt llega fácilmente á la meta con dos largos de ventaja sobre Mondt.

4.^a Serie. 1, Grogna. 2, Collomb. 3, Chevalier.

Tiempo, 3 m. 2 s. $\frac{1}{5}$. Ultimos 200 mts., 13 s. $\frac{1}{5}$.

Grogna se coloca detrás de Collomb, que iba por la cuerda, y sin gran trabajo es vencedor por dos largos sobre aquél.

5.^a Serie. 1, Arend. 2, Cornet. 3, Vasserot.

Tiempo del primero, 3 m. 15 s. Ultimos 200 metros, 13 s. $\frac{1}{5}$.

Arend, siguiendo la táctica empleada por los vencedores anteriores, se mantiene á la cabeza ó en segundo lugar, y en la recta de llegada, después de resistir á un buen ataque de Cornet, que le seguía casi desde el principio, gana por tres largos de máquina.

6.^a Serie. 1, Momo. 2, Ehrmann. 3, Dangla.

Tiempo del primero, 3 m. 31 s. $\frac{1}{5}$. Ultimos 200 metros, 12 s. $\frac{4}{5}$.

Llevan sucesivamente el tren Mills, Ehrmann y Deleu. Cuando Momo, al toque de campana, se decide á partir á fondo, se lanzan todos en pelotón detrás de él, agrupándose tan cerca de la cuerda, que el ex aficionado es apretado y arrojado fuera de la pista; durante este tiempo, Momo resiste con su sangre fría habitual los sucesivos ataques de Dangla, Ehrmann y Brécy, y llegan todos juntos á la línea, ganando Momo por medio largo.

7.^a Serie. 1, Mayer. 2, Eros. 3, Pogojeff.

Tiempo del primero, 2 m. 51 s. Ultimos 200 metros, 13 s.

Esta serie ha sido una de las dos que han tenido mayor interés. Gascoyne y Mayer van lentamente delante de Jacquelin; pero en la línea opuesta, Broka, que trata de escaparse, es alcanzado en seguida, continuando los dos primeros dichos á la cabeza, delante del jersey tricolor; á la campanada acelera Gascoyne suavemente la marcha llevando á Mayer y Jacquelin. A la entrada de la recta de llegada, Mayer los deja mientras que Jacquelin trata de seguir la cuerda. Mayer acaba fácilmente delante de Ferrari, siendo Jacquelin silbado estrepitosamente.

8.^a Serie. 1, Domain. 2, Jue. 3, Jenkins.

Tiempo del primero, 3 m. 3 s. $\frac{2}{5}$. Ultimos 200 metros, 13 s.

Tan encarnizada ha sido la lucha de esta serie, que 10 mts. antes de la llegada nadie pudo pasar á Jue, á pesar de ir muy próximos, cuando destacándose de pronto Domain llega primero á la meta, y únicamente el juez que le declaró vencedor pudo verle.

Han resultado, pues, calificados para las semifinales, á los que se unirá el vencedor del Gran Premio de la Esperanza:

Ellegaard (danés), Meyers (holandés), Rutt (alemán), Grogna (belga), Arend (alemán), Momo (italiano), Mayer (alemán) y Domain (francés).

GRAN PREMIO DE AFICIONADOS

(1.000 METROS)

1.^a Serie. 1, Piard. 2, Tillolay.

Tiempo: 1 m. 34 s. $\frac{1}{5}$. Ultimos 200 metros, 14 s. $\frac{2}{5}$.

2.^a Serie. 1, Gamero. 2, Wemdefeller. 3, Cayron.

Tiempo: 1 m. 45 s. $\frac{1}{5}$. Ultimos 200 metros, 13 s. $\frac{4}{5}$.

3.^a Serie. 1, Sanz. 2, Matruchot. 3, Thevenard.

Tiempo: 2 m. 22 s. $\frac{4}{5}$. Ultimos 200 metros, 14 s. $\frac{4}{5}$.

4.^a Serie. 1, Dancart. 2, Bertrand. 3, Van Geyseghem.

Tiempo: 1 m. 58 s. $\frac{1}{5}$. Ultimos 200 metros, 14 s. $\frac{1}{5}$.

5.^a Serie. 1, Strat. 2, Sarcé. 3, Montbard.

Tiempo: 2 m. 27 s. Ultimos 200 metros, 14 s. $\frac{2}{5}$.

6.^a Serie. 1, Ernest. 2, Benoist. 3, Pirrote.

Tiempo: 2 m. 4 s. $\frac{3}{5}$. Ultimos 200 metros, 14 s. $\frac{4}{5}$.

- 7.^a Serie. 1, Charvier. 2, Franzen. 3, Le Mault.
 Tiempo: 1 m. 55 s. $\frac{2}{5}$. Ultimos 200 metros, 14 s. $\frac{1}{5}$.
 8.^a Serie. 1, Raisin. 2, Hertel. 3, Fras.
 Tiempo: 2 m. 51 s. Ultimos 200 metros, 14 s.
 9.^a Serie. 1, Trévisan. 2, de Kotska. 3, Lehoux.
 Tiempo: 2 m. 11 s. $\frac{4}{5}$. Ultimos 200 metros, 14 s. $\frac{4}{5}$.

PREMIO DE HACIENDA

Carrera de tandems, scratch internacional, 2.000 metros: 800, 400 y 200 francos. Ganó la final de esta carrera el equipo Ellegaard-Arend. De los tres equipos que tomaron parte en esta carrera, el de Meyers-Rutt, que se entrenaba con el de Ellegaard-Arend, dió tal arrancada cerca de la meta, que entraron en ella con algunos centímetros de diferencia de sus vencedores; y al haber faltado diez metros más, no hubieran podido éstos quizás contarse como tales. Emplearon en cubrir los 2.000 metros, 3 m. 30 s. $\frac{4}{5}$. Ultimos 200 metros, 12 s. $\frac{4}{5}$.

PREMIO CAUMEAU

20 KILÓMETROS (AFICIONADOS)

- 1.^o Bertrand (R. C. F.) en 25 m. 27 s. $\frac{2}{5}$.
- 2.^o Schifer, á media rueda.
- 3.^o De Raeder, á 10 metros.

COLOMBOFILIA

Los servicios prestados por las palomas mensajeras durante el viaje del Presidente Loubet á Rusia, harán probablemente que la Armada francesa se decida á estudiar definitivamente la colombofilia y á generalizar el empleo de aquellas aves en la escuadra y en el litoral.

Ya en Lorient, donde existe un palomar importante, la autoridad marítima acaba de adoptar un programa de sueltas de palomas. Estas sueltas se verificarán en alta mar, con el auxilio de torpederos y del aviso *Candon*, á distancia que variará entre 70 y 250 kilómetros de las costas francesas.

Reina gran expectación entre los marinos franceses por conocer el resultado de los nuevos experimentos. Créese que será favorable.

*
**

En Milán á las 10 h. 30 m. 14 s. del día 21 del corriente, se ha dado la salida á 20 profesionales y 53 amateurs, que toman parte en la carrera Milán-Turín.

Entre los corredores que han partido se encuentran los célebres Müller, Brusoni, Buni, Ghirardelli, Tosca, Beccaria, Parini, Bressa, Berruto y Amodeo.

Los tres primeros tendrán á su servicio automóviles, La carretera se haya completamente enfangada á consecuencia de las últimas lluvias.

Sección de noticias.

Ha producido muy buen efecto en algunos círculos la idea acogida por la «U. V. E.» de celebrar una carrera de motociclos y motocicletas en el mes de Agosto próximo.

En Valencia se está actualmente preparando una carrera por ese estilo.

*
**

Tenemos la satisfacción de hacer público que los primeros ciclistas de la Sección de la Cruz Roja que se per-

sonaron en el Campamento, con motivo de la explosión del polvorín, á ofrecer sus servicios, fueron nuestros distinguidos amigos Sres. Almansa, Muñoz, Salvador, Mallol y Cuevas y el Director Sr. Morales.

Muy satisfecha debe estar la Asamblea Suprema de la Cruz Roja al contar en su seno con elementos tan propicios á cumplir con su deber.

*
**

A la sección ciclista de la Guardia civil le ha cabido la satisfacción de demostrar lo útiles que pueden ser sus servicios, con uno altamente honroso.

Al salir de Palacio S. M. el Rey con objeto de visitar el campamento de Carabanchel después de la explosión del polvorín, se colocaron convenientemente alrededor del coche dos parejas ciclistas del benemérito instituto, escoltándole todo el trayecto y mereciendo los plácemes de todos los que les vieron, por la buena forma en que marchaban.

*
**

En nuestro deseo de dar la mayor variedad posible á nuestra Revista, admitiremos toda clase de colaboración fotográfica y artística que se nos remita.

Los aficionados que nos honren con su colaboración se servirán indicarnos el precio de sus trabajos y enviarnos sus señas.

No se abonarán los trabajos hasta después de su publicación.

Ofertas y Demandas.

En venta.

—Tandem, seminueva, barata. D. Miguel Muñoz, Aludena, 2.

—Cuadriciclo automóvil, en buen estado. Razón, en la redacción de esta Revista.

Se compra.

—Colección completa de *El Velo7 Sport*, en la redacción de esta Revista.

—Máquina fotográfica Goerz Anschutz, 9 x 12, en buen estado. L. Zozaya, Cedaceros, 4. Propositiones por escrito y con prueba.

Cambios.

—Se desean cambiar tarjetas postales de todas clases. Luis Muriel, Argensola, 24.

NOTA. Los suscritores á nuestra Revista podrán anunciar en esta sección, previo el pago de 50 céntimos por inserción de anuncio de tres líneas. El precio de dicho anuncio para los no suscritores, será de una peseta inserción.

Est. tip. de Idamor Moreno.—Blasco de Garay, 9.

Teléfono 3.020.

OBRAS DE UBALDO ROMERO QUIÑONES

PUBLICADAS

	Pts. Cs.
<i>La Religión de la Ciencia</i> , un tomo, 8.º mayor....	7 50
<i>Filosofía de la Caridad</i> , un tomo, 4.º.....	3 00
<i>Teoría de la Justicia</i> (3.ª edición), un tomo, 8.º...	3 00
<i>Teoría del Derecho</i> (2.ª edición), un tomo, 8.º.....	3 00
<i>El Evangelio del hombre</i> (4.ª edición), un tomo...	2 00
<i>La Educación Moral de la Mujer</i> (5.ª edición), un tomo	2 50
<i>La Educación Moral del Hombre</i> (2.ª edición), un tomo.....	2 00
<i>La Fórmula resolutive del socialismo racional</i> , un tomo, 8.º.....	1 00
<i>La Moral democrática</i> (3.ª edición), un tomo, 8.º..	1 00
<i>Problemas Sociales</i> (3.ª edición), un tomo, 8.º.....	1 00
<i>La elocuencia de los números</i> (4.ª edición).....	2 50
<i>Principios de organización racional y productiva del Ejército</i> , un tomo, 8.º.....	1 00
<i>El Materialismo es la negación de la libertad</i> (4.ª edición), un folleto	1 00
<i>Pensamientos</i> (3.ª edición), un tomo... ..	1 00
<i>¿Qué hay?</i> (5.ª edición), un tomo, 8.º.....	1 50
<i>La Neurosis Anárquica</i> , un folleto, 8.º.....	1 00
<i>Servicio militar obligatorio</i> (4.ª edición), un folleto	1 00
<i>Equidad tributaria</i> (4.ª edición), un folleto.....	0 75

	Pts. Cs.
<i>Método para acelerar el triunfo del problema social</i> , un folleto, 8.º.....	0 50
<i>El Pactum</i> , entremés igualagmático, un folleto ...	1 00
<i>Mi Religión</i> , de Tolstoi, traducida y anotada por U. R. Q., un tomo, 8.º.....	3 00
<i>Historia de D. Pedro I de Castilla</i> , corregida y anotada por U. R. Q., dos tomos, 8.º.....	4 50

NOVELAS ORIGINALES

<i>La Bestia</i> (novela sociológica), un tomo, 8.º.....	2 00
<i>El Lobumano</i> (novela sociológica), un tomo.....	2 00
<i>Los Huérfanos</i> (10.ª edición), un tomo, 8.º.....	2 00
<i>Tontón</i> , un tomo, 8.º.....	2 50
<i>Abnegación</i> , un tomo, 8.º.....	2 50
<i>Violeta</i> (5.ª edición), un tomo, 8.º.....	1 00
<i>Juan de Avendaño</i> (2.ª edición), un tomo, 8.º.....	2 00
<i>La Caridtide</i> (2.ª edición), un tomo, 8.º.....	1 50
<i>El General Motín</i> (novela simbólica), un tomo, 8.º.	2 00

PUNTOS DE VENTA

MADRID.—Plaza del Progreso, 17 duplicado y Blasco de Garay, 9, Imprenta.

J. Segura

FOTÓGRAFO

Rebaja del 20 por 100 á los ciclistas.

4, PUERTA DEL SOL, 4.



SE VENDEN

TRICICLO AUTOMÓVIL CLEMENT

SEMINUEVO Y REFORMADO

Y

TRES BICICLETAS DE ACREDITADAS MARCAS

Ventura de la Vega, 4, tienda.

MUEBLES DE OCASIÓN

ALMUDENA, 2 (final de Mayor).

En este establecimiento hallará el público todo lo necesario para montar casa: mobiliario, pinturas, porcelanas, cortinajes é innumerables objetos más; todos con sus precios fijados.

TASADOR AUTORIZADO

Los mejores corredores del mundo ganan los mejores puestos en las carreras porque montan las mejores máquinas.

La demostración de esto va á continuación.

En Madrid, en la carrera de 100 kilómetros (en carretera) COPA DE HONOR, Batanero, entrenado con un coche automóvil provisto de corta-vientos, llegó primero, sacando *solamente 11 minutos* de ventaja á Penalva, que llegó segundo, y que hizo toda la carrera *sin* coche automóvil, *pero* montando bicicleta **PEUGEOT**.

En esta misma carrera Fabián llegó tercero, montando bicicleta **PEUGEOT**.

En Barcelona, en la carrera de 100 kilómetros (en carretera) GRAN PREMIO DE LA UNIÓN VELOCIPÉDICA ESPAÑOLA, Penalva, que montaba bicicleta **PEUGEOT**, no teniendo tiempo para poder poner poco desarrollo en su máquina para hacer los 50 kilómetros de cuesta arriba de la ida, tomó máquina de otra marca, llegando primero al viraje con 30 segundos de delantera. Para la vuelta tomó su máquina **PEUGEOT**, llegando primero á la meta, habiendo aumentado su ventaja en 16 minutos 30 segundos.

Acevedo ha establecido el record de Madrid á Oviedo (441 kilómetros sin tener necesidad de tocar una tuerca), montando bicicleta **PEUGEOT**.

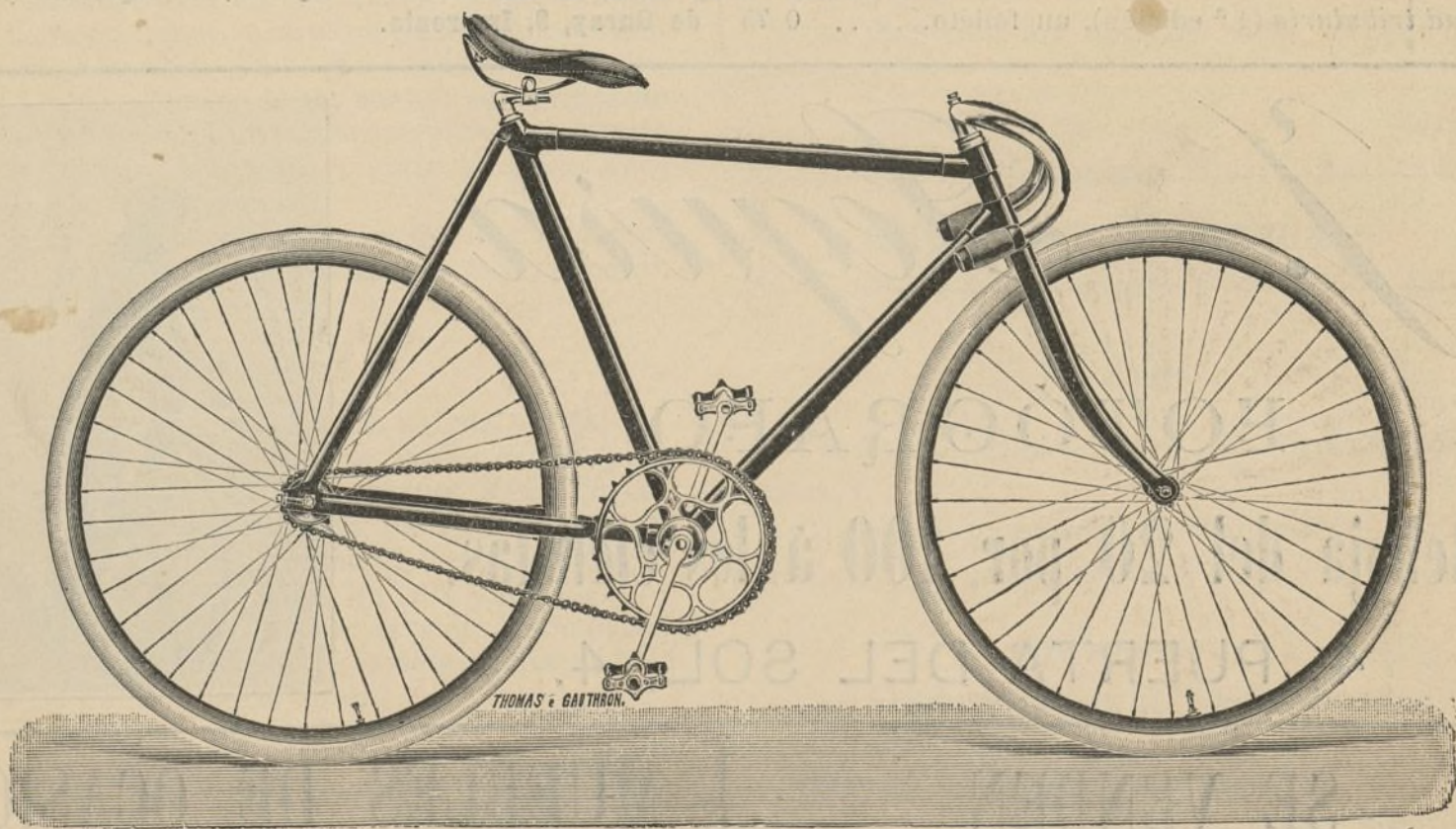
En Roma ganan los Campeonatos del Mundo (velocidad).

De los amateurs.—Piard sobre bicicleta **PEUGEOT**.

De los profesionales.—Ellegaard sobre bicicleta **PEUGEOT**.

Esta lista de triunfos, cuyo número es á lo sumo la milésima parte de los que existen, prueban hasta la evidencia la superioridad de la

BICICLETA



PEUGEOT

REPRESENTANTE, **JULIÁN LOZANO**
SOCIEDAD EN COMANDITA

89, ALCALÁ, 89, MADRID