

LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA

DIARIO POLÍTICO INDEPENDIENTE Y DE NOTICIAS
ECO IMPARCIAL DE LA OPINION Y DE LA PRENSA
Fundador: D. Manuel Maria de Santa Ana.

PRECIO DE LA SUSCRICION
MADRID: Edición de la mañana. 1 Pta. Mes.
EXTRANJERO: 2 Ptas. Trimestre.
Por menor, 10 céntimos.
Redacción y Oficinas: Factor, 7, Madrid.

PUBLICIDAD
Los anuncios de todas clases referentes a Bancos y Sociedades, y otros que se refieren a la Administración y a las agencias de publicidad nacional y extranjera.
Con arreglo a la Ley, cada anuncio pagará 10 céntimos por impuesto de timbre.
Toda la correspondencia y giro debe dirigirse al ADMINISTRADOR.
NO SE DEVUELVEN LOS ORIGINALES

AÑO LVIII—NÚM. 17.916 Madrid.—Sábado 2 de Marzo de 1907. Ediciones Mañana, Tarde y Noche.

CURAZAO MARIE BRIZARD

El TE CHAMBARÉ
Se emplea siempre con éxito para combatir el estreñimiento, las hemorroides, la bilis y la acritud de la sangre.



TOILETTE DIARIA
CRÈME SIMON
SAVON
Toilette diaria
Preservan el rostro de las influencias del frío, del sol, del aire del mar, etc., y mantienen directamente el cutis.

TRAJES

4 plazas semanales desde una peseta. Tudescos, 51, primero.

CABALLERO

bien relacionado, con capital, se desea para tomar parte en el negocio de importante casa de Barcelona. Situación y porvenir inmediatos.—Aptado, 238.

Los de Londres

Las elecciones del Condado

DE NUESTRO REDACTOR

La campaña electoral para las elecciones provinciales continúa desplegándose en Inglaterra con un vigor que contrasta con la indiferencia con que en España suelen mirarse ese género de luchas. Es verdad que las Diputaciones provinciales de España carecen de recursos y de atribuciones, así se explican, por supuestos las vasconavarras y, consiguientemente ni pincan ni cortan.

En cambio en estas elecciones inglesas se debate la cuestión espinosa del socialismo municipal. El partido moderado está haciendo un esfuerzo supremo para arrebatar al progresista el Gobierno provincial de Londres. (No hay que olvidar de que Londres no es un municipio sino una provincia compuesta de muchos Ayuntamientos.)

Todos los días se celebran centenares de mítines en que oradores moderados acusan a los progresistas de haber malversado los fondos públicos y de haber gastado en las empresas del Condado mucho más dinero del que habrían tenido que pagar los contribuyentes de haber encomendado esos servicios a compañías particulares.

Además de los mítines, los moderados están distribuyendo millones de folletos contra los progresistas, y por añadidura, toda la Prensa conservadora repite los asertos que los moderados hacen en sus mítines.

Los progresistas contestan, a su vez, en mítines, en periódicos y en folletos; pero no hacen con el mismo vigor que con sus atacados, pues aunque acusan lisa y llanamente de mentirosos, calumniadores y empleados de los trusts a los liberales, ni disponen de una Prensa tan poderosa como la moderada, ni reparten tantos folletos, ni celebran tantos mítines, ni parecen que dispongan del tanto dinero ni de tanto entusiasmo como sus enemigos.

A pesar de todo, se prometen la victoria; pero esta promesa procede acaso de que han mandado durante veinte años en el Consejo del Condado de Londres y no se acostumbran a la idea de verse en minoría.

La verdad lisa y llana es que no hacen por alcanzar la victoria todos los esfuerzos que podían hacer.

Hoy, sin embargo, se ha publicado un brillante manifiesto que condensa las ideas de los progresistas y excita al público a que medite sobre los siguientes puntos:

«Si los tranvías del Condado han de ser abandonados a los trusts.

«Si los duques de Norfolk, Bedford y demás grandes propietarios de tierras han de pagar o no contribución como los demás ciudadanos.

«Si después de que el Condado ha tenido que comprar el trust del agua, va a dejar establecerse el trust eléctrico.

«Si se han de cerrar las bibliotecas públicas como han hecho los moderados de Westminster y tratan de hacer los de San Pancracio.

«Si Londres ha de ser para los londinenses o para los trusts.»

En ese mismo manifiesto se dice que los moderados son hijos de lores, gente de teatro, contratistas de edificaciones, militares retirados, abogados, delegados de los tabaceros, etc., cuyos fondos electorales se los proporcionan el duque de Norfolk, en representación de los propietarios de tierras; los financieros del trust eléctrico, las compañías de ferrocarriles, los propietarios de ómnibus y automóviles (éstos interesados en poner coto al progreso de los tranvías del Condado, que les están arruinando), los fabricantes y vendedores de bebidas alcohólicas, el mundo de las apuestas en las carreras de caballos, el de los teatros más o menos inmóviles, Lord Northcliffe con su Daily Mail, su Evening News y sus otros cuarenta y cinco periódicos.

A juzgar por lo que en este manifiesto se dice, todos los jefes del partido moderado son gentes que viven de algún negocio o puesto a los intereses materiales o morales de Londres, y a los cuales coarta en sus ambiciones el progresismo del Condado.

En este mismo manifiesto se hace constar que el duque de Norfolk guarda silencio en esta lucha porque los progresistas han demostrado que entre él y sus compañeros los grandes propietarios de tierras en Londres perciben por el alquiler del suelo una renta anual de 18 millones de libras, sin pagar un pique de contribución.

Como no pueden defender públicamente su posición, no dan la cara, pero apoyan con todas sus fuerzas a los moderados para impedir que el triunfo de los progresistas anticipé el día en que se imponga contribución anual sobre el valor en venta de las tierras.

Precede, pues, que los progresistas tengan razón en esta lucha; pero no basta tener razón; sino que es preciso saberla defender. Si son ciertas sus acusaciones, resulta que los moderados van a los comicios para defender sus intereses particulares; mas, por eso mismo, van con decisión y entusiasmo. En cambio, los progresistas van guiados por el interés común, sin perseguir ventajas particulares, y conciliándose en muchos casos la oposición de sus amigos particulares que están interesados en las empresas que los moderados defienden.

Pero ello hace aún más interesante la próxima lucha, porque se verá en ella si el espíritu público es más poderoso en condiciones normales que el interés de empresa.

Ramiro de Maetz.

DE BILBAO

Huelga próxima?—Proyecciones.—De elecciones.

BILBAO 1.º La opinión se muestra alarmada ante los insistentes rumores de una próxima huelga minera.

«Yo se ha dicho, aunque no tiene confirmación oficial, que la Asociación de obreros mineros ha celebrado una reunión, y en ella se acordó la huelga.

Las autoridades toman precauciones. El gobernador ha dispuesto se reconcentre en la capital el Cuerpo de Miñones y la Guardia Civil.

Además se ha pedido por la autoridad militar vayan a Vitoria dos escuadrones de Caballería.

No falta, a pesar de todos estos temores y precauciones, quien asegure que el peligro de la huelga no es inminente, y que las disposiciones de las autoridades no obedecen sino a estar prevenidas para los acontecimientos que pudieran desarrollarse con motivo de las elecciones, pues considerase que en las de diputados provinciales el bloque constituido por republicanos y socialistas será derrotado por los reaccionarios.

Un cadáver.

En una cueva próxima a Galdames ha sido encontrado el cadáver de una mujer, que se supone estuviere allí abandonado desde hace un año próximamente.

La autoridad judicial instruye diligencias para averiguar si la muerte de aquella mujer fue consecuencia de un crimen o de un accidente desgraciado.

Obrero muerto.

Dicen de Trucios que al obrero Tomás Aheña le cayó encima un árbol que cortaba, causándole la muerte instantánea.

DE ACTUALIDAD

El Rey y las clases mercantiles

Las cuestiones que afectan al desenvolvimiento nacional encuentran su principal amparo en la Corona, y de ella reciben su principal impulso, tanto por la predilección que hacia aquéllas muestra Don Alfonso XIII, ya por el influjo de las opiniones y preferencias de un Monarca, aunque los deberes constitucionales se cumplan tan escrupulosamente como en toda ocasión los cumple el nuestro, ejercen en el ambiente social una poderosa influencia que da realce e importancia a todos los problemas que al engrandecimiento del país afectan.

Esta consideración me movió días pasados a solicitar de S. M. una audiencia, en la cual exponerle algunos de los trabajos realizados para dar mayores horizontes al comercio español, las aspiraciones de éste y los rumbos que las clases mercantiles desearían que nuestras relaciones internacionales de ese linaje tomaran: en una palabra, las necesidades del comercio nacional de exportación y los deseos en que quisiera verse amparado por la más alta enarcanación del poder público en España.

El Rey se dignó concederme la audiencia, pedida y aun escuchada con atención suma e interés vivísimo cuanto afectaba al comercio nacional, haciendo respecto de él tan atinadas preguntas que delataban, no un conocimiento superficial de esta magna cuestión, magna en nuestros esfuerzos por reconstituirlas económicamente, sino claro y cabal juicio de la situación actual y de cuanto para hacerla prosperar importa.

Sus palabras, alentadoras para las clases mercantiles en la difícil lucha que mantienen contra la concurrencia europea, cuyo vigor mercantil e industrial es, por vicisitudes históricas, más aventajado que el nuestro, merecen ser conocidas. La bondad con que me honró, a la representación de elementos productores era dispensada, no a mi modesta persona. Como leal depositario de las regias palabras, merecedoras de toda clase de alabanzas por el amor a la nación y a sus elementos económicos que aquéllas revelan, quiero consignar fielmente cuanto en síntesis retiene mi memoria, para que ello sirva de estímulo a aquellos factores nacionales para los que en realidad iban dedicadas.

Dos orientaciones—decía S. M.—debe tener para la expansión comercial española: América y la costa occidental de África, porque con ambas nos unen relaciones históricas y coincidencia de aspiraciones que debemos recoger y utilizar.

Para ello, ante todo, es preciso que los industriales acomoden su producción a las necesidades y gustos de aquellos pueblos para que los destinan, siguiendo de cerca las exigencias de los consumidores extranjeros, para no dejarse suplantar por otros industriales más atentos a satisfacer los gustos ajenos.

Marruecos ha consumido en otro tiempo muchos artículos nuestros, en especial sedas, Francia y Alemania han ocupado nuestro sitio. Hay que dirigir el esfuerzo comercial a reconquistar aquel mercado.

Hemos logrado rehacer nuestra Hacienda; los valores españoles, por efecto de su mayor cotización, no producirán más renta que la producida por los valores públicos de los países de más sólido crédito, y naturalmente, los capitales buscarán un mayor lucro, que no pueden obtener sino en la industria.

El apocamiento que revelan nuestros industriales, por la escasa propaganda mercantil que se hace en España comparada con otros países, desaparecerá apenas tengan mayores medios para la colocación de sus productos y más facilidades para el desenvolvimiento de sus iniciativas por la mayor baratura del capital. Para las relaciones comerciales con los demás países, todos pueden prestar muy grandes servicios, por lo cual la acción del Estado y del país debe ser constante y común.

Las comunicaciones habrán de acomodarse a las necesidades modernas, para no rezagarnos en la concurrencia universal, y a fomentarlas habremos de tener muy en cuenta lo que atañe a los mercados de América y de África.

«Es obra de progreso y bienestar todo cuanto contribuya al desarrollo de nuestra producción y del comercio. A ella debemos contribuir todos con nuestras fuerzas, el Estado y la iniciativa individual. Soy un convencido en este punto, y tengo plena fe en los destinos de España.

El desarrollo de su riqueza es una aspiración vital, que me tiene atento y vigilante constantemente.

Resumen de estas y otras consideraciones expuestas con igual espíritu por el Rey, es que a la grande obra de extender nuestro comercio en el exterior deben concurrir igualmente la industria, el comercio, y dentro de éste, muy singularmente, los transportes.

Tales son las halagüeñas impresiones obtenidas de labios de Don Alfonso XIII. Ellas son punto de partida para mayores empresas y sostén de la perseverancia con que las clases mercantiles deben continuar en su obra de patriotismo y de civilización.

José Paldollers y Maola.

LOS AUTOMOVILES

Una Princesa herida gravemente

POR TELEGRAFO

DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL

ROMA 2. Telegrafan de Florencia que la Princesa Luisa de Sajonia, cuya fuga del Palacio de Dresde dio tanto que hablar, ha sido allí víctima de un accidente de automóvil.

El automóvil, que iba guiado por la Princesa, chocó contra un árbol del paseo llamado Viale Colli, despidiendo a gran distancia a cuantos ocupaban el vehículo.

Estos eran la Princesa Luisa, su hija la Princesa Mónica, dos damas y el chauffeur.

Todos han recibido heridas de alguna consideración, revisiendo suma gravedad el estado de la Princesa Luisa y del chauffeur.

La Princesa ha resultado con heridas en todo el cuerpo.

Su hija, la Princesa Mónica, se ha fracturado una pierna al ser despedida por el automóvil.

La condesa Hugo, una de las damas que acompañaba a la Princesa, presenta, a más de varias heridas, una luxación en un hombro.

Un médico que se encontraba cerca del lugar del suceso, hizo la primera cura de los heridos.

El automóvil quedó destruido.

Este diario no pertenece al Trust.

GRAN MUNDO

Muy agradable resultó anoche la reunión semanal en petit comité en casa de los señores de Laiglesia.

Como siempre, el elemento artístico tenía una lucida representación, pues concurrieron los Sres. Bordas, Blanchart, Guervós y Manrique de Lara.

Acompañado por el notable músico Guervós, Blanchart hizo oír su hermosa voz de barítono en tres composiciones muy diferentes, que cantó con acostumbrada maestría, una romanza de Tosti, otra del Tannhauser y el Canto del presidiario, de Alvarez, que fueron aplaudidas con entusiasmo.

En otro salón los aficionados al bridge jugaban reñidas partidas con el silencio que requiere ese juego ahora en boga.

Como siempre, la velada resultó agradable, merced a la amabilidad de los dueños de la casa.

La marquesa del Vadillo y su hija Hortensia están pasando una temporada en Cannes con la madre de la marquésa.

—El duque de Lélar saldrá en breve para su palacio de Elche.

—Están muy adelantadas las obras del nuevo palacio de la Embajada de Inglaterra, siendo probable que los embajadores se trasladarán a su nueva residencia en este mes.

—Anoche se celebró una comida en la Embajada de Alemania.

—Se encuentra enfermo de cuidado el conde de Lascoffi, padre de la marquesa de Sancha y de la condesa de Torrejón.

Mucho deseamos su pronto alivio.

Madrizzy.

REUNION IMPORTANTE

LOS VIAJES RÁPIDOS

Vigo 2. Han causado excelente impresión las declaraciones del Sr. Maura en favor del puerto de Vigo, contestando a los ofrecimientos del general Roca en favor del de Lisboa.

Para tratar de este asunto se ha reunido la Junta de defensa del puerto nombrada cuando se inició la cuestión de los vapores rápidos.

El alcalde, en nombre del Ayuntamiento, ha empeñado su palabra de que nada dejará de desear la población en cuanto respecta a los servicios relativos a policía urbana.

Entre otros acuerdos se tomó el de solicitar del Gobierno el establecimiento de un tren rápido diario entre Vigo y la frontera francesa. Con esta mejora podrá Vigo entrar en condiciones de luchar con ventaja contra otros puertos extranjeros.

También se solicitó la supresión de las trabas aduaneras fiscales como oneroso impuesto sobre la navegación que obligan a los viajeros a huir de los puertos españoles.

Para realizar todas estas gestiones se nombró en el acto una Comisión compuesta por D. Antonio Conde, D. Estanislao Durán y D. José Barreras, consignatarios, y D. Manuel Pita, fabricante.

Los dos primeros salen el próximo martes para Madrid; el resto de la Comisión se encuentra ya en esa corte.

La Comisión la presidirá el Sr. Urzáiz.

AL SEÑOR DATO

Madrid y sus envenenadores.

La mayor parte de los vecinos de esta desdichada capital estamos solicitando inconscientemente un viaje al otro mundo, renunciando a esta miserable vida que arrastramos.

Casi todo el ganado de Madrid padece actualmente la glosopeda o fiebre aftosa, y sin embargo, la leche sigue vendiéndose como antes, sin escrupulo alguno y con grave riesgo de sus consumidores.

La medicina ha demostrado que la mayor parte de las lesiones aftosas provienen del consumo de la leche de ganado que padece esa enfermedad, y hasta médicos como Arroyo aseguran que siempre son producidas por dicha causa.

En Bélgica hace algunos años que, estudiando la causa que produjo enfermedades distintas, pero todas bajo ciertos caracteres generales, en mas de cien niños de un colegio, muchos de los cuales murieron, se dedujo claramente que todo provenía del consumo de leche de una vaca que sufría la glosopeda.

«¿Cuántos niños no habrán muerto aquí y cuantos no morirán si continúa este abandono!»

El cancer en el estómago, los desarreglos intestinales, las estomatitis aftosas, y mil enfermedades más, pueden tener en muchos casos el mismo punto de partida. Y si todo esto puede originarse en individuos sanos, nada hemos de temer acerca de los trastornos que la leche en esas condiciones puede causar en los enfermos.

«¿Cómo ha podido esta epizootia llegar a esta capital y propagarse del modo que se ha propagado? ¿Cómo, a pesar de las condiciones higiénicas de algunas vaquerías (las menos), ha podido atravesar sus muros y cebarse en las reses que encieran?»

Vaya la explicación, que aunque vergonzosa, es necesaria para que puedan evitarse estas cosas, que abochornan y producen estragos sin cuento.

En el mercado extranjero se presentan constantemente vacas holandesas de pésimas condiciones, cuyas vacas tan sólo tienen salida en dos naciones: Italia y España.

Hay que advertir que Holanda es el país de la glosopeda, y que todo su ganado padece esta enfermedad, y añadir que aunque existan vacas sanas y jóvenes que den buenos productos, tienen un precio tan elevado, que es imposible que las adquieran nuestros vaqueros.

Las demás naciones han cerrado muy acertadamente sus puertos a este ganado,

DESDE ROMA

El voto de la mujer

Cosas de Marina

DE NUESTRO REDACTOR

Las mujeres italianas—o, por lo menos, algunas de ellas—insisten a todo trance en tener voto. Y ya no se trata sólo del voto administrativo, sino del político también. Y basta que algunas mujeres lo pidan, para que muchos hombres lo apoyen; unos, por ser feministas sinceros; otros, porque son caballeros galantes.

El asunto relativo a los derechos políticos de la mujer ha sido ya debatido en todos los países y de todas las maneras posibles. Los tratadistas más autorizados parecían haber convenido en que, hallándose las mujeres, por su naturaleza, exceptuadas de importantes deberes para con el Estado—como la prestación del servicio militar, por ejemplo,—era natural que también los derechos correspondientes a estos deberes, como el sufragio electoral, nada tuvieran que ver con la bella mitad del género humano.

Cierto es que las corrientes feministas modernas, cada vez más poderosas, se oponen a este criterio antiguo, y también es innegable que el ejercicio del voto administrativo por las mujeres en algunos países del Norte, ha demostrado la formalidad y gravedad de las hermosas para estas serias y graves funciones.

«Pero tendrán las mujeres meridionales el mismo equilibrio y serenidad que para cumplir los fines políticos, algunas septentrionales han demostrado?»

A esta objeción añadirán otros que en los países católicos existe una honda distancia entre la capacidad política de hombres y mujeres. «El famoso «famosa» que nunca, apenas fuese un hecho el voto femenino!»

No por su debilidad moral, sino por su mayor impresionabilidad innegable, las mujeres del Mediodía serían temibles haciendo política. Sin embargo, este temor no le arredra al Parlamento italiano. Y algunos diputados, galantes con las damas, han apoyado francamente la petición hecha a la Cámara por buen número de bellas mujeres para que el voto administrativo y político les sea otorgado.

Entre estos paladines de la hermosa mitad del género humano ha sobresalido el ilustre ex ministro Luzzatti.

«Si en Inglaterra se hubiera proclamado la ley Sálica, aquella nación habría perdido sus dos Monarcas más gloriosos, la Reina Isabel y la Reina Victoria.»

Esta poética paradoja de Luzzatti no pasa de ser una afirmación ideológica, sin la menor realidad práctica posible. ¿Quién ignora que en ninguna nación fue jamás tan pasivo el papel de los Reyes como en Inglaterra? Y a aquellos a quienes les disgusta, como a Napoleón, que las mujeres se metan en política, Luzzatti les recuerda la odiosa respuesta que al mismo Bonaparte dio la viuda de Condorcet:

«En países donde a las mujeres les cortan la cabeza, es natural que ellas deseen, por lo menos, saber la razón.»

Con estas y otras semejantes frases, pronunciadas con la elocuencia habitual en el orador, Luzzatti ha tenido largo rato pendiente de la magia de sus palabras, la atención de la Cámara, y ha terminado su apología del feminismo y del voto electoral de la mujer al son de murmulos y de los aplausos, que no sólo partían de los escaños sino también—y más aún, naturalmente—de la tribuna.

Breves manitas enguantadas, al resplandor de enormes ojos irresistibles, saludaban con dulces palmadas al apologeta de las elecciones.

La proposición de Mirabelli en favor del voto político de la mujer parecía cosa inaplicable e inaplicable.

«Pero una cosa es hablar desde la oposición y otra desde el Gobierno. Giolitti tuvo que echar algo de agua en el vino.

El Presidente del Consejo no se opuso a tomar en cuenta la proposición de que el asunto pasara al Gobierno para que éste presente el oportuno proyecto de ley.

«Pero Giolitti no pudo menos de agregar que, cuanto más importante sea una reforma más despacio habrá que andar el camino pa-

RUMOR SENSACIONAL

INSURRECCION EN CUBA?

POR TELEGRAFO

DE NUESTROS REDACTORES CORRESPONSAL

Confirmación de noticias.

LONDRES 2. Llegan de Nueva York nuevas noticias confirmando el movimiento insurreccional en Cuba.

The Evening-Word, por su parte, también ha recibido idénticas noticias que The World, y da cuenta del asesinato de M. Holaday, cónsul americano en Santiago.

Desmintiendo el rumor.

PARIS 2. Un telegrama de La Habana desmiente la noticia del asesinato del cónsul norteamericano en Santiago.

EN VALENCIA

OTRO PETARDO

VALENCIA 1.º Esta noche ha estallado un petardo en una calle cercana al palacio arzobispal.

La alarma que produjo la detonación fue extraordinaria.

A los pocos momentos acudieron al lugar del suceso las fuerzas de la Guardia Civil que están de retén en el palacio del arzobispo.

La conmoción producida por la detonación fue grande.

Uno de los faroles más próximos se apagó instantáneamente.

Habia empezado una estatua representando una ninfa huyendo de un sátiro... Al amasar la tierra que se moldeaba entre sus dedos, recordaba a Odeta huyendo del señor Leysterade.

Su ninfa era una delicada criatura alta y flexible y de largos y flotantes cabellos.

Indudablemente el artista se inspiraba para su obra en la escena que había tenido lugar cerca del restaurant de Cristian.

Hacia dos días que se había marchado Odeta, y esto le parecía ya a Gerardo dos siglos.

Aquel día se había levantado Gerardo muy temprano y había trabajado sin interrupción hasta las diez, que serían ya en aquel momento.

El artista estaba solo; Felicia había salido a la compra.

El joven se estremeció de repente, sintiendo que su corazón se le oprimía hasta casi sofocarle.

Abandonó el trabajo, y fue a sentarse, diciendo:

«¡Dios mío! ¿Cómo no he pensado en esto más pronto? ¿Por qué extraño encadenamiento de ideas he venido a parar en tener ésta? Sólo Felicia puede informarme. ¿Cuanto tarda en volver!»

De repente reconoció los pasos de Felicia, y se dirigió precipitadamente a abrir.

Felicia entró.

—Te esperaba con impaciencia.

—¿Por qué?

—Escucha.

—Me das miedo.

—Hace un momento, estando trabajando, pensaba...

—¿En qué?

—Ya sabes que los pensamientos se suceden rápidamente, y que en un momento se abarcan puntos opuestos, sin saber explicar cómo se ha ido de uno a otro.

—No comprendo.

—¿Te acuerdas de lo que ha pasado aquí cuando la visita de los señores Maillard?

—Sí.

—Pues hace un momento que yo estaba pensando en esto y he recordado que después me has dicho tú que la señora Maillard, a pesar de sus blancos cabellos y haber envejecido, se parece mucho a la que paró en tu casa.

—¿Y qué?

—En primer lugar, respóndeme.

Gerardo sacó el retrato que le había dado Odeta y se lo presentó bruscamente a Felicia, diciendo:

—¿Reconoces a esta mujer?

Felicia se estremeció, levantándose.

—Gerardo!—exclamó.—¡Esta vez no me engaño! Esta es la desdichada. Delante de la señora Maillard, me he equivocado... pero esta vez estoy segura... sí, segura. ¿De dónde tienes este retrato?

—¿De modo que estás segura?

—¡Si Nicolás estuviera aquí y viese este retrato lo reconocería también!

«Vamos, Odeta, coge su brazo... Esto te distraerá más que apoyarte en el mío. Además, hay que honrar la visita.»

Odeta obedeció sin hacerse rogar, y echó a andar delante de Cristian, que la seguía entusiasmado, contoneándose.

—¡Ah, qué buena nariz tengo!—se decía.—Se aman. La dote está preparada: los caseros, ¡Cristo, qué buena pareja!

Cuando Gerardo y Odeta se separaron, al llegar al comedor, Hans se presentó a la vez, besando a Lusbeth y estrechando afectuosamente la mano a Cristian y a Gerardo, reparando en la montaña de paquetes que había ya arreglado Marta.

—¿Qué es eso?—dijo.

—No hagas caso, Hans; yo soy el que ha traído eso.

—¿Para qué?

—Eso nos servirá durante el viaje.

—¿Durante el viaje?

—¡Diablo de hombre... todo lo quiere saber! Pues bien, me explicaré... Yo os conozco tanto como a mí bolsillo, y sé que sois un sabio... un pozo de ciencia; pero sé también que no tenéis en el cerebro una onza de sentido práctico... y lo pruebo.

—Vamos a verlo.

—Nos vamos a poner en camino para emprender un viaje largo y peligroso con una enferma y una joven. Apuesto que no os habéis ocupado ni por un momento en proporcionaros las indispensables provisiones.

—¿Qué provisiones?

—Provisiones de boca. No vamos a hacer en el vagón un trayecto interminable sin llevarnos nada a la boca, sin contar con que las mujeres tienen siempre necesidad de cordiales; las mujeres son unas sensitivas que la menor emoción abate. De repente, ¡crac, y ya están llorando. Y en estas ocasiones es cuando se demuestra ser hombre precario presentándose con un licor cualquiera en la mano, y es el salvador. La ciencia no lo es todo, primo.

—¿Entés razón, Cristian; confieso que no había pensado en nada de provisiones de boca ni en cordiales.

—¡Fortunadamente, yo he pensado en ello por vos.

—¿Y qué es esa montaña de paquetes?

—Provisiones de boca. Sólidos y líquidos variados y escogidos; respondo de ello.

—Pero ahí hay para mantener diez personas.

—Exageras. De todas maneras vale más tener demasiado que no bastante. Además no tendrás cuidado, porque esto no os molestará; yo mismo lo llevaré a la estación y lo colocaré en el coche. Aquí va un buen capón trufado, un pastel de alondras superior, salsichón de Arlés y una terrina de foie-gras de Strasbourg, primera marca... esto en cuanto al sólido. Como líquido, cuatro botellas de Pernard, que os recomiendo con el pastel de alondras, primo, una botella de Champagne, el mejor de mi cueva, una botella de ron superfino y una botella de aniseta para las señoras.

—¿Queréis acabar con nosotros por una indignidad?

—¡Heico, primo. La risa es lo mejor que hay en el mundo, y es propio del hombre.

NOTAS DE ITALIA

NOTAS DE ITALIA

DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL

Instrucciones a los jofuitas. Roma 2. Los provinciales de la Orden...

ESTADO ATMOSFERICO

El día 2 en Madrid ha sido despejado y caloroso a las horas de sol. El termómetro del óptico D. José Oliva...

El Principe de Hohenzollern

LLEGADA A MADRID

A las ocho de la mañana, y formada en la plaza de Armas la guardia exterior, que la constituían fuerzas de Wad-Ras...

Vestía el Monarca uniforme de gala de general alemán, cruzando su pecho la banda amarilla del Águila Negra.

El carruaje de S. M. llevaba una sección de la Escolta Real, al mando de un comandante...

En la comitiva figuraban el duque de Sotomayor, los generales Bascaran y Boado; el conde de Aybar, el coronel Fernández Blanco...

El tren en que venía S. A. I. fué recibido con las majestuosas notas del Himno Alemán.

Don Alfonso con toda su comitiva fué, cuando el tren se detuvo, a saludar a su egregio huésped...

Nuestro Monarca hizo la presentación de todos los que le acompañaban, y el Príncipe Guillermo de Hohenzollern...

El Príncipe Guillermo es de buena estatura y de porte distinguido.

Vestía uniforme de gala de general alemán y la levita española del Mérito Militar con distintivo blanco.

Después de las presentaciones, Rey y Príncipe revisaron la compañía de las Navas, que presentó armas, y luego, situados cerca de la puerta del saloncillo de descanso...

El Príncipe la derecha a S. M., vieron desfilar la tropa al mando de su teniente coronel, Sr. Aguilera, con la marcialidad y gallardía que distingue a los cazadores de nuestro Ejército...

Como el día era espléndido, la entrada curiosa fué lucida.

La hiciéron en coche abierto, dando el Monarca la derecha a su huésped y yendo enfrente el Infante Don Carlos.

El tren llegó a las ocho y treinta y siete, y a las nueve el Rey, el Príncipe, el Infante Don Carlos y la comitiva llegaban a la plaza de Armas.

La guardia exterior, formada en ella, tributó honores y la banda de Wad-Ras tocó el Himno Alemán.

Al pie de la escalera principal de Palacio, que cubrían los guardias alabarderos, estaban los oficiales, mayores de dicho Cuerpo y los jefes y oficiales de la Escolta Real...

En la meseta de los Leones, la música de Alabarderos entonó el Himno Alemán, cuyas notas resonaban con mayor majestad bajo la hermosa y artística bóveda.

Las dos Reinas y la Infanta doña María Teresa salieron a la meseta que da acceso a la sala de armas a recibir al Príncipe Guillermo de Hohenzollern, que les besó la mano.

La Reina Victoria le presentó las damas que eran la duquesa de San Carlos, la de Arjón y la condesa de San Román, y el Rey los gentileshombres de cámara con ejercicio y servidumbre que estaban de guardia...

Los señores de la comitiva, el conde de Peñaranda y don Jaime Mariluéguero, príncipe de la Romana y del difunto conde de San Bernabé.

Reyes y Príncipes cruzaron con su comitiva la sala de la antecámara y la cámara, entrando las augustas personas en las habitaciones particulares de S. M.

Minutos más tarde el Príncipe Guillermo, acompañado de S. M. el Rey, fué a ofrecer sus respetos a la Princesa Beatriz de la Gran Bretaña, y cumplido este deber de cortesía y consideración, quedó el egregio huésped en sus habitaciones, que son las llamadas del duque de Génova.

Poco después visitó el Príncipe Guillermo a las Personas Reales en sus respectivas habitaciones, como es de etiqueta, y fué con igual objeto al hotel de S. A. la Infanta Isabel.

Después de almorzar, varió el uniforme Su Alteza Imperial por el traje de paisano, botas calzas, galán negro y sombrero gris.

En hacer el recorrido emplearán una hora y media. Van al monasterio de los Panzones, palacio de la casa del Príncipe.

Volverán al anochecer y no a las cinco de la tarde para tomar el té.

Los expedicionarios llevan merienda.

RUSIA

PARIS 2. Desde San Petersburgo comunican que el papa Petroff, que fué desterrado por el Santo Sinodo a un convento, a causa de sus opiniones liberales, ha sido elegido miembro de la Duma por el partido constitucional democrata.

EL TIMO DEL ENTIERRO

El inspector de la estación del Norte, señor Pérez del Villar, tuvo noticia recientemente de que un extranjero que residía en San Francisco de California, iba a ser víctima de un timo, del conocido timo del entierro.

Comisionó a los agentes Crespo y Sevilla para proceder a la detención de los autores, y marcharon a Villalba, punto donde se iba a formalizar el negocio.

El procedimiento es el de siempre: Por un caballero, reclutado en la Cárcel Modelo por delitos políticos desde que los conservadores están en el poder, este señor tiene una niña en un convento, de donde ha de ser expulsa en breve por no poder satisfacer los gastos de su estancia.

En poder de la policía obra una factura, firmada por la superiora del convento, que asciende a 5.500 francos. Esta es la cantidad que el extranjero tenía que entregar en Villalba al comisionado del prisionero.

El americano, cuyo nombre es A. C. Dominguez, ha efectuado un viaje de 30 días desde San Francisco de California hasta Madrid, con el hijo de padres españoles, y asegura que más bien la compasión que le inspiraba la situación de la niña, que el propio interés, le ha traído a España.

La policía ha sabido evitar el timo en esta ocasión. Uno de los autores de este, Fidel Ramón Fernández Freire, fué detenido en Villalba y puesto a disposición del Juzgado del Escorial.

A TENEO

Conferencias históricas.—Inauguración.—El Gobierno de Carlos IV.

Ante numerosa y escogida concurrencia inauguró el Sr. D. Rafael de Labra, a las diez de la noche de ayer, las conferencias históricas organizadas en el pasado año.

Las notas salientes del discurso que pronunció el Sr. Labra, son éstas: Las conferencias tienen un carácter de vulgarización, con el fin de ilustrar y explicar las cuestiones actuales de la política española por sus inmediatos antecedentes históricos.

Comenzaron el año pasado con el estudio del reinado de Carlos III, como iniciación de la Revolución española, y este año versarán sobre el reinado de Carlos IV, como reacción del viejo régimen contra el período anterior.

Los hechos capitales de este período son diez y ocho años son: exaltación del poder personal del Rey y de la teoría de los reinos patrimoniales; el desastre de Trafalgar, que implica la sumisión de España a Francia y facilita la pérdida de la América española; la privanza de Godoy, que impone la inmoralidad y el escándalo en la vida social y en los círculos directores; el proceso de El Escorial y las vergonzosas abdicaciones de Carlos IV en Aranjuez y en Bayona.

La exaltación real resulta evidente en la Novísima Recopilación de 1805 y en la denuncia y reducción del Consejo de Castilla. Dicho absoluto de la situación el Rey Carlos IV, se demuestran la ineptitud de éste y su incomparable debilidad de carácter. Preocupaciones del Rey sobre la omnipotencia regia y los intereses de su familia en toda Europa. Inconstancia, incertidumbres e ingratiitudes de Carlos IV, que entrega completamente la dirección de su casa y del reino a su esposa María Luisa.

Los ministros de Carlos IV forman dos grupos: el de los puritanos administrativos y el de los políticos. Estos últimos se subdividen en: unos, como Floridablanca, Aranda, Saavedra, Jovellanos y Urquijo, duran muy poco, y al caer son perseguidos con saña, y notoria injusticia; otros, como Godoy y Caballero, son los que duran e imprimen dirección a la política.

Caballero es un ministro francamente reaccionario y oscuramente apolítico, lo cual no quita para que luego sea afrancesado. Godoy representa la arbitrariedad del Gobierno, la oposición de España y Portugal, la sumisión de España a Francia, la prodigalidad y ruina del Tesoro público.

Esto no obsta a que sus inausuales iniciativas en el orden dogmático; su actitud hostil a las corridas de toros y a sus tentativas de reforma de Ordenes religiosos, como la de los franciscanos, contribuyeron mucho a su ruina.

Lo que más influyó en el descrédito de la privanza de Godoy, fué la inmoralidad de su base, su escándalo y lo insaciable del vorlito.

DE AMERICA

PARIS 2. De Montevideo comunican que ha resultado elegido Presidente por 62 votos Claudio Willman.

El proceso Thaw.

LONDRES 2. Despachos cablegráficos de Nueva York dicen que Mrs. Thaw no asistió a la sesión de ayer.

A causa de las emociones de los últimos días, se halla enferma y ha debido guardar cama.

Es esta la primera sesión a que falta la esposa del millonario.

La música por telegrafo sin hilos.

LONDRES 2. Un eminente sabio yanqui, el doctor Deprest, realiza curiosos experimentos que siguen con atención todos los circuitos científicos y filarmónicos.

Dicho sabio trata de hallar un sistema que le permita transmitir la música por la telegrafía sin hilos.

Afirma que en principio ha conseguido su invento, faltándole el perfeccionamiento de algunos detalles indispensables.

Su tentativa va está siendo comentadísima.

CONVOCATORIA

EXPOSICION DE INDUSTRIAS

Ha entrado en el período de realización el propósito de celebrar en los meses de mayo y octubre del año actual, una pública exhibición de lo que son, valen y significan las industrias madrileñas.

Es creencia general la de que Madrid es un pueblo eminentemente consumidor, que sólo vive de los rendimientos que le procura ser residencia de la Real Familia y de los Poderes públicos de la nación, y menester se hace patentizar que es una población productora, de laboriosidad no igualada en la práctica y perfeccionamiento de la Industria y de las Artes, a fin de recabar para ella el puesto que debe ocupar entre las que más y mejor producen en todos los órdenes de la actividad humana.

No aspiramos a celebrar una Exposición en competencia con las hasta el presente realizadas en España. Ni el tiempo ni los medios disponibles lo consenten. Queremos, sí, con ocasión de la tradicional romería de San Isidro, que tantos millares de forasteros atrae de todas las provincias; con ocasión de la Exposición internacional de automóviles, que motivará la afluencia de numerosos extranjeros, mostrar a unos y otros la vida activa madrileña, ni bien conocida ni debidamente estimada, concretándonos a pasar una revista de presente a nuestras fábricas, talleres y obradores, sin exigirles que produzcan ex profeso nada que les imponga sacrificios ni altere su funcionamiento normal; siendo esta presentación de lo que laboran y dan al mercado, base para en años venideros organizar certámenes demostrativos de lo que hayan progresado en comparación con su florecimiento de ahora.

Y como quiera que dentro de la provincia existen industrias merecedoras de atención y estudio, no hemos vacilado en incluir en nuestro programa, como incluido está la Agricultura provincial, más desarrollada de las que suponen los que juzgan de la fecundidad y cultivo de nuestro suelo por el aspecto de los terrenos cercanos a Madrid, visibles desde las ventanillas de los trenes.

Y no limitaremos a esto la empresa que nuestro amor a Madrid inspira y fortalece, pues nos es grato completarla con un Concurso nacional de productos alimenticios, al que invitamos a todas las provincias, a fin de mostrar en la capital del Reino la riqueza de sus caldos, la excelencia de sus frutos, la variedad de sus producciones, etc., etc., con lo cual probaremos que no tenemos particularistas miras y que no reducimos nuestra acción a lo que sólo atañe y puede beneficiar a Madrid y sus pueblos. Este Concurso se celebrará en los meses de Septiembre y Octubre, y oportunamente se publicará el programa correspondiente.

Llamamos, pues, a la «Exposición de Industrias y Agricultura de Madrid y su provincia», a cuantos sientan lo que sentimos y añelamos lo que anhelamos. Pedimos a Madrid una prueba de su vitalidad, para que vean las provincias que aquí se hace algo más que vivir de la nómina, y que nuestros industriales y obreros son dignos hermanos de los que en Cataluña, Valencia, Vizcaya, Asturias, Galicia, etc., etc., son orgullo de la Patria; y pedimos a las provincias que envíen luego al Concurso nacional a que las convocamos, sus vinos, aceites, conservas, frutos y productos de universal fama.

Hombres de acción y de trabajo que vivimos de nuestras obras, llamamos a nuestros iguales a la realización del propósito expuesto. No es el Estado el que os convoca, no es una Corporación oficial la que os habla. Somos nosotros que con vosotros, fabricantes, industriales, artistas, obreros, convivimos

los que os invitamos a efectuar en bien de todos lo que ha sido imaginado por amor a todos.

Madrid 28 de Febrero de 1907. Eduardo Dato, alcalde de Madrid, presidente de la Comisión. — Alberto Aguilera, presidente delegado.

Sebastián Maltrana, diputado a Cortes, presidente de la Cámara de Comercio.—Mariano Sabas Muniesa, diputado a Cortes y presidente del Circulo de la Unión Mercantil, Vicepresidentes.

Pablo Ruiz de Velasco, senador del Reino, tesorero.

Cándido Lara, senador del Reino.—Duque de Arévalo, senador y concejal.—Bruno Zaldívar, diputado a Cortes.—Lucio Catalina, diputado a Cortes.—José María Garay, diputado a Cortes.—Leopoldo Gálvez Holguín, diputado a Cortes.—Estanislao de Urquijo, diputado a Cortes.—Rafael Fernández Giraldo, diputado a Cortes.—Enrique García de la Rassa, diputado provincial.—Enrique Barranco, diputado provincial.—Nicolás Martín, concejal.—Emilio Blanco, concejal.—Santiaño Gascón, ex diputado y concejal.—Heliodoro Suárez Inclán, ex diputado y concejal.—Antonio Alesanco, industrial.—Mariano Núñez Samper, industrial.—Antonio Pina, industrial.—J. Villazón, industrial.—Demetrio Palazono, industrial.—Fulgencio de Miguel, comerciante.—Enrique López y López de Balboa, industrial.—Antonio Morillo, comerciante.—A. Vázquez del Val, fabricante.—Faustino Nicoli, industrial.—Julian Fernández, industrial.—Luis Calleja, industrial.—Juan José Clot, industrial.—Antonio Gómez, comerciante.—Luciano Laffitte y Cristóbal Mezquita, de la Cámara de Comercio.—Eugenio Combarain España, ex presidente de la Diputación provincial.—Faustino Prieto, secretario de la Asociación de Proprietarios.—José Pando y Valle, abogado y propietario.—José Oria de Rueda, ex diputado y propietario.—Leopoldo Romeo, director de La Correspondencia de España.—Luis López Barilestos, director de El Imparcial.—Alfredo Vicenti, director de El Liberal.—José Francisco Rodríguez, director del Herald de Madrid.—Baldomero Argente, director del Diario Universal.—José del Perjojo, director del Nuevo Mundo.—Alejandro Moreno y Gil de Borja, director de La Ilustración Española y Americana.—Francisco Javier Betegón, redactor de La Epoca, vocales.

Celedonio Rodríguez, ingeniero agrónomo.—Luis Bellido, arquitecto, directores técnicos.

Luis Casanueva, concejal.—Martín Lorenzo Coria, periodista, secretarios.

REYES Y PRINCPES

PARIS 2. Telegrafian desde Biarritz que el Rey Eduardo ocupará, durante su estancia en el palacio de Biarritz, las mismas habitaciones que el año pasado.

A la llegada del Soberano, y por desearlo expresamente, no habrá recepción oficial. Numerosos amigos particulares de Eduardo VII se han instalado ya en Biarritz, donde permanecerán todo el tiempo que dure la estancia del Soberano inglés.

PARIS 2. Recibense noticias de haberse modificado la fecha del viaje a Europa del Rey de Siam.

Este no abandonará la corte siamesa hasta bastante entrada abril.

Desde Siam marchará directamente a San Remo, acompañado de seis Príncipes y de un séquito numeroso.

En San Remo permanecerá un mes en el magnífico palacio que se le habilita a este efecto.

De San Remo marchará a París y después a Londres, donde permanecerá hasta fines de junio.

En dicha fecha proseguirá su viaje, visitando Copenhague, Berlín y Viena.

LA GACETA DE HOY

Contiene las siguientes disposiciones: Estado.—Canillería.—Convenio firmado entre España y Francia para construir tres líneas férreas transpirenaicas.

Hacienda.—Real decreto exceptuando de las formalidades de subasta la impresión y encuadernación de las Cuentas generales del Estado.

Instrucción pública y Bellas Artes.—Real decreto introduciendo modificaciones en las partidas de gastos por haberes del personal docente, administrativo y subalterno de la Escuela superior de Artes e Industrias de Sevilla.

Real orden disponiendo que los derechos de título de ingeniero industrial sean los mismos que los de otra clase de ingeniero, o sean 750 pesetas.

Otras disposiciones se anuncian varias vacantes de cátedras.

Fomento.—Real orden confirmatoria de una multa impuesta a la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, por haber arrojado un tren a un carro en un paso a nivel.

ADMINISTRACION CENTRAL.—Consejo Supremo de Guerra y Marina.—Relación de las pensiones declaradas por este Consejo durante la segunda quincena del mes de febrero último.

PUBLICACIONES DE ACTUALIDAD

El oficial de la Dirección general de Correos, D. Enrique Calonge, acaba de publicar la 2.ª edición de «Apuntes de Auditis Gramaticales», obra de verdadera utilidad para las oposiciones a ingreso en dicho Cuerpo.

OBRAS DE GRAN INTERES.—Ordenanzas y leyes de alambillería; deslinde, amonajonamiento, cierre de fincas; servidumbres de medianería, etc., 2.50 pesetas. Ley y reglamento de policía de ferrocarriles, 2 pias. Ley de accidentes del trabajo; reglamento, mecánica, juntas, modelos, etc., 1 pia. Pedidos a Hijos de Cuesta, Carretas, 9, Madrid. Por 50 céntimos más, cada obra se envía certificada a provincias.

QUE BELLAS

Estarán las madrileñas si visitan los sagrados esta Semana Santa, focadas con la mantilla! Y si compraron dicha prenda en los grandes almacenes en liquidación, de Esparteros 22, más todavía.

SOCORRO MERECIDO

No hace muchos días que la Prensa publicó telegramas dando cuenta de haber sido asesinado en el cortijo Vacariscuela, provincia de Jaén, el cabo de la Guardia Civil Ricardo Nieto.

Este iba de pareja con un guardia del mismo Instituto, viéndose obligado a pernoctar en la expresada finca.

Los que en esta se hallaban, y que eran un hombre y una mujer, que tenían cuentas pendientes con la justicia, aprovechándose del sueño de la pareja, mataron al cabo, no pudiendo hacer lo propio con el otro guardia, el cual sostuvo una lucha titánica con los dos criminales, logrando dar muerte al primero y herir gravemente a la mujer.

El director de la Guardia Civil ha dirigido un extenso oficio al ministro de la Gobernación dándole cuenta del hecho y de la situación en que queda la viuda del cabo muerto.

Para socorro de ésta y de los huérfanos que dejó el infortunado cabo, ha dado el señor La Cierva 500 pesetas.

YA OS ALEGRAIS EN EL CAMINO DE QUE OS QUITE EL HAMBRE.

Marta había concluido de arreglar la mesa, y ya era hora de sentarse a ella.

—Odeta—dijo Hans—, anda a avisar a tu madre. Debemos almorzar de prisa, porque tenemos el tiempo preciso para ir a la estación.

—Voy al momento.

Un momento después volvía la joven con Viviana, que saludó a Lisbeth y Cristián, sentándose entre Hans y su hija, sin decir una palabra.

La comida se terminó bien pronto; todos estaban preocupados. Además, la presencia de Viviana paralizó la verbosidad de Cristián.

Hans se levantó diciendo: —Tened la bondad, Cristián, de venir a mi gabinete, para hacer varias comunicaciones y entregarnos nuestro pasaporte.

—Vamos allá, primo.

—Entonces, me despido de vos—dijo Gerardo.

—¿Cómo!—exclamó Cristián.—¿No venis a acompañarnos a la estación?

—Es que...

—Bueno. Esto es una salida falsa. Vendréis con nosotros, está dicho. ¿No es verdad, Hans?

—Sí; Gerardo no tiene que hacer nada mejor.

—Os acompañaré, doctor—contestó Gerardo lleno de alegría. Hans y Cristián se marcharon.

Viviana estaba muy tranquila, y fué a sentarse al jardín. Odeta y Gerardo la siguieron, y Lisbeth ayudó a Marta a quitar la mesa.

Los enamorados empezaron a pasear juntos, dichosos de aquella casualidad.

—Espero, mi querida Odeta, que recibiré noticias vuestras durante este mes que me va a parecer tan largo.

—Este es el retrato de mi madre, que lo encontré en una de sus maletas en Saverne. Yo quiero que lo guardéis... No puedo hacerme un regalo más precioso. Pensaréis en mí cuando le miréis. —¡Gracias! Este retrato no me abandonará nunca. Esta primera separación es muy cruel... Me creí más fuerte. Yo necesito verlo y hablaros para vivir. ¡Juradme, Odeta, que seréis para mí Juradme que me amais como yo os amo. —Os amo con toda mi alma; seré vuestra esposa, os lo juro. —Es que yo no podría vivir sin vos: si por una causa cualquiera tuviera que renunciar a vos... me moriría. —Yo también. Pero nada puede separarnos. —Si concebís al fin el secreto de vuestro nacimiento, si la casualidad os hiciera muy rica y vuestra familia... —No hay familia en el mundo capaz de impedirme que os ame. Os repito que seré vuestra mujer, os lo juro. —¡Bendita seas por la felicidad que siento oyendo vuestras palabras! Yo seré fuerte, gracias a vuestro juramento. En esta conversación habían llegado al punto en que por primera vez habían tenido sus confidencias. Odeta cogió la mano de Gerardo, y con aquella armoniosa voz que tenía, dijo castamente: —Gerardo, besad a vuestra prometida esposa. El joven se acerca respetuosamente, y sin decir una palabra depositó en su frente un prolongado beso. —Hoy y siempre vuestra, Gerardo. —Siempre vuestro, Odeta... ¡siempre, siempre! Se estrecharon las manos sin decir una palabra y siguieron su paseo por el jardín. Ambos parecían transfigurados, triunfantes y felices. Media hora después se detenía un ómnibus ante la verja. Colocados los equipajes, tomaron asiento los viajeros. Cuando Odeta atravesó el jardín en que dejaba tan deliciosos recuerdos, sintió oprimírsele el corazón. Gerardo fué el único que notó aquella emoción. —¡Valor!—le dijo. —¡Es igual!—añadió Cristián.—Por más que yo amo París, donde he hecho fortuna... cuando pienso que voy a ver el camarario de Saverne siento también una verdadera emoción y me falta poco para llorar!... ¿Qué será cuando llegue allá? El ómnibus se puso en marcha. Odeta iba pensativa y se quitó un ramito de rosas que llevaba al pecho, aprovechch un momento en que Gerardo la miraba, dando un beso en aquellas flores que pensaba dar a su prometido en el momento de la despedida.

Desde que Odeta se había marchado, Gerardo se había dedicado al trabajo con verdadero encarnizamiento, diciéndose que así pasaría el tiempo pronto y sufriría menos en la ausencia de la joven.

NOTAS DE ITALIA

NOTAS DE ITALIA

DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL

Instrucciones a los jofuitas. Roma 2. Los provinciales de la Orden...

ESTADO ATMOSFERICO

El día 2 en Madrid ha sido despejado y caloroso a las horas de sol. El termómetro del óptico D. José Oliva...

El Principe de Hohenzollern

LLEGADA A MADRID

A las ocho de la mañana, y formada en la plaza de Armas la guardia exterior, que la constituían fuerzas de Wad-Ras...

Vestía el Monarca uniforme de gala de general alemán, cruzando su pecho la banda amarilla del Águila Negra.

El carruaje de S. M. llevaba una sección de la Escolta Real, al mando de un comandante...

En la comitiva figuraban el duque de Sotomayor, los generales Bascaran y Boado; el conde de Aybar, el coronel Fernández Blanco...

El tren en que venía S. A. I. fué recibido con las majestuosas notas del Himno Alemán.

Don Alfonso con toda su comitiva fué, cuando el tren se detuvo, a saludar a su egregio huésped...

Nuestro Monarca hizo la presentación de todos los que le acompañaban, y el Príncipe Guillermo de Hohenzollern...

El Príncipe Guillermo es de buena estatura y de porte distinguido.

Vestía uniforme de gala de general alemán y la levita española del Mérito Militar con distintivo blanco.

Después de las presentaciones, Rey y Príncipe revisaron la compañía de las Navas, que presentó armas, y luego, situados cerca de la puerta del saloncillo de descanso...

El Príncipe la derecha a S. M., vieron desfilar la tropa al mando de su teniente coronel, Sr. Aguilera, con la marcialidad y gallardía que distingue a los cazadores de nuestro Ejército...

Como el día era espléndido, la entrada curiosa fué lucida.

La hiciéron en coche abierto, dando el Monarca la derecha a su huésped y yendo enfrente el Infante Don Carlos.

El tren llegó a las ocho y treinta y siete, y a las nueve el Rey, el Príncipe, el Infante Don Carlos y la comitiva llegaban a la plaza de Armas.

La guardia exterior, formada en ella, tributó honores y la banda de Wad-Ras tocó el Himno Alemán.

Al pie de la escalera principal de Palacio, que cubrían los guardias alabarderos, estaban los oficiales, mayores de dicho Cuerpo y los jefes y oficiales de la Escolta Real...

En la meseta de los Leones, la música de Alabarderos entonó el Himno Alemán, cuyas notas resonaban con mayor majestad bajo la hermosa y artística bóveda.

Las dos Reinas y la Infanta doña María Teresa salieron a la meseta que da acceso a la sala de armas a recibir al Príncipe Guillermo de Hohenzollern, que les besó la mano.

La Reina Victoria le presentó las damas que eran la duquesa de San Carlos, la de Arjón y la condesa de San Román, y el Rey los gentileshombres de cámara con ejercicio y servidumbre que estaban de guardia...

Los señores de la comitiva, el conde de Peñaranda y don Jaime Mariluéguero, príncipe de la Romana y del difunto conde de San Bernabé.

Reyes y Príncipes cruzaron con su comitiva la sala de la antecámara y la cámara, entrando las augustas personas en las habitaciones particulares de S. M.

Minutos más tarde el Príncipe Guillermo, acompañado de S. M. el Rey, fué a ofrecer sus respetos a la Princesa Beatriz de la Gran Bretaña, y cumplido este deber de cortesía y consideración, quedó el egregio huésped en sus habitaciones, que son las llamadas del duque de Génova.

Poco después visitó el Príncipe Guillermo a las Personas Reales en sus respectivas habitaciones, como es de etiqueta, y fué con igual objeto al hotel de S. A. la Infanta Isabel.

Después de almorzar, varió el uniforme Su Alteza Imperial por el traje de paisano, botas calzas, galán negro y sombrero gris.

En hacer el recorrido emplearán una hora y media. Van al monasterio de los Panzones, palacio de la casa del Príncipe.

Volverán al anochecer y no a las cinco de la tarde para tomar el té.

Los expedicionarios llevan merienda.

SOLUCION DE LA HUELGA

CORUNA 1.º Después de diversas entrevistas que han celebrado con el gobernador, los obreros y los patronos, se impuso el buen sentido, accediendo los eslabadores a tolerar que trabajen en la descarga de mercancías los mozos por cada casa armadora, y se llamados a los eslabadores que no basten.

CATASTROFES

EN MAR Y TIERRA
LONDRES 2. Un cablegrama de San Francisco cuenta de un nuevo siniestro marítimo.

Un tornado. Ciudad destruida.
LONDRES 2. Cablegrafado de Nueva York que un tornado (huracán) causó ayer terribles daños en diversas comarcas del Estado de Arkansas.

NOTAS PALATINAS
Como primer viernes de marzo fueron a Jesús, como dicen las madrileñas, cuando van a la Iglesia de Jesús, SS. AA. las Infantas doña María Teresa y doña Isabel, respectivamente, acompañadas de la condesa de Mirasol y de la marquesa viuda de Nájera.

El coronel Peñalver.—Muerte sentida.
FERRAZ 2. El coronel de Infantería, retirado, Sr. Peñalver, ha fallecido. La Prensa le dedica un artículo en el que se brillan los méritos que adquirió en la guerra de África y las dotes que le distinguían.

LA NOVILLADA DE MAÑANA
Al fin va a abrirse la Plaza de Toros de Madrid. Esta mañana se ha celebrado en la Diputación la subasta para dar una novillada en la tarde de mañana domingo.

NOTICIAS DE ESPECTACULOS
Español.—Por dificultades en el decorado, la función anunciada para el domingo por la noche, a beneficio de la Cruz Roja, en una audición, a la que se había de estrenar el drama original de Joaquín Dicenta, titulado 'Daiash', se trasladó al jueves 7, por la noche.

SENORAS HISTERICAS Y NERVIOSAS
Se curan con el NERVIONAL. La sensación de ahogo ó de bola que sube hacia el estómago, se calma, así como la excitación nerviosa, tristeza, estreñimiento, inapetencia, y en poco tiempo recupera la fuerza, Gayoso, Arenal 2.—Barcelona: Oriach, Andreu y Vidal y Rivas.—Sevilla: El Globo y Laraña, 4.—Bilbao: Zubiria y Barandiarán.

EL ROBO DE LA JOYERIA
Trabajos de la policía.
Siguela la policía buscando a los autores del robo de la joyería de la Carrera de San Jerónimo.

DESDE BARCELONA
Los obreros.
BARCELONA 1.ª. Las precauciones adoptadas por las autoridades han evitado se repitieran los sucesos de anoche.

EL GENERAL SALCEDO
En las primeras horas de la tarde y contestando a un telegrama del ministro de la Guerra, telegrafía el capitán general de Galicia, que el estado del general Salcedo es tan grave, que se teme de un momento a otro un funesto desenlace.

BARQUILLO 41. Coronas, precios de fabr.
A instancia de los socios de la Asociación general de cazadores y pescadores de España, se repetirá la tirada de palomas el día 6, a las tres de la tarde, en el Tiro de Pichón, detrás del Retiro.

EL REY DE SAJONIA
POR TELEGAFO
DE NUESTROS REDACTORES CORRESPONSALES
Salida de Dresde.
PARIS 2. Según telegramas de Dresde, ha salido de aquella población con dirección a Lisboa, donde permanecerá algunos días, el Rey de Sajonia.

SUCESOS
Atropello.
En la calle de Fuencarral, esquina a la de la Farmacia, fué atropellado por el carro que guiaba, el carretero Cándido García Gómez, que fué conducido a la Casa de Socorro del Hospicio.

NOTICIAS
Ayer hubo alguna excitación entre las operarias de la Fábrica de Tabacos que pertenecían a la nueva Asociación se retiraron de los talleres por consejo del administrador de la Fábrica.

BARQUILLO 41. Coronas, precios de fabr.
A instancia de los socios de la Asociación general de cazadores y pescadores de España, se repetirá la tirada de palomas el día 6, a las tres de la tarde, en el Tiro de Pichón, detrás del Retiro.

SENORAS HISTERICAS Y NERVIOSAS
Se curan con el NERVIONAL. La sensación de ahogo ó de bola que sube hacia el estómago, se calma, así como la excitación nerviosa, tristeza, estreñimiento, inapetencia, y en poco tiempo recupera la fuerza, Gayoso, Arenal 2.—Barcelona: Oriach, Andreu y Vidal y Rivas.—Sevilla: El Globo y Laraña, 4.—Bilbao: Zubiria y Barandiarán.

EL REY DE SAJONIA
POR TELEGAFO
DE NUESTROS REDACTORES CORRESPONSALES
Salida de Dresde.
PARIS 2. Según telegramas de Dresde, ha salido de aquella población con dirección a Lisboa, donde permanecerá algunos días, el Rey de Sajonia.

SENORAS HISTERICAS Y NERVIOSAS
Se curan con el NERVIONAL. La sensación de ahogo ó de bola que sube hacia el estómago, se calma, así como la excitación nerviosa, tristeza, estreñimiento, inapetencia, y en poco tiempo recupera la fuerza, Gayoso, Arenal 2.—Barcelona: Oriach, Andreu y Vidal y Rivas.—Sevilla: El Globo y Laraña, 4.—Bilbao: Zubiria y Barandiarán.

PROVINCIAS

Viajeros ilustres.
BILBAO 2. Acaban de llegar el ex ministro de Hacienda Sr. Navarro Reverter y el ex subsecretario de Instrucción Sr. Requejo, acompañados del farmacéutico de esta Sr. Guillén.

Los incendios.
ORLHUELA 2. Ayer se declaró un violento incendio en varias casas, ocupadas por huertanos y situadas en el lugar denominado 'Senda de Casanov'.

El coronel Peñalver.—Muerte sentida.
FERRAZ 2. El coronel de Infantería, retirado, Sr. Peñalver, ha fallecido. La Prensa le dedica un artículo en el que se brillan los méritos que adquirió en la guerra de África y las dotes que le distinguían.

LA NOVILLADA DE MAÑANA
Al fin va a abrirse la Plaza de Toros de Madrid. Esta mañana se ha celebrado en la Diputación la subasta para dar una novillada en la tarde de mañana domingo.

NOTICIAS DE ESPECTACULOS
Español.—Por dificultades en el decorado, la función anunciada para el domingo por la noche, a beneficio de la Cruz Roja, en una audición, a la que se había de estrenar el drama original de Joaquín Dicenta, titulado 'Daiash', se trasladó al jueves 7, por la noche.

SENORAS HISTERICAS Y NERVIOSAS
Se curan con el NERVIONAL. La sensación de ahogo ó de bola que sube hacia el estómago, se calma, así como la excitación nerviosa, tristeza, estreñimiento, inapetencia, y en poco tiempo recupera la fuerza, Gayoso, Arenal 2.—Barcelona: Oriach, Andreu y Vidal y Rivas.—Sevilla: El Globo y Laraña, 4.—Bilbao: Zubiria y Barandiarán.

EL REY DE SAJONIA
POR TELEGAFO
DE NUESTROS REDACTORES CORRESPONSALES
Salida de Dresde.
PARIS 2. Según telegramas de Dresde, ha salido de aquella población con dirección a Lisboa, donde permanecerá algunos días, el Rey de Sajonia.

SUCESOS
Atropello.
En la calle de Fuencarral, esquina a la de la Farmacia, fué atropellado por el carro que guiaba, el carretero Cándido García Gómez, que fué conducido a la Casa de Socorro del Hospicio.

NOTICIAS
Ayer hubo alguna excitación entre las operarias de la Fábrica de Tabacos que pertenecían a la nueva Asociación se retiraron de los talleres por consejo del administrador de la Fábrica.

BARQUILLO 41. Coronas, precios de fabr.
A instancia de los socios de la Asociación general de cazadores y pescadores de España, se repetirá la tirada de palomas el día 6, a las tres de la tarde, en el Tiro de Pichón, detrás del Retiro.

EL REY DE SAJONIA
POR TELEGAFO
DE NUESTROS REDACTORES CORRESPONSALES
Salida de Dresde.
PARIS 2. Según telegramas de Dresde, ha salido de aquella población con dirección a Lisboa, donde permanecerá algunos días, el Rey de Sajonia.

SUCESOS
Atropello.
En la calle de Fuencarral, esquina a la de la Farmacia, fué atropellado por el carro que guiaba, el carretero Cándido García Gómez, que fué conducido a la Casa de Socorro del Hospicio.

NOTICIAS
Ayer hubo alguna excitación entre las operarias de la Fábrica de Tabacos que pertenecían a la nueva Asociación se retiraron de los talleres por consejo del administrador de la Fábrica.

BARQUILLO 41. Coronas, precios de fabr.
A instancia de los socios de la Asociación general de cazadores y pescadores de España, se repetirá la tirada de palomas el día 6, a las tres de la tarde, en el Tiro de Pichón, detrás del Retiro.

EL REY DE SAJONIA
POR TELEGAFO
DE NUESTROS REDACTORES CORRESPONSALES
Salida de Dresde.
PARIS 2. Según telegramas de Dresde, ha salido de aquella población con dirección a Lisboa, donde permanecerá algunos días, el Rey de Sajonia.

SUCESOS
Atropello.
En la calle de Fuencarral, esquina a la de la Farmacia, fué atropellado por el carro que guiaba, el carretero Cándido García Gómez, que fué conducido a la Casa de Socorro del Hospicio.

NOTICIAS
Ayer hubo alguna excitación entre las operarias de la Fábrica de Tabacos que pertenecían a la nueva Asociación se retiraron de los talleres por consejo del administrador de la Fábrica.

BARQUILLO 41. Coronas, precios de fabr.
A instancia de los socios de la Asociación general de cazadores y pescadores de España, se repetirá la tirada de palomas el día 6, a las tres de la tarde, en el Tiro de Pichón, detrás del Retiro.

EL REY DE SAJONIA

PARIS 2. Según telegramas de Dresde, ha salido de aquella población con dirección a Lisboa, donde permanecerá algunos días, el Rey de Sajonia.

Los incendios.
ORLHUELA 2. Ayer se declaró un violento incendio en varias casas, ocupadas por huertanos y situadas en el lugar denominado 'Senda de Casanov'.

El coronel Peñalver.—Muerte sentida.
FERRAZ 2. El coronel de Infantería, retirado, Sr. Peñalver, ha fallecido. La Prensa le dedica un artículo en el que se brillan los méritos que adquirió en la guerra de África y las dotes que le distinguían.

LA NOVILLADA DE MAÑANA
Al fin va a abrirse la Plaza de Toros de Madrid. Esta mañana se ha celebrado en la Diputación la subasta para dar una novillada en la tarde de mañana domingo.

NOTICIAS DE ESPECTACULOS
Español.—Por dificultades en el decorado, la función anunciada para el domingo por la noche, a beneficio de la Cruz Roja, en una audición, a la que se había de estrenar el drama original de Joaquín Dicenta, titulado 'Daiash', se trasladó al jueves 7, por la noche.

SENORAS HISTERICAS Y NERVIOSAS
Se curan con el NERVIONAL. La sensación de ahogo ó de bola que sube hacia el estómago, se calma, así como la excitación nerviosa, tristeza, estreñimiento, inapetencia, y en poco tiempo recupera la fuerza, Gayoso, Arenal 2.—Barcelona: Oriach, Andreu y Vidal y Rivas.—Sevilla: El Globo y Laraña, 4.—Bilbao: Zubiria y Barandiarán.

EL REY DE SAJONIA
POR TELEGAFO
DE NUESTROS REDACTORES CORRESPONSALES
Salida de Dresde.
PARIS 2. Según telegramas de Dresde, ha salido de aquella población con dirección a Lisboa, donde permanecerá algunos días, el Rey de Sajonia.

SUCESOS
Atropello.
En la calle de Fuencarral, esquina a la de la Farmacia, fué atropellado por el carro que guiaba, el carretero Cándido García Gómez, que fué conducido a la Casa de Socorro del Hospicio.

NOTICIAS
Ayer hubo alguna excitación entre las operarias de la Fábrica de Tabacos que pertenecían a la nueva Asociación se retiraron de los talleres por consejo del administrador de la Fábrica.

BARQUILLO 41. Coronas, precios de fabr.
A instancia de los socios de la Asociación general de cazadores y pescadores de España, se repetirá la tirada de palomas el día 6, a las tres de la tarde, en el Tiro de Pichón, detrás del Retiro.

EL REY DE SAJONIA
POR TELEGAFO
DE NUESTROS REDACTORES CORRESPONSALES
Salida de Dresde.
PARIS 2. Según telegramas de Dresde, ha salido de aquella población con dirección a Lisboa, donde permanecerá algunos días, el Rey de Sajonia.

SUCESOS
Atropello.
En la calle de Fuencarral, esquina a la de la Farmacia, fué atropellado por el carro que guiaba, el carretero Cándido García Gómez, que fué conducido a la Casa de Socorro del Hospicio.

NOTICIAS
Ayer hubo alguna excitación entre las operarias de la Fábrica de Tabacos que pertenecían a la nueva Asociación se retiraron de los talleres por consejo del administrador de la Fábrica.

BARQUILLO 41. Coronas, precios de fabr.
A instancia de los socios de la Asociación general de cazadores y pescadores de España, se repetirá la tirada de palomas el día 6, a las tres de la tarde, en el Tiro de Pichón, detrás del Retiro.

EL REY DE SAJONIA
POR TELEGAFO
DE NUESTROS REDACTORES CORRESPONSALES
Salida de Dresde.
PARIS 2. Según telegramas de Dresde, ha salido de aquella población con dirección a Lisboa, donde permanecerá algunos días, el Rey de Sajonia.

SUCESOS
Atropello.
En la calle de Fuencarral, esquina a la de la Farmacia, fué atropellado por el carro que guiaba, el carretero Cándido García Gómez, que fué conducido a la Casa de Socorro del Hospicio.

NOTICIAS
Ayer hubo alguna excitación entre las operarias de la Fábrica de Tabacos que pertenecían a la nueva Asociación se retiraron de los talleres por consejo del administrador de la Fábrica.

BARQUILLO 41. Coronas, precios de fabr.
A instancia de los socios de la Asociación general de cazadores y pescadores de España, se repetirá la tirada de palomas el día 6, a las tres de la tarde, en el Tiro de Pichón, detrás del Retiro.

SUCESOS

Atropello.
En la calle de Fuencarral, esquina a la de la Farmacia, fué atropellado por el carro que guiaba, el carretero Cándido García Gómez, que fué conducido a la Casa de Socorro del Hospicio.

Los incendios.
ORLHUELA 2. Ayer se declaró un violento incendio en varias casas, ocupadas por huertanos y situadas en el lugar denominado 'Senda de Casanov'.

El coronel Peñalver.—Muerte sentida.
FERRAZ 2. El coronel de Infantería, retirado, Sr. Peñalver, ha fallecido. La Prensa le dedica un artículo en el que se brillan los méritos que adquirió en la guerra de África y las dotes que le distinguían.

LA NOVILLADA DE MAÑANA
Al fin va a abrirse la Plaza de Toros de Madrid. Esta mañana se ha celebrado en la Diputación la subasta para dar una novillada en la tarde de mañana domingo.

NOTICIAS DE ESPECTACULOS
Español.—Por dificultades en el decorado, la función anunciada para el domingo por la noche, a beneficio de la Cruz Roja, en una audición, a la que se había de estrenar el drama original de Joaquín Dicenta, titulado 'Daiash', se trasladó al jueves 7, por la noche.

SENORAS HISTERICAS Y NERVIOSAS
Se curan con el NERVIONAL. La sensación de ahogo ó de bola que sube hacia el estómago, se calma, así como la excitación nerviosa, tristeza, estreñimiento, inapetencia, y en poco tiempo recupera la fuerza, Gayoso, Arenal 2.—Barcelona: Oriach, Andreu y Vidal y Rivas.—Sevilla: El Globo y Laraña, 4.—Bilbao: Zubiria y Barandiarán.

EL REY DE SAJONIA
POR TELEGAFO
DE NUESTROS REDACTORES CORRESPONSALES
Salida de Dresde.
PARIS 2. Según telegramas de Dresde, ha salido de aquella población con dirección a Lisboa, donde permanecerá algunos días, el Rey de Sajonia.

SUCESOS
Atropello.
En la calle de Fuencarral, esquina a la de la Farmacia, fué atropellado por el carro que guiaba, el carretero Cándido García Gómez, que fué conducido a la Casa de Socorro del Hospicio.

NOTICIAS
Ayer hubo alguna excitación entre las operarias de la Fábrica de Tabacos que pertenecían a la nueva Asociación se retiraron de los talleres por consejo del administrador de la Fábrica.

BARQUILLO 41. Coronas, precios de fabr.
A instancia de los socios de la Asociación general de cazadores y pescadores de España, se repetirá la tirada de palomas el día 6, a las tres de la tarde, en el Tiro de Pichón, detrás del Retiro.

EL REY DE SAJONIA
POR TELEGAFO
DE NUESTROS REDACTORES CORRESPONSALES
Salida de Dresde.
PARIS 2. Según telegramas de Dresde, ha salido de aquella población con dirección a Lisboa, donde permanecerá algunos días, el Rey de Sajonia.

SUCESOS
Atropello.
En la calle de Fuencarral, esquina a la de la Farmacia, fué atropellado por el carro que guiaba, el carretero Cándido García Gómez, que fué conducido a la Casa de Socorro del Hospicio.

NOTICIAS
Ayer hubo alguna excitación entre las operarias de la Fábrica de Tabacos que pertenecían a la nueva Asociación se retiraron de los talleres por consejo del administrador de la Fábrica.

BARQUILLO 41. Coronas, precios de fabr.
A instancia de los socios de la Asociación general de cazadores y pescadores de España, se repetirá la tirada de palomas el día 6, a las tres de la tarde, en el Tiro de Pichón, detrás del Retiro.

EL REY DE SAJONIA
POR TELEGAFO
DE NUESTROS REDACTORES CORRESPONSALES
Salida de Dresde.
PARIS 2. Según telegramas de Dresde, ha salido de aquella población con dirección a Lisboa, donde permanecerá algunos días, el Rey de Sajonia.

SUCESOS
Atropello.
En la calle de Fuencarral, esquina a la de la Farmacia, fué atropellado por el carro que guiaba, el carretero Cándido García Gómez, que fué conducido a la Casa de Socorro del Hospicio.

NOTICIAS
Ayer hubo alguna excitación entre las operarias de la Fábrica de Tabacos que pertenecían a la nueva Asociación se retiraron de los talleres por consejo del administrador de la Fábrica.

BARQUILLO 41. Coronas, precios de fabr.
A instancia de los socios de la Asociación general de cazadores y pescadores de España, se repetirá la tirada de palomas el día 6, a las tres de la tarde, en el Tiro de Pichón, detrás del Retiro.

ECOS POLITICOS

El gobernador de Bilbao da cuenta en telegrama de anoche del reconocimiento hecho en la línea del ferrocarril minero por los ingenieros mandados a ese efecto.

Los informes oficiales recibidos de la Comarca, acerca del curso de la huelga allí planteada, son satisfactorios, puesto que aludican que de un momento a otro es probable que el conflicto quede resuelto.

Van desapareciendo los temores de una huelga forzosa en la zona minera de Bilbao, a consecuencia de la interrupción en la línea del ferrocarril minero.

Los patronos han prometido que mientras tengan sitio en que depositar el mineral que se extraiga, no suspenderán las tareas en las minas, ni se verán, por tanto, obligados a hacer despido alguno de personal.

Se ha recomendado la mayor rapidez en los trabajos de descombro en la línea interceptada, coadyuvando de ese modo a la actividad de los patronos mineros y procurando principalmente que los trabajos en parte alguna de aquella zona sean suspendidos.

No hay noticias en los centros oficiales que confirmen otras circuladas respecto a proyectos de declarar la huelga en la zona minera de Vizcaya, con motivo de haber sido aumentada la jornada de trabajo en una hora.

Se sabe que una Comisión de obreros ha venido a Madrid con objeto de exponer al Gobierno la situación que se les crea con la innovación introducida, y parece que existe el propósito, por parte de los Comités obreros, de reunirse mañana en Bilbao para acordar la línea de conducta que hayan de seguir.

Ya indicábamos en nuestra edición de la mañana, rubosteciendo con ello lo que en otros días habíamos dicho, que en Valencia existe un gran movimiento electoral.

No son los monárquicos, aislados, los que quieren presentar candidatura en las próximas elecciones generales, sino que trabajan juntamente, con ellos otros elementos de orden.

Este movimiento, el Gobierno, según individuos de su seno, se felicita, por estimarlo beneficioso para la vida pública.

La real orden de Gracia y Justicia que ayer publicó la Gaceta y hemos reproducido en estas columnas, ha sido tema prelorente de discusión en los círculos políticos.

El ministro de la Gobernación ha dicho refiriéndose a ese documento que, en su esencia, no significa otra cosa que la limitación del poder ministerial, desde el momento en que se entrega a la acción de los Tribunales toda cuestión de índole idéntica a la que motiva la real orden dictada, y que el ideal del Gobierno es sencillamente el de que sean apreciadas con una gran serenidad por todos cuantos partan de él.

Sus Altezas Reales los Príncipes Enrique de Prusia y su hijo Waldemar, han salido ayer de Hamburgo en el vapor Príncipe Eitel Friedrich con rumbo a Gibraltar, dirigiéndose después a Algeiras.

Desde aquí el Príncipe Waldemar se propone hacer un viaje por Andalucía.

Esta tarde, a las seis, se han reunido en casa del general López Domínguez los ex ministros que siguen las inspiraciones de éste y del Sr. Canalejas, que están en Madrid, y un diputado y un senador amigos respectivamente de cada uno de dichos dos prohombres.

Como amigos del Sr. Canalejas concurren a la reunión los Sres. Franco Rodríguez y Alonso Castrillo, y como amigos del general López Domínguez los Sres. Calbetón y Sastrea.

En la conferencia se tratará de asuntos electorales y además de cuestiones de doctrina, en relación natural, con la carta de los ex ministros liberales.

Los liberales se proponen combatir con energía la real orden del marqués de Figueroa derogando la del conde de Romanones sobre el matrimonio civil.

AVISOS UTILES

Para los niños SIEMPRE ES EL MEJOR REMEDIO, PORQUE ES EL MAS AGRADABLE, EL MAS DIGERIBLE Y EL MAS ENERGIICO

La Emulsión Scott DE ACEITE DE HIGADO DE BACALAO E HIPOFOSFITOS DE CAL Y SOSA. EN LA CUAL SE PUEDE CONFAR PARA CURAR PRONTO, CON CERTEZA Y SEGURIDAD:

resfriados, debilidad, raquitismo, tos, descaecimiento, escrófula, bronquitis, molestias en la dentición y enfermedades de la piel.

No más enfermedades! No más noches sin dormir! Los niños gorditos y sonrosados!

EL PESCADOR CON EL PESCADO en la evoltura garantiza la única emulsión que se hace del mas alto grado y de los materiales mas energicos y caros, por el procedimiento perfecto de Scott.

gratis hoy, enviando 75 cts. en sellos para el franco a D. Carlos, Marés, Calle de Valencia 333, Barcelona.

SEÑORAS HISTERICAS Y NERVIOSAS Se curan con el NERVIONAL. La sensación de ahogo ó de bola que sube hacia el estómago, se calma, así como la excitación nerviosa, tristeza, estreñimiento, inapetencia, y en poco tiempo recupera la fuerza, Gayoso, Arenal 2.—Barcelona: Oriach, Andreu y Vidal y Rivas.—Sevilla: El Globo y Laraña, 4.—Bilbao: Zubiria y Barandiarán.

La Hernia es peligro de muerte si no es bien contenida. Véase el Vendedor Batrón, C. de Gracia, 19 y 21.

GONOSAN VIAS URINARIAS Pruebas en las enfermedades de las vías urinarias: mejor y mas activo que los Sándalos concocidos.

Unico fabricante: J. D. REBEL, A. Berlin A. 39, fundada en 1814. representación exclusiva para toda España: ENRIQUE FRANKEN, Malaga, venta en las farmacias y droguerías.

MOSTAZA TREVJANRO Imp. de LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA Factor, núm. 7.

LA SEMANA SPORTIVA

Suplemento a La Correspondencia de España.

Madrid.—Sábado 2 de Marzo de 1907.

Ediciones mañana, tarde y noche.



EN PARÍS.—Automóvil para riego público.

AVE DE PASO... RECTIFIQUEMOS

Según una estadística que publican los periódicos italianos, el turismo da a aquel reino ochocientos millones de liras al año. Proporcionalmente a la pequeñez de su territorio, Suiza gana mucho más. Y ambas naciones, maestras en el difícil arte de hacer producir a sus riquezas naturales y artísticas, no se muestran satisfechas todavía, y sus Sindicatos de iniciativa estudian nuevos sistemas de propaganda, que atraigan a sus ciudades históricas, y a sus comarcas plenas de bellezas, otros aluviones de viajeros ricos.

Gran industria la del turismo! Italia y Suiza, explotadoras de su patrimonio nacional, cobran tributo a todos los países. Una hábil y perseverante reclame las convirtió en predilectas de los excursionistas de todo el mundo. Y ejércitos de fondistas, comerciantes y cicerones, viven con holgura gracias a tal privilegio.

Pero ¿por qué estas predilecciones, que muchos consideran hijas de la rutina? Los que quieren explicarla, hablando del legado histórico, de la leyenda de glorias que rodea, como un nimbo, a la madre Italia, se equivocan en gran parte. Es verdad que desde la cuna, el hombre civilizado oye hablar de Roma, como de una ciudad inmortal, centro de la civilización, y de la península italiana, cual de una nación-resumen. Mas, ¿y Suiza?

Su historia, si bien gloriosa, no está íntimamente ligada a la de otros pueblos. Sus héroes no comovieron al mundo sino expatriándose y trocándose en cosmopolitas. Y, sin embargo, la Confederación halla una mina inagotable en el turismo internacional, que acude de todos los puntos del globo para extasiarse con sus panoramas y admirar sus lagos y montañas.

Muy bellos paisajes tiene Suiza, pero otras naciones no se quedan atrás a este respecto. La Naturaleza no mostró mucha predilección por un punto determinado del planeta. Hay muchos Montes Blancos para que la admiración universal deba fijarse en uno solo.

Pero es que Suiza ha dedicado, desde hace siglos, un esfuerzo metódico, perseverante, concienzudo, a la obra inteligente de propagar la hermosura de su suelo. Sus cantones rivalizaron siempre en actividad y despendimiento. Y no quedó rincón en todos los países civilizados adonde no llegara un testimonio, hablado o escrito, de los encantos que atesora la antigua Helvecia.

Esta conquista del viajero, verdadera caza, no era análoga por el descuido particular. El turista, después de recorrer los cantones, de pasar por los lagos, de hacer pruebas de alpinismo, volvía a su tierra contento y risueño. Su impresión era satisfactoria, no ya para el suelo, sino también para los hombres. En todas partes había encontrado facilidad, baratura, rapidez, aseó, rostros sonrientes, palabras cariñosas, atenciones delicadas, cuanto puede contribuir a formar un recuerdo grato. Y por eso propagaba entre sus parientes y amigos las excelencias suizas, y volvía otra vez, en muchos casos.

Ahora bien. Lo que hizo y hace la Confederación helvética, ¿no podría hacerlo España? Piénsese en que es fácil atraer sobre nuestro suelo la lluvia de oro que el turismo significa. Tenemos riquezas artísticas de primer orden, ciudades, cuyas piedras son trozos de historia viva, monumentos árabes únicos en el mundo, museos admirables, y lo que es mejor, regiones más bellas que las que hoy gozan de la predilección del viajero. Galicia, Asturias, Andalucía, Levante, ofrecen, con sus montes, campiñas, vergeles, bahías, paisajes encantadores, alarde supremo de la Naturaleza. Lo risueño y lo trágico, se unen en ellos. España es multiforme, y brinda al turista las sensaciones más diversas. Al lado de un ventisquero, cuyo sublime horror anonada, tiende una pradera cubierta de flores. Y después de un valle de panorama incomparable, sembrado de blancas castas, surcado de mil arroyos, bordado de bosques, abre, en una costa bravía, la rada de cantiles pardinos, donde rompe el mar sus oleajes furiosos.

Poseemos el arte, la historia y la belleza eterna de la tierra y el cielo. Nuestro Levante desafía a las playas napolitanas. La Alpujarra vence en majestad y hermosura a los más famosos valles alpinos. Los campos andaluces no tienen nada que envidiar a las riberas del Lago de Garda. Galicia y Asturias son tan dignas de admiración como los cantones helvéticos.

Pero el turista no viene, y si alguna vez, atraído por la Alhambra, Toledo o la feria de Sevilla, se aventura. Baedeker en ristre, a visitarnos, sale de España furioso y escarmentado, considerándonos incultos o algo peor.

¿Por qué? Porque todos, empezando por el Gobierno y terminando por el último charlatan de Toledo o Córdoba, procuraron engañarle, aburrirle, hacerle perder

su tiempo y su dinero. *Ave de paso, cañazo*, dice un refrán, verdadero como todos. Ave de paso consideramos al turista, y por eso no vuelve más. Y sería tan fácil encariñarla con nuestros niños!

¿Qué se necesita? Un poco de buena voluntad en altos y bajos, más en los particulares que en el Poder. Propaganda mundial y organización celosa. Sindicatos de iniciativa que, con su reclame, atraigan al viajero, y comités que velen por que su estancia le sea agradable. Menos egoísmo individual, mayor interés por el bien colectivo. Solidaridad en los que viven del viajero exótico. Transformación de nuestros hoteles, limpieza, aseó, cosmopolitismo; cuanto hay en Suiza e Italia, cuanto comienza a haber en Francia y Alemania. Amor al buen nombre del país y voluntad decidida de que lo recuerden con cariño quienes pisaron su suelo.

Fabián Vidal.

Este número suplementario se reparte gratis a nuestros suscriptores.

Los vendedores deberán dar por CINCO CÉNTIMOS el número ordinario acompañado de este suplemento, que es totalmente gratuito.

ECOS

«Desgrange», el insigne director de *L'Auto*, dice en un artículo:

«La Exposición de San Petersburgo merece la atención de todos nuestros constructores, y no menor la merece la que habrá de celebrarse en España para el mes de marzo próximo. España es un gran mercado que está por conquistar. Allí, como en Rusia, hay enormes fortunas, deseadas de aplicarse a la nueva locomoción. El gran señor español es y será siempre amante del lujo, y este sentimiento innato en él no puede menos de inclinarlo al automovilismo; pero hay además en España otro estimulante de esta afición, y el mejor sin duda: nos referimos a la propia afición de S. M. Alfonso XIII, que posee un verdadero batallón de automóviles de marcas francesas. El joven Soberano conoce al dedillo toda la técnica automovilista.

El duque de Montpensier, en Sevilla, es un intrépido *chauffeur*; el duque de Santo Mauro, gran chambelán de la Corte, antigua presidente del Real Automóvil Club de España, es un ferviente entusiasta de la nueva locomoción, y si no todas las carreteras españolas se hallan en buen estado, el deseo que tanto el Rey, como los *chauffeurs* españoles muestran de verlas arregladas, es una prueba indudable de la afición general por los automóviles.

La Exposición de Madrid va a reunir, en un esfuerzo común, todas las buenas voluntades, bajo la alta protección del Soberano y bajo la égida del Automóvil Club de España. He aquí, pues, una ocasión favorable que se ofrece a todos nuestros constructores, de procurar nueva salida a sus productos.

Por lo demás, Alemania, cuyas cualidades mercantiles se hallan fuera de toda discusión, interese particularmente en la Exposición Madrileña, habiendo pedido su consilium en Madrid, para enviarle a sus compatriotas, toda clase de útiles informes.

«No es esta una razón de más para que Francia esté allí dignamente representada»

Decididamente, la *Motobloc* hace bien las cosas.

Su amable director, M. Sapene, ha venido en persona desde París para inscribir su marca en el Salón de mayo. Al efecto, ha solicitado un stand de 80 metros, considerando que la *Motobloc* debe probar en dicha Exposición su gran importancia dentro del automovilismo.

Al mismo tiempo nos ha anunciado que dos coches *Motobloc* tomarán parte en el *Mitín del Guadarrama*.

M. Sapene reserva para dicho acto una sorpresa sensacional en lo que respecta a los *chauffeurs*, que será, de fijo, muy comentada entre el gran público. Otro día seremos más explícitos.

Después de la escuela de mujeres, la de viejos, y ahora, *L'École des Prietons*. En nuestro colega parisién *Omnia*, el capitán Ferber acaba de formular algunas breves reglas, que constituyen un manual del arte de marchar por las calles.

He aquí las más principales:

«Aforismo 1.º—Nadie tiene el derecho de atropellarte.

Aforismo 2.º—No mires jamás detrás de ti. El coche que ha pasado ya pertenece a un tiempo pasado también, que no te interesa.

Aforismo 3.º—Pasa siempre detrás de un coche, y nunca delante.

Aforismo 4.º—Cuando abandones la acera, mira tanto más a la izquierda, cuanto la velocidad de los coches sea más grande. En medio de la calle cambia bruscamente de dirección y mira a la izquierda igualmente. Los coches pasan siempre por dicho lado.

Nota bene. Como el centro de las calzadas es un verdadero caos, escapa a toda regla. El transeunte amigo de la prudencia da la vuelta.»

Estos consejos lapidarios son excelentes. Sería bueno hacer otros análogos para los carreteros, en que se les enseñara a distinguir la derecha de la izquierda.

El Sr. Cervera, propietario del *Garage Continental* y concesionario del servicio de Correos, ha salido con dirección a Italia, Alemania y Francia.

Va a adoptar las últimas disposiciones con las casas automovilistas que representa, a fin de cooperar, en la medida de sus fuerzas, al mejor éxito del Salón de Madrid.

El Sr. Cervera, entusiasta del *Mitín de Guadarrama*, realizará gestiones cerca de dichas casas constructoras, para que tomen parte en tan interesante prueba, y queden en el lugar que por su importancia les corresponde. Le deseamos un viaje feliz, y un resultado superior a sus esperanzas.

El *Japan Times* anuncia la formación de una Liga de transportes automóviles entre Tokio y Chiba. A fin de hacer los coches automóviles accesibles a todas las fortunas, anuncia que el precio del recorrido se ha fijado en un yen, ó sea en 0,025 los 1.600 metros.

Los japoneses van de prisa.

Si hemos de atenernos a las estadísticas, Londres está mucho más adelantado que París desde el punto de vista de los ómnibus automóviles. En la actualidad, el número de éstos que circulan por sus calles elevase a más de noventa, calculándose que para fines de este año la capital inglesa contará con dos mil de estos vehículos, destinados al servicio público.

Y hasta tal punto resultan prácticos, que el War Office ha pensado ya en el partido que podría sacarse de dichos ómnibus en tiempo de guerra.

A este propósito se han hecho cálculos, inspirados en un laudable espíritu de previsión, y según estos cálculos, resulta que utilizando los ómnibus automóviles que en la actualidad posee la capital inglesa, podrían transportarse en caso de guerra 40.000 hombres, con sus equipos y armamentos, a cualquier punto de la costa. Y todo esto podría hacerse en unas horas.

No hay que decir las ventajas que semejante sistema de transporte reportaría en caso de guerra.

Se habla en el ministerio de la Guerra de aumentar en el próximo presupuesto la dotación para parques aerostáticos, secundando los infatigables esfuerzos del teniente coronel Vives y de los oficiales que tan brillantemente lo secundan en el Parque de Guadalupe.

El capitán Kindelán trabaja en su dirigible con éxito, y pronto España, si la acción oficial no agosta brillantes iniciativas, ocupará el lugar que le corresponde en la aerostación mundial.

También se dice que el general Loño estudia con cariño cuanto se relaciona con el automovilismo militar y que alguna iniciativa tomará para implantarlo en España con urgencia.

La mayoría de los *sportsmen* entrenados y expertos, prefieren, con mucho, a los vehículos de lujo, el coche práctico y sólido. Por dicha causa, son panegiristas de las excelencias de la marca *Cottareau*, propiedad del concienzudo fabricante francés del mismo nombre.

Dicha marca está representada en Madrid por el *Garage Victoria*, que, como todos saben, hállase instalado magníficamente en el amplio local de la calle de Alberto Aguilera.

Don Antonio Alfonso, distinguido *sportsman* de Salamanca, ha adquirido recientemente un automóvil *Cottareau*, y se muestra tan satisfecho de su compra, que no cesa de aconsejar a sus amigos imiten su ejemplo.

El Salón de Madrid 4-19 de mayo de 1907.

Los trabajos de organización se prosiguen con una rapidez que honra al Comité y a su activo presidente.

El salón del R. A. C. E. ha sido transformado en una vasta oficina, animada y ruidosa. En ella no se oyen conversaciones. La fiebre del trabajo se ha apoderado de todos, y sus puertas se abren y cierran a cada instante, dando paso ó salida a visitantes y socios.

Tan bella actividad es el mejor presagio del gran éxito que ha de obtener, seguramente, el Primer Salón de Madrid.

Para responder a los deseos de numerosos constructores, la Comisión ha decidido cambiar las fechas de admisión, sorteo y pago. La felicitamos, porque ha demostrado que sabe plegarse a las necesidades y amoldar la primitiva idea a lo que demandan las circunstancias y al deseo general.

Más abajo se indican las modificaciones efectuadas en las fechas más importantes. Creemos saber que será añadido al reglamento un artículo adicional, condicionando la altura de las planchas de los stands. Importa de veras impedir las instalaciones muy elevadas, que podrían estorbar a los otros expositores y destruir la armonía de líneas de la Exposición.

Los trabajos comenzarán muy pronto en el Palacio de Bellas Artes, a fin de acondicionarlo para su cometido.

Debemos señalar que los Poderes públicos ayudan a la organización con una buena voluntad, digna de encomio.

Las cuestiones de transporte, aduana y seguridad están ya arregladas.

Las inscripciones comienzan a llegar, y conocida la poco recomendable costumbre de los constructores de inscribirse a última hora, es fácil prever que el número de expositores pasará de lo que se creía.

Ya, casi todos los stands de la gran nave están comprometidos.

INSCRIPCIONES

Berliet (Francia).—Chassis y automóviles.

Roca Barriols (España).—Automóviles para niños.

Benz y Compañía (Alemania).—Chassis y automóviles.

Dietrich y Compañía (Francia).—Chassis y automóviles.

Bellamy y Compañía (España).—Cuatro automóviles.

Deutsch y Compañía (Francia).—Grasas y esencia.

G. Klein (España).—Neumáticos y accesorios.

Foucade y Procot (Francia).—Esencias.

La Hispano-Suiza (España).—Chassis y automóviles.

Rothschild e Hijos (Francia).—Carros-series.

Lamarca Hermanos (España).—Carros-series.

Gas Motoren Fabrik Deutz (Alemania).—Camosas automóbiles.

A. Klein e Hijos (España).—Coches, chassis, motocicletas y bicicletas.

Delahaye y Compañía (Francia).—Chassis, automóviles, camiones y ómnibus automóbiles.

Trauman y Breñosa.—Camión y ómnibus.

Mummel Cimorra (España).—Trajes, abrigos, accesorios.

Compañía general de Electricidad de Ivery (Francia).—Tricars, coches ligeros, motores.

G. Macquaire (Francia).—Bujías y válvulas.

Guido Giarreta (España).—Accesorios y piezas de recambio.

Ricardo Corominas (España).—Radiadores.

Sociedad Angloespañola (España).—Coches Motobloc, acumuladores.

Peugeot (Francia).—Chassis y coches.

Renault Freres (Francia).—Chassis y coches.

Mauricio Diederich (España).—Neumáticos.

Gobron (Francia).—Coches y chassis.

Delarway Belleville.—Coches y chassis.

El reglamento.

La elaboración del reglamento es seguida con actividad, y dentro de algunos días, *L'Auto*, de París, y LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA, presentarán a la aprobación del R. A. C. E.

Estará inspirado en los de las pruebas de Dourdan-Gaillox y Mont-Ventoux, que ofrecen similitudes con la carrera en organización.

No transcurrirán muchos días sin que las condiciones de la más interesante manifestación deportiva conocida en España, sean publicadas para conocimiento de los interesados é indiferentes.

La fecha.

Será fijada de común acuerdo con el R. A. C. E. Creemos que será al final de la primera semana de mayo, después de la apertura del Salón.

Las inscripciones.

El reglamento indicará las condiciones de la inscripción; pero nos felicitamos de poder anunciar que casi todas las grandes marcas nos han escrito, participándonos el enorme interés que toman en la carrera del Guadarrama, y anunciándonos la inscripción de varios de sus coches.

Un poco de paciencia, que en breve satisfaremos todas las curiosidades.

TRANSPORTES MILITARES

Estudiando este asunto, *La France Militaire* dice:

«Hace tiempo los alemanes se preocupan de sustituir la tracción animal por la tracción mecánica para el transporte, en los Ejércitos, del material y de los abastecimientos de todas clases. Los ensayos de automóviles para grandes pesos y de máquinas de tracción de diversos modelos, de vapor, de alcohol, de explosión, comenzados en 1898, se han continuado hasta ahora todos los años en las grandes maniobras.

A continuación de estos ensayos, hoy casi terminados, el problema puede ser considerado como virtualmente resuelto, por el hecho de que poseen modelos de coches suficientemente perfeccionados para asegurar los grandes transportes; no les queda más que hacer la elección definitiva entre estos dos sistemas: el de los automóviles ó el de los tractores, elección que resultará de experiencias de guerra que deben tener lugar en la primavera de 1907.

Se puede, por lo tanto, contar para un porvenir próximo, con la sustitución de los carruajes enganchados en el Ejército alemán por automóviles, y prever en sus grandes líneas las consecuencias que de esto resultarán desde el punto de vista de la guerra venidera.

Actualmente, los Ejércitos en campaña se encuentran, por decirlo así, paralizados por los enormes convoyes que llevan consigo. Para un Ejército compuesto de cuatro cuerpos y de dos divisiones de Caballería, los alemanes cuentan 5.200 carruajes, 10.400 caballos y 5.200 hombres. Esta impedimenta, por sus vaivenes, no solamente obstruye y echa a perder los caminos, sino que también constituye un peso muerto que dificulta la marcha rápida de los Ejércitos.

Los alemanes han calculado que, empleando automóviles de modelo determinado para el abastecimiento, éste podría estar asegurado por 800 automóviles en vez de 5.200 carruajes, y por 2.400 hombres en lugar de 5.200 sin caballos; y empleando tractores que arrastren cada uno un carruaje, bastarían 320 para el mismo servicio.

Estas cifras por sí solas bastan para hacer comprender el papel que los automóviles están llamados a desempeñar en los Ejércitos, no solamente como medio de transporte, sino también como agentes estratégicos.

En efecto, los Ejércitos actuales, por razón de los numerosos y pesados convoyes que les estorban, están fatalmente ligados a líneas fijas de comunicación y de transporte, sobre las cuales se escalonan sus órganos de abastecimiento y de evacuación, líneas constituidas exclusivamente por vías férreas ó vías navegables.

De estas líneas no pueden separarse más que pequeñas distancias, por razón de que sus convoyes y sus trenes regimentales tienen una capacidad de movimiento muy limitada.

Para un Ejército en marcha, la distancia de abastecimiento por los trenes regimentales no puede ser mayor de 20 a 25 kilómetros del acantonamiento de sus unidades, ni la de los convoyes mayor de 40 a 50 kilómetros, suponiendo que ningún obstáculo ni ningún contratiempo venga a modificar ó a entorpecer la marcha de los carruajes.

Es fácil, por esto, darse cuenta de que los Ejércitos se encuentran, por decirlo así, sujetos por este cordón umbilical que les ata a su línea de comunicación y que asegura su subsistencia; si se añade a esto inconveniente primordial los que ya hemos señalado, que resultan del número excesivo de carruajes, obstrucción y deterioro de los caminos, entorpecimiento de las columnas, dificultades de la evacuación en caso de retirada, etc., se puede, mejor todavía, dar razón de los increíbles servicios que los automóviles pueden prestar a los Ejércitos, aun desde el punto de vista estratégico.

Según el parecer de ciertos escritores militares alemanes, entre otros, del general von Bernhardi, los transportes automóviles están llamados a transformar las condiciones de la guerra futura.

Por su rapidez, por su mayor rendimiento, que puede ser triple y aun cuadruple del de los carruajes enganchados, permitirán a los Ejércitos obrar de una manera independiente, sea para proceder a ataques de flanco, ó movimientos envolventes y aun a variaciones del frente de combate.

Les será posible, en efecto, no solamente asegurar la unión a gran distancia, con las vías férreas, y constituir así líneas de comunicación de circunstancia, sino también explorar el país en vastas zonas y reemplazar, al menos momentáneamente, el abastecimiento por los almacenes.

La guerra futura debe orientarse evidentemente hacia esta solución: asegurar a las enormes masas que pone en acción la posibilidad de moverse sin trabajo y libremente, de maniobrar, en una palabra.

Pero este resultado, para ser conseguido, exige el transporte rápido de los aprovisionamiento sobre todos los puntos. Así los alemanes, siempre en busca de perfeccionamientos en vista de la guerra, hacen estudios continuados y emplean todos los años sumas cada vez más considerables en las experiencias de transportes por automóviles.»

LA "VOITURETTE"

Al día siguiente de ser disputada la copa *des voiturettes* (pequeños automóviles), en septiembre último, un distinguido periodista sportivo, C. Faroux, titulaba un artículo en que resumía la prueba: «La apoteosis de la *voiturette*».

El recorrido obligatorio era de 233 kilómetros 330 metros, y el triunfador Sizaire (sobre coche Sizaire y Nandin), lo cubrió en cuatro horas, es decir, con una velocidad media de 58 kilómetros por hora; además se permitió el lujo de dar una vuelta al circuito en 32 minutos (62 kilómetros por hora). Lió Pougeot, Delage, (De Dion, Vulpes, Fouillaron, Alcyon, etc., llegaron algunos minutos después del vencedor. Fue un triunfo colosal para la *voiturette*, mejor que para la marca vencedora.

En diciembre pasado asistí a la llegada del concurso París-Marsella a París y vi una 8 H. P. de Dion, que había hecho un verdadero alarde de resistencia, regularidad y consumo, y también una pequeña Lió Pougeot, que casi la igualó. Ambas pruebas se desarrollaron con un tiempo abominable, debiendo luchar los vencedores con las lluvias y nieves, que habían convertido en intransitables los caminos.

La *voiturette* se imponía a la atención del público.

Este tipo de vehículo admite dos, tres y cuatro viajeros, se vende muy barato, apenas gasta; (un motor de 8 H. P. consume 10 litros escasos cada 100 kilómetros) no deteriora los neumáticos, que duran dos ó tres veces más que en los coches de turismo, y asegura la democratización definitiva del transporte automóbile.

«La democratización del automóvil! Ha venido al fin por las mismas vías fatales que condujeron al transporte industrial. El problema de los coches de turismo, resuelto al cabo, la disminución de la venta, según aumentaban las casas constructoras, todo contribuyó a ello.

La 40 H. P., y aun la 20/24, serán siempre carruajes de lujo, que podrán reemplazar con ventaja al cupé y al landó; pero cuyo precio no puede bajar sino escasamente. Y la tracción automóbile, que debe resolver todos los problemas de la tracción animal, necesita, para cumplir su misión, reducir su fuerza, condiciones de venta y consumo, y conservar, al propio tiempo, la solidez necesaria para reemplazar los caballos y demás modelos populares.

Es preciso señalar aquí una dificultad que tiene la *voiturette*, dificultad inherente a sus condiciones, y que encuentra su origen en el comprador mismo.

La *voiturette*, por su precio y utilización, es el vehículo del notario, del industrial, del médico, personas de mediana fortuna y de ocupaciones numerosas, que cambian de residencia frecuentemente. En esta clase de la sociedad se halla el comprador ignorado.

El coche de turismo debió su éxito a los Salones. El comprador de la *voiturette*, faltó siempre de tiempo para visitarlos, no concede, por otra parte, al *sport* más que una importancia demasiado relativa.

Es necesario, pues, buscarle en su casa, probarle prácticamente las ventajas de un vehículo hecho para él, darle, en una palabra, «lecciones de cosas».

En Francia, los constructores lo comprendieron así estos últimos años, y organizaron una serie de carreras y concursos sobre todos los puntos del país.

El éxito tardó en llegar; pero la causa de la *voiturette* está hoy casi ganada. La lentitud de sus progresos se debe a la tardanza en ser creado el tipo ideal que todas las buenas casas construyen hoy.

Los resultados que indico más arriba, prueban suficientemente que el problema ha sido resuelto.

En un próximo artículo precizaré las condiciones de economía (precio y consumo) en que se presenta al público el *automóvil democrático*.

León Rollin.

El problema de la esencia

La Cámara Sindical de Automovilismo y Ciclismo, entidad a la que debemos tantas felices iniciativas, acaba nuevamente de demostrar su vitalidad y perspicacia suscitando la formidable cuestión del precio de la esencia.

La esencia que usaban los automóviles provistos de motores de explosión, costaba en América y en Bélgica de 0,08 a 0,09 francos; en Inglaterra, 0,14; en Francia, 0,30; en España (provincias), 0,70, y en Madrid, 0,90.

Como dice la nota oficial publicada hace ocho días por la Cámara Sindical, y hemos repetido hasta la saciedad, el automóvil ha dejado de ser un *sport* de lujo, para democratizarse con el transporte industrial y la *voiturette*.

Dicha democratización puede y debe transformar la vida económica en beneficio de todos los consumidores; pero es inútil disimulamos que las condiciones actuales de la carburación pueden estorbar tal mejoramiento en nuestra vida económica.

Y digo estorbar, porque, aun dados los precios actuales, el transporte industrial es posible y ventajoso.

Pero fijado este punto preciso, será ó modo demostrar que la baja en el precio de la esencia traería la solución hallada en mucho más fuerte é interesante.

Quede bien sentado que en esta primera parte de la exposición del problema, no nos guiamos más que el interés general, y no buscamos otra cosa que reducir los

precios del transporte y disminuir, en consecuencia, los de las materias de primera necesidad.

Es evidente que la esencia debe ser considerada como el carbón, cual materia necesaria, y que, por otra parte, no puede hablarse de protección, porque no hay un solo pozo de petróleo en toda España.

Ningún argumento de índole económica puede ser aducido contra nuestra pretensión.

Hay, en verdad, razones especiosas, que examinaremos en un próximo artículo. llamando la atención del gran público y de las autoridades comerciales y políticas sobre una cuestión tan vital como la presente.

León Rollín.

EN PANNE

BROMAS DEL AUTO

Los infinitos conocimientos de D. Niceto Valdeparras se quedaron absorbidos cuando supieron que éste poseía un auto.

Valdeparras con auto! Un hombre que juzgaba a todo el mundo por los kilos de garbanos que le consumían o por el número de latas de pimiento que le compraban! Porque bueno es advertir que el nuevo sportman se había dedicado toda su vida al honrado comercio de ultramarinos, y para él la vida había sido hasta entonces una ristra no interrumpida de chorizos.

Lo hará andar con petróleo de su casa—decía uno de sus amigos.

—O hará que tiren de él los dependientes.

—Creo que es de diez y seis caballos y un burro. Y saben ustedes quién es el burro? ¡El propio D. Niceto!

Lo cierto es que, a pesar de las bromas, algunas de ellas más pesadas que la lidia de un toro de Palha, el consecuente ultramarinero poseía un automóvil y quiso inaugurarlos solemnemente.

¿Cómo? Haciendo girar a sus amigos, o lo que es lo mismo, convidándoles a una gira. Tentado estuvo de dar un vale en la tienda a todos los compradores para que participasen de un asiento en el vehículo. Total ¡unos cuarenta y ocho convidados!

Llegó el momento de partir, después de haber decidido previamente que sería El Escorial el sitio de parada, y ¡claro está! surgió el problema de los convidados y los asientos, reproducción a través de los siglos de aquel milagro de los cinco panes y tres peces.

¡Cuarenta y ocho excursionistas y sólo cinco asientos en el auto! Como D. Niceto no hiciera otro milagro!

—Si a ustedes les parece, haré distintos viajes, recogiendo gente.

—¡Claro! Y los del último viaje llegan pasado mañana.

—Hay tiempo entonces de ir a sacar la cédula mientras usted va y vuelve.

—O de sacar novia.

—Y seguir una carrera.

Don Niceto se desesperaba porque el auto no daba de sí, ni ninguno de los invitados se movía. El coche sólo tenía los cinco asientos que tuvo desde su principio, y sus invitados allí permanecían, fieros, implacables, como si aquello, en vez de una excursión, fuese un concurso de acroedores.

—¡Conque no hay asiento?

—Yo sé cómo tener uno—apuntó un barbero que tenía buenas caídas.

—¿Cómo?

—Pues para tener un asiento basta con comer mucho.

Aquella ligera broma, a media melena, animó un poco a la reunión, y, de común acuerdo todos, se halló una solución.

En el auto iban D. Niceto y su familia, más las provisiones comestibles.

Los convidados iban en el tren a El Escorial y allí se reunirían todos.

Dicho y hecho. Los convidados se trasladaron a la estación del Norte, mientras don Niceto llenaba el automóvil de viandas (viandas para cuarenta y ocho personas).

¡Próro! ¡próro! ¡tafi! ¡tafi! y allá va D. Niceto en su auto, más feliz que si se hubiese dictado una real orden declarando obligatorio el consumo de las judías del Barco para todos los mayores de siete años.

Mientras tanto los transeúntes veían pasar aquel coche en el que iban cinco cestas, y no podían menos de demostrar su asombro.

—¡Vaya un sportman previsor!

—¡Y previsor! ¡Va usted a la carrera París-Pekin?

—¡Irá a descubrir el Polo Norte!

—¡Ha venido usted a la compra?

Don Niceto despreciaba todos estos insultos, y del primer vuelo se plantó más allá de la Puerta de Hierro.

Allí quiso hacer un ligero esfuerzo, apretó un tornillo, tiró de una palanca, abrió un regulador y ¡zas! el auto dijo «que de allí no pasaba».

¡Pobre D. Niceto! ¡Sudaba más que cuando descargaba fardos de bacalao!

Sus apuros eran enormes, porque él entendía del mecanismo del automóvil, poco más o menos lo que de pronunciar un discurso en griego. ¿Qué hacer?

El tiempo pasaba, tres ó cuatro horas nada más, y el cochecito seguía diciendo que no.

—¿No quieres progreso?—le decía su señora.—¡Pues toma progreso!

Don Niceto hubiera cedido entonces todos sus derechos electorales, y hasta una partidita de aceitunas que le habían salido picadas por encontrar a alguien que le sacase del apuro. ¡Y sólo encontró al caer la tarde a una pareja de bueyes, que se prestó a hacer regresar el automóvil a Madrid, previamente enganchado!

Mientras tanto, los convidados «se hacían ojos» en El Escorial, esperando la llegada del auto de D. Niceto. ¡Dichoso ultramarinero! ¡Sin llegar! Y lo que es peor, ¡sin llegar las costas de la comidita!

La excursión no pudo tener un fin más triste.

Los convidados se dedicaron a comer pastillas y bombones de chocolate, y al siguiente día D. Niceto recibía todo un epistolario de insultos.

¡Hubo quien le pasó la cuenta de las pastillas de chocolate consumidas!

Todo lo cual demuestra que no se deben emprender excursiones sin entender el mecanismo de los automóviles.

o por lo menos sin comer bien antes.

PARA ENTRENARSE Los consejos de "L'Auto."

El distinguido periodista M. H. Desgranges, apóstol de los sports de Francia, acaba de publicar una serie de consejos, dirigidos a la juventud, de los cuales también los viejos podrán aprovecharse.

Dichos consejos constituyen una alta lección moral, digna de ser estudiada por cuantos se preocupan del porvenir de la raza.

Helos aquí:

Artículo 1.º Sea el que quiera el sport que practique, considerado siempre como un ejercicio saludable. El primer peligro que debéis evitar es el surmenage.

Art. 2.º Antes de dedicaros a la práctica de un sport que no desarrollará jamás sino algunos de vuestros músculos, practica desde los doce a los diez y ocho años, todos los sports indistintamente; así fortaleceréis el conjunto de vuestro cuerpo.

No comencéis ningún sport sin la autorización de vuestro médico.

Art. 3.º En tanto que vuestro desenvolvimiento físico no esté completamente acabado, arriesgaréis vuestra salud, y quizá la vida, entregándoos a ejercicios demasiado largos y fatigosos.

Art. 4.º Aunque tengáis mucho gusto en ello, no comencéis jamás las pruebas de fondo mientras no os halléis ciertos de vuestra aptitud para las de velocidad.

No olvidéis nunca que atléticamente la velocidad es superior al fondo...

Art. 5.º La primera cualidad de todo atleta es la voluntad.

Art. 6.º El primer enemigo del atleta es el alcohol. Si vuestro club tiene su local social en casa de un vendedor de bebidas, considerad que gana lo mismo con un vaso de leche que con otro de aguardiente.

El alcohol no puede dar más que una excitación y un vigor ficticios; priva de agilidad a los músculos y los inutiliza para los ejercicios deportivos.

Art. 7.º El tabaco es tan malo como el alcohol.

Art. 8.º Los excesos, sean de la clase que quieran, son perjudiciales al entrenamiento.

Art. 9.º Debéis buscar en vuestra voluntad e inteligencia los recursos necesarios para dirigir por vosotros mismos vuestro entrenamiento y decidir vuestra táctica en las carreras.

El empresario es casi siempre un mal consejero, su utilidad no se consibe más que para un profesional, y en la sola disensión de los intereses pecuniarios de éste.

Art. 10.º No os medicéis nunca. Una victoria no tiene valor, si no fué conseguida gracias a la salud del cuerpo y el cerebro.

La excitación que produce en vosotros la absorción de una droga cualquiera, constituirá una mala acción que fatalmente cometeréis de nuevo.

Art. 11.º No hay métodos de entrenamiento, es decir, no hay sistemas intalibles para forzar la victoria. En tal materia, sólo la inteligencia puede graduar el esfuerzo y condicionarlo a los medios físicos de que se dispone; no contad jamás sino con la voluntad y someted a los principios de cordura y vida regular, universalmente conocidos.

Art. 12.º Que vuestro entrenamiento sea progresivo. No lleguéis a los grandes esfuerzos, es decir, a vuestro maximum, mas que poco a poco, y cuando arribéis a ellos, no forzáis vuestra naturaleza ensayando otros avances.

Art. 13.º Es mal síntoma, y debe interrumpir el entrenamiento, toda fatiga que provoque insomnios, dolores de cabeza y perturbaciones estomacales. Cuando durmáis y comáis bien, hallaos seguros de que no estáis sobreentrenados.

Art. 14.º No os alabéis de poder encontraros dispuestos todo el año. Escoged las pruebas que queráis disputar, preparaos concienzudamente a ellas, y haced después solamente los ejercicios necesarios para manteneros en buen estado de salud.

Art. 15.º No creáis en los medios empíricos ni sedis supersticiosos. Sed, menos todavía, orgullosos, vanidosos ó aventureros. Desconfiad de las mujeres que os hagan avances, porque sólo quieren a la solidez de vuestros músculos.

Art. 16.º Dado un valor físico igual, sólo la inteligencia y la voluntad aseguran la victoria.

Art. 17.º Haced del sport toda vuestra vida. Únicamente así podréis llegar a viejos.

EXCURSIONES ALPINAS

Es problema que está sobre el tapete en Francia.

Los Italianos, acaso por sentir más viva la idea de la patria, y también ante el temor de posibles complicaciones, hacen que sus tropas alpinas no dejen de practicar durante el invierno en sus respectivos sectores.

Quieren algunos generales franceses que sus alpinos realicen excursiones y se desenvuelvan en los trabajos y ejercicios sobre las nevadas cumbres de los Alpes; pero como en la vecina República el socialismo señorea hasta en las determinaciones militares, existe una tendencia contraria a que se empleen las tropas en parecidas maniobras durante el período invernal.

Con efecto: en los primeros días de febrero el jefe del 22.º batallón de cazadores alpinos, con nueve oficiales del mismo Cuerpo y 50 suboficiales y cazadores, realizó una interesante excursión desde Albertville, por Thamonix, al valle alto del Arve; provistos de raquettes y de skis, y con todas las precauciones del caso, este grupo alpinó marchó durante diez días, recogiendo enseñanzas que a nadie pueden ocultarse.

Pero en seguida la picara política se metió le por medio, envenenando la cuestión y esterilizando las más honrosas iniciativas.

Derechos del hombre, que es a la que se amparan los enemigos de la disciplina social y por ende del Ejército.

Un destacamento del 158 de Infantería, bajo el mando del teniente Potier, estaba acantonado en el fuerte Telégrafo, el más avanzado en las cumbres por la zona de Maurienne.

Un oficial había sido prevenido por telégrafo de que el deshielo iba a precipitar las nieves de las alturas y que las avalanchas podrían cerrar la entrada del túnel de Valoires.

Y llevado de un noble espíritu profesional y patriótico, salió con herramientas, y tomando todo género de precauciones al frente de su tropa, con el propósito de abrir una canal por donde vaciaran las avalanchas, corriendo nieve y agua hacia el fondo.

Uno de los soldados refiere de esta suerte la excursión y sus peripecias:

—Delante de mí iba un camarada, quien después de haber franqueado el túnel, a la salida del cual existe una caseta de refugio para los alpinistas, me dijo señalándome con el dedo un nubarrón blanquecino: «La avalancha no está lejos!»

No había concluido la frase cuando se oyó un ruido sordo que me horrorizó, haciéndome gritar a los camaradas que me seguían: «La avalancha viene, sálvese el que pueda!»

Es de cuanto me acuerdo... En seguida me vi envuelto en nieve, y cuando me pude desembarazar un poco observé que habíamos sido arrastrados más de quince metros; pero todos estábamos salvos. Únicamente el oficial yacía con las piernas destruidas, a causa de haber sido proyectado contra un poste del telégrafo.

Se explica el que nada le ocurriera, por el hecho de que la avalancha chocó contra la caseta-refugio de los alpinistas; con el choque la nieve se pulverizó ó se fragmentó muy menudamente, y sólo produjo la envoltura momentánea de los soldados.

Así y todo, es seguro que el ministro de la Guerra sufrirá interpelaciones, y si esto no, por la habilidad del general Piquart, de orillar y resolver las cuestiones pequeñas fuera del Parlamento, por lo menos será excitado a que prohíba esos deportes que son tan sanos y tan imprescindibles para los militares, sobre todo en los países montañosos. Porque ni Holanda ni Bélgica necesitan imponer a sus tropas semejante género de ejercicio. Pero Francia, Italia, España, Inglaterra, Austria, Turquía, ¡qué han de hacer sino ejercitar a sus soldados en llanos y en cumbres!

Porque las operaciones de una campaña no se ejecutan donde quiere y cuando quiere uno de los contendientes. Se realiza en las zonas fronterizas, llanas ó agrestes, y en los meses más rigurosos de invierno. Y ahí está la historia de mil campañas en Europa, y la reciente de la Manchuria; por algo se dispone el material de los ejercicios mirando siempre los rigores más extremos del suelo y del clima.

(De El Correo.)

A NUESTROS LECTORES DEMANDAS DE CATÁLOGOS

Bajo este título publicaremos todas las semanas los nombres y domicilios de cuantas personas deseen ser informadas sobre los precios corrientes de los automóviles y accesorios.

Bastará que se nos envíe el nombre y domicilio de quien quiera saber indicaciones sobre automóviles, motocicletas, transportes industriales, bicicletas, accesorios, etc., etc.

La inserción será absolutamente gratis.

Las cartas deberán dirigirse al redactor sportivo de LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA, Factor 7, Madrid.

PEDIDOS TRANSPORTES INDUSTRIALES: Coches de turismo:

Sr. D. Juan Luengo, Almendralejo, Badajoz.

Sr. D. José María Velázquez Gastelu, calle Lista, 1, Sevilla.

Sr. Gaspar Calaff, Barriouuevo, 60, Cáceres.

V. Muñoz, Rambla de Fernando, 39, Lérida.

Sr. Gaspar Calaff, Barriouero, 60, Cáceres.

V. Muñoz, Rambla de Fernando, 39, Lérida.

Algunos preceptos del arte de guiar.

LA SALIDA Supongamos naturalmente que, antes de su salida, el coche ha sido lavado, lustrado, preparado cuidadosamente, que se le ha provisto de agua, aceite y esencia suficiente, y se ha puesto en las linternas el petróleo necesario.

Antes de la hora fijada para la salida del coche, el chauffeur deberá hacer girar algo su motor, con el objeto de ver si tiene algún inconveniente en su funcionamiento, y en este caso repararlo a tiempo, para evitar luego a los invitados un triste espectáculo, y además para tenerlo listo en el momento de la marcha, pues es sabido que de este modo se hace más perfecta la fluidez del aceite de barbotaje.

Pasemos a la puesta en marcha. El conductor debe cerciorarse de que el grifo que da paso a la esencia se halla abierto, que el contacto está establecido, que los hilos de magneto y de inflamación de los cilindros se hallan bien colocados, que la palanca de velocidades está en el punto muerto, y la manivela en la posición de serraje a fondo, es inspeccionar, en fin, si la palanca de avance se halla en el maximum de retraso.

Si el coche está provisto de un reservorio bajo presión, la primera maniobra que debe hacerse, es dar presión sobre la esencia, a fin de hacerla llegar hasta el carburador.

Embragando la manivela, el conductor hará esfuerzos sobre ella, de abajo arriba, evitando de este modo la fractura del brazo, que podría resultar de una vuelta de inflamación si el esfuerzo se dirigiera de arriba abajo, en cuyo caso, al producirse una vuelta, la manivela se hallaría inevitablemente vuelta, lo que no podría menos de acarrear la desarticulación y la fractura si el brazo resistió.

Si la vuelta de inflamación se produce al hacer esfuerzo de abajo arriba, la manivela sueltase rápidamente de la mano del conduc-

tor, sin que generalmente se siga desarticulación ni fractura.

Al girar el motor, el conductor comprueba el consumo de los engrasadores, regulando éstos, si es preciso.

Una vez instalados todos los viajeros en el coche, el conductor ocupará el último su asiento, debiendo hacerlo por el lado de las palancas, procurando no molestar al invitado que a su lado se encuentre.

En este punto me parece oír algunas protestas; pero no es a mí a quien éstas deben dirigirse, sino a los constructores, que, sin razón alguna, obligan al conductor a desplegar tonos sus conocimientos gimnásticos para efectuar esa operación.

Para arrancar en el verdadero sentido de la palabra, es preciso que el embrague sea algo más que una vana palabra, y comenzando por colocar a fondo la palanca de freno, se toma apoyo sobre el pedal de embrague y se empuja la palanca de velocidades en la posición de la primera.

Hecho esto, se abandona progresivamente el pedal, y haciendo poco a poco la toma del embrague, se aumenta poco a poco también la introducción de los gases, ya por medio de la manecilla, ya valiéndose del pedal ó del acelerador. Ejecutando bien esta doble maniobra, se obtiene un arranque a la vez flexible y rápido.

Nillar.

UN BANDO

Se ha dictado por la Alcaldía-presidencia un bando relativo a la circulación de automóviles, cuyas principales disposiciones son las siguientes:

«La velocidad de los automóviles no podrá exceder de 10 kilómetros por hora, debiendo detenerse ó marchar con lentitud cuando los conductores observen que se produce espanto en las caballerías.

Queda prohibido el empleo de faros ó focos de gran proyección dentro del término municipal de Madrid, el uso de sirenas ó pitos que produciendo sonidos demasiado fuertes puedan espantar al ganado, y la salida de humo excesivo originada por la combustión en cantidad desproporcionada del aceite en los motores.

Los conductores de automóviles deberán marchar siempre por la izquierda de la línea que sigan.»

Nos parece bien el bando y entendemos que será completado con otro, que obligue a los coches, carros y demás vehículos a marchar también por la izquierda de la línea que sigan. Además, sería oportuno reglamentar la circulación pedestre por el centro de las calles, único modo de evitar desgracias.

AUTOMOVILISMO FRANCIA

El automovilismo en el Ejército francés.—Discurso del general Gallieni.

El general Gallieni, gobernador militar de Lyon, ha pronunciado un discurso en el banquete celebrado por el A. C. del Rhone, diciendo, entre otras cosas, que había pedido tres automóviles para Madagascar cuando gobernaba dicha colonia.

He aquí algunas de sus palabras: «Desde entonces, el automovilismo ha hecho su camino, y en dicha isla hay ya de 25 a 30 vehículos ó camiones automóviles. Ellos aseguran los servicios de aprovisionamiento y postales, y la mayor parte del transporte de viajeros.

«Estimo que, aparte, claro es, de los ferrocarriles, son la mejor solución, en las cuestiones del transporte, en la citada colonia.»

Hablando luego del papel del transporte en el Ejército moderno, se expresó así: «Un Ejército en marcha lleva tras sí una cantidad enorme de vehículos, arrastrados por infinidad de caballos de requisita.

«Desde mis experiencias en Madagascar, me he convencido de que debemos recurrir a los automóviles. Tienen los constructores la palabra. A ellos compete encontrar motores y chassis a propósito.»

El general Gallieni fue largo años gobernador de la colonia de Madagascar. Es uno de los jefes más brillantes del Ejército francés.

El gran premio del A. C. F.

Prosiguen con actividad los preparativos de la gran prueba. En la actualidad se trata de la organización material de la instalación de tribunales, reglamentación de las salidas, constituyéndose Comités a todo lo largo del trayecto.

Ha comenzado ya el entrenamiento sobre el circuito, habiéndolo inaugurado Garcet sobre un 120 H. P. Bayard-Clement.

El «Criterium» de Francia.—La copa de la Prensa.

La Comisión de concursos se preocupa de la elaboración del reglamento del Criterium de Francia, la gran prueba de turismo imaginada por el marqués de Dion y que ha de concluir por un concurso de velocidad.

RESISTENCIA.—La prueba comprenderá cuatro grandes jornadas de marcha consecutivas, de 400 kilómetros cada una. El trayecto deberá recorrerse con una velocidad media de 40 kilómetros por hora. Las multiplicaciones de los vehículos no deberán ser cambiadas en el curso de la prueba. Por etapa, habrá un punto de secionamiento.

PESO.—El peso de los vehículos queda fijado en 1.600 kilos, comprendidos cuatro viajeros a 70 kilos cada uno. No se contará dentro de este peso, el armamento, piezas de recambio, neumáticos, etc.

VELOCIDAD.—El concurso de velocidad será disputado sobre 400 kilómetros el quinto día de la prueba.

En lugar de 18 litros, se concederán 20 por cada 100 kilómetros, a los vehículos que luchan.

hoy sobre el reglamento, la confirman y precisan. Todo ha sido previsto, peso, velocidad, consumo. He aquí, pues, una prueba práctica de la que el gran público podrá sacar enseñanzas.

Pekin-París.

El raid Pekin-París parece entrar en vías de ejecución, porque los constructores no retroceden ante las dificultades de prueba tan ruda y dan muestras de gran confianza.

Se ha comenzado a discutir el itinerario. Los vehículos deberán ir por mar a Tientsin y desde dicho puerto, chino dirigirse a Pekin.

Hubo dos proyectos para la prueba propiamente dicha.

El primero consistía en salir de Pekin, y siguiendo el Transmanchuriano por Mukden y Karbin, tomar la ruta del Transiberiano hasta el lago Bajkal.

El segundo era ganar dicho lago por el desierto de Gobi.

Con aquél precisaba recorrer 4.500 kilómetros por caminos bastante regulares, y con éste sólo 1.500.

Se ha adoptado el que ofrecía trayecto más corto. Dicha solución permitirá a los vehículos un aprovisionamiento cómodo y rápido.

La salida de Pekin verificará el 15 de junio.

Diez y ocho chauffeurs han recogido el desafío de Le Matin. De ellos, cinco confían sus esperanzas a voitures de menos de 10 H. P.

He aquí la lista: 1.º De Dion-Bouton, voiturette de seis caballos.

2.º Dion-Bouton, idem de 10 id.

3.º Dion-Bouton, idem de 15 id.

4.º Mototri Contal, voiturette 6 caballos.

5.º Voiturette Contal, 8 idem.

6.º Coche Porthos.

7.º C. V. R. del Saint James Motor C.º Ltd.

8.º Tricar Werner.

9.º Voiturette Mistral.

10.º Coche Jean-Bart.

11.º Idem metalúrgico (M. Picot), 30 caballos.

12.º Idem id. (M. Nielsen), 40 caballos.

13.º Idem id. (M. Godard), 40 caballos.

14.º Voiturette Passe Partout.

15.º Coche Sider (M. Le Riche).

16.º Coche belga, de marca no precisada, inscripto por el Auto Office.

17.º Coche Italia (Principe Scipion Borghese).

18.º Coche Panhard (barón G. Duquesne), 18 caballos.

Cualquiera que sea el resultado de este equipo tan poco ordinario, saludemos a esos rudos hombres que nos dan tan bella lección de energía.

Los concursos de mayo. Prueba de bandajes.—La Comisión de concursos del A. C. F. prepara en este momento la reglamentación especial que ha de determinar las condiciones de atribución en los concursos de vehículos industriales del mes de mayo, tanto de los premios acordados por el ministro de la Guerra a los bandajes, como del challenge, creado por la casa Tonilbon.

Siete inscripciones han sido recibidas para la prueba de coches pesados, que se celebrará al mismo tiempo que la de vehículos ligeros, y también sobre el circuito de la isla de Man. Son: dos de Siddleley, dos Barliet, dos Gladiateur y una Beeston-Humbert. Tal cifra hallase, como se ve, muy lejos de la alcanzada por las voitures; pero hay esperanzas de que será aumentado en breve y de que quizá iguale ó sobrepase a la otra, porque varias casas importantes, que poseen las marcas más en boga, parecen dispuestas a considerar seriamente la cuestión y tomarán decisiones en breve a este respecto.

BELGICA

El «Criterium» belga.—La copa del Rey.

La prueba internacional denominada Criterium y cuyo recorrido en 1906 comprendía: Spa, Nimega, Colonia, Luxemburgo, Reims y Dinant y Spa, tendrá en 1907 otro itinerario.

Será organizado por los Automobile Clubs de Lieja, Spa, Amberes, los dos Flandes, Namur, Luxemburgo, del Norte y de la Marne.

Su reglamento, por petición expresa de la Chambre Syndicale de L'Automobile, será el mismo del Criterium de 1906.

M. Ratinckx ha dado conocimiento de una carta del A. C. del Norte, a propósito de la fecha de la prueba.

M. Joseph de Crawhez ha sido delegado cerca de M. Carton de Wiart, para el premio que se va a solicitar del Rey.

Itinerario: Spa, Huy, Perwez, Namur, Terwueren, Quatre-Bras, Perocq, Steynockerzeel, Malinas, Willebroeck, Lippello, Termonde, Gante, Waerschoot, Brugest Varsenaer, Ghinteller y Ostende.

De Ostende se dirigirán los corredores a Francia por Nieuport hasta Bolonia y allí asistirán a fiestas organizadas por el A. C. del Norte.

Este y el de la Marne arreglarán el trayecto que haya que recorrer para llegar a Reims, en cuyo punto se organizarán fiestas análogas.

de Voiturettes, organizada por el Moto-Club de Italia para las marcas expuestas en el Salón de Turín.

Esta prueba ha constituido un bello éxito. El recorrido era de tres veces 38 kilómetros.

He aquí los resultados: 1. Giupponi sobre Lion Peugeot, pneus Michelin, en dos horas, treinta y tres minutos, once segundos.

2. Piccioni sobre O. T. A. V., en tres horas, treinta y tres minutos, cuarenta y cuatro segundos.

3. Manfredini sobre O. T. A. V., en cuatro horas, treinta minutos, cuatro segundos.

Un éxito más en el activo de los valientes Lion Peugeot y de Michelin, que en el Salón de Turín ha guarnecido las ruedas de la mitad de los coches expuestos.

La Targa Florio. La temporada automovilística comenzará en abril próximo con la Targa Florio, la gran prueba de coches de Turismo, que se verifica anualmente en Sicilia.

El interés de la prueba es tan grande que ha tomado un carácter internacional, como puede verse por la lista de inscripciones.

Una gran lucha va, pues, a librarse en Sicilia, y los italianos, advertidos de ello, han tomado grandes precauciones, preparando un considerable número de vehículos.

Veremos si esta coalición logra batir al grupo francés.

He aquí los coches inscritos:

- 1. Lucia E. G. A. (Busson), Suiza. 2. Lucia E. G. A. (Lev 45), Suiza. 3. Fiat I (X.3.), Italia. 4. Fiat II (X.3.), Italia. 5. Fiat III (X.3.), Italia. 6. Fiat IV (X.3.), Italia. 7. Lorraine-Diétrich I (X.3.), Francia. 8. Lorraine-Diétrich II (X.3.), Francia. 9. Itala I (X.3.), Italia. 10. Itala II (X.3.), Italia. 11. Itala III (X.3.), Italia. 12. Itala IV (X.3.), Italia. 13. Benz I (X.3.), Alemania. 14. Benz II (X.3.), Alemania. 15. Benz III (X.3.), Alemania. 16. Darracq I (Wagner), Francia. 17. Darracq II (Hauriot), Francia. 18. Bryard-A. Clément (Colinet), Francia. 19. Deluca-Daimler (X.3.), Italia. 20. Deluca-Daimler (X.3.), Italia. 21. Deluca-Daimler (X.3.), Italia. 22. Isotta-Fraschini (X.3.), Italia. 23. Isotta-Fraschini (X.3.), Italia. 24. Isotta-Fraschini (X.3.), Italia. 25. Isotta-Fraschini (X.3.), Italia. 26. Berliet I (Bablot), Francia. 27. Berliet II (Rigal), Francia. 28. Junior I (X.3.), Italia. 29. Junior II (X.3.), Italia. 30. Junior III (X.3.), Italia. 31. Diatto A. Clement I (X.3.), Italia. 32. Diatto A. Clement II (X.3.), Italia. 33. Dignes I (X.3.), Suiza. 34. Dignes II (X.3.), Suiza. 35. Oppé I (X.3.), Alemania.

SUIZA

Aun un salón. Actualmente se ocupan en Suiza de la próxima Exposición veneciana.

El Comité ha enviado una circular a los constructores suizos, pidiéndoles sus opiniones sobre la utilidad de la idea.

No es dudoso que si la Exposición se celebra en Lucerna o Interlaken, alcanzará un excelente éxito.

EGIPTO

El automovilismo ha conquistado la tierra de los Faraones.

En El Cairo funciona un Automóvil Club, que consta de más de 300 socios.

Pronto será terminada una línea del Cairo a Alejandría. Importantes capitalistas, reunidos, intentan fundar una Compañía de transportes de viajeros y mercancías, con tracción mecánica.

Hay ya funcionando varias líneas de este género, que hacen el servicio en El Cairo y sus alrededores, por un precio ínfimo (una pistina, 0,15 céntimos, la carrera).

AEROSTACION

La Copa aeronáutica Gordon-Bennett.

No habiendo sido dada como segura, sino como probable, por el Aero Club de Francia la fecha de 10 de octubre para la salida de la Copa aeronáutica Gordon-Bennett 1907, el Bureau de la Comisión deportiva del Aero Club de Francia ha decidido prorrogar hasta el 28 de marzo la fecha de clausura de los registros de inscripción para los aeronautas deseados de dejar bien puesta en San Luis la bandera de su patria.

El Gobierno del Imperio alemán piensa pedir al Reichstag un crédito suplementario de 500.000 marcos para los ensayos de navegación aérea.

En la moción presentada a este efecto al Reichstag, el Gobierno hace ver el interés que ofrece para Alemania el estudio serio de esta rama de la ciencia. Trátase en particular de facilitar al comandante De Parseval la continuación de sus estudios, y de ayudar al conde Zeppelin a reanudar sus trabajos.

En otros países—dice la moción,—en Francia, sobre todo, se han realizado importantes progresos, y la Administración militar no sólo estimula cuanto se hace en este terreno, sino que trabaja activamente para resolver el problema de dirigibilidad de los globos. Es preciso que Alemania imite esta conducta.

ESPAÑA

Una gran ascensión. Una magnífica hazaña hay que anotar en el activo del sport aéreo de ultra Mancha, con la encantadora particularidad de haberla llevado a cabo una mujer.

Lady Harbord, que se elevó el jueves a las diez y cincuenta de la noche, en Chelsea-Londres, en compañía de Mr. C. F. Pollock, del Aero Club, de Inglaterra, descendió al día siguiente, viernes, a las nueve y media de la mañana, bajo una violenta tempestad de nieve, en Stavelot, provincia de Lieja (Bélgica), casi en la misma frontera alemana.

Este espléndido viaje hubiera sido aún más largo, a no haberlo impedido los compactos copos de nieve que, pesando sobre el globo, impidieron el descenso.

Lady Harbord, aeronauta ferviente, había hecho ya varias ascensiones en Inglaterra, y realizado el 2 de octubre del año pasado, un bello raid de 100 por hora, desde el parque del Aero-Club de Francia, en Willemsstadt (Holanda) a la orilla del mar del Norte, en compañía de la Princesa de Teano, bajo la dirección del famoso piloto francés Jacques Faure.

Si Mrs. Griffith Brewer ha tenido la gloria de inaugurar en 1906 en compañía de monsieur Butler la serie de travesías femeninas de Inglaterra al Continente (de Londres a Samer, Paso de Calais), Lady Harbord puede jactarse de ser la primera mujer que ha pasado el mar del Norte en globo.

Por la longitud y la dirección del trayecto, por el peligro de ser arrastrado hacia las inmensas soledades de los mares septentrionales, por la hostilidad de los elementos, la travesía de Londres a Stavelot resulta más gloriosa aún.

Hay que tener en cuenta, además, que ha sido realizada de noche, y más de un buen piloto de bravo corazón envidiaría esta hazaña que él acaso no se hubiera atrevido a intentar en semejantes condiciones.

¡Feliz, pues, con entusiasmo una corona de laureles en honor de Lady Harbord!

El mundo aeronáutico tendrá pocas veces ocasión de aplaudir un gesto de tan graciosa y meritoria audacia.

Sería injusto olvidar la justa parte de elogios debida a Mr. C. F. Pollock, aeronauta inglés, muy conocido.

Mr. Pollock cuenta en su hoja de servicios tres travesías efectuadas en Inglaterra al Continente, una de las cuales la realizó él sólo, y una travesía desde Francia a Inglaterra en compañía del profesor Huntington, a quien sirvió de ayudante, en la copa Gordon-Bennett.

El concurso del Aeronáutico-Club.

El Comité de dirección del Aeronáutico-Club de Francia estudia actualmente su programa de fiestas y concursos para la temporada de 1907, el cual comprenderá pruebas para globos libres de distancia ó duración, de descenso, de rally-balloons, etc., un concurso de modelos reducidos de aeroplanos, concursos de distancia para globos pequeños, etc.

Los primeros premios concedidos para estas pruebas serán de 500, 400, 300 ó 200 francos, a los que se añadirán otras recompensas en metálico y medallas.

El Comité de señoras del A. C. D. F. acaba de recibir una soberbia medalla para uno de nuestros concursados, regalo de M. de La Hault, director del diario La Conquête de l'Air nuestro colega belga.

El aeroplano de Dion.

El marqués de Dion, presidente del Aero-Club de France, ya á entregarse á próximos experimentos de aviación.

Nuevos aeroplanos.

En el hangar de Sartrouville, en donde prosigue sus notables experimentos el conde de La Vaulx, y donde M. Henry Deutsche de la Meurthe, dueño del mismo, reanuda en breves sus ensayos, se celebrarán también dentro de poco los ensayos de un aeroplano de dos compartimentos superpuestos, provisto de un equilibrador por delante, un timón por detrás y un motor Antoinette, extraliger, de 50 caballos.

Trátase, sin duda, de un nuevo aparato debido á uno de nuestros escultores más conocidos, que es al mismo tiempo un entusiasta de la aviación, M. Delafrange.

En el mismo sitio se celebrarán también probablemente los ensayos de un aeroplano, igualmente bi-plano, con la cola en la parte posterior, accionado por un motor Buchet de 25 caballos, aparato construido según planos y por cuenta de M. Henry Kapferer, ingeniero muy conocido en todos los centros automovilísticos y aeronáuticos, por los talleres de aviación Blierot y Voisin.

Aunque la Sra. Harbord no sea la primera dama inglesa que hizo la travesía de la Mancha en globo, acaba de realizar una de las expediciones más aventuradas.

Acompañada de M. C. F. Pollock, del Aero-Club, subió el jueves último, á las diez y cincuenta minutos de la noche, en su nuevo aeroplano el Nebia, y franqueó—favorecida por un fuerte viento Noroeste—el Paso de Calais, pasando á alguna distancia por arriba de Calais.

Hace pocos días, por la mañana, cerca de las nueve y media, por haber sufrido un violento temporal de nieve, el globo tomó tierra en Stavelot, pequeña ciudad de Bélgica, no lejos de la frontera alemana.

La velocidad media del viaje había sido de cuarenta kilómetros por hora.

La primera campaña del globo dirigible De la Vaulx en Sartrouville ha terminado ya. Hace pocos días empezaron á deshincharlo, y todo el material será transportado á casa de su ingeniero, Mauricio Mallet, esperando la instalación en Saint-Cyr del nuevo aeroplano que el conde de La Vaulx ha hecho edificar cerca de la Escuela Militar, y que albergará igualmente á su nuevo aeroplano.

SPORTS NAUTICOS

ESPAÑA

En Bilbao, San Sebastián, Santander y Barcelona, se hacen grandes preparativos para la próxima temporada y todo anuncia que el sport náutico arraiga en España.

El Real Sporting Club de Bilbao ha emprendido una nueva serie de construcciones, y su flota se verá aumentada con nuevos balanderos tipo "Sonderlassen", que quiere decir unidad de clase, por ser todos los balanderos de iguales características.

A las regatas de Bilbao concurrirán este año muchos balanderos extranjeros, pues los franceses y alemanes que el año pasado asistieron regresaron encantados de la galantería de los socios del Sporting y de las atenciones que con ellos tuvo S. M. el Rey.

A su tiempo publicaremos íntegro el programa de la semana de Bilbao.

San Sebastián y Santander también activan la confección de sus programas, y se habla entre aficionados de organizar un concurso internacional de balanderos de altura y de canoas automóviles Biarritz-San Sebastián-Bilbao, con premios importantes.

Hasla ahora las negociaciones] van por buen camino.

Aun cuando se ha afirmado que S. M. el Rey asistirá á las regatas de Kiel, creemos que la noticia carece de fundamento.

Don Alfonso tomará parte en las regatas de Bilbao y San Sebastián, tal vez en las de Santander. El viaje á Kiel es por ahora una falsa noticia.

Adelanta en El Ferrol la construcción de los dos nuevos balanderos que para S. M. el Rey allí son construidos bajo la dirección del capitán de navío señor Barriere, maestro peritísimo en el arte de la construcción naval, y que es propagandista infatigable de los sports náuticos.

FRANCIA

Acaba de inaugurarse en Niza, con un brillante éxito, la temporada del Yachting.

El 20 de febrero último ha tenido lugar una carrera de ensayo.

He aquí el orden de las salidas: Mercedes, á las 11 h. 8 s.; Grebe, 11 h. 15 s.; Guibel, 11 h. 18 s.; Peterina, 11 h. 1 m., 16 s.; Va-partout, 11 h. 4 m., 26 s.

He aquí las horas de parada: Primera vuelta: Mercedes, 11 h. 47 m. 30 s.; Guibel, 12 h. 36 m. 23 s.; Grebe, 1 h. 2 m. 31 s.; Va-partout, 1 h. 12 m. 9 s.; Peterina 1 h. 18 m. 20 s.

Llegada, tercera vuelta: Guibel, 1 h. 37 m. 15 s.; Mercedes, 1 h. 59 m. 10 s.; Grebe, Va-partout y Peterina se retirarán á la tercera vuelta.

El mitin de Mónaco. Esta importante prueba que organiza todos los años el International Sporting Club de Mónaco no tuvo jamás un éxito mayor que el de este año.

No obstante las dificultades que encuentran hasta ahora los constructores de canoas automóviles, el entusiasmo por este género de locomoción, lleno de porvenir, no ha disminuido, al contrario.

He aquí la lista de inscripciones:

RACERS

Primera serie (menos de 8 metros de longitud): Antoinette V, 8 m. Le Rapier II, 8. Mercedes-Florio, 7,95. Itala, 8. Fiat XV, 8. Catona, 8. Anadyomede, 8. Sea-Sick, 8.

Segunda serie (más de 8 metros de longitud): Mendelssohn IV, 12 m. Jeannette, 12. Lorraine-Diétrich, 12. Daimler II, 40 p. Daimler III, 40 p. Flying-Fish, 39. New-Trefle II, 11 m. X, 11. Panhard-Tellier, 12. San-Giorgio, 12.

HIROPLANOS

Obus-Nautilus. CRUISERS

Primera serie (menos de 6,50 metros de longitud): Capoulou III, 6,50 m. Takumono, 6,50. Lanturlu III, 6,50. Robert, 6,50. Gamine, 6,50. Fleur-d'Hélíce, 6,50. Dalifol-Pétroleum, 6,48. Lanturlu II, 6,40. Alexandre, 5,50. Zetzette, 4.

Segunda serie (de 6 m. 50 á 8 metros de longitud): Mais-Je-Vais-Piquer, 8. Louise-René, 7. Nautilus B. V. J., 8. Excelsior IX, 8. Lalay, 8.

Tercera serie (de 8 á 12 metros de longitud): Despujols-Mutl, 8,75. Antoinette VI, 10. X, 10. Roy d'Ys, 10,60. Llyso, 8,02. Pilote I, 10. Excelsior X, 8. Kuntzete, 8,02. X.

Gallinari I, 12. Gallinari II, 8. Clys, 9. X, 8. Cuarta serie (de 12 á 18 metros de longitud): All'Erta, 12,02. Florentina III, 12,30. La Lorraine, 13. Lorraine. Martini IV, 12,01.

Vedettes.

Hallebarde. Arion-Despujols. X. X. Martini-Mégevot I. Martini-Mégevot II. X. Arion-A. Normand.

Es preciso señalar especialmente la inscripción del Obus-Nautilus, un hidroplano, el primero que vemos inscribirse para una carrera.

Este glisseur ha sido construido por los ingenieros franceses Deschamps y Blondeau. Está provisto de un motor de 55 H. P. Sus tructores pretenden que esta fuerza, escasa en apariencia, les permitirá, sin embargo, batir á los 150 y 200 H. P.

La máquina hallase constituida por dos flotadores de dimensión igual, reunidos por un drámis de madera armada. El conjunto mide 8,60 metros de largo por 0,60 de ancho, y su peso es de 550 kilos.

El flotador delantero lleva el motor. Este se halla detrás del piloto. No hay en el aparato gobernable alguno. El segundo flotador, es móvil y da la dirección.

Tal sistema difiere por completo de los tipos construidos precedentemente, ya que suprime los planos glisseurs, que hacían los viajes muy penosos.

Ya veremos en la práctica el interesante aparato.

ALEMANIA

Los botes automóviles en Kiel. El Príncipe Enrique ha aceptado el patronato de la Exposición internacional de botes automóviles de Kiel, habiendo acordado la Comisión de la misma, á petición suya, reservar el 15 de Junio á las visitas de Príncipes, y no abrir los salones al público hasta el 16.

El número de Expositores que concurren á la Exposición es ya muy elevado.

Hácese gestiones en la actualidad cerca de la Administración de ferrocarriles para obtener una rebaja en la tarifas de transporte para las máquinas ó piezas destinadas á la Exposición.

En cuanto á la Aduana, sábase ya que concederá la franquicia completa.

Las dos grandes Compañías alemanas de navegación, el Norddeutscher Lloyd y la Hamburg-America Linie, anuncian que se hallan dispuestas á conceder la franquicia completa de las máquinas y piezas destinadas á la Exposición.

Y, en fin, para asegurar la parte financiera de la Empresa del C. A. C., Su Majestad el Kaiser acaba de autorizar una gran lotería, cuyos premios mayores consistirán en botes ú obras de arte.

INGLATERRA

El motor Yacht-Club. El motor Yacht-Club de la Gran Bretaña que, según es sabido, rige el sport de los botes automóviles, hállase en excelente vía de progreso, y las elecciones de la última reunión han elevado la lista de los miembros activos del Club á la respetable cifra de 260.

La Asamblea general, en el curso de la cual se llevará á cabo la elección del Comité directivo, se ha fijado para el 23 del corriente, y la lista de los miembros propuestos para dicho Comité comprende la mayor parte de los nombres más distinguidos de esta rama del automovilismo.

ATLETISMO

Los terrenos Sportivos. Desde hace muchos años, las Municipalidades, y sobre todo las Universidades inglesas y las de los Estados Unidos han instalado terrenos sportivos que permiten entregarse en un mismo local al ciclismo, al football, al shooting, al polo, etc.

Algunas Municipalidades francesas y un gran diario parisién han empezado á marchar por este camino, convencidos de que todos aquellos que van al terreno sportivo son otras tantas presas arrancadas al alcoholismo y á la sicaplisia, esos dos corruptores de la juventud moderna.

Tales ejemplos deben estimularnos á acometer una obra tan eficazmente moralizadora.

Aquí, en Madrid, no ha faltado quien conciba proyectos semejantes; pero han sido tentativas aialadas, sin llegarse nunca á una obra eminentemente social, siendo de los Poderes públicos, del Ayuntamiento, de quienes deberían salir tales proyectos. En cuanto á nuestras Universidades, han olvidado el viejo adagio latino que era un legado de la Grecia antigua: Mens sana in corpore sano.

ESPAÑA

Carreras á pie. Las carreras verificadas el último domingo en la carretera de El Pardo no fueron más que un entrenamiento que hicieron los individuos pertenecientes á la Sociedad Gimnástica Española, que piensan disputarse el Campeonato en las carreras que se celebrarán el 17 del presente mes de marzo.

Para dar mayor estímulo á la lucha, un socio antiguo de la Gimnástica Española, cuyo nombre ha de quedar en el misterio, tanto por su propia voluntad cuanto por haber sido uno de los que tomaron parte en la carrera, ha donado un objeto de arte, que ha sido adjudicado al bando vencedor.

Porque habrá de saberse que en carrera del domingo, como el fin no era una lucha personal, sino más bien, como decimos más arriba, un medio de entrenarse para el próximo Campeonato, se organizó aquella por bandos.

Este es un procedimiento por el cual no se da el caso de que los retrasados se desanimen al ver que ya no pueden alcanzar el primer puesto.

La distancia era de cinco kilómetros. Como hizo un día magnífico y el suelo estaba en buenas condiciones, resultó muy animada la carrera; además hay que consignar un detalle: los corredores que formaban parte del bando amarillo eran todos ellos de menor edad que los que formaban el negro, pues así se había convenido, y esto hizo que todos ellos fueran con mucho estímulo á la lucha. Los pequeños por quedar encima de los mayores. Estos por no dejarse vencer por los pequeños.

El bando negro lo componían los siguientes señores: José Tovar, capitán, y José Zabala, Angel de Diego, Dionisio García, Isaac Menéndez, José Manchón, Cesáreo Hernández y Santiago Paz, corredores.

Los del bando amarillo eran los señores: Emilio Alzamora, capitán, y Bernardo García, Francisco López Matos, Félix Zabalá, Angel Martínez, José Sanz de Diego, Francisco de Diego y Ramon Paz, corredores.

Resultó vencedor el bando amarillo. El primero en llegar á la meta fué el capitán del negro, José Tovar, que tardó en recorrer los cinco kilómetros diez y ocho minutos y cincuenta y seis segundos. Esto no obstó para que su bando resultase vencedor, porque no se preocupó en toda la carrera más que en llegar en primer lugar.

No así Alzamora, campeón de carreras á pie de la Sociedad Gimnástica Española, y capitán del grupo amarillo, que durante toda la carrera fué alentando y animando á los corredores de su bando, sin preocuparse de él mismo, consiguiendo que triunfase aquél, por fin.

El héroe de la jornada fué Félix Zabala; llegó en segundo lugar, á unos cinco metros escasos de Tovar, y tardó diez y nueve minutos y un segundo, cinco de éstos más que aquél, y dejó estupefactos á todos los que presenciaron la carrera, pues sabíamos que hacia más de un año que no corría y no teníamos noticia de que estuviera entrenado.

Los demás corredores llegaron con diferencia de segundos; esto no es de extrañar, pues la carrera era más bien de velocidad que de resistencia, y todos ellos son muchachos fuertes y con buenas condiciones.

José Tovar ha batido el record de la velocidad en carreras á pie en Madrid. Para recorrer cinco kilómetros en 18 minutos y 56 segundos ya hace falta apretar bastante; ya se nos reveló como un magnífico corredor en la carrera del año pasado, cuyo primer premio ganó Escamilla y en la que llegó en segundo lugar.

Ha hecho la carrera de 30 kilómetros, tardando aproximadamente dos horas y cuarto y piensa organizar una desde Torrelodones á Madrid dentro de poco tiempo, en la que piensa poner de manifiesto que no existe corredor en España que pueda compararse á él ni en velocidad ni en resistencia. En fin, allá veremos...!

Actuó de presidente del Jurado D. Luis Lozano, y D. Patricio Cuesta ocupó el puesto de starter.

Resultó vencedor el bando amarillo por cuatro puntos sobre su contrario.

El objeto de arte consiste en una alegoría en bronce de mucho gusto.

Después de la carrera, la mayor parte de los individuos que en ella tomaron parte marcharon á pie á Las Rozas, donde comieron y pasaron todo el día, regresando á Madrid á las doce de la noche.

El 17 de marzo se disputará el Campeonato de la Sociedad Gimnástica Española y el próximo abril se corre la copa de Rodríguez Arsuaga, que piensan disputarse varios socios de la citada Sociedad. ¡Animo y á vencer!

Crotón

Pesos y contrapesos. El record del mundo amateur del levantamiento de pesos acaba de ser batido, en Troyes, por Eugenio Vicard. Este excelente atleta ha logrado levantar 488 libras, 8 libras más que en el record anterior, que desde 1904 pertenecía á Empain.

Señalamos que el record profesional pertenece al mismo Empain con 500 libras. Fué establecido en el gimnasio Beriaz, el 15 de octubre último.

Se reclama á Ragueneau en Pamplona. Para demostrar el valor del corredor pedestre Francisco Echarrri, fué organizada una prueba de Tolosa á Lecumberrí (camino de San Sebastián á Pamplona), por el puerto de Azipro, con cinco kilómetros de una cuesta de 8, 10 y 12 por 100.

La totalidad de la distancia ascendía á 29.500 metros, que recorrió Echarrri en una hora 58 minutos.

El joven campeón ha lanzado un desafío por el mismo trayecto, á los demás corredores españoles. Numerosos sportsmen desearían ver un match entre Ragueneau y el corredor francés Ragueneau es el actual campeón del mundo, en la mayor parte de las distancias. Si es verdad que Echarrri ha recorrido 29.500 metros en una hora, 58 minutos, la prueba sería bella.

Aguardemos.

FOOT-BALL

El Campeonato de España. La Copa del Rey. Reina gran entusiasmo con motivo del próximo campeonato de Foot-Ball. El hecho de haber ganado dos años consecutivos la Asociación Madrid-Foot-Ball-Club dicho premio, y ante la posibilidad de que al volver á triunfar definitivamente este año le haga quedar en posesión de la copa otorgada por Su Majestad el Rey, ha hecho que de muchas provincias españolas vengan á la capital teams de foot-ball, compuestos de jugadores de gran altura.

También ha contribuido á dar mucho interés á la próxima lucha, los premios otorgados por el simpático presidente de la Asociación General de Foot-Ball de Madrid, señor Padrós, consistentes en once medallas de oro, para los individuos que compongan el club vencedor, y otras once de plata para los de aquel que quede en segundo lugar.

Los partidos se celebrarán los días 19, 20, 21 y 22 del presente marzo, en el Hipódromo.

Son ocho las Sociedades inscritas, y han de llegar en breve á Madrid los jugadores que las componen.

Son las siguientes: Salamanca Foot-Ball-Club; Huelva Foot-Ball-Club; Club Moderno de Foot-Ball, procedente de Guadalajara; Vigo Foot-Ball-Club; Coalición Foot-Ball-Club, de Barcelona; Vizcaya Foot-Ball-Club, de Bilbao; San Sebastián Foot-Ball-Club, y aquel de Madrid que quede vencedor en la eliminatoria.

Ento, naturalmente, ha de tener alguna ventaja sobre las demás Sociedades inscritas, pues conoce mejor el terreno donde se van á jugar los partidos, y si es el Madrid Foot-Ball-Club el que se inscriba en el campeonato, ha dejado demostrado varias veces su fuerza.

nutos y un segundo, cinco de éstos más que aquél, y dejó estupefactos á todos los que presenciaron la carrera, pues sabíamos que hacia más de un año que no corría y no teníamos noticia de que estuviera entrenado.

Los demás corredores llegaron con diferencia de segundos; esto no es de extrañar, pues la carrera era más bien de velocidad que de resistencia, y todos ellos son muchachos fuertes y con buenas condiciones.

José Tovar ha batido el record de la velocidad en carreras á pie en Madrid. Para recorrer cinco kilómetros en 18 minutos y 56 segundos ya hace falta apretar bastante; ya se nos reveló como un magnífico corredor en la carrera del año pasado, cuyo primer premio ganó Escamilla y en la que llegó en segundo lugar.

Ha hecho la carrera de 30 kilómetros, tardando aproximadamente dos horas y cuarto y piensa organizar una desde Torrelodones á Madrid dentro de poco tiempo, en la que piensa poner de manifiesto que no existe corredor en España que pueda compararse á él ni en velocidad ni en resistencia. En fin, allá veremos...!

Actuó de presidente del Jurado D. Luis Lozano, y D. Patricio Cuesta ocupó el puesto de starter.

Resultó vencedor el bando amarillo por cuatro puntos sobre su contrario.

El objeto de arte consiste en una alegoría en bronce de mucho gusto.

Después de la carrera, la mayor parte de los individuos que en ella tomaron parte marcharon á pie á Las Rozas, donde comieron y pasaron todo el día, regresando á Madrid á las doce de la noche.

El 17 de marzo se disputará el Campeonato de la Sociedad Gimnástica Española y el próximo abril se corre la copa de Rodríguez Arsuaga, que piensan disputarse varios socios de la citada Sociedad. ¡Animo y á vencer!

Crotón

Pesos y contrapesos. El record del mundo amateur del levantamiento de pesos acaba de ser batido, en Troyes, por Eugenio Vicard. Este excelente atleta ha logrado levantar 488 libras, 8 libras más que en el record anterior, que desde 1904 pertenecía á Empain.

Señalamos que el record profesional pertenece al mismo Empain con 500 libras. Fué establecido en el gimnasio Beriaz, el 15 de octubre último.

Se reclama á Ragueneau en Pamplona. Para demostrar el valor del corredor pedestre Francisco Echarrri, fué organizada una prueba de Tolosa á Lecumberrí (camino de San Sebastián á Pamplona), por el puerto de Azipro, con cinco kilómetros de una cuesta de 8, 10 y 12 por 100.

La totalidad de la distancia ascendía á 29.500 metros, que recorrió Echarrri en una hora 58 minutos.

El joven campeón ha lanzado un desafío por el mismo trayecto, á los demás corredores españoles. Numerosos sportsmen desearían ver un match entre Ragueneau y el corredor francés Ragueneau es el actual campeón del mundo, en la mayor parte de las distancias. Si es verdad que Echarrri ha recorrido 29.50

Unión Velocipédica Española, solicitando el Gran Premio de 750 pesetas que acostumbra a conceder anualmente.

Nuevo velodromo.

En Barcelona se ha inaugurado un nuevo velodromo, que mide la pista, por la curva, 250 metros.

El programa de inauguración fué el siguiente:

Preparatoria, 1.000 metros, llegó 1.º Marat, en 1 m., 57 s. 25; 2.º Souin, 3.º Picazo. Nacional, 1.500. Toman parte Torrens-Aracil, Maneu y Torras. 1.º Aracil, á 3, 13; 2.º Torras, 3.º Torrens.

Internacional, motocicletas, 10 kilómetros, 1.º Deryn, en 9 m., 8 s. 15; 2.º Nidal.

Internacional, bicicletas, 2.000 metros. Son clasificados: 1.º Aracil, en 3 m., 37 s. 15; 2.º Torras, en 3 m., 38 s. 45; 3.º Torrens.

Aficionados bicicletas, 1.500 metros, de los nueve corredores que toman parte son clasificado: 1.º Rubio, 3 m., 43 s. 15; 2.º Riadiu, 3.º Barnola.

Internacional bicicletas, 10 kilómetros, con entrenadores á moto, obteniendo el primer puesto Barnola, que empleó 19 m., 27 segundos 15.

Forman el Jurado los señores Masferrer, Canogio, Salazar, Isla-Vert, Cánovas, Tomes Santaló, Pujol, Carrera, Malau y Badia.

Esgrima.

El distinguido amateur, J. J. Renaud, realiza en este momento una enquete de las más interesantes.

Recorre las salas de los hospitales, visita á los especialistas más renombrados, y todavía no ha encontrado, entre los infelices que sufren esa temible dolencia llamada cancer, ningún sportsman que practicara diariamente la esgrima.

Dicho sport, ejercido con regularidad, es un preservativo seguro contra el cancer; tal es el resultado actual de la información, y si es definitivo merece la pena de que se le señale preferentemente.

Nosotros nos limitamos á consignarlo así, y dejamos al Cuerpo Médico el cuidado de encontrar la razón de ello.

Cross-Country.

Desde Francia ó Inglaterra nos vienen numerosas noticias sobre este interesante sport.

A pesar de los rigores de la temperatura, los equipos de ambos países atravesaban el Canal en demanda de rudas luchas deportivas.

En esta época del año, en que el ciclismo es bastante penoso, el Cross-Country ofrece

un admirable ejercicio y una excelente preparación para las pruebas estivales.

Sería de desear que las Sociedades madrileñas siguieran un ejemplo tan digno de loa. Los alrededores de la capital son á propósito para este ejercicio, ya que ofrecen sinuosidades, bosques y rutas excelentes, donde los músculos de los jóvenes pueden desarrollarse vigorosos y duros.

TURISMO

El Sindicato de iniciativa.

Es este uno de los medios que se emplea con más frecuencia para llamar la atención sobre una región pintoresca, y conducir hacia ella el mundo del turismo, que todos los días aumenta y busca novedades.

Se dice generalmente que el Estado es poco hábil para defender los intereses particulares de una comarca. Por otra parte, no parece que sea esta su función.

Los que fundaron los Sindicatos de iniciativa que funcionan hoy en Suiza, Italia y Francia pensaron así, y la experiencia nos enseña que obraron cuerdamente.

El objeto del Sindicato no es explotar directamente las atracciones naturales ó artísticas de una región, sino hacerlas conocer.

Algunos espíritus cultivados é inteligentes se congregan, constituyéndose en Asociación, para estudiar los mejores medios de propagar las ventajas y curiosidades de su ciudad ó comarca.

Reunen un fondo social por cotización voluntaria y editan carteles artísticos, folletos tentadores, que envían á todas las partes del mundo.

Además, velan por el cumplimiento de los bandos de policía urbana, á fin de que los turistas que lleguen, atraídos por su propaganda, tengan un buen recuerdo de su excursión.

¿Será necesario insistir sobre los beneficios de iniciativas semejantes?

Basta citar el ejemplo de los Pirineos. En la otra vertiente de la cordillera, los Comités de propaganda son legión.

Gracias á ellos, cada año llegan á sus estaciones balnearias ejércitos de bañistas, que pueblan los hoteles y aumentan prodigiosamente el comercio.

En cambio, nuestra vertiente, más pintoresca, es desconocida aun para los españoles.

Otro ejemplo más curioso todavía. Todos los inviernos llenan las playas de Niza, Cairo y Biskra, millares de viajeros, que tienen que atravesar el mar en mala estación y que

permanecen en dichas ciudades largas temporadas, no obstante los cambios de temperatura que en las mismas se advierte, mientras Málaga y Alicante, que les ofrecen mejores condiciones, no consiguen acreditar su clima.

Sin embargo, bastaría un pequeño esfuerzo para que lo lograsen.

No podemos creer que falten en dichos puertos los espíritus cultos y perspicaces.

Concursos del Buen Hostelero.

Ya hemos hablado de esta interesante iniciativa del Touring Club, de Francia. Hoy publicamos las bases.

Los miembros del Touring Club serán los jueces. Todos ellos han sido invitados á enviar al local social los nombres de los hosteleros afables, bien entendidos y que dirijan sus casas con autoridad y competencia.

Estos informes confidenciales servirán de base, con los que posee ya el Touring Club, á los trabajos de investigación de los miembros de la Comisión de Concursos.

Los premios á distribuir en 1907, serán:

1.º El premio de 1.000 francos, fundado por el Touring Club.

2.º Un premio de 1.000 francos, ofrecido por M. Henri Deutsch (de la Meurthe), presidente de la Comisión.

3.º El premio de 500 francos, fundado por el Comité de Acción para favorecer los viajes en Francia.

4.º Un premio de 500 francos, donado por M. Baudry de Saunier, miembro perpetuo del Touring Club, director del periódico Omnia.

5.º y 6.º Dos medallas por valor de 100 francos cada una, ofrecidas por M. Edmond Rheing y M. Anseher, destinadas á recompensar, especialmente, á los buenos hosteleros de las subprefecturas.

7.º Una medalla de oro, de valor de 100 francos, ofrecida por M. Ernest Nottin, destinada á premiar, particularmente, á un buen hostelero de la capital de Cantón.

8.º Una medalla de oro donada por el A. C. de F.

9.º Una mesa tocador, lacada (valor 175 francos), de M. G. Proffitt, ebanista, 31, Avenida de la República, Burdeos.

10. Un lavabo americano y una secadera ídem (valor 125 francos), donada por M. Dullion, 47, calle Bouguese, Burdeos.

11. Una caja de conservas alimenticias y un barril de 30 kilos de aceite de oliva extra (valor 120 francos), de M. Barbier é Hijos, Lambese (Bocas del Ródano).

12. Un barril de vino de Pouilly (valor

100 francos), ofrecido por MM. N. y P. de Génève, en Macon.

Estos premios serán adjudicados á los hosteleros en la Asamblea general del Touring Club, y acompañarán de un diploma y medalla, ofrecidos por la misma Sociedad.

La iniciativa del concurso, cuyas bases publicamos, es un bello ejemplo, digno de que lo sigan en España quienes desean el desenvolvimiento del turismo.

Sociedad Gimnástica Española

Campeonato de carreras á pie.

En sesión celebrada ayer noche por la Junta directiva de esta Sociedad, se acordó celebrar dicho Campeonato el día 17 del actual, á las diez de la mañana, y en el trayecto comprendido entre la estatua de Colón (Paseo de la Castellana) y Chamartín de la Rosa y vuelta, ó sea un recorrido de 10 kilómetros.

Dicha carrera promete ser un gran acontecimiento sportivo, tanto por el número de corredores que en ella toman parte, como por los muchos y valiosos premios de que está dotada, pues á más de los premios que concede la Sociedad Gimnástica Española, consistentes en medallas de oro, plata, bronce y diplomas, hay otros muchos premios ofrecidos por la Prensa y distinguidas personalidades amantes del sport.

Esta prueba hade resultar interesantísima, pues en ella toman parte los mejores corredores á pie de Madrid, y los favoritos entre los aficionados, son: Emilio Alzamora, actual campeón de la Sociedad, que en cuantas carreras ha tomado parte ha demostrado sus buenas condiciones para este sport y que luchará por seguir ostentando el título de campeón. Jerónimo López, en la actualidad campeón de Madrid; conocidas son sus cualidades de buen corredor á pie, en las que cada día progresa más, y por último, José Tovar, recordman de los 10 kilómetros; este corredor es, entre los madrileños, el que oficialmente ha hecho en menos tiempo dicho recorrido, hace próximamente un año, en una carrera organizada por un periódico madrileño.

Además de éstos, tomarán parte muchos más, de los que también se esperan grandes sorpresas, pues son de mucho cuidado, corredores como los famosos hermanos Zabala, Bernardo, Garcia, Manchón y los hermanos De Diego, etc.

Después de estas líneas, sólo resta preguntar: ¿Quién será el campeón de la Sociedad Gimnástica Española durante el año 1907?

Difícil es contestar á esto, pues son, como se ve, muchos y buenos los corredores dispuestos á luchar por serlo.

Es de suponer que el día 17 se verá concurridísimo el Paseo de la Castellana, pues hay muchos aficionados á presenciar esta clase de pruebas de atletismo.

NUESTROS VIAJES

SEMANA SANTA EN ROMA

GRAN EXCURSION A ITALIA.

MARSELLA. — NIZA. — GÉNOVA. — PISA. — ROMA. — NÁPOLES. — CAPRI. — SORRENTO. — POMPEYA. — FLORENCIA. — BOLOGNA. — VENEZIA. — VERONA. — MILÁN. — CARTUJA DE PAVIA. — TURÍN.

Varios viajeros de los inscriptos para el viaje que por Italia están haciendo los lectores de LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA, nos rogaron que les permitiésemos efectuar el viaje en época de menos frío, organizando una expedición que coincidiese con la Semana Santa en Roma.

Les hemos complacido, y hoy podemos publicar el itinerario de nuestro próximo viaje. El mejor elogio de cómo los organizamos es el hecho de que casi todos nuestros expedicionarios regresan tan contentos que se inscriben en los sucesivos, y ahora mismo, entre los viajeros que recorren Italia, hay siete ó ocho que ya es la segunda expedición que á Italia hacen en los viajes que organizamos, y en los cuales no perseguimos lucro alguno y si sólo la propaganda de nuestro diario, el deseo de colocarlo á la altura de los europeos y la aspiración de servir de algo provechoso á nuestros lectores.

El tiempo es el mejor, pues desde primeros de marzo es Italia un vergel y la temperatura excelente.

Estarán nuestros lectores en Roma los días 26, 27, 28, 29, 30 y 31 de marzo, saliendo el día 1.º de abril al medio día, y podrán asistir á todas las ceremonias de la sugestiva Semana Santa, alternando con la visita á los monumentos romanos.

El viaje durará desde el día 20 de marzo, fecha en que se reunirán los expedicionarios en Cerbère, hasta el día 14 de abril, fecha en que se disgregarán en Cerbère.

Como casi todos los viajeros tienen billetes kilométricos, va incluido en el precio sólo

desde Cerbère salida, á Cerbère llegada, siendo de cuenta de los expedicionarios el pago del ferrocarril español.

Mérid á las grandes rebajas que nos hacen las Compañías de ferrocarriles y los grandes hoteles, todos de primera clase, soberbios, podemos hacer el viaje, á todo lujo, por un precio increíble de

francos 925

en primera clase, incluyendo todo. Los trenes, los hoteles, los landós que empleamos en recorrer las poblaciones, las propinas, todo, en una palabra, excepto el exceso de equipaje que, por ser aleatorio, no podemos comprometernos á sufragarlo, advirtiéndolo á nuestros lectores que en dos buenas maletas se puede acomodar con holgura, y sin pagana, el equipaje necesario para una expedición de esa índole, siguiendo el ejemplo de todos los turistas del mundo.

Guias inteligentísimos á nuestro servicio, acompañarán, como siempre, á nuestros lectores.

Se cerrará el plazo de admisión y pagos el día 12 de marzo, y como no nos gustan aglomeraciones, harán el viaje los 25 primeros que se inscriban.

Para detalles, itinerarios completos é inscripciones, en nuestra oficina de Viajes Prácticos, Factor, 7, de diez á doce y de cuatro á seis.

El viaje no puede ser ni más atrayente, ni más económico.

Como todos los que hemos realizado, alcanzará seguramente un éxito grandioso.

Viajes individuales y de familia

Los carnets de viajes particulares á un precio dado han sido creados para las personas que deseen viajar solas ó en familia y disfrutar al mismo tiempo, y en la medida de lo posible, las ventajas que tienen los viajeros en excursión colectiva, sobre todo, el tener un programa bien detallado, estar bien informadas de lo que deben hacer, y evitarlas todo género de molestias y gastos exagerados.

Los carnets de Viajes Prácticos á un precio establecido, llevan consigo para una ó dos personas que viajen solas, y aun mejor para una familia, una gran parte de las ventajas que hay en las excursiones colectivas. Dichos carnets establecen el grado de lujo y confort que deseen los interesados.

Todos los gastos están incluidos. Para más informes, diríjase á LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA, servicio de VIAJES PRÁCTICOS, Factor, 7.—Madrid.

Imp. de LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA Factor núm. 7.

Bibendum tiene siempre la mayoría en Paris, en Bruselas, en Amsterdam, EN EL SALON DE TURÍN 77 sobre 154, es decir, el

50%

de las ruedas montadas en los automóviles expuestos, estaban provistas de

NEUMÁTICOS

MICHELIN

Table with 4 columns showing tire counts: 41, 26, 7, 2, 1 and 17, 4 1/2, 1 1/2, 1. Rows are separated by dashes.

AGENCIA GENERAL ESPAÑOLA

BOYRIVEN HIJO Y CRET, 12, FERNANDO VI, MADRID

A. DARRACQ & C. Representante: HILARIO GRESPO ARENAL, 27 MADRID

La única marca del mundo que produce más de 15.000 automóviles por año es la DARRACQ, que posee fábricas en Francia, Alemania, Inglaterra é Italia, cuyos capitales sociales pasan de TREINTA MILLONES DE FRANCS. En breve la DARRACQ española en Vitoria, con cuatro millones de pesetas.

Accesorios.-Piezas de recambio.-Neumáticos.-Trajes de sports.-Faros y faroles.

Automóviles BENZ Automóviles DECAUVILLE

AGENTES EXCLUSIVOS PARA ESPAÑA BOETTICHER y NAVARRO, Ingenieros. GARAGE CONTINENTAL EXISTENCIAS DE AUTOMÓVILES Á LA VENTA GRANDES TALLERES DE REPARACIÓN Zurbano, 53, Madrid. Tel. 2.492.

TRANSPORTES AUTOMÓVILES

ARIÉS

Turismo. Omnibus. Camiones para servicios en esta plaza. Lagasca, 59.-Teléfono 1.393.

PNEUMÁTICOS

LE GAULOIS

Automóvil BERLIET

Los vencedores en los Concursos de Turismo, 1906-1907.

Vencedor del "record", del mundo en la economía de consumos.

TIPOS 14 HP., 16 1/2 HP., 24 1/4 HP., 35 1/2 HP., 50 1/2 HP. CATALOGOS GRATIS

Agente en Madrid: FRANCISCO LOZANO Paseo de Recoletos, 14.-Teléfono 842. MADRID

SOCIEDAD ESPAÑOLA

DE

CONSTRUCCIONES MECÁNICAS CÓRDOBA

Talleres especiales para la reparación de Automóviles de todas marcas y sistemas.

Gran fábrica de AUTOMOVILES y Bicycletas.

Motores de gasolina para usos industriales.

Coches de lujo, omnibus y camiones de seis á 40 caballos.

MOTONAFTA

ESENCIA ESPECIAL

PARA

AUTOMOVILES

LA MONOCYLINDRE

LA 4 CILYNDRES

LE GUI

son las mejor estudiadas, de todas las voitures, de precio económico.

Fué con el MOTOR "ANTOINETTE," como

SANTOS DUMONT volando ganó la Copa Archedeacon

HOTELES RECOMENDADOS

MADRID HOTEL DE LA PAIX, Puerta del Sol, 11 y 12.

MÁLAGA HOTEL REINA VICTORIA, antiguo Hotel de Roma.

ALICANTE HOTEL REINA VICTORIA

EN BREVE APERTURA DE

PARISIANA (RESTAURANT EN LA Moncloa).

REINA VICTORIA (HOTEL) ESCORIAL.

REINA VICTORIA (HOTEL) HENDAYA

SE VENDE

KIOSKO

Uno de hierro, nuevo, recién construido, muy artístico, con derecho á instalación gratis dentro de Madrid. Para tratar, con el Administrador de este periódico.

G. RIVERO

MADRID Automóviles BARCELONA General Castaños 15, Montaner, 72 Orellana, 17 y 19. CIGLOS Esquina calle Aragón. Piezas sueltas y accesorios en general de automóviles y ciclos.-Material eléctrico. CATALOGOS EXTENSOS.-PRECIOS FIJOS