

LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA

DIARIO POLÍTICO INDEPENDIENTE Y DE NOTICIAS
ECO IMPARCIAL DE LA OPINION Y DE LA PRENSA

Fundador: D. Manuel María de Santa Ana.

PRECIO DE LA SUSCRICION
MADRID: Edición de la mañana. 1 Pta. Mens.
PROVINCIAL Y PUESTO DUAL. 1 Pta. Trimestral
EXTRANJERO. 1 Pta. Trimestral
PRECIO DE LA VENTA
Por menor. 5 céntimos ejemplar.
Por mayor. 50 céntimos ejemplar.
Redacción y Oficinas: Factor, 7, Madrid.

PUBLICIDAD
Los anuncios de todas clases referentes a Bancos y Sociedades, a precios convencionales, etc.
Se reciben en esta Administración y en todas las agencias de publicidad nacional y extranjera.
Con arreglo a la Ley, cada anuncio tendrá 10 céntimos por impreso de línea.
Toda la correspondencia y giro debe dirigirse al ADMINISTRADOR.
NO SE DEVUELVEN LOS ORIGINALES

AÑO LVIII.—NUM. 17.980

Madrid.—Domingo 5 de Mayo de 1907.

Edición Mañana Tarde y Noche.

GUANTE largo y zona pluma. Llegó a ESPAÑA ROS.

FUMADORES

Para corresponder a la petición general de los fumadores, la Casa BARDOU JOB, propietaria de la tan renombrada marca JOB, ha modificado la forma de los libritos de papel de fumar JOB, que serán vendidos en el sucesivo con la misma cubierta, blanca o negra, pero DOBLADA, sin aumento de precio, la mencionada Casa BARDOU JOB ha fabricado siempre y fabrica exclusivamente la referida marca JOB, que se halla de venta en todos los estancos.—Representantes: Sres. Francisco A. Rubio y C., Magdalena, núm. 18, principal.—Deposito: almacén de papeles de D. P. Martín Pastor, Mariana Pineda, números 2 al 8, y Tetuán, núm. 1.

Ecos de Londres

BELLEZA Y VANIDAD

DE NUESTRO REDACTOR

Ahora empieza la parte interesante de la Conferencia colonial. Hasta ahora los Presidentes del Consejo de las Colonias apenas han hecho otra cosa, más que banquetear, ir de conciertos, de reuniones y de bailes. Londres, justo es decirlo, ha echado el resto por obscenidades, y los ingleses se han hecho bien las cosas cuando se lo proponen.

También en Madrid se sabe obsequiar a los forasteros. Cuando Calzedo, el actual diputado, y Prieto visitaron España con ocasión del Congreso hispanoamericano, no cesaron de banquetear en un semestre. Madrid es pobrísimos; pero todo el mundo tiene dos duros para costearse el cubierto de un banquete.

Londres se parece a Madrid en que todo el mundo—casi todo el mundo—aparenta mucho más de lo que tiene. Pero la forma de la vanidad es distinta. En Madrid los hombres son los vanos; en Londres ponen la vanidad en las mujeres.

Y las mujeres son las que dan a las fiestas que se celebran nota característica. Si se celebra un banquete político, los coloniales se encuentran entre tantas mujeres como hombres. Aquí los hombres públicos, cuando casan tarde y como no hacen bien las cosas cuando se lo proponen.

Además el despacho que los Soberanos españoles se alojaron en el Palacio que la Reina Guillermina posee en Amsterdam.

PARIS 4. A las diez y treinta de la mañana ha salido de esta capital, con dirección a Londres, Eduardo VII.

El aspecto del Monarca inglés no podía ser más excelente.

ROMA 5. El Rey de Siam ha comunicado al Rey Víctor Manuel que tenía la intención de ir a Roma a visitarle oficialmente.

Es probable que el Rey de Siam visite también París y Londres.

LONDRES 5. Ha llegado el Rey Eduardo, de vuelta de su viaje por el Mediterráneo.

Creyéndonos objeto de un golpe de mano preparado por bandoleros, dios a la fuga. Los supuestos bandoleros lanzáronse en su persecución, consiguiendo darle muerte.

Los agresores procedieron entonces a comprobar la identidad del cadáver, experimentando una gran decepción y el consiguiente pesar.

Los referidos sujetos no eran otra cosa que unos policías norteamericanos a quienes la justicia había encargado de la busca y captura de un criminal que había aludido hasta ahora todas las pesquisas y cuyas señas personales, según parece, coincidían con las del coque.

Las fatales circunstancias en que ha ocurrido la muerte del desgraciado aristócrata, ha hecho que sea muy sentida.

GRAN MUNDO

Muy brillante y elegante fue la última recepción de tarde en la Embajada de Inglaterra.

El nuevo palacio de la calle de Fernando el Santo, adquirido por el Gobierno de S. M. británica para que residan en él sus representantes en Madrid, es una suntuosa morada, digna de la alta representación de sus huéspedes.

Ese palacio, que fue propiedad de los marqueses de Alava, ha sido completamente transformado, habiéndose construido unas habitaciones más, y entre ellas un magnífico comedor.

TETUAN

Recuerdos de la dominación española.

(DE NUESTRO ENVIADO ESPECIAL)

Si interesante es la ruta de Río Martín a Tetuán, por los recuerdos históricos que rememora, ruta que triunfalmente recorrieron las armas españolas de O'Donnell, en 1860, el interés y emoción aumenta cuando se aproxima uno a las vetustas y magníficas murallas, que se resgan lentamente para dar abertura a la antigua Puerta de la Reina, por la cual entró en triunfo el Ejército español en Tetuán.

Al paso de las calles, nada se revela de nuestra acción; pero es preciso escudriñar con más atención, para encontrar hallazgos, documentos preciosos que son añoranzas de nuestro influjo, y, sobre todo, el mentis de las columnas que se propanan contra la eficacia de nuestra acción en Marruecos.

España hizo de Tetuán una urbe dotada de imborrables servicios de los que poco o nada queda, perdurando por el contrario una porción de recuerdos que se ven con alegría y tristeza a la vez.

En el Feddan, que denominamos Plaza de España, vasta extensión donde se celebra el Zoco de Tetuán, existe una minúscula mezquita, donde se instaló la primera capilla, y donde se celebró la primera misa por el padre Sabater, presenciada por todo el Ejército español, arrollado en la vasta plaza.

Todas las calles fueron bautizadas y las casas numeradas, y aunque los moros nunca aceptaron entre ellos ese estado de cosas, la colonia española aún designa con ellos las vías más principales tetuanitas. En la más importante, llamada de Cantabria por el Estado Mayor director de los servicios municipales, existe un monumento, un verdadero monumento que recuerda el paso de los españoles.

Es un número 2, único que subsiste en todo Tetuán de la numeración española. Dicho número, primero de la calle, señala una casita, protegida por un arco, que sirve de puente de las casas, y donde se fama estuvo instalada una hospedería denominada *Fonda Española*, y ocupada hoy por una familia mora.

Otro establecimiento de mucho recuerdo fue el *Café de las Puertas*, denominado al igual que el célebre de Barcelona, y frecuentado preferentemente por los voluntarios catalanes.

Otra curiosidad es una muestra colocada sobre el local donde se instaló la imprenta en que se tiró *El Eco de Tetuán*, el célebre periódico de Alarcón, no menos célebre porque se editara un solo número. Esa muestra subsiste con el título de *Imprenta Española*; pero el propietario de la casa tiene cuidado de encalar cuidadosamente la madera cada vez que se ponen las letras al descubierto.

En la misma calle subsiste el reloj de sol que el Cuerpo de Ingenieros militares montó cerca del palacio del gobernador, entonces residencia del Cuartel general.

En las afueras de Tetuán, las impresiones al visitar los cementerios españoles es más desconsoladora. Las tumbas de tanto y tanto bizarro militar como sucumbió al fuego marroquí a las penalidades de la campaña, a las enfermedades, yacen olvidadas.

El estado ruinoso y descuidado de las tumbas de estos beneméritos de la patria, parecen acusar mudamente su ingratitude y olvido.

¿Cuánto héroe anónimo deseara bajo aquellas frías piedras, que acarician las silvestres flores!

Pero Tetuán tiene, como decimos, recuerdos más agradables.

En el zoco del trigo estaban instalados los hornos militares, y no lejos funcionaba un teatro de madera.

En la iglesia, sostenida por la misión de frailes franciscanos, existe un recuerdo que enseñan como una curiosidad. El reclinatorio, hoy apollado y desvencijado, del general Prim.

De los españoles que vinieron con el Ejército, y especialmente de los cantineros, existen descendientes, que forman parte de la actual colonia, de esta colonia tan benemérita, que ignorada, trabaja, labora obscuramente, desarrollando con su esfuerzo personal y único la influencia española en estas regiones.

Guillermo Rittwagen.
Tetuán, abril 1907.

DE AMERICA

(DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL)

Buques detenidos.

LONDRES 4. Comunican de Nueva York que a causa de haberse declarado en huelga los trabajadores del muelle, los buques que actualmente se hallan surtos en el puerto no han podido descargar sus mercancías.

Támesis que algunos grandes paquebotos, que debían hacerse hoy a la mar, se vean por esta causa obligados a aplazar su salida.

RUSIA

POR TELEGRAMA

DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL

PARIS 4. Telegrafían de San Petersburgo que a consecuencia de haberse amotinado los presos de la cárcel de Krest, ésta ha sido ocupada militarmente.

Los centinelas han recibido la orden de disparar sobre todo sujeto que trate de evadirse.

Algunos presos que se han asomado a las ventanitas de sus calabozos han sido tiroteados por los centinelas.

Afortunadamente no han hecho blanco los disparos.

DE INSTRUCCION PUBLICA

Unas cuantas verdades

Es un deber para los que de patriotas alardean conser a favor nuestras desgracias, estudiar nuestros defectos y decir, sin equívocos, con la sinceridad de hombres honrados y haciendo caso omiso de personas y cosas, cuáles son las causas de nuestro decaimiento moral y material.

El ramo de instrucción pública en España es, haciendo justicia a su importancia, el más embarrullado, desde el punto de vista legislativo, y al que menos importancia se da en todos los demás órdenes.

Baste decir, que el ministerio de Instrucción pública, aquel que en otros países es reservado a hombres de grandes iniciativas y disposiciones especiales, probadas ya en larga carrera política, en nuestro país se adjudica, generalmente, como ministerio de entrada, a un ministro principiante, como el papel que se da a un partiquino en las compañías de opera.

Mucho y bueno podía yo aquí apuntar sobre nuestra desgraciada organización de instrucción pública; pero voy a ocuparme de una cuestión de verdadera actualidad, de la que ya se ha hecho eco algún periódico de la corte, que es hoy la comidilla de muchos caudatarios y que, en honor a la verdad, es también preocupación de los Sres. Rodríguez San Pedro y Silio, dignos ministro y subsecretario de instrucción pública y Bellas Artes.

Me refiero al pago de las mal llamadas dietas a los vocales de Tribunales de oposiciones, en el que el desbarajuste ha llegado a tal extremo, que es de inmediata necesidad que los de ello llamados hagan uso del aparato de desinfección administrativa, cada día más necesaria en este asunto, en el que se cometen lo que se ha dado en llamar abusos, y que en conciencia son otra muy distinta cosa, que debe estar incluida en la clasificación que de los delitos hace nuestro Código penal.

Lo que ocurre en las oposiciones a cátedras y escuelas es de lo más peregrino que el lector pueda imaginarse.

En primer término, respecto a la elección de vocales de Tribunales, no hay orden ni concierto, sino que, por el contrario, hay no pequeña barahúnda, que aprovechan algunos chicos, no pocos de ellos ajenos al profesorado, para sacarse un sueldo más que regular, como he de probar inmediatamente.

Estos, que en lugar de estadísticos o otra cosa, debían ser considerados como profesionales juzgadores de oposiciones, siempre, tanto en Madrid como en provincias, se hallan formando parte de Tribunales, y como ya experimentados en la materia, son los únicos que cobran, porque saben aprovechar la época en que está el crédito abierto, y terminan, forzando la máquina, en el tiempo que cuando pueden durar las cien mil pesetas que para atender a esos gastos figuran en nuestros presupuestos.

Y hasta cierto punto, y lo digo con ingenuidad, es natural que no se presten a ser juzgadores en oposiciones más que aquellos que se encuentran en circunstancias especiales que les permitan vivir fuera de su casa y tener gastos extraordinarios, que luego veremos como remunerar el Estado, con tal de estar alejados de su cátedra, vivir en Madrid y de ese modo gestionar personalmente asuntos que pueden redundar en beneficio de su carrera.

Y vamos a ver ahora cómo se indemniza a los que cometen la inocentada de salir de su casa, abandonar a los suyos, sufrir las molestias y gastos de viaje y fonda, y esquilmar su escaso bolsillo, pasando tal vez no pocas privaciones, todo para venir a prestar un servicio al Estado, que no sólo nadie le agradece, sino por el que se comete la inmaterialidad de no pagarle la escasa indemnización que le corresponde y que se le ofrece.

Y aquí se echa de ver que, en lo que respecta a la indemnización, lo mismo cobra el forastero que gasta fuera de su casa que aquel que vive en la población donde los ejercicios se verifican, habiendo además la agravante siguiente:

Manda el reglamento que, una vez hecho el cuestionario, se ponga éste a disposición de los opositores durante ocho días, por los cuales los jueces no tienen derecho a percibir un céntimo, pues como no se cobra más que por cada sesión que se celebra, durante esos ocho días y las fiestas de guardar, el vocal que está fuera de su casa tiene que sostenerse de su particular peculio, porque el Estado, durante esos días no paga fonda, porque duerme en un banco de Recoltes, y se alimenta de aire como los camaleones. ¿No es esto ridículo?

Pero hemos llegado ya a tal extremo, que aun así se daría por contento el interesado, si al menos cobrase, porque aun sale por librado al, como ocurre ahora, después de cumplir su cometido, se vuelve a su casa *sin cobrar absolutamente nada*.

Las cien mil pesetas se consumen en los primeros meses del año. Hace dos años llegaron a cubrir gastos hasta abril, el año pasado hasta marzo, este año no se han podido pagar ni siquiera todas las nóminas de febrero, pues los *experimentados* a que antes me refería, tienen buen cuidado de convocar sesiones dobles o triples, y de ese modo terminan los ejercicios en un par de meses, los únicos en que se puede cobrar.

Pero los que no están ya tan *experimentados*, se quedan con las esperanzas de cobrar ellos o sus derechohabientes, a juzgar por el tiempo que tardan en percibir esos derechos, cuando las Cortes aprueban algún crédito extraordinario, para que, como ha ocurrido hace tres semanas, se paguen las dietas a los que no cobraron en 1901 y 1902, y aún estén esperando otro crédito los que están pendientes desde 1903 hasta la fecha.

ESTE DIARIO NO PERTENECE AL TRUST.

ECOS MILITARES

El Ejército Español se ocupa de la abstención de los liberales y apunta los peligros que entraña esta determinación ante la reticencia levantisca y perturbadora de la Solidaridad.

La *Correspondencia Militar* denuncia que los que echan leña al fuego no son el Ejército, ni la Prensa militar, sino los separatistas con sus actos y sus palabras.

El *Ejército y Armada* sostiene en un hermoso artículo que el Ejército, la Marina y el pueblo siempre han ido unidos y han defendido la libertad.

En otro lugar señala la gravedad que encierra en caso de un conflicto local el número de los somatenes de Cataluña.

Ha marchado al campamento el regimiento de Saboya.

Estará diez días.

Se dice que en la propuesta de ascensos de Infantería figurarán dos tenientes coronales, cinco comandantes y trece capitanes.

El tema principal de las conversaciones entre militares es el de los propósitos que se atribuyen a los diputados solidarios catalanistas.

De la comandancia de Artillería de Mahón, se ha hecho cargo el coronel Sr. Belmonte.

Se ha verificado en el cuartel de Alfonso XII, de la Coruña, una solemne fiesta para conmemorar el 32 aniversario de la imposición de la corbata de San Fernando a la bandera del brillante regimiento de infantería de Isabel la Católica.

Se descubrió una hermosa lámpara de mármol colocada en el patio central del cuartel, y asistieron al acto las autoridades de todos los órdenes, presidentes de Sociedades, Comisiones, etc.

A Tarragona ha llegado el general Castellví.

Los alumnos de quinto año de Ingenieros y los de tercero de Administración Militar se encuentran en Zaragoza verificando prácticas.

Alsagak.

—Muy sencillamente. Por una carta dirigida desde Alemania al señor Letort, por el señor Hans Dorfer.

—¿Cómo? ¿Hans ha escrito al señor Letort?

—Ya lo creo, para informarle de lo ocurrido y para rogarle que entregase unos documentos que le había dejado en depósito a su amigo el maestro de capilla de Saverne, al anciano Petrus Ritter. Además, aquí tenéis la carta...

Hermann sacó del bolsillo la carta que ya sabemos se había guardado cuando se la dio a leer el señor Letort.

La presentación de esta carta en aquel momento fué un golpe maestro; era una prueba irrefutable.

Hermann sabía que podía darla sin riesgo. Este detalle produjo gran efecto en Lisbeth.

—Pero es acaso—dijo—que el señor Letort ha recibido ya la visita de Petrus?

DE AMERICA

(DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL)

Buques detenidos.

LONDRES 4. Comunican de Nueva York que a causa de haberse declarado en huelga los trabajadores del muelle, los buques que actualmente se hallan surtos en el puerto no han podido descargar sus mercancías.

Támesis que algunos grandes paquebotos, que debían hacerse hoy a la mar, se vean por esta causa obligados a aplazar su salida.

DE INSTRUCCION PUBLICA

Unas cuantas verdades

Es un deber para los que de patriotas alardean conser a favor nuestras desgracias, estudiar nuestros defectos y decir, sin equívocos, con la sinceridad de hombres honrados y haciendo caso omiso de personas y cosas, cuáles son las causas de nuestro decaimiento moral y material.

El ramo de instrucción pública en España es, haciendo justicia a su importancia, el más embarrullado, desde el punto de vista legislativo, y al que menos importancia se da en todos los demás órdenes.

Baste decir, que el ministerio de Instrucción pública, aquel que en otros países es reservado a hombres de grandes iniciativas y disposiciones especiales, probadas ya en larga carrera política, en nuestro país se adjudica, generalmente, como ministerio de entrada, a un ministro principiante, como el papel que se da a un partiquino en las compañías de opera.

Mucho y bueno podía yo aquí apuntar sobre nuestra desgraciada organización de instrucción pública; pero voy a ocuparme de una cuestión de verdadera actualidad, de la que ya se ha hecho eco algún periódico de la corte, que es hoy la comidilla de muchos caudatarios y que, en honor a la verdad, es también preocupación de los Sres. Rodríguez San Pedro y Silio, dignos ministro y subsecretario de instrucción pública y Bellas Artes.

Me refiero al pago de las mal llamadas dietas a los vocales de Tribunales de oposiciones, en el que el desbarajuste ha llegado a tal extremo, que es de inmediata necesidad que los de ello llamados hagan uso del aparato de desinfección administrativa, cada día más necesaria en este asunto, en el que se cometen lo que se ha dado en llamar abusos, y que en conciencia son otra muy distinta cosa, que debe estar incluida en la clasificación que de los delitos hace nuestro Código penal.

Lo que ocurre en las oposiciones a cátedras y escuelas es de lo más peregrino que el lector pueda imaginarse.

En primer término, respecto a la elección de vocales de Tribunales, no hay orden ni concierto, sino que, por el contrario, hay no pequeña barahúnda, que aprovechan algunos chicos, no pocos de ellos ajenos al profesorado, para sacarse un sueldo más que regular, como he de probar inmediatamente.

Estos, que en lugar de estadísticos o otra cosa, debían ser considerados como profesionales juzgadores de oposiciones, siempre, tanto en Madrid como en provincias, se hallan formando parte de Tribunales, y como ya experimentados en la materia, son los únicos que cobran, porque saben aprovechar la época en que está el crédito abierto, y terminan, forzando la máquina, en el tiempo que cuando pueden durar las cien mil pesetas que para atender a esos gastos figuran en nuestros presupuestos.

Y hasta cierto punto, y lo digo con ingenuidad, es natural que no se presten a ser juzgadores en oposiciones más que aquellos que se encuentran en circunstancias especiales que les permitan vivir fuera de su casa y tener gastos extraordinarios, que luego veremos como remunerar el Estado, con tal de estar alejados de su cátedra, vivir en Madrid y de ese modo gestionar personalmente asuntos que pueden redundar en beneficio de su carrera.

Y vamos a ver ahora cómo se indemniza a los que cometen la inocentada de salir de su casa, abandonar a los suyos, sufrir las molestias y gastos de viaje y fonda, y esquilmar su escaso bolsillo, pasando tal vez no pocas privaciones, todo para venir a prestar un servicio al Estado, que no sólo nadie le agradece, sino por el que se comete la inmaterialidad de no pagarle la escasa indemnización que le corresponde y que se le ofrece.

Y aquí se echa de ver que, en lo que respecta a la indemnización, lo mismo cobra el forastero que gasta fuera de su casa que aquel que vive en la población donde los ejercicios se verifican, habiendo además la agravante siguiente:

Manda el reglamento que, una vez hecho el cuestionario, se ponga éste a disposición de los opositores durante ocho días, por los cuales los jueces no tienen derecho a percibir un céntimo, pues como no se cobra más que por cada sesión que se celebra, durante esos ocho días y las fiestas de guardar, el vocal que está fuera de su casa tiene que sostenerse de su particular peculio, porque el Estado, durante esos días no paga fonda, porque duerme en un banco de Recoltes, y se alimenta de aire como los camaleones. ¿No es esto ridículo?

Pero hemos llegado ya a tal extremo, que aun así se daría por contento el interesado, si al menos cobrase, porque aun sale por librado al, como ocurre ahora, después de cumplir su cometido, se vuelve a su casa *sin cobrar absolutamente nada*.

Las cien mil pesetas se consumen en los primeros meses del año. Hace dos años llegaron a cubrir gastos hasta abril, el año pasado hasta marzo, este año no se han podido pagar ni siquiera todas las nóminas de febrero, pues los *experimentados* a que antes me refería, tienen buen cuidado de convocar sesiones dobles o triples, y de ese modo terminan los ejercicios en un par de meses, los únicos en que se puede cobrar.

Pero los que no están ya tan *experimentados*, se quedan con las esperanzas de cobrar ellos o sus derechohabientes, a juzgar por el tiempo que tardan en percibir esos derechos, cuando las Cortes aprueban algún crédito extraordinario, para que, como ha ocurrido hace tres semanas, se paguen las dietas a los que no cobraron en 1901 y 1902, y aún estén esperando otro crédito los que están pendientes desde 1903 hasta la fecha.

Milanesas, viajes, gastos, etc., son retribuidos al cabo de cinco o seis años, dando como interés el dinero anticipado por individuos de escaso sueldo... un descuento de un 12 por 100 por utilidades, que con el premio de la habilitación, giro, etc., se acerca mucho al 14.

¿No es verdaderamente escandaloso todo esto?

Este diario no pertenece al Trust.

ECOS MILITARES

El Ejército Español se ocupa de la abstención de los liberales y apunta los peligros que entraña esta determinación ante la reticencia levantisca y perturbadora de la Solidaridad.

La *Correspondencia Militar* denuncia que los que echan leña al fuego no son el Ejército, ni la Prensa militar, sino los separatistas con sus actos y sus palabras.

El *Ejército y Armada* sostiene en un hermoso artículo que el Ejército, la Marina y el pueblo siempre han ido unidos y han defendido la libertad.

En otro lugar señala la gravedad que encierra en caso de un conflicto local el número de los somatenes de Cataluña.

Ha marchado al campamento el regimiento de Saboya.

Estará diez días.

Se dice que en la propuesta de ascensos de Infantería figurarán dos tenientes coronales, cinco comandantes y trece capitanes.

El tema principal de las conversaciones entre militares es el de los propósitos que se atribuyen a los diputados solidarios catalanistas.

De la comandancia de Artillería de Mahón, se ha hecho cargo el coronel Sr. Belmonte.

Se ha verificado en el cuartel de Alfonso XII, de la Coruña, una solemne fiesta para conmemorar el 32 aniversario de la imposición de la corbata de San Fernando a la bandera del brillante regimiento de infantería de Isabel la Católica.

Se descubrió una hermosa lámpara de mármol colocada en el patio central del cuartel, y asistieron al acto las autoridades de todos los órdenes, presidentes de Sociedades, Comisiones, etc.

A Tarragona ha llegado el general Castellví.

Los alumnos de quinto año de Ingenieros y los de tercero de Administración Militar se encuentran en Zaragoza verificando prácticas.

Alsagak.

—Lo estoy, y con razón, señor Hermann. Gerardo estará de vuelta dentro de tres días.

—Buena noticia! Como hace días que no tenía el gusto de veros, al pasar hoy por aquí, he subido para saludaros...

Hermann no concluyó la frase. ¡Oh! Había tenido una magnífica idea al hacer aquella visita. La casualidad seguía sirviéndole admirablemente.

Delante de la puerta del doctor se había detenido un coche, del cual bajó Marta.

—¡Diablo! Ha llegado a punto—se dijo.—¿Quién se va a ir de casa del doctor Hans? ¿Será Odeta? Es necesario que yo lo sepa. ¿No hay que perder un momento!

Hermann vivió en aquel momento salir a Odeta y a Lisbeth.

Esta llevaba sombrero y una especie de manteleta. Odeta, por el contrario, estaba en traje de casa.

—Bien, bien!—dijo Hermann con emoción.—Lisbeth Zathis está en París! ¡Diablo! ¿Por qué habrá vuelto? ¿Este es un peligro imprevisto!

carácter de suplentes, de los que sustituyen lo que les ha de pasar no quieren o no pueden exponer a ningún sacrificio.

No deben quejarse, pues, los que hablan de monopolios en este sentido. Son monopolios naturales, impuestos por las circunstancias que crea una Administración catca e injusta.

No exágero, y tomen de ello nota los señores ministro y subsecretario, pues á su disposición, mejor que á la mía, tienen los materiales para convencerse de ello, al afirmar que las oposiciones, pagando por sesiones y no por dietas, como se hacía antiguamente, cuestan al Estado tres veces más que lo que en realidad debían costar.

Yo sé de un Tribunal, que ahora precisamente funciona, presidido por un profesional, que por cinco ó seis sesiones en una semana, celebra cada día una y hasta dos sesiones, muchas de ellas de doce minutos cada una, y no pocas de cinco y hasta de tres. Pues bien, cada una de esas sesiones le cuesta al Estado, por personal, lo siguiente:

Table with 2 columns: Item and Price. President... 15,00; Seis vocales... 60,00; Un escribiente... 4,00; Un mozo... 2,50; Total personal... 81,50.

Es decir, que sólo por el concepto de personal, cada minuto, en las sesiones de á doce, le cuesta al Estado en ese Tribunal seis pesetas y nueve céntimos, y en las de tres veintiseis pesetas con treinta y seis céntimos (1).

Y cuántos Tribunales estarán haciendo otro tanto, invirtiendo cuatro ó cinco sesiones en lo que no podía y debía haberse en una sola, consumiendo el dinero que así se justifica y la paciencia, y bolsillo de los opositores!

Pero hay más. En la forma que funcionan los Tribunales como ese á que me refiero, y de la que no tiene la culpa nadie más que el presidente, que es el encargado de señalar las sesiones y dirigir los debates, sin que los vocales puedan intervenir en ello, para cubrir, por ejemplo, siete cátedras, ejercitan siete trépanos, ó sean veintinueve opositores, celebrándose ciento cincuenta y seis sesiones (pues ya tiene celebradas más de ciento cincuenta, y no ha terminado), que le cuestan al Estado, sólo por el concepto de personal, diez mil seiscientos cuarenta pesetas, de las cuales corresponden al presidente dos mil trescientas cuarenta, á cada uno de los vocales, mil quinientas sesenta, al escribiente, seiscientos cincuenta por el trabajo enorme de escribir el acta de esas microscópicas sesiones, y al mozo, que siempre es el del mismo establecimiento, donde se verifican los ejercicios, trescientas noventa pesetas.

Pues si así hacen todos los Tribunales, ¿cómo es posible que con cien mil pesetas haya ni siquiera para empezar!

Y no habemos de las cuentas de material de oposiciones. En todas ellas figuran, con seguridad, para cada Tribunal, bujías, aunque las sesiones se celebren de día, resmas de papel, kilos de azucarillos, tintoros, libros, plumas y otros objetos de escritorio, todos nuevos, aunque muchos de los tribunales funcionan en la misma casa y hasta en la misma sala, sin tener presente que el que en las cuentas de cada uno figura todo ese material nuevo, significa ó que los vocales se llevan á casa los tintoros, papel, plumas, etc., que les correspondan, ó que ese material se tira, no pudiendo servir para otro Tribunal, tal vez por temor á la peligrosa influencia de los microbios.

Así se explica que no habiendo más que cien mil pesetas para personal y material de oposiciones, fueran los Tribunales en España se consuma esa cantidad antes de febrero, y no cobren por lo tanto más que aquellos cuyos presidentes, por larga experiencia, están en el secreto, y saben aprovechar la época en que pueden cobrar sin moverse de su casa, aunque no cobren los inocentes que vuelven á la suya sin el dinero que sacaron, y únicamente con la esperanza de cobrar cuando haya un ministro que, rindiendo culto á la verdad administrativa, recabe de las Cortes un crédito extraordinario, que incluya en los presupuestos la cantidad necesaria para equitativamente administrada atender á sus gastos.

Estos son hechos ciertos y evidentes, de los que seguramente están penetrados los ministros de Instrucción pública, como lo demuestra el hecho de que el Sr. Jimeno quiso elevar la cantidad para estos gastos; pero es necesario que en nombre de la moralidad se acometa la reforma del reglamento de oposiciones, para cortar abusos y evitar hechos como los en estas líneas denunciados.

De esa manera se evitarían esos monopolios, que tanto censuran muchos, y que yo creo muy lógicos, dadas las circunstancias económicas en que funcionan los Tribunales; se celebrarían los ejercicios en otras condiciones con presidentes que los dirigieran con más escrupulosidad y conciencia, en beneficio de los opositores, de los vocales y del erario público, y todo esto sería garantía de independencia y de justicia, tanto para el Estado como para todos los que en su provecho el resultado de estos concursos intelectuales, pues sabiendo que al prestar ese servicio al Estado, no se perjudicaría en sus intereses, los catráticos de provincias ven-

drían á cumplir con ese servicio, que debía ser obligatorio, con la mayor solicitud posible, y á terminar cuanto antes con el deseo natural de volver al lado de su familia y de sus discípulos.

Bien ajeno en política soy á la actual situación; pero para mí, y esto lo digo con la más honrada sinceridad, tanto el Sr. Rodríguez San Pedro, como el Sr. Silió, son personas de inteligencia y laboriosidad suficientes para rendir un tributo á la moralidad, que tanto demanda este estado de cosas.

A ellos me dirijo con la esperanza de que, cumpliendo con las deberes que les están encomendados, estudiarán detenidamente esta cuestión y la solucionarán como es debido, en honor á la seriedad que debe ser norma de conducta á todo buen Gobierno.

Un Vocal.

EN FAVOR DE LOS NIÑOS

COLONIAS ESCOLARES

Para llevar á efecto el proyecto de Colonias escolares de niños madrileños á las playas de Valencia, se han unido las Sociedades del Centro Regional Valenciano y el Ateneo Normalista Español, y del seno de sus Juntas se ha nombrado la siguiente Comisión ejecutiva:

Presidente: D. Ramón Gil Berberán. Vicepresidentes: D. Juan Aguilar y D. Gilés García. Secretarios: D. Abelardo Vidal y D. Santiago L. de Tamayo.

Contador: D. Ignacio Bastida y Alvarez. Forma parte, además, de ella, como tesorero, el Excmo. Sr. D. Eugenio Combarin y España. Secretario general, D. Vicente Ballester de San Pantaleón, autor del proyecto.

Esta Comisión trabaja con verdadero entusiasmo para organizar una función teatral y una gran novillada, en la que han ofrecido torear gratuitamente tres afamados diestros. Organizará además una suscripción popular, para con sus productos construir en las playas de Levante del Caballero, de Valencia, un gran pabellón escolar, destinado á residencia de las Colonias.

LA GACETA DE AYER

Contiene las siguientes disposiciones:

Gobernación.—Reales decretos de personal. Fomento.—Real decreto disponiendo que desde el 1.º de junio próximo el nombramiento de peones capataces y camineros será de la competencia de los ingenieros jefe de Obras públicas de las respectivas provincias.

Otros de personal. Presidencia del Consejo.—Real orden disponiendo se publiquen en la Gaceta de Madrid las relaciones parciales enviadas á esta Presidencia por los Ministros de los artículos para cuya adquisición se considerase necesaria la concurrencia de la industria extranjera.

Guerra.—Reales órdenes concediendo cruz de segunda clase del Mérito militar al comandante de Infantería D. José Ibañeta Marín, y de primera clase la misma Orden al oficial segundo del Cuerpo Auxiliar de Oficinas militares, D. Manuel Varela Fernández.

Hacienda.—Real orden habilitando el punto de Erillo (Santander) para el embarque de veso. Instrucción pública y Bellas Artes.—Real orden nombrando para una auxiliaría vacante en la Facultad de Medicina de la Universidad de Santiago al opositor á la misma D. Antonio Novo Campelo.

Otros de personal. Administración Central.—Estado.—Asuntos contenciosos.—Anunciando el fallecimiento en Maragán del súbido español Manuel María de Reina.

REVELACION

Y verdaderamente extraordinaria, es la que constituye en el ramo de perfumería las innumerables novedades del extranjero que figuran en la nueva tienda, Carmen, 3, de D. Pedro Herce.

Círculo de Bellas Artes.

El día 7 del actual se reunirá el Jurado para calificar las obras presentadas al concurso de grabados anunciado por este Círculo, quedando abierta al público durante los días 5 y 6, de seis á ocho de la tarde, la Exposición de las referidas obras en el Salón que para estos actos tiene destinado dicha Sociedad.

El día 9 á las seis de la tarde se abrirá al público en los salones del mismo una Exposición de obras del malogrado artista D. José Alcázar Tejedor, á la cual contribuyeron también los amigos y compañeros del finado.

De Roma, París y Barcelona, han enviado obras los más reputados artistas. La Excmo. Sra. Marquesa de Squillac, presidenta honoraria de la Sociedad, inaugurará la expresada Exposición.

INAUGURACION REGIA

Exposición de Automóviles

Ha sido solemne el acto inaugural, al que ha dado relieve con su presencia la Real Familia.

La instalación está admirablemente hecha. Los coches se hallan bien presentados. Contendrán de banderas adornan el local y las instalaciones.

El público era escogido. En el mismo figuraban las damas más hermosas, elegantes y linajudas de Madrid.

Desde las diez de la mañana acudieron sin cesar al Palacio de Bellas Artes carruajes y automóviles á cientos.

Las señoras vestían preciosos trajes de paseo, última palabra de la moda para la presente estación.

Los alabarderos formaban desde el vestíbulo al salón-rotunda, donde sobre rico tapiz se destacaba el estrado para SS. MM. y AA.

El Cuerpo diplomático tenía lugar preferente. Concurría todo él, luciendo las señoras preciosas *taillees*.

Allí estaba el Gobierno representado por los Sres. Maura, Allendalazar, Rodríguez San Pedro, González Besada, Lorio y Ferrandiz. Vestían de uniforme, pero sin banderas.

En el exterior estaba situada la música de Ingenieros, y en el interior, á la entrada, la del Real Cuerpo de Guardias Alabarderos.

El conde de Peñalver, el duque de Alba, el marqués de Santa Cruz y los demás señores de la Comisión esperaban al Rey y á SS. AA.

El conde de Pío Cochar y el segundo conductor atendían solícitamente al Cuerpo diplomático, acompañando á los representantes extranjeros á su tribuna.

La primera en llegar al Palacio de la Exposición fué, como siempre, la Infanta doña Isabel, que nunca se hace esperar.

Vestía de gris con joyas de turquesas, y la acompañaba S. A. la Infanta doña Eulalia, que llevaba galas de paseo del mismo tono con collar de perlas y esmeraldas.

Constitúan la alta servidumbre la marquesa viuda de Nájera y la marquesa de Arco Hermoso.

La música de Alabarderos recibió á Sus Altezas con los acordes de la *Marcha de Infantes*.

Las egregias damas fueron obsequiadas con elegantes ramos de flores. El alcalde, Sr. Dato, y el gobernador, señor marqués del Vadillo, recibieron á las Infantas.

Unos minutos después, precedidas de co-ro y al estribo el caballero Sr. Pineda, llegaron S. M. la Reina doña María Cristina y S. A. la Princesa Beatriz. La Reina vestía con su distinción y elegancia un lindo traje gris.

La Princesa llevaba galas de tonos morados. Formaban su alta servidumbre el marqués de Aguilar de Campo, la duquesa de la Conquista, lord y lady Cecil William.

Las augustas señoras fueron recibidas con los honores de su alto rango. Unos instantes faltaban para las once, cuando era la hora oficial de la inauguración, cuando la banda de Ingenieros saludó la presencia del Monarca con la *Marcha Real*.

Llevaba el Rey uniforme de Artillería con insignias de capitán general. No cruzaba su pecho banda alguna. Le daba la derecha en el coche S. A. el Príncipe viudo de Asturias.

Acompañaban á S. M. y al Infante D. Carlos el general Pacheco, el marqués de Viana, el conde del Grove, el marqués de Mesa de Asta y el ayudante del Rey, Sr. Suarez.

La música de Alabarderos saludó á Don Alfonso con los acordes de la *Marcha Real Fusilera*.

Ya reunida toda la Real Familia, menos la Reina Victoria, retenida en Palacio por su estado, se encaminó escolta por la Comisión, el mundo oficial y varios Grandes de España, entre los que se contaban el duque de Zaragoza y el marqués de la Mina, al salón rotunda donde había de celebrarse el acto oficial.

Con el Cuerpo diplomático cambiaron el Rey, la Reina Cristina y SS. AA. los saludos de etiqueta.

Junto al estrado regio se colocaron de pie los consejeros de la Corona.

Con la venia de S. M. leyó el conde de Peñalver un discurso apropiado al acto y luego habló el Sr. Maura en nombre del Gobierno, expresando que este animo y alienta el progreso de todas las industrias.

En nuestro suplemento LA SEMANA SPORTIVA publicamos los aludidos discursos y más detalles del acto inaugural.

El Presidente del Consejo de ministros declaró, en nombre de S. M. abierto el certamen.

En seguida comenzó S. M. el Rey, seguido de la Real Familia, el Gobierno, el Cuerpo diplomático y la Comisión, una completa visita á las instalaciones, deteniéndose ante cada automóvil algunos instantes y conversando con sus exhibidores.

En el salón del Museo de Caballería, cedido al efecto, se sirvió el *lunch* en una mesa adornada con profusión de flores naturales, artísticamente agrupadas, sobre las que se leía esta inscripción hecha con clavos rojos: «A S. M. el Rey.»

GUERRA INEVITABLE

DISCURSO COMENTADO

DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL

LONDRES 4. Cabelegrafos de Nueva York que, según telegramas de Worcester (Massachusetts) ha causado gran sensación en los círculos políticos el discurso pronunciado por el ex ministro de Hacienda Mr. Shaw en el banquete organizado por la Cámara de Comercio de Worcester.

Mr. Shaw, según telegramas de los correspondientes, declaró que, á su juicio, era inevitable una guerra entre dos grandes naciones que aspiran á dominar en el Pacífico.

No obstante haber expresado el ex ministro su concepto en términos de cierta ambigüedad, nadie duda de que las dos grandes Potencias á que se refería la alusión, son el Japon y los Estados Unidos.

El discurso es muy comentado.

ESTADO ATMOSFERICO

El día 4 en Madrid ha sido nuboso con amagos de tormenta.

El termómetro del óptico D. José Oliva (19, Príncipe, 21) señalaba á las siete de la mañana 12 grados, á las doce del día 21 y á las cuatro de la tarde 19.

La temperatura máxima á la sombra ha sido de 24 grados y la mínima de 8.

El barómetro ha descendido algunos milímetros, marcando 705. Tendencia á lluvia.

—Ayer no llovió en ninguna provincia. La temperatura máxima, á las nueve de la mañana, fué de 29 grados, en Huelva, y la mínima de 1 en Salamanca.

LO DE MARRUECOS

UNA OPINION

Sr. Director de LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA.

Muy señor mío: Doy á usted mis gracias por haber publicado el artículo anterior desde Melilla.

Ahora me voy á permitir hacer algunas observaciones á lo que dice el marqués de Camarasa en sus artículos sobre Marruecos.

Es curioso el ver como el mayor parte de los escritores hacen caso omiso del Sultan y los marroquíes, al tratar esta cuestión!

El marqués dice que el problema se va á resolver en seguida, *volens volens*, por parte de los moros! ¿Y á todo sacan á relucir la famosa Conferencia de Algeciras!

El erogo de la Conferencia de Algeciras, de la que tanto se han reído y se reirán los moros.

Figúrese usted una jaula inmensa llena de fieras. El público, que está «por fuera» de esa jaula, se ha horrorizado por las desgracias ocurridas á algunos espectadores que se habían arrimado demasiado, y resuelven tener una Conferencia. En ella toman ciertas determinaciones: por supuesto, sin contar con las fieras, y figurándose que porque menea la cabeza se señala de que dicen «que sí».

Una de las determinaciones tomadas es acercar á la jaula con armas, y, naturalmente, los animales se retiran de la verja y se reúnen en el centro de la jaula.

Ahora vamos á ver quien es el valiente que se mete «dentro».

Porque uno de los espectadores «belicosos» ha abierto una puertecita en Ouxda, y no ha pasado nada, prorrumpan todos á unisono: «¿Lo ven ustedes? ni siquiera se han movido».

Un francés tiene al lado otra jaula con fieras medio domesticadas, pero se ve negro que que el negro lo ha resultado.

El otro vecino es un desgraciado español, de la que tiene expuesto es una jaulita con micos.

Y el público de la «Conferencia» dice á estos quejidos latinos: «Nada, señores, ustedes son los llamados á poner ahí orden. Manos á la obra, que aquí estamos nosotros—por fuera—para lo que ocurre».

¿Puede darse nada más inocente? Hay un señor correspondiente que el otro día aconsejaba, así, como la cosa más sencilla del mundo:

«No han entrado los franceses en Ouxda? Pues nosotros, los españoles, debíamos tomar á Tetuán».

Es decir, que porque al entrar en una casa y empezar á subir la escalera no haya tirado nadie, dice uno «que no va á subir». Caballeros, no hay cuidado, adelante.

¡Adelante! ¡Ya verán ustedes, cuando alguien entre en el piso la que se va á armar y si se van á oír tiros! Figúrese usted, nosotros en Tetuán, suponiendo que lo tomásemos, que no es poco suponer.

¿Qué vamos á hacer de Tetuán? ¡Enviar allí el «personal» que quede de Cuba y Filipinas para arreglar y hacer prosperar aquello, como hicimos en la Habana y Manila!

Es menester estar loco perdido.

PLACEMOS MERECIDOS

El distinguido sportsman D. Ramón Roca está recibiendo innumerables felicitaciones por el magnífico Garage que ha montado en el Paseo del Prado, 32.

Nosotros, que hemos tenido ocasión de visitar este hermoso establecimiento, damos también nuestra felicitación más entusiasta á su propietario.

El Gran Garage Hispano Suizo ha venido á llenar un vacío en Madrid.

TRIBUNALES

PLEITOS Y CAUSAS

Diente caro. Es curioso un juicio que se ha visto en la Sección primera.

Se trata de dos señoras que, teniendo resentimientos, se encontraron un día en la Puerta del Sol.

El camino de la Delegación, uno pegó al otro un palo y este contestó en la misma forma, rompiendo un diente á su contrinante.

La prueba se ha encaminado á demostrar si hubo ó no rotura del diente y á calcular lo que valía este.

El guardia que llevó á los contendientes detenidos, dice que no sabe nada del diente, y el médico de la Casa de Socorro dice que tampoco.

Por su parte, el dentista Sr. Bornabou no se ha atrevido á tasarle.

—Yo no me aventuro á decir cuánto puede valer un diente; eso depende del interesado.

Después de la prueba, el fiscal retiró la acusación contra el procesado, sosteniéndola el acusado por privado Sr. Sarthou, que pidió que se le impusiese la pena de un año, ocho meses y veintidós días de prisión correccional, como autor de unas lesiones con deformidad, y 3000 pesetas como indemnización por la pérdida del diente.

El acusador ha sido el único que ha tasado el huesecillo.

El defensor, Sr. Morales Acevedo, ha sostenido que su patrocinado no es más que autor de una falta.

Los dos informes han sido muy elocuentes.

Licurgo

CONCURSO HÍPICO

Con tiempo muy desagradable ha dado comienzo ayer tarde el concurso hípico en el Hipódromo.

A las tres y media empezó la prueba de ensayo, con siete obstáculos.

La Sociedad había otorgado tres premios: uno de 125 pesetas, otro de 75, y el tercero de 50.

Estaban inscritos 20 caballos.

Ganó el primer premio *Hartita*, montado por D. Mariano Golotarda de la Torre, en un tiempo de 59 segundos.

El segundo premio lo ganó *Chicago*, montado por el jinete Sr. Vizconde del Pontón.

El tercer premio correspondió á *Macaoca*, montado por D. Miguel Doménguez.

Se concedieron dos *accessit*. El primer lazo lo ganó el duque de Andria, en su caballo *Abasco*, y el segundo el mismo segundo, en su caballo *York*.

Un *accessit* extraordinario fué concedido á D. Alvaro de Figueroa, hijo del conde de Romanones, que fué carifiosamente aplaudido por la numerosa concurrencia.

A continuación se celebró la prueba de inauguración con nueve obstáculos.

LA GRAN VIA

es un almacén que está asombrando al público madrileño. D. Luis Carlos, su dueño, ha logrado ver siempre lleno su vasto local de Fuencarral, 18, á Infantas, 1.

Sus sedas fantasma á peseta, sus batistas orgánicas, lanas, alpaca, poulpin, brocados, estameñas, granadinas, mantillas chantilly, tulés, mozas, damasco de hilo para colchones, etc., realizan el ideal de las señoras.

ATENEOS DE MADRID

Hoy domingo se darán las siguientes conferencias:

A las cinco de la tarde, D. Práxedes Zancada, en la Escuela de Estudios especiales, disertará sobre «Historia de las relaciones de la Iglesia y el Estado en los pueblos de Europa y América».

A las seis y media, el Sr. D. Tomás de Elorrieta explicará su cátedra de Estudios especiales, disertando acerca de «Los partidos políticos en Francia».

De siete á ocho, D. Augusto Barcia también explicará su lección sobre «Historia y evolución del socialismo», ocupándose de «El socialismo católico en Austria: Maxen y Meyer». —El Vaterland.—Voglsand y sus continuadores.—Crítica.

El socialismo católico en Suiza: Mermillod, Decuruis, Favou y el Dr. Feigenwinter.—La acción social católica y la democracia socialista.

OCTAVO SORTEO DE REGALOS

A NUESTROS Suscriptores y lectores

Los señores suscriptores y lectores de Madrid pueden recoger los billetes para este sorteo en nuestras oficinas de nueve de la mañana á seis de la tarde.

Los de provincias los recibirán oportunamente por correo, si no comisionan á persona que los recoja.

QUEJAS DEL VECINDARIO

Para el Sr. Alcalde y Tenientes.

Algunos serenos, no muchos afortunadamente, más que velar el sueño y la tranquilidad del vecindario, son los perturbadores más pertinaces de uno y otra.

Nadie dudará de que el hecho de que tal ó cual almacenista de ultramarinos, de carbeno, etc., quiera, en este tiempo de despartos de cuatro á cuatro y media de la madrugada, no es un servicio público, sino doméstico que se resuelve con un despartador ó un criado que avise, ó sencillamente teniendo cuidado de despertarse, que es lo que hace el común de los mortales.

Pues, no señor, hay almacenistas de éstos, no muchos tampoco por fortuna, que encomendando diario al sereno la tarea de apalar furiosamente á la hora dicha la puerta de su almacén ó tienda con la contera del chuzo, con lo que para despertar á ese almacenista de ultramarinos, carbeno, etc. hay que despertar inhumanamente, á diario también, á todos los durmientes en mil metros á la redonda, con grave infracción de las Ordenanzas municipales, que prohíben terminantemente, no ya á las altas horas de la madrugada, sino de día, todo ruido indebido que moleste á muchos en beneficio de uno solo.

No parece, pues, que sea demasiado pedir que el que quiera despertarse, use en último término de un tubo que llame al cuando donde duerma. En suma que haga lo que le parezca, menos que se consienta convertir esa incumbencia en servicio público, á cargo de un funcionario que invierte la razón de sí deber.

Otra gracia de algunos serenos es digna también de severo correctivo.

Aún no ha llegado la *season* de ellas: pero como se aproxima, bueno será que el señor alcalde y tenientes tengan la bondad de prevenirlo.

Es el caso que, cuando el tiempo avanza algo más y el calor impone dejar los balcones abiertos por las noches, cosa que no incomoda á nadie, es también la época en que ciertos serenos, allá de tres de la madrugada en adelante, reciben en plena calle, y rodeados de un grupo de contentillos, desvelados por el calor, leen á la luz del farol sereno tal ó cual periódico á voz en grito, y á voz en grito comentan, y discuten, y discuten, y comentan sobre los discursos parlamentarios, sucesos más ó menos notables, promoviendo una algarabía escandalosa, que penetrando por los abiertos balcones obliga á volver á los forzados auditores de estos desahogos.

Pero añ ya más: suele ocurrir algunas veces, quizás con sensible frecuencia, aun en los barrios más céntricos y mejor habitados, pero donde tampoco faltan casas de vecinos, que á las altas horas de la madrugada, cuando se están durmiendo, se oye cantar ó castañuela, y engresando la tortullita del sereno, se organizan jueras que no sabemos si estarán de moda en Uxia; pero que en Madrid son, á nuestro juicio, completamente exóticas.

Así es que, cuando también en los rigores del verano se organizan pandillas de juevecos, á la mejor de ambos sexos, inclusive, que á las altas horas de la madrugada recorren las calles, armando el gaitarra ó castañuela, y engresando la tortullita del sereno, se organizan jueras que no sabemos si estarán de moda en Uxia; pero que en Madrid son, á nuestro juicio, completamente exóticas.

Brindamos estas suertes á nuestras autoridades municipales, y nos sentamos á esperar el resultado.

tro á la señora Zathis en casa del doctor! Pero, ¡qué diablo! Yo no puedo estar en todas partes y velar sobre todos á la vez.

«He querido hacerlo solo y sin cómplices, porque á Moulherac no lo considero como tal; ni sabe nada, ni nada hay que temer de él. Esta es una de las ventajas de no tener cómplices; pero también tiene sus inconvenientes.»

«Mientras yo trabajaba ayer en Louvenciennes, había aquí alguien en acecho, y he sabido que estuvo aquí la señora Zathis, que es un hecho capital. Pero, gracias á la casualidad, se ha evitado el golpe, y esto mismo puede servirme, porque me pone en situación de hacer hoy mismo lo que pensaba hacer mañana.»

Y de cuando en cuando miraba hacia la casa del doctor, donde seguía parado el coche y continuaban hablando las dos mujeres.

—Pronto va á venir. El golpe que medito es muy atrevido. ¿Me atreveré á realizarlo? Sí, sí, es necesario. Dará buen resultado, por lo mismo que es muy audaz.

Sin embargo, no estaba decidido todavía.

—Si esto me da buen resultado, lo demás será mucho más fácil.

—El coche se puso en movimiento, dirigiéndose hacia el sitio en que esperaba Hermann.

—¡Vamos!—se dijo profundamente turbado.—No hay que reflexionar tanto tiempo. Dentro de un momento será tarde. ¡Qué cobarde soy!

Hermann temblaba, le flameaban las piernas y tenía la cara livida.

—Os he visto ya—repetió,—pero no puedo decir en dónde me cuando.

</

LA SEMANA SPORTIVA

Suplemento a La Correspondencia de España.

Domingo 5

Ediciones mañana, tarde y noche.

EL SALON DE MADRID

Renacimiento.

Se ha hecho el milagro... A raíz del grandioso certamen de París surgió la idea de realizar un concurso en Madrid a imitación de aquél. Las dificultades se multiplicaron, y en más de un momento peligró la realización de la idea. Hubo quienes pensaron que después del Salón de París nada podría hacerse sin caer en el ridículo; pero no faltaron tampoco entusiastas que se dedicaron a la laboriosa tarea de allanar los obstáculos, animar a los reacios, dar alientos a los escépticos. Y ahí están los resultados, que superan las mayores exigencias.

El Salón de Madrid es digno de admiración, no por lo que hoy supone, sino porque encierra una bellísima promesa para el porvenir.

Tres marcas españolas acuden a este concurso; tres marcas, que en poco tiempo han conseguido acreditarse, y que en breve serán conocidas en el extranjero. Porque asombra la cifra de millones que salen todos los años de la Península para enriquecer las fábricas extranjeras. Mientras el automovilismo no pasó de ser un *sport*, mirábasele con indiferencia; pero conforme se le ha ido aplicando a las necesidades de la vida práctica, se ha visto que puede constituir una fuente inapreciable de ingresos.

En Francia la industria automovilística es poderosísima, y eso que aún no ha alcanzado todo su desarrollo; en Italia los triunfos conquistados por sus marcas en los diversos concursos celebrados dan idea de su creciente importancia; en Alemania... En Alemania todo es automóvil. Existe una razón para esto, y es lo llano de sus vías, el cuidado con que están asfaltadas las calles. Los coches automovilísticos transportan en las ciudades alemanas pesos increíbles, y en las calles de Berlín apenas se ve otra clase de vehículos.

Los grandes bazares, de ellos se sirven para transportar a domicilio los géneros vendidos, y hay establecimientos, como los de *Werkheim* y *Wiesl*, que cuentan en sus garajes con más de 50 coches.

Los ómnibus, los coches de alquiler, los camiones, los carros de transporte de la cerveza, todo es automóvil. En Alemania, gracias a las condiciones del piso de las ciudades, el problema de los automóviles de transporte no es problema ya.

Y en España poco a poco vamos entrando por ese camino. Claro que habrá que luchar con las pésimas condiciones de nuestra topografía, y con la rutina de los que aún creen que es más seguro ir en un vehículo arrastrado por mulas de colleras, que en un ómnibus automóvil; pero al fin llegaremos a ver implantado el automóvil en España, porque es aquí más necesario que en parte alguna.

No contamos con sabias líneas de ferrocarriles, las comunicaciones son difíciles e irregulares. Seguramente habrá pocas naciones donde el automóvil sea más necesario que en la nuestra, para unir entre sí pueblos y ciudades, a los que el motor llevaría, con la rapidez de la comunicación, una riqueza incalculable.

La industria nacional va a despertar, y es fuerza reconocer que este milagro lo realiza el actual Salón. El va a ser el encargado de abrir los ojos a todos, señalando nuevos derroteros al trabajo y ocupación lícita y espléndidamente remunerada al capital.

Tres marcas nacionales figuran en este Salón; tres marcas en cuyo desarrollo ha inducido muy poderosamente el anuncio del actual certamen. Y auguramos un rápido crecimiento en la prosperidad de la novel industria si estos concursos se repiten periódicamente en España. Hoy Madrid, mañana Barcelona, después Bilbao, luego Sevilla, más tarde en otras ciudades, el esfuerzo realizado en la corte debe ser secundado, mejorándose si es posible, y de este modo servirán de estímulo y propaganda.

Y han de ser las clases acomodadas, los opulentos, los aristócratas, los que ayuden y den mayor realce a este género de concursos, a semejanza de lo recientemente ocurrido en París, en Turín, en Berlín. Allí el entusiasmo ganó a los más indiferentes y hubo mayor curiosidad en el público por visitar los stands automovilísticos que por ver los salones de Bellas Artes. Quizá la novedad del concurso influyera en este resultado, que como las aspiraciones de los más exigentes; pero no es aventurado suponer, dada la cultura de esos pueblos, que la principal razón del éxito fue el deseo de ver realizado el sueño de transformar todo en automóvil, desde la elegante *limousine* hasta el toscó carro de transporte.

Aristócratas y elegantes darán una prueba de exquisito buen gusto, concurrendo al Salón madrileño, haciendo que, durante los días que esté abierto, sea el punto de cita de la buena sociedad, el lugar de reunión del *todo Madrid* que pone en moda las noches de un teatro ó las tardes de un concierto, pues al propio tiempo que disfrutan de la visita al Salón, contribuyen a dar mayor impulso a la naciente industria, animando a las Empresas presentes y futuras a acometer más arriesgadas y definitivas tentativas.

Recordemos que en París la multitud se agolpaba ansiosa a las puertas del Salón y la policía tenía que formar una barrera para no dejar pasar más que dos mil personas, que al desalojar los stands permitían el acceso a otras dos mil. Claro es que no suponemos que en Madrid haya necesidad de estos extremos, aunque el actual Salón ha despertado en el público una curiosidad grande; pero si quienes deben dar el ejemplo lo hacen, el éxito de este primer concurso quedará definitivamente consolidado.

Nosotros registramos la fecha de la inauguración de hoy con extraordinario júbilo, pues abre nuevos horizontes a la industria nacional, no tan abandonada como se la supone, ni tan escéptica como algunos la retratan. El concurso automovilístico abre nuevos horizontes al trabajo en España y la apertura de este primer Sa-

lón es un paso de gigante al camino de nuestro renacimiento industrial por lo que ha de contribuir a su fomento y desarrollo.

Sus organizadores todos y cuantos de cerca ó de lejos han contribuido a la realización de esta espléndida fiesta, merecen nuestra gratitud y nuestro aplauso.

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

IMPRESIONES
DE CONJUNTO

Aunque sea completamente imposible formular un juicio razonable sobre una Exposición tan completa como la que todos hemos admirado ayer en el Palacio de Bellas Artes, impónese no obstante algunas observaciones al espíritu del visitante. Coordinar estas impresiones es hoy mi único empeño.

La manera como el Salón ha sido comprendido y organizado, hace verdaderamente honor a sus organizadores; subid al primer piso y quedareis encantados de la elegante armonía del conjunto.

Con frecuencia se ha tratado de demostrar la enorme importancia que para el porvenir de nuestro país pudiera tener este Salón; pero una simple visita al mismo es mucho más elocuente que todas las líneas que nuestros lectores hayan leído en nuestras columnas.

No esperéis que hoy os hable de las curiosidades mecánicas, de las novedades sensacionales que nos invitan a la admiración. Antes de pasar a los detalles, es preciso haberlos observado todos, y esta es una tarea superior a las fuerzas humanas.

Desde mañana trataremos de comenzar una revista técnica, siguiendo la misma progresión que la de la construcción de un bastidor motor, y lo poco que yo he podido admirar hoy, me permite creer que tendremos con frecuencia ocasión de admirar la ingeniosidad de los constructores.

Contentémonos por hoy con trazar a grandes rasgos la orientación general de la construcción de hoy.

El bastidor en acero no existe ya, y debe quedar relegado a las páginas de la historia antigua; empleanse muy poco de aceros especiales.

Es indudable que la adición de níquel, de manganeso, de silicio, etc., añade un poco de resistencia al acero; pero lo que en teoría resulta una verdad palmaria, resulta a veces en la práctica algo desigual.

La observación que acabamos de hacer para el bastidor, es también verdadera para las cajas de velocidad, habiendo perdido ya la boga de que un día gozaron los aceros llamados de cimentación.

Para el grupo motor, la tendencia al agrupamiento de los cilindros gana cada día más terreno.

En general, los órganos de los coches 1907 son más accesibles, de donde resulta una grande facilidad para el *chauffeur* y mayor sencillez en el dibujo de coche.

Los carburadores se afirman más perfectos. Esta cuestión ha sido muy trabajada. Señalemos la desaparición del regulador.

El cambio de velocidad se ha modificado, habiendo alcanzado la perfección compatible con su principio.

La eterna cuestión: piñones de ángulo ó cardán? no se ha resuelto aún, pero creo haber podido daros cuenta de que hasta 24 HP se ha utilizado con preferencia a cardán, y por encima de esta fuerza la transmisión a cadenas. Acaso sea esto lo lógico.

La cuestión del freno ha sido siempre objeto de serios estudios. Los sistemas de hoy son siempre satisfactorios. Este año marcará el advenimiento de 6 cilindros. Darracq, Hotchkiss, Daimler, Berliet, Fiat, La Buire, Mors, Rochet-Schneider, etc., nos dan de ello notables ejemplos. El reino de 6 cilindros será fastuoso, y no tardaremos en verlo.

En general, los bastidores expuestos son algo fuertes; pero, sin embargo, serán los 12 HP los que se venderán más. Acaso no se da una vez en esta medida, sino el deseo de los constructores de demostrar al público el esmero puesto en la construcción, lo que siempre se aprecia mejor en los bastidores grandes que en los pequeños. He oído decir que el poder de los bastidores que figuran en las Exposiciones aumentaba en razón inversa del de la fabricación. A pesar de todo, no nos quejemos demasiado, y hagamos notar que el Salón de Madrid ofrece una digna representación del coche democrático en el cochecito y el triciclo.

Y los *Poids Lourds*, que ocupan toda una sala, nunca hubiese creído obtenerse tanto éxito y, sin embargo, Dios sabe que soy un entusiasta partidario de ellos.

Milior.
(Continuará)

LOS PRECIOS DE ENTRADA
Se avisa al público que el domingo 5, día popular, los precios de entrada en el Salón serán de 25 céntimos de peseta por la mañana y 50 céntimos por la tarde.
La Comisión ha querido establecer estos precios en dicho día, a fin de que puedan acudir a estudiar este concurso los cultos obreros madrileños.

DUNLOP el primer neumático del MUNDO
Visitar el Stand 135.

Los Stands

No; nuestros expositores no han vacilado en realizar toda clase de esfuerzos para atraer al público a sus respectivas instalaciones. Y hemos visto con placer que aquella frase puesta antaño en moda por Alejandro Dumas, *pour l'Espagne et le Maroc*, se ha olvidado ya en el extranjero.

Cuantos han visto las Exposiciones de automóviles celebradas en Turín, en Londres y en Berlín, declaran que la de Madrid tiene un aspecto aún más grandioso que el de aquellas.

Indudablemente aún estamos lejos de los resultados del Salón de París; pero podemos colocar este concurso nuestro que ahora se celebra, inmediatamente después de aquella gran fiesta mundial del automóvil.

Hablaremos primero de la industria española. Esta hallase excelentemente representada por la Hispanosuzza, de Barcelona; la Iberia, de Madrid, y la Cataluña.

La primera de estas nacientes marcas, la Hispanosuzza, ha hecho una lujosísima instalación, de la que en otro lugar hablamos extensamente, y que constituye uno de los *claus* del Salón de Madrid.

Es una verdadera maravilla de hierro forjado y cobre. Esta construcción honra nuestro país.

Iberia atraxó a los conocedores a su severa instalación, donde tanto motivo interesante ha sabido acumular.

El distinguido *sportsman* D. Juan Riguera, al que han confiado sus representaciones Gobron y Delaunay-Belleville, ha instalado dos soberbios stands de extraordinario efecto, que serán seguramente el punto de reunión de la aristocracia madrileña.

Dietrich instala un *lanterneau* en hierro forjado de grandísimo efecto; Darracq ha levantado un curioso stand, estilo egipcio; Aries ha sabido sacar mucho partido del lugar de su instalación, adornado con motivos esculturales del más artístico efecto.

Ya en otra ocasión hemos hablado del arco de *Fiat*, en hierro forjado y cobre, coronado por un sol, donde resplandecía el nombre de la gloriosa marca italiana. Bianchi también ha sabido explotar de manera sorprendente la columna, para emplazar en ella un motivo de decoración elegante y rico.

La misma observación hemos tenido ocasión de hacer en el stand de la casa Peugeot, en el que nuestro amigo Sr. García Ocaña hace los honores; a la *Motobloc*, una decoración llena de elegante sencillez llama la atención.

Nos falta espacio para extendernos todo lo que sería nuestro deseo ocupándonos de los stands de Charron, de Panhard, del de Renault—de estilo Imperio,—del de la Buire, del de Cottin-Desgobles, del de Bayard A. Clément, El de la casa Rochet-Schneider sorprende agradablemente, lo mismo que el del *Auto-Garage* Sevillano, etc.

Citaremos, al correr de la pluma, en primer término, el stand de Michelin, el gran Bibeudum, la exposición de *roulements M. A. B.*, que es curiosísima; la de Deutsch y C., convertido en pabellón morisco de encantador efecto; la de Desmarais, que figura un originalísimo panorama; la de *Le Gaulois*, excelentemente dispuesta y presentada; la de Ducellier, el proveedor mundial de faros, que asombrará a cuantos la vean, y las del Continental, de García Rivero, de Francisco Lozano, etc., etc., acerca de todas las cuales hemos de volver a ocuparnos detalladamente.

Los resultados de nuestro Salón, inmediatamente después del Salón de París, son para nosotros un estímulo consolador que satisface nuestro amor propio.

EL DECORADO
La Comisión tuvo una hermosa idea encargando el decorado del Salón a la casa Jumeau y Pallot, de París, que ha sabido hacer una verdadera maravilla de buen gusto y elegancia.

La parte exterior está adornada con trofeos y estandartes, elegantemente dispuestos, ofreciendo un hermoso golpe de vista.

En el interior hay profusión de banderas y escudos combinados de artística manera, con las armas de España y las iniciales del Automóvil Club y de la Cámara Sindical.

Los colores están muy bien combinados.

El frente del Palacio presenta un aspecto maravilloso con aquel entrecruzamiento de banderas de todas las naciones, flameando al viento.

En una palabra, el decorado corresponde en todo al lujo con que han sido decorados los stands.

MICHELIN
Las gentes se paran admiradas ante el stand donde Michelin expone sus neumáticos, bandajes, llantas amovibles y *semelles*. Michelin, *El Reg del Pneu*, como se le llama en el mundo del *sport*, porque el sufragio lo ha ungido con aureola de soberanía, presenta una notable Exposición.

El ganador de copas á centenares, el dueño de la marca que es solicitada por el mundo entero, el incomparable Michelin, puede estar orgulloso. Las gentes pronuncian el nombre de Michelin como algo extraordinario y se preguntan cómo ha podido resolver el problema de hacer sus *pneus* á prueba de puntas de acero.

Ir sobre un Michelin es ir sin exposición á roturas, como si el coche se deslizase sobre terso cristal, sin sacudidas, sin saltos, sin bruscas reacciones, seguro de que no será necesario perder horas en recomponer los neumáticos, ni dinero en sustituirlos.

A lo útil, ha unido lo agradable, lo elegante, lo útil, y en su stand demuestra Michelin

que la casa tiene gusto excelente, pues su instalación es el colmo de lo elegante. Bravo por Michelin.

La casa *Boyricea hijo y Cre* se ha acreditado de gusto excelente, y al darle Michelin su representación en España desde fecha antigua, ha sabido escoger bien, porque si buenos son sus productos, magníficos son sus agentes.

Su cartera de pedidos está llena, rebosante, y á este paso va á tener que montar Michelin nuevos talleres para las demandas de España. Que sea enhorabuena.

LE GAULOIS

Esta renombrada casa, cuyos productos son de día en día más solicitados por los automovilistas de todos los países, ofrece una preciosa instalación, digna de ser admirada. La hallarán los visitantes en el segundo piso, y no necesitarán buscarla apenas, porque se destaca brillantemente en medio del Salón. Si la pereza para subir hasta Le Gaulois exige un pequeño sacrificio, hacedlo; una vez delante de las instalaciones, se da por

bien empleada la molestia de subir algunos escalones, cómodos, por otra parte.

Además de los modelos conocidos ya por cuantos al automovilismo se dedican, presenta Le Gaulois algunos neumáticos de absoluta novedad.

Merecen especial mención, entre estos últimos, los *bandages* para camiones, de resistencia verdaderamente formidable, que ya han sido adoptados por la Sociedad Automovilista Toledana.

Otros *bandages* muy notables también, son los que emplean actualmente los coches de Correos, y cuyo modelo presenta asimismo la casa Le Gaulois.

Estos *bandages*, de una utilidad práctica indiscutible, se generalizarán muy pronto en España.

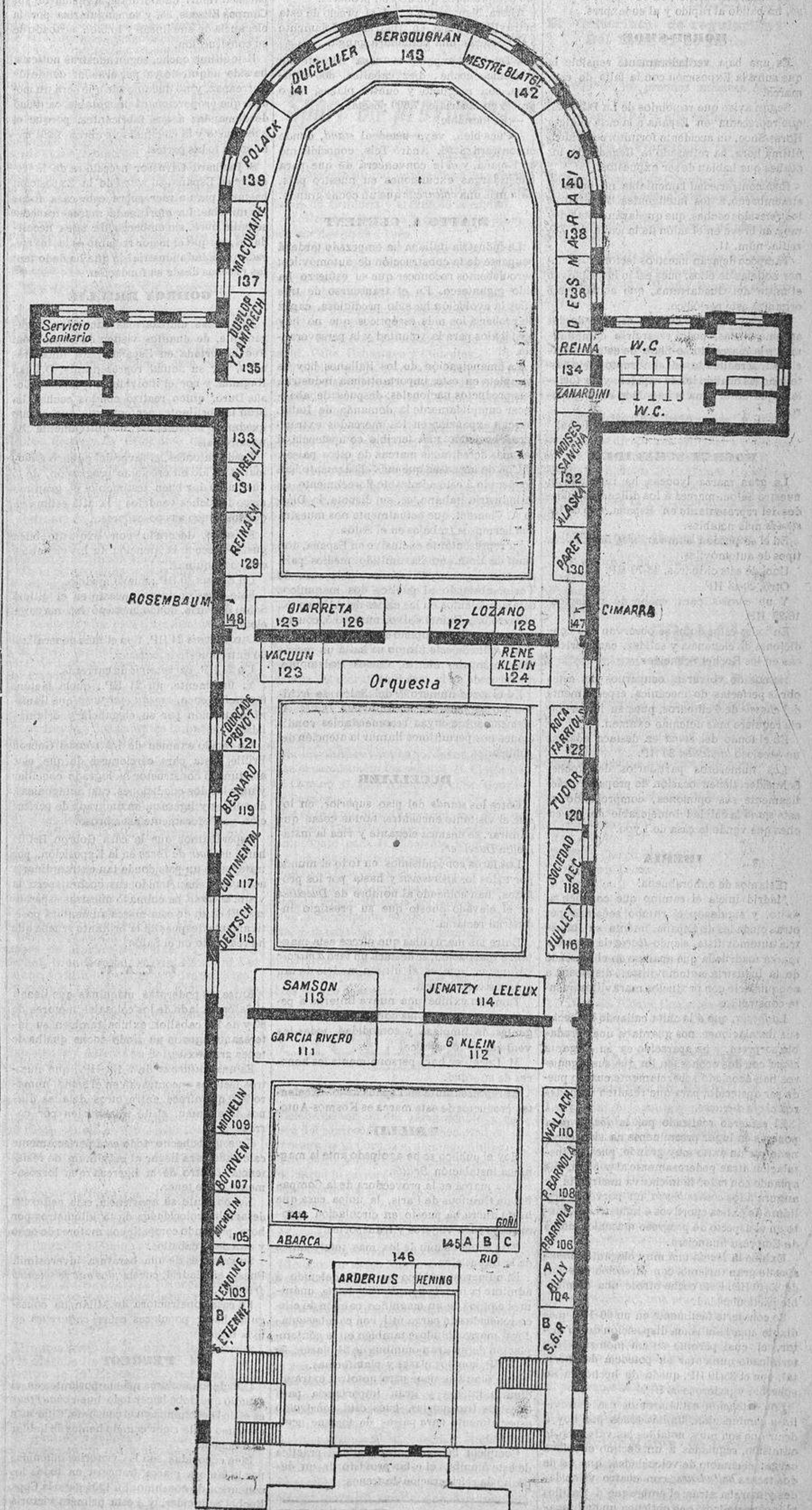
DUNLOP el primer neumático del MUNDO
Visitar el Stand 135.

DELAUNAY-BELLEVILLE

El nombre de esta casa, conocida como una de las primeras fábricas metalúrgicas del mundo, es ya la mejor garantía en favor de sus coches. Los inmensos talleres de Saint Denis, á más de abastecer de calderas á los buques, de máquinas á la industria y de instrumentos de construcción á la ingeniería, han lanzado á la competencia universal sus automóviles. Esto, que para otra casa hubiera sido una empresa difícil y arriesgada, se reduce para la de Delaunay-Belleville á un juego de niños. Tenía en sus fábricas todos los elementos; sólo necesitaba tomar la iniciativa, y la tomó. ¿Hay cosa más sencilla?

Así, mientras la inmensa mayoría de los constructores reciben sus automóviles, pieza á pieza, de distintas fábricas, Delaunay-Belleville funde, corta y construye sus *chassis* completos, hasta el más pequeño tornillo, dentro de sus poderosos talleres.

En tales condiciones, hay que reconocer que la marca Delaunay Belleville es un te-



PLANO DE LA EXPOSICION INTERNACIONAL DEL AUTOMOVILISMO, CICLISMO Y DEPORTES.—PISO PRINCIPAL
MAYO, 1907

rrible rival para los constructores de todos los países.

En España, con no ser de las más extendidas, va adquiriendo incesante fama, y no es difícil augurarle un triunfo decisivo.

En Alemania, se ha impuesto definitivamente. La aristocracia berlinesa, desdendiendo los prejuicios de nacionalidad, ha puesto de moda los grandes trenes Delaunay Belleville, que no por ser netamente franceses dejan de satisfacer los más sábiticos deseos de los súbditos adinerados del Kaiser.

Son estos coches: Una limousine, 28 HP. Un landaulet, ídem íd. Un doble faeton, encarnado, ídem íd. Un chasis de Exposición, 40 HP, nuevo modelo.

Este chasis, verdadero prodigio de mecánica, es de los que han de producir sensación en el Salón actual.

Daremos cuenta, para que nuestros lectores juzguen de las condiciones de los coches de esta casa, del viaje efectuado recientemente por su representante general, Mr. Weiler.

Este señor, acompañado de su bella esposa, salió de París a las 5 h. 20 m. de la mañana, pilotando un Delaunay Belleville 40 HP. Llegó a San Juan de Luz a las 8 h. 50 minutos de la noche, y salió a las 7 h. 35 m. de la mañana siguiente, para entrar a las diez de la noche.

Es decir, Mr. Weiler, en su viaje de ensayo, ha batido al rápido y al sudexpres.

HORSE-SHOE

Es una baja verdaderamente sensible la que sufrió la Exposición con la falta de esta marca.

Según un aviso que recibimos de La Bilbaina, que representa en España a la casa inglesa Horse-Shoe, un accidente fortuito, ocurrido a última hora, ha retrasado la llegada de los coches que habían de ser expuestos.

Esta contrariedad lamentable no privará, sin embargo, a los inteligentes de admirar los referidos coches, que quedarán instalados muy en breve en el salón de la calle de Zorrilla, núm. 11.

Tampoco dejarán nuestros lectores de tener noticias de ellos, pues están inscriptos en el mitin del Guadarrama, que actualmente organiza este periódico.

Allí, en la terrible cuesta, espanto de los automovilistas, podrá resarcirse cumplidamente la marca Horse-Shoe de esta contrariedad, acreditando en el abrupto suelo castellano las cualidades de rapidez y de fortaleza que tanta fama le han dado en Inglaterra.

[A buscar el desquite en el alto del León!]

ROCHET-SCHNEIDER

La gran marca lyonesa ha instalado en nuestro Salón, merced a los diligentes cuidados del representante en España, uno de los stands más notables.

En él se pueden admirar tres magníficos tipos de automóviles.

Uno, de seis cilindros, 45-70 HP. Otro, 30-48 HP.

Y un chasis para coche de población, 16-22 HP.

En todos estos autos se observan las condiciones de elegancia y solidez, características en los Rochet Schneider.

Hemos de volver a ocuparnos de estas obras perfectas de mecánica, especialmente del chasis de 6 cilindros, pues su importancia requiere más detenido examen.

En el fondo del stand se destaca además un precioso landaulet 20 HP.

Los numerosos partidarios de Rochet Schneider tienen ocasión de propagar prácticamente sus opiniones, comprobando en este stand la calidad inmejorable de los coches que vende la casa de Lyon.

IBERIA

¡Estamos de enhorabuena! Madrid inicia el camino que conduce al éxito, y siguiendo el rumbo señalado por otras ciudades de España, monta su industria automovilista, siendo Iberia la primera marca madrileña que aparece en el mercado de la industria automovilista, dispuesta a conquistarla con productos maravillosamente contruidos.

La Iberia, que a la chita callando ha hecho sus instalaciones, nos guarda una agradable sorpresa, y ha aparecido en su elegante stand con dos coches, en los que sus ingenieros han acoplado soberbiamente cuanto puede ser apetecido, para que resulten verdaderos chefs d'oeuvre.

El esfuerzo realizado por la Iberia para ponerse en lugar preeminente ha sido coronado por un éxito muy grande, pues su instalación atrae poderosamente al público, que aplaude con calor la iniciativa madrileña, y augura a los coches Iberia un porvenir brillante de éxitos deportivos e industriales, tanto en el aspecto de progreso mecánico como de Empresa financiera.

Exhibe la Iberia una muy elegante limousine de gran turismo, con dirección interior, de 35/40 HP. Este coche ofrece una admirable particularidad.

Se convierte fácilmente en un 60 HP, mediante una habilísima disposición de su motor, el cual permite en un momento determinado aumentar su potencia de suerte tal, que el 35/40 HP. queda de hecho en un soberbio y poderoso 60 HP.

Con detención estudiaremos esa maravillosa combinación, limitándonos por hoy a decir que son muy notables las válvulas de admisión, reguladas a un décimo en plena carga; el cambio de velocidades, que es de dos trenes baldaucos, con cuatro velocidades y marcha atrás; el embrague a platinos planos metálicos, que obtienen un embrague apenas sensible y sin rozamientos ni sacudidas.

Los dos coches presentados son de condiciones mecánicas iguales, y están contruidos con tales condiciones de ajuste, que son una maravilla admirable.

Sus radiadores, que están técnicamente muy bien estudiados, se componen de tubos de ocho milímetros, dispuestos en series de ocho tubos.

El stand de Iberia merece un estudio muy detenido, no sólo por ser genuina representación de la industria madrileña, sino por ser su obra mercadora de especial atención, ya que en los motores de sus coches hay serias innovaciones, que constituyen un notorio progreso y que producirán sensación enorme en el mundo del automovilismo.

Más despacio nos ocuparemos de la casa Iberia, y por hoy terminamos felicitando a su Empresa y a sus ingenieros, que han colocado muy alto el pabellón de Madrid, abriendo nuevos horizontes a la industria del automovilismo nacional.

ALCYON

—¡Cómo! ¿Dice usted que con una voiturette monocilíndrica de nueve caballos se han hecho 3.600 kilómetros en España?... ¡Y por las carreteras infernales del Mediodía! Eso es francamente inverosímil!

—Es exacto, sin embargo, y usted mismo puede examinar esta prodigiosa voiturette, que se halla en el Salón a la disposición de los compradores que deseen probarla.

Ahora, bien; ¿sabe usted el precio de esta maravilla, puesta en Madrid?... Solamente 5.100 pesetas: una verdadera ganga.

También expone la casa Alcyon un magnífico coche, diez caballos, dos cilindros, con magneto y cuatro plazas, cuyo precio en Madrid es 7.600 pesetas.

—¡Es increíble!

—Pues bien, vaya usted al stand, donde encontrará a M. André Tels, conocidísimo en España, y él le convencerá de que para hacer largas excursiones en nuestro país, vale más una voiturette que un coche grande.

DIATTO A. CLEMENT

La industria italiana ha empezado tarde a ocuparse de la construcción de automóviles; pero debemos reconocer que su esfuerzo ha sido gigantesco. En el transcurso de tres años la evolución ha sido prodigiosa, capaz de probar a los más escépticos que no hay obstáculos para la voluntad y la perseverancia.

La emancipación de los italianos hoy es completa en esta importantísima industria. Sus productos nacionales, después de abastecer cumplidamente la demanda de Italia, buscan expansión en los mercados extranjeros, haciendo una terrible competencia a las más acreditadas marcas de otros países.

Una de las casas que más eficazmente han cooperado a este admirable florecimiento de la industria italiana, es, sin disputa, la Diatto A. Clement, que actualmente nos muestra sus hermosos trabajos en el Salón.

Su representante exclusivo en España, don Juan de Mesa, no ha omitido medios para sostener dignamente la fama de la casa de Turin, abriendo al público dos magníficos establecimientos en las calles de Alfonso X, número 5, y Rafael Calvo, número 5, con un garage y taller completo de reparaciones.

Al frente de este último se halla un mecánico de mucho mérito, Carlos Pedemonte, que procede de la casa Fiat.

En el stand número 39 del Salón se exhiben varios notables automóviles Diatto A. Clement sobre cuyas recomendables condiciones nos permitimos llamar la atención del público.

DUCELLIER

Entre los stands del piso superior, en los que el visitante encuentra tantas cosas que admirar, se destaca elegante y rica la instalación Ducellier.

Los faros conocidísimos en todo el mundo por todos los sportsmen y hasta por los profanos, han colocado al nombre de Ducellier en el elevado puesto que su prestigio industrial reclama.

Entre las maravillas que ofrece esta magnífica instalación, se destaca un raro «mirador Mangino», que es el último modelo de tan progresiva industria.

También exhibe una nueva linterna a petróleo que reúne, a las condiciones más exigentes de limpieza y comodidad, todas las ventajas de lo práctico.

M. Ducellier hará personalmente los honores de su stand.

El representante en España de los excelentes productos de esta marca es Kosmos-Auto.

BRILLIE

Hoy el público se ha agolpado ante la magnífica instalación Brillie.

Esta marca es la proveedora de la Compañía de Omnibus de París, la única casa que hasta ahora ha puesto en circulación automóviles para viajeros y transportes.

Este stand es uno de los más interesantes de la Exposición.

El numeroso público que se ha detenido a admirar la instalación Brillie hacia unánimes elogios de un magnífico camión de cinco toneladas de carga útil, con caja basculadora, maravillándose también en la contemplación de un gran omnibus de 24 plazas, 35 y 45 HP, con dos clases y plataformas.

Este omnibus tiene para nosotros extraordinario interés y gran importancia para nuestros transportes, pues está contruido especialmente para países de terreno accidentado.

Completa la excelente finalidad práctica de este omnibus el estar provisto de un depósito de refrigeración de frenos.

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

PANHARD LEVASSOR

No necesita presentación. Los primeros automóviles que rodaron por las carreteras españolas dieron a conocer esta marca en todas las provincias hasta el punto de que en muchos pueblos donde la locomotora es un misterio por revelar aún, es ya popular, sin embargo, el nombre de Panhard-Levassor.

Una de las circunstancias que han contribuido a generalizarse es la variedad de sus tipos, que desde las fuerzas estrictamente necesarias hasta los poderosos motores de carreras, ofrece una gradación capaz de satisfacer todos los gustos. Así, hemos visto como se han prodigado en nuestro país estos coches, verdaderamente insustituibles para el turismo.

Sus representantes exclusivos en España, el señor marqués de Bellamar y Compañía, han presentado un stand lucidísimo, digno por completo del renombre de la casa.

En el hemos tenido ocasión de admirar varios coches que tenemos la certeza han de llamar fuertemente la atención del público.

Entre ellos merece especial mención un chasis 35 HP. último modelo de 1907, notable por su bien estudiada sencillez. El material empleado es el clásico de la casa Panhard-Levassor: la madera armada, que ya saben los automovilistas que bien defendido ha sido por esta casa, argumentando en pro de su empleo la ligereza y la solidez. Y es lo cierto que no ocurren accidentes de rotura en los chasis de madera, armada y que a pesar de haber sido objeto de interminables discusiones, siguen triunfando en los caminos, y son aceptados sin vacilación por una infinidad de clientes.

También merece capítulo aparte un landaulet Limousine sobre chasis 24 HP. La carroserie es obra del reputado industrial parisiense Henri Labourette, Avenida de los Campos Eliseos, 35, y so singulariza por la elegancia de sus líneas y lo bien acabado de su construcción.

Este último coche, según nuestras noticias, ha sido adquirido ya por el señor conde de Torreánaz, y no dudamos de que será un modelo que proporcionará ingotable cantidad de demandas a sus fabricantes, porque el buen gusto y la elegancia se abren fácil camino en todas partes.

Si Panhard-Levassor necesitara de la reclamación en España, su stand de la Exposición bastaría para atraer sobre esta casa todas las miradas. La afortunada marca francesa se halla libre, sin embargo, de tales necesidades, porque el mejor reclamo es la inveterada probidad industrial de que ha dado tantas pruebas desde su fundación.

GOBRON BRILLIE

Una de las marcas más conocidas, seguramente, de cuantos visitan la Exposición. Fué importada en España, hará unos tres años, por su actual representante, D. Juan Rugama, y por el inolvidable sportsman Jesús Duro, quien realizó con los coches Gobron tan brillantes performances, que pronto quedaron acreditados definitivamente en nuestro país.

Desde entonces, el favor del público a esta marca ha ido en creciente progresión, de lo que puede dar buen testimonio el gran número de coches vendidos y la alta estima en que los tienen sus poseedores.

El stand, decorado con exquisito buen gusto, ofrece a la atención de los visitantes cuatro máquinas.

Un chasis 40 HP., nuevo modelo.

Este chasis estuvo expuesto en el último Salón de París, donde mereció los mayores elogios.

Otro chasis 24 HP., tipo el más generalizado entre nuestros tourists.

Un 24 HP. carroserie de carreras.

Y, finalmente, un 24 HP. doble faeton, forma Regence, capaci marquise, que llamará la atención por su elegancia y originalidad.

Un rápido examen de los chasis Gobron Brillie basta para cerciorarse de que este afortunado constructor ha logrado conciliar y unir las dos condiciones, casi antagónicas, de solidez y ligereza, en un grado de perfección verdaderamente asombroso.

Esperábamos que la casa Gobron Brillie haría un tour de force en la Exposición, por tratarse de un país donde tan extraordinaria aceptación han tenido sus coches; pero la visita al stand ha colmado nuestras esperanzas. El éxito de esta marca aumentará positivamente después de la brillante prueba que ha realizado en el Salón.

C. T. A. U.

Entre las poderosas máquinas que llenan el Salón, al lado de los colosales motores de 60 y de 100 caballos, exhibe también su interesante figura un lindo coche que ha de tener gran éxito.

Es una voiturette de 5 1/2 HP., que nuestros lectores encontrarán en el stand número 9, y que ofrece, entre otros detalles dignos de examen, el de transmisión por correas.

En este coche todo está perfectamente calculado para llegar al máximo de resistencia, dentro de la ligereza que forzosa-mente ha de tener.

No obstante su apariencia, esta voiturette desarrolla velocidades de 45 kilómetros por hora, pudiendo competir con motores de ocho y aun de 12 caballos.

Su precio es de una baratura inverosímil. Puesto en Madrid, cuesta ¡dos mil seiscientos francos!

La casa constructora de Milán ha conseguido hacer populares estas voiturettes en toda Italia.

PEUGEOT

Uno de los factores más importantes en el estudio que debe hacer todo buen chauffeur es el de la economía en el consumo. Citar este aforismo es de rigor cuando hemos de hablar de Peugeot.

Bien conocidas son las victorias obtenidas por la famosa marca francesa en todos los concursos de consumo. En 1901 ganó la Copa Rochet Schneider, y a esta primera victoria siguió otra no menos brillante en 1906. Este mismo año obtuvo el primero y el segundo puesto en la clasificación del concurso de Aix-les-Bains, y por último, en 1907 ganó un 18 HP. la Copa de Honor en Buenos Aires.

La producción de la casa Peugeot está en razón directa de los triunfos que acabamos de relatar. En 1906 vendió 1.500 chassis; en 1907 ha alcanzado la asombrosa cifra de 1.700!

En España no han podido apreciarse todavía, como son apreciadas en otros países, las cualidades del Peugeot, porque hasta el presente no ha tenido esta casa aquí representación.

Hoy ya se ha subsanado esta omisión, y gracias a los Sres. Elorrio, Londaiz y Espada, de San Sebastián, y García Ocaña, de Madrid, podemos admirar estas máquinas resistentes y económicas por excelencia.

LA HISPANOSUIZA

La Hispanosuiza, y su representante en Madrid, el conocido sportsman D. Ramón Roca, han realizado un verdadero milagro. En escasos días han montado una instalación regia, espléndida, sensacional, un stand modelo de elegancia y de decoración, para que la Hispanosuiza, esa marca española tan acreditada, exponga sus coches, ya favoritos, de quienes desean reunir lo bueno en lo económico.

La Hispanosuiza, honra de la industria nacional, ha hecho un verdadero esfuerzo, y su stand, en el que ha gastado cerca de 50.000 pesetas, es digno de la importancia que la casa ha adquirido, gracias a la bondad de sus coches, que en la caravana Barcelona-Madrid, y en otras muchas pruebas, demostraron ser prodigios de solidez, de simplicidad y de rapidez.

D. Ramón Roca ha instalado además en Madrid un soberbio garage, en el Paseo del Prado, 32, en donde no falta el más pequeño detalle, y que es centro de sportsmen, pues allí encuentran facilidades enormes, gran comodidad y cuantos elementos son necesarios para el automovilismo.

La Hispanosuiza, que fué la iniciadora del nacimiento en España de la gran industria de construcción de automóviles, ha hecho un verdadero tour de force en su soberbia instalación, y el stand que ocupa los números 19-21-23, es por todos admirado, motivando general aplauso.

Como los trabajos del stand han requerido febril actividad, por su importancia, solamente a última hora han sido instalados sus coches, y de ellos nos ocuparemos con la extensión que esta tan acreditada demanda, limitándonos por hoy a dejar consignado que su triunfo será enorme, y que la industria nacional tiene un prestigio sólido, mantenido por la Hispanosuiza con firme propósito de que cada día aumente.

Su representante, D. Ramón Roca, que realiza arduo trabajo, y que goza de enormes simpatías en el mundo del automovilismo, no dispone de un minuto, por ser enorme el número de quienes le piden catálogos, precios y antecedentes.

La Hispanosuiza triunfa en toda la línea.

C. G. V.

Las personas que concurrán a la Exposición, se detendrán, seguramente, ante la marca C. G. V. que ocupa el primer lugar en el stand número 1.

Dirige esta fabricación el conocido sportsman francés M. Charrón, y todas las construcciones de esta marca tienen un sello especialísimo que hace no se confundan con las de otras casas.

La originalidad mecánica es, por no citar otras, una de las cualidades más salientes de los renombrados coches Charrón Girardot, Voigt, tan conocidos y estimados por los automovilistas, y esa originalidad se destaca, muy principalmente, en el magnífico chasis 75 HP. con el nuevo carburador de dos góloles, cuyas conveniencias prácticas merecen el elogio entusiástico de todos los inteligentes.

Los automovilistas y aficionados admirarán esta nueva creación, de tan ventajosos y positivos resultados, y también tendrán ocasión de examinar, en el mismo stand, un chasis 20 HP., y un elegantísimo coupé para uso en el interior de las poblaciones, que presenta la misma marca C. G. V.

Las personas que visiten esta marca serán recibidas por nuestro amigo D. Ricardo de Damborona, de Bilbao.

CONTINENTAL

La casa Continental triunfa en toda la línea.

Su pneu recorre el mundo de triunfo en triunfo, y sus célebres «Rouges Ferrés», que hacen imposible todo derapage, amenazan con hacerse las señoras del mercado.

Su Majestad el Rey, que usa las «Rouges Ferrés», ha tenido miradas muy detenidas para la instalación Continental, que presenta en bonito stand sus neumáticos y bandajes, demostrando que cada día hace un nuevo adelanto digno de aplauso.

Continental obtendrá un gran triunfo con sus pneus, y su stand, que atrae todas las miradas, honra a sus empleados en Madrid, que han realizado una instalación de mucho gusto.

Las célebres «Rouges Ferrés» hacen imposible todo accidente, todo derapage, toda patinadura, y son el mejor medio de que los autos adquieran seguridad en su marcha, caminando rectos como una flecha.

Continental ha tenido muchos éxitos, y le auguramos muchos más.

GUILLEUME

En medio de la brillantez del acto realizado hoy, se ha notado que la gente mostraba grandes deseos de rodar el stand de la casa Guilleume, instalado en la sala de carroserie.

Allí la misma pregunta se agolpaba en todos los labios:

—¿Cómo es posible producir tan bueno y tan barato?

La nueva marca, traída a España por el Sr. Breñosa, pronto se aclimatará y será aceptada con satisfacción general por el público.

A juzgar por lo expuesto, la marca Guilleume resuelve muchos de los problemas presentados en otros coches.

Expone, en el referido stand, un landaulet y un coche de repartir, transformable en omnibus particular, que son sencillamente admirables.

La producción de la Guilleume se dedica

preferentemente a los coches para poblaciones, y desde luego podemos asegurar que esta marca tendrá gran éxito, a juzgar por el obtenido el primer día.

DUCOMUN

Los transportes industriales tienen para España enorme importancia, y al lado de los coches de turismo, de placer, preséntanse los coches de transporte industrial, de utilidad.

La casa Ducommun, proveedora del Ejército alemán, expone en el Salón sus magníficas producciones, que, seguramente, atraerán público enorme de compradores, pues quien primero aquí instale esos servicios ganará una enorme fortuna.

Expone la casa Ducommun un chasis para camión de 30 HP con bandaje de acero, con puente tras, sin diferencial. Es muy notable y tendrá éxito.

También expone un camión para cuatro toneladas de carga útil, y un grupo motor con nuevo sistema de distribución, del cual nos ocuparemos más despacio, pues merece ser conocido de nuestros lectores.

La casa Ducommun, que ha obtenido en el extranjero éxitos enormes, que la colocan a envidiable altura, obtendrá, seguramente, en el Salón de Madrid un triunfo muy grande, pues sus productos son excelentes y están garantizados por larga experiencia, llena de testimonios que pregonan su excelencia.

Alemania triunfa con Ducommun, y su nombre será pronto muy conocido en España. Tanto como en el extranjero.

DUNLOP el primer neumático del MUNDO. Visitar el Stand 135.

LA MOTOBLOC

Siempre en creciente es el lema, la divisa de la «Motobloc», de esa marca que ha sabido distinguirse de todas, haciendo sus chasis en un bloc uniforme.

¿No habéis leído el célebre folleto, texto del eminente autor dramático Henry de Kistemaeckers, e ilustraciones de Hermann Paul? Pues leedlo, y en el veréis hermosamente expuestas, con sin igual donaire, las excelencias de la «Motobloc», predestinada a conquistar el mercado del mundo entero, y a que sus talleres no puedan servir tan enorme demanda de pedidos.

El stand de «Motobloc» es una preciosidad, y si el continente es precioso, soberbio es el contenido; pues el chasis, el landolet y el doble faeton del turismo, son sencillamente tres maravillas de la gran industria automovilista.

La «Motobloc» ha llevado una revolución a la industria con sus innovaciones sensacionales, y su nombre está hoy rodeado de enorme aureola de éxito. De éxito enorme, colosal, indestructible, siempre en creciente, como dice el lema de su marca simbólica, tres cruces crecientes, cruzadas con las palabras «Automóviles Motobloc Barleux».

Leed, leed, leed el sugestivo, el ameno, el interesantísimo libro-catálogo de Kistemaeckers, y allí hallaréis bien detalladas las maravillas de ese mecanismo afortunado, modelo de sencillez, de duración, de mecánica, que ha revolucionado la industria automovilista, reuniendo en un solo bloc uniforme todo el complicado mecanismo del motor y de la transmisión.

A centenares hallaréis en ese libro testimonios de profesionales y de amateurs que atestiguan reconocidos las excelencias de esa marca excelsa, de la «Motobloc», que hace casi imposibles las averías, los pannes, los recalentamientos, las congelaciones, todo lo que al automovilista hacia desagradable y que hoy la «Motobloc» ha suprimido.

No es necesario recomendaros que visitéis su stand, porque lo difícil será que os podáis abrir paso por la muralla humana que siempre delante de él está. Allí, donde veáis una enorme masa de gente, allí está la «Motobloc». La marca ideal siempre en creciente.

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

BERLIET

¿Quién no conoce la famosa marca Berliet, celebre en todo el mundo por la economía de su consumo en esencia, aceite, grassas, etcétera, etc.?

Berliet es popular, y sus representantes en España, los Sres. Bertrán e hijo en Barcelona y Francisco Lozano en Madrid, han instalado en el Salón uno de los stands más notables, exponiendo seis magníficos coches y chasis, en los cuales admiran los inteligentes esbeltez, elegancia, ligereza, soberbio ajuste, economía, robustez de todos sus elementos y un chic especial, que es característico de la popular marca Berliet.

El chasis 40 HP. es admiración de los inteligentes, teniendo la particularidad de que su tercera y cuarta velocidad están en toma directa, lo cual es una enorme ventaja.

La elegantísima victoria, de esbeltas líneas, será el clou del Salón, por su elegante conjunto, y muchos envidiarán no poseerla.

El landaulet, la limousine tar daulet, el tres cuartos landaulet y la limousine de gran turismo son igualmente elegantes, sólidos, ligeros, admirables, constituyendo un record de Exposición, que demuestra la potencia de la casa Berliet, la actividad de sus representantes, y el buen gusto que a unos y a otra caracteriza.

Berliet ha puesto el pabellón muy en alto, y su stand atrae enorme público, siendo seguramente sus agentes pocos para realizar el inmenso número de contratos que la casa va a hacer en España, pues sus coches van a ser seguramente uno de los éxitos más enormes de la Exposición.

La casa Berliet, de Lyon, que ya había introducido su nombre en España, colocándolo en lugar muy preeminente, va a conseguir ahora con el Salón hacerse popularísima, pues sus muestras atraen las miradas de todos, y todos abandonan el stand colmando de elogios a esa marca, que ha sabido realizar el desideratum: buen coche y de poco consumo.

DE DION-BOUTON

¡Escuchámonos ante ese nombre y rindámonos pleitesia!

De Dion-Bouton representa en la historia del automovilismo algo así como Adán en la historia de la Humanidad.

El marqués de Dion, con el ingeniero Bouton, fué el primero en aplicar el motor a explosión a la industria automovilista, recorriendo a pasos de gigante la enorme distancia que separaba el sueño teórico de la realidad práctica.

Se avanza, se progresa, se modifica; pero Dion-Bouton continúa al frente de la dinastía de los soberanos del automovilismo.

De Dion-Bouton, que comenzó con el famoso triciclo a petróleo, fué modificando sus grandes, sus enormes talleres, en donde trabajan millares de obreros, y allí son hechos esos maravillosos coches de turismo, que permiten correr el mundo, sin sujetarse a las molestias del horario de los trenes; a quienes los poseen, y que causan la envidia de quienes, por desgracia, no los poseemos.

Ocupa de Dion-Bouton un soberbio stand en la llamada Sala del Trono y sus coches de turismo atraen todas las miradas.

La gran manufactura francesa se instala en España, noticia grata a los automovilistas, y hoy ha llegado a Madrid M. Soubiran, de Burdeos, quien dirigirá la instalación de la casa en 16, Paseo de Recoletos, 16, proponiéndose que sea digna del renombre de Dion-Bouton y de su distinguida clientela.

Al venir a España la casa de Dion-Bouton se propone introducir todas sus últimas creaciones en condiciones de precio muy ventajosas, pues quiere suprimir gastos y comisiones inútiles. Por eso ha dado por primera vez su representación general a casa tan seria y tan acreditada como Soubiran & Compañía, maestra en cuanto se relaciona con el automovilismo.

De Dion-Bouton triunfa en toda la línea, y el marqués de Dion, que vendrá a Madrid durante el Salón, recibirá plácemes sin cuento de todos los amateurs, que están de enhorabuena por la feliz idea de haber acordado la casa establecer sucursal directa en España.

Hoy era tanta la muchedumbre que se agolpaba ante el stand de Dion-Bouton, que nos ha sido imposible acercarnos a contemplar sus magníficos coches.

Otro día será, y daremos cuenta a los lectores de la maravillosa instalación.

Nuestro querido colega El Automóvil, órgano oficial del Real Automóvil Club de España, anuncia que ha organizado un gran mitin del kilómetro (lanzado y detenido), que deberá ser disputado en Madrid durante la Exposición.

No se crea que tal viaje fué realizado en condiciones excepcionales de ligereza. Monsieur Ranson lo verificó en gran turismo, con el coche lastrado por pesadimos baúles.

COTTIN DES GOUTTES

Otra fábrica lyonesa, que ha entrado con grandes bríos en el comercio mundial. Un retraso en el envío de coches ha impedido a su representante en Madrid hacer una instalación completa, como lo hará tan pronto como reciba aquéllos.

En el stand luce, sin embargo, un hermoso coche, que da idea exacta de lo que la casa Cottin des Gouttes puede hacer.

Construido con extraordinaria solidez, y no obstante su gran peso, este coche cubre 100 kilómetros en la hora con gran facilidad.

El Rey Don Alfonso habló con el ingeniero de la casa, M. Deider, admirando detenidamente este automóvil.

El representante de la casa de Lyon confía en que llegará muy pronto un chasis 20-40 HP, que espera, y que seguramente ha de despertar interés verdadero entre los aficionados.

Nosotros reservamos para entonces también nuestra opinión.

LORRAINE-DIETRICH

He aquí la marca regia, la preferida por...

LA APERTURA

Antes de la apertura.

Acto de verdadera transcendencia para el progreso de la vida industrial de España ha sido el de ayer; acto solemne, de alta significación patriótica, que pondrá el nombre de nuestro país al nivel de los más encumbrados y cultos.

Quiénes habían augurado, si no el fracaso, la frialdad y la indiferencia; quienes aseguraban que Madrid no se hallaba preparado para esta manifestación hermosísima del progreso industrial y científico, pudieron ayer convencerse de que habían incurrido en error.

No ha sido sólo la clase alta, la gente rica que puede permitirse el lujo del automóvil quien ha puesto sello de grandeza a la inauguración del curso internacional, ha sido el pueblo de Madrid, sin distinción de categorías, que, llenando las amplias salas del Palacio de Exposiciones y agrupándose compacto en las avenidas que conducen al edificio, ha demostrado un interés enorme en contribuir al éxito de la noble y plausible iniciativa.

Madrid sabe muy bien lo que significa en el mundo civilizado este suceso, y por lo que lo sabe y porque tiene empeño en demostrar la nota de atrasado y perejoso que al margen de su historia han escrito plumas de cronistas poco piadosos, acudió ayer con verdadero entusiasmo a demostrar, ante las representaciones diplomáticas, científicas e industriales de Europa, que si en medios de cultura y en factores de progreso le aventajan otros, nadie podrá negarle el bien deseo, el deseo con insistencia patentizado de contribuir a la gran obra que el esfuerzo de los hombres sabios y laboriosos realiza para ofrecer a la humanidad un nuevo y espléndido vivir.

Desde las nueve de la mañana, dos horas antes de la anunciada para la apertura, centenares de personas, en coches, en automóviles y a pie, dirigíanse por el paso de la Castellana al Palacio de Exposiciones.

Parejas de la Guardia Civil y de Orden Público a caballo, apostadas a uno y otro lado del paseo, hacían cumplir las órdenes de la autoridad, en lo que a la circulación de carruajes se refiere, para impedir aglomeraciones y retrasos.

El público que no tenía tarjetas para penetrar en el edificio, fué formando una verdadera muralla en las rampas que conducen al Palacio, destacándose en la primera fila gran número de hermosas y elegantes mujeres.

Minutos antes de las diez empezaron a llegar los invitados.

Media hora más tarde era imposible, materialmente imposible, dar un paso por el vestíbulo y en el salón principal.

La Exposición.

No hemos de hacer aquí una reseña minuciosa de las artísticas y valiosas instalaciones de la Exposición. En otros trabajos de este número se dedica gran espacio a detallar los stands, describiéndolos uno por uno, para que el público se forme completa idea del concurso.

Nosotros hemos de limitarnos a consignar, como recordatorios del acto de apertura, que la Exposición, desde la entrada hasta la última de las instalaciones, resulta verdaderamente notable.

Darrocche de buen gusto, alarde de riqueza, es cada stand, y el decorado general se ha hecho tan en armonía con el decorado parcial de las instalaciones, que el conjunto produce verdadera impresión de obra artística, merecedora de todo elogio.

Plantas y flores, banderas internacionales y valiosos tapices, adornan el vestíbulo y el salón rotonda, donde se ha celebrado el acto de inauguración, engalanado con escudos, colgaduras, guirnaldas, palmeras y laureles, tapices y estatuas, emblemas del sport y caprichosas combinaciones de lámparas electrificadas, todo ello distribuido con el más exquisito arte, ofreciendo un aspecto indescriptible.

En el fondo de la sala, entre dos columnas recubiertas de brezo en flor, claveles y rosas, alzaba el trono, bajo dosel riquísimo de nobles tapices.

Entre el fondo gris del lienzo, se destacaban los sillones rojos, destinados a Sus Majestades y Altezas.

La concurrencia.

Ya hemos dicho que a las diez y media de la mañana era materialmente imposible dar un paso por el vestíbulo y el salón rotonda de la Exposición.

Todo Madrid—para ocasiones como esta se ha hecho el cliché—todo el Madrid elegante y distinguido, estaba allí.

La aristocracia de la sangre y la aristocracia del dinero, los hombres que en la política, en las ciencias y en las artes desuellan por su saber y su talento, representaciones oficiales del Estado, del Ejército, de la diplomacia, de la industria y del comercio, aguardaban el instante en que llegaran los Reyes.

Los Soberanos europeos. Dietrich podría, con justicia, ostentar el enfático título de Príncipe de Reyes y lucir un escudo con las armas de casi todas las casas reinantes. Prefiere, sin embargo, seguir construyendo buenos coches.

De los que presenta en la actual Exposición, excelentes todos, merece especial mención un chasis 60 HP., modelo 1907, verdadera obra maestra de mecánica. Don Alfonso XIII lo vió con gran detenimiento, preguntando si era el mismo con que Sorel ha hecho el record Paris-Niza en diez y seis horas.

En efecto, este es el tipo del coche en que ha realizado Sorel su magnífica performance.

Y ya que de esto nos ocupamos, vamos a cometer una indiscreción, en obsequio a nuestros lectores, avanzando una noticia que se ha guardado con gran reserva.

Sorel, el mismo automovilista intrépido del record Paris-Niza, va a intentar otra nueva hazaña, estableciendo el record Paris-Madrid, el próximo lunes 6 martes.

En esta carrera estará cronometrado por el Automóvil Club de Francia y por el Real Automóvil Club de España.

Hasta ahora no existe sobre este recorrido ninguna tentativa de record, si se exceptúa la famosa carrera Paris-Madrid, de triste memoria.

El coche en que haga Sorel su viaje quedará expuesto en el stand de Dietrich.

Tendremos a nuestros lectores al corriente de este acontecimiento, que promete ser una nueva victoria para la casa lyonesa y para su corredor.

Si apremios de tiempo y de espacio no torcieran nuestros propósitos, consagraríamos capítulo aparte a la representación femenina.

Pocas veces se ven reunidas tantas y tan espléndidas bellezas. Las más elegantes, aristocráticas, delicadas y cultas mujeres madrileñas encontrábase congregadas en la Exposición, luciendo toilette preciosas y lujosas.

Seriosa imposible recoger en estas notas una lista completa de las damas que, con su presencia, dieron al festival extraordinario realce.

En nuestros apuntes encontramos los siguientes nombres: Lady Bansen, embajadora de Inglaterra; a Mme. Silvestrelli, embajadora de Italia; a las señoras y señoritas de Collier, Osuna, Saenz Peña, Ocantos, Drechner, Rendón, Radovitz, Córloba, Granduff, Beistegui, condesa de Tovar de Lemos, baronesa de Hortaega, etc.; duquesa de Lécera, marquesas de Ivanrey, Bolaños, Pazo de la Merced, San Miguel de Hajar, Hjoza de Alava, Castellnuerte, Pidal, Ferrera, Casa Madrid, Monistrol, Campillo, Tamarit, Portuigalete, Quirós, Trives, Villamagna y Vadiuho, condesas de Peñalver, Valmaseda, Albyz, Benomar, Casavallencia, Oliva de Gaytán, Vistaflores, señoras y señoritas de F. de Henestrosa, D. F. y D. J. J., Pontao, Sancho Mata, Vogel, Aredes, Méndez Vigo, Alcalá Galiano y Osma, Suelves, Allendesalazar, Otero, Süss, Oréhanze, Collantes, Chavarri, G. Castejón y Entrala, Moreno Zuleta, Pidal, Peñalver, Lázaro, Martín y Aguilera, Vázquez Barros, Reinoso, Semprún, Travesedo y muchas más que no sería posible enumerar.

El elemento oficial.

Entre el elemento oficial figuraba el Cuerpo diplomático en pleno.

Vestían uniforme todos los embajadores y ministros, y de uniforme iban también los secretarios y agregados, llamando la atención, por sus trajes de vivos colores, los representantes de China.

El Gobierno estaba representado por el presidente del Consejo y los ministros de Estado, Fomento, Instrucción pública, Guerra y Marina, todos de uniforme, sin bandas.

Además, desde primera hora se encontraban en la Exposición el gobernador y el alcalde de Madrid, el comisario general de Policía, de frac, y muchos altos empleados de los departamentos ministeriales.

Grandes de España, ex diputados y ex senadores, generales y jefes y oficiales del Ejército, en gran número, completaban la representación de los altos Poderes del Estado.

Los guardias alabarderos formaban calle desde la puerta principal hasta las gradas del estrado.

La banda del Real Cuerpo se hallaba situada en el vestíbulo, y la de Ingenieros en la explanada frente al edificio.

Sus Majestades y Altezas.

Minutos antes de las once llegaron al Palacio de Exposiciones las Infantas Isabel y Euclalia, vistiendo la primera de gris con joyas de turquesas, y la segunda traje del mismo color, collar de esmeraldas y gran sombrero de plumas.

Acompañadas a las augustas damas la marquesa viuda de Najera y la marquesa de Arco Hermoso.

En tanto que la banda de Alabarderos tocaba la Marcha de Infantes, el gobernador y el alcalde saludaban a S. A., que fueron obsequiados por la Comisión con hermosos ramos de flores.

Transcurridos unos minutos llegó a la puerta de la Exposición un correo de gabinete, que precedía a S. M. la Reina Cristina y a S. A. la Princesa Beatriz, las cuales iban en carruaje abierto, llevando al estribo al caballero Sr. Pineda.

Vestía de gris la Reina, elegante como siempre, y de morado, con su distinción acostumbrada, la Princesa Beatriz.

Las egregias señoras, que fueron recibidas con los honores correspondientes, llevaban a su servicio al marqués de Aguilera de Campo, la duquesa de la Conquista y lord y lady Cecil Wilham.

Dos minutos antes de las once se oyeron los acordes de la Marcha Real, tocada por la música de Ingenieros, y los murmullos de la multitud, que saludaba, con una afectuosa manifestación la presencia de S. M. el Rey.

Acompañábase el Infante D. Carlos, vistiendo S. M. uniforme de Artillería, con insignias de capitán general, y S. A. de húsar, con distintivos de general de brigada.

Con el Rey y el Infante iban el general Pacheco, el marqués de Viana, el conde del Grove, el marqués de Mesa de Asta y el Sr. Suances.

Recibieron al Rey, el Gobierno, las autoridades, el conde de Peñalver, el duque

de Zaragoza y otros señores del Real Automóvil Club.

La banda de Alabarderos tocó la Marcha Real Fusilera, y el Monarca, acompañado de toda la Familia Real, y seguido de la alta servidumbre, del Gobierno y de la Comisión, dirigióse a la rotonda.

Al entrar en ella las personas Reales, cambiaron los saludos de rigor con el Cuerpo diplomático.

El acto de apertura.

Sus Majestades y Altezas Reales ocuparon el estrado, colocándose detrás de los sillones las damas y grandes de servicio, y a un lado el Gobierno.

La concurrencia ocupaba los pasillos, los stands y las galerías.

El presidente del Real Automóvil, conde de Peñalver, que vestía de frac, cruzando su pecho con la banda de Isabel la Católica, obtuvo la venia del Rey para dar lectura al discurso que reproducimos.

Discurso del presidente.

SEÑOR: La augusta presencia de V. M. en este solemne acto es una prueba más de sus inagotables bondades. A la iniciativa de V. M. y a su apoyo perseverante y bienhechor, débese en primer término la realización de este importante certamen industrial, que viene a significar como la consagración oficial en España de lo que años hace, y casi en el mundo entero, constituye uno de los más señalados e indelentables triunfos de la mecánica, con segura y ventajosa aplicación a todos los órdenes de la actividad y del progreso.

Fué el automóvil en sus comienzos un vehículo de mero recreo y pasatiempo, manos práctico que ingenioso, y cuyo radio de acción era notoriamente mezquino y escaso.

Bien pocos años transcurrieron y fueron menester para que el genio creador de Francia y su admirable actividad industrial se realizasen, y tras ellas las naciones importantes de Europa y América, su actual y asombroso perfeccionamiento, gracias al cual el automovilismo puebla los campos y las ciudades de muchedumbre de excursionistas, que contribuyen a estrechar relaciones entre naciones y pueblos y a desarrollar su prosperidad material; provoca el nacimiento de industrias, que hacen vivir a millares de obreros; aumenta el comercio, y saliendo ya de los estrechos límites del lujo y de la riqueza, coopera a fines tan esenciales como la defensa del Estado, facilita y activa la realización de importantes servicios públicos; pero influye de tal suerte y sobre todo en el régimen general de los transportes, acelerándolos y aumentando su efectividad, que tal parece que en los momentos mismos en que la vida se desarrolla, vertiginosa y completa, el uso la Providencia dotan a la humanidad de este eficazísimo medio para ensanchar su acción, abriendo nuevos y dilatados horizontes a su incansable actividad.

El dominio de las fuerzas naturales ha sido la conquista mayor del hombre y la que más poderosamente ha transformado su vida e impulsado el progreso universal. En este orden ocupará siempre lugar preeminente el automovilismo, cuyo desarrollo y perfeccionamiento no es cosa baladí, ni que se realice los desdenes de los que aun se empeñan en hostilizarlo; será, por el contrario, y aparte el incalculable beneficio que proporciona a las clases trabajadoras, útil y provechoso para todos, en la medida que su empleo no se vea lastimado por irreflexivas exageraciones, pero siendo atendido y protegido a la vez contra los ataques de la ignorancia y de las malas artes.

Cupo la honra de organizar esta Exposición al Real Automóvil Club de España, y a la Cámara Sindical Española del Ciclismo y Automovilismo; prestándose ayuda poderosa al Gobierno de V. M. con la concesión de este Palacio y con las importantes mejoras en el mismo realizadas; servicio de inestimable valor, porque él ha hecho posible que aquella pudiera realizarse sin grave dificultad, desahogada de los trabajos que con la confianza e interna satisfacción, elementos indispensables para toda labor seria y fecunda.

Invitada a honrarnos con su cooperación, la industria nacional y extranjera, premuras de tiempo no han consentido la realización de nuestro completo deseo, pero ha acudido así y todo en tan crecida cantidad y de importancia tan notoria, que puede sin vacilar afirmar la Comisión que ante el trono de V. M., y prestándole el homenaje de sus respetos, está aquí presente la más importante y lucida representación de la gran industria automovilista del mundo, Francia, Alemania, Inglaterra, Italia y los Estados Unidos, ocupan ancho espacio en las salas de este palacio; y frente a ellas, Señor, con noble emulación y confiada en su propio mérito, ostenta gallardamente la industria nacional su incontestable florecimiento, contrastado ya por repetidos triunfos en las grandes y similares Exposiciones del extranjero.

La Comisión ha procurado suplir con su mejor deseo las deficiencias de su inteligencia; y si con título tan modesto se presenta hoy ante V. M., seale lícito declarar que ni un día sólo, desde el comienzo de sus trabajos, ha dejado de sentir, con el vivo anhelo del cumplimiento del deber, la gratitud más honda, por los favores que V. M. se ha dignado dispensarle.

Agradecimiento debemos al Automóvil Club de Francia, y a su Cámara Sindical, a la Prensa, a las Corporaciones y particulares, que con su apoyo leal, con los alientos que han infundido, han sido verdaderos colaboradores de la Comisión; pero se lo tributamos muy señaladamente a los señores expositores, cuya actitud y cooperación han alto proclaman su simpatía y consideración a nuestra querida España; que apenas rechecha de sus infortunios pasados, avanza ya, bajo la égida de V. M., por la senda del progreso, no siempre cubierta de flores; pero cuyos abrojos, que son como el yunque que pone a prueba el temple del alma nacional, poco valen y entorpecen, si con resolución se los destruye. Levantado como enseña, única en el santo amor de la Patria, y en el hecho arraigado, el culto fervoroso de la ley y del trabajo.

Contestación del Sr. Maura.

Terminado el discurso del conde de Peñalver, que fué muy felicitado, el presidente del Consejo de Ministros, con gran elocuencia, pronunció un breve y sentido discurso.

El Sr. Maura se expresó así: SEÑOR: Cumplo con gran complacencia el honroso encargo de V. M., felicitando por el éxito de su desarrollo a la Comisión general organizadora de esta Exposición, y a todos los señores, no menos fervorosos, que en el hecho arraigado hoy agradecido a la invitación, que acudieron a haber estimado sencillo cumplimiento de sus deberes la cooperación que pudo prestar durante los preliminares.

Los atinados conceptos, con tanta discreción e elocuencia expresados por el presidente de la Comisión, obtienen, sin duda, juntamente con el mío, el general asentimiento.

Por varios motivos hemos de congratularnos al inaugurar esta Exposición. La industria especial a que está circunscrita ostenta los atractivos de una lozana, brisa y pujante juventud, toda promesas y gallardías.

A profusa crece espléndidamente en varias naciones; pero con razón indicaba al conde de Peñalver que fué su cuna esta Francia vecina, nación hermana nuestra, con la cual tantos afectos y tantos intereses naturalmente avivan la amistosa intimidad de ambos pueblos.

El Gobierno hace votos muy fervorosos por el desarrollo rápido y feliz en España de este ramo de producción, al cual

contribuyen los refinamientos más acabados de la industria humana.

Mas aun antes de presenciar el logro de tales deseos y el cumplimiento de tales esperanzas, la rápida, rapidísima introducción de los vehículos automóviles, y las aplicaciones múltiples de sus maravillosos motores, siquiera estén fabricados fuera de España, ya significa un copioso raudal de riqueza.

Para formar concepto de su importancia en la economía nacional, pensemos en la enorme cantidad de capital invertido en las vías ordinarias de comunicación, y notemos que toda la diferencia de caloridad y potencia entre los nuevos y los antiguos vehículos, toda esa ventaja funciona como multiplicador de aquella riqueza, pues en tanto fructifica esta, en cuanto son transitados y utilizados los caminos.

Grave verro, en efecto; superficial estimación sobre la realidad, es la de aquellos que sólo conocen de la nueva máquina las primeras aplicaciones del lujo y del excursionismo; error comparable al de quien entendiése que la savia trepa por troncos y ramas, y la fronda visita la armadura invernal del bosque, sin otro fin que los fugaces esplendores y los aromas vagos de la florescencia, sin pensar en el fruto macizo y duradero, modesto, prosaico, pero más provechoso.

Este es un gran beneficio que se extiende y cada día más se extenderá a todos los hombres, sin diferencia de clase ni condición social. No ha de ser fruto de bendición, si viene del consorcio de la inteligencia y del trabajo, los dos más altos timbres de nobleza colectiva que puede ostentar la especie humana. Es una conquista más incorporada al acervo común de los bienes apropiados, que significa sujeta al señorío del hombre y puestos a su servicio.

Estos avances de la industria, a los cuales la ciencia y el arte coadyuvan, no se asemejan a las competencias, individuales o colectivas, que es natural que se susciten para la posesión y el goce del patrimonio formado por el esfuerzo secular de muchas generaciones.

Dentro del cerco de bienes ya incorporado al dominio privado, es inevitable que la ventaja de los gananciosos y vencedores, individuos, clases o pueblos, en gran parte de su valor, se obtengan a expensas de los menos aptos o los más débiles. Muy otra es la porfía entre la industria humana y las indomitas fuerzas naturales.

Sus bienes se alzan sin mezcla de mal alguno, sobre un suelo ubérrimo de la Creación duermen inagotables promesas para todo honrado esfuerzo, sin término ni medida para el progreso. Ella, con materna liberalidad, nos convida con su propio vencimiento, y parece no recatarnos los bienes sino para avivar el incertante estímulo del mérito y sazonar el éxito con la ufania de haberlo logrado. A cada presa, que nos enseña, nos muestra delicias nuevas con cantidad inagotable. Dios ha querido que jamás suene la hora del desafío para esta alma conquistadora e inmortal. La paz, el orden, el trabajo, son la base en que se asienta la prosperidad nacional. El Gobierno pone todo su ahínco en asegurarla, y desea contribuir al auge y los adelantos de esta y de las demás industrias. Está bien advertido de que sólo lográndolo, si tanta fuere su ventura, correspondará a la continuidad y las instituciones de V. M. y a los anhelos de la nación española.

La declaración de apertura. Los Reyes e Infantes se pusieron en pie. El Sr. Maura cruzó breves palabras con el Monarca e inmediatamente dijo: «En nombre de S. M. el Rey, y con su venia, declaro abierto este certamen internacional.»

El lunch.

Al terminar el acto oficial, las personas Reales, después de detenerse en algunos stands de la rotonda, se encaminaron al salón del Museo de Caballería, donde había de ser servido el lunch.

Admirablemente decorada aparecía la habitación.

Retratos de los príncipes de la milicia, presididos por uno de Don Alfonso; trofeos y estandartes militares formaban un precioso y brillante adorno.

En el centro de la sala se había dispuesto una mesa cubierta de flores naturales—claveles, rosas y nardos—en grupos artísticos, sobre los cuales, en claveles rojos, se destacaba esta inscripción: «A Su Majestad el Rey.»

El lunch, preparado por la Sociedad General de Hoteles, bajo la dirección del señor Capdeville, fué digno de las personas a quienes estaba dedicado.

Poco tiempo permaneció en este salón la Real Familia.

Los Reyes y los Infantes tomaron algunas pastas y copas de Champagne.

Recordando la Exposición. Precedidos del gobernador civil y del alcalde, el Rey, la Reina, la Princesa Beatriz y los Infantes, con el Gobierno, los diplomáticos y la alta servidumbre, recorrieron todos los departamentos de la Exposición.

En todos los stands, Don Alfonso hacía que los representantes de las casas respectivas le explicaran las innovaciones introducidas en las máquinas, el funcionamiento, la producción, etc., etc.

Detívese especialmente en las instalaciones de Roehet-Schneider, G. S. V., Berliet, Dion Bouton, Iberia, Panhard Levassor, Brillie (de viajeros y transportes), Ducomen (modelos del Ejército alemán), Gobron Brillie, Delaunay Belleville, Guillemer y otros que en este momento no recordamos.

También se detuvieron buen rato Sus Majestades y Altezas en la instalación Ducallier, del piso alto, y en las de neumáticos y accesorios Michelin.

Don Alfonso seguía con atención todas las explicaciones, preguntaba frecuentemente detalles y demostraba su grandísima competencia en estos asuntos, haciendo grandes elogios del buen gusto y de la riqueza con que se presentaban al público las producciones de la importante industria.

El conde de Peñalver, el duque de Zaragoza y el marqués de Santa Cruz iban explicando a las regias personas todo lo relacionado con el certamen.

Al llegar al restaurant, que está espléndidamente instalado, la orquesta de zingaros ejecutó la Marcha Real.

La Reina Cristina y la Princesa Beatriz hablaron con los músicos largo rato.

El desfile.

Minutos antes de la una, a los acordes de la Marcha Real Fusilera, S. M. y A. A. salieron de la Exposición, regresando a Palacio, en la misma forma en que habían ido.

Inmediatamente empezó el desfile, que resultó brillante y animado.

El gentío, agrupado en las cercanías, saludaba con un murmullo de admiración a cada mujer hermosa que aparecía en la puerta y que allí aguardaba a que su carruaje, venciendo las dificultades de la aglomeración, se aproximara.

A la una de la tarde, el espectáculo que se nos ofrecía en la Castellana era indescriptible.

Automóviles y coches, conduciendo a lo más selecto de la sociedad madrileña, se dirigían velozmente al centro de Madrid, mientras los pobres mortales que no

pueden permitirse tales lujos, ni encontraron a la salida un solo coche de alquiler, porque a los cocheros no se les ocurrió aparecer por las inmediaciones, marchaban por los paseos laterales, comentando el gran éxito del certamen.

Los fotógrafos.

Los periódicos ilustrados no publicarán información gráfica de la Exposición.

Llegaron a primera hora los fotógrafos y en la puerta les advirtieron que no podían entrar con las máquinas fotográficas.

Replicaron los encargados de esa interesante información, mostrando las autorizaciones del gobernador civil y reclamando la presencia de dicha autoridad, que acudió inmediatamente, confirmando las manifestaciones de los fotógrafos.

A pesar de ello, la orden prohibitiva se mantuvo.

Cuando se marcharon los Reyes, se invitó a los reporteros fotográficos a que impresionaran cuantos clichés estimaran oportunos, y aquellos se negaron, retirándose de la Exposición.

Por esta causa el público se verá privado de las informaciones gráficas que pudieran darle justa idea del acto solemne y hermoso que hemos descrito.

Por el merecen plácemes calurosos los iniciadores del certamen.

EL SR. CRESPO

La ausencia de D. Hilario Crespo en el acto oficial de la inauguración ha sido muy sentida, especialmente por los expositores.

El activo presidente de la Cámara Sindical Española de Automovilismo, que en unión del conde de Peñalver había trabajado con inquebrantable ahínco por el buen éxito de la Exposición, no ha podido recoger hoy el fruto de sus afanes, ni los homenajes a que tenía legítimo derecho, porque su salud, quebrantada por el exceso de actividad, le ha impedido asistir al hermoso acto.

Nosotros, que sabemos bien la parte que le corresponde en el triunfo obtenido por los organizadores de esta Exposición, lamentamos la enfermedad que aqueja al Sr. Crespo y hacemos muy sinceros votos por su restablecimiento.

Sport en provincias.

SEGOVIA

El domingo último continuaron los partidos de foot-ball entre los alumnos de la Academia de Artillería y el Club de la capital.

El celebrado dicho día lo ganaron los alumnos por dos goles a cero.

Se jugó bastante bien, a pesar de lo desahogado del día, que amaneció lluvioso y con fuerte viento.

Las defensas cumplieron como buenas. El team de alumnos lo formaban los señores Eleta, Aguilar, Tárrega, Ruiz del Arbol, Pinter, Rodríguez Echague, Cubillo, Fuerategui, Valle, Donesteve y Clifuentes.

El equipo contrario estaba compuesto por los Sres. Peña, Parada, Maldonado, Cuervo, Lagarda, Echevarria, Gil, Chacón, Argudin y Pérez Salas.

Audió a presenciar el partido numeroso público, que premió con grandes aplausos diversas jugadas.

El jueves último se jugó otro partido entre el segundo team de alumnos y el primero del Club de Segovia, ganando los alumnos por 5 a 2.

SEVILLA

En el chalet de la Sociedad de Tiro de Pichón se celebró el día 26 del corriente el concurso en que hubo de ser adjudicado el Campeonato de Sevilla.

Muchas distinguidas señoras y señoritas de la aristocracia sevillana y de la colonia de Madrid, Barcelona y otras provincias que pasan temporadas en Sevilla, ocupaban la tribuna del elegante chalet.

La tirada comenzó con gran animación a la hora de costumbre, cruzándose importantes apuestas por el resultado definitivo de la contienda.

En las últimas vueltas quedaron disputándose el campeonato los señores D. Clemente del Camino, D. José Abaurre y el Sr. González Lavarge.

En el pájaro núm. 19 erraron los señores Abaurre y González Lavarge, quedando el campeonato para D. Clemente del Camino, que fué aclamado como tal, recibiendo sin número de felicitaciones.

El premio del campeonato consistió en la copa de honor, de plata sobredorada, que lleva la inscripción «Campeonato de Sevilla», y la cantidad de 19.320 pesetas.

Los Sres. Abaurre y González Lavarge se disputaron el segundo premio, quedando vencedor el primero, que ganó las 1.000 pesetas en que consistía.

Los señores D. José Abaurre y el Sr. González Lavarge.

En el pájaro núm. 19 erraron los señores Abaurre y González Lavarge, quedando el campeonato para D. Clemente del Camino, que fué aclamado como tal, recibiendo sin número de felicitaciones.

El premio del campeonato consistió en la copa de honor, de plata sobredorada, que lleva la inscripción «Campeonato de Sevilla», y la cantidad de 19.320 pesetas.

Los Sres. Abaurre y González Lavarge se disputaron el segundo premio, quedando vencedor el primero, que ganó las 1.000 pesetas en que consistía.

Los señores D. José Abaurre y el Sr. González Lavarge.

En el pájaro núm. 19 erraron los señores Abaurre y González Lavarge, quedando el campeonato para D. Clemente del Camino, que fué aclamado como tal, recibiendo sin número de felicitaciones.

RUSIA

La carrera Moscú-San Petersburgo.

El Automóvil Club de Rusia trata de organizar un magnífico mitin con motivo del primer Salón del Automóvil, y ha confeccionado el programa para las carreras de coches automóviles.

El mismo organismo ha decidido que el recorrido será neutralizado, y la caravana comprenderá todos los coches llegados hasta las dos de la tarde del 8 de junio.

La prueba se verificará bajo el protectorado del Gran Duque Sergio Michalowitch, que ha concedido para esta carrera un premio espléndido.

El total de los premios alcanzará la cifra de 20.000 francos.

Los automóviles y el bando de Dato.

Los automobilistas se quejan, con razón, del malhadado bando del Sr. Dato.

Hay que confesar que les sobra la razón, y que las diferentes interpretaciones que al bando se dan, son motivos suficientes para volver loco a cualquiera.

Saben nuestros lectores que al principio de haberse puesto en vigor el ukase de la Alcaldía, se dijo a los guardias del Municipio que por cada denuncia automovilística que hicieran, se les recompensaría con la cantidad de 15 pesetas.

Tres duros! En estos tiempos, y con el aceite a dos pesetas! No quisiera oír más los guardias, y desde aquel momento dedicaronse a la caza del automóvil, con más fe que si se tratase de cazar panteras para vender la piel.

Llovían las denuncias que era un contento, pues los guardias no dejaban en paz un solo automóvil. Este, porque iba deprisa; aquel, porque llevaba encendido el faro; el de aquí, porque no le había encendido; el de allí, por echar mucho humo... En fin, que en poco tiempo, desfilaban por el consabido despacho en el Municipio todos los que poseen autos e hicieron efectivas las multas que les fueron impuestas, de muchas de las cuales se beneficiaban los denunciadores, percibiendo las 15 pesetas correspondientes.

Conoció el abuso fue suprimida la gratificación; pero esto ha producido efectos contraproducentes, pues los señores guardias se conocen que ahora tienen empeño en demostrar que hacen mayor número de denuncias actualmente que no cobran nada, que antes cuando cobraban, para que se vea la pulcritud y corrección con que obraban y que no

les impulsaba el vil interés. Y van a tener que emigrar los automovilistas, porque en la capital de España no les dejan vivir. Por cualquier motivo se ven molestados; por la razón más nimia que sobre ellos una multa. En fin, hay denuncias curiosísimas. Días pasados fue multado un automóvil eléctrico por hacer demasiado humo! Y deben haberla tomado con el humor que existe otra denuncia reciente contra un coche por haber echado un kilo de humo en el interior de una tienda. Así, pesado y todo, ¡un kilo!

Mucho humo tendrán los automóviles, no lo dudamos; pero cualquiera gana a humos a los señores denunciadores...

El bando del Sr. Dato, recomendable, eficaz en algunas de sus disposiciones, es sencillamente caprichoso y arbitrario en las más.

Se trata de una mala traducción del reglamento que en París existe, y naturalmente lo que para París está hecho aquí, nos viene un poco ancho.

Así, por ejemplo, esa disposición que prohíbe encender los faros en el interior de la ciudad. En París, donde el Municipio cuida de que estén bien alumbradas las calles y los paseos son hasta cierto punto innecesarios los faros; pero aquí...

¡Aquí, donde hay sitios por los que es preciso encender cerillas para ver el suelo, tan tímido es el alumbrado que disfrutamos...! Se impone la redacción de un reglamento práctico y equitativo, porque ese bando de la Alcaldía está probadamente demostrado que no sirve para nada.

A LOS CLUBS

COMUNICACIONES

LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA, deseosa de conceder a todos los sports la importancia que en realidad tienen, y de estimular todas las manifestaciones deportivas de iniciativa española, pone desde luego sus columnas a disposición de todos los Centros, Clubs y Asociaciones deportivas de España para insertar en ellas todas aquellas noticias que constituyan signos de su vitalidad y del progreso del sport en nuestro país.

Todos cuantos en España se interesan por el sport en sus distintas manifestaciones, pueden considerar como suya esta hoja, que al fomento del sport se consagra exclusivamente.

Queda, pues, hecha la invitación. Todos aquellos que tengan algo interesante que comunicarnos relacionado con la vida deportiva española, no tendrán más que dirigirse al Redactor deportivo de LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA, Factor, 7, Madrid.

EXCURSION EN AUTOMÓVIL

UN ALMUERZO EN MOHERNANDO

El marqués de Mohernando ha invitado a varios matrimonios conocidos a un almuerzo campestre en la finca que posee en la provincia de Guadalajara.

Entre los invitados figuraban los señores de Potestad, con su encantadora hermana mis Jenny, y los señores de Radowitz. Los expedicionarios salieron de Madrid a las once de la mañana, en el Mercedes del marqués de Mohernando y en el Gobron 40 del marqués de la Rodríguez.

La carretera de Guadalajara ha mejorado algo después de las últimas composturas; pero aun se encuentran trozos infernales entre la Alameda de Osuna y Torrejón de Ardoz, y entre Torrejón y Alcalá de Henares. Esto no impidió que la excursión se verificara a una altura bastante rápida.

En unas dos horas y cuarto se recorrieron los 90 kilómetros que separan a Madrid de la finca de Mohernando, lo cual supone una media velocidad de 45 kilómetros por hora. En Guadalajara se abandona la carretera general de Zaragoza, para continuar por la de Soria. Esta se encuentra en mejor estado de conservación; pero hay en ella muchas curvas y bastantes cuestas, que impiden desarrollar grandes velocidades. En muchos trozos hállase sombreada por hermosos árboles, que esperan, en una triste semejanza con el arpa de Bequer,

«del camino en la curva sombría, arrogantes, esbeltos, lozanos, la mano perversa que vaya a talarlos...»

Al llegar al kilómetro 77 de la carretera de Soria, los automóviles siguen por un camino de carros, en cuyo recorrido se demuestra que los automóviles pueden marchar perfectamente por donde caminen los carros.

Pasado el pueblo de Heras se entra en el término de Malique, donde se encuentra la hermosa finca de la marquesa de Casariego, por delante de la cual pasaron los expedicionarios. En todo el trayecto de esta finca hay una buena carretera particular, construida por la marquesa de Casariego, que llega hasta la orilla del Henares.

En este punto no hay puente sobre el río que es por cierto allí bastante caudaloso. Una gran barca espera a los automóviles. Los coches entran en ella sucesivamente, y son trasladados a la otra orilla. Los momentos del embarque fueron aprovechados por los expedicionarios, que iban provistos de máquinas fotográficas, para sacar algunas fotografías. El hermoso lugar, sombreado por los árboles en el remanso del río, era muy a propósito para ello. El automóvil,

transportado en la barca, ofrecía una nota curiosa para la vista en medio de la corriente.

Pasado el río, se atraviesa la línea férrea en el apeadero de Malique, y por otro camino de carros se llega al pueblo de Mohernando.

Los automóviles dejaron atrás al pueblo y la hermosa casa de D. Luis Bermejo, y se detuvieron poco después en uno de los sitios más pintorescos de la finca, casi en la falda del monte.

En un rústico cenador allí construido, se sirvió inmediatamente el almuerzo, espléndido y admirablemente dispuesto, que no tuvo de campestre más que el lugar en que se verificaba.

La tarde era hermosa: una tarde de primavera, templada y espléndida, propia para estas excursiones.

Los expedicionarios pasaron una tarde muy agradable. Después del almuerzo, los excursionistas visitaron rápidamente la hermosa casa, puesta con el mejor gusto, como saben los cazadores que en ella suelen recibir hospitalidad, e inmediatamente emprendieron el viaje de regreso.

El recorrido se hizo en el mismo tiempo que a la ida: otras dos horas y cuarto próximamente. A las ocho y media llegaron los expedicionarios a Madrid, lamentando no haber podido hacer una visita al palacio del infantado, en Guadalajara; pero encantados de la deliciosa excursión.

(De La Epoca.)

TURISMO

Un ejemplo.

Entre las comunicaciones oficiales enviadas por el Comité organizador del próximo Salón de San Petersburgo, encontramos la siguiente:

«El primer hotel de San Petersburgo, el hotel de Europa, ha participado al Comité ejecutivo que hará a los expositores la reducción del 20 por 100 sobre la tarifa ordinaria del precio de las habitaciones.

El hotel de Inglaterra, también de primer orden, ha acordado la rebaja del 30 por 100. Además alquilará su garage a los automóviles por el precio de 20 rublos (53 francos) por todo el tiempo que esté abierta la Exposición.

Los mecánicos serán alojados por un rublo y 75 kopecks al día. Las comidas tendrán los precios de 75 kopecks (2 francos) el almuerzo, y un rublo 50 kopecks (4 francos) la cena.

Los avisos para retener las habitaciones y lugares en los garages respectivos, deberán ser enviados antes del 18 de mayo (5 de mayo del calendario ruso).»

Traducimos estos elocuentes párrafos para enseñanza de los dueños de hoteles de Madrid.

AEROSTACION

Una ascensión monstruo.

El globo Agula, el más poderoso de todos los franceses por sus 4.500 metros cúbicos, realizó el pasado sábado la ascensión proyectada saliendo del Parque del Aero-Club de Francia.

Los diez pilotos-aeronautas que se habían comprometido a hacer la ascensión tuvieron buen cuidado de acudir puntualmente. Ni uno solo faltó. Reproducimos sus nombres por orden alfabético. Eran Jorge Besaugon, el conde G. de Castillon de Saint-Victor, René Garnier, Etienne Giraud, Alfredo Leblanc, Jorge Le Brun, Francisco Peyrey, Santos Dumont, Paul Tisandier, Ernesto Zeus.

El conde Castillon fue designado por sus compañeros para ocupar el puesto de comandante a bordo del Agula.

La noticia de la ascensión congregó en el Parque aerostático de Saint-Cloud una elegantísima concurrencia, compuesta de aeronautas y aficionados al sport.

Allí estaban M. Cortland-Bishop, el presidente del Aero-Club de América, recientemente llegado a París, y que asistía a los preparativos de la ascensión, muy interesado hablando con Leblanc y Garnier, los dos campeones franceses designados para la Copa Gordon-Bennett de San Luis; el conde de La Vaux, Emilio Jamets, Levee, el conde de Coustades, Suzon, Monin, Barbotte, James Bloch, Muzon, el duque d'Uzes, Delagrange, Ch. Voisin, Colliex, Hermité, Blanchet, Mix, el marqués de Kerangour, Anelle.

La operación de llenar el globo comenzó a las tres y media de la tarde, quedando terminada a las siete, mientras los aeronautas instalaban a bordo los instrumentos y cestas de provisiones. El fondo de la barquilla quedó alfombrado de paja, el mejor preservativo para los pies contra el frío, única sensación de molestia que puede experimentar yendo en globo.

Bajo la dirección de Maurice Mallet quedó perfectamente dispuesto a salir. Entonces pudieron ser admiradas las colosales proporciones de este globo, de más de 25 metros de altura; la altura de una casa de siete pisos. Los aeronautas se embarcaron y el globo ascendió a las siete y media de la tarde, en medio de los aplausos y aclamaciones del público.

Diez minutos después soltábase las amarres al Micromegas (400 metros cúbicos), globo minúsculo al lado del Agula y dirigido por Jorge Baus, que partió solo a bordo. El Micromegas ascendió, dirigiéndose más hacia la izquierda del Agula.

A la mañana siguiente el Agula descendió en los alrededores de Blois y los diez aero-

nautas dirigieron el siguiente telegrama al Aero-Club:

«Blois 28 abril.—Descendimos perfectamente esta mañana en los alrededores de Blois. Temperatura, 7° sobre cero. Mucha escarcha. Tripulación del Agula.»

El minúsculo Micromegas logró llegar más lejos con la misma dirección que el Agula. Jorge Baus, al piloto del Micromegas, anunció su descenso en Persac el domingo a las siete y media de la mañana.

La distancia de París a Persac es de unos 320 kilómetros.

SPORTS NAUTICOS

La Exposición de canots automóviles en Kiel.

Hasta ahora hay 112 canots inscritos para la primera Exposición Internacional de canots automóviles organizada en Kiel.

Los organizadores adquirieron cierto número de motores para instalarlos a bordo de barcos de pesca particulares, por cuenta del K. A. C.

Pero el K. A. C. ha conculcado las malas voluntades de los constructores alemanes. Estos contaban, en efecto: 1°, que las nuevas tarifas aduaneras los protegían suficientemente para no tener que temer nada de la concurrencia extranjera; 2°, que el amor propio nacional impediría al K. A. C. dirigirse a la industria extranjera.

Pero no contaron con la huésped. Para el Gobierno alemán, cuando se trata de alguna obra de utilidad pública, no hay tarifas aduaneras prohibitivas que valgan.

De suerte que ahora serán solicitadas las casas constructoras de Dinamarca que fabrican con tanta solidez como las alemanas y tienen la ventaja enorme de ser menos caras.

Evidentemente esta determinación va a hacer que pongan el grito en el cielo los constructores alemanes. Sin embargo, cuéntase con el barón de Moltke y con Mr. Hasperg, para que hagan ver a las casas alemanas la conveniencia de rebajar los precios.

Una regata de canots automóviles en Dieppe.

Después de anunciar que al mismo tiempo que se disputa el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, se organizará una regata de canots automóviles en la rada de Dieppe.

Esta interesante prueba tendrá lugar el próximo 30 de junio.

El recorrido le constituirá un rectángulo de tres kilómetros y medio con pequeñas curvas de 675 metros en la costa. Todo el camino que los canots han de recorrer estará bien a la vista de la rada de Dieppe, desde donde podrán seguirse los incidentes todos de la regata.

Han sido suscritos ya 20.000 francos para los premios.

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

AUTOMOVILES 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

EXPOSICION INTERNACIONAL DE MADRID STAND NUM. 129, OLEOBLITZ, BREVETO N.º 2914 E. REINACH MILANO

ES EL MEJOR ACEITE PARA AUTOMOVIL, ACABA DE APARECER L'ANNUAL BAUDRY DE SAUNIER 1907 (2.º AÑO), 20, RUE DURET, PARIS

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

Exposición Internacional de Automóviles de Madrid: Mayo 1907, Todos deben visitar el STAND BARRACO gran nave NUM. 13, A. BARRACO & C.º - Capital social: 16.250.000 francos. Representante: HILARIO GRESPO, Arenal, 27, Madrid.

MALICET Y BLIN, ROTACIONES A BOLAS - EN GRANAJES, CAMBIOS DE VELOCIDADES STANDS. 106-108

AUTOMOVILES PEUGEOT, La marca de turismo mejor estudiada para las carreteras de España, por su gran solidez y poco consumo. Representantes generales en España: Elorrio, Lonzalá y España. Agencia Exclusiva en Madrid: Juan B. García-Ocaña, SAN SEBASTIAN CARMEN, 15 y GALDO, 1 EN EL ALON DE MADRID Stands 18 y 20

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIONES MECANICAS CORDOBA, Talleres especiales para la reparación de Automóviles de todas marcas y sistemas. Gran fábrica de AUTOMOVILES y Bicicletas.

PNEUMATICOS LE GAULOIS, AGENCIA GENERAL ESPAÑOLA, D. LUIS ESPINA, PASEO DEL PRADO, 20, MADRID

Siempre MICHELIN, Ved sus stands al Salón de Madrid números 105, 107, 109. Su nueva Semelle. Su llanta amovible desmontable. AGENCIA GENERAL MICHELIN BOYRIVEN HIJO Y CRET FERNANDO VI, 12, MADRID

MOTONAFIA ESPECIAL PARA AUTOMOVILES, SE VENDE KIOSCO, Uno de hierro, nuevo, recién construido, muy artístico, con decoración a instalación gratis dentro de Madrid. Para tratar, con el Administrador de este periódico, calle del Pao, núm. 7.