



Año 1. *Sábado 23 Agosto 1902.*

Núm. 26.

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.

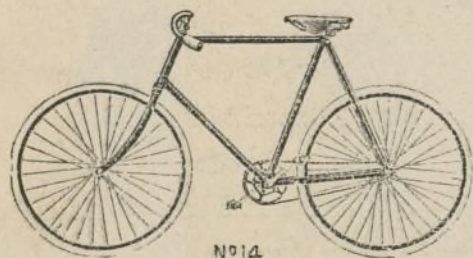
FRANCISCO LOZANO

PASEO DE RECOLETOS, 14, MADRID

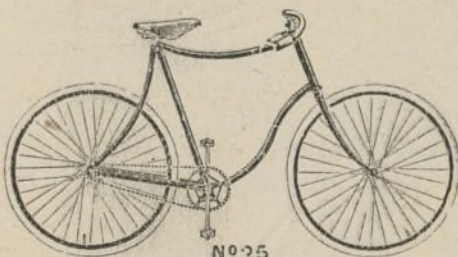
El almacén de Velocípedos más antiguo de España.

Ultimos modelos de la acreditada marca

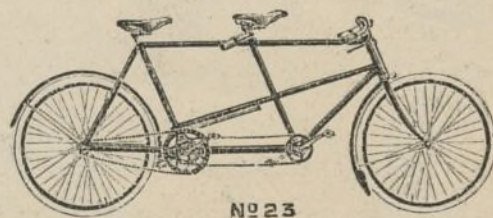
TRIUMPH



Nº 14
SPECIAL



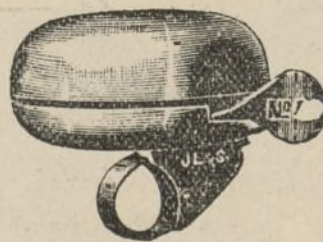
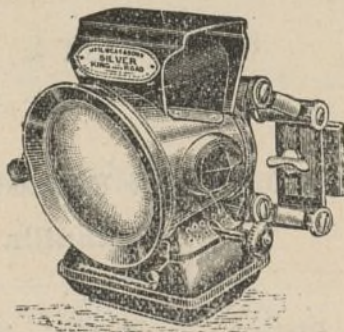
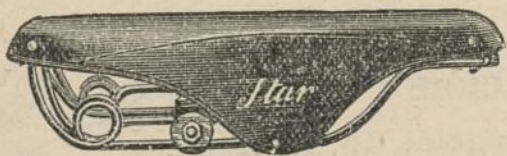
Nº 25



Nº 23

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

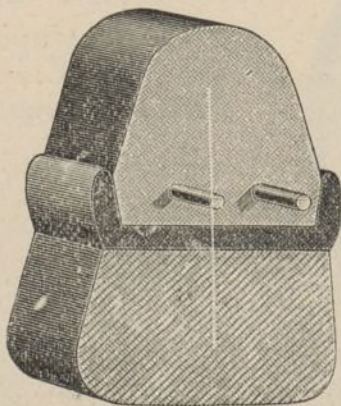
GRAN SURTIDO DE ACCESORIOS.—PRECIOS ECONÓMICOS



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.



COCHE DEL SEÑOR BERMEJILLO

❖ La semana ciclista. ❖

Siguen predominando las excursiones en pequeños grupos y en beneficio de los ventorros que rodean á esta corte; pues como por falta de lluvias las carreteras se hallan pésimas, son muy pocos los valientes que se aventuran á hacer largas caminatas, y muchos los que se conforman con visitar los pueblos vecinos.

Entre los decididos, esto es, entre los que no les arredran los inconvenientes del calor y del mal piso, pueden contarse á los Sres. Cuevas, Gómez, Pinilla y Ambite, puesto que en tripleta los primeros y en sen-

cilla el último, salieron el martes para el Monasterio de Piedra, Soria y Zaragoza.

A tan intrépidos excursionistas, distinguidos socios de la Nueva Agrupación, les deseo un viaje feliz y que las distancias les sean leves.

* *

Han salido para Vigo y Cádiz respectivamente con objeto de tomar parte en las carreras que han de celebrarse en dichas capitales, los socios de «El Pedal» Sres. Penalva y Peris.

Con el mismo fin, ambos distinguidos corredores se reunirán en Huelva el día 31 del actual.

SAKELÉN.

El ciclismo y el Ejército.

El ciclismo ya no es solamente un sport, pues hoy es utilísimo elemento de locomoción para innumerables manifestaciones de la vida social moderna, en particular para los servicios postales, ya dentro de las populosas ciudades, ó ya fuera de ellas entre pueblos más ó menos inmediatos, en sustitución de los antiguos peatones. Así es que las bicicletas, que en un principio fueron objeto de lujo y de recreo, privativo de los *parientes de Fortuna*, hoy son vehículos cabalgados por modestos proletarios que honradamente se ganan la vida haciendo flexiones con las piernas por carreteras y caminos que son recorridos con vertiginosa rapidez, admirada por los sencillos trabajadores del campo que á uno y á otro lado de la ruta del ciclista se quedan también haciendo gimnasia, pero con los brazos.

Mas he aquí ahora el que las bicicletas, como otros muchos artefactos industriales, tienen importantísimas aplicaciones militares.

Los ejércitos modernos se movilizan y concentran mediante el poderoso auxilio de los adelantos con que la industria ha ido sorprendiendo á la faz del mundo. En efecto, antes de chocar dos ejércitos, es necesario: primeramente la orden *telegráfica* para emprender la movilización; después realizar ésta por medio de los *ferrocarriles*; luego viene la concentración hacia el teatro de operaciones, para cuyo fin los ejércitos llevan en pos de sí grandes convoyes de material, municiones, víveres, etc., etc., conducción en carruajes *automóviles*; y mientras tanto, se transmiten órdenes *telefónicas*, se conducen partes y pliegos por diestros ciclistas salvando las distancias que limitan sus trayectos en alas de veloces *bicicletas* que permiten transportar las disposiciones del General en jefe y ponerse éste en comunicación inmediata con sus lugartenientes y hacer realizables en breves momentos sus inspiraciones. Por último, la *telegrafía sin hilos* está llamada á ocupar un puesto preeminente en el día de mañana, cerca de los campos de batalla.

Siempre se ha dicho que la caballería servía de anteojos á los ejércitos, pues por su movilidad le es propio el servicio de *exploraciones y reconocimientos*, por medio de los cuales busca al enemigo, le observa, estudia sus posiciones y á veces deduce sus intentos, y luego vuelve rápida á comunicar sus observaciones al Estado Mayor. Pero hoy este servicio del arma de caballería es desempeñado muchas veces, algunas de ellas con ventaja, por el Cuerpo ciclista militar. Desde luego se comprende que en países llanos ó cruzados por abundantes vías de comunicaciones, las bicicletas son preferibles á los caballos por muchas razones poderosas. Ellas pueden recorrer con gran rapidez el frente ó los flancos de un ejército acampado ó en mar-

cha, llevando noticia de la fuerza y composición del enemigo; ellas pueden establecer el contacto de varias divisiones que marchan paralelamente por distintos caminos, y ellas pueden conducir partes y órdenes que al traducirse en obras ponen en armónico movimiento grandes masas de hombres.

Pero aún hay un *plus ultra*. En las últimas grandes maniobras del Este verificadas en Francia, las compañías ciclistas han jugado un papel táctico. Se ha dado el caso de llegar un regimiento de Infantería á un pueblo en el cual se preparaba al descanso después de haber formado los *pabellones* con las armas en la plaza central de éste, y apenas se habían desembarazado del peso de las mochilas y se habían tumbado á descansar, cuando, de improviso, una compañía ciclista *enemiga* se presenta en las afueras del pueblo, echa pie á tierra, avanza hacia las salidas de las calles que conducían á la plaza y emprenden un vivo fuego de fusilería contra aquellos soldados que en pelotones placidamente estaban descansando en el *santo suelo*, ajenos de tan inopinado ataque. Esta sorpresa produjo en dicho regimiento un gran desorden que es presumible se convirtiese en pánico y vergonzosa huida en caso de un ataque *de verdad*.

La compañía ciclista que mandaba el capitán Mr. Gerard, perteneciente al 147.º de línea, desempeñaba en dichas maniobras un servicio de exploración; de pronto, una sección de caballería enemiga se lanza sobre ella con ánimo de acuchillarla... (de *mentirigillas*, por supuesto); pero los ciclistas, lejos de perder la serenidad, evolucionan hacia la cuneta de la carretera próxima, echan pie á tierra y allí, en la cuneta, se atrincheran y dirigen fuego por descargas contra la caballería, que se ve obligada á retirarse con grandes pérdidas... imaginarias.

En las maniobras imperiales alemanas también funcionaron con gran éxito las secciones ciclistas, y según se dice, poseen los alemanes las mejores *bicicletas militares*. Esto de *bicicleta militar* es un modelo especial que es preciso reuna condiciones particulares para desempeñar su cometido. Dichas condiciones consisten en ser las máquinas *desarmables* fácilmente para cargarlas á las espaldas cuando haya que atravesar vados, tierras de labor reciente ó cualquier porción de terreno inaccesible para bicicletas. Se comprende que éstas han de ser muy sólidas y ligeras á la vez y que han de poder conducir sin dificultad una carterita y un portafusil, aunque éste puede ser llevado en bandolera por el mismo ciclista.

El ejército alemán usa la bicicleta.

El Ejército español usa también bicicletas de distintos modelos, aun cuando por ahora en escaso número, y que además son más bien de paseo que de condiciones militares.

Sería de aplaudir una disposición ministerial organizando *verdaderas* secciones ciclistas en todos los

regimientos (que las actuales son muy escasas) y organizando también por vía de ensayo una compañía ciclista en el primer Cuerpo de Ejército con su residencia habitual en Madrid, pero tomando parte en las futuras maniobras que se verifiquen en cualquier distrito militar de España.

Por último, termino expresando mi satisfacción por el incremento que va tomando este hermoso sport, incremento que es debido á las incesantes perfecciones que de día en día se advierten en las modernas marcas que, con beneplácito y provecho de la afición, se disputan el primer puesto. Y como, por otra parte, el servicio militar obligatorio será un hecho en breve, es presumible que á dichas secciones ciclistas sean destinados los reclutas que sean más diestros en el manejo de la bicicleta. Ellos serán, pues, los futuros *niños mimados* de los regimientos. ¡Qué sea enhorabuena!

AUGUSTO CONDO Y GONZÁLEZ.

AUTOMÓVILES PARA LA CASA REAL

Señor Director del HERALDO DEL SPORT.

Madrid.

Muy señor mío y de mi mayor respeto: Por ser su publicación la más importante y en carácter, me tomo la libertad de dirigirle estas líneas, que, como reconocerá su imparcial criterio, no van encaminadas más que á impedir se ofenda al decoro profesional de los *chauffeurs* españoles.

Bien por vanidad ó por rutina de los afortunados que poseen automóviles en España, dan preferencia á los *chauffeurs* extranjeros, salvo raras y muy contadas excepciones que tienen españoles, ya sea por elevarlos de la categoría de lacayos ó por miras particulares de economía, lo cierto y verdad es que por cada plaza desempeñada por un español hay cinco extranjeros.

Los propietarios de automóviles, como dueños de lo suyo, están en su perfectísimo derecho de confiar sus máquinas al que tengan por conveniente, ya estén mejor ó peor servidos que por españoles; mas con los vientos de proteccionismo que soplan en todos los países, justo sería cuando menos que las plazas de la Casa Real fuesen ocupadas exclusivamente por españoles, previa convocatoria para exámenes teórico-prácticos de máquinas automóviles.

Ya que así lo demanda el decoro de los que de algún tiempo á esta parte venimos dedicándonos á tan ingrata profesión, bueno será llamar la atención de Su Majestad y de la Real Intendencia para que en la convocatoria se exija todo cuanto sea preciso á garantizar la vida y buen funcionamiento de los carruajes; pero que no por tratarse de españoles, vayan á dotarse las plazas con la esplendidez que tratan de conceder al

maestro de talleres del Parque Aerostático de Guadajajara, que si bien exigen gran suma de conocimientos y práctica que contados sujetos poseerán, «tirando la casa por la ventana» (como vulgarmente se dice) se atreven á conceder al privilegiado que ha de ser poco menos que otro Edison, la exorbitante suma de *cuatro pesetas escasas*, sólo para él.

Y aún dicen que en Guerra se despilfarra.

Sí, señor Director, que procedan á la convocatoria para conductores de automóviles de la Casa Real; que exijan cuanto convenga á la seguridad de las augustas personas, pero que sean únicamente españoles los conductores y bien retribuidos, demostrando que el monarca español sabe recompensar á sus súbditos, y éstos tienen capacidad suficiente para no ser postergados por extranjeros que al fin y al cabo los hay inteligentes é ineptos como en todas partes.

Mil gracias anticipadas, señor Director, y mande á su seguro servidor q. s. m. b.

UN CHAUFFEUR ALCARREÑO.

Madrid 6 8-90.

CUESTIÓN «FRENO-LÓGICA»

Muchos son los ciclistas que lo primero que hacen cuando adquieren una máquina es quitarla el freno.

Cuantas veces he pensado en esta cuestión he sacado la misma consecuencia.

Quitais el freno porque sí, y no hay otra solución.

No puede juzgarse que quiten el freno por aquilatar el peso de la bicicleta, porque su peso resulta sumamente insignificante.

Si lo hacen por estética, de gustos nada hay escrito; pero entre la estética y la seguridad del individuo, creo que es preferible lo segundo.

Muy bien que en las carreras en pista se suprima el freno. También es tolerable que se suprima en las carreteras, aunque es algo más discutible; pero que lo supriman los excursionistas, eso es una temeridad.

Hay quien domina la máquina admirablemente, hasta el punto de ir con rueda libre y sin freno, colocando el pie bien en la rueda motriz ó en la directriz; pero esa habilidad podrá ser muy segura, pero no deja de ser un tanto expuesta.

Ocurren desgracias muchas veces por culpa de los ciclistas, y estas desgracias repercuten luego en contra del ciclismo en general.

Cuantas precauciones se lleven cuando se va montado en bicicleta son pocas, porque ¡tanto puede ocurrir!

Pero yo creo que, como dice el refrán, el *hombre prevenido vale por dos*; y si tan poco se beneficia el ciclista con quitar el freno, ¿para qué quitarle?

Todo es cuestión de gusto y de moda; pero yo he visto excursionistas tan célebres como Luis Marsetti y

otros muchos, que han visitado esta capital y que llevaban recorridos muchos miles de kilómetros, y todos llevaban freno y cuantas cosas aconseja la práctica.

Se me dirá que peco algo de exagerado, tal vez porque esto de los frenos tiene muchos partidarios; se me dirá que Fulano y Zutano están tanto tiempo montando sin freno y nada les ha ocurrido, pero esto no quiere decir nada, puesto que esos mismos individuos no se hubieran perjudicado nada por llevarle.

Son tantas las contingencias que pueden ocurrir en una carretera que, como decía antes, todas las precauciones son pocas y hay que sacrificar un poquito la estética si antiestético es el llevar freno en beneficio de la seguridad.

Con los frenos que hay hoy día, que sin necesidad de palanca ni varilla son seguros, ¿para qué ir expuestos á cualquier contratiempo?

Yo llevo freno y casi nunca le hago funcionar, pero lo llevo porque entiendo que con los frenos pasa igual que con las armas, que deben llevarse siempre, aunque sólo se haga uso de ellas en caso extremo, por aquello de que

(Entre matar y morir,
es preferible matar.

Desengañense los que quitan los frenos á las máquinas, de que consiguen muy poco ó nada, mejor dicho, de que se obtiene muy poca ventaja por ésto, y para hacer una cosa que no reporta beneficio alguno y puede ocasionar perjuicio, es preferible ir con freno.

Esta es mi opinión, que, como dijo D. Miguel Eche-
garay,

Cada cual es como es
y tiene sus aficiones.

Y no me cansaré nunca de recomendar á los ciclistas que no vayan sin freno.

Y el que quiera que me lo agradezca, y el que no, que me lo censure. X.

Carta abierta.

AL EXCMO. SR. D. ALBERTO AGUILERA,

Alcalde de Madrid.

Contando por adelantado con la benevolencia que vuestra excelencia dispensa á los que vivimos del ingrato trabajo de emborronar cuartillas, vamos á darle traslado de un suelto publicado en *El Liberal*, de Barcelona, el cual dice textualmente:

«En París, Londres y en todas las capitales del mundo, de mayor y de menor importancia que Barcelona, existen Velodromos contruídos por los Municipios para contribuir al fomento del ciclismo; de algunos sabemos que, celebrando en ellos frecuentes fiestas, suelen sacar regular provecho aquellas Corporaciones que

saben cultivar el negocio con la ayuda de algún Club ó Centro ciclista.

En la sesión celebrada el miércoles en el Ayuntamiento por los representantes de las Sociedades llamadas á cooperar en la organización de las fiestas de Septiembre, el Sr. Pollés y Vivó, presidente de la Unión Velocipédica Española, Sociedad que cuenta con crecido número de socios en Barcelona, propuso que en el campo de juego de la plaza de Armas se construya una pista para ciclos con sus virajes correspondientes, lo que, á juicio del referido señor, no ocasionaría mucho gasto.

A estas manifestaciones, que estimamos muy pertinentes, contestó el Sr. Puig y Cadafalch, que presidía el acto, que el Ayuntamiento estudiaría el asunto y trataría de resolverlo.

Celebraríamos que fuera de acuerdo con lo propuesto por el Sr. Pollés.»

Estas líneas, excelentísimo señor, nos producen muy amargas reflexiones y son objeto de sabrosos comentarios entre los que ponemos todas nuestras energías y todos nuestros ideales en pro de la educación física y los deportes á ella inherentes.

No se nos oculta, como no se le oculta á V. E., que el pueblo de Madrid es un pueblo *sui generis*; que á excepción de la clase elevada, propicia siempre á seguir los gustos, modas y predilecciones de sus congéneres en las naciones más adelantadas, el resto de la sociedad se halla estacionada y en abierta oposición á todo espectáculo que no sea el culto á las tradicionales corridas de toros vergonzosamente llamadas Fiesta Nacional.

Este estancamiento, excelentísimo señor, no puede, no debe seguir así. Estamos obligados á abrir las fronteras á las corrientes civilizadoras que, como los deportes, están basadas en la higiene y la cultura.

Sin salir de nuestra patria, en regiones que á ella pertenecen, podemos tomar ejemplo; y nosotros los madrileños, los hijos de la villa y corte, los que tenemos el deber material y moral de señalar el camino á la juventud española, no podemos ver sin sonrojo que se nos aise y se nos obligue á ir á la zaga de los demás.

De continuar tal estado de cosas habrá que convenir que esa región en donde la juventud halla protección á sus honestos y modernos esparcimientos, al declarar públicamente su superioridad sobre sus demás hermanas, no le falta razón.

No vamos á pedir á V. E. que trate de abolir las corridas de toros. ¡Locura insensata! Antes pediríamos como más factible la supresión de las escuelas de primera enseñanza y su sustitución por otras de tauromaquia, donde los alumnos, en vez de pluma y papel, usaran el estoque y la muleta; no, excelentísimo señor, no pedimos supresiones, porque respetamos el libre albedrío; pero sí, en nuestra reciprocidad, solicitamos de V. E., como entusiasta y decidido protector de toda

idea justa y elevada, que á los miles de ciudadanos que no comulgamos con tradicionales y embrutecedores espectáculos, pero que rendimos culto al Sport en todas sus manifestaciones, se nos den facilidades y se nos preste apoyo, no sólo para solaz y esparcimiento de la gran familia sportiva, si que también para dar prueba patente de que España quiere europeizarse y no cierra sus puertas á las manifestaciones de la civilización moderna.

En las manos de V. E. está el conseguir nuestros anhelos. ¡Y si viera V. E. qué fácil es el hacerlo!

Aun cuando la obra fuese de tales condiciones que en ella cupieran con desahogo todos los deportes, desde las carreras de velocípedos y motociclos hasta el *foot-ball*, *lawn tennis*, etc., etc., su coste no arruinaría el erario municipal, la capital de España tendría un templo digno del progreso y la juventud sitio adecuado para adquirir vigor y apartarse de sitios donde el *estómago padece y la moral nada gana*.

Sobran terrenos á propósito; cuenta Madrid con Sociedades importantes en todo género de sports. Sólo falta una buena voluntad, que por amor á esta juventud, que avanza con nuevos ideales, realice obra tan plausible. ¿Será V. E. esta voluntad? Dios lo quiera.

Para terminar, excelentísimo señor: si esta idea llegara á realizarse, ¿no tendría V. E. una gran satisfacción en que los productos de las fiestas se destinasen á aliviar la suerte de esos pobrecitos que con cariño de padre viene V. E. cobijando en Santa Cristina?

Creemos, además, que hay que hacerlo por amor propio. Se dice á todas horas que estamos algo atrasados; procuraremos, pues, adelantarnos y evitar que de fíelatos afuera sólo vayan á conocer á Madrid por las hazañas del *Pitorro chico* y del *Aceitero*.

LA REDACCIÓN.

¡SALVAJES!

Este es el verdadero calificativo que merecen, si hemos de hablar en el hermoso idioma castellano, los que, valiéndose del cargo que ejercen dentro del Retiro, ejecutan actos propios únicamente de cafres y de seres sin cultura.

Ignoramos la causa, así como también de quién procede la orden; pero es el caso que desde hace poco tiempo algunos guardas del Parque de Madrid han tomado la costumbre de atravesar con alambres, sin señales ostensibles para verlos, los paseos que el Ayuntamiento tiene destinados á los ciclistas.

El resultado de tal acto no ha podido ser más sensible, pues son varios los ciclistas que se hallan heridos, algunos de cierta consideración, é infinidad de máquinas que al chocar con el alambre se han hecho mil pedazos.

Llamamos la atención del señor Alcalde sobre hecho

tan inicuo é inhumano, rogándole ponga el debido correctivo antes de que haya que lamentar alguna desgracia irreparable, providencialmente salvada hasta hoy.

SPORT NÁUTICO

El Club Náutico de San Sebastián está haciendo grandes preparativos á fin de salir airoso en las regatas internacionales de yolas que se han de celebrar el día 7 de Septiembre.

Dicho Club ha recibido ya la inscripción del Club de Barcelona y de uno de los de París que desean tomar parte en las expresadas regatas.

El martes de madrugada zarparon de la bahía de la Concha, haciendo rumbo á Bilbao, los yates *Olé*, *Gitana* y *Ni Nai*, que marchan con objeto de tomar parte en las regatas que se han de celebrar en la capital de Vizcaya, con arreglo al siguiente programa:

SPORTING CLUB DE BILBAO

Grandes regatas internacionales á la vela, organizadas por el Sporting Club de Bilbao para los días 22, 23 y 24 del corriente mes de Agosto.

Copa de S. M. el Rey Don Alfonso XIII, premio de honor de S. M. la Reina Doña María Cristina y premios de SS. AA. RR. los Príncipes de Asturias é Infanta Doña Isabel, de Corporaciones, etc., etc.

PROGRAMA

Día 22.—Regatas para yachts de 0 á 10 toneladas (9 millas aproximadamente).—A las diez y media de la mañana.—Salida sucesiva.

Día 23.—A las diez y media de la mañana.—Salida al cronómetro (9 millas próximamente).

Regatas en series.—De 0 á 2, de 2 á 5 y de 5 á 10 toneladas.

Día 24.—A las dos y media de la tarde.—Salida volante.

COPA DE S. M. EL REY, para yachts nacionales de 0 á 10 toneladas, gobernados y tripulados en su totalidad por aficionados socios de un Club Náutico Español.—(Recorrido: 6 millas.)

Se otorgarán tres medallas conmemorativas: una de vermeill, otra de plata y otra de bronce.

Bilbao 13 de Agosto de 1902.—El Presidente, Enrique G. Careaga.—El Secretario, Ramiro de Pinedo.

NOTAS. Las regatas se correrán con arreglo al Reglamento de la Federación Cantábrica.

Para la Copa del Rey habrá un Reglamento especial, que se anunciará oportunamente en programas especiales.

En Alicante se han celebrado las regatas internacionales á vela y remo, tomando parte en ellas buen número de embarcaciones.

La internacional de yolas (cuatro remeros) con tres viradas de 2.000 metros, disputándose la Copa del Rey y cinco medallas de plata, ha sido ganada por la tripulación de la yola *Lucentium*, de Alicante.

*
* *

El balandro *Slonka*, de Arcachón, que hace tres años obtuvo un premio en las regatas de San Sebastián, acaba de venderse en dicha villa francesa en condiciones baratísimas.

Estafeta de provincias.

MÁLAGA

Se ha publicado el programa de los festejos que anualmente aquí se celebran. Desgraciadamente no hay ningún número dedicado al sport, sino es dos sesiones, llamémoslo así, de Tiro Nacional. Sin embargo, á pesar del olvido que las autoridades han sufrido, es probable que, organizadas por el elemento particular, se celebren carreras de cintas y de bicicletas y quizá regatas; pues de la animación que reina en los Centros deportivos hay que esperar algo.

—Días atrás se verificó un asalto particular en la sala de armas del cuartel del Regimiento de Borbón. Según los Oficiales, fue un verdadero triunfo para el Sr. Lyon, quien demostró una vez más su habilidad y pericia en el dominio de las armas. Sus discípulos fueron también muy felicitados.

—También se ha publicado el programa de las carreras de caballos que tendrán lugar los días 21 y 23 de Septiembre próximo.

Lo daremos á conocer lo más concisamente posible:

Día 21. Primera carrera: Ensayo, 1.000 pesetas; distancia, 1.200 metros.

Segunda carrera: 1.000 pesetas; distancia, 1.600 metros.

Tercera carrera: 2.000 pesetas; distancia, 1.600 metros.

Cuarta carrera: 1.000 pesetas; distancia, 1.600 metros.

Quinta carrera: Premio ofrecido por distinguidas señoras; distancia, 1.800 metros.

Sexta carrera: 750 pesetas; distancia, 1.600 metros.

Séptima carrera: 750 pesetas; distancia, 1.200 metros.

Octava carrera: 500 pesetas y un objeto de arte; distancia, 2.000 metros.

Día 23. Primera carrera: 1.500 pesetas; distancia, 2.000 metros.

Segunda carrera: 1.000 pesetas; distancia, 2.400 metros.

Tercera carrera: 1.500 pesetas; distancia, 1.600 metros.

Cuarta carrera: 2.500 pesetas; distancia, 1.800 metros.

Quinta carrera: Militar. Un objeto de arte; distancia, 2.000 metros.

Sexta carrera: 750 pesetas; distancia, 1.200 metros.

Séptima carrera: 1.500 pesetas; distancia, 1.600 metros.

Octava carrera: 750 pesetas; distancia, 1.600 metros.

Serán Jurados los Sres. D. José Nagel Disdie, D. Tomás Heredia, D. José Alvarez Net, D. Cristián Scholtz y D. Simón Castell.

Tesorero, D. Diego Salcedo.

Juez de salida, D. Cristián Scholtz.

Handicapper, D. F. García de Toledo.

Juez de llegada, D. J. García de Toledo.

Juez de peso, D. Jacobo Díaz Escribano.

Secretario, D. Simón Castell.

GUILLERMO RITTWAGEN.

*
* *

VALENCIA

Ciclismo.

Ya comienzan á causar efecto las noticias que se reciben del viaje de Peris á esa, suscitándose cuestiones entre los principales elementos del ciclismo, comentando la forma en que Peris pueda haber hecho dicho recorrido; pero todos convienen en que este rapidísimo viaje es un gran éxito, pues esto ha sido más que un ensayo para establecer el record Madrid-Valencia, y el entusiasmo crece entre sus paisanos, y no dudo que en cuanto comiencen los preparativos aumentará el entusiasmo, pues hay ganas de hacer algo que redunde en beneficio de la afición.

—Las carreras de fondo comenzarán en el próximo mes, pues á las ya anunciadas hay que añadir la oficial del Club Ciclista y la que celebra anualmente la Peña El tío Nelo, que siempre ha dado un contingente de 50 ó 60 ciclistas por la carretera, y esto merece un verdadero aplauso para los entusiastas *Nelos* que forman dicha agrupación.

—Otra Peña ciclista, tan entusiasta como la anterior, El Grill, es seguro que ante tanta fiesta ciclista se anime y comience su continua serie de excursiones á que nos tienen acostumbrados, y que siempre redundan en beneficio de la afición.

—Respecto á la carrera de 100 kilómetros que tiene en estudio la Unión Ciclista, nada se sabe en concreto por no haberse decidido aún la carretera en que se ha de celebrar; ya procuraré tener al corriente á mis lectores, pues como no se paga el anuncio, ya me informaré cuanto pueda para darlo á la publicidad sin cobrar nada, pues no me perdonarían si dejara de publicar en una de mis crónicas la más insignificante noticia.

Yo estoy dispuesto á quemar hasta el último cartucho para que la afición valenciana entre en una nueva fase y consigamos por la unión lo que nunca conseguiremos si siguen como hasta ahora.

—Por entre los ciclistas de ésta se comenta muy favorablemente y con grandes muestras de alegría, las numerosas carreras que se celebran en distintas poblaciones de España, atribuyéndolo á la campaña ciclista que ha emprendido EL HERALDO DEL SPORT, secundada por todos los corresponsales y ciclistas de España, aportando su grano de arena para que la afición llegue donde se merece nuestro esfuerzo, que por algo al ciclismo se le conoce por «El Rey de los Sports».

P. DAL.

20 Agosto 1902.

EXTRANJERO

Sabido es que el Rey Víctor Manuel III es el *chauffeur* más entusiasta de todos los soberanos.

Desde su vuelta de Rusia se ha entregado con todo ardor á su sport favorito. Después de una visita á la Exposición de Turín, donde ha ido en automóvil, ha atacado la ruda subida de Casteldelfino, que es una abrupta rampa erizada de dificultades.

Sin embargo, ha triunfado «regimiento» de todos los obstáculos, consiguiendo llevar su coche hasta Casteldelfino, á la altura de 1.236 metros nada menos.

A ver cuál es el regio *chauffeur* que se atreverá á batir tal record.

* *

El célebre millonario M. Vanderbilt ha batido en automóvil todos los records conocidos, haciendo el kilómetro en 29 segundos $\frac{2}{5}$, y la milla en 48 segundos $\frac{2}{5}$.

La velocidad media por hora ha sido de 122 kilómetros.

* *

Para formarse idea de lo que es capaz la afición al sport en algunos individuos, nada mejor que reproducir la siguiente noticia tomada de una revista inglesa:

«En Leeds asistieron cerca de cuarenta mil personas á un «match» de críquet, entre un equipo inglés y otro australiano.

»Esto no tiene nada de particular; pero lo que sí lo tiene es que uno de los espectadores experimentó durante el partido una emoción tan grande, que murió de alegría.»

Variedades.

SUCEDIDO

Un hacendado alemán
Entusiasta del ciclismo,
Para celebrar su santo
Dió una fiesta en su castillo.
Pasó las invitaciones
A todos los conocidos,
Recomendando asistieran
En bicicleta ó biciclo.
Para que reinara el orden
Y no se armara allí un lío,
Buscó á una pobre señora
Que en un teatro había sido
Guardarropa; dióle chapas,

Y se la arregló un buen sitio
Donde colocar las máquinas
Muy próximo del vestíbulo.
Llegó el día de la fiesta,
Acudieron muy solícitos
Infinidad de invitados
Entre algazara y ruido.
Los criados de la casa
De ciclistas, bien vestidos,
Les recogían las máquinas
Como se había previsto,
Dando el número de orden
Y entregando, como es lícito,
La máquina y otro número
Igual en un cartoncito
A la pobre guardarropa,
Que de paso sea dicho
No entendía ni una jota
De neumáticos ni ciclos.
Pero la mujer aquella,
Como notara al principio
Que los números que ella
Iba colocando en sitio
Que consideraba bueno
Todos se habían caído,
Tuvo una *feliz* idea
De salir del compromiso.
Y utilizando alfileres,
Fue clavando el numerito
En las ruedas de las máquinas,
Quedando mucho más fijos.
.....
.....
Cuando terminó el sarao,
Muy cerca ya de las cinco
De la mañana, y pidieron
Todas las máquinas, ¡digo!
Se armó la marimorena,
Un fenomenal conflicto,
Pues las ruedas delanteras
El aire habían perdido.
Gritó el dueño, lloró ella,
Y molestos al principio
Los invitados, al ver
Lo que había sucedido,
Tomáronlo á chirigota.
Cuando después se les dijo
Que aquella buena señora
Que al percance dió motivo,
Creyó que eran los neumáticos
Como las prendas de abrigo.

FRAY CHIRIPAS.

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

Teléfono 3.020.

Sociedad de cría de palomas mensajeras de raza belga, de Hasselt (BÉLGICA)

Primeros premios ganados en los principales grandes Concursos de Bélgica.

El par de buenos reproductores, *8 francos*.

El par de buenos reproductores, con sortija, *10 francos*.

La Sociedad ofrece pichones con pluma y el pío de nido á los mismos precios. Se ruega se hagan los encargos cuanto antes.

Envío de toda confianza, al recibir su importe. Embalaje y portes á cargo del comprador.

Dirigirse al Secretario Hyac Crooneberghs, 14, Boulevard de l'Athénée. Hasselt (BÉLGICA)

SOCIEDAD UNIÓN ESPAÑOLA DE EXPLOSIVOS

Arrendataria de la fabricación

y venta exclusiva de pólvoras y otras materias explosivas.

DIRECCIONES

POSTAL Villanueva, 11.
TELEGRÁFICA .. Explosivos..... **MADRID**
TELEFÓNICA Número 308....

VALLUERCA

Carmen, 38.—MADRID

Instrumentos de topografía, geodesia, cálculo y delineación. Tiendas, sillas, quitasoles y coccinillas de campaña. Prensas para reproducir dibujos y papel ferroprusiato. Objetos de dibujo y escritorio. Colores, telas, pinceles y accesorios para pintar al óleo, acuarela, pastel y tapices.

Casa en Bilbao, ESTACIÓN, 3.

LA UNIÓN Y EL FÉNIX ESPAÑOL

Compañía de Seguros reunidos.

Olózaga, 1.—MADRID

Agencias en todas las provincias de España, Francia y Portugal.

38 AÑOS DE EXISTENCIA

Seguros sobre LA VIDA — Seguros contra INCENDIOS

Sociedad Anónima del Temple

FUNDADA EN 1882

Oficinas y talleres de construcción en Cherburgo
(Mancha).

Exposition 1900. — Médaille d'or.

Calderas acuatubulares de llama directa y vuelta de llama, con privilegio de invención de 1893 y 1900.—Casa proveedora de las Marinas de guerra francesa, inglesa, austriaca, japonesa, noruega, rusa, etc.—Especialidad en calderas de poco peso y gran fuerza para barcos rápidos, torpederos, yates de carrera, vapores de gran velocidad, cruceros, etc.

Explicaciones y detalles á quien lo solicite del Sr. Administrador-Delegado de la Sociedad, EN CHERBURGO

SERVICIOS
DE LA
COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA
DE BARCELONA

Una expedición mensual á New-York, Habana y Veracruz.

Una expedición mensual á Habana y Veracruz.

Una expedición mensual á Centro-América.

Una expedición mensual al Río de la Plata.

Trece expediciones anuales á Filipinas.

Cuatro expediciones mensuales á Canarias.

Seis expediciones anuales á Fernando Póo.

156 expediciones anuales entre Cádiz y Tánger, con prolongación á Algeciras y Gibraltar.

LAS FECHAS Y ESCALAS SE ANUNCIARÁN OPORTUNAMENTE

Para más informes, acúdase á los Agentes de la Compañía.

Armarios-hielo

para conservar la carne
y los pescados y refrescar
toda clase de bebidas.

Angel Canosa,

CRUZ, 31 Y GATO, 3.—MADRID

M. MUÑOZ

Tasador autorizado.

En su almoneda permanente, cada día más favorecida por numerosa clientela, se han aumentado las existencias de muebles, tapicerías, cuadros, camas, sillas, arañas, espejos, cortinajes, etc., etc. Todo tiene sus precios fijos.

ALMUDENA, 2 (frente á Consejos).

FÁBRICA DE ROMANAS, BÁSCULAS Y ARCAS PARA CAUDALES

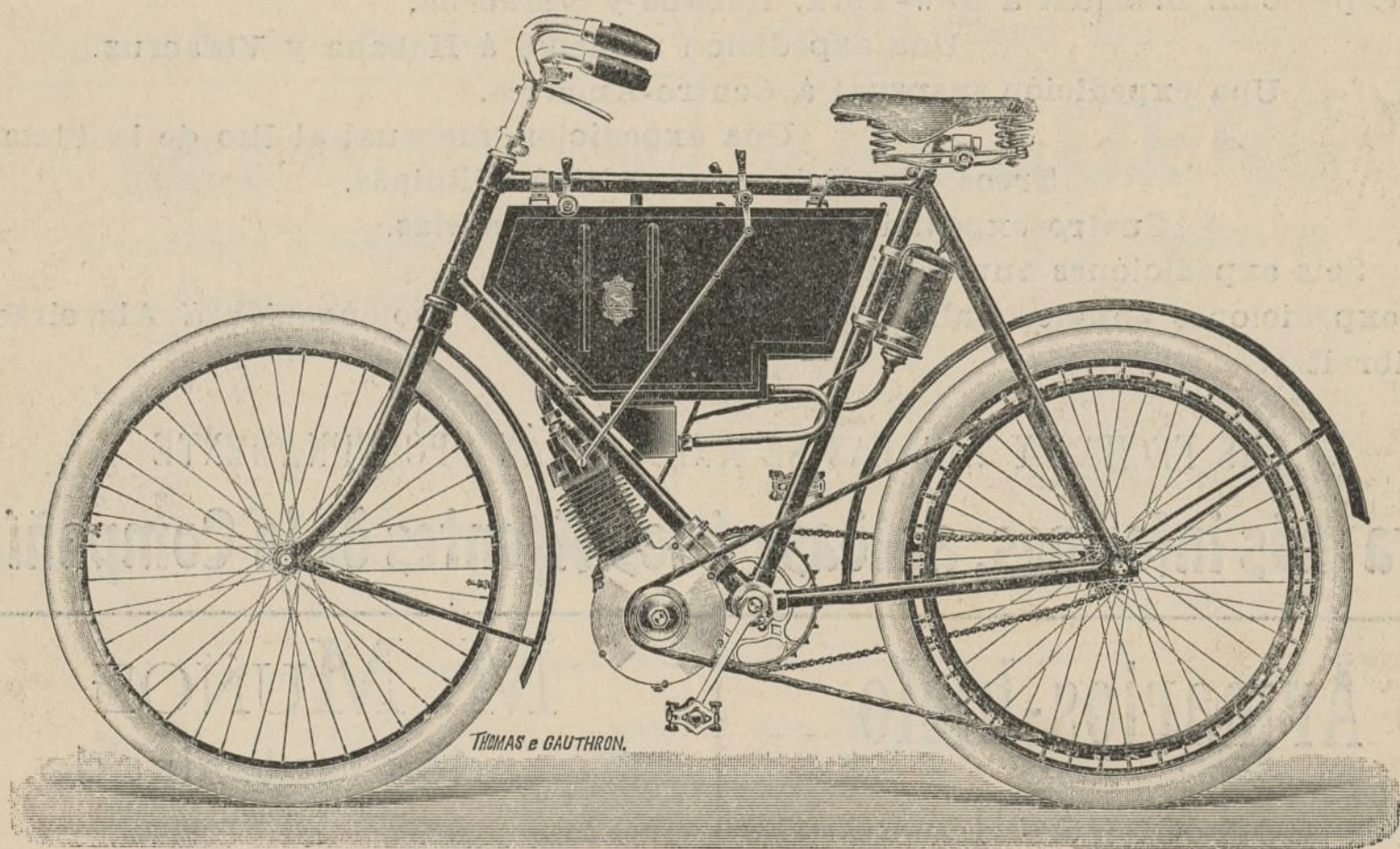
BIGIGLETAS Y MOTOGIGLETAS (ÚLTIMOS MODELOS)

Gran surtido en accesorios, materiales y gomas de todas clases.—Talleres de reparación, nikelado, torneado y esmalte á fuego.

Rafael González,

Almirante H. Pinzón, 21. HUELVA

MOTOBICICLETA PEUGEOT



Precio, 1.200 pesetas.

Cubiertas para bicicleta desde 17 pesetas.

REPRESENTANTE, JULIÁN LOZANO

SOCIEDAD EN COMANDITA

89, ALCALÁ, 89, MADRID