

LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA

DIARIO POLÍTICO INDEPENDIENTE Y DE NOTICIAS

ECHO IMPARCIAL DE LA OPINION Y DE LA PRENSA

Fundador: D. Manuel María de Santa Ana.

PUBLICIDAD

Los anuncios de todas clases referentes a Bancos y Sociedades, a precios convencionales. Se publican en esta Administración y en todas las agencias de publicidad nacionales y extranjeras. Con arreglo a la Ley, cada anuncio pagará 10 céntimos por línea y por día de inserción. Toda la correspondencia y giro debe dirigirse al ADMINISTRADOR.

NO SE DEVUELVEN LOS ORIGINALES

PRECIO DE LA SUSCRIPCION

MADRID: Edición de la mañana. 1 Pta. Men.
PROVINCIALES Y EXTRANJEROS. 3 Ptas. Trimestrales
EXTRANJEROS. 15 -
PRECIO DE LA VENTA
Por mayor, 50 céntimos ejemplar. Por menor, 30 céntimos ejemplar.
Redacción y Oficinas: Factor, 7, Madrid.

AÑO LVIII.—NUM. 17.991

Madrid.—Jueves 16 de Mayo de 1907.

Ediciones Mañana Tardes y Noche.

PHOTO—HALL

ARTICULOS DE FOTOGRAFIA

Plaza del Angel, 20.

ECOS DE LONDRES

DE NUESTRO REDACTOR

Tengo el sentimiento de participar a ustedes que no se hace el túnel del Canal de la Mancha, porque el Gobierno Liberal, procediendo a la vez con el beneplácito de los conservadores, ha decidido oponerse al proyecto por el estado de intranquilidad que el túnel podría crear en la opinión británica.

Claro está que el sentimiento del cronista no es tan grande como el de un amigo de Arbó y conocido suyo, el barón Frederick d'Erlanger, pianista y compositor y al mismo tiempo banquero del proyecto.

Estos grandes banqueros son así. Un día se les ve tocar el piano y parecen artistas profesionales.

En punto a músicos, los Mendelssohn, de Berlín, que son los banqueros alemanes de Rusia, no deshonran el apellido.—Y si al día siguiente manejan los millones como si no hubieran hecho otra cosa en la vida.

Los d'Erlanger se han gastado muchos cuartos esta vez para demostrar a los ingleses que su integridad nacional no corría peligro con el túnel.

En Finsbury Park se ha celebrado una Exposición permanente y gratuita con modelos en pequeño de las obras, planos, proyectos, estadísticas, etc. Las estadísticas, sobre todo, eran especialmente interesantes.

Demostaban lo mucho que estorba el miedo al mareo el desarrollo del tráfico de viajeros. Entre Francia y Bélgica, por ejemplo, hay mucho más tránsito de viajeros que entre Inglaterra y el Continente, lo que quiere decir que Inglaterra vive relativamente aislada del resto del mundo.

Por lo que hace al temor de la invasión, decían los d'Erlanger y sus amigos que era ridículo creer que pudiera efectuarse a lo largo de un agujero de treinta millas de largo, cuya boca podría defenderse fácilmente con un solo cañón, aparte de que el túnel podría sumergirse en cualquier momento a voluntad.

Pero este argumento flaqueaba por varias partes: los enemigos del proyecto decían que actualmente, a pesar de la superioridad marítima de Inglaterra, la Gran Bretaña no está enteramente cubierta de una sorpresa. Es posible que en cualquier momento lleguen de noche a estas islas y desembarquen treinta o cuarenta mil hombres armados.

Lo que sucede es que al siguiente día Inglaterra recoge sus escuadras, y esos invasores se encuentran sin comunicaciones con sus bases que los madereros, por consiguiente, no tienen más remedio que reírse.

Pero una vez que se haga el túnel, si esos invasores se apoderan por sorpresa de la boca inglesa del agujero y pueden seguir recibiendo municiones y refuerzos por el túnel, la invasión de Inglaterra sería un hecho, contra el cual no podrían hacer gran cosa sus escuadras.

Para evitarlo se haría preciso mantener una vigilancia constante en la boca inglesa del túnel, y para sostener esa vigilancia sería preciso militarizar el país.

Ahora bien, para evitarse quebraderos de cabeza y posibilidades de pánicos más o menos infundados, Inglaterra prefiere que se evite el túnel.

Perfectamente. Pero ¿cómo podrían evitarse sorpresas del exterior cuando se perfeccionan los aeroplanos, que ahora se están ensayando en los mares del mundo?

«Pero mientras se perfeccionen...», dice Inglaterra.

Ramiro de Maeztu.

ESTRECHANDO LAZOS

DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL

PARIS 15. Desde hace algún tiempo, la Prensa belga y los diarios ingleses sostienen vivas polémicas por la cuestión del Congo.

Todos saben que Inglaterra ha acusado, por boca de sus periódicos, a la administración belga del llamado Estado Libre del Congo, de sanguijuela y corrupción.

Por dicha causa, las dos Presencias se hostilizan siempre que se ven.

Unos de los periodistas belgas, desearios de poner fin a tal estado de cosas, ha acordado invitar a sus colegas de Londres, a una excursión de recreo a través de sus pais.

Los expedicionarios deberán visitar los principales centros belgas, minas, fábricas y explotaciones agrícolas.

Se celebrarán fiestas en su honor.

Creese que la invitación será aceptada.—R. BLASCO.

El nuevo obispo de Plasencia

Esperando al prelado.

PLASENCIA 15. En el tren de las diez, procedente de Astorga, hará su entrada solemne en esta ciudad el nuevo obispo de la diócesis, Sr. Jarrín.

Una Comisión del Cabildo catedral ha salido a esperarle a Béjar.

Aquí la animación es extraordinaria. Los balcones de las casas ostentan vistosas colgaduras.

Se han levantado arcos de triunfo en las principales calles.

A las tres y media se celebró la recepción al prelado.

En honor de éste se organizan banquetes. Llegada a Béjar.—Replimiento entusiasta.

PLASENCIA 15. Ha llegado a esta ciudad, para pasar a Plasencia, el nuevo obispo, señor Jarrín.

En el andén esperaban las autoridades civiles y militares, clero y comunidades religiosas, las cuales le presentaron sus respetos.

Habíase también congregado un numeroso público, a fin de salir al prelado.

A la llegada del tren que éste viaja, las músicas ejecutaron una marcha, y la multitud prorumpió en entusiastas vivas y aclamaciones.

Disparos también una gran cantidad de cohetes voladores, resultando el acto verdaderamente conmovedor.

El obispo, Sr. Jarrín, condecorado algunos minutos con las autoridades, agradeciendo con visibles muestras de emoción las demostraciones de afecto que se le tributaban.

Luego continuó su viaje a Plasencia, donde va a tomar posesión de la diócesis.

Muchos benjamines se le han unido aquí para hacer con él el resto del viaje.

El obispo en Plasencia.

El obispo, al descender del tren, ocupó un coche con las autoridades, siendo frenéticamente aclamado por la multitud.

La comitiva dirigióse a la ciudad.

En la puerta de Vallegamos esperan al prelado el Ayuntamiento en masa y el cabildo catedral.

Al llegar la comitiva a dicho sitio, los individuos del cabildo visten las ropas pontificales al nuevo obispo, el cual hace su entrada solemne en la ciudad, bajo palio, cuyas varas llevan seis concejales, dirigiéndose a la catedral por la Plaza Mayor y la calle de San Esteban.

Después del Te Deum, cantado en la Catedral por Sr. Jarrín dirigiéndose al Palacio episcopal, donde en este momento se halla recibiendo a las Comisiones oficiales y al pueblo.

¿Una bomba?—Extranjeros detenidos.

PLASENCIA 15. Poco antes de llegar el nuevo obispo circuló el rumor de que algunos terroristas habían vendido en esta ciudad con objeto de hacer estallar una bomba a la llegada del prelado.

La policía ha detenido como sospechosos a los súbditos extranjeros Mayer Cresubill y Alejandro Bradman.

El primero de dichos sujetos es inglés y el segundo es alemán.

Etéglase el celo del alcalde.

OTRA OPINION

CONTADORES PARA AGUA

Los contadores para agua, así como sus análogos, los de electricidad y gas, son aparatos que miden las cantidades de agua que pasan por ellos, y sirven, por lo tanto, de intermediarios para sus transacciones entre las Empresas que suministran aquella y los abonados que la consumen.

Como en su fabricación no ha llegado la industria a tal grado de perfección que puedan por sí solos constituir una perfecta garantía de sus mediciones, hay necesidad de regular sus mediciones de modo que sus indicaciones estén dentro de los límites de tolerancia que cada país tenga establecidos, al igual que se hace con los contadores de electricidad y gas.

Las muchas reclamaciones del público por marcha irregular de los contadores; la creencia de que muchos de los usados en España habían sido adquiridos de desecho del extranjero; el convencimiento de que el público, por lo general, desconoce el funcionamiento de estos aparatos; e ignora, por lo tanto, los que le perjudican en sus intereses, y la necesidad de que la distribución y exacta medida del agua que las Empresas suministran a sus abonados, sea inspeccionada y garantizada por el Estado de la misma manera que inspecciona y garantiza la del gas y electricidad, amparando por igual los intereses de unas y otros, y teniendo además en cuenta que aquellos los prestan un verdadero servicio público, han sido en España, las razones que han tenido el ministerio de Fomento para establecer el servicio de verificación de contadores para agua, dictando el real decreto de 22 de febrero de 1907, que por su objeto ha sido aplaudido por todos, según confiesa el autor del artículo aludido.

Hasta esa fecha no había nada legislado en España sobre este asunto y, por lo tanto, tampoco había nada legal establecido, cada vez que un representante, que vendía en comisión los contadores; las Empresas de suministro de agua imponían a sus abonados pagar grandes cantidades en concepto de alquiler, y el público, paciente como siempre, y sin tener a quien acudir en demanda de justicia, pagaba lo que unos y otros querían.

Así es que ahora, que en bien general se reglamenta, actual servicio, estableciendo verdaderas condiciones de comprobación que garanticen al público el buen funcionamiento de los contadores que pueda adquirir o alquilar, todo son protestas de parte de los que venden malos sistemas, que a toda costa, y valiéndose de todos los medios, pretenden hacer variar lo establecido por real decreto, a fin de sacar adelante su negocio.

Decir que son legales los contadores para agua, que el real decreto no por haber sido admitidos por la Dirección del Canal de Isabel II para su colocación en Madrid únicamente, comprobados con arreglo a las condiciones del real decreto de 6 de febrero de 1903, es desconocer por completo las disposiciones en vigor sobre el particular. El Canal habrá admitido contadores para utilizarlos en Madrid, pero aprobado sistemas, no y no; esta aprobación compete a la Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio, según el art. 1.º del real decreto de 2 de diciembre de 1904.

Respecto a las condiciones que han de cumplir los contadores al ser verificados, las fijadas en el art. 31 de las instrucciones reglamentarias del real decreto de 22 de febrero próximo pasado están dentro de la ciencia, la razón y la justicia. Están dentro de la ciencia, porque son las únicas verdaderamente técnicas que representan precisión en su funcionamiento y perfección en la fabricación; están dentro de la razón y no son difíciles de cumplir, puesto que hay muchos sistemas que las reúnen como el Frost-Tavenet, aprobado en Francia por decreto de 15 de febrero de 1886; el Kern, por decreto de 28 de mayo de 1886; el Schreber, decreto de 3 de julio de 1886; el Frazer, decreto de 8 de febrero de 1894; y el Samain, el Lambert (discos) y el Etotte (á disco), por decreto de 2 de agosto de 1900, y están dentro de la justicia, porque ellas son las únicas que impiden a los abonados defraudar a las Empresas y las que, a su vez, aseguran a los abonados que los contadores no marchan en su perjuicio.

Estas condiciones no son nada nuevas, son copia exacta de las que fija el art. 4.º del título 1.º del reglamento de la villa de París, aprobado por real decreto de 15 de octubre de 1880, seguido por toda Francia, adoptado en Bruselas desde el 5 de diciembre de 1902, y otras naciones que tienen reglamentado el servicio de comprobación de contadores para agua.

Si algunos sistemas, como son los llamados de velocidad, no los cumplen, seamos francos, y no digamos mal de las condiciones del real decreto de 22 de febrero, sino confesemos que el sistema de contador de turbina es realmente defectuoso, y lo es, por que debido a su poca sensibilidad, deja pasar relativamente grandes cantidades de agua sin medirlas, con perjuicio de las Empresas abastecedoras, y por otra parte puede llegar a marcar hasta un 30 por 100 más del agua consumida, con gran perjuicio de los intereses de los abonados. Y estas cosas se prueban mejor haciendo ensayos en los Laboratorios, que escribiendo artículos en los periódicos.

Segu, pues, así, bien claramente el público, por que se deben hacer puesto en el real decreto de 22 de febrero las condiciones del art. 31; se han puesto para aprobar todos los sistemas de contadores que sean buenos, y para desahuciar todos los que sean malos.

Las pruebas de aquellas condiciones, las hacen al hilo los fontaneros de Madrid, las personas honradas y las que no engañan a nadie.

José Guerrero.

Ingeniero.

EL HAMBRE EN CHINA

COMIENDO TIERRA

DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL

Escenas terribles.

LONDRES 15. Llegan de Shanghai noticias horribles.

El hambre aniquila a las poblaciones de la China occidental, y deja desiertas ciudades enteras.

Se calcula que mueren de inanición 3.000 personas por semana.

Se ha perdido la cosecha del arroz, y los campesinos, después de haberlo vendido todo, se alimentan con hojas y cortezas de árboles.

Se registran escenas macabras. Las madres venden a sus hijas y los maridos a sus mujeres.

Los caminos están llenos de bandidos, que saquean a los que viajan, y si se resisten, les dan la muerte.

En Chin-Kiang, los aldeanos cavan el suelo y extraen del él una especie de arcilla blanca, que mezclan con hojas y raíces terribles.

Con tales ingredientes confeccionan un plato especial, que comen con deleite.

Naturalmente, esta mezcla de tierra y hojas cocidas, provoca, en los desventurados que comen las de alimento, terribles dolores de vientre.

Sin embargo, calma el hambre, y los famélicos apellidan por dicha circunstancia, a la arcilla en cuestión, *diosa de la misericordia*.

El Gobierno ha enviado, para que sean repartidas, grandes cantidades de arroz y pescado seco; pero son tantos los hambrientos, que tales remesas no bastan para solucionar la crisis.

Toda la China occidental es un vasto campo de desolación.

Los caláveres, abandonados en las calzadas, se pudren al aire libre, sin que nadie se ocuide de enterrarlos.

Infinidad de epidemias atacan a las poblaciones, concluyendo la obra iniciada por el hambre.

Los europeos abandonan las regiones castigadas por el azote, temiendo ser saqueados y muertos.

FOR LA VERDAD

Alrededor de la Alhambra.

Con los títulos anteriores publiqué hace dos años varios artículos en que me ocupaba de la Alhambra y de la necesidad de repararla.

Dije que precisaba resolver el problema, y que para ello se imponía la anulación de la malhadada reforma del doctor Cortezo.

Hoy el cambio se ha consumado, y el triunvirato de administradores se afirma con la dimisión del arquitecto Sr. Contreras.

El Gobierno ahora, para hacer plaza a éste, al Sr. Cendoya, y dice que concederá fondos en abundancia.

Veremos si mantiene su promesa. Por mi parte, no me fio. ¿Son tan desmemoriados los ministros!

Se ha fantaseado mucho alrededor de este asunto. La mayoría de los que sobre él he escrito, no conocen sus interioridades, dignas de estudio.

De vez en cuando, los periodistas grandinosos lanzan gritos de alarma. La Prensa de Madrid recogía la queja, y el Gobierno claraba hallarse bien dispuesto.

El ministro del ramo, sin acordarse de los planes de obras archivados, ordenaba la redacción de otro nuevo. Contreras obedecía, lo enviaba y aguardaba órdenes. Pasada la alarma, todo seguía igual. Una crisis cualquiera tumbaba al Ministerio, y hasta otra vez se volvía a mandar a Contreras a la Dirección de los archivos celosamente. Cada invierno, los temporales causaban en los muros, en las torres, en las divinas estancias, de allicatados proliferos, algún destrozo nuevo. Reclamaba contra la pequeñez de la consignación—30.000 pesetas para personal y reparaciones,—y nada conseguía. Sus proyectos quedaban siempre pendientes de tallo burocrático.

De vez en cuando, los periodistas grandinosos lanzan gritos de alarma. La Prensa de Madrid recogía la queja, y el Gobierno claraba hallarse bien dispuesto.

El ministro del ramo, sin acordarse de los planes de obras archivados, ordenaba la redacción de otro nuevo. Contreras obedecía, lo enviaba y aguardaba órdenes. Pasada la alarma, todo seguía igual. Una crisis cualquiera tumbaba al Ministerio, y hasta otra vez se volvía a mandar a Contreras a la Dirección de los archivos celosamente. Cada invierno, los temporales causaban en los muros, en las torres, en las divinas estancias, de allicatados proliferos, algún destrozo nuevo. Reclamaba contra la pequeñez de la consignación—30.000 pesetas para personal y reparaciones,—y nada conseguía. Sus proyectos quedaban siempre pendientes de tallo burocrático.

De vez en cuando, los periodistas grandinosos lanzan gritos de alarma. La Prensa de Madrid recogía la queja, y el Gobierno claraba hallarse bien dispuesto.

El ministro del ramo, sin acordarse de los planes de obras archivados, ordenaba la redacción de otro nuevo. Contreras obedecía, lo enviaba y aguardaba órdenes. Pasada la alarma, todo seguía igual. Una crisis cualquiera tumbaba al Ministerio, y hasta otra vez se volvía a mandar a Contreras a la Dirección de los archivos celosamente. Cada invierno, los temporales causaban en los muros, en las torres, en las divinas estancias, de allicatados proliferos, algún destrozo nuevo. Reclamaba contra la pequeñez de la consignación—30.000 pesetas para personal y reparaciones,—y nada conseguía. Sus proyectos quedaban siempre pendientes de tallo burocrático.

De vez en cuando, los periodistas grandinosos lanzan gritos de alarma. La Prensa de Madrid recogía la queja, y el Gobierno claraba hallarse bien dispuesto.

El ministro del ramo, sin acordarse de los planes de obras archivados, ordenaba la redacción de otro nuevo. Contreras obedecía, lo enviaba y aguardaba órdenes. Pasada la alarma, todo seguía igual. Una crisis cualquiera tumbaba al Ministerio, y hasta otra vez se volvía a mandar a Contreras a la Dirección de los archivos celosamente. Cada invierno, los temporales causaban en los muros, en las torres, en las divinas estancias, de allicatados proliferos, algún destrozo nuevo. Reclamaba contra la pequeñez de la consignación—30.000 pesetas para personal y reparaciones,—y nada conseguía. Sus proyectos quedaban siempre pendientes de tallo burocrático.

De vez en cuando, los periodistas grandinosos lanzan gritos de alarma. La Prensa de Madrid recogía la queja, y el Gobierno claraba hallarse bien dispuesto.

El ministro del ramo, sin acordarse de los planes de obras archivados, ordenaba la redacción de otro nuevo. Contreras obedecía, lo enviaba y aguardaba órdenes. Pasada la alarma, todo seguía igual. Una crisis cualquiera tumbaba al Ministerio, y hasta otra vez se volvía a mandar a Contreras a la Dirección de los archivos celosamente. Cada invierno, los temporales causaban en los muros, en las torres, en las divinas estancias, de allicatados proliferos, algún destrozo nuevo. Reclamaba contra la pequeñez de la consignación—30.000 pesetas para personal y reparaciones,—y nada conseguía. Sus proyectos quedaban siempre pendientes de tallo burocrático.

De vez en cuando, los periodistas grandinosos lanzan gritos de alarma. La Prensa de Madrid recogía la queja, y el Gobierno claraba hallarse bien dispuesto.

El ministro del ramo, sin acordarse de los planes de obras archivados, ordenaba la redacción de otro nuevo. Contreras obedecía, lo enviaba y aguardaba órdenes. Pasada la alarma, todo seguía igual. Una crisis cualquiera tumbaba al Ministerio, y hasta otra vez se volvía a mandar a Contreras a la Dirección de los archivos celosamente. Cada invierno, los temporales causaban en los muros, en las torres, en las divinas estancias, de allicatados proliferos, algún destrozo nuevo. Reclamaba contra la pequeñez de la consignación—30.000 pesetas para personal y reparaciones,—y nada conseguía. Sus proyectos quedaban siempre pendientes de tallo burocrático.

De vez en cuando, los periodistas grandinosos lanzan gritos de alarma. La Prensa de Madrid recogía la queja, y el Gobierno claraba hallarse bien dispuesto.

El ministro del ramo, sin acordarse de los planes de obras archivados, ordenaba la redacción de otro nuevo. Contreras obedecía, lo enviaba y aguardaba órdenes. Pasada la alarma, todo seguía igual. Una crisis cualquiera tumbaba al Ministerio, y hasta otra vez se volvía a mandar a Contreras a la Dirección de los archivos celosamente. Cada invierno, los temporales causaban en los muros, en las torres, en las divinas estancias, de allicatados proliferos, algún destrozo nuevo. Reclamaba contra la pequeñez de la consignación—30.000 pesetas para personal y reparaciones,—y nada conseguía. Sus proyectos quedaban siempre pendientes de tallo burocrático.

De vez en cuando, los periodistas grandinosos lanzan gritos de alarma. La Prensa de Madrid recogía la queja, y el Gobierno claraba hallarse bien dispuesto.

El ministro del ramo, sin acordarse de los planes de obras archivados, ordenaba la redacción de otro nuevo. Contreras obedecía, lo enviaba y aguardaba órdenes. Pasada la alarma, todo seguía igual. Una crisis cualquiera tumbaba al Ministerio, y hasta otra vez se volvía a mandar a Contreras a la Dirección de los archivos celosamente. Cada invierno, los temporales causaban en los muros, en las torres, en las divinas estancias, de allicatados proliferos, algún destrozo nuevo. Reclamaba contra la pequeñez de la consignación—30.000 pesetas para personal y reparaciones,—y nada conseguía. Sus proyectos quedaban siempre pendientes de tallo burocrático.

De vez en cuando, los periodistas grandinosos lanzan gritos de alarma. La Prensa de Madrid recogía la queja, y el Gobierno claraba hallarse bien dispuesto.

El ministro del ramo, sin acordarse de los planes de obras archivados, ordenaba la redacción de otro nuevo. Contreras obedecía, lo enviaba y aguardaba órdenes. Pasada la alarma, todo seguía igual. Una crisis cualquiera tumbaba al Ministerio, y hasta otra vez se volvía a mandar a Contreras a la Dirección de los archivos celosamente. Cada invierno, los temporales causaban en los muros, en las torres, en las divinas estancias, de allicatados proliferos, algún destrozo nuevo. Reclamaba contra la pequeñez de la consignación—30.000 pesetas para personal y reparaciones,—y nada conseguía. Sus proyectos quedaban siempre pendientes de tallo burocrático.

De vez en cuando, los periodistas grandinosos lanzan gritos de alarma. La Prensa de Madrid recogía la queja, y el Gobierno claraba hallarse bien dispuesto.

El ministro del ramo, sin acordarse de los planes de obras archivados, ordenaba la redacción de otro nuevo. Contreras obedecía, lo enviaba y aguardaba órdenes. Pasada la alarma, todo seguía igual. Una crisis cualquiera tumbaba al Ministerio, y hasta otra vez se volvía a mandar a Contreras a la Dirección de los archivos celosamente. Cada invierno, los temporales causaban en los muros, en las torres, en las divinas estancias, de allicatados proliferos, algún destrozo nuevo. Reclamaba contra la pequeñez de la consignación—30.000 pesetas para personal y reparaciones,—y nada conseguía. Sus proyectos quedaban siempre pendientes de tallo burocrático.

De vez en cuando, los periodistas grandinosos lanzan gritos de alarma. La Prensa de Madrid recogía la queja, y el Gobierno claraba hallarse bien dispuesto.

El ministro del ramo, sin acordarse de los planes de obras archivados, ordenaba la redacción de otro nuevo. Contreras obedecía, lo enviaba y aguardaba órdenes. Pasada la alarma, todo seguía igual. Una crisis cualquiera tumbaba al Ministerio, y hasta otra vez se volvía a mandar a Contreras a la Dirección de los archivos celosamente. Cada invierno, los temporales causaban en los muros, en las torres, en las divinas estancias, de allicatados proliferos, algún destrozo nuevo. Reclamaba contra la pequeñez de la consignación—30.000 pesetas para personal y reparaciones,—y nada conseguía. Sus proyectos quedaban siempre pendientes de tallo burocrático.

De vez en cuando, los periodistas grandinosos lanzan gritos de alarma. La Prensa de Madrid recogía la queja, y el Gobierno claraba hallarse bien dispuesto.

que ahora privan no son las del tiempo de los Alhamares. Y no creo que el Sr. Cendoya naciera en la época de la fundación de la monarquía nazaria. Sería entonces el Matusalén de los arquitectos y estaría lleno de achaques. Y yo, que le conozco mucho, salgo garante de su juventud relativa.

¿Qué harán juntos el militar, el pintor y el arquitecto? ¿Qué hacer que nada malo, ya, si embargo, tengo mis dudas. La buena fe, cuando no se acompaña de la ciencia, origina muchas veces enormes errores.

El Gobierno dice que—¡al fin!—liberará dinero, y he aquí que yo, granadino de nacimiento y de corazón, no sé si alegrarme o sentir tristeza. Porque el dilema es claro. ¿Qué sería más funesto para la Alhambra, el abandono como nevera de conducta, o una profanación cometida en nombre del Arte y quizá del patriotismo?

Pero ya no hay remedio. La obra de Cortezo ha dado sus frutos. Contreras, el verdadero inteligente—nunca he sido amigo suyo, y hablo en nombre de la justicia,—queda fuera por su voluntad y la del Gobierno. La Comisión local de Monumentos, donde hoy autoriza, está en sus derechos. Y la Alhambra se halla en vísperas de una inspección nueva.

¡La Divina Providencia la salve de tantos y tan graves peligros!

Fabián Vidal.

LOS CONSUMOS

DESORDENES EN VALENCIA

VALENCIA 15. En los poblados marítimos se ha recrudecido la agitación producida a causa del impuesto de Consumos.

Dos empleados de la Arrendataría de Consumos, protegidos por dos parejas de la Guardia Civil, se presentaron a embargar una paquería de la calle de José Benlliure.

El dueño apeló a las evasivas para alargar la realización de la diligencia, y a la puerta se formaron algunos grupos, que prorrumpieron en silbidos.

Pidieron refuerzos al gobernador interino, el cual mandó seis parejas de la Guardia Civil de Caballería, que intentaron disolver los grupos simulando una carga.

La confusión fué grande. De los manifestantes partieron dos disparos, sin hacer blanco.

Algunos de los manifestantes resultaron contusos.

Un guardia recibió una pedrada en el ojo y una contusión leve.

Realizado el embargo, los empleados de la Arrendataría, acompañados por los guardias civiles de infantería, subieron al tranvía, para regresar a Valencia.

En las calles del tránsito se reprodujo la manifestación.

El gobernador ha dictado los órdenes oportunos para que cumplan las leyes los vecinos de los referidos poblados, y calificado de bochornoso que ocurran graves sucesos.

Los vecinos están excitadísimo y dispuestos a resistirse al pago de los consumos. Medidas preventivas.—Detalles de los sucesos.—El guardia herido.—Recibo equivocado.

VALENCIA 15. El gobernador interino, de acuerdo con el jefe de la Comandancia de la Guardia Civil, ha concentrado en el poblado marítimo fuerzas suficientes para restablecer el orden, en previsión de que vuelva a alterarse mañana por continuar los embargos.

En los sucesos á que se refirió mi anterior telegrama se hicieron varios disparos.

El guardia civil herido se llama Juan Maillón.

En la casa de Socorro del puerto le curaron una grave contusión en el ojo derecho, con desgarro del párpado.

El dueño de la paquería, cuyo embargo originó á los sucesos, ha visitado las redacciones de varios periódicos para manifestar que pagará el impuesto de consumos tan pronto como se subsane el error en el recibo que le presentaron al cobro, pues aparecen sus dos apellidos equivocados.

UN HUNDIMIENTO

CINCO HERIDOS

MÁLAGA 15. En la casa núm. 15 de la calle de Santa Ana ha ocurrido hoy un sensible accidente.

El pavimento del primer piso del edificio se hundió, cayendo envueltas entre los escombros varias personas.

En la cocina de la casa se hallaban la anciana Ana Sánchez, Pastor, su hija Josefa, un niño de corta edad, Diego Sánchez Sanchó y Francisco Bueno Sánchez, que sufrieron heridas de mucha gravedad.

Todos ellos han sido trasladados al Hospital.

El accidente ocurrió a las tres y media de la tarde.

El dueño de la casa, Sr. Pastor, ha expresado su dolor por el accidente.

Los heridos son: Ana

Barcelona le dijo, pocas horas antes del lance, que éste sería a pistola y después a sable, si al terminar los diez disparos no había...

Los peritos. Compararon como peritos los maestros de armas...

Más declaraciones. Don José Medina no se acuerda de nada. Habló con el Sr. Barcelona días antes del suceso...

El cocherito que trajo a Varela. Declaró Pedro Núñez, el cocherito que condujo al coche en que vino Varela cuando regresó del duelo...

Otros interrogatorios.—Se suspende la vista. Don Antonio Sanz dice que Varela le encargó que preguntara por el estado de Barcelona en el mismo día del duelo...

INDISCUTIBLE. Es que la casa que mejores marcas de coches vende y en mejores condiciones es la de Juan de Mesa...

BETI-JAI. Inadvertidamente se ha dicho que no hay abierto en la actualidad en Madrid más que un Frontón de pelota...

LA GACETA DE AYER. Contiene las siguientes disposiciones: Real decreto nombrando caballero de la Legión de Honor...

NOTAS MUNICIPALES. El presidente de la Cámara municipal de Lisboa ha dirigido al alcalde de Madrid el siguiente telegrama...

Exposición de Industrias madrileñas. La importancia de las edificaciones de la Exposición requiere, para terminarla debidamente...

das el día 20, para que su ornamentación y arreglo interior terminen antes de la inauguración.

EN LA CARCEL DE VALENCIA PRESO FURIOSO. VALENCIA 15. En la cárcel celular ha ocurrido un terrible suceso.

ORDEN BOTIJIL FIESTAS DEL CORPUS (DESDE GRANADA). Queridísimos hermanos y salerosas hermanas: He llegado felizmente a la morisca Granada...

En Moroda. Pero no trató de estos pormenores sin manifestarnos (por creerlo pertinente) que antes de poner las pecadoras plantas...

En Moroda. Pero no trató de estos pormenores sin manifestarnos (por creerlo pertinente) que antes de poner las pecadoras plantas...

En Moroda. Pero no trató de estos pormenores sin manifestarnos (por creerlo pertinente) que antes de poner las pecadoras plantas...

En Moroda. Pero no trató de estos pormenores sin manifestarnos (por creerlo pertinente) que antes de poner las pecadoras plantas...

En Moroda. Pero no trató de estos pormenores sin manifestarnos (por creerlo pertinente) que antes de poner las pecadoras plantas...

En Moroda. Pero no trató de estos pormenores sin manifestarnos (por creerlo pertinente) que antes de poner las pecadoras plantas...

los demás directores que tuvo de después el periódico, Sres. Medina y Solsona, se mostraron partidarios de nuestra corporación...

Los festejos. Claramente que después de haberos dado cuenta por telegrama de los festejos que se preparan...

En las carreras de turismo automovilista se concederán premios valiosos, entre los que figuran los acordados por el Ayuntamiento...

DE BILBAO. La colonia madrileña. BILBAO 15. La colonia madrileña aquí residente celebró el día de San Isidro con una fiesta religiosa y un banquete.

UNA PRUEBA NOTABLE. Un coche Daimler sube la cuesta del Guadarrama en ocho minutos cincuenta y ocho segundos.

EN LA CATEDRAL. La función religiosa que ayer mañana, a las diez, se celebró en la ermita fue muy solemne...

EN SAN ANDRÉS. En esta parroquia iglesia se ha conmemorado el día con una solemne función...

VARIAS NOTAS. La casa inmediata a la iglesia de San Andrés, en que tuvieron su vivienda San Isidro y Santa María de la Cabeza...

POR LA TARDE. Hasta las tres puede decirse que la romería no empezó a animarse, y la animación fue aumentando de modo extraordinario...

EMPERATRIZ POETISA POR EL PREMIO NOBEL. LONDRES 15. Un despacho cablegráfico de Tokio comunica una noticia que está originando muchos comentarios...

NOTICIAS DE ESPECTACULOS. AGOLÓ.—El viernes, día festivo por ser cumpleaños de S. M. el Rey, se verificó en este teatro una escogida función de tarde...

LA CORRIDA DE AYER. 6.º DE ABONO. La entrada un lleno, la tarde nublada y los toros de Surja.

Fiesta de San Isidro en Madrid. LA ROMERÍA. La mañana se presentó bastante baja de temperatura; pero esto no fué motivo para la desanimación absoluta...

EN LA CATEDRAL. La función religiosa que ayer mañana, a las diez, se celebró en la ermita fue muy solemne...

EN SAN ANDRÉS. En esta parroquia iglesia se ha conmemorado el día con una solemne función...

VARIAS NOTAS. La casa inmediata a la iglesia de San Andrés, en que tuvieron su vivienda San Isidro y Santa María de la Cabeza...

POR LA TARDE. Hasta las tres puede decirse que la romería no empezó a animarse, y la animación fue aumentando de modo extraordinario...

POR LA TARDE. Hasta las tres puede decirse que la romería no empezó a animarse, y la animación fue aumentando de modo extraordinario...

Desequilibrados por el abuso del alcohol, no faltaron, ni dejaron de registrarse en la sucursal de la Casa de Socorro del distrito de la Latina algunos casos por caídas en la popular pradera...

EL PERNALES. SEVILLA 14. Por noticias particulares recibidas de Morón, se sabe que el famoso bandido Pinales estuvo en una finca de aquel terreno llamada El Pollo...

LA CORRIDA DE AYER. 6.º DE ABONO. La entrada un lleno, la tarde nublada y los toros de Surja.

Fiesta de San Isidro en Madrid. LA ROMERÍA. La mañana se presentó bastante baja de temperatura; pero esto no fué motivo para la desanimación absoluta...

EN LA CATEDRAL. La función religiosa que ayer mañana, a las diez, se celebró en la ermita fue muy solemne...

EN SAN ANDRÉS. En esta parroquia iglesia se ha conmemorado el día con una solemne función...

VARIAS NOTAS. La casa inmediata a la iglesia de San Andrés, en que tuvieron su vivienda San Isidro y Santa María de la Cabeza...

POR LA TARDE. Hasta las tres puede decirse que la romería no empezó a animarse, y la animación fue aumentando de modo extraordinario...

POR LA TARDE. Hasta las tres puede decirse que la romería no empezó a animarse, y la animación fue aumentando de modo extraordinario...

Arreglados el solito al toro, entra otra vez con un bueno. Ricardo se encuentra con un bicho completamente tonto, y lo pasa de muleta poco, pero tranquilo y desde cerca.

EL PERNALES. SEVILLA 14. Por noticias particulares recibidas de Morón, se sabe que el famoso bandido Pinales estuvo en una finca de aquel terreno llamada El Pollo...

LA CORRIDA DE AYER. 6.º DE ABONO. La entrada un lleno, la tarde nublada y los toros de Surja.

Fiesta de San Isidro en Madrid. LA ROMERÍA. La mañana se presentó bastante baja de temperatura; pero esto no fué motivo para la desanimación absoluta...

EN LA CATEDRAL. La función religiosa que ayer mañana, a las diez, se celebró en la ermita fue muy solemne...

EN SAN ANDRÉS. En esta parroquia iglesia se ha conmemorado el día con una solemne función...

VARIAS NOTAS. La casa inmediata a la iglesia de San Andrés, en que tuvieron su vivienda San Isidro y Santa María de la Cabeza...

POR LA TARDE. Hasta las tres puede decirse que la romería no empezó a animarse, y la animación fue aumentando de modo extraordinario...

POR LA TARDE. Hasta las tres puede decirse que la romería no empezó a animarse, y la animación fue aumentando de modo extraordinario...

LA SEMANA SPORTIVA

Suplemento a La Correspondencia de España.

Madrid.—Jueves 16 de Mayo de 1907.

Ediciones mañana, tarde y noche.

EL SALON DE MADRID

CONCURSO DE CARROSSERIES LOS PREMIOS

EXTRANJEROS

FUERA DE CONCURSO

Kellner.
Henri Labourdette.
Rotschild.

MEDALLA DE ORO

Beuzelin.

MEDALLA DE PLATA

Krieger.

Sud Deutsch.

Daimler.

Delaugere Clayette.

MEDALLA DE BRONCE

De Dion-Bouton.

Cottereau.

Alcyon.

Mercedes

Austin)

ESPAÑOLES

MEDALLA DE ORO

Lamarca.

Labourdette.

Madrid-Automóvil.

MEDALLA DE PLATA

Santos Gómez.

Vidal.

Betla.

Reynes.

MEDALLA DE BRONCE

Taffet.

Lone.

Baró.

EN EL SALÓN

ENTRE EL PÚBLICO

El primer Salón de automóviles de Madrid ha tenido un éxito enorme, colosal, como no lo esperaba nadie. Esta es la opinión de todo el que lo visita, y así hay que creerlo, puesto que todos lo dicen.

La nota brillante, animada, la ha dado el público, llenando a diario las salas, y entre el público, y muy principalmente, las señoras, que han mostrado desde el principio un interés decidido por la Exposición. Si hubiéramos de dar una lista de las damas que concurren a iduamente al Salón necesitaríamos citar a casi todas las aristócratas madrileñas. Parece que se han puesto de acuerdo, además, para realizar la visita del conjunto luciendo trajes elegantes y lujosos, porque no se ve una sola toilette que no sea de gusto refinado y caro.

Los visitantes matinales están en una minoría considerable. La provincialidad es mayor. Y, sin embargo, no faltan salubres y altos ejemplos de costumbres más higiénicas y más europeas, porque la Familia Real ha visitado el Salón, a primera hora casi siempre. Don Alfonso XIII va antes de las once, vistiendo la "democrática" americana; recorre los stands, habla con los expositores, examina las chassis, se repartió sonrisas y frases amables a todo el mundo, y a medio día emprende el regreso al Palacio.

Esta es la hora en que el Salón queda desierto, en absoluto. Los madrugadores acuden al restaurant apresuradamente para no quearse en mesa, y allí, en el comedor alegre y confortable, se reanudan las conversaciones y se habla de los coches vendidos, de lo que ha dicho el Rey, y de las ventajas de la cadena sobre la cardan, al compra de los valores que ejecutan los hombres. Para los que se agitan hablando de carburadores y chassis no ha una distracción más sugestiva en algún conato de *fort*.

Luego, a las tres, empiezan a reanudar las salas la animación, que llega a todo su apogeo a las cinco. Entonces la circulación por los pasillos es difícilísima. El *two o'clock* va atrae nuevamente al público al buffet, los stands se llenan de curiosos, la gente se amontona alrededor de los coches de las grandes marcas.

Esta es la hora de marcharse...

afirmar rotundamente la superioridad de una marca, a ojo de buen cubero. Ved un artesano, acompañado de su familia, que se detiene pronto ante un *chassis* cualquiera y dice con tanto majestuosidad: Aquí tenéis el mejor coche de la Exposición. La sencilla credulidad de las mujeres queda tan impresionada, que ya no conceden mérito a otra cosa.

Los *sportmen* en agraz son peores, porque se creen obligados a razonar su opinión y os aturden con un aluvión de tecnicismos. Por lo pronto os llevan, como primera providencia, delante del coche, en este caso cuerpo del delito de que sois víctima, y allí os explican cómo los seis cilindros no tienen más que inconvenientes, aunque las crónicas digan lo contrario; cómo el cambio de velocidades debía llevar tres *baladeurs* en vez de dos, y otras mil lindezas que acrecientan su suficiencia mecánica... y vuestro buen humor escuchándoles.

El tipo opuesto, el de un visitante que confiese con franqueza su ignorancia, es rarísimo. Y, sin embargo, hemos tenido la desgracia de dar con él.

Nos acercó en un stand, donde esgrámbamos al expositor, amigo nuestro; al vernos sentados en aquel sitio, el hombre fujizó, sin duda, que debíamos ser *tecnicos* y empezó a desarrollar hábilmente su ataque. Primero las preguntas más elementales, hechas con exquisita amabilidad, a las que hubimos de responder con nuestro modesto repertorio de automovilismo. Después las preguntas *insidiosas*: ¿por qué hay dos frenos? ¿por qué hay cuatro velocidades?...

Finalmente, nuestro hombre se sentó, sacó lápiz y papel, y a quemarropa, nos lanzó esta pregunta: ¿en qué consiste el *alternage*?

Si vas a la Exposición, lector, procura librarte de los *sabios*, y más aún, de los ignorantes. Dedicate por entero a la contemplación de los automóviles, y especialmente a la de las mujeres, que alegran y dan animación a aquellos salones.

Ellas lo alegran todo en la vida.

Esto nos ha hecho concebir el proyecto de montar otra sucursal en Biarritz el año próximo, para los verdaderos españoles. Tenra un taller completo de reparaciones, y la instalación será en todo digna del selecto público para el cual se destina.

Crean ustedes—terminó diciéndonos M. Belleville—que el favor del público español es una de las conquistas más vivamente deseadas por nuestra casa. Y la esperamos casi a plazo fijo, porque estamos seguros de nosotros mismos.

NEUMÁTICOS DUNLOP para automóviles y bicicletas. EL REY DE LA CARRETERA

ECOS

El ciclismo en Dinamarca. La Prensa danesa dice que hay en toda la nación medio millón de ciudadanos con bicicleta.

Se dice, que de cada cinco habitantes, uno posee máquina tan útil.

Del Norte, esta vez, nos viene la luz.

La tradición y el *sport*. Estos días nos hemos venido ocupando de las fiestas del Corpus de Granada, en su relación con el automovilismo.

La bella ciudad de la Alhambra ama la tradición, y sus regocijos artísticos, cultos que hallan marco bellissimo en el paisaje, en el cielo, en el sol, en la vega sin rival, tuvieron siempre un carácter de casticismo localista que les hacía inconfundibles con las fiestas de otras ciudades.

Y, sin embargo, el *sport* ha invadido de tal modo nuestra patria, que la tradición, para no desaparecer, se alía con sus manifestaciones y las concede beligerancia.

Granada, en su programa de festejos del Corpus, ha incluido números *sportivos*, carreras de automóviles a la costa y a Guadix, pruebas de montaña que obtendrán, de fijo, un éxito inmenso.

Es un sintoma de los tiempos. Ya se sube a la Alhambra en tranvía. El camino de la torre de la Vela está siendo trillado por los automóviles. Y la Alpujarra de los montes abandona sus secretos a la invasión del *Poids Lourds*.

Oh auto, rey de la velocidad, maravilla mecánica, bien puedes decir que es tuyo el triunfo!

Los Stands

GREGOIRE

Ya hemos hablado en esta misma sección de los magníficos tipos de *voiturettes*, que presenta la casa Gregoire.

Hoy, para completar nuestra información sobre esta marca, hablaremos de los nuevos modelos que fabrica, el 10-14 HP y el 14-20 HP.

Gregoire quiso siempre llegar al ideal de los coches democráticos, accesibles a los bolsillos modestos, y construyó vehículos fuertes y rápidos, prontos a desarrollar velocidades excepcionales, con sencillez sobrada para resistir, sin averías, las más accidentadas carreteras.

Sus nuevos tipos son un prodigio de rapidez, resistencia y *souplesse*. De consumo escaso y precio módico, logran fijar, para muchos años, el tipo de la *voiturette*, ese tipo que anhelaban encontrar muchos fabricantes de fama.

Gregoire es el rey de los autos demoráticos. Las innovaciones realizan el bello ideal de los que ven en el automóvil el sustituto de la locomoción individual antigua.

HORSE-SHOE

Con objeto de hacer pruebas de velocidad y de subida de pendientes, el día 14 de mayo salió un coche-fuero de la acreditada marca Horse-Shoe. Ocupaban cinco personas, entre las cuales se contaba el distinguido *sportman* D. Francisco P. tío, y el carruaje dirigido por el Alto del León de Guadarrama, pendiente tan temida por todos los auto-villistas.

El día resultó bastante desafiante. En la cumbre de la sierra nevó y llovió con abundancia y el viento molestaba bastante.

Sin embargo, a pesar de tan desfavorables condiciones, el coche realizó una maravillosa excursión, pues con sus cinco asientos ocupados y el todo echado, gran parte del recorrido lo hizo en segunda velocidad.

Al llegar a la cumbre de la sierra, los excursionistas se encontraron con una agradable sorpresa. Allí vieron otros dos automóviles de la marca Daimler, en los cuales iba el señor marqués de la Romana, el conde de Berberana y el distinguido director de El Automóvil, el órgano del Real Automóvil Club.

Entonces dos los excursionistas pasaron algunas horas agradabilísimas, yendo juntos a merendar al inmediato pueblo de Guadarrama. Luego se despidieron, haciendo caso de proseguir la excursión, y sin antes haber todos ellos felicitado con entusiasmo a los representantes de la gloriosa marca Horse-Shoe por los maravillosos resultados obtenidos.

Los representantes de la Horse-Shoe habían llegado tarde a Madrid y no pensaban ya por esta razón haber expuesto en el Salón de Madrid sus coches.

No obstante, sus numerosos amigos, encantados de la belleza de los modelos enviados por la Horse-Shoe, han rogado

a sus representantes que la expusieran en el concur-o.

Estos, al fin, decidieron hacerlo, y desde el día 15 los coches de la Horse-Shoe exhiben en el Salón al lado de los automóviles Brillé, completando de este modo a todos los entusiastas del automovilismo, que en España son ya legión y que sólo desean que el automóvil sea en breve plazo asequible a todas las clases sociales.

COTTHEREAU

Antes del Salón, desconocían muchos en España la producción mundial, dentro del automovilismo. A- es que cuando supieron que la marca Cottereau fabrica, en sus inmensos talleres de Dijon, mil coches por año, se quedaron asombrados.

Uno de los beneficios más grandes de nuestro Salón será, de fijo, el haber dado a conocer potentes y concienzutas marcas, tan interesantes y acreditadas como la Cottereau.

El *essor* enorme de esta casa se debe, más que al desarrollo general de la industria, a la predicción que, desde antiguo, viene dispensando el público.

Hay en el Salón un tipo 15-18 HP., construido por Cottereau, que llama la atención poderosamente. Este coche, en la Jura carrera del Tour de Francia, recorrió 6.000 kilómetros sin una avería, dando pruebas irrefutables de su solidez y resistencia.

DUNLOP el primer neumático del MUNDO

Visitar el Stand 135

O. T. A. V.

Hemos hablado en estas columnas del peligro que hace correr a la *voiturette* la construcción de tipos monstruos, que pretenden ser más rápidos que los potentes 60 HP., de seis cilindros, y en más de una ocasión hemos pue to en guardia a nuestros lectores contra este tipo híbrido.

Pero hemos de reconocer noble y lealmente que la marca O. T. A. V. no incurra en estas críticas. A la simple vista, y sólo al primer examen, se advierte que la *voiturette* de esta casa es un coche sólido y modesto, como debe serlo.

Felicitemos a la Sociedad Angloespañola, que tiene su instalación en el Salón del Prado, por haber introducido en España este encantador modelo de coche que construye la casa O. T. A. V.

DEUTSCH Y COMPAÑIA

Motocicleta es una palabra que no tiene traducción posible en ningún idioma. Pero no la necesita tampoco. Todos los *chauffeurs* del mundo entero conocen este nombre, y es la providencia de los precautos cuando llegan los apuros en la *panne* de esencia.

Motocicleta es el cartel obligado que veréis siempre colocada en lugar preeminente en todo *garage* verdaderamente digno de ostentar este título. Producto impuesto por sus relevantes méritos, la *Motocicleta* no necesita elogios de ninguna clase, pues conocidas de todo el mundo son sus inimitables cualidades.

Motocicleta es, en fin, la esencia adecuada a todas las temperaturas y a todos los motores.

DESMARIS

La buena marcha de los autos, su regularidad y firmeza, depende de la clase de esencia que se emplee. Si es mala, no funciona el motor, los *valves* se sucuden y el pobre *chauffeur*, desesperado, maldice su coche y hasta su oficio.

La *Automocilina Desmaris* no es, ni demasiado ligera, ni demasiado pesada. Constituye la providencia del mecánico. Gracias a ella, coches medianos logran triunfos resonantes en carreras durísimas.

Está fabricada según una fórmula química que hoy han consagrado infinidad de éxitos.

La *Automocilina* es de necesidad absoluta para los coches de todas las marcas. Sin ella, pu de decirse que todos los *chauffeurs* hubieran renunciado a su difícil profesión.

DELAUGERE-CLAYETTE Y COMPAÑIA

Después de reseñar los distintos tipos de coches que fabrica esta casa, tantos y tan variados, que dudamos haya otra que en este punto sea igual, debemos hoy dedicar alguna atención a las particularidades mecánicas de los automóviles Delaugere-Clayette y Compañía. No es necesario precisar sus detalles, porque esa tarea resultaría estéril y enojosa. Para apreciar minuciosamente la construcción de estos coches, la precisión y esmero con que todas sus piezas están trabajadas, es preciso verlos y examinarlos detenidamente; nosotros no podríamos, aunque quiséramos, suplir a esa observación práctica de máquina tan complicada.

Nos concretaremos, por consiguiente, a pasar revista a las condiciones más salientes de estos automóviles.

El *chassis* es de acero embutido, niquelado, de las célebres fundiciones de Saint Chamond. E ligero; pero absolutamente indeformable. Sigue en la línea de las *chassis* de la *voiturette*, se ha procurado estrechar los *lar*—cuero todo lo posible, en su parte delantera, para facilitar el juego de las ruedas.

El motor consta de dos 6 de cuatro cilindros, fundidos por parejas a fin de disminuir el peso y obtener un enfriamiento igual. El agua, en cantidad que varía entre 25 y 35 litros, se refresca en un depósito rajador, circulando por la presión de una bomba centrífuga.

El *alternage* se obtiene por magneto Simm-Bisch, de baja tensión; pero la casa constructora se encarga de poner un segundo *alternage* por acumuladores, a petición de los clientes. En este caso, un interruptor especial, colocado delante del

conductor, permite pasar del uno al otro, sin detenerse.

El carburador va provisto de una doble válvula equilibrada, que realiza la autorregulación del aire carburado y permite las más rápidas variaciones en la marcha del motor.

El cambio de velocidades es de dos ó de tres *baladeurs*, según los tipos, y los árboles están montados sobre bolas. Una particular disposición de las piezas de este mecanismo hace que sea muy fácil de desmontar.

En los *chassis* de tipo de turismo se ha adoptado la transmisión por cadena, perfeccionándola notablemente. En los de población, la cardan.

Todo lo dicho no da sino una idea muy incompleta de estos automóviles. Nuestros lectores deben ir al stand de Delaugere, Clayette y Compañía si desean conocerlos, y bien merece la pena, porque con dificultad podrán admirar otros coches tan robustos, ágiles y elegantes, si ahora pierden esta ocasión.

AUTO-GARAGE SEVILLANO

En el stand instalado por dicha respetable entidad, pueden verse dos tipos de coches que llaman poderosamente la atención del público.

¿Quiere el visitante un auto elegante, silencioso, veloz, de lujosa carroserie y *chassis* resistente y bello?

En dicho stand tienen un *Itala*, coche favorito de los Reyes de Italia.

¿Desea, en cambio, un vehículo confortable, poderoso, construido para nuestras carreteras, un auto de familia que aunque no luzca tanto como otros no conozca el *panne* y desate a las curvas y a las cuestas?

Al lado del *Itala* encontrará al *Humber*, fabricado por la casa inglesa del mismo nombre, tipo famoso, por su fuerza, agilidad y solidez.

Todo el que visite la Exposición debe dedicar un buen rato al *Auto-Garage Sevillano*. Saldrá beneficiado, porque los coches expuestos en el mismo realizan conjuntamente el ideal de la elegancia y el de la solidez.

DUNLOP el primer neumático del MUNDO

Visitar el Stand 135

IBERIA

La opinión del público de la Exposición acerca de la casa madrileña Iberia, es bien conocida; nosotros nos hemos limitado a referir en nuestras columnas cuantas veces nos hemos ocupado de esta marca.

Con una rara unanimidad, tratándose de gente de tan distinta condición social como la que visita el Salón, se han reconocido las excelentes cualidades de los coches expuestos, prodigándose elogios sin tasa a su elegancia, solidez y confort.

No es esta, por consiguiente, la opinión que hoy nos interesa consignar, toda vez que ya es conocida de nuestros lectores, sino otra de distinta procedencia, verdadero voto de calidad, tanto por no estar influida por prejuicios de patriotismo como por provenir de una persona competentísima en materia de automóviles. Se trata de un juicio que hemos escuchado a un ingeniero, director de una gran fábrica de automóviles del extranjero, que ha venido a Madrid para visitar el Salón.

Después de hablar con este señor de la Exposición en lin generales, le preguntamos qué juicio había formado de la industria española.

—Mi opinión no puede ser definitivamente contest—mientras no arraigase definitivamente también la construcción de automóviles en España. Están ustedes evolucionando rápidamente hacia ese fin; pero aun no ha llegado el momento en que los industriales españoles de automóviles puedan abastecer un mercado nacional sin recurrir a los productos extranjeros.

La visita que he hecho al Salón me ha persuadido de algo que yo ya sabía: que hay casas españolas que han acometido con valeroso empuje aquella empresa. Veán ustedes, por ejemplo, la marca Iberia que, según mis noticias, es de fundación reciente, pues apenas cuenta tres meses de vida. Cuando surge esta particularidad y vi el stand de la Exposición, es seguro a ustedes que me quedé maravillado, pues a pesar de mi acostumbrado montar talleres y de ver progresos rápidos, no he visto un caso como el de la Iberia. Si su engrandecimiento continúa en la misma proporción que hasta ahora, el porvenir de esta marca es incalculable.

El examen de los coches expuestos en el stand me ha dejado altamente satisfecho. Son automóviles fuertes, resistentes, ligeros, y de una elegancia de líneas que me ha encantado. Se observa, desde luego, una construcción muy bien cuidada, una esmerada precisión de detalles digna de todo encomio.

No he desubierto en estos coches alguna novedad, ciertamente; pero tampoco se desdibujan ya novedades en ningún tipo de coches, de ninguna marca. Todos los constructores emplean los mismos procedimientos, salvo pequeñas diferencias de detalle, y así ha de ser forzadamente, porque no se inventa cada día un sistema de mecánica. Hoy se va a un tipo único de automóviles, por la fuerza de circunstancias y a pesar de los mismos fabricantes.

«Los constructores de la Iberia se han limitado, como todos, a adoptar los sistemas empleados generalmente, por ser los resultados seguros. Sus coches no difieren, pues, de los de las mejores marcas, sino en minuciosidades que no afectan a la esencia de un organismo.

«En la casa Iberia veo un rival formidable para las marcas extranjeras, que hoy tienen una exportación grande para España. El tiempo ha de decir si mis indicaciones tienen fundamento. La Iberia

tratará que luchar, principalmente, contra el *sobatismo*, que obliga a adquirir los coches del extranjero; pero acabará por triunfar, en razón de la enorme diferencia de precios. No es posible hacerle la competencia, bajo este punto de vista, y crea ustedes que a unos miles de pesetas de diferencia entre coches que aproximadamente son iguales, es un argumento al que se resisten poco compradores. Costarán caros los coches de la Iberia, porque son buenos; pero siempre serán más baratos que los que se hayan de pagar en Francia, y con aduanas. ¿Y creen ustedes que los fabricantes extranjeros podrán sostener una lucha en tales condiciones? La única ventaja que tenemos es que los talleres de la Iberia no podrán satisfacer, por ahora, sino una parte de la demanda de España.

«Más adelante, cuando esos talleres adquieran el gran desarrollo que han de tener y otras fábricas españolas vayan surgiendo, sucederá lo que ha pasado en Italia, que en el transcurso de pocos años ha creado y formado una poderosa industria. Hoy las fábricas italianas surten completamente el mercado nacional, y todavía exportan una considerable producción.

«Saludemos en la Iberia, termino nuestro distinguido comentario, a la gran marca española que no porvenir muy próximo. Su pa el no puede ser más noble y simpático, puesto que está llamada a contribuir, con su iniciativa y sus esfuerzos, a la prosperidad económica de su nación.»

NEUMÁTICOS DUNLOP para automóviles y bicicletas. EL REY DE LA CARRETERA

EL REY DE LA CARRETERA

HOTCHKISS

Apenas el famoso 6 cilindros Hotchkiss acababa de realizar la gloriosa prueba de la vuelta de Francia, de 20.000 kilómetros, que tanta admiración suscitara en el mundo *sportivo*, cuando los constructores del potente coche enviaron a Londres a dar la vuelta a Inr terra.

Hace quince días ya, el valiente 6 cilindros, para el que no existen dificultades ni obstáculos que no pue a vencer, media triunfalmente sobre las duras carreteras inglesas, peores que las nuestras, haciendo sus 500 a 600 kilómetros por día.

Este alarde del 6 cilindros constituye un acontecimiento único en los anales de la historia del automóvil, y prueba, con la indiscutible elocuencia de los hechos, las excepcionales condiciones de los coches que construye la casa Hotchkiss.

Nuestro público, que con tanta facilidad se ha asimilado a los complejos problemas planteados por la Mecánica en el automóvil, ha sabido interpretar todo el alcance del éxito del 6 cilindros. Ante el stand Hotchkiss hay a toda hora estacionado un compacto grupo, y nuestro amigo don Juan Reyner, el conocido *carrossier* de Barcelona, y el célebre corrae tor de la casa, M. Van Marck, se ven diariamente visitados por lo más selecto de nuestros aficionados.

Aprovechamos esta ocasión para felicitar al *carrossier* Reyner por el premio que acaba de obtener en el concurso de elegancias, abierto en nuestro Salón para *carrosseries*.

Apreciamos, además, decir, sin embargo, que Reyner no necesitaba esta distinción para imponerse. El premio que acaba de obtener sólo es una confirmación de su buen gusto, ya generalmente reconocido.

BRILLÉ

Ya conocen nuestros lectores el gran éxito alcanzado por los Brillé, tanto en el Salón de Madrid como en el servicio de autobuses organizados para los visitantes, y justo es que ahora nos detengamos algo a detallar las razones de tan brillante triunfo.

Muchos se han dedicado a hacer *Poids Lourds* sin preocupar de las condiciones en que debía efectuarse la conducción de las materias transportadas. Pero muy pocos han acertado, como Brillé, a construir un material en condiciones racionales, de gran elasticidad, que llega a lo sumo de la perfección desde el punto de vista mecánico.

Primamente llamó la casa Brillé a los grandes metalúrgicos Schneider, del Creusot, asegurándose de este suerte una calidad irrefragable en las primeras materias y una mejorada fabricación.

Después el primer momento de su aparición alcanzaron los Brillé en todo el mundo los éxitos que ya aquí hemos señalado, y se colocaron a la cabeza de los especialistas de *Poids Lourds*.

En todos los concursos tomó parte Brillé, y cada una de las inscripciones fue para esta marca una victoria más.

Sería empresa verdaderamente irrealizable la de copiar en estas columnas la lista íntegra de los premios ganados por Brillé. Esa lista es tan nutrida, que no cabe en los estrechos límites de un artículo de periódico.

Y todos estos éxitos han respondido a una razón lógica, porque fueron debidos a lo ingenioso de la fabricación. En la imposibilidad de recordarlos todos, nos limitaremos a ensalzar el mérito de los dispositivos mecánicos de la *cadena* y los engranajes a mentes diferenciales, iude evidente el eje de detrás, y que ataca las ruedas moñices por un biñón interior; todo ello al abrigo del *blavo*, y agurándose así un rendimiento superior al obtenido por cualquier mecanismo fueron dedicados al mismo empleo.

Añadamos las excelencias de lo técnico en el consumo del motor, que da un funcionamiento sumamente económico, cualidad que ha quedado demostrada hasta la evidencia en todos los concursos a que hasta ahora los Brillé acudieron.

Cuantos hayan estado en París y hayan podido fijarse en la marcha de los autobuses, han podido apreciar que, desde el punto de vista de la ligereza, los Brillé no tienen nada que envidiar a nadie.

Limitándose especialmente a las circun-

circunstancias de España, ha comprendido... DUNLOP el primer neumático del MUNDO

DESDE PARIS

La casa Darracq. denuncia un peligro general.

A su debido tiempo hablamos del incidente Wagner que, en vísperas de las grandes pruebas de 1907, privó a la casa Darracq...

Mi querido colega: Acabo de saber, con la mayor indignación, la noticia de que la Compañía Fiat...

Esta última suposición se explica fácilmente teniendo en cuenta vuestros grandes éxitos del pasado y vuestra doble victoria en la gran carrera internacional de la temporada...

Esta última suposición se explica fácilmente teniendo en cuenta vuestros grandes éxitos del pasado y vuestra doble victoria en la gran carrera internacional de la temporada...

Esta última suposición se explica fácilmente teniendo en cuenta vuestros grandes éxitos del pasado y vuestra doble victoria en la gran carrera internacional de la temporada...

Esta última suposición se explica fácilmente teniendo en cuenta vuestros grandes éxitos del pasado y vuestra doble victoria en la gran carrera internacional de la temporada...

Esta última suposición se explica fácilmente teniendo en cuenta vuestros grandes éxitos del pasado y vuestra doble victoria en la gran carrera internacional de la temporada...

Esta última suposición se explica fácilmente teniendo en cuenta vuestros grandes éxitos del pasado y vuestra doble victoria en la gran carrera internacional de la temporada...

Esta última suposición se explica fácilmente teniendo en cuenta vuestros grandes éxitos del pasado y vuestra doble victoria en la gran carrera internacional de la temporada...

Esta última suposición se explica fácilmente teniendo en cuenta vuestros grandes éxitos del pasado y vuestra doble victoria en la gran carrera internacional de la temporada...

Abstenerse de luchar una casa que hace tantos años viene disputando las pruebas más lejanas y... ¿Cuál podrá ser en este asunto la opinión particular de M. Darracq...

Todo trémulo y aun vibrante de la emoción de la resolución tomada, pero irrevocablemente dispuesto a sostenerla, monsieur Darracq nos ha confirmado, categóricamente y oficialmente, la noticia.

«Los hechos—nos ha dicho—ya los conocéis. Wagner, que en la Copa Vanderbilt triunfó el año pasado, gracias a su Darracq, de tres Fiat rennidos, nos ha sido arrebatado por esta misma marca un mes antes del Tannus.

«Cambiar de casa al principio del año, no tiene nada de particular, y yo he sido el primero en dejar ir de la mía a los hombres en quienes el dinero ejercía más atracción que el sport; pero abandonar, sin un aviso previo, un mes antes de la carrera, esto constituye un ejemplo de sabotaje sportivo...

«Otro día aguardarán a la mañana misma de la salida para quitarnos nuestros conductores, y otro día estos desertarán después de la primera prueba del circuito. Desde luego comprendo que la Comisión...

«Seguramente, señor Darracq, todos los que os conocen y saben que nunca habéis transigido con vuestros principios, con vuestras opiniones, comprenderán la belleza de este gesto; pero ¿y los demás, y la multitud? ¿No teméis las interpretaciones...

«No dirán: ha bastado la abstención de un corredor para que la casa Darracq pueda tomar parte en la prueba ni deducir de ello que, en una carrera, el conductor lo es todo y quién sabe cuántas cosas más?

«Violentamente, M. Darracq, nos interrumpió: «No, esto no, cien veces no. Puede uno luchar con dificultades ante una deserción así, la mañana misma de la salida; pero no un mes antes. Nuestros coches hoy marchan como verdaderos relojes, y no necesito decir que no es durante la carrera cuando el conductor los arregla.

«Y además, para eludir toda imputación, voy a hacer más. Mañana mismo pondré a la venta mis coches de carrera, cualquiera podrá comprarlos y no solo no le prohibo, como generalmente se hace, correr con ellos, sino que, al contrario, le regalo los derechos de inscripción y el derecho a correr el Tannus, el Grand Prix y la Copa de la Comisión Sportiva.

«No, os lo repito, no quiero dar motivo a ninguna interpretación equivocada; es preciso que los comprendáis y reflexionéis. La lucha, el sport, lo he hecho y lo haré siempre, pero con medios como éstos, no; eso no es sport ni industria.

«Es preciso que nuestro país escoja; nuestro deber como franceses es obligarle a ello; de esto depende nuestro honor nacional.»

«No dirán: ha bastado la abstención de un corredor para que la casa Darracq pueda tomar parte en la prueba ni deducir de ello que, en una carrera, el conductor lo es todo y quién sabe cuántas cosas más?

«Violentamente, M. Darracq, nos interrumpió: «No, esto no, cien veces no. Puede uno luchar con dificultades ante una deserción así, la mañana misma de la salida; pero no un mes antes. Nuestros coches hoy marchan como verdaderos relojes, y no necesito decir que no es durante la carrera cuando el conductor los arregla.

«Y además, para eludir toda imputación, voy a hacer más. Mañana mismo pondré a la venta mis coches de carrera, cualquiera podrá comprarlos y no solo no le prohibo, como generalmente se hace, correr con ellos, sino que, al contrario, le regalo los derechos de inscripción y el derecho a correr el Tannus, el Grand Prix y la Copa de la Comisión Sportiva.

«No, os lo repito, no quiero dar motivo a ninguna interpretación equivocada; es preciso que los comprendáis y reflexionéis. La lucha, el sport, lo he hecho y lo haré siempre, pero con medios como éstos, no; eso no es sport ni industria.

«Es preciso que nuestro país escoja; nuestro deber como franceses es obligarle a ello; de esto depende nuestro honor nacional.»

«Seguramente, señor Darracq, todos los que os conocen y saben que nunca habéis transigido con vuestros principios, con vuestras opiniones, comprenderán la belleza de este gesto; pero ¿y los demás, y la multitud? ¿No teméis las interpretaciones...

«No dirán: ha bastado la abstención de un corredor para que la casa Darracq pueda tomar parte en la prueba ni deducir de ello que, en una carrera, el conductor lo es todo y quién sabe cuántas cosas más?

«Violentamente, M. Darracq, nos interrumpió: «No, esto no, cien veces no. Puede uno luchar con dificultades ante una deserción así, la mañana misma de la salida; pero no un mes antes. Nuestros coches hoy marchan como verdaderos relojes, y no necesito decir que no es durante la carrera cuando el conductor los arregla.

«Y además, para eludir toda imputación, voy a hacer más. Mañana mismo pondré a la venta mis coches de carrera, cualquiera podrá comprarlos y no solo no le prohibo, como generalmente se hace, correr con ellos, sino que, al contrario, le regalo los derechos de inscripción y el derecho a correr el Tannus, el Grand Prix y la Copa de la Comisión Sportiva.

«No, os lo repito, no quiero dar motivo a ninguna interpretación equivocada; es preciso que los comprendáis y reflexionéis. La lucha, el sport, lo he hecho y lo haré siempre, pero con medios como éstos, no; eso no es sport ni industria.

«Es preciso que nuestro país escoja; nuestro deber como franceses es obligarle a ello; de esto depende nuestro honor nacional.»

«No dirán: ha bastado la abstención de un corredor para que la casa Darracq pueda tomar parte en la prueba ni deducir de ello que, en una carrera, el conductor lo es todo y quién sabe cuántas cosas más?

«Violentamente, M. Darracq, nos interrumpió: «No, esto no, cien veces no. Puede uno luchar con dificultades ante una deserción así, la mañana misma de la salida; pero no un mes antes. Nuestros coches hoy marchan como verdaderos relojes, y no necesito decir que no es durante la carrera cuando el conductor los arregla.

«Y además, para eludir toda imputación, voy a hacer más. Mañana mismo pondré a la venta mis coches de carrera, cualquiera podrá comprarlos y no solo no le prohibo, como generalmente se hace, correr con ellos, sino que, al contrario, le regalo los derechos de inscripción y el derecho a correr el Tannus, el Grand Prix y la Copa de la Comisión Sportiva.

«No, os lo repito, no quiero dar motivo a ninguna interpretación equivocada; es preciso que los comprendáis y reflexionéis. La lucha, el sport, lo he hecho y lo haré siempre, pero con medios como éstos, no; eso no es sport ni industria.

«Es preciso que nuestro país escoja; nuestro deber como franceses es obligarle a ello; de esto depende nuestro honor nacional.»

«No dirán: ha bastado la abstención de un corredor para que la casa Darracq pueda tomar parte en la prueba ni deducir de ello que, en una carrera, el conductor lo es todo y quién sabe cuántas cosas más?

«Violentamente, M. Darracq, nos interrumpió: «No, esto no, cien veces no. Puede uno luchar con dificultades ante una deserción así, la mañana misma de la salida; pero no un mes antes. Nuestros coches hoy marchan como verdaderos relojes, y no necesito decir que no es durante la carrera cuando el conductor los arregla.

«Y además, para eludir toda imputación, voy a hacer más. Mañana mismo pondré a la venta mis coches de carrera, cualquiera podrá comprarlos y no solo no le prohibo, como generalmente se hace, correr con ellos, sino que, al contrario, le regalo los derechos de inscripción y el derecho a correr el Tannus, el Grand Prix y la Copa de la Comisión Sportiva.

«No, os lo repito, no quiero dar motivo a ninguna interpretación equivocada; es preciso que los comprendáis y reflexionéis. La lucha, el sport, lo he hecho y lo haré siempre, pero con medios como éstos, no; eso no es sport ni industria.

«Es preciso que nuestro país escoja; nuestro deber como franceses es obligarle a ello; de esto depende nuestro honor nacional.»

«Seguramente, señor Darracq, todos los que os conocen y saben que nunca habéis transigido con vuestros principios, con vuestras opiniones, comprenderán la belleza de este gesto; pero ¿y los demás, y la multitud? ¿No teméis las interpretaciones...

«No dirán: ha bastado la abstención de un corredor para que la casa Darracq pueda tomar parte en la prueba ni deducir de ello que, en una carrera, el conductor lo es todo y quién sabe cuántas cosas más?

«Violentamente, M. Darracq, nos interrumpió: «No, esto no, cien veces no. Puede uno luchar con dificultades ante una deserción así, la mañana misma de la salida; pero no un mes antes. Nuestros coches hoy marchan como verdaderos relojes, y no necesito decir que no es durante la carrera cuando el conductor los arregla.

«Y además, para eludir toda imputación, voy a hacer más. Mañana mismo pondré a la venta mis coches de carrera, cualquiera podrá comprarlos y no solo no le prohibo, como generalmente se hace, correr con ellos, sino que, al contrario, le regalo los derechos de inscripción y el derecho a correr el Tannus, el Grand Prix y la Copa de la Comisión Sportiva.

«No, os lo repito, no quiero dar motivo a ninguna interpretación equivocada; es preciso que los comprendáis y reflexionéis. La lucha, el sport, lo he hecho y lo haré siempre, pero con medios como éstos, no; eso no es sport ni industria.

«Es preciso que nuestro país escoja; nuestro deber como franceses es obligarle a ello; de esto depende nuestro honor nacional.»

«No dirán: ha bastado la abstención de un corredor para que la casa Darracq pueda tomar parte en la prueba ni deducir de ello que, en una carrera, el conductor lo es todo y quién sabe cuántas cosas más?

«Violentamente, M. Darracq, nos interrumpió: «No, esto no, cien veces no. Puede uno luchar con dificultades ante una deserción así, la mañana misma de la salida; pero no un mes antes. Nuestros coches hoy marchan como verdaderos relojes, y no necesito decir que no es durante la carrera cuando el conductor los arregla.

«Y además, para eludir toda imputación, voy a hacer más. Mañana mismo pondré a la venta mis coches de carrera, cualquiera podrá comprarlos y no solo no le prohibo, como generalmente se hace, correr con ellos, sino que, al contrario, le regalo los derechos de inscripción y el derecho a correr el Tannus, el Grand Prix y la Copa de la Comisión Sportiva.

«No, os lo repito, no quiero dar motivo a ninguna interpretación equivocada; es preciso que los comprendáis y reflexionéis. La lucha, el sport, lo he hecho y lo haré siempre, pero con medios como éstos, no; eso no es sport ni industria.

«Es preciso que nuestro país escoja; nuestro deber como franceses es obligarle a ello; de esto depende nuestro honor nacional.»

«No dirán: ha bastado la abstención de un corredor para que la casa Darracq pueda tomar parte en la prueba ni deducir de ello que, en una carrera, el conductor lo es todo y quién sabe cuántas cosas más?

«Violentamente, M. Darracq, nos interrumpió: «No, esto no, cien veces no. Puede uno luchar con dificultades ante una deserción así, la mañana misma de la salida; pero no un mes antes. Nuestros coches hoy marchan como verdaderos relojes, y no necesito decir que no es durante la carrera cuando el conductor los arregla.

«Y además, para eludir toda imputación, voy a hacer más. Mañana mismo pondré a la venta mis coches de carrera, cualquiera podrá comprarlos y no solo no le prohibo, como generalmente se hace, correr con ellos, sino que, al contrario, le regalo los derechos de inscripción y el derecho a correr el Tannus, el Grand Prix y la Copa de la Comisión Sportiva.

«No, os lo repito, no quiero dar motivo a ninguna interpretación equivocada; es preciso que los comprendáis y reflexionéis. La lucha, el sport, lo he hecho y lo haré siempre, pero con medios como éstos, no; eso no es sport ni industria.

«Es preciso que nuestro país escoja; nuestro deber como franceses es obligarle a ello; de esto depende nuestro honor nacional.»

Sport en provincias.

EL FOOT-BALL EN VIGO

«Concurso Padrós»

Este concurso está dotado de un premio de nueve medallas, ocho de bronce y una de plata, que se le otorgarán al equipo vencedor, perteneciente a la de plata al capitán del team. Este premio es regalo del distinguido sportsman D. Carlos Padrós, presidente honorario del Madrid F. C. y socio de honor del Vigo F. C.

BASES

- Artículo 1.º Toda Sociedad que presente a concurso un segundo team debe de contar con un primero. Art. 2.º Los jugadores que formen parte de un segundo team deben de reunir las condiciones siguientes: 1.º No haber obtenido premio alguno jugando con primeros teams. 2.º Ser de nacionalidad española y socio, por lo menos, un mes antes del concurso, de la Sociedad por la que juegue. Art. 3.º Podrán tomar parte en este concurso únicamente las Sociedades que cuenten con seis meses de vida y estén legalmente constituidas.

Art. 4.º Ningún jugador podrá tomar parte más que por un Club, conceptuándose miembro de la Sociedad con la que juegue el primer partido. Art. 5.º Los partidos de los Clubs de Vigo se verificarán los domingos y días que la Junta de delegados acuerde, siendo clasificados por puntos, apuntándose al vencedor...

Art. 6.º Cada Sociedad será representada por un delegado que al efecto nombre. Art. 7.º La Junta de delegados se reunirá el día después de cada partido, a la hora que el presidente del Vigo F. C. acuerde, debiendo asistir a la junta, el juez de Campo, con objeto de notificar a la misma el resultado exacto del partido, para que éstos a su vez obren con toda imparcialidad.

Art. 8.º Los jueces de campo serán nombrados, de común acuerdo, entre los capitanes respectivos. Art. 9.º El número de jugadores por cada team será de nueve, y el campo que la Sociedad organizadora acuerde. Art. 10.º Los Clubs que deseen tomar parte en este concurso se dirigirán por carta al presidente del Vigo Foot-ball Club, D. César Baraja, Colón, 14, 2.º, acompañando una lista de jugadores y suplentes, firmadas por el capitán del team.

La Directiva del Vigo F. C.

NEUMATICOS DUNLOP para automóviles y bicicletas. EL REY DE LA CARRETERA CICLISMO

El campeonato de Francia. Con un tiempo magnífico y ante numerosa concurrencia, fué corrido en París el domingo último el campeonato de velocidad y fondo. Los mejores corredores toman parte en él, ansiosos de conquistar el match de tres colores.

En la prueba del campeonato de velocidad, Poulain llegó el primero, Fritel el segundo, y Delage el tercero. En la final, el campeón de 1906, el temible corredor Fritel, venció a sus dos adversarios, después de una lucha emocionante.

El campeonato de fondo, que se corrió sobre un trayecto de cien kilómetros, reunió a los stagers más reputados: Darracq, Dusset, Bordonneau, Parent y Lorgeon. Ganó el primero, cubriendo los cien kilómetros en una hora, veintitán minutos, veinticinco segundos.

DUNLOP el primer neumático del MUNDO Visitar el Stand 135. Nuestros servicios de Viajes.

Viajes individuales y de familia. Los carnets de viajes particulares a un precio dado han sido creados para las personas que deseen viajar solas ó en familia, y disfrutar al mismo tiempo, y en la medida de lo posible, las ventajas que tienen los viajeros en excursión colectiva...

Los carnets de Viajes Prácticos a un precio establecido, llevan consigo para una ó dos personas que viajen solas, y aun mejor para una familia, una gran parte de las ventajas que hay en las excursiones colectivas. Las personas que tienen la costumbre de viajar saben la importancia que tiene todo lo imprevisible cuando se está aislado, y que al fin de una jornada, cuando se suman los gastos de coche, guías, excursiones, etc., se encuentran con sorpresas desagradables.

Provisto de nuestros carnets de viajes, según el itinerario que se quiera, no hay que preocuparse de la cuestión de billetes de ferrocarril y vapores; en todas partes se encuentran hoteles, donde uno es esperado; coches para visitar las curiosidades ó hacer excursiones, y si es necesario, guías del país para ilustrarle acerca de todo lo que encierra la población. Todo esto evita discusiones y sorpresas.

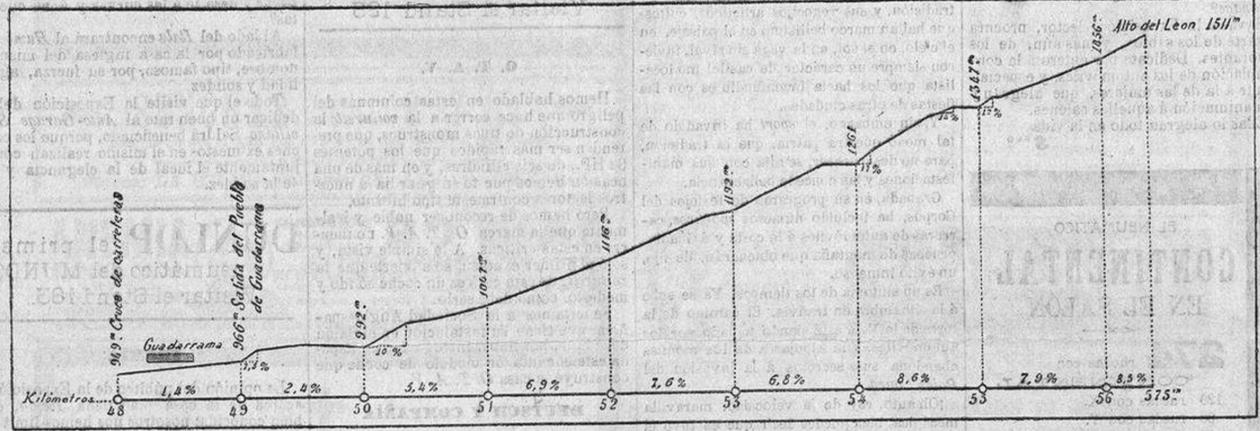
Dichos carnets establecen el grado de lujo y confort que deseen los interesados. Todos los gastos están incluidos. Para más informes, diríjase a LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA, servicio de VIAJES PRACTICOS, Factor. 7.—Madrid.

EL MITIN DEL GUADARRAMA

Organizado por "La Correspondencia de España", "L'Auto" y la C. S. E. de A. y C.

BAJO EL PATRONATO DEL R. A. C. E.

22 DE MAYO



Perfil longitudinal de la cuesta.—Escala: horizontal 1:25.000. Verticales: 1:5.000.—Altura del plano de comparación a 900 metros.

Esta fiesta, que hemos tenido el honor de organizar para cerrar con ella el Salón de Madrid, será interesantísima y constituirá una de las más brillantes páginas del sport automovilista.

Casi todas las marcas cuyas brillantes muestras admiramos todos los días en el Palacio de la Exposición, están decididas a concurrir a esta fiesta, grandioso acontecimiento sportivo del año 1907. El 22 de mayo, pues, será una fecha memorable en los anales del automovilismo español, señalando, con la apertura del primer Salón madrileño, una nueva era de prosperidad y riqueza para nuestro país.

LOS COMISARIOS. Aunque ya hemos dado cuenta de la designación de los comisarios, reproducimos hoy los nombres de éstos.

Los comisarios designados por el R. A. C. E. para inspeccionar todo lo que se refiera con esta prueba sensacional son los señores duque de Zaragoza, marqués de Riscal, Quiñones de León, D. César Pérez de Guzmán y D. Carlos Vázquez.

Estos nombres constituyen por sí solos la mayor garantía de la seriedad de la prueba.

INSCRIPCIONES. Recordamos a cuantos se proponen tomar parte en esta original mitin que la fecha para su celebración ha sido determinada, y que, por consiguiente, el plazo para hacer las inscripciones no expira hasta el día 15 del corriente, a las doce de la noche.

Las inscripciones podrán hacerse hasta ese día en las oficinas de LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA.

D'ónes de expirar el plazo señalado, advertimos a nuestros lectores que no podrá hacerse ninguna otra inscripción.

CATEGORÍAS. 1.º Los cochecitos (voiturettes) y coches ligeros (voitures légères) hasta 600 kilos de peso, con dos plazas, cuando menos, ocupadas. 2.º Automóviles de turismo, clasificados por precio de catálogo en fábrica de sus chasis, completos, con sus bandajes y neumáticos, en la forma siguiente:

- Clase A. De 4.001 a 8.000. Clase B. De 8.001 a 12.000. Clase C. De 12.001 a 15.000. Clase D. De 15.001 a 18.000. Clase E. De 18.001 a 25.000. Clase F. De 25.001 en adelante.

Los coches de esta categoría habrán de ser, cuando menos, de cuatro plazas y ocupados por cuatro pasajeros, cuyo peso medio deberá representar 60 kilos por persona, como mínimo.

3.º Los camiones para transporte de mercancía, con dos toneladas al menos de carga útil. 4.º Los ómnibus para viajeros, con todas sus plazas ocupadas, que habrán de ser, cuando menos, con un promedio mínimo de 60 kilos por viajero.

Los derechos fijados para el ingreso son: 50 pesetas por la categoría de voiturette y coches ligeros, y 100 pesetas por cada una de las restantes categorías.

EL REGLAMENTO. Séanos permitido volver a hablar del artículo 5.º del reglamento, que trata de la carroserie.

Como consideramos que es muy interesante para todos conocer los términos en que está concebido, mejor que extendernos en otro género de consideraciones, preferimos reproducir íntegramente el art. 5.º, adicionándole el art. 7.º para mayor claridad y explicación.

Art. 5.º Cada coche deberá tener su carroserie completa, con estribos, guardabarros, linternas y asientos confortables. En ningún caso se podrán admitir coches con carroseries montadas solamente para la carrera, ó que pertenezcan a coches más pequeños, ó fijadas provisionalmente sobre un chasis demasiado grande ó que no haya sido construido para el mismo.

Art. 7.º Las carroseries serán sometidas a la aprobación del Jurado, que tendrá derecho absoluto de dejar fuera de línea a todo coche que no reúna por completo las condiciones requeridas.

Esta delicadísima operación debe reunir todas las condiciones de garantía posible, y sabiendo así, los organizadores se han puesto de acuerdo con el R. A. C. E. para adoptar una determinación que habrá de ser del agrado de cuantos se proponen concurrir a esta prueba.

Los organizadores han solicitado del Automóvil Club de Francia permiso para que puedan venir a controlar la prueba del Guadarrama dos chronometreurs oficiales.

Esta noticia estamos seguros que ha de ser excelentemente acogida.

ORDEN DE LA CARRETERA. Las salidas serán dadas a cada categoría por el orden respectivo de su inscripción.

Ahora queda aun por determinar el orden de salida de estas categorías, que será objeto de una próxima reunión de los organizadores de la carrera.

LISTA DE INSCRIPCIONES. Hemos asegurado que concurrirán a esta prueba todas las marcas serias y de prestigio en el mundo automovilista. El entusiasmo es grande entre todos, y el número de inscripciones promete ser grande.

- 1.º Motobloc.—(Categoría de 12.000 a 15.000 francos). 2.º Motobloc.—(Categoría de 15.000 a 18.000 francos). 3.º Mors.—(Categoría de 18.000 a 25.000 francos). 4.º Peugeot.—(Categoría de 8.000 a 12.000 francos).

El Gran Premio del Casino fué ganado por Mr. H. Hall con la escopeta

WOODWARD James Woodward & Sons Fabricantes de escopetas y rifles 64, St. James's Street, Pall Mall, London ENGLAND

ACABA DE APARECER L'ANNUAL BAUDRY DE SAUNIER 1907 (2.º AÑO) 20, RUE DURET, PARIS

Es el manual general de la industria automóvil que más se lee y alcanza mayor tirada. Es una obra anual que contiene, por orden alfabético y por clases, las direcciones de los industriales y comerciantes de Automóviles franceses y extranjeros, la explicación de las expresiones y términos técnicos, la lista de miembros de los Automóvil Clubs de Francia, los resultados de las pruebas deportivas del Automóvil desde su origen, las novedades del año, etc., etc.

Francos: 12 francos en Francia y 13 en el extranjero.

El Gran Premio del Casino fué ganado por Mr. H. Hall con la escopeta

WOODWARD James Woodward & Sons Fabricantes de escopetas y rifles 64, St. James's Street, Pall Mall, London ENGLAND

ACABA DE APARECER L'ANNUAL BAUDRY DE SAUNIER 1907 (2.º AÑO) 20, RUE DURET, PARIS

Es el manual general de la industria automóvil que más se lee y alcanza mayor tirada. Es una obra anual que contiene, por orden alfabético y por clases, las direcciones de los industriales y comerciantes de Automóviles franceses y extranjeros, la explicación de las expresiones y términos técnicos, la lista de miembros de los Automóvil Clubs de Francia, los resultados de las pruebas deportivas del Automóvil desde su origen, las novedades del año, etc., etc.

Francos: 12 francos en Francia y 13 en el extranjero.

El Gran Premio del Casino fué ganado por Mr. H. Hall con la escopeta

WOODWARD James Woodward & Sons Fabricantes de escopetas y rifles 64, St. James's Street, Pall Mall, London ENGLAND

ACABA DE APARECER L'ANNUAL BAUDRY DE SAUNIER 1907 (2.º AÑO) 20, RUE DURET, PARIS

Es el manual general de la industria automóvil que más se lee y alcanza mayor tirada. Es una obra anual que contiene, por orden alfabético y por clases, las direcciones de los industriales y comerciantes de Automóviles franceses y extranjeros, la explicación de las expresiones y términos técnicos, la lista de miembros de los Automóvil Clubs de Francia, los resultados de las pruebas deportivas del Automóvil desde su origen, las novedades del año, etc., etc.

Francos: 12 francos en Francia y 13 en el extranjero.

SE VENDE KIOSCO muy barato. Para tratar, calle del Factor, núm. 7, bajo.

AUTOMÓVILES

IRIS DE LONDRES

Véase stand n.º 40 en la Exposición Garantizados por dos años Dispuestos para carreras de ensayo en cualquier tiempo. IRIS CARS LD. LONDRE

Automóviles BENZ Automóviles DECAUVILLE AGENTES EXCLUSIVOS PARA ESPAÑA BOETTICHER y NAVARRO, ingenieros GARAGE CONTINENTAL EXISTENCIAS DE AUTOMOVILES A LA VENTA GRANDES TALLERES DE REPARACION ZURBANO, 53, MADRID. TEL. 2.492 Visítese el Stand núm. 2 en la ACTUAL EXPOSICION

VER EN EL STAND 34 LOS AUTOMOVILES FUERTES ECONOMICOS ELLEGANTES Dos tipos: 18|24, 25|30 STAND 34

SPORTSMEN La casa de Spalding & Brothers, la más grande del mundo en su especialidad, domiciliada en Londres, distinguida por preciadas recompensas en la fabricación de objetos para sport & que se dedica, tanto en la Exposición de 1900 en París, como en la de 1904 de San Luis (Estados Unidos), pone en conocimiento de los aficionados a las diversas ramas del sport (golf, tennis, football, Hockey, cricket, polo, croquet, baseball, etc., etc.), que hallarán considerables ventajas favoreciéndolos con sus pedidos directamente. Atención con las ventajas! Por lo enorme de nuestra producción, podemos servir los pedidos en condiciones de gran economía. Cada objeto que lleve nuestra marca de fábrica, se garantiza, prestándose a la sustitución sin gravamen alguno en el caso de que resultase defectuoso por su fabricación ó por la materia empleada en aquélla. A cada ramo de sport tenemos dedicado un personal perito en la especialidad, ejercitado en el mismo sport cuyos objetos fabrica. Este sistema asegura la bondad en la práctica del objeto fabricado. Pídanse catálogo ilustrado, el cual remitiremos gratuitamente. DIRIGIRSE A A. G. SPALDING & BROS 53, 54, 55, Fetter Lane, London (England).

MOTONAFTA PARA AUTOMOVILES

MONTE CARLO 1907 El Gran Premio del Casino fué ganado por Mr. H. Hall con la escopeta WOODWARD James Woodward & Sons Fabricantes de escopetas y rifles 64, St. James's Street, Pall Mall, London ENGLAND

ACABA DE APARECER L'ANNUAL BAUDRY DE SAUNIER 1907 (2.º AÑO) 20, RUE DURET, PARIS

SE VENDE KIOSCO muy barato. Para tratar, calle del Factor, núm. 7, bajo.

AUTOMÓVILES IRIS DE LONDRES Véase stand n.º 40 en la Exposición Garantizados por dos años Dispuestos para carreras de ensayo en cualquier tiempo. IRIS CARS LD. LONDRE