

PUBLICIDAD

Los anuncios de todas clases referentes a Bancos y Sociedades, a precios convencionales.

Se reciben en esta Administración y en todas las agencias de publicidad nacionales y extranjeras.

Con arreglo a la Ley, cada anuncio pagará 10 céntimos por impuesto de timbre.

Toda la correspondencia y giros deben dirigirse al ADMINISTRADOR.

NO SE DEVUELVEN LOS ORIGINALES

Edición: Mañana, Tarde y Noche

un progreso en el ideal moral, y siempre se ha reconocido que existen preceptos cardinales de la vida humana, sin los cuales los vínculos sociales se relajan, las costumbres se corrompen y el desorden, la injusticia y

produciendo la disgregación y la muerte. En esta razón la querido tratar de Ellos y Fillos sin, pero nuestro nuevo colega en este acto solemne. En la confusión en la subversión de las ideas relativas a la Religión, a la Moral y al Derecho, que caracteriza estos comienzos del siglo, las corrientes de disolución representan para nuestra patria un grave peligro.

España durante largos siglos sacrificó, en aras de la unidad, la espontaneidad y la vida moral y política y por eso sus manifestaciones. Se descomponen por eso los nuestros de todas las profundas convicciones, las que resisten a los embates y tienen eficacia suficiente para determinar la conducta, son las que han sufrido esa elaboración insustituible del examen razonado y

La autoridad externa como única norma, la receptividad pasiva erigida en ley, tenían que producir la atrofia por inercia de los elementos más fecundos de la organización mental de nuestro pueblo.

«La preparación moral se limita a un verbalismo tan estéril que no es exagerado afirmar que no ejerce influencia alguna en la vida, determinada únicamente en este orden por la herencia, la iniciación y las costumbres, cada vez menos estables, cada vez menos a propósito para constituir una regla segura de acción.»

Trata después, con estilo brillante y alteza de concepto, el Sr. Sanz Escartín del hábito de la virtud, de la evolución de la Moral y del deseo de perfección, y estima que debe buscarse siempre en nuestro interior, en la fuerza que surge de nuestra vida, nuestra dignidad y nuestro consuelo. De ahí la eterna verdad de las máximas de la *Iniciación de Cristo*, cuya mística inspiración hallase fundada, y es de sentir que no se haya esto demostrado al no suficiente, en las enseñanzas de la razón y de la experiencia.»

Al ascetismo consagra párrafos verdaderamente notables y termina con estos:

«Concluye el nuevo académico su estudio con un verdadero himno al progreso, La soberanía, la virtualidad del pensamiento, tienen en su concepto, un alcance extraordinario, y afirma que, mediante el progreso de la razón, podrán hallar satisfacción cumplida en esta vida nuestros más puros sentimientos y nuestras más elevadas aspiraciones.»

Yo también creo que el hombre y la sociedad son susceptibles de mejoramiento y adelanto; creo en el progreso de la humanidad; pero tengo el convencimiento de que la naturaleza humana se opone radicalmente a esa adaptación definitiva entre la realidad y el ideal, entre el deseo y su satisfacción, que

Creo que los más prolíficos descubrimientos, los más penetrantes análisis, el desarrollo mismo intelectual y económico de la humanidad, no han añadido un adarme a su ventura.

Credo que su espíritu parte el dolor físico y moral es hoy mayor que nunca; y a él como Mechnikoff, es dudando como naturalista al hombre, de la idea que es un ser imperfecto y falto de armonía orgánica, del mismo modo, a mi juicio, el conocimiento claro de su organización mental y afectiva, conduce a la afirmación de que la felicidad humana sensu imple tan ilusoria como cuando el sabio escribía las amargas líneas del *Eclesiastes*: *Inter cetera nihil vanius est homine.*

Culerosos aplausos acogieron las últimas palabras del Sr. Sanz y Escartín, que, como el nuevo académico, recibió muchas felicitaciones.

Terminados los discursos el presidente impone al Sr. Sales la medalla número 9, que correspondía al Sr. Silveira é invita al nuevo académico a tomar asiento, con lo que se da por terminado el acto, al que han concurrido gran número de señoras y de literatos.

Este diario no pertenece al Trust.

LA HUERFANITA 81

to, ni se había recibido carta de él; esto le tristeza, que había hecho la desgracia. ¿En otra época! ¿Por qué sufría tanto la gente de que alguien tramaba en la sombra? ¿Por qué se encarnizaban contra todos y se les eran queridos. ¿Por qué se encarnizaban en obrar así los que se encarnizaban en amarlos? ¿Por qué, finalmente, hacía poco, que todas las cosas le tendían hacia un objeto que se resistía, cuyo misterio había empezado el día anterior en la hostería de «La Cigüeña», en la noche y gran parte de la noche al lado de las cosas y revolviendo recuerdos, fijando detalles de hechos pasados y palabras en sus momentos de incoherencia, es el juicio y poderse preservar en la medida

adie a quien confiárase. ¡A nadie!

—Si esto se prolongase mucho, voyada sobre unos cojines, cubierta la cabeza enjae negro.
mente.
—¿Tendría de los peligros que me amenazado de alejar todos los que pudieran ente! [Mis enemigos se acercan... estoy
repente, decidida y enérgica, diciendo:
...é... me defenderé! Es necesario que des-
cuerda y que vigile! En primer lugar, no
más tiempo sola; si Lisbeth no viene esta
al, porque a su lado sufriré menos y ten-
esto terrible... la noche sobre todo, [sola
estas que mi madre no había, y el silencio
n no aceptar el ofrecimiento de Lisbeth
a hacer...

Notas Económico Financieras.

Bolsas nacionales.

Ninguna nota de verdadero interés ofrecen los mercados nacionales de valores en el último período de la semana, aparte de la paralización de los negocios y la invariabilidad de los cambios, que es la consecuencia natural y obligada de aquélla.

Sin acontecimientos interiores ni exteriores que cotizar, y reservados con el mayor recato los proyectos económicos del Gobierno, los fondos del Estado carecen en absoluto de base de orientación y se desenvuelven con arreglo a sus medios propios y a las condiciones especiales en que cada uno se encuentra.

Respecto a los demás valores, todos, cual más, cual menos, han descontado anticipadamente las circunstancias prosperas o adversas que pueden influir en la marcha y desarrollo de sus respectivos asuntos o empresas, y de momento, sin alicientes ni pretextos para elevar o disminuir sus cursos, esperan en la mayor inacción mientras se confirmen o rectifiquen las previsiones *a priori* cotizadas.

Y presentado este ligero bosquejo de la situación general, veamos las circunstancias particulares que modifican la de las diferentes plazas.

Madrid.

Una rápida ojeada al cuadro de la cotización semanal basta para demostrar la anomalía de este mercado. Una doble de 20 céntimos entre Contado y Liquidación en el último tercio del mes, y de 40 entre Contado y Próximo en los últimos días, revelan una situación de plaza recargada y muy difícil, en la que el elemento alcista se ve obligado a pagar por la conservación de sus posiciones un interés mucho más crecido que el que le produce el papel que, cual pesado fardo, lleva sobre sus espaldas.

El hecho es de tal magnitud que no necesita encarecimiento. Tomar capitales abonando el 6 por 100, para conservar un negocio que no da ni el 4 por 100, dice bien claramente que quien apela a tales recursos se halla en una situación crítica, y que antes de proceder a la total liquidación de sus asuntos procura por todos los medios ganar tiempo, esperando que un cambio de circunstancias le favorezca y ayude a salvar su comprometido capital.

Tal es, poco más o menos, la situación de los especuladores alcistas en Deuda Interior, obligados a aceptar todas las condiciones, por onerosas que sean, que les impone el dinero, a trueque de salvar la liquidación.

Los altos cambios que alcanza el signo tipo constituyen un inconveniente grande para su ascenso, pues los rentistas, convencidos del escaso margen de alza que le queda a este valor, y temerosos de que sobre él vengán a cristalizar los rumores de empréstito para la reconstitución de la Marina, buscan empleo a sus disponibilidades en otras clases de papel que, como el Amortizable, Deudas Municipales y de la Diputación, Bancos, Tabacos, Electricidad y demás industriales, están menos sujetos a las contingencias que pueden derivarse del aumento de los gastos públicos.

Por esta razón vemos que únicamente la Deuda consolidada es la que sufre quebrantos en su precio, en tanto que los demás valores o se mantienen firmes o cierran, con beneficio en su cotización.

Entre los más favorecidos por el alza, figuran el Amortizable, que sube a los alrededores de 101,50, cotizando el cupón que cotizará en 15 de mayo próximo; las Obligaciones 6 por 100 de la Diputación, que ganan dos enteros en pocos días y se inscriben a 102,50; las Acciones del Banco de España, que pasan de 441 a 446, aunque después sufren las consecuencias de las naturales realizaciones de beneficios, y las Azucareras, otra vez en actividad y progreso, por referencias autorizadas, respecto a los buenos deseos que animan al Gobierno para resolver el problema azucarero.

La mejora de la situación monetaria internacional se refleja en el mercado de francos, cuyos precios adquieren menos

rigidez y se manifiestan con marcada tendencia al descenso.

Barcelona.

Por lo que a la Deuda Interior se refiere, la situación de esta plaza es idéntica a la de Madrid, siéndole, por tanto, aplicables todas las consideraciones hechas al hacer la reseña de la Bolsa central.

En cuanto a los valores ferroviarios, elementos principales de la contratación en el mercado catalán, aunque sus perspectivas son buenas, las condiciones poco fáciles con que se presenta la inmediata liquidación, así como la inseguridad que hace tiempo viene demostrando París en la cotización de estos valores, detiene la expansión de sus cambios y causa cierto malestar en el elemento especulador, que tiene a su cargo títulos en no escasa cantidad.

Sin embargo, su dudosa actitud se estima fácilmente pasajera, toda vez que el aumento en los ingresos de las Compañías y la tendencia floja de los francos, son circunstancias en su abono, y que no pueden dejar de influir en la cotización en sentido de mejora.

Nuestras consultas.

Nr. D. Z. R.—Burgos.

Nos pregunta usted qué arbitraje podría hacerse con un título de 12.500 pesetas nominales de Deuda al 4 por 100 interior para que el capital que éste representa le rindiera mayor interés que el que le produce en la actualidad.

Vamos a indicarle una operación que de seguro satisfará sus deseos.

Las 12.500 pesetas nominales de Interior le producen a usted 400 pesetas anuales, que al cambio de 82,75, a que los títulos de la serie D se cotizan, representan un interés de 3,87 por 100 para el capital de 10.333,75 pesetas, equivalente al valor de cada título de la indicada serie.

Dichas 10.333,75 pesetas pueden aplicarse a la compra de los siguientes valores:

	Pesetas.
2 acciones de Tabacos, a 400 por 100	4.000
1 ídem Banco de España, a 445 por 100	2.225
5 obligaciones 6 por 100 Diputación de Madrid, a 102,50 por 100	2.562,50
25 acciones Nerva, con interés fijo de 4 por 100, a 61 1/2 pesetas una	1.537,50
Capital invertido.....	10.325

El interés anual que estos valores le producirían, es el que a continuación se expresa:

	Pesetas.
2 Tabacos, dividendo de 100 pesetas.....	200
1 Banco de España, dividendo de 105 pesetas.....	105
5 Obligaciones Diputación, al 6 por 100.....	150
25 Acciones Nerva, al 4 por 100.....	100
Producto anual.....	555

que para un capital de 10.325 representa un interés de 5,37 por 100 contra 3,87 que le produce a usted el Interior, y resultando de la operación un pequeño sobrante para pagar parte de los gastos de compra.

Además debe usted tener en cuenta que algunos de estos valores, como las acciones del Banco, Tabacos y Nerva, son susceptibles de mayor interés; los dos primeros por aumento del dividendo, y en cuanto a las Nerva, por los beneficios de la explotación, que en un plazo de año y medio a lo sumo habrá entrado en el período de máxima actividad.

El Banco Franco-Español.

Odetta, en efecto, había querido quedarse en la casita de la calle Cardinet pensando en Gerardo, y diciéndose: —¿Y si vuelve cuando yo me haya ido? Pero ahora estaba muy intranquila y sentía deseos de huir. Era necesario cambiar de sitio. Aquella soledad era espantosa. En aquel momento sonó el ruido de la campanilla de la verja. La joven levantó la cabeza y murmuró: —¿Es Lisbeth?... ¡Si fuera ella! Viviana hizo un pequeño movimiento y siguió dormida. Marta atravesó el jardín y se dirigió a abrir la puerta. Odetta se puso de pie y miró atentamente. La criada estaba hablando con una persona que la joven no podía ver.

Un momento después se cerró la puerta y apareció Marta seguida de un desconocido. Era un joven de alta estatura, esbelto y vestido de negro. Odetta, sorprendida, se dijo: —Le he visto ya. Si le conozco. ¿Pero quién es? El joven se detuvo a algunos pasos de Odetta. —Este señor—dijo Marta—desea hablar al señor Dorfer. Le he dicho que el señor está ausente y entonces me ha preguntado si podía ver a la señorita. —¿Su nombre? —El señor Mauricio Delmonte. El semblante de Odetta se alegró. —¿Si ya sé... Bien decía yo que le había visto... Es el mejor amigo de Gerardo. Y al decir esto, sin preocuparse de la criada, la joven salió al encuentro de Mauricio.

Al fin veía la cara de un amigo... de un amigo verdadero. Cómo no había pensado en él antes? Siendo como era el mejor amigo de Gerardo, se podía fiar en él con toda seguridad. —¿Aquí sois bien venido, señor—dijo sonriendo.—El señor Gerardo nos ha hablado de vos con frecuencia y tengo verdadero placer en veros.

Odetta se sentó en un banco del jardín, invitando a Mauricio para que se sentase a su lado.

El joven estaba muy pálido y había enflaquecido. El joven sufría terriblemente desde que estaba decidida terminantemente la marcha de Amada Devillars para América.

—Os suplico, señorita, tengáis la bondad de dispensarme si me he permitido solicitar el hablarnos, sin tener el honor de conoceros—dijo Mauricio.—Yo deseaba ver al señor Dorfer; pero, según me han dicho, está ausente.

—Desgraciadamente. Si, señor, mi padre está ausente. ¿No sabéis que hemos hecho un viaje a Alsacia?

—Sí, señorita, Gerardo me lo ha dicho. Y ese viaje, del que el señor Dorfer esperaba tan buen resultado, ¿se ha realizado según vuestros deseos?

—Desgraciadamente, no. Odetta refirió todo lo que había ocurrido en Alsacia, y Mauri-

DIVORCIO ORIGINAL

Las consecuencias del vegetarianismo

POR TELEGRAMA

DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL

BERLIN 28. Telegrafían de Ginebra que siguen siendo objeto de grandes comentarios las disensiones surgidas hace algún tiempo entre el ex Arzobispo de Austria que proyectó el nombre de M. Leopoldo Woelfling y su esposa, Mme. Woelfling, née Adamario.

El motivo de dichas disensiones, según telegrafía a su tiempo, no era otro que el extraño régimen de vida que Mme. Woelfling quería imponer a su esposo.

Mme. Woelfling es una vegetariana convencida, partidaria del agua pura, de los baños de aire y de las modas primitivas.

El ex Arzobispo, por el contrario, gusta de la carne y del vino, y para escapar al régimen de privaciones y extravagancias que querían imponerle, abandonó un día el domicilio conyugal, yéndose directamente a un restaurante y a una sastrería.

Después de encargar de sus intereses al abogado M. Lachenal, el ex Arzobispo marchó a la Riviera a esperar el resultado de las gestiones entabladas por aquí para conseguir el divorcio.

Ayer, de acuerdo con lo que prescribe la ley en Ginebra, el juez M. Tanzy, hizo comparecer en su despacho a los dos conyuges, con objeto de intentar una reconciliación entre ambos antes de que el asunto pasara a los Tribunales.

M. Woelfling declaró ante el juez que se halla harto de vegetarianismo y de los trajes de fantasía que su mujer le obligaba a vestir.

La tentativa de conciliación no dió, pues, resultado alguno y la demanda de divorcio pasará a los Tribunales.

A propósito de esto, los periódicos ginebrinos hacen notar que el caso no dejará de ofrecer interés para los jurisconsultos, por ser la primera vez que se alega el vegetarianismo como causa de divorcio.

El ex-Arzobispo ha partido con dirección desconocida.

Mme. Woelfling ha regresado a Zurich, donde reside desde que la abandonó su esposo.

A última hora, la *Neue Freie Presse*, de Viena, anuncia que Mme. Woelfling se halla dispuesta a aceptar el divorcio.

DESPUES DE CARTAGENA

El presupuesto de Marina.

Nuestro querido colega *El Liberal*, en su número de ayer, dice lo siguiente: «El proyecto de presupuesto del ministerio de Marina, aprobado en el último Consejo de ministros, ofrece una completa reorganización de los servicios del ramo, y eleva el importe actual de los créditos de 36.169.000,77 pesetas a la cifra de 59 millones.

El aumento de 15 millones, en cifra redonda, es mayor en realidad, no por exceder de los 50 millones, sino por las sumas que se aplican a la reforma luego de disminuir considerablemente varios de los conceptos del presupuesto o darles distinta aplicación.

Así, por ejemplo, ocurre con el capítulo adicional de nuevas construcciones, dotado en la actualidad de 5.205.100, y con la cifra inferior a cuatro millones de Personal y Material de Arsenales, en los que hay partidas, como una de 5.100 pesetas para *fontes de Arsenales*, que se van a suprimir.

El presupuesto acomete la obra de reorganización del poder naval, como todas las construcciones comienzan, es decir: por los cimientos.

El aumento virtual de los créditos, (dentro siempre del presupuesto ordinario) durará ocho años, aplicándose en cada uno de ellos 25 millones, o sea en conjunto 200 millones de pesetas, que serán aplicados:

a) A la reforma y mejoramiento de los puertos militares, dotándose de todos los medios de aguas, repuesto de carbones, avituallamiento, parque, y en términos generales, de todo lo necesario para fondo, embarque, desembarque, sanidad, etcétera.

b) A la reforma de los arsenales, talleres, diques y cuanto es necesario para la reparación, carena y construcción de barcos, facilitándose de esa suerte el que, no sólo nuestros buques, sino los de naciones amigas, puedan hallar inmediata y fácil reparación en varios puertos nacionales, y haciendo desaparecer la actual situación, que obliga a pasar de largo por nuestras costas las naves con averías.

c) A las defensas móviles y fijas de los puertos y las del frente de costa que corresponde realizar a la Marina, a fin de que los puertos sirvan de electivo refugio y estén, por lo tanto, debidamente asegurados de una hipotética agresión por mar.

d) A las construcciones navales. Con este objeto y algunos de los anteriormente indicados, se verificará la reforma de los arsenales, que no serán arrendados.

El Banco Franco-Español.

cio, a su vez, dijo cómo había sabido la marcha, por conducto de Gerardo, añadiendo después: —La señora Felicia os ha visto en el jardín y ha creído que también había vuelto el señor Dorfer.

Después refirió de qué manera se había entretenido Gerardo, engañado por una falsa pista, cuando iba en busca de los señores Maillard.

—Entonces le he telegrafiado—añadió—para que se vuelva lo más pronto posible, anunciándole a la vez la vuelta del señor Dorfer.

Odetta tenía deseo de conocer el objeto de aquella visita.

Presentaba que el joven traía noticias de Gerardo.

—Pero—preguntó sin andar en rodeos,—¿puedo saber por qué deseais ver a mi padre?

—Estoy encargado de una misión para él.

—¿De parte de quién?

Odetta esperaba trémula la respuesta.

—De parte de Gerardo.

—¿De parte del señor Gerardo?—repitió la joven.

—Sí, señorita: acabo de recibir un telegrama suyo, y he venido en el momento.

—¿Un telegrama de él! ¡Qué alegría! ¡Oh! Decid, señor... ¿y ese telegrama?

—Está aquí.

Mauricio entregó el telegrama a Odetta, la cual leyó: «Estoy en Argel. Recibido telegrama detallado. Gracias. Embarco esta tarde para Francia. Te veré dentro de tres días. Recibido telegrama, ve al señor Dorfer, anunciándole mi visita. Saludos para ti y señor Dorfer. Mis respetos a la señorita Odetta.—Gerardo.»

—¿Ah, qué feliz era Odetta! ¡Gerardo estaría en París dentro de tres días! ¡Todo estaba olvidado, todo! Gerardo estaría muy pronto cerca de ella.

—¡Qué alegría!—exclamó con entusiasmo.—¡Qué buena noticia! Os doy las gracias con todo mi corazón, señor Mauricio.

El joven la escuchaba encantado, y se decía pensando en Gerardo: —¿Que felices! ¡Cuánto le ama! Su felicidad es envidiable.

Odetta siguió diciendo: —Señor Mauricio, ¿me permitís que os pregunte acerca de un punto que me preocupa mucho?

—Decid, señorita.

—La joven pareció reflexionar un momento, diciendo al fin: —La pregunta que voy a haceros quería hacérsela desde hace unos días a la madre adoptiva del señor Gerardo, creyendo que podría contestarla.

—La he visto algunas veces asomada al balcón y sentido deseos de subir a verla para preguntarle; pero, sin saber por qué, no me he atrevido a hacerlo.

—Y sin embargo, no os podéis imaginar, ni yo deciros, cuánto hubiera deseado conocer el motivo del viaje del señor Gerardo. Vos

Lo que se propone es que las construcciones se realicen por contrata con aquellos medios de que los arsenales dispongan y a aquellos que se establezcan para realizar las construcciones.

Estas serán en primer término de reposición de fuerzas, destinando las construcciones nuevas a sustituir las que por acción del tiempo van perdiendo de su valor.

Creemos que en el período expresado se realizará la construcción de tres acorazados de los últimos modelos.

En segundo término se realizarán las construcciones de cierto número de torpederos, cuya eficacia y necesidad son de todos conocidas.

Esto es, en líneas generales, el nuevo presupuesto de Marina.

La información del estimado colega es completamente exacta y viene a confirmar una de las partes de la entrevista que, con el título de «Describiendo la cortina», publicó *Juan de Aragón* en LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA a los pocos días de la entrevista de Cartagena.

Lo mismo que ésta, referente a la reorganización de nuestro poder naval, se irán confirmando poco a poco y con hechos indiscutibles cuantas afirmaciones se recogían en la mencionada entrevista.

El conflicto franco-marroquí

POR TELEGRAMA

(DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL)

Las reclamaciones de Francia.

PARIS 28. El *Petit Parisien* anuncia que el Sultán ha contestado ya a las reclamaciones de Francia, llegadas el viernes a la corte marroquí.

El Sultán acepta en principio las reclamaciones de indemnización, comprometiéndose a no dificultar la organización de la Policía en la frontera argelino-marroquí.

En cambio, no se muestra dispuesto a conceder la destitución del bajá de Marrakesh, exigida por Francia.

Sin embargo, los términos en que el Sultán formula su negativa, hacen esperar que pueda llegarse a un acuerdo.

Créese que el Maghzen comprenderá al fin la necesidad de que el conflicto con Francia no siga adelante.

DE GRANADA

Drama conyugal.

GRANADA 27. En el camino de Purchil, pueblo inmediato a esta capital, se encontraron los esposos José Borubillari y Angustias Reyes, que vivían separados por antiguos resentimientos.

Después de agria discusión y mutuas recriminaciones José disparó un tiro de revólver sobre su esposa, hiriénola gravemente en la cara.

Los Quinteros.

Después de permanecer aquí varios días han marchado a Córdoba, de donde regresarán a Madrid, los hermanos Quintero.

Han prometido pasar aquí la temporada de verano.

EL COMLOT COREANO

POR TELEGRAMA

DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL

LONDRES 28. De Tokio comunican que, según un telegrama de Seoul, el viceministro de Instrucción de Corea, Ningkochoh, ha sido arrestado.

Se le acusa de ser cómplice en el complot existente para asesinar a los ministros firmantes de la Convención.

DE SEVILLA

Elección de compromisarios.

SEVILLA 27. Se hizo la elección de compromisarios para senadores.

Obtuvo mayoría la candidatura conservadora, que fue votada también por los republicanos, contra la liberal.

Se tienen noticias de que en los pueblos triunfaron también los compromisarios conservadores.

Un robo.

Ha sido robada una relojería establecida en la calle del Retiro.

Los ladrones entraron en la tienda forzando la puerta, y se apoderaron de relojes por valor de 1.000 pesetas.

Después huyeron.

Toros.

Hay mucha animación para la corrida de toros de mañana.

Se lidiarán seis miuras, que prometen dar mucho juego.

Tiro de pichón.

La tirada extraordinaria para el premio cedido por el campión de Sevilla fue ganada por el tirador barcelonés Sr. Gal, que mató once pájaros de coto.

MARRUECOS

FOR TELEGRAMA

DE NUESTROS REDACTORES CORRESPONSALES

Un incidente.

PARIS 28. En Oudxa se ha desarrollado un suceso que en un principio causó gran sensación por creerse que se trataba de cosas más graves.

Un zúavo de los que forman parte de la columna que ocupa la población en nombre de Francia, hallábase de centinela cuando fué atacado por un grupo de mercedarios moros.

El soldado francés disparó contra ellos, haciéndolos huir.

Acudió un piquete de zúavos, creyendo que se trataba de un ataque de los moros, retirándose luego al ver la poca importancia del suceso.

Un artículo de Villanueva.

BERLIN 28. El periódico *National Zeitung* publica un artículo del ex ministro español D. Miguel Villanueva, que se ocupa de los asuntos de Marruecos.

En el artículo se censura la política seguida por el Gobierno español en Marruecos, diciendo que España debe a Alemania el no haber sido excluida del Imperio marroquí.

Otro Profundiente.

PARIS 28. La *Liberté* publica un telegrama de Tánger diciendo que en Fez circula el rumor de que el chérif El-Kitani es candidato para reemplazar al Sultán en caso de que hubiese una revolución en el palacio de Abdel-Aziz.

EN PALACIO

Imposición de otra birreta

Su Majestad el Rey ha impuesto esta mañana solemnemente la insignia cardenalicia al arzobispo de Burgos, que ha unido la púrpura al sayal del franciscano.

El cardenal.

El nuevo Príncipe de la Iglesia ha hecho en España varias fundaciones de su Orden siendo rector en las casas de Consuegra, Almagro, Arenas de San Pedro, Puebla de Montalbán, profesor en casi todas las de España y mucho tiempo en Pastana, donde radica la casa matriz de la Orden.

Siendo religioso en Almagro fué nombrado obispo de Lugo y de allí fué de arzobispo a Burgos.

En su sagrado ministerio fué jefe de una misión en Filipinas.

Nació el nuevo purpurado en Pola de Gerdon.

Comitiva regia.

S. M. el Rey salió de sus habitaciones a las once. Vestía uniforme de gala de capitán general con la banda roja del Mérito Militar, el collar de Carlos III y el Toisón.

En su comitiva figuraban las Infantas doña María Teresa y doña Isabel. D. Carlos sigue guardando cuarentena, y D. Fernando está en cama con alguna descompensación, con ligera fiebre, residuo de la gripe que tuvo, reducida a estos bruscos cambios de temperatura que en Madrid se suceden.

La Infanta doña María Teresa vestía de blanco con encajes, joyas de brillantes y mantilla negra, y doña Isabel traje gris acero y aderezo de brillantes.

Con las personas reales iban la duquesa de Arlón y la condesa de San Román, damas de guardia; los duques de Sotomayor, San Pedro, Conquista, Gor, Béjar, Vega, Veragua, Maqueda y Granada; los marqueses de la Torre, Viana, Quintanar, Melada, Castromonte y Cenla; los condes de Superunda, Salazar, Herrera Spínola y Guendulán y el Sr. Mariategui.

En la comitiva figuraban los cardenales Saacha, Martín de Herrera, Rinaldini y el nuevo purpurado, arzobispo de Burgos.

En la Iglesia.

Continuaban levantadas las tribunas que fueron del Cuerpo diplomático y del Gobierno en la ceremonia de imponer la birreta al arzobispo; pero las ocupaba el público, con la acostumbrada separación de sexos.

En la tribuna regia estaba la Reina doña María Cristina, vestida de blanco, con ricas joyas de brillantes. El collar era de hermosos chatones. Con la egregia dama estaban la condesa de Casa Valencia, la duquesa de la Conquista y la demás alta servidumbre.

En el lado del Evangelio tenían asiento el arzobispo de Valencia y los obispos de Madrid, Sigüenza, Jaca y Mallorca.

El obispo de Sión tenía puesto a la derecha de los cardenales, cuyos reclinatorios estaban frente al regio dosel.

La ceremonia.

Comenzó, como es de rigor, haciendo la presentación del Breve pontificio al ablegado al Rey.

Don Alfonso lo puso en manos del obispo de Sión, quien lo entregó al notario de la Nunciatura, que lo leyó con acento más vigoroso que días pasados, cuando el señor Rinaldini visitó al capelo.

INTERESES NACIONALES

ASAMBLEA AGRÍCOLA

El Sindicato Nacional de Defensa Agrícola, con el propósito de celebrar una Asamblea magna de productores y propietarios, organiza para los días 11, 12 y 13 del próximo mes de mayo una Asamblea, que tendrá lugar en Valladolid, y en la cual se tratarán asuntos de interés para la Agricultura nacional.

Concediéndose por las Compañías ferroviarias billetes especiales a precio reducido a todos los que deseen concurrir a esta Asamblea, es preciso para obtener estos billetes poseer de una tarjeta especial, que puede pedirse al Sindicato, con envío del sello para el franco de la misma, y la cual ha de presentarse al recoger el billete del ferrocarril en las estaciones.

El objeto de esta Asamblea es acordar conclusiones, que serán después mantenidas en la Asamblea que el ministerio de Fomento ha convocado en Madrid para el día 18 de mayo, y a cuya Asamblea asistirá una Comisión del Sindicato Nacional de Defensa Agrícola.

Los asuntos que se discutirán serán oportunamente anunciados, y entre ellos figurará la petición de prohibición de importar trigo extranjero en España mientras no sean necesarios.

La petición de tarjetas debe hacerse al Presidente del Sindicato.

Oportunamente daremos más detalles.

NADA HAY

que pueda igualar en clase, precio, presentación, etc., a las batallas blancas, perloradas y bordadas, *volantes* de hilo crudo y blanco para vestidos, señoras, estameñas para hábitos, mantelerías, sábanas, brocados, etc., que vende D. Luis Carlos en su establecimiento de La Gran Vía, Fuencarral, 18, e Infantas, 1.

DESDE BARCELONA

Ladrones detenidos.—Son los autores del robo de la joyería de la Carrera de San Jerónimo.

BARCELONA 27. La policía ha detenido hoy a dos ladrones apodados de Valenciano y el Llorén, que procedentes de Madrid, habían llegado a esta ciudad.

Conducidos al Gobierno y registrados, se les confiscaron 30.000 pesetas en metálico y multitud de alhajas, que se supone procedan del robo cometido hace un mes en una joyería establecida en Madrid en la Carrera de San Jerónimo.

Lluvia.—Manifestación antisolidaria.

A las ocho de la noche llueve copiosamente. Reina gran tranquilidad en todo Barcelona, no habiendo confirmado los rumores que circulaban asegurando había de celebrarse una manifestación hostil que organizaban los republicanos radicales contra los Centros solidarios.

Un incidente.—Obreros sin trabajo engañados.

Al anochecer se produjo en la Rambla de Canaletes un incidente, que llamó la atención de los transeúntes.

Más de trescientas personas se reunieron, creyendo que comenzaba la manifestación anunciada.

A los pocos momentos llegaron fuerzas de policía, y entonces se supo que el grupo lo constituían obreros sin trabajo, engañados por algún mal intencionado, que les hizo creer que se gratificarían con 4 pesetas a cada uno de los que asistieran a un entierro que había de verificarse esta tarde.

Barcos de guerra españoles.

BARCELONA 27. Con el crucero *Extremadura*, llegado hoy procedente de Tánger, se encuentran en este puerto tres barcos de guerra españoles, pues ya se hallaban en estas aguas el *Princesa de Asturias* y el *Carlos V*.

A Jerusalén.

Hoy ha zarpado de este puerto el transatlántico *Ita de France*, conduciendo doscientos treinta peregrinos para Jerusalén.

Ha ocurrido incidente alguno al embarcar.

La policía custodiaba los muelles para evitar la más insignificante perturbación.

CADA DIA

aumenta más la clientela del Almacén de Tejidos y Camisería de Santiago Ruiz, Hortaliza, 34 y 36, debido a los buenos resultados que dan sus generos, al lo económico que los vende y a la amabilidad con que sus dependientes atienden a las señoras.

Regalos a todos sus compradores.

LA GACETA DE HOY

Contiene las siguientes disposiciones:

Gracia y Justicia.—Real decreto otorgando concesión de residencia en la plaza de Melilla a varios penados.

Encomienda.—Real orden declarando jubilado a D. Fernando Suárez Iruela, contador jefe de la Sección de primera clase del Tribunal de Cuentas del Reino.

Instrucción pública y Bellas Artes.—Real orden nombrando catedrático numerario de Acústica y Óptica de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Barcelona a D. Esteban Terradas e Ila.

Fomento.—Real orden autorizando a la Jefatura de Obras públicas de Pontevedra para llevar a cabo el proyecto de una torre de defensa con destino a la luz permanente de Punta Borrera.

ADMINISTRACIÓN CENTRAL.—Gobernación.

Subsecretaría.—Real orden nombrando a D. Juan de Dios de la Cruz para cubrir el puesto de secretario de la Sección de Cuentas de la Sección de Cuentas de la Sección de Cuentas.

Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.—Vacante de una plaza de académico de número.

Universidad Central.—Nombramientos de maestros interinos para varias Escuelas.

ARTISTAS ILUSTRES

Los restos de Calvo y Vico

Está ya acordado que en los primeros días de mayo próximo sean traídos a Madrid los restos de Rafael Calvo y de Antonio Vico.

Los Sres. Moros, Blancos y Marina, que, como comisionados por la Sociedad Jaf-Alai de la Habana, gestionaban todo lo referente a la traslación de los restos de Vico, traslación que costea generosamente la nombrada Sociedad, se dirigieron a los artistas españoles, solicitando su concurso.

Correspondiendo a esta invitación, la Sociedad de Actores Españoles ha hecho más que adherirse a los proyectos de la Comisión, ha considerado que era deber suyo cooperar con su apoyo y con sus recursos materiales y morales a que los restos de Vico descansaran en el panteón de hombres ilustres, propiedad de la Asociación de Escritores y Artistas.

Lo ha procurado y lo ha conseguido. Ha conseguido más. Hace veinte años que reposa en el cementerio de Cádiz el hermano en arte de Vico, Rafael Calvo. Viento serán trasladados a Madrid los restos de los dos ilustres muertos, juntos descansarán en el Panteón de hombres ilustres. La Asociación de Actores españoles lo ha pedido así, y la de Escritores y Artistas lo ha concedido con respetuoso entusiasmo.

La Congregación de Nuestra Señora de la Novena ha ofrecido a los actores su capilla para que los restos de Calvo y Vico se depositen en ella después de llegada a Madrid, y a día siguiente, en que se verificará el sepelio.

A este serán invitados todos los Centros docentes, literarios y artísticos, particular-

mente en general todos los españoles que quieran honrar a España honrando el recuerdo de dos grandes artistas.

Este tributo de admiración y respeto que se rinde a la memoria de los muertos ilustres es merecedor de sincero aplauso.

Cuanto a él han contribuido, han realizado una obra de patriotismo, haciendo justicia a los grandes méritos de aquellos genios actores, que proporcionaron días gloriosos a la escena española.

HORRIBLE DESGRACIA

POR TELEGRAMA

(DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL)

Cuarenta y dos muertos.

LONDRES 28. Cablesgrafan de Nueva York que en Baltimore ha ocurrido una horrible desgracia.

En el momento en que un grupo de obreros se hallaba ocupado en la construcción de una escuela, en la cual debía de haberse una gran sala de baile, y en la cual se encontraba y dos obreros, que quedaron muertos en el acto.

Desconociendo detalles del horrible accidente.

UN CRIMINAL ENFURECIDO

Tres víctimas.

CARTAGENA 28. Durante la noche última, un sujeto de malos antecedentes, llamado José García Clemente, de veintiocho años y de oficio cocinero, acompañado de otros tres individuos, se empeñó en subir a una casa de la calle de Aurea, donde habitan mujeres de mal vivir.

Le negaron la entrada, y José disparó un tiro de revólver, derrostando el maxilar inferior a una muchacha de diez y seis años, que se había asomado a la ventana.

Realizado el salvaje hecho, huyó el agresor, disparando enfurecido sobre todas las personas que se hallaba a su paso.

Entre las víctimas figura un dependiente de la fábrica de gasosas, llamado Francisco Calderón, a quien le entró el proyectil por el lado izquierdo del pecho, saliendo por el espaldado.

Su estado es grave.

También sufrió una herida en el vientre el sereno Francisco García, que intentó detener al furioso criminal.

Este, viéndose cogido, intentó suicidarse, consiguiendo así herirse en una mano.

Los heridos ingresaron en el Hospital y el criminal en la cárcel.

El hecho produjo gran alarma e indignación.

Grandes rebajas de precios

por contratas especiales con las grandes fábricas del extranjero, en todas las novedades que en calcetines, camisetas, pañuelos, chalecos, bastones, paraguas, impermeables y corbatas han recibido los hijos de A. Magdalena, Arenal, núm. 15.

Esta casa no tiene sustrales.

NOTAS PORTUGUESAS

POR TELEGRAMA

(DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL)

Asamblea republicana.

LISBOA 28. Hoy se reúne en esta capital el Congreso republicano que debía celebrarse en Coimbra.

La convocatoria se dice que al inaugurarse las sesiones, explicará el presidente los graves motivos de que el Congreso no se haya reunido en Coimbra.

Se sabe que este cambio obedece a disposiciones terminantes del Gobierno, que temía alteraciones del orden, con motivo de la huelga de los estudiantes de aquella Universidad.

El Congreso será interesante, y se dice que en él se tomarán acuerdos reservados.

Anoche se celebró una reunión preparatoria en el Centro obrero del demócrata.

El Congreso durará dos días, celebrando sesiones dobles.

El Rey al Brasil.

LISBOA 28. Parece confirmarse la noticia que anticipó hace días de que el Rey D. Carlos irá al Brasil en la primavera del año próximo para asistir a las fiestas que se celebrarán por el centenario de la apertura de los puertos de aquel país al comercio universal.

Por lo menos se asegura que en Palacio se ha recibido la invitación del Gobierno brasileño.

Bergandino Machado.

El *Diario Oficial* ha publicado el decreto por virtud del cual se admite la renuncia que de su cátedra presentó el ilustre escritor Bernardino Machado.

Este ha estado en Coimbra para despedirse de sus compañeros.

Los estudiantes y los obreros le han tributado una entusiasta demostración de simpatías.

Los periódicos le consagran extensos artículos de admiración y aplauso.

MUNDO OBRERO

Reuniones.

Para el 29.—A las siete y media de la tarde, se reunirá en junta general la Sociedad de Desempeños, en el Centro Obrero de Retoleros, Jaf-Alai, en el mismo local, la de constructores de carruajes.

La Conferencia de La Haya.

POR TELEGRAMA

(DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL)

Actitud de Rusia.—La coalición antialemana.

PARIS 28. *Le Petit Journal* publica un despacho de San Petersburgo en que se recogen los extraños rumores que circulan en los centros diplomáticos de la capital moscovita, a propósito de la Conferencia de La Haya.

Según dichos rumores, la apertura de la Conferencia será aplazada para más adelante.

El aplazamiento sería propuesto por Rusia a las demás Potencias, debiendo considerarse este acto del Czar como una prueba de amistad al Kaiser, en correspondencia a la promesa hecha por éste al Soborano ruso de prestar eficaz ayuda en el caso en que la probable disolución de la Duma produjera movimientos insurreccionales en las provincias rusas de la frontera alemana.

Los citados rumores aseguran que el Czar comparte las apreciaciones del Kaiser, que estima que la Conferencia de La Haya ha de contribuir a aumentar el antagonismo existente hoy entre Inglaterra y Alemania, poniendo de manifiesto la existencia de una verdadera coalición antialemana.

Creese que el aplazamiento de la Conferencia y la actitud de Rusia tienden a evitar la peligrosa tensión diplomática que, dados estos antecedentes, podría sobrevenir.

DE VALENCIA

La Junta municipal y Salmerón.

VALENCIA 28. En el Casino de Unión Republicana se ha reunido la Junta municipal del partido, asistiendo la totalidad de los individuos que la componen.

El objeto de la reunión ha sido tratar del apoyo que el Sr. Salmerón presta a los elementos de la Solidaridad catalana.

Los reunidos han acordado dirigir al jefe del partido un telegrama, notificándole la adhesión de la Junta municipal, que los republicanos le han enviado, excitándole a convocar una Asamblea del partido, para dar cuenta de su gestión como jefe de la Unión republicana.

NOTAS PALATINAS

Para asistir a los actos que se celebran con motivo del natalicio del heredero de la Corona, han llegado a esta corte el cardenal arzobispo de Toledo, que se hospeda en la casa del marqués de Aldama; el de Burgos, que está alojado en la residencia de los padres franciscanos, y el de Santiago de Compostela, que se ha instalado en el convento de la Encarnación.

También se encuentran en Madrid los arzobispos de Valencia y Sevilla, y los obispos de Mallorca, Salamanca, Jaén, Jaca y Badajoz.

De un día a otro son esperados los de Zaragoza, Barcelona, Orense y Oviedo.

Sus Majestades Doña Victoria y Don Alfonso han ido esta tarde de paseo a la Casa de Campo en el automóvil de 45 caballos.

DESDE PARÍS

POR TELEGRAMA

(DE NUESTRO REDACTOR CORRESPONSAL)

Huelga de cocineros.

PARIS 28. Los cocineros se han reunido en la Bolsa del Trabajo, acordando, por unanimidad, ir a la huelga.

Fiesta aerostática.

PARIS 28. Ayer tarde partió del Parque de Saint-Cloud el globo *Agulla*, de capacidad de 4.150 metros cúbicos.

La barquilla del aerostato fué ocupada por diez célebres *sportmen* de la aerostación: Desanjon, Castillon, Saint-Victor, Santos Dumont, Tissandier, Giraud, Zens, Leblanc, Perrey y Lebrun.

Al propio tiempo también partió el globo *Microgramas*, de 400 metros cúbicos, pilotado por Baisas.

Las salidas fueron presenciadas por muchos aficionados a este sport, interesados vivamente por la prueba, pues se trata de comparar qué globo es mejor para el *sport*, si uno pequeño ó uno grande.

TOROS

LA CORRIDA DE HOY

(Segunda de abono)

La tarde, muy fría. Los toros, de Aleas, y la entrada con bastantes claros.

Primer.

Mirandillo, colorao, buen mozo. Su salida es acogida con agrado, porque el tipo es excelente.

Algabeño da unos cuantos capotazos para sujetarle, y el bicho entra a Cipriano Moreno, volcándole con estruendo.

En las cinco siguientes varas el toro demostró cabeza y voluntad.

Quedan tres jacos muertos.

Bazán tira un palo suelto, y *Garroche* agarra un buen par.

Hay de palmas un derroche, para premiar a *Garroche*.

Y después de esta sencilla aleyuya conseguimos que Bazán meta otra vez los brazos de un solo regular.

Algabeño toros parado y cerca: bien es verdad que el toro no tiene ni tanto así de mala intención.

Entra a matar recto y da un pinchazo sin soltar, y hacia donde iba el pinchó, José?

Nuevos capotazos, y empujando con abuso las piernas y alargando el brazo, da media a cabeza pasada, que mata.

Palmas tibias.

Segundo.

Asuceno, castaño ojalao y alto de agujas y bizzo del derecho.

Saló como si le hubieran nombrado inspector de barreras, por lo que a él las asoma.

Ricardito se hace aplaudir en unos recortes y filigranas que borran el escaso efecto que hacen unas verónicas vulgarísimas, en que le paró los pies al bicho.

Arriero y *Arriero* pincan cinco veces, distinguiéndose *Arriero*, que apretó de veras y oyó palmas.

Bombita se sale con un quite adornado de ivaya con Dios el torero!

Antolín y *Barguero* interpretan el segundo tercio, quedando bien ambos jóvenes, ¡vamos al decir!

Bombita comienza toreando muy encorvado y movido, empujándose luego para dar dos soberbios pases por lo bajo.

Luego el toro le achucha un poco, y él siente horribles deseos de quitárselo de delante.

Entra con un pinchazo insignificante, y repite con otro que el toro escupe, después de larga preparación en la que intervino eficazmente *Cocherito*.

En ambas entradas con el pinchó, Ricardo no se estrechó ni tanto así. ¡Y ustedes perdonen el modo de señalar!

Otro pinchazo feillo después de otra larga faena poco lucida, y pesada, aburriéndose el público.

Un aviso.

Un bajonazo.

Pitos.

Tercero.

Cartero, castaño, carinegro y carivejo.

Saló con deseos de desear a todo el mundo y se le dio un pinchazo, al que convierte el caballo en una papilla.

Cuatro veces se arriña a los de a caballo, entrando y saliendo suelto y sin recargar.

Los picadores no quedan muy allí.

Cocherito coge los palos, y no obstante que el toro está más quedado que un hambriento a la hora de comer, se empeña en cambiarlo.

Obligándole, acude al toro y le cambia sin clavar, prendiendo al cuarto un par pasado.

Repite con otro de frente, bueno, y termina con otro bien.

Palmas, sobre todo a la voluntad.

Cocherito requiere los trastos mortíferos y hace una faena tranquila, pero poco lucida, y metiéndose desde cerca y despacio da una hasta el puño un tanto atravesada.

Un rallo de agonía y palmas abundantes al *Cocherito*.

Cuarto.

Valenciano, carinegro y muy apretadito de pitones.

Cocherito sigue devolviendo sombrero y oyendo palmas.

El bicho se achucha un rato al honesto entrenamiento del paseo, hasta que *Algabeño* se abre de capa y de diernas para dar cuatro capotazos feos.

Cinco puyazos, feos en su mayoría. Dos difuntos.

Posturas y *Perdigón* banderillean, demostrando que la palabra «vulgaridad» se ha inventado para estos casos.

Algabeño toros de muleta cerca y confiado y da un pinchazo en hueso.

Cogida de Algabeño.

Da José dos pases más, y metiéndose recto y despacio agarra una entera, saliendo enganchado por la chaquetilla y volteado.

En el suelo, el toro le pisa y al quite acude todos.

Cae el toro, y José va por su pie a la enfermería, mientras el público oye a *Algabeño*.

Quinto.

Zorrito, ojinegro, de menos tipo que los otros, y largo de cuernos.

Su primera manifestación en su vida es la de intentar saltar por frente al 3.

De rellón toma las dos primeras varas, mostrándose luego un tanto reservón, para tomarse las demás.

Acepta cuatro puyazos, y pasamos a otra cosa.

Dos jacos muertos.

En el segundo acto vemos al *Moreno* y al *Barguero* banderillar rápidamente, y al toro intentar colarse en el callejón.

Bombita despliega la muleta y toros como siempre que quiere lucirse, desde cerca, parado y jugando bien los brazos.

En esto ya sabemos que es usted el amo. Pasa un rato, y ya se hace la faena vulgar. hasta que Ricardo entra a matar, echándose fuera bastante y dando un pinchazo, que el toro escupe por lo alto.

Ya hemos perdido con el estoque el trono donde nos subimos con la muleta.

Otro pinchazo, entrando y saliendo igual. Protetas del público.

Media cuarteando.

Otra idem.

Pitos.

Otro pinchazo, saliendo por la cara.

Más de media fea.

Abucheo general.

Sexto.

Recorlo, castaño, ojo de perdiz y con unos cuernos que son dos sables.

Al salir agarra por su cuenta a un caballo y juega al *foot-ball* con él.

Entra sobre otro penco, y derriba con estrépito.

Bronea porque no quedamos, es decir, se queda el toro sin piqueros.

Seis puyazos por dos jacos.

Cocherito, valiente en quites.

El toro, excelente.

Bombita oye palmas banderilleando.

Cocherito queda bien.

Cocherito toros tranquilo y cerca, demostrando que sigue siendo buen torero.

Desde cerca se mete con un pinchazo bien señalado.

Se mete otra vez bien y de una hasta el puño.

Se reciben anuncios y suscripciones

Carrera de San Jerónimo, núm. 10.
Papelería de los Sres. Ribed, Miranda y Comp.^{ta}

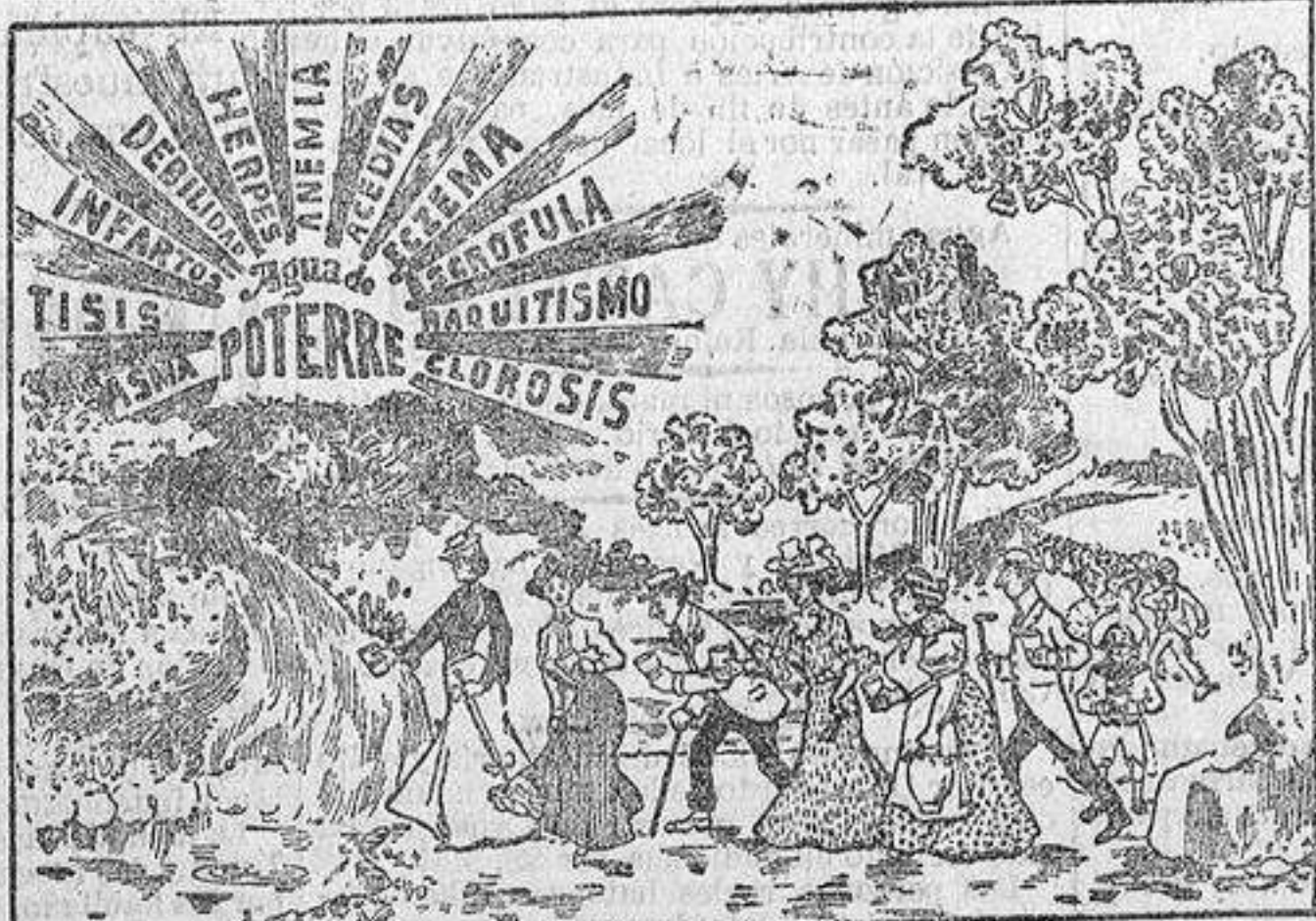
La mejor agua de mesa, por carecer de microbios, según dictamen de la Academia de Medicina de París, además de sus propiedades curativas para el estómago y la vesícula.

GRAN MEDALLA DE ORO EN LIEJA 1905 Y EN AMIENS 1906

AGUA DE SOLARES

4 PESETAS Kilo CAFÉ EN GRANO TOSTADO
100 gramos 40 céntimos.

MAYOR, 18. COMPAÑÍA COLONIAL MONTERA, 8



POTERRE

Aguas sulfuradas
cálcico-sulfídicas
bicarbonatadas.MANANTIALES
SITUADOS EN CUENTA
(GUADALAJARA)

RECOMENDADAS por su gran eficacia

Para la curación de HERPES y CATARROS CRÓNICOS
VENTA: GAYOSO, ARENAL, 2, Y EN TODAS LAS PRINCIPALES FARMACIAS
DEPOSITO GEN. RAL: MARTIN Y DURAN, T. TUJAN, 3, MADRID

El triunfo de el PIANOLA



El Pianola Metrostello es un instrumento esencialmente democrático, puesto que permite a todo el mundo tocar el piano de una manera artística, aun no teniendo conocimientos musicales.

Hemos recibido los diplomas de los Proveedores titulares de Su Santidad el Papa Pío X, de S. M. el Rey de España, de S. M. el Rey de Portugal, de S. A. el Príncipe de Bulgaria, etc., etc. También hemos enviado estos instrumentos a las Cortes Imperiales y Reales de Rusia, Alemania, Inglaterra, a S. E. el Presidente Roosevelt, a S. M. el Calif de Persia, a S. A. el Khan de Beluchistan, a S. A. R. la Princesa de Rumania, al Príncipe Fushimi, etc., etc., y a lo más escogido y artístico de los mundos.

El Piano a Metrostello, conocido necesariamente en todas partes donde hay piano, ó combinado con el piano bajo el nombre de Pianola-Piano, ha encantado a los lugares de muchas jornadas y expediciones varias.

Había un Pianola a bordo de los steamers Discovery y Arctic, provistos de todas las comodidades modernas; hemos encontrado Pianolas-Pianos a bordo de los yates Atlantis, Vahalla, Corsair, Ariadne, Rubeen, etc., etc.

Su Majestad Alfonso XIII acaba de reconocer oficialmente el valor artístico del Pianola Metrostello, concediéndole a su inventor la insignia distinción de Caballero de la Real Orden de Carlos III.

El Pianola Metrostello nos ha valido hace algunos días el GRAN PREMIO de la EXPOSICION INTERNACIONAL DE MILAN.

Así, sobre la tierra y sobre el mar, el Pianola Metrostello triunfa de las conjeturas, que no tienen otro resultado que de hacer buena música el monopolio de algunos raros privilegiados, a causa de las dificultades que presenta su estudio técnico.

De modo que nada prueba mejor lo excelente del instrumento que los múltiples testimonios que hemos recibido de todas las celebridades, músicos de la talla de: Paganini, Chopin, Liszt, Brahms, Grieg, Camille Saint-Saëns, Debussy, Ravel, Schumann, Wagner, Strauss, etc., etc. También hemos recibido los testimonios de los más famosos pianistas de la época: Paderewski, Tchaikovsky, Rachmaninoff, Scriabin, etc., etc.

El Piano a Metrostello, conocido necesariamente en todas partes donde hay piano, ó combinado con el piano bajo el nombre de Pianola-Piano, ha encantado a los lugares de muchas jornadas y expediciones varias.

Había un Pianola a bordo de los steamers Discovery y Arctic, provistos de todas las comodidades modernas; hemos encontrado Pianolas-Pianos a bordo de los yates Atlantis, Vahalla, Corsair, Ariadne, Rubeen, etc., etc.

Su Majestad Alfonso XIII acaba de reconocer oficialmente el valor artístico del Pianola Metrostello, concediéndole a su inventor la insignia distinción de Caballero de la Real Orden de Carlos III.

El Pianola Metrostello nos ha valido hace algunos días el GRAN PREMIO de la EXPOSICION INTERNACIONAL DE MILAN.

Así, sobre la tierra y sobre el mar, el Pianola Metrostello triunfa de las conjeturas, que no tienen otro resultado que de hacer buena música el monopolio de algunos raros privilegiados, a causa de las dificultades que presenta su estudio técnico.

De modo que nada prueba mejor lo excelente del instrumento que los múltiples testimonios que hemos recibido de todas las celebridades, músicos de la talla de: Paganini, Chopin, Liszt, Brahms, Grieg, Camille Saint-Saëns, Debussy, Ravel, Schumann, Wagner, Strauss, etc., etc. También hemos recibido los testimonios de los más famosos pianistas de la época: Paderewski, Tchaikovsky, Rachmaninoff, Scriabin, etc., etc.

El Piano a Metrostello, conocido necesariamente en todas partes donde hay piano, ó combinado con el piano bajo el nombre de Pianola-Piano, ha encantado a los lugares de muchas jornadas y expediciones varias.

Había un Pianola a bordo de los steamers Discovery y Arctic, provistos de todas las comodidades modernas; hemos encontrado Pianolas-Pianos a bordo de los yates Atlantis, Vahalla, Corsair, Ariadne, Rubeen, etc., etc.

Su Majestad Alfonso XIII acaba de reconocer oficialmente el valor artístico del Pianola Metrostello, concediéndole a su inventor la insignia distinción de Caballero de la Real Orden de Carlos III.

El Pianola Metrostello nos ha valido hace algunos días el GRAN PREMIO de la EXPOSICION INTERNACIONAL DE MILAN.

Así, sobre la tierra y sobre el mar, el Pianola Metrostello triunfa de las conjeturas, que no tienen otro resultado que de hacer buena música el monopolio de algunos raros privilegiados, a causa de las dificultades que presenta su estudio técnico.

De modo que nada prueba mejor lo excelente del instrumento que los múltiples testimonios que hemos recibido de todas las celebridades, músicos de la talla de: Paganini, Chopin, Liszt, Brahms, Grieg, Camille Saint-Saëns, Debussy, Ravel, Schumann, Wagner, Strauss, etc., etc. También hemos recibido los testimonios de los más famosos pianistas de la época: Paderewski, Tchaikovsky, Rachmaninoff, Scriabin, etc., etc.

El Piano a Metrostello, conocido necesariamente en todas partes donde hay piano, ó combinado con el piano bajo el nombre de Pianola-Piano, ha encantado a los lugares de muchas jornadas y expediciones varias.

Había un Pianola a bordo de los steamers Discovery y Arctic, provistos de todas las comodidades modernas; hemos encontrado Pianolas-Pianos a bordo de los yates Atlantis, Vahalla, Corsair, Ariadne, Rubeen, etc., etc.

Su Majestad Alfonso XIII acaba de reconocer oficialmente el valor artístico del Pianola Metrostello, concediéndole a su inventor la insignia distinción de Caballero de la Real Orden de Carlos III.

El Pianola Metrostello nos ha valido hace algunos días el GRAN PREMIO de la EXPOSICION INTERNACIONAL DE MILAN.

Así, sobre la tierra y sobre el mar, el Pianola Metrostello triunfa de las conjeturas, que no tienen otro resultado que de hacer buena música el monopolio de algunos raros privilegiados, a causa de las dificultades que presenta su estudio técnico.

De modo que nada prueba mejor lo excelente del instrumento que los múltiples testimonios que hemos recibido de todas las celebridades, músicos de la talla de: Paganini, Chopin, Liszt, Brahms, Grieg, Camille Saint-Saëns, Debussy, Ravel, Schumann, Wagner, Strauss, etc., etc. También hemos recibido los testimonios de los más famosos pianistas de la época: Paderewski, Tchaikovsky, Rachmaninoff, Scriabin, etc., etc.

El Piano a Metrostello, conocido necesariamente en todas partes donde hay piano, ó combinado con el piano bajo el nombre de Pianola-Piano, ha encantado a los lugares de muchas jornadas y expediciones varias.

Había un Pianola a bordo de los steamers Discovery y Arctic, provistos de todas las comodidades modernas; hemos encontrado Pianolas-Pianos a bordo de los yates Atlantis, Vahalla, Corsair, Ariadne, Rubeen, etc., etc.

Su Majestad Alfonso XIII acaba de reconocer oficialmente el valor artístico del Pianola Metrostello, concediéndole a su inventor la insignia distinción de Caballero de la Real Orden de Carlos III.

El Pianola Metrostello nos ha valido hace algunos días el GRAN PREMIO de la EXPOSICION INTERNACIONAL DE MILAN.

Así, sobre la tierra y sobre el mar, el Pianola Metrostello triunfa de las conjeturas, que no tienen otro resultado que de hacer buena música el monopolio de algunos raros privilegiados, a causa de las dificultades que presenta su estudio técnico.

De modo que nada prueba mejor lo excelente del instrumento que los múltiples testimonios que hemos recibido de todas las celebridades, músicos de la talla de: Paganini, Chopin, Liszt, Brahms, Grieg, Camille Saint-Saëns, Debussy, Ravel, Schumann, Wagner, Strauss, etc., etc. También hemos recibido los testimonios de los más famosos pianistas de la época: Paderewski, Tchaikovsky, Rachmaninoff, Scriabin, etc., etc.

El Piano a Metrostello, conocido necesariamente en todas partes donde hay piano, ó combinado con el piano bajo el nombre de Pianola-Piano, ha encantado a los lugares de muchas jornadas y expediciones varias.

Había un Pianola a bordo de los steamers Discovery y Arctic, provistos de todas las comodidades modernas; hemos encontrado Pianolas-Pianos a bordo de los yates Atlantis, Vahalla, Corsair, Ariadne, Rubeen, etc., etc.

Su Majestad Alfonso XIII acaba de reconocer oficialmente el valor artístico del Pianola Metrostello, concediéndole a su inventor la insignia distinción de Caballero de la Real Orden de Carlos III.

El Pianola Metrostello nos ha valido hace algunos días el GRAN PREMIO de la EXPOSICION INTERNACIONAL DE MILAN.

Así, sobre la tierra y sobre el mar, el Pianola Metrostello triunfa de las conjeturas, que no tienen otro resultado que de hacer buena música el monopolio de algunos raros privilegiados, a causa de las dificultades que presenta su estudio técnico.

MATIAS LOPEZ MADRID

Sus BOMBONES no tienen competencia, lo mismo que sus CAFES, de aroma el más exquisito. Serán los UNICOS que queden en el mercado cuando el público se desengañe de que son LOS MAS SELECTOS.

QUADROS AL OLEO
GRABADOS EN NEGRO Y COLORES
OLEOGRAFAS DE TODAS CLASES
Molduras para marcos
Magnífico surtido, precios sin competencia.ALMACEN DE MODULAS
8, Calle del Prado, 8HIERROS Y ACEROS
en viguetas dobles, formas y demás empleados en la construcción de edificios. Gran stock en todas clases de hierro, aluminio, etc. J. Yañez, Méndez Alvaro, 80. Tel. 2.238.DINERO AL COMERCIO
industria y propietarios, en buenas condiciones, desde 250 pta. Gran facilidad para el pago. Sobre coches, caballos y automóviles a retiro. Hipotecas, etc. 21, pl. 10 y 11 y 12.MOTORES DE GAS POBRE
LA MAYOR ECONOMIA
DE COMBUSTIBLE.
Pedir catálogo ilustrado de
CARLOS DAL-RE
INGENIERO
Barquillo, 5, Madrid.
Se desean agentes entendidos en provincias.CASA MONTALBAN
Ropa blanca fina. Equipos, mantas, vestidos y sombreros de niño. S. Fuencarral, 5.A LOS VIAJEROS
No viajen sin los Policos He ting, insecticida sin rival de las pulgas, chinches, correderas, horugas y demás insectos. Muy especial para la polilla.
A. Caraca Cruz, 31, y G. 10, 3.XVIII ANIVERSARIO
EL SEÑOR DON SANTIAGO ALONSO Y GARCÉS DE LOS RAYOS
Caballero, profesor de la Orden militar de Alcántara, fallecido en esta corte el 29 de abril de 1888. R. I. P. Todas las misas que se celebran el 29 de abril del corriente en la iglesia parroquial de San Luis Obispo y en la iglesia de Santa María Magdalena, serán aplicadas por el eterno descanso del alma de dicho excelentísimo señor.
Los funerales de cabecera se verificarán en la iglesia de San Isidro y en la villa de Quer (provincia de Logroño).
Su hijo D. Antonio Alonso y Domínguez, hijo político doña Dolores Wandosell y demás parientes, ruegan a sus amigos que sirvan como padrinos a Dios.
Hay comedidas indulgencias por los Excmos. e Ilustres señores Nuncio y Obispos de Madrid, Alcalá, Tarragona, Sigüenza y Calahorra.BALSAÑO de los PIRINEOS
SUPRESION INMEDIATA DEL DOLOR
Curación RAPIDA y SEGURA de las
de toda especie, reumatismo y neuritis.
HERIDAS, Contusiones, Escaldaduras,
QUEMADURAS, Ampollas, Moraduras, Picaduras,
SABANOSAS, Grietas, Ulleras,
ESQUINCES, Dolor de cabeza, Dolores de espalda,
Dolor de pecho, etc., etc.
En caso de necesidad, economía 10 veces su precio.
FELIX CAMPAN, farmacéutico, BAYONA
Tel. 2.50. R. Franco por correo, y en todas las farmacias.Citógeno Codina
Poderoso tónico reconstituyente
Tratamiento racional de la TUBERCULOSIS
Después de un tratamiento prolongado e inapropiado, la unidad de curación confirma su éxito. Se vende en las principales farmacias. Depósito, en la de Bellot, HORTALEZA, 17, MADRID.

DON EUSEBIO DE CALONJE Y PAGE

HA FALLECIDO A LAS DOS DE LA MADRUGADA
DEL DIA 28 DE ABRIL DE 1907, A LOS QUINCE AÑOS DE EDAD

R. I. P.

Sus desconsolados padres; hermanos D. Nazario, D. Elisa y doña María; tíos, primos y demás parientes.

Suplican a sus amigos lo encomienden a Dios y acompañen a la conducción del cadáver, que tendrá lugar el lunes 29 del actual, a las once de su mañana, desde la casa mortuoria, Casado del Alisal, 5, al cementerio de la Sagrera de San Isidro, por lo que recibirán especial favor.

El duelo se despiden en el cementerio.—No se reparten esquelas.

El Excmo. y Excmo. Sr. Cardenal Pronuncio Apostólico de Su Santidad; los Excmos. e Ilmos. Sres. Arzobispo Obispo de Madrid, Alcalá y Obispo de Sión, han concedido respectivamente 100 y 40 días de indulgencias a todos los fieles por carta misa que oyeren, sagrada comunión que aplicaren ó parte de rosario que rezaren por el alma de dicho señor.

LA UNIVERSAL, Espoz y Mina, 10

BALNEARIO DE CESTONA

Se pone en conocimiento de los señores Bañistas, que desde el día 1.º del próximo mes de mayo quedará abierto al público el HOTEL VICTORIA (antes Entrada), donde encontrarán confortable alojamiento y excelente mesa en primera clase, por el precio de 8 PESETAS DIARIAS, comprendidas las habitaciones y comidas.

Dicho Hotel, que ha sido objeto últimamente de grandes mejoras, corre también a cargo de la Compañía A.ª, misma propietaria del Balneario, lo mismo que el GRAN HOTEL de CESTONA, que también corre a cargo de la misma Compañía.

Los precios de las habitaciones en el GRAN HOTEL y en el BALNEARIO de CESTONA, son los siguientes: Habitación doble, con baño completo, 2.25; Habitación sencilla, con baño completo, 1.50; Habitación sencilla, sin baño, 1.00; Habitación sencilla, sin baño, 0.75; Habitación sencilla, sin baño, 0.50; Habitación sencilla, sin baño, 0.25.

Los precios de las comidas, comprendiendo el desayuno, son los siguientes: Desayuno, 0.50; Comida, 1.00; Cena, 0.75; Comida y cena, 1.75; Comida y cena, 1.50; Comida y cena, 1.25; Comida y cena, 1.00; Comida y cena, 0.75; Comida y cena, 0.50; Comida y cena, 0.25.

Con el fin de evitar molestias a las personas que se alojen en los tres Hoteles citados, han sido terminantemente suprimidas las propinas.

Para todos cuantos informes se deseen, pedidos de habitaciones y botellas de agua, dirigirse al Director Gerente de la Compañía Anónima, "Aguas y Balneario de Cestona" (Guizmo).

EL AGUA DE CESTONA se vende todo el año en botellas de un litro en todas las principales farmacias. Sus propiedades curativas la hacen estar considerada como única para las enfermedades de la Higa, Bazo, Riñones, Intestinos, etc., etc.

Médico Director, Excmo. Sr. D. Aurelio Enriquez.

TOS

Los que tengan ASMA ó sofocación, usen los cigarrillos balsámicos y los papeles azoados del Dr. Andreu, que lo calman al acto y permiten descansar durante la noche.

AVISO A LOS VIAJEROS

El mejor servicio de coches para bajar a las estaciones y desde éstas subir a domicilio es el que disponen las Compañías de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, Norte y Madrid Cáceres y Portugal, contratado con la Sociedad Anónima de Omnibuses de Madrid, que cuenta con buen material y presta su cometido en debida forma y con toda clase de garantías para el público.

LOS PEDIDOS DEBEN HACERSE:
Para bajar a las estaciones: En los despachos centrales, Alcalá 416 y 16, y Puerta del Sol, núm. 9.
Para subir a domicilio: Al encargado de dicha Sociedad, que se hace en una y otra estación, el cual facilitará al viajero talon del servicio que se solicita, con expresión del importe que por el mismo se satisficiera al momento.ADVERTENCIAS IMPORTANTES
La referida Sociedad se encarga también del transporte de equipajes a domicilio, con arreglo a una tarifa cuyos precios son verdaderamente económicos.
No farse de ofertas que puedan hacer, respecto a otro servicio de coches, personas extrañas a la Sociedad de Omnibuses, porque generalmente resultan perjudiciales para los viajeros.
Todo el personal de la Empresa citada va debidamente uniformado.

TELEFONO NUMERO 808

JARABE DE HEROINA

(BENZO-CINAMICO)
DEL DR. MADARIAGA
Aceptado con predilección por la clase médica, proporciona el mas agradable eficaz remedio contra los CATARROS recientes, crónicos, TOS, RONQUERA, FATIGA Y ESPECTORACION consiguientes.FRASCO, 3 P.TS.
Plaza de la Independencia, 10, Madrid,
y principales farmacias de España.

NEW FUNERAL

60, ALCALA, 60
Gran Empresa de servicios fúnebres
Ninguna otra puede competir en buen servicio y economía con esta acreditada casa.

Alcalá, 60. Teléf. 301.

Rechacese en Madrid, como falsificada, toda botella que no lleve en la etiqueta el depósito: REINA, 45, DUPLICADO. TELEFONO 886.

AGUAS DE VERIN

MANANTIAL SO SAS
Bicarbonatada, edulcorada, var. edad fluorada, do-bromurada-arsenical.

Con el uso de estas aguas, cuya fuente data del principio del siglo pasado, desaparecen la gota, el artrismo, la dispepsia, gastralgia, ictericia, el catarral, infarto hepático, y en particular los cólicos a fríos, hepáticos y mal de piedra. Son muy agradables como agua de mesa, ligeras y digestivas por su composición. Dirigir los pedidos al propietario don F. Debas Hileras, 17, Madrid, a quien se remitirá el depósito en Madrid: Reina, 45, teléfono 886. Botella de un litro. UNA PESETA.—En todas las farmacias.

PILDORAS SALUDABLES

50
de Muñoz. Únicas reguladoras de las funciones digestivas. Laxantes y purgantes. Evitan cólicos y congestiones. Desatojan la bilis y cálculos hepáticos. Combaten el estreñimiento y despiden la indigestión. Duplican la vida activa y prolongan la existencia. Precio, cada caja, 50 céntimos. Depósito en Madrid: Reina, 45, teléfono 886. Botella de un litro. UNA PESETA.—En todas las farmacias.

EN HIPOTECAS

y a crédito personal se facilitan dinero en buenas condiciones. Legados, 10.33, Legado de once a una y cinco a seis.

NEGOCIO

Caja 1.00 pta. rentan 50 al mes en negocio seguro, que administra el dueño del dinero. Informes gratis. Farmacia 7, pral. 4.º, Sr. Ruiz, 5 y 12, 4 y 6.

LIQUIDACION

VERDAD en trajes de señora, por desahogar el local. Hornos juego de mesa, etc. Se venden muebles, infantiles, 28, Urga. Pel y 5, tienda.

TRANSPARENTES

Fabrica y almacén, precios baratos. Se venden en paquetes, flores, emblemas y material para Botes y galerías para porticos, en metal y madera. Hules, planchados, varillas de visillo, heladeras, casaca, etc. Se venden en paquetes, flores, emblemas y material para Botes y galerías para porticos, en metal y madera. Hules, planchados, varillas de visillo, heladeras, casaca, etc.

SEU TERRABIA

Se alquilan los pisos y chalets en pueblos, todos ellos con vistas al mar y campo. Informar, pral. 21, duplicado, segundo izquierda.

DINERO

sobre analitos, pensiones, etc. en buenas condiciones. Legados, 10.33, Legado de once a una y cinco a seis.

CAMAS COMPLETAS

Central Exposición. Alcala, 51. 1.ª casa en España en coches y sillas para niños y adultos. Se venden en paquetes, flores, emblemas y material para Botes y galerías para porticos, en metal y madera. Hules, planchados, varillas de visillo, heladeras, casaca, etc.

COMPRO

oro, plata y joyas. Se compran en buenas condiciones. Legados, 10.33, Legado de once a una y cinco a seis.

ATENCION

Se compra toda clase de alhajas, en oro, plata y joyas. Se compran en buenas condiciones. Legados, 10.33, Legado de once a una y cinco a seis.

SOLAR

Se desea comprar uno de 2000 pies, próximo estación Norte de Madrid. Dirigir condiciones y detalles a Redacción, 2.746, lista Correo.

DENTISTA

B. R. Dríguez, Carretas, 19. Perdida metalita oro Pral. 1.ª casa en España en coches y sillas para niños y adultos. Se venden en paquetes, flores, emblemas y material para Botes y galerías para porticos, en metal y madera. Hules, planchados, varillas de visillo, heladeras, casaca, etc.

BICICLETAS NUEVAS

A PLAZOS DE 7,50 pesetas semanales. Guido Giaretta. Barriadores, 11, Madrid.

MADRID EN TRANVIA

Retrator de los Reyes, profusión de fotografías y advertencias y notas útiles.

AGUAS DE COSLADA

Estas excelentes aguas, analizadas por el doctor Cajal, se venden en todas las principales farmacias y droguerías del mundo.

Depurativas, antiscorbuticas, antihemorróicas, antibiliosas, antiaflicadas.

Los pedidos al por mayor se harán directamente al administrador de las AGUAS DE COSLADA, situadas en San Fernando de Jarama (provincia de Madrid).

Superiores a todas sus similares por su maravillosa composición.

LA SEMANA SPORTIVA

Suplemento a La Correspondencia de España.

Madrid.—Domingo 28 de Abril de 1907.

Ediciones mañana, tarde y noche.

SALON DE MADRID

4-19 DE MAYO DE 1907

ANTES DEL SALON

Dentro de ocho días las puertas del Palacio de Bellas Artes se abrirán, dejando ver uno de los más curiosos espectáculos de los tiempos modernos.

En la gran nave, decorada con las banderas de todas las naciones expositoras, se alinearán los stands, ostentando armónicos y originales decorados y el brillo de los ingeniosos bastidores.

Los Poderes públicos a la cabeza, sus más altos representantes vendrán a dar con su presencia la sanción oficial al Primer Salón de Madrid.

Han cambiado los tiempos, y con ellos nuestros entusiasmos. La pura estética nos da frío, y si bien las artes no han perdido nada de la influencia que antes ejercían sobre nosotros, queremos ahora que se pongan al servicio de la actividad moderna, de la actividad industrial.

Las razas latinas surgen del sueño, dispuestas a crear, dándose cuenta de que la superioridad de los pueblos constituye hoy más su fuerza creadora que su poder de sueño o de audacia.

Cuando los grandes virtuosos del mármol o del color quieren cantar la vida, no piensan ya en las elegantes curvas de Botticelli, sino que ponen en la fuerte mano de un obrero un sólido y firme martillo. Es el reino del Trabajo, creador del Progreso.

En los inmensos vestíbulos que servían aún hace algunos años para las Exposiciones artísticas, organizadas hoy formidables manifestaciones de las fuerzas industriales, habiendo llegado hasta a usurpar a los artistas el vocablo de sus manifestaciones, llamando, por ejemplo, a nuestras Exposiciones de automóviles. Salones, como a los otros.

Uno de los aspectos más curiosos de esta transformación de las corrientes del espíritu creador es el que se refiere al automóvil. En diez años no más, estos grandes poetas de la materia, que son los ingenieros, han transformado completamente nuestros medios de transporte, creando un mundo nuevo.

Las revoluciones de hoy son pacíficas: la sociedad se transforma sin sacrificios, con un movimiento continuo, sin que experimentemos ni por un instante la sensación de malestar que siempre produce el salto a lo desconocido.

Hace algunos meses, el magnífico escritor Paul Adam escribía unas páginas maravillosas sobre las fuerzas secretas de las razas latinas, mostrándonos en su lengua simbólica el despertar de las energías latinas en el mundo moderno, y uno de los más poderosos argumentos que aducía en apoyo de su tesis era el impulso, la creación de la industria automovilística.

El poder moderno no se basa ya en el hierro y el fuego, según lo entendían nuestros abuelos; las luchas sangrientas van siendo menos frecuentes de día en día y la guerra económica es la última forma del choque de las razas y de las naciones.

Hoy todo se halla supeditado a las potencias cerebrales y a los esfuerzos del trabajo, y las condiciones de audacia que sirvieron para acometer emboscadas, sino para la fundación de nuevas industrias, para la conquista de mercados difíciles. No es que se haya agotado la facultad imaginativa, sino que, abandonando el romanticismo, se ha encaminado por más prácticos senderos. Nunca ha habido tantos inventores como en el siglo XX.

Una Exposición como la que va a inaugurarse nos dice eloquentemente todo esto, y constituye ante todo una gran lección de energía bien encauzada.

Acaso nuestro amor propio nacional no en cuenta en ella sino motivos harto pequeños de satisfacción, ya que nuestra industria automovilística se halla aún en la infancia. Pero la comparación con nuestros vecinos no debe engendrar en nosotros estériles sentimientos de envidia, sino antes al contrario, estimular nuestras débiles voluntades, lanzándonos a una provechosa emulación.

Bastará para triunfar un poco de reflexión y otro poco de audacia, y siendo el automóvil, sobre todo en sus aplicaciones democráticas e industriales, una necesidad, seguiremos siendo tributarios del extranjero?

A los visitantes del Primer Salón de Madrid toca responder a esta pregunta.

León Rollin.

LA INAUGURACION

Conforme a lo que dispone el reglamento, y a pesar de las malévolas insinuaciones de a granos espiritistas mequinos, que obran movidos por envidias poco recomendables, la inauguración del Salón tendrá lugar el sábado 4 de mayo, a las once de la mañana.

Ya decimos en estas columnas que el acto, como no podía menos de suceder, revestirá un marcado carácter oficial. Nunca en Madrid se ha organizado una Exposición tan completa, tanto desde el punto de vista del número y calidad de los expositores, como del esmero que se ha puesto en su organización.

El 4 de mayo, a las once de la mañana, S. M., acompañado de la Real Familia, de los ministros y del Cuerpo Diplomático, abrirá solemnemente el primer Salón de Automóviles de Madrid.

A la puerta del Palacio de Bellas Artes, la Comisión organizadora recibirá a las autoridades, atravesando luego el cortejo toda la gran nave para ir a tomar asiento en la tribuna a este efecto instalada.

El intachable presidente de la Comisión, conde de Peñalver, que después de haber tenido tanta parte en el trabajo, bien merece tenerla en el honor, ofrecerá la Exposición a S. M. y a los Poderes públicos.

Uno de los ministros de la Corona contestará al conde de Peñalver, y probablemente el Rey añadirá algunas palabras.

Seguidamente el cortejo pasará a un comedor, decorado con mucho gusto, después de lo cual, S. M. dará la vuelta oficial a la Exposición, pues equivaldrá

a ignorar los procedimientos que se siguen en estos casos, suponiendo que S. M. se detendrá mucho en esta visita, que forzosamente habrá de ser breve.

Esta inauguración hará época en la historia de España, y contribuirá a acentuar el movimiento en ciado hacia un porvenir rico en promesas.

HORAS DE VISITA

Recordamos al público que las horas fijadas para visitar la Exposición son de diez de la mañana a siete de la tarde.

PRECIO DE ENTRADA

El precio de la entrada será de una peseta por persona, salvo las excepciones siguientes:

Día de la inauguración, cinco pesetas. Los sábados, cinco pesetas. Los domingos, por la mañana, 0,25; por la tarde, 0,50.

UNA MEDIDA FELIZ

El ministro de la Guerra, teniendo en cuenta la importancia de la Exposición de Madrid, sobre todo en lo que se refiere a los transportes industriales, ha encargado a un teniente coronel y a dos capitanes de Artillería de estudiar el conjunto de coches presentados, redactando un detallado informe de los mismos.

ESTARÁ TERMINADA

Repitámoslo aún. Nuestra insistencia no tiene otro objeto que proteger de los rumores, suscitados por algunos individuos, cuya conducta no queremos juzgar, insinuando que la Exposición no estaría ultimada el día fijado para la apertura.

El éxito del Salón como modelo de organización es perfecto. El decorado general está ya casi terminado, y se trabaja en todos los stands.

En una palabra, es siempre más fácil criticar que trabajar.

LAS PRUEBAS DEL SALON

Nuestro brillante colega *El Automóvil* prepara una interesante carrera con el concurso del R. A. C. E., cuyo reglamento publicaremos en breve. Año no se ha fijado la fecha de la carrera de un modo definitivo; pero seguramente será después de la clausura del Salón, acaso el 28 de mayo.

En otro lugar de este mismo número hablamos del mitin del Guadarrama.

LA PRENSA

Anunciase una serie de números sensacionales a propósito del Salón. Nuestro colega *El Automóvil* prepara un número que hará época en los fastos del automovilismo y de la librería.

El Automóvil Ilustrado, *Gran Vida* y otras revistas deportivas preparan también agradables sorpresas.

A visitar el Salón y a asistir al mitin del Guadarrama vendrá una brillante representación de la Prensa deportiva extranjera, habiendo sabido con placer que entre los expedicionarios figurará nuestro amigo M. Henri Desgranges, director de *L'Auto*.

BUFFET

La instalación del buffet está ya a punto de terminarse, y por los trabajos ya realizados puede asegurarse que ofrecerá un excelente conjunto de elegancia y comodidad.

Desde el próximo lunes o martes, la Sociedad de los Grandes Hoteles, concesionaria de este buffet, comenzará a prestar servicio para los expositores que dentro del local se hallen ocupados en las instalaciones.

CONCIERTO

Todos los días, la excelente banda del Segundo regimiento de Ingenieros dará un brillante concierto.

El programa para el día de la inauguración es el siguiente:

Director: D. Ildefonso Urizar Asurmendi.

PROGRAMA

- 1.º Los cadets d'Autriche (paso doble), G. Fares.
- 2.º Gracias (mazurka), I. Urizar.
- 3.º Primera Rapsodia asturiana, V. Sáenz.
- 4.º Mari-Teresa (vortziko), I. Urizar.
- 5.º Zoci (polka), L. Magnan.
- 6.º La Tierruca (fantasía de aires montañeses), A. Santamaría.
- 7.º Perres joyeux (vals), R. Vollstedt.

COMUNICACION

La Empresa de la Guía Aurora nos ruega que hagamos constar que la concesión de fotografías en el interior de la Exposición le ha sido otorgada por la Comisión de la Exposición.

Las personas que deseen informes deben dirigirse, dentro del local, stand núm. 146, D. José Arderius.

DOS CONCURSOS

El Comité de la Exposición decidió ayer organizar dos concursos.

El primero comprende los premios que siguen, que serán adjudicados a los stands decorados con mejor gusto.

1.º—Nave central.—Sala A.

Una medalla vermeil. Cuatro de plata. Seis de bronce.

2.º—Pórtico Lourds.

Una medalla vermeil. Dos de plata. Tres de bronce.

3.º—Galería superior.

Una medalla vermeil. Ocho de plata. Diez de bronce.

El segundo concurso premiará aquellos coches y carrocerías que desuellen por su confort y elegancia.

Serán adjudicadas:
Una medalla vermeil.
Ocho de plata.
Diez de bronce.
El Comité encargará de los fallos a dos Jurados, compuestos por personas competentísimas.

ALREDEDOR DE LOS STANDS

Peugeot.

Esta marca francesa, tan conocida por su seriedad, instala uno de los stands más artísticos y completos del Salón.

Situado a la entrada, en la sala en que ha sido instalado el trono regio, llamará seguramente la atención de los visitantes, por la elegante sencillez de su decorado y por la excelente calidad de los bastidores y coches expuestos.

Pero ¿qué decir nada del esmero que la casa Peugeot pone en todas sus producciones, siendo cosa tan sabida?

Los verdaderos aficionados encontrarán en los stands números 18 y 20 grandes motivos de admiración y asunto sobrado para sus reflexiones.

Un brillante bastidor 1824 HP.; un doble faetón 1012 HP.; otro bastidor 2830 HP.

En España, donde la rutina impera demasiado, no conocemos más que dos o tres marcas, no teniendo así noticia de coches de excelente calidad; nuestros vecinos los portugueses han sabido apreciar bien pronto la economía y la sencillez de los productos Peugeot, y los autos de la concienzuda marca recorren sin cesar las calles de Lisboa y Oporto.

Por último, el Rey de Portugal acaba de recibir un 30 HP. Peugeot, que irá a ocupar su puesto al lado de los otros cinco de la misma marca que forman la cuadrada automovilística del Monarca portugués.

No encontramos palabras bastante expresivas con que recomendar un estudio serio del engrasador adoptado por Peugeot, y que es una maravilla de mecánica ingeniosa y lógica, y del cual, así como del resto del aparato, nos ocuparemos otro día más ampliamente.

Añadamos que para tomar parte en el mitin del Guadarrama va a ser inscrito un Peugeot 28 HP. por los representantes de la casa en España, Sres. Elorrio, Lourdiz y Espada, de San Sebastián, y García Ocaña, de Madrid.

Bayard A. Clement.

Entre las diversas marcas de primer orden que se exhibirán en el Salón de Mayo, hemos tenido ocasión de saber que la casa A. Clement presentará varios modelos perfeccionadísimos de su marca Bayard-Clement, y entre ellos el 2024, que acaba de ganar la copa de Cannes, estableciendo el record del mundo en consumo de gasolina, pues cubrió los 100 kilómetros con 10 litros, desarrollando al freno la fuerza de 30 HP.

También presentará dicha casa un coche de 35 CV, que ha recorrido 24.000 kilómetros, encontrándose en perfecto estado, sin haber sufrido reparación ni preparación de ninguna clase.

Berliet.

El recordman de la consumación. El coche que más se aproxima al ideal de todo buen chauffeur, ha tomado uno de los stands mejor situados del Salón.

Seguramente el público terminará cola alrededor del stand núm. 11, para admirar la esmerada fabricación de los productos de la concienzuda marca lionesa.

El activo representante de la gran marca, D. Francisco Lozano, nos ha dado una noticia que producirá sensación.

La casa le ha enviado un magnífico 50/80 HP., que estará a la disposición del público para ensayos.

Un buen consejo.

No tarden en tomar número, pues sabemos de muchos aficionados que podrán en juego todas las astucias imaginables para asegurarse un paseo en el poderoso coche.

Iberia.

En uno de nuestros últimos números de LA SEMANA SPORTIVA, nos ocupábamos, aunque ligeramente, del nuevo automóvil «Iberia» que se construía en esta corte. Nuevamente hemos visitado los talleres en donde se construye dicha marca y hemos visto confirmadas plenamente las agradables esperanzas que nos sugirió nuestra primera visita.

Todo es actividad en aquellos talleres en donde se está dando la última mano a los chasis que han de exponerse en el próximo Salón, y que no dudamos han de figurar dignamente, ocupando el puesto que justamente les corresponde.

Hemos podido admirar tres coches completos del tipo 4 que nos referíamos en nuestro anterior, de 35 a 40 HP., a falta de pequeños detalles, de los cuales figurarán dos de ellos en el stand del Salón, teniendo el terreno en circulación, con objeto de que los amateurs a este sport puedan admirar prácticamente la bondad de los «Iberias», que no dudamos han de tener gran aceptación en el público por sus condiciones de sencillez y resistencia.

En la construcción de estos coches se ha tenido la feliz ocurrencia de prescindir en todo lo posible de que en el mecanismo entren a formar parte de él piezas o elementos de fundición, habiéndose sustituido por el acero forjado, lo que da gran solidez y resistencia al mecanismo, evitando en gran es-

cala las averías que con tanta frecuencia se originan con el empleo de la fundición.

Asombra verdaderamente el considerar la obra hecha por «Iberia», sin haber recibido aún el completo de máquinas-herramientas e instaladas en un local que por apremios de tiempo ha habido necesidad de aceptar, aunque no reúne las condiciones de desahogo y amplitud que deseaba tener el director y que tendrá cuando se verifique la definitiva instalación.

Mil felicitaciones merece el Sr. Vehil por el esfuerzo hecho, que nosotros sinceramente le damos, haciéndolas extensivas al inteligente personal técnico que le secunda y a los inteligentísimos obreros que llevan a la práctica sus ideas, así como nos felicitamos a nosotros como españoles y madrileños al considerar que el nombre español se eleva en el mundo industrial.

Alicyon.

La tan conocida marca de cochecitos, motocicletas, ciclos, conocida sobre todo por sus brillantes victorias, no podía dejar de venir a Madrid y de brillar en él.

En la nave central, al fondo de la misma, instalará, con un decorado de sencilla elegancia, dos de sus maravillosos cochecitos y un lote de motocicletas y bicicletas.

A su activo representante, D. Juan Aguirre, secundará durante los quince días, el reputado corredor francés André Tels, que acaba de dar un paseo de 3.600 kilómetros sobre las carreteras de España.

El cochecito en que M. Tels ha hecho los 3.600 kilómetros, se hallará a disposición de todos para los ensayos que gusten hacer.

Será prudente inscribirse desde el primer día.

Neumáticos Le Gaulois.

Desde la entrada distinguiese todo el fondo del vasto palacio; remontando el trono real, un elegante pórtico de puro estilo romano.

En la gran hainstrada del stand, aparece el fiero y robusto Galo, que sirve de marca a la casa Bergougnan.

El efecto es mágico, pues no sólo parece presidir el acúmulo de neumáticos de todos los calibres que producen las fábricas de Bergougnan, sino también toda la brillante exposición de bastidores y coches. No ha conducido el Galo a la victoria legiones de coches?

Le Gaulois ha conquistado España. En el Salón triunfará.

Deutsch y Compañía.

En una vuelta de la galería superior que remonta la sala central, una encantadora mezquita de puro estilo eleva su techumbre octogonal, sus aljibes dentellados, en que brillan azulejos auténticos.

Esta pequeña maravilla debémosla a la casa Deutsch, cuya instalación constituye, por su buen gusto, una de las más curiosas del Salón.

Los proveedores mundiales de los chauffeurs no podían hacer menos.

«Motonafta», «Lubrifi», «Viscasitas», ¡no son los tres únicos productos en esencia o grasa que utilizan los inteligentes?

Darracq.

El hijo predilecto de la victoria, ha dicho el poeta.

Las grandes fábricas de Suresnes, que representan el distinguido sportsman D. Hilario Crespo, han enviado un decorado del más puro estilo egipcio, que producirá un gran efecto, y un equipo de coches, como saben prepararlos los Darracq, que ha de causar gran sensación.

El stand núm. 13, instalado en la sala central, será el punto de cita obligado de todos los inteligentes, ya que la casa Darracq no necesita de reclamos para atraer al público.

Darracq espera brillar en Guadarrama y probar una vez más la calidad superior de sus coches de turismo.

Ducommun

El nombre del proveedor oficial del Estado alemán, que está inscrito en el libro de oro de la historia de los automóviles de transporte industrial, brillará dignamente en el Salón.

Su activo representante Sr. Escudero trabaja sin descanso en la instalación de un elegante stand, arte moderno, en el que se exhibirán los más interesantes modelos de camiones.

Allí podrá admirarse un magnífico bastidor que podría servir de camión con cuatro toneladas de peso útil, o de ómnibus de cuarenta asientos; otro camión de cuatro toneladas de peso útil, del sistema llamado de «ridelles», y por último, un grupo de motores que los inteligentes sabrán admirar sin duda.

Los dos camiones expuestos tomarán parte en el mitin del Guadarrama.

Sydney Straker

La Sala de los Transportes industriales será una de las revelaciones del Salón.

Nosotros, que sólo conocíamos de nombre esta última aplicación del automóvil, podemos ahora asegurar que es así la más útil.

Por eso debemos insistir acerca del interés enorme que ofrecerá una visita detenida al stand núm. 98, donde se exhibirán dos ó tres coches de los más curiosos de la Exposición.

Uno de ellos es un camión de vapor de 40 HP., con el que se podrá transportar cinco toneladas con sólo la pérdida de un 14 por 100 y remolcar dos toneladas perdiendo 8 por 100.

Ya hemos señalado aquí las ventajas indubitables de la tracción de vapor aplicada al transporte industrial por su gran economía en combustible, por su fuerza y por su gran sencillez en el mecanismo.

El camión de Sydney Straker merece un detenido estudio, que seguramente haremos. El otro coche expuesto es un chasis de

ómnibus, con motor de gasolina, digno de ser alabado por su concienzuda construcción, que constituye la gran cualidad de la producción inglesa. Trescientos ómnibus de este tipo prestan actualmente servicio en Londres, donde dan excelentes resultados.

Como última noticia referente a los Sydney Straker, diremos que figurarán en el mitin del Guadarrama.

Horse-Shoe

He aquí el nombre típico de la más brillante marca inglesa de cochecitos y coches ligeros.

Sabido es que los ingleses construyen con una conciencia incomparable, no igualada hasta ahora por sus competidores, y lo que tampoco es de despreciar, a precios sumamente ventajosos.

Horse-Shoe vendrá a llenar un vacío en el mercado español, donde es completamente desconocido el coche sólido y barato.

La casa Horse-Shoe, con un criterio muy acertado, dedícase tan sólo a la construcción de dos tipos, en los que podemos afirmar que ha obtenido un éxito completo.

El primer tipo es el clásico 8 HP.; el segundo el 12 HP., pudiéndose adaptar a este último la carrocería, doble faetón, landaulet, cub y carro de transporte.

El chasis de 8 caballos está provisto de un motor monocilíndrico de 105 por 120, dando 9 caballos al freno Prony, al régimen de 1.300 vueltas. Este chasis, de acero embutido, está destinado a recibir una carrocería de dos asientos. La transmisión se hace por cambio de velocidad a tracción balladeur y árbol a Cardan.

El otro modelo es el chasis de 12 caballos. Está provisto de dos cilindros de 100 por 120, que da, al régimen de 1.200 vueltas, un rendimiento de 13,5 caballos al freno Prony. La transmisión también se hace por Cardan. El chasis recibe una carrocería de cuatro asientos (forma doble faetón con entrada lateral franca) y neumáticos Hutchison de 760 por 90.

La economía de sus precios es lo que hará extenderse esta marca, habiendo conseguido que el uso del automóvil sea extensivo a toda clase de fortunas. Los precios son los siguientes:

El coche de 8 caballos completo, con carrocería, puesto en Madrid, cuesta 5.600 pesetas.

El de 12, con carrocería, doble faetón, 7.300.

El de id. con id. landaulet, 8.600.

El de id. con id. cab, 9.900.

El de id. con id. tirason, 7.500.

La representación de esta casa la ha adquirido la antigua delegación de La Maquinista Bibiana, que tiene montadas sus oficinas en la calle de Zorrilla, 11, donde darán toda clase de detalles.

Desgraciadamente no se podrán admirar en el interior del Salón las producciones de la concienzuda casa inglesa, pues los dos coches doble faetón enviados no podrán llegar a tiempo para ser admitidos.

Los coches, sin embargo, estarán a disposición del público para los ensayos a que quiera someterse, y tomarán también parte en el mitin del Guadarrama.

Motobloc.

El stand núm. 9 será uno de los más visitados.

[Motobloc] Nombre neto, preciso, más que una marca, una síntesis, algo nuevo, algo original, en una palabra.

Cuando todos los constructores se copian unos a otros, la Motobloc, sin preocuparse de nada, sigue llamando la atención de los inteligentes.

Todo el mundo se agolpará a ver el «B loco», motor de la joven y célebre marca. [Figura] El motor, la transmisión, la dirección, el embrague, todo hábilmente alojado en un solo carter.

He aquí novedad, sencillez.

El bastidor que la Motobloc exhibirá, merecerá por sí solo que se haga una visita al Salón.

El administrador de la marca, el simpático M. Sapene, hará el mismo los honores del stand.

Añadamos que los dos coches que exponga tomarán parte en el mitin del Guadarrama. [M. Sapene nos mira]

Desmarais.

L'Automobile tendrá, naturalmente, su correspondiente stand en el Salón y podemos decir a propósito de él, que será uno de los más curiosos del certamen.

La Exposición Desmarais hermanos ocupa tres stands en el primer piso; los señalados con los números 136, 138 y 140, los cuales se hallan adornados con un artístico e inmenso panorama pintado.

En él se divisa un automóvil, una canoa y un globo dirigible, como demostrando que L'Automobile no puede ser vencida ni por tierra, ni por mar, ni en el aire.

El efecto general de esta instalación es de los más curiosos y desde luego se puede asegurar que las instalaciones del primer piso harán una formidable competencia a las del piso bajo.

Además, sabemos que en estas instalaciones se repartirán preciosos objetos que sirvan de agradable recuerdo.

Fiat.

La industria italiana, que acaba de demostrar una vez más sobre las duras carreteras de la Sicilia lo esmerado de su fabricación, tendrá brillante representación en el Salón de Madrid, en los stands 12 y 97.

Debese a los señores Urcola y Vignan, de San Sebastián, a quienes deberemos esta ocasión de poder admirar la construcción de la primera marca italiana, siendo de justicia añadir que dichos señores ha hecho todo lo posible para que la instalación resulte grandiosa.

El decorado en hierro forjado y cobre

martillado, hecha en los talleres Urcola, de San Sebastián, es una maravilla de cerrajería que honra a su constructor, estando destinada a albergar un bastidor 16 HP. para coche de ciudad con canoa, que sorprenderá por la pureza de líneas; otro bastidor 40 HP. cuatro cilindros con puesta en marcha automática; un bastidor 60 HP. tres cilindros, que constituye la última palabra del arte mecánico y, en fin, un magnífico landaulet limosín 40 HP.; carrocería Taffet, de San Sebastián, que es una maravilla de elegancia y de confort.

Los que no hayan visto aún los *Poids Lourds* Fiat, acudirán al stand 97, donde podrán admirar un bastidor de camión para cuatro toneladas de carga útil y un ómnibus.

Los vehículos industriales Fiat, de cuyo éxito en el Salón de París dimos ya cuenta a nuestros lectores, podrán ser admirados en Madrid.

Mitin del Guadarrama

22 MAYO

Por falta de espacio dejamos para nuestro próximo número el dar cuenta a nuestros lectores de los detalles de organización de esta interesante prueba.

Pero podemos desde ahora afirmar que la idea de la prueba ha sido acogida con gran entusiasmo, y que a ella concurrirá un brillante equipo de coches de clase.

Todas las marcas verdaderamente dignas de este nombre tendrán en ella brillante representación.

No podemos menos de dar nuestras más sinceras gracias al Real Automóvil Club por el decidido concurso y la alta competencia con que ha secundado nuestra iniciativa.

UNA MANIOBRA DE MALA FE

Con enorme sorpresa hemos leído las siguientes líneas que inserta la distinguida revista técnica *La Franco Automóvil*.

«Dentro de algunos días abrirá sus puertas el Salón de Madrid.

Es éste un despertar de la nación española, que no conocía, hasta ahora, más que los coches de

LOS SPORTS Y EL EJERCITO

EL SERVICIO DE AUTOMOVILES

Dijimos en uno de nuestros números anteriores, al hablar del Parque Aerostático de Guadalajara, que los *sports*, considerados hasta hace poco como juego, entretenimiento o recreo, habían ido tomando otros rumbos más prácticos y positivos y adquiriendo una orientación científica más conforme con el modo de ser de la vida moderna, en virtud de la cual muchas invenciones que, como los globos, los automóviles y la bicicleta, sólo sirvieron de diversión en un principio, se habían convertido en grandes factores del progreso y contribuyeron poderosamente a la solución de arduos problemas planteados por la ciencia.

Indicamos también que el Ejército, aprovechando como siempre para sus peculiares fines los adelantos del progreso, había acomodado a su servicio aquellos elementos deportivos, y ensanchado con ellos la esfera de acción de la ingeniería militar, con positivas ventajas para las necesidades de la guerra; a cuyo efecto citamos la aplicación de la colomboleja y la bicicleta a las comunicaciones, mencionamos las relaciones del automovilismo con el Centro electrotécnico e hicimos detallada historia del Parque de Aerostación.

Vimos entonces la importancia que ha adquirido en pocos años nuestro servicio aerostático y el prestigio tan grande como merecido de que goza el Parque de Guadalajara, merced a los esfuerzos del ilustre teniente coronel Vives y de los oficiales a sus órdenes; y hoy, en la seguridad de que, como entonces, constituye una nota interesante y un ejemplo de constancia, laboriosidad y entusiasmo, queremos hablar a los lectores de LA SEMANA SPORTIVA del origen y desarrollo del servicio automovilista en nuestro Ejército.

Creación del servicio.

Alma de ellos fue el capitán de Caballería D. Luis Carvajal, marqués de Puerto Seguro, quien en mayo de 1903 puso a disposición del coronel del segundo regimiento de Zapadores Minadores (hoy segundo Mixto de Ingenieros) un automóvil Peugeot, de su propiedad, modelo 1888, y de 12 caballos, con objeto de que se instruyeran en él los oficiales y tropa para poder aplicar el automovilismo a los servicios militares, conforme se había empezado a hacer en algunos ejércitos extranjeros; rasgo patriótico que siempre recordaron con satisfacción los oficiales, que hoy tienen a su cargo dicho servicio, pues, merced a él han podido poner a prueba su entusiasmo por su profesión.

Dicho automóvil había sido encargado a la «Société Anonyme du Automobile Peugeot», en octubre de 1898, pidiendo un motor de 10 HP., para tener en cuenta lo muy accidentado del terreno en España, y la casa constructora, después de realizar toda suerte de estudios, por ser en aquella época verdaderamente extraordinario un carruaje que pasase de 7 HP., accedió a construirlo de 12, siendo el segundo de esta potencia que salió de sus talleres.

Terminado en agosto de 1899, la Sociedad Peugeot solicitó permiso de su propietario para correr en la carrera Paris-Orléans, en la que fue vencedor, siendo después entregado a aquél, quien realizó en él el viaje Paris-Madrid.

Aceptada por el ministro de la Guerra, en junio del mismo año, la oferta del capitán Carvajal, se hizo cargo del referido automóvil el segundo regimiento de Zapadores, y acto seguido dió comienzo la instrucción de tres oficiales y varios individuos de tropa, quienes la terminaron en agosto.

El *chassis* de dicho coche era tubular, de acero; su motor, colocado en la parte posterior del carruaje, era horizontal, de cuatro tiempos y dos cilindros, con válvulas de admisión automáticas y las de escape mandadas; el encendido era por incandescencia—luego fue sustituido en el regimiento por el eléctrico, —la regulación se hacía sobre el escape y el cambio de velocidades se efectuaba por tres trenes *baladeurs*.

En vista de los resultados obtenidos con este automóvil, en tan corto espacio de tiempo, volvió a oficiar el conde de Caballeros, en septiembre de 1903, al coronel del mencionado regimiento, ofreciéndole para el mismo objeto otro automóvil de la misma marca, pero de 24 HP. y modelo 1900, oferta que fue aceptada por el ministro de la Guerra en octubre del mismo año, siendo entregado el coche pocos días después al ya citado Cuerpo.

Este automóvil, que sólo se diferencia del de 12 caballos en que el encendido era eléctrico por acumuladores, la dirección irreversibles y de volante y llevaba dos radiadores, uno delante y otro debajo de la caja, sufrió, poco antes de ser entregado al segundo regimiento, un accidente que le produjo algunas averías.

El servicio de automóviles en el segundo regimiento.

En poder ya los dos automóviles del mencionado regimiento, se improvisó en él un pequeño taller de reparaciones, en el que se efectuó desde luego la del 21 y posteriormente la de las averías que con alguna frecuencia les fueron ocurriendo a ambos, pues organizada con bastante más voluntad que elementos una Escuela de mecánicos, el aprendizaje de éstos daba lugar a muchos de ellos, lo que si resultaba en verdad ventajoso para la mayor práctica de aquéllos en los trabajos de taller, redundaba en cambio en evidente perjuicio de los coches.

A pesar de ello, dichos automóviles han tomado parte en las maniobras generales realizadas en la Mancha en octubre de 1904, siendo ésta la primera aplicación militar que recibían los autos en España, los cuales fueron utilizados repetidas veces por el director de dichas maniobras, general Villar, y por su Estado Mayor; asistieron también a las que tuvieron lugar con ocasión de la visita de M. Louzet, y a las que en el último octubre se realizaron por el paso del río Alberche, sin que en todas éstas sufrieran la más ligera avería, no obstante lo trabajados que ya están. Para LA SEMANA SPORTIVA resulta, además, curioso recordar que en el 12 HP. fue recogido el malogrado Jesús Durá al tomar tierra, cuando el concurso de *Globos y automovilismo* organizado para la inauguración del Real Automóvil Club de España.

En estos automóviles han aprendido a conducir 91 oficiales y más de 15 individuos de tropa, mereciendo citarse como prueba de lo bien que ha fructificado la

semilla sembrada por el marqués de Puerto Seguro, que los dos primeros mecánicos automovilistas salidos de la Escuela afecta al segundo regimiento, se hallan hace ya más de un año al servicio de Su Majestad el Rey y de S. A. el Infante don Carlos, y que actualmente están en París, perfeccionando los conocimientos que en éstos dos automóviles han adquirido, otros tres mecánicos que pasaron en enero último al servicio de la Casa Real.

Véase, pues, si ha sido útil la campaña realizada por éstos dos veteranos autos, que todo Madrid conoce y que aun hoy día acusan ruidosamente su presencia cuando cruzan nuestras calles ocupados por laboriosos soldados, que van a adquirir en las carreteras, bajo la dirección de sus entusiastas oficiales, unos conocimientos que les asegure un porvenir en que, sin duda alguna, no pensaban cuando con más o menos pena fueron a servir al Rey.

Los nuevos automóviles.

No siendo, sin embargo, suficientes estos dos automóviles para la instrucción de los mecánicos automovilistas, si ésta había de tener el carácter práctico que dicha profesión requiere, y resultando por otra parte aquellos coches bastante anticuados ya para el servicio militar del automovilismo, hoy que tan distintos son en su forma y disposición los automóviles modernos, se propuso por el 2.º regimiento mixto—a cuyo actual coronel, D. Félix Arteta, debe el Cuerpo de Ingenieros la excelente organización que ha recibido este servicio—la adquisición de otros dos nuevos, y aprobada esta propuesta por el ministro de la Guerra en mayo del año pasado, se encargaron a las casas Itala, de Turín, y Panhard, de París, dos autos, que en los últimos días de febrero han llegado a Madrid, haciéndose cargo de ellos, en virtud de una disposición de que luego hablaremos, el Centro Electrotécnico y de Comunicaciones.

Mas no se crea que la elección de estas marcas ha sido caprichosa, sino que de las varias de primer orden sancionadas por la práctica se trató de escoger las que mejor resumían las dos tendencias más generalizadas actualmente en la construcción automovil, a fin de que a la vez que estos coches desempeñaran su peculiar cometido, sirvieran de motivo de estudio en la Escuela de mecánicos automovilistas.

Por esta razón, mientras el Itala, que es un doble *faeton* 85 HP., análogo al que usa S. M. la Reina Margarita de Italia, tiene los cuatro cilindros de su motor fundidos por pares; carburador automático, encendido por magneto de baja tensión; cuatro velocidades y marcha atrás por triple tren *baladeur*; siendo la cuarta directa; doble ventilador en el volante; freno sobre el diferencial con enfriamiento de agua; depósito de gasolina con bomba de presión para ésta; transmisión por cordón y suspensión Amans; el Panhard, que es otro 35 caballos del mismo modelo que el de S. M. el Rey y lleva una *carrosserie landaulet limousine*, tiene sus cuatro cilindros separados, carburador Krebs y encendido doble por acumuladores y magneto de alta tensión; el cambio de velocidades es por simple tren *baladeur*; el depósito de agua forma *Ray de España*, la transmisión por cadenas y la suspensión sistema Phoenix.

De esperar es que, con ellas, continuará el Centro Electrotécnico la brillante historia que acabamos de exponer, y que, vencidas ya las dificultades con que ha de luchar en sus comienzos toda labor positiva, seguirán fomentando nuestros ministros de la Guerra un servicio que tan excelentes resultados ha de dar en campaña; y que en analogía con lo hecho recientemente en Alemania, llegaran a crearse tropas de automovilismo que, como las de telegrafos y ferrocarriles, tengan por especial misión el asegurar las comunicaciones militares.

La Escuela de mecánicos automovilistas del Centro electrotécnico.

Dispuesto, por otra parte, en junio del año pasado que esta Escuela, así como el servicio de automóviles, pasasen a depender del Centro Electrotécnico, se nombró una Comisión, presidida por el ilustre coronel Gallego, jefe de la sección de Comunicaciones del Estado Mayor Central, que estudiase la reorganización de dicha Escuela y redactase el reglamento por que se había de regir.

Aprobado éste en septiembre del mismo año—lo que prueba que las Comisiones, cuando en ellas impera la voluntad, sirven para algo más que para retardar la resolución de los asuntos—quedaron distribuidas las enseñanzas de aquella en dos cursos de tres meses y medio de duración cada uno, a fin de que estos estudios no entorpecieran la instrucción militar de los alumnos, que la siguen durante los restantes meses del año.

Forman el programa de estos cursos unas ligeras y prácticas nociones de mecánica y electricidad; un estudio detallado y detenido de los diversos órganos del automóvil de gasolina y del funcionamiento de los mismos, con el conocimiento de sus averías y de su reparación; unas ideas sobre lectura e interpretación de planos y sobre los automóviles de vapor y eléctricos, y los reglamentos dictados por el ministerio de Obras públicas y por varios Ayuntamientos para la circulación de coches automovilistas.

Completan este bien entendido programa las indispensables prácticas de conducción y entretenimiento de automóviles, a cuyo efecto cuenta el Centro con un taller en el que ejecutan los alumnos de las Escuelas trabajos, acerca de los cuales podrá juzgarse en la próxima Exposición de Industrias madrileñas, en la que en el pabellón del ministerio de la Guerra expone el Centro Electrotécnico trabajos relacionados con los servicios de telegrafía ordinaria, radiotelegrafía, ciclismo y automovilismo, que del mismo dependen.

Son profesores de esta Escuela, y están encargados del servicio de automóviles, a las inmediatas órdenes del distinguido director del Centro, teniente coronel Ravana, los capitanes Ortega y Goytze, competentes automovilistas, cuyo *Tratado práctico de automovilismo* es ventajosamente conocido de todos los buenos aficionados, y cuyo interés por sus alumnos corre parejas con el que éstos demuestran por adquirir sus enseñanzas.

Estos alumnos reciben al aprobar el segundo curso un título de mecánico automovilista que, reconocido por el R. A. C. E., les habilita para ejercer aquella

profesión, una vez licenciados, con entera garantía para quienes los toman a su servicio, puesto que esta Escuela, en tanto no funcione la que por recientes disposiciones del ministerio de Instrucción pública se ha creado en la Escuela Central de Artes e Industrias, es hoy la única dependencia oficial en que se dan las enseñanzas necesarias para otorgar aquel título.

El Cuerpo de voluntarios automovilistas.

Esto es cuanto en breves años y luchando con bastantes más dificultades que las que de este simple relato parecen deducirse, se ha logrado hacer en lo que respecta al desarrollo del automovilismo en nuestro Ejército; pero esta organización sería defectuosa si, al igual que en el extranjero, no hubiese aquel recabado el patriótico concurso de los automovilistas españoles, gente progresiva y como tal siempre asquible a toda noble empresa para la creación de un Cuerpo de automovilistas voluntarios.

LAS GRANDES CARRERAS

LA TARGA FLORIO

PRIMER DÍA

La Copa de cochecitos.

Una vez más ha demostrado el automovilismo el carácter de deporte democrático, sus condiciones de resistencia y de velocidad.

En España desconociese casi completamente el alcance de los servicios que puede prestar el cochecito a toda una clase de médicos, notarios, etc.; puede circular por todos los caminos, evitando por su poco peso un gasto exagerado de neumáticos y haciendo un consumo casi nulo, merced a estar dotado de un solo cilindro.

La cuestión de consumo y de desgaste de neumáticos hallábase al alcance de todas las inteligencias, ya que no son sino consecuencias lógicas del poco peso y de la presencia de un cilindro único.

Sólo hay que probar, pues, la resistencia.

Ya hemos hablado en estas columnas de la dura prueba organizada el año último por nuestro colega *L'Auto*, la cual comprendía un trayecto de 1.483 kilómetros, que los competidores debían hacer en seis días.

Ayer, en Sicilia, en un país montuoso, comparable a España desde el punto de vista del mal estado de las carreteras y de la ardiente del clima, ha tenido lugar otra carrera de 300 kilómetros.

El Circuito Siciliano es de 150 kilómetros; no contando menos de mil virajes y partiendo del nivel del mar, elevase hasta 1.100 metros de altitud.

Pueden imaginar nuestros lectores si abundarán las curvas y las pendientes escarpadas y si los frenos tendrán que trabajar en ellas.

El vencedor, un valiente «Sizaire y Naudin», ha hecho el trayecto a la respetable media de 30 por hora.

Una victoria más para la joven marca francesa, que ya cuenta tantas en su brillante historia.

Detrás del vencedor encontramos un respetable equipo «de Dion Bouton», menos cochecito de carrera, pero de gran regularidad.

Añadamos que, tanto uno como otro, empleaban neumático Michelin cosa a que ya estamos habituados.

Una lluvia torrencial, que venía cayendo desde hacía unos días, había puesto el terreno en muy malas condiciones.

He aquí la clasificación:

1. Sizaire et Naudin (Naudin), en 7 h. 47 m. 9 s., pneus Michelin.
2. De Dion-Bouton (Florio), pneus Michelin, en 8 h. 2 m. 24 s.
3. De Dion-Bouton (Stabile), pneus Dunlop, en 9 h. 10 m. 45 s.
4. De Dion-Bouton (Mollica), en 11 h. 31 m. 35 s.

La prueba de la *Sizaire et Naudin*, con un monocilindro de 120 de *aleage*, bate las que el año último pudieron llevar a cabo los coches de 130 de *aleage*.

Es de notar que la de Dion de Florio no tenía más que 100 de *aleage*.

SEGUNDO DÍA

La carrera «De los 1.000 giros» se ha verificado y los italianos han alcanzado una brillante victoria y conservado el trofeo de la Targa Florio, que ya habían ganado en 1906.

De los cinco primeros, únicos que ganaron el premio, dos son Fiat; otros dos, Itala, y uno, Lorraine-Dietrich.

Comprendo que los conductores italianos debían conocer mejor los detalles de tan difícil recorrido, que los franceses y alemanes, que no empezaron sus ensayos hasta días antes de la carrera; pero la victoria italiana es demasiado brillante para poderla disminuir con argucias.

Después de la maravillosa carrera de coches italianos, importa hacer notar el esfuerzo de la Lorraine-Dietrich, que con su filial italiana Isotta-Fraschini, había inscrito cinco automóviles, todos clasificados en las diez primeras llegadas. Durray viene después de Fabry, en Itala, y Gabriel, que llegó el primero a Burdeos, en la carrera Paris-Madrid, pierde el quinto lugar por pocos segundos.

El éxito de la Cruz de Lorena será el único consuelo de la coalición francesa.

Agreguemos, porque sería injusto olvidarlo, que los cinco primeros partieron con llantas amovibles, Michelin.

Bibendum, una vez más venció el obstáculo, y que obstáculo!

La carrera.

Una muchedumbre entusiasmada presenciaba, a pesar de la hora, demasiado temprana, la salida de los coches.

He aquí el orden en que partieron, de tres en tres minutos:

	H. M. S.
Pilain (Salvioni).....	5 40
Opel (Opel).....	5 43
Darracq (Wagner).....	5 46
Zust (Maggioli).....	5 49
Rapid (Girano).....	5 52
Isotta-Fraschini (Trucco).....	5 55
Junior (Tolotti).....	5 58
Bayard-A. Clement (P. Carcel).....	6 1
Berliet (Rigal).....	6 4
Lorraine-Dietrich (Durray).....	6 7
Deluca-Daimler (Isan).....	6 10
Diatto-Clement (Buzio).....	6 13
Radia (Gasté).....	6 16
Suddeutsche Fabrik (Hyeromimus).....	6 19
Gobron (Dureste).....	6 22

Aceptada la idea con verdadera emulación y entusiasmo por la mayoría de los socios del R. A. C. E., alguno de los cuales como el duque de Arión, se ha inscrito con sus tres coches, púsose de acuerdo su activo presidente, el conde de Peñañver, con el distinguido general Martitegui, jefe del Estado Mayor Central, y se constituyó una Comisión formada por los condes de Peñañver y del Valle y el marqués del Rafal, en representación del primero, y del coronel Gallego, teniente coronel Ravana y capitán Goytze en nombre del segundo, que diese forma práctica a tan meritoria idea y redactase el oportuno reglamento, Comisión que lleva sus trabajos muy adelantados, lo que permite esperar que en las maniobras del próximo otoño, que después de la entrevista de Cartagena es de presumir revistan excepcional interés, tomará parte por primera vez, conquistando el aplauso unánime del Ejército y de la nación toda, el patriótico Cuerpo de voluntarios automovilistas.

X.

10. Garcel (Bayard-A. Clement).....	8 53 14
11. Minoia (Isotta-Fraschini).....	8 53 19
12. Maggioli (Zust).....	9 1 7
13. Ison (Deluca-Daimler).....	9 1 22
14. Dureste (Gobron).....	9 10 24
15. Eria (Benz).....	9 11 15
16. Gremo (Junior).....	9 13 38
17. Spammann (Benz).....	9 15 56
18. Buzio (Diatto-Clement).....	9 20 5
19. Gauderman (Bayard-A. Clement).....	9 29 4
20. Hubertot (Deluca-Daimler).....	9 32 20
21. Collinet (Bayard-A. Clement).....	9 38 25
22. Gallina (Rapid).....	9 50 10
23. De Bojario (Benz).....	9 52 40
24. Homery (Deluca-Daimler).....	10 16 20
25. Cappugi (Zust).....	10 32 30
26. Gasté (Radia).....	10 33 25
27. Faure (Gobron).....	11 17 25
28. Pizzagalli (Pilain).....	11 21 53

El éxito del día corresponde por entero a Fiat. La decena de la construcción italiana ha consolidado una vez más el prestigio mundial de que hace algún tiempo goza.

Ya en España, los representantes de la marca Urcola y Veignon, de San Sebastián, nos había dado a conocer sus excelentes cualidades. En este día les toca a ellos también algo del éxito obtenido por Nazzaro y Lanci.

BUZON

Legislación de automóviles.

Sr. Redactor sportivo de LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA.

Muy señor mío y compañero distinguido: En uno de los números pasados del periódico de cuya redacción forma usted parte, dedicados al *sport*, he leído una interesante carta escrita en Sevilla por D. J. S. Ferrer, y en la que se hacen atinadas observaciones acerca de la unidad legislativa que debiera existir respecto a la forma de caminar los vehículos por las calles y carreteras.

Como tengo escrito algo sobre el particular, me permito escribirle estas líneas, ya que el tema, además, resulta de interés general, sobre todo desde que el automóvil ha tomado carta de naturaleza en España.

En el prólogo de mi libro cuyo título encabeza estas líneas, me ocupaba de este asunto y decía:

«La legislación acerca de los automóviles debe ser en extremo previsora y revisitar un carácter internacional; por no haberse llegado, como se tiene que llegar, a una inteligencia continental en tan importante extremo, tiene que ser letra muerta mucho de lo legislado.

Por lo que respecta a España, esa falta de unidad produce los más cómicos contrastes: el «trote de caballos», término corriente de comparación para graduar la velocidad de los automóviles en poblado, se calcula en unas provincias en tres kilómetros por hora, en otras en cinco y hasta en diez; y mientras en una localidad se impone al infractor la multa de 5 a 25 pesetas, en otra, la misma infracción se castiga con 500...

Se impone tomar en serio la legislación acerca de los automóviles, no sólo para regular su existencia sino para fomentar el desarrollo de las industrias anejas a ese utilísimo medio de comunicación.

Como medios para llegar a ese fin añado seguidamente:

«En el ministerio de Fomento se debe crear una Sección de Negociado con la misión exclusiva de ordenar lo legislado en España y fuera de España y preparar una ley completa.

«Un procedimiento exclusivo de aviso para los automóviles, chapas y faroles con signos nacionales, provinciales y especiales del Registro local, vías especiales para automóviles, unidad legislativa, vigilancia cumplida y eficaz sanción, tanto al que impide innecesariamente la circulación del automóvil como al que, conduciendo este, infringe la ley, son algunos de los diversos extremos que pudieren llevarse a una ley humana y progresiva al mismo tiempo.»

A simple vista parece labor difícil, si no imposible, llegar a un acuerdo internacional respecto a los diversos extremos que comprende la reglamentación del automovilismo en su más amplio sentido, y, no obstante, existe una razón poderosísima para llegar muy pronto a esa unidad, y no es otra que la de ser ésta una necesidad mundial, aparte de lo mucho que ya es común a todas las naciones.

Podrán surgir recelos diplomáticos, ni siquiera de índole industrial, al acordarse la misma velocidad en poblado y en carretera libre; el mismo número de faroles y hasta su misma intensidad; idéntico avisador; un mismo modelo de placa de identidad; las mismas condiciones de capacidad en los conductores, con los propios justificantes de la misma; idénticas medidas de previsión; las mismas facultades en las autoridades para ordenar las detenciones, con iguales multas en idénticos casos, etc., etc.? Indudablemente que no, pues todas esas medidas son de interés general, como general es la necesidad de adoptarlas para garantizar a los respectivos ciudadanos.

Dada la índole del automóvil que, a veces, en pocas horas atraviesa provincias y hasta naciones, estrechándose cada día más, podría llegarse hasta a la creación de tribunales especiales que con brevedad resolvieran de plano y en principio el accidente ocurrido, sin que fuera obstáculo ni para que el fin que cumple en la vida social ese signo portentoso del progreso quede su satisfacción, ni desaparecieran las garantías que los perjudicados tienen a su vez derecho a reclamar.

Respecto al régimen interior de la nación puede hacerse también mucho para la identificación por ejemplo, del vehículo, extremo éste de los más interesantes.

No es arte de iglesia el aplicar en España algo parecido a las instrucciones dictadas en 1901 por M. Baudin (L).

Y como sólo me había propuesto esbozar algo de lo que en materia de unidad legislativa podría hacerse y veo me he extendido demasiado, cierro estas líneas abrigando la esperanza de que en la próxima Exposición del Palacio del Hipódromo se trazaran, por lo menos, las primeras líneas para una inteligencia internacional en orden legislativo, y por lo que al automovilismo concierne.

De usted afectísimo y agradecido servidor q. s. m. b.

Fidel Pérez Minguez.

(1) Véase mi libro *Legislación de automóviles*, página 150.

AUTOMOVILISMO

FRANCIA

La unificación de los neumáticos.

A instancias y por iniciativa del marqués de Dion, presidente de la Cámara Sindical francesa de constructores de neumáticos, se reunirán dentro de poco, para estudiar la unificación de los neumáticos.

Abriase la convicción de que con esta medida disminuirían considerablemente los gastos de fabricación, trayendo esto como consecuencia una baja en el neumático en general.

Los constructores parecen hallarse dispuestos a este estudio, lo que constituiría el primer punto interesante.

El porvenir nos dirá si este sueño del chauffeur, el neumático sólido y barato, está pronto a realizarse.

INGLATERRA

El circuito de las Ardennes.—Nuevos acuerdos del A. C. de Bélgica.

La Comisión sportiva del A. C. de Bélgica, acaba de acordar que el constructor cuyo coche obtenga el primer puesto en la Copa del Emperador, tendrá derecho a declarar *forfait* para el 6.º de los coches que hubiera podido inscribir en el Circuito de las Ardennes, que se disputará bajo el mismo reglamento.

Importa igualmente mencionar que el constructor que haya inscrito tres coches antes del 15 de mayo, podrá inscribir otro más, sin pagar derechos dobles, antes del 1.º de julio a las seis de la tarde.

Por último, en las condiciones exigidas para la clasificación de los coches, especificase que la distancia máxima, y no mínima, del delantal en el respaldo del asiento del conductor sea de 1,50 metros.

ALEMANIA

La Copa Herkessner.

Se ha cerrado ya definitivamente la lista de inscripciones para esta prueba, que ha alcanzado la cifra de 161 coches.

Esta carrera, a la que sólo concurren particulares, reunirá a todas las marcas del mundo. ¡La copa de Babel, podemos decir!

AEROSTACION

Los premios de aviación actuales en Francia.

Habiendo ganado M. Santos Dumont en la memorable jornada del 12 de noviembre de 1903, los diversos premios de aviación creados por la Comisión de aviación de l'Aéro-Club de Francia, dicha Comisión, con el fin de estimular a los aviadores principiantes, ha instituido las siguientes recompensas:

1.º Tres placas de oro y tres premios de 200 francos a los tres primeros aviadores que logren en 1907 franquear 150 metros en vuelo mecánico, sin desvíos entre el punto de salida y el de llegada.

2.º Las medallas de bronce, especialmente acuñadas, a todos los aviadores que efectúan la misma prueba en el transcurso de 1907.

Continuáramos vigentes la Copa de aviación Archdeacon (valor 2.500 francos), y el Gran Premio de aviación de 50.000 francos para un kilómetro en *boucle* cerrado.

Se han fundado pruebas más ruidosas y dotadas de premios más elevados, casi fantásticos, dada la severidad de las condiciones exigidas. Las pruebas del Aero-Club de Francia hallábase en relación con el estado actual de la cuestión.

Los premios ofrecidos no son despreciables.

Envíase el reglamento detallado de las diversas pruebas a quien lo pida al Aero-Club de Francia, 81, Faubourg Saint-Honoré, París.

Sport en provincias.

VALLADOLID

En esta capital se efectuó el domingo último una ascensión aerostática.

El globo utilizado lo era el *Jesús Durá*, perteneciente al Real Aero Club (Español), tripulado por el intrépido y decidido *sportsman* D. Manuel Herrero.

Los trabajos de inflar el globo fueron presenciados por un numeroso público.

Aquéllos comenzaron a las siete de la mañana, y a las nueve y media, próximamente, fue amarrada al globo la barquilla, y ocupada ésta por dicho Sr. Herrero y tres señores de su familia, se dió suelta al globo, que ascendió majestuosamente, en medio de los aplausos de la multitud.

Anteriormente se soltaron varios globos sondas, sin que marcaran la dirección del viento en un sentido continuado.

La calma de la atmósfera y un accidente en el aerostato, fueron la causa de que el *Jesús Durá* permaneciese una hora escasa en el aire, pues a las diez y media próximamente descendió el globo en Ribera de los Ingleses, orillas del Pisuerga.

Es esta la segunda prueba que en esta capital realiza el Sr. Herrero.

La próxima ascensión la efectuará dicho señor, solo, pilotando el globo *Amada*.

PAMPLONA

En esta capital acaba de crearse una nueva Sociedad sportiva, que celebró su primera fiesta el día 22 del corriente.

Dicha Sociedad lleva por título «Sporting Club Navarro».

La fiesta de inauguración consistió en una excursión ciclista, saliendo de la plaza de Tacón,

Estos se hallan muy satisfechos del resultado de su primera excursión. Deseamos muchas prosperidades al «Sporting Club Navarro».

BILBAO

En esta capital se ha celebrado un *match* benéfico de *foot-ball* entre las Sociedades Vizcaya F. B. C., que tomó parte en el Campeonato de España, y un Club de Portugalete. El partido era a beneficio de las familias de los naufragos de Portugalete.

Resultó muy brillante, ganándolo el Vizcaya por tres *goals* a uno.

Jugaron muy bien todos los señores que componían ambos *teams*. El público aplaudió entusiasmado. Se habla de la posible celebración de un *match* internacional en Bilbao en la primera quincena de mayo, entre un equipo inglés y otro compuesto en su totalidad de españoles, y en el cual serán concedidos magníficos premios.

En Lamiaco se celebró otro *match* de *foot-ball* entre los equipos «The five o'clock tea Club» y el «Mackferland».

Durante el primer tiempo, ambos bandos lucharon muy bien, no consiguiéndose apuntar ni un solo *goal*.

Después de cambiados los terrenos el «Mackferland» logró apuntarse el único *goal* del partido, cinco minutos antes de dar el *referee* Mr. K. Spitta, la señal de terminación del *match*.

El público aplaudió la destreza de los jugadores.

SANTANDER

Se ha celebrado la manifestación organizada por la Sociedad «Unión Ciclista y Sportiva Santanderina» el pasado domingo.

A las dos y media se dio la salida a los manifestantes, que en completa alineación de parejas, con la bandera a la cabeza, recorrieron varias calles de la capital, en todas las cuales se agrupó numeroso público deseoso de presenciar el paso de los manifestantes.

A las cuatro y media penetraron en Solares, donde fueron objeto de justa aclamación. Después de celebrado el banquete en el Hotel Madrid y sacar varias fotografías se emprendió la vuelta a la población, donde llegaron a las ocho de la noche.

Para el domingo próximo se espera con gran impaciencia la anunciada excursión a Sanillana, con motivo de la cual reina el mayor entusiasmo.

SEGOVIA

En esta población se han organizado con gran empeño varios partidos de *foot-ball* entre alumnos de la Academia de Artillería y distinguidos jóvenes de la sociedad segoviana.

El último domingo, con un tiempo espléndido, se jugaron dos partidos muy reñidos en la plaza de la Academia entre dos *teams* de alumnos y dos de paisanos, llevando gran ventaja los alumnos, sobre todo en el segundo.

Lucian vistosos trajes azules éstos y blancos los paisanos.

Los alumnos han organizado una Sociedad que preside D. Pedro Almodovar Blanco hijo de los condes de Almodovar.

Mucho se desarrolla el sport del ciclismo, pues como tenemos buenas carreteras, varios amigos jóvenes han organizado excursiones que han resultado muy brillantes.

Es de esperar que, llegado el verano, las muchas personas que a Segovia acuden contribuyan eficazmente al desarrollo de todos los sports en aquella capital.

Ecos

El auto perfumado.

Ante los progresos de la carburación y la buena calidad de las mezclas evitan cada día más los olores desagradables que se desprenden al paso de los automóviles, los sabios alemanes acaban de idear un procedimiento para perfumar los gases quemados.

Basta mezclar al aceite de engrases ordinario, aceites o sustancias que tengan un punto de ebullición inferior al de aquél, y que desprendan al arder un olor agradable que neutralice el de la antilina.

Verdaderamente, esto se llama interesarse por el olfato de los transeúntes.

Nada, una vez puestos a ser corteses, detendrá a los chauffeurs.

Estos, según las regiones que atraviesen, cambiarán de perfume.

En las paradas, los habitantes de los campos, podrán colarse un instante el pañuelo—si lo tienen—en la nariz, a la salida del vilencioso.

¡Oh, el progreso!

La velocidad de un perro.

La policía de Ohio utiliza un bulldog para detener a los chauffeurs culpables de exceso de velocidad. Este perro es verdaderamente extraordinario; si hemos de creer a los periódicos americanos; dice que pueden marchar pegados, materialmente, a un coche que marche a una velocidad de treinta millas por hora, durante media milla, o sea más de cincuenta y un kilómetros.

¿Cómo se organizarán carreras de perros en entrenadores?

Los reyes chauffeurs.

Dentro de algunos días marchará el Kaiser, en automovil, al Tannus.

Propóñese hacer el circuito en que 96 coches de grandes marcas se disputarán la Copa por el ofrecida.

El Kaiser volverá al Tannus en junio para asistir a las peripetias de la prueba y entregar el mismo al vencedor el premio imperial.

Educación automovilista.

El automóvil ha entrado oficialmente en Francia en el programa de los estudios.

Hace algunos días, nuestro colega de París *L'Auto* publicaba un artículo invitando a un constructor a prestar un basidor a la Escuela Politécnica, donde se forman los ingenieros militares y civiles.

El gran industrial Darracq envió inmediatamente a la Escuela el basidor pedido, invitando al director y a los alumnos de la misma a girar una visita a sus fábricas de Surénes.

Infú crémome decir que la amable proposición fue aceptada en seguida.

UN SPORT NUEVO

AVENTURAS DE SEIS ALUMNOS

(CONTINUACIÓN)

Segunda jornada. Lunes 25.—A las seis de la mañana, y después de arreglar y achicar de agua la barca, salimos con grandes ánimos, pero con mucho trabajo, pues la poca agua del Henares seguía entorpeciendo nuestro camino.

Pasamos luego tres presas a cual más peliaguda, la de Alcalá, García y las Armas.

En ellas el constante estiaje del río nos obliga a ir empujando la barca, incesantemente metidos en el agua y librándola de nuestro peso para que pudiera flotar mejor, alternando con curvas rapidísimas y grandes corrientes, que echando la barca contra las orillas, donde los troncos de árboles y las ramas gruesas ya nos propinaban grandes palizas y arañazos, de los que nos librábamos a medias tendiéndonos en el fondo de la barca, o ya enredándola entre ellas o entre grandes piedras, donde la violenta corriente, encontrando la barca sujeta, amenazaba volcarla.

A fuerza de improbos trabajos y de remojones y chapuzones, logramos salir de aquellos pasos, que de cuando en cuando se repitieron en la expedición.

A pesar de todo, el buen humor no falta, y se decide en junta de almirantes, por unanimidad, tomar a broma todo contratiempo, no cejar ante ningún revés ni peligro y llegar a Toledo, cueste lo que cueste. Nuestro compañero Navarro, menos ágil por su peso que los demás, anda tardo en empujar la barca en las varaduras, y en una de ellas, ocurrida en sitio de gran corriente, una vez vencida, saltamos todos rápidamente en la barca; pero los 85 kilos de Navarro, que, sin embargo, tiene más espíritu que materia, no pudieron hacer lo mismo y quedó allí en medio del río, sin que pudiéramos recogerle. Tuvimos que ganar la orilla y, caminando difícilmente por ella, lo recogimos en el primer remanso, uniéndose a nosotros, entonando alegres canciones y dirigiéndonos un *speech* sobre la fuerza de voluntad y la tenacidad de los españoles.

Con los trabajos que proporciona el difícil cauce del río, se hace tan fatigosa la marcha, que decidimos remar por parejas, estableciendo una hora de descanso y dos de galeote o forzado, dándole al remo. Alegran un poco la monotonía del camino grupos de pescadores y lavanderas, con los que entablamos, desde la barca, chispeantes diálogos, sazonados con donaires propios de aquella gente, y de cuando en cuando vemos asomar a las orillas algún conejo, contra el cual disparamos los revólvers, sin que, afortunadamente, hagamos blanco en algún tripulante... ni en ningún conejo tampoco.

Se decide animosamente pasar la noche navegando para lograr nuestra entrada en Toledo el miércoles; pero el hombre propone y estos ríos españoles disponen. La noche se acerca, el frío empieza a dejarse sentir, y, sobre todo, hace decaer al ánimo una presión que se espera pronto; presa tan temible, que en ella pasaron una noche y un día los expedicionarios de hace cuatro años, teniendo que salir a nado y pasar la barca hurgando desde la orilla con dos mulas y buen golpe de obreros del molino.

La presa no ofrece solamente los recelos del peligro, sino dificultades materiales difíciles de vencer, pues no sólo tiene arriba y abajo gran profundidad, sino que está provista de una estacada en la corona y otra al pie de la caída, cuyos gruesos maderos impiden atravesarla, y el mucho fondo y violencia dificultan el operar desde el río fuera de la barca.

Decidimos pasar a la, a pesar de los obstáculos y de la oscuridad de la noche. Larrea y Pepe Domínguez se quedan en la barca y los demás desembarcan, y aprovechando un muro que limita por la orilla la presa, tiramos desde él, casi verticalmente y con cuerdas de la barca, para hacerla salvar las estacadas, a lo que ayudan los de a bordo con sus palancas. Por fin, después de muchos golpes y de no pocos riesgos e inmenso trabajo, al cabo de una hora de lucha, conseguimos salvar la presa y proseguimos el viaje. Ya estamos cerca del Jarama, que esperamos con ilusión, considerándole como el alivio de nuestro trabajo; pero no hay bien, aunque sea imaginado, que no cueste pena, y ésta se presentó en el último trozo del Henares, que es terrible. Grandes remolinos, corrientes impetuosas, curvas rapidísimas, orillas tapizadas de troncos y ramas; a las que nos empujan en las curvas las grandes corrientes, sufriendo allí enormes palizas, que no por ser vegetales son menos dolorosas. A todo esto es de noche cerrada, un frío intenso se deja sentir con más fuerza en nuestros cuerpos empapados en agua, y sin calor alguno, pues no hemos podido comer porque la barca sigue recibiendo grandes golpes contra las peñas y las orillas.

Por otra parte, el camino no se distingue, pues el reflejo en las aguas de la luna, que tenemos de cara, oscurece todo el fondo del paisaje, ocasionando gran indecisión en la vista, como sucede en aquel momento en que el Henares forma un delta, preparando su desembocadura en el Jarama, y presentando varias salidas. Pero el traidor Henares nos había de despedir con alguna de las suyas, y en efecto, la barca queda encallada entre dos peñas, sobre una corriente violentísima: hay que aligerar peso echándose al agua; pero asidos fuertemente a la barca para que no se nos escape. En uno de los esfuerzos, sale por fin disparada la barca, saltando en ella tan rapidísimamente, que caemos todos sobre estribos; la barca se inclina horriblemente, la empuja la corriente hacia la orilla, y allí se nos pone casi vertical, pues tropieza en ella por babor, entrando el agua en gran cantidad, poniéndonos como una sopa, mojando las mantas y trastornándonos todo. Luchamos aún un cuarto de hora, y, por fin, llegamos al Jarama, que saludamos con un hurra! entusiástico. Era ya las diez y media de la noche, noche helada. Echamos multitud de maldiciones al Henares, que nos dejó a un relinquo, haciéndonos variar varias veces en los bajos de su delta.

A la luz de la luna admiramos el Jarama como un paraíso; pero no estábamos ya para poesías, era necesario descansar, comer, se-

car nuestras ropas, entrar en reacción, arriarnos a alguna hoguera, y como a Navarro le entra un frío grandísimo a pesar de su buen capote de montar, decidimos atracar y pasar la noche en el ventorro de Mejorada, provistos de algunos víveres.

Llegamos a la casa, que encontramos cerrada; llamamos repetidas veces, nadie responde; nos resignamos a pasar la noche al sereno y a comer frío, cuando al fin abre el ventorro, aunque muy recelosos de ver a aquellas horas a seis individuos hecho una facha, con sendos sombreros de paja; pero enterados de nuestra aventura se desahoran en diligente amabilidad, encienden un buen fuego, a cuyo calor cenamos y nos secamos, y en colchones que nos parecieron de pluma, roncamos a pierna suelta, a pesar de las mil y una corrientes de aire que por rendijas de puertas y ventanas nos azotan.

Tercera jornada. 26 de abril.—A las seis en punto estamos en pie con un cuerpo de mil diablos; pero el café que tomamos a bordo nos reanima y volvemos con brío a la tarea. Nos las prometemos muy felices, pues a pesar de varias varaduras y atascos por la mucha anchura del río que le da poco fondo, sin duda por la experiencia adquirida, los salvamos con acierto, teniendo en cuenta que las malas condiciones marinerías de la barca, muy ancha y sin quilla, dificultan su manejo. Pasamos bajo algunos puentes de ferrocarril, y después de almorzar con apetito y por parejas, desfilamos por delante de la Azucarera Española, cuya presa pasamos fácilmente por el agua que lleva; el calor empieza a apretar, se arma el tordo y sigue el viaje en medio de un sopor que nos invade a todos.

Poco dura la dicha en la casa del pobre, pues a eso de las cuatro, y por la orilla derecha, nos saluda el Mozanar, con sus aguas sucias y horriblemente fetidas. Las del Jarama, antes limpias hasta el punto de haberlas bebido, se ensucian de tal modo, que causa extrema repugnancia el tener que meterse en ellas, y el aroma que despiden no es, desde luego, a azahar y rosas. Llegamos poco después a la presa del Rey, de difícil paso, pues apenas lleva cuatro dedos de agua; pero, aunque con trabajo, la salvamos.

Pasada la presa, el río ensancha desmesuradamente, disminuyendo su fondo; y buscando una ruta mejor, nos metemos por uno de los brazos en que se divide; pero pronto nos encontramos casi en seco. Con gran repugnancia nos echamos al agua, y empujando agua arriba la barca, vamos en busca del otro curso, que, al fin, encontramos; pero, aunque más previsto, nos es necesario ir metidos en el agua, para que, aliviada de peso, pueda flotar la barca.

En esto nos ocurrió la más extraña aventura, digna de las de Don Quijote. Sabido es que las orillas del Jarama son de rico pasto para las ganaderías de reses bravas, y que allí abundan los rebaños de toros. Ibamos ya casi agotados de cansancio y pidiendo auxilio a la Providencia, cuando se nos presenta en figura de toro de magnífica estampa.

De pronto, y por unos jarales de la orilla, vemos aparecer al cornúpote, que se lanza decididamente al río, cuya poca agua le permite andar bien, ya que no corre.

Gran estupefacción en todos los tripulantes al ver que el toro se dirige a la barca: allí no valían quiebros, ni recortes, ni quites, ni ser *Bombita Chico*, ni grandes; no era posible más que, o morir, durmiéndose en la suerte, o huir a la otra orilla; pero, desde luego, aquella barca era nuestra bandera, no era posible abandonarla y como tampoco era posible permanecer en el agua nos refugiamos en la barca.

Un remanso con fondo se nos presentaba muy cerca por la proa y todos nuestros esfuerzos y nuestra salvación estaban en llegar a aquel remanso. Pero al entrar en la barca, ésta varó completamente y no había forma de hacerla avanzar. Nos valimos de un artilugio: apoyábamos todos las palancas en el fondo, y a una voz dábamos un salto todo lo prolongado que era posible; la barca flotaba un momento y avanzaba un poquito, pero no resolvía el problema, porque el toro adelantaba decidido hacia la barca, echándose unos ojos que nos parecían interiores de automóvil. Ya no era posible otra cosa que defender el puesto a toda costa, como dice la ordenanza, y armados de los remos y palancas aguardamos al toro, que nos parecía un acorazado.

Apenas llegó a tiro llovió sobre él una lluvia de palos, al mismo tiempo que, acometiendo con brío, daba con el testuz tal porrazo en la proa de la barca, que ésta, a impulsos de aquél, se puso en movimiento, alcanzando el remanso salvador, en el que nos pusimos a remar con fuerza, alejándonos del toro y llenándole de improperios, mientras él se alejaba poco a poco volviendo la cabeza y mirándonos resentido, al ver cómo pagábamos el gran servicio que nos había prestado.

Con razón se dice que, a veces, la Providencia se vale para nuestro bien de medios que no alcanza la razón!

Hasta las siete de la tarde seguimos navegando bien, haciendo comentarios de la aventura del toro y dando gracias a la Providencia, que de manera tan inesperada nos había salvado. Pero a eso de las siete se levantó un viento de proa impetuoso y helado como la nieve. Imposible avanzar; el viento casi nos rechazaba agua arriba; estamos verdaderamente rendidos y, sobre todo, con las ropas empapadas de aquella agua infecta y asquerosa del río cortésano, capaz de producirnos una infección; por otra parte, es ya de noche y decidimos dar por terminada la jornada. Desembarcamos, y buscando con la sista algún albergue, sólo vemos destacarse sobre el cielo, iluminado por la luna, un pararrayos que juzgamos pertenecer poco menos que a algún castillo, como hubiera creído el ingenioso hidalgo; pero ¡oh dolor! pertenecía a una caseta que guardaba un almacén de madera. Llamamos; nadie responde. No es posible permanecer así la intemperie; regresamos a la barca; desembarcamos los cohetes y los cañones y empezamos

un fuego tan terrible, un estrépito tan grande que, a la fuerza, había de producir resultado. Aquellas eran verdaderamente escenas dignas del humorismo de Cervantes. Aparecieron unas lavanderas; pero como nosotros, al desembarcar, no queríamos otra cosa que entrar en reacción, porque nos moríamos de frío, nos pusimos a correr por el campo como locos, al paso gimnástico.

Las lavanderas que acudían a aquel estrépito de disparos y que, a la luz de la luna, vieron seis fantasmas corriendo desenfrenadamente de un lado a otro, se espantaron y corrieron a su vez; pero las alcanzamos y las convencimos de que éramos hombres de carne y hueso e inofensivos por entonces. Preguntamos por algún albergue y nos dijeron que el más cercano, la casa de sus amos, estaba una legua, pero que no sabían si nos recibirían a aquella hora y en aquella facha. Una legua para una tentativa era mucho; así es que en la duda nos abstuvimos, y cabizbajos y malhumorados nos volvimos a la barca y otra vez a luchar con los remos contra aquel viento helado, que no nos dejaba avanzar ni vivir. Las desdichas no concluyeron; el cielo se cubrió de nubes, la oscuridad era casi completa y para colmo de desdichas embarrancamos. No era posible pensar en sacar la barca de aquel tropiezo; el río es anchísimo; el trabajo que esto suponía era inmenso, y abandonando toda tentativa nos resignamos a pasar la noche en aquella tristísima situación.

Peró la Providencia no nos abandonaba, y esta vez se presentó en figura de guarda de monte, que a caballo llegó a la orilla, y desde ella nos dijo que su señor nos brindaba la casa, que estaba a legua y media, ¡ochos kilómetros largos, cuyo recorrido había de sumar a las fatigas del día! Pero no vacilamos. Todo, menos pasar allí la noche con aquellas ropas encima. Unos pescadores nos sacaron a hombros y se encargaron de vigilar la barca, y a paso de carga emprendimos el camino a la casa tan caritativamente brindada. Esta pertenece a la Sociedad de Cazadores de Madrid, y allí nos recibió don Antonio del Cerro, que en unión del dueño, D. Luis Cortasano, compitieron en obsequiarlos, procurándonos, sobre todo, unas hermosas camas, donde descansamos como no hay que decir. A dichos señores enviamos todos nuestra verdadera gratitud.

Tercera jornada. Miércoles 27.—A las seis de la mañana de este día ya estaba toda la tripulación en pie, convencidos de que no existe la gripe cuando no la tenemos encima todos. Poco después de empezada la jornada llegamos al pueblo de San Martín de la Vega, donde compramos pan y leche, con lo que nos desayunamos en la barca.

Salvo algunos tropezones, la navegación es mejor; el río se estrecha, adquiere fondo y rápidas corrientes, y al continuo remar de los cuatro tripulantes de turno, navegamos bonanciblemente, por lo que decidimos que al día siguiente, a las doce, hemos de estar en Toledo, cueste lo que cueste.

En todo este trayecto no hay novedad notable hasta el puente de la carretera de Ciempozuelos a Aranjuez; después se presentan restos de estacadas de un puente antiguo de madera, enormes piedras y gran corriente. Entre dos de aquellas quedamos completamente acunados. Hubo necesidad, pues, de salir de la barca y, ayudándonos unos a otros y con el agua a la cintura, llevar la cuerda a la orilla, desde donde logramos salir de aquel atasco, que nos robó una hora de tiempo, cuando nosotros esperábamos emplear más. Seguimos la marcha, y por fin, a las siete de la tarde, desembarcamos en el suspirado Tajo, al que saludamos con toda clase de salvajes y de cantares *ad hoc*, acompañados por la ocarina de Julio Rodríguez. La perspectiva de aquel río nos seduce; pero empieza ya el frío, la noche cierra completamente.

Nuestro proyecto era pernoctar en Villaseca (cuatro leguas antes de Toledo), salir de allí a las cinco de la mañana para (contando con los naturales contratiempos) llegar a Toledo a las doce. Para ello se había telegrafiado al jefe de la estación de Villaseca que nos preparase alojamiento; pero... el hombre dispone, como se ha dicho antes.

Seguimos tan ilusionados con nuestro nuevo camino, cuando de pronto la barca se para. Habíamos dado en unos bancos de arena, que nos costó mucho trabajo salvar; tuvimos que echarnos al agua, que estaba como la nieve, y por fin, a las doce de la noche, continuamos nuestro camino sin otra novedad que la de llevar media tripulación completamente dormida sobre el fondo de la barca, a pesar del frío que hacía y de ir empapados en agua.

Seguimos largo rato navegando hasta encontrar varias canales que presenta el río. Vuelto a la incertidumbre de cuál es la mejor, pues la oscuridad no nos deja ver, emprendemos la marcha por una de ellas, perdiendo de vista las otras, y por ella navegamos, con la labor incesante de los remos, hasta que la barca, a la una de la madrugada, queda empotrada en el fango y vemos con dolor que la canal no tiene salida. Todos andábamos atontados por la falta de sueño. Con gran trabajo por ambas partes conseguimos despertar a los durmientes y se decidió echar a suerte sobre quién había de echarse al agua para llevar a hombros a los demás a la orilla para desde ella, y con la cuerda, empujar la barca hasta llevarla a sitio de fondo. Como en esas narraciones de naufragios en las que se cuenta que hubo necesidad de sortear a uno para comérselo y todos se fijaban en el más gordo, así todos nos fijamos antes del sorteo, en Navarro, porque ¡qué cargaba sobre las espaldas y caminando sobre fango con 85 kilos! En fin, empezó la operación con un episodio cómico-serio. Al que ofrecía de mulo, en uno de los viajes, le acometió un acceso de risa, del que contagió a su jinete, y caballo y caballero, perdida la fuerza por uno y el equilibrio por otro, cayó éste al agua cuando largo era. Hubo necesidad de trasladarle de nuevo a la barca y allí, a la intemperie y a las dos y media de la madrugada, le mudamos de ropa y a fuerza de friegas y de mantas conseguimos reaccionarle.

Terminada esta benéfica tarea, continuamos, la otra de sacar la barca, lo que conseguimos al fin, entrando de nuevo en el verdadero cauce del río, aunque navegando contra viento y corriente para conseguirlo.

Peró a todo esto, Villaseca no parecía por ningún lado; navegábamos en la oscuridad, y excepto dos tripulantes que remaban, dando cabezadas, los demás habían ido cayendo

sucesivamente en brazos de Morfeo; así es que apenas adelantábamos. Por fin, a las cinco de la mañana apareció Villaseca, y a pesar de que íbamos sin comer y muertos de cansancio y sueño, nuestro único deseo era llegar pronto a Toledo; pero como en Villaseca teníamos los uniformes, fuéramos hubimos de atracar y recogerlos, agradeciendo la amabilidad y buenos oficios de aquel jefe de estación, a quien quedamos agradecidos.

A las cinco y media de la mañana, sin ser de día aún, emprendimos otra vez la navegación, a la espera y temor de la gran presa de la Aceca, que muy pronto se nos presentó. Esta presa es tal vez la de más cuidado del viaje, pues no sólo presenta una gran superficie con una pendiente rapidísima, donde las aguas, muy alborotadas, llevan una velocidad grande y enorme remolino en la caída, sino que al final presenta una serie de estacas de más de un metro de ancho, y colocadas horizontalmente, apoyando sus cabezas libres sobre un muro vertical de metro y medio, de modo que la parte volada de las vigas venía a quedar a esta altura. Sin duda esta disposición era debida a procurar que la fuerza del agua, al final de la caída, se debilitara en esta especie de enrejado, para que no corroyera el fondo y descalzase la presa.

El asunto es que el caso era para pensado, y así, hicimos un detenido reconocimiento de la presa, en la que lo difícil y arriesgado era salvar aquella empalizada horizontal. Decidimos, pues, sacar de la barca toda la impedimenta para aligerarla, y que pudiera, arrebatada por la fuerza del agua, salvar la empalizada, a manera de proyectil, escupida por el remolino, y decidimos igualmente que desembarcaran los tres que no sabían nadar, quedando en la barca los otros tres. El paso fue penosísimo y aparatoso. Costó mucho trabajo tomar la rampa y presentar bien la barca; pero ya una vez logrado esto, nuestra *Nautilus* se deslizó vertiginosamente, envuelta en remolinos de agua, descendiendo casi vertical, y siendo escupida con violencia al río. Uno de los tripulantes cayó al agua, pero salió a nado a la orilla, y la cosa no pasó de ahí; sin dejar de confesar que el estado de cansancio y agotamiento en que estábamos, y la dieta de que éramos víctimas, nos hizo temer que no pudiéramos vencer aquel obstáculo, después de una noche entera de trabajo pasada a la intemperie. A poco pasamos otra buena presa, la de Higuera, sin la menor novedad; y por fin, en un extenso arenal, agua abajo, y no teniendo ya graves obstáculos que salvar, atracamos para proceder a adecentar nuestras personas y a hacernos una regular toilette, así como a la barca, para presentarnos dignamente a nuestros buenos y queridos compañeros de la brava Infantería española.

Una hora pasamos en estos atavíos; baldeamos la barca, nos pusimos una muda seca y nuestros uniformes, y echamos al río todo lo que sobraba, sombreros, ropas, cajas, maderas, etc., que se llevó el río hacia Toledo, haciendo creer tal vez a nuestros compañeros que nos esperaban hacia rato (pues nos fué imposible llegar a las doce sino a las cuatro de la tarde, a causa de la noche infernal que pasamos), que habíamos naufragado y que el río les llevaba nuestros despojos en vez de nuestras personas.

Concluida la coquetería, volvimos a la barca y al río. Aquello no era navegar; nos quedábamos dormidos, y el más diligente daba una voz y un empujón al primero que cerraba los ojos. Preparamos nuestros cohetes, cargamos los cañones, izamos la bandera a media asta, pues era ya Jueves Santo. Ya veíamos a Toledo y su soberbio Alcazar que lo domina todo; pero nunca llegábamos por las numerosas vueltas que da el río. Ya habíamos terminado nuestra misión, nuestro propósito y nuestra oferta a los compañeros de Infantería estaba cumplida, gracias a la Providencia que auxilió nuestros esfuerzos, y confesamos ingenuamente que estábamos ya tan acostumbrados a aquella faena, que si no hubiera sido porque nuestros deberes militares y escolares no lo permitían, hubiéramos continuado el curso del Tajo hasta llegar a Lisboa, visitando antes en Tancos, que está sobre el mismo río, a los ingenieros militares portugueses que allí tienen su polígono.

Por fin, dos alumnos de Infantería se presentaron a nuestra vista, luego otros grupos que nos seguían por la orilla; atracamos, y después de abrazos y apretones de manos y de unos cuantos chapuzos y disparos, embarcaron algunos que nos reemplazaron en el oficio de galeotes. ¡Dios se lo pague! Y así llegamos a la presa del Salón, inmediata a Toledo, con mucha agua y rápida pendiente. Se pasó sin novedad alguna y a gran velocidad llegamos junto al puente de Alcántara, donde desembarcamos entre cerca de quinientos alumnos que nos esperaban.

Pintar ahora los obsequios y afecto recibidos de nuestros compañeros de la *Valerosa*, sería tan difícil como expresar nuestra gratitud y contento y nuestra plena satisfacción que compensaba cien veces las fatigas pasadas.

Merced a la galantería del coronel San Pedro y demás jefes y profesores, fuimos alojados en la Academia, en la que quedó como recuerdo y prenda de amistad la *Nautilus* del Tajo, y ocioso es decir que al día siguiente hubo un gran banquete, en el que al destaparse el champagne estallaron también en brindis entusiastas todos los sentimientos que en pechos juveniles y españoles que anhelan ser útiles a su Patria, han de brotar cuando se ven congregados por el compañerismo, que no reside exclusivamente en la identidad de uniformes y de estudios, sino en la íntima igualdad de sentimientos y de propósitos, de amor a la Patria, al honor, al deber y al Ejército.

G. A.

A NUESTROS LEYTORES

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 deportivo de LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA, Factor, 7, Madrid.

PEDIDOS

Transportes industriales.

D. Vicente Mariño, ingeniero, Sánchez-Bregua, 8, La Coruña.

Coches de turismo.

D. José Ochoa, Puerto de Vaca (Asturias).

ESGRIMA

El duelo San Malato-Greco.

Hemos dicho recientemente que los dos célebres esgrimidores italianos Greco y Athos de San Malato, debían batirse en duelo. El encuentro se ha verificado ya con el siguiente resultado que telegrafian desde Nápoles: «Nápoles 18 abril.—El duelo Greco-San Malato ha tenido lugar esta tarde a las dos. En el primer encuentro, Greco tocó a su adversario en el antebrazo.

En el segundo y tercero, San Malato tocó a su vez a Greco, en el antebrazo también. Los testigos suspendieron entonces el duelo. Los adversarios no se han reconciliado».

ATLETISMO

FOOT-BALL

En Madrid.—Athletic F. B. C. contra Moncloa F. B. C.

En el campo del Athletic se jugó en la mañana del domingo último este partido. Durante el primer tiempo quedaron empatados ambos *teams* a tres *goals*. Jugaron bien los delanteros del Moncloa y todos los demás del Club en general; el Athletic no estuvo lo bien que acostumbra, debiéndose en gran parte a haber jugado algunos señores como sustitutos.

En la segunda parte el Moncloa consiguió apuntarse un único *goal*, que decidió el partido. Ganó, por tanto, esta Sociedad por cuatro a tres.

En Valladolid.

Partido interesante.

El Campeón de España, Madrid F. B. C. vencido por un Club de seminaristas.

El anunciado partido de *foot-ball* entre el equipo del Real Seminario de Nobles Ingleses de Valladolid y el Madrid F. B. C., que este año ha obtenido el Campeonato de España, se esperaba con verdadera expectación.

Las noticias eran las de que los señores seminaristas que habían invitado al Madrid a jugar el partido celebrado, hacían maravillas jugando al *foot-ball*, y así no es de extrañar que su encuentro con el equipo más fuerte de España fuera esperado con tan grande interés.

En Valladolid no faltó público que juzgara la labor de los dos bandos. A la Bra de los Ingleses, donde se jugó el *match*, acudió una concurrencia numerosísima.

El equipo del Colegio de Nobles Ingleses era el siguiente:

Guardameta: Linehan.
Zagueros: Eadsforth y Mills.
Medios: Holiday, Harris y Bamber.
Delanteros: Coonan, Griffiths, Power, Gorman y Turner.

El del Madrid lo componían los señores siguientes:

Guardameta: Alcalde.
Zagueros: Yarla y Berroaño.
Medios: Yarla (M.), Normand y Graft.
Delanteros: Parages, Prast, Alonso, Revuelto y Graft (A).

</

Fueron invitados por un Club allí residente los señores que componen el equipo primero de la Sociedad Hispania F. B. C., y éstos, cediendo gustosos a la invitación, marcharon a aquella capital el domingo 21.

Componían el equipo de Guadalajara los Sres. García, Villavicencio, Histoella, Godet, Cabrera, Laviña, Castellvi, Posadé, Mulet, Almansa y Larrea.

Se jugó muy bien, ganando Hispania F. B. C.

Los señores de Guadalajara invitaron a los madrileños a un almuerzo, que en estas fiestas de sport no falta nunca.

El público que presenció el partido aplaudió mucho a los jugadores.

Crotón.

CICLISMO

Club Ciclista Madrileño. — Una carrera.

Esta Sociedad ha acordado la celebración de una carrera de bicicletas con entrenadores a motor, el día 5 de mayo próximo, recorriendo el kilómetro 4 de la Carretera de Parlo (Viveros) al Parlo y vuelta.

La fuerza de los motos es libre, prohibido permanentemente el cortavientos; el máximo de largo del rodillo será de 50 centímetros.

Los entrenadores se quedarán en la estación del traxia de Parlo a esperar a los corredores ciclistas para continuar su entrenamiento.

Los ciclistas darán la vuelta en la farola de la Plaza.

En esta carrera podrán tomar parte todos los que lo deseen, sean o no socios de este Club.

La cuota de inscripción es de 5 pesetas reembolsables a los socios y no reembolsables a los no socios.

Para esta carrera es necesaria la licencia de corredor, por regirse por el Reglamento de la U. V. E.

Se admiten inscripciones en el domicilio social, Alcalá, 61, hasta el día 4 de mayo, a las tres de la tarde.

Para el día 9 del mismo mes se ha acordado la celebración del Campeonato de la Sociedad, siendo el recorrido desde el kilómetro 4 de la Carretera de la Coruña al kilómetro 21 Torreblanca y regreso, siendo reservada esta carrera sólo a los socios de este Club, que lleven por lo menos dos meses en la Sociedad.

Las pruebas de routiers.

El domingo último se celebraron las pruebas de routiers suspendidas el anterior a causa del mal tiempo.

A la hora de partida fijada se hallaban en el punto de salida los corredores que tomaron parte en la carrera. No se presentaron los Sres. Amnategui, Prieto, Torres, López Estévez, Gordó y Ramírez.

En el momento de dar la salida se le rompió el neumático de la rueda trasera al inscripto D. Miguel López, el cual partió media hora después, ganando el segundo lugar en la carrera con un tiempo de una hora 47 minutos 40 segundos.

El vencedor, Sr. Campesinos, sufrió una

erosión en una rodilla a causa de una caída que sufrió en el trayecto; a pesar de esto hizo un tiempo de 1 hora 39 m.

Se retiraron los Sres. Robredo, Arroyo y Priego.

A continuación damos la lista de los corredores y los tiempos conseguidos.

1. D. J. A. Campesinos, 1 hora, 39 m. 5 s.
2. D. Miguel López, 1 hora, 47 m. 40 s.
3. D. Ángel Zapata, 1 hora, 48 m. 45 s.
4. D. Gregorio Cuesta, 1 hora, 49 m.
5. D. Fernando López, 1 hora, 51 m. 33 s.
6. D. Federico Velasco, 1 hora, 51 m. 1 s.
7. D. Emilio de Birazet, 1 hora, 57 m. 6 s.
8. D. Manuel Álvarez, 1 hora, 57 m. 35 s.
9. D. Lázaro S. Villar, 2 horas, 5 m.
10. D. Luis Jaén, 2 horas, 6 m. 4 s.
11. D. Manuel Castró, 2 horas, 9 m. 22 s.
12. D. Félix M.ª Vidales, 2 horas, 12 m. 4 s.
13. D. Enrique Giraldez, 2 horas, 27 m. 17 s.

El primero ha ganado la medalla de oro y título de routier de primera clase; del 2.º al 8.º, medalla de bronce sobredorada y título de routier de primera; del 9.º al 12, medalla de bronce plateada y título de routier de segunda; y el núm. 13 medalla de bronce natural y título de routier de tercera.

Felicitamos a la Unión Velocipédica Española por el resultado de estas carreras.

Campeonato de la «Velocipédica Excursionista Madrileña»

Mañana domingo se celebrarán en la carretera de la Coruña las carreras ciclistas organizadas por la V. E. M., en la cual será adjudicado el Campeonato de la Sociedad.

La salida se dará en el kilómetro cuatro, llegando los corredores hasta el 29 y regreso. Total, 51 kilómetros.

En la meta de salida estarán colocados los señores López, en el kilómetro 6; Varela, en el 8; Cabezas, en el 13; Nieto, en el 15; Morales, en el 18; Ayuso, en el 20; Arias, en el 24; Ayuso y Arias en el 27, y Giraldez y Morales en el 29 de viraje.

Como jurados voluntarios están designados los señores Arche, Romero, Rodríguez y Alaminos.

Hay mucho interés en esta carrera, que creemos ha de resultar emocionante.

Están inscriptos los señores López, Morales, García, Bizarro, Martínez y otros varios.

Después de la carrera se celebrará un banquete.

CARRERAS A PIE

El Campeonato de Madrid y la Co.ª Rodríguez Arzuaga.

Esta mañana se han celebrado en el paseo de la Castellana y carretera de Chamartín, las pruebas de carreras pedestres, con asistencia de numeroso público.

Despertaba gran interés la prueba, por disputarse en ella varias Sociedades la Copa donada por el distinguido sportman Sr. Rodríguez Arzuaga, y el Campeonato de Madrid.

El trayecto era el comprendido entre el paseo de Colón, hasta Chamartín de la Rosa y regreso. Total, 10 kilómetros.

La inscripción.

Tres Sociedades se han inscripto: Athletic Club, Agrupación Excursionista Pedestre y Sociedad Gimnástica Española.

De la inscripción de cada una de estas Sociedades, damos cuenta a continuación:

Athletic Club.

1. Julián Zapico.
2. Máximo Alcón.
3. Casimiro Clemente.
4. Adrián Ochandiano.
5. Antonio S. Escobar.
6. Manuel Rodríguez Arzuaga.
7. Jerónimo López.
8. Saturnino Molina.
9. Carlos Robert Ruesch.
10. I. U.
11. S. U.
12. N. N.
13. R. M.
14. Manuel García.

Agrupación Excursionista Pedestre.

15. José Manchón.
16. Rufino Tejeda.
17. Ángel Chamorro.
18. Vicente Manchón.
19. Francisco Ylenen.
20. Manuel del Fresno.
21. Sócrates Quintana.
22. César Cortijo.
23. Doroteo Rodríguez.
24. Luis Fernández.
25. Victoriano Hermida.
26. Manuel Cataluña.

Sociedad Gimnástica Española.

27. Emilio Alzamora.
28. Francisco de Diego.
29. Ansel de Diego.
30. Francisco López Mateos.
31. Félix Fernández Zabala.
32. Alpha.
33. Federico Latorre.
34. Francisco Aparicio.
35. Cesáreo Hernández.
36. Luis Bernardo.
37. Galgus.
38. E. A. M.
39. José Tovar.
40. Ramón Hernández.
41. José Perelló.
42. José Escrivá.
43. Eduardo García.
44. T. S.
45. Carlos Alonso.
46. T. E.

Los señores que han venido de Valencia.

Los individuos señalados con los núms. 41 y 42 de inscripción son indubitablemente grandes amantes de este deporte.

El día 17 del corriente salieron de Valencia a pie y en cinco días se han hecho el recorrido que media entre esta capital y Madrid. Tanto los dos señores citados, como los números 39 y 43 de inscripción no suman puntos para la victoria de la Sociedad en que están inscriptos, corriendo únicamente en opción del campeonato de Madrid.

El Jurado.

Está formado por los señores siguientes: Presidente, D. Ricardo de Gouira. Secretario, D. Antonio Vega de Seoane, «Starter», D. Patricio Cuesta. Cronometralores: D. Víctor Cuevas y don Jo.ª Gerlach.

Vocales: D. Guillermo Benlliure, D. Julián Valls, D. Joaquín del Moral, D. J. González Elise, D. Ramón de Arancibia, D. Abdón de Alaiza y dos de egados de la Sociedad Agrupación Excursionista Pedestre.

Jurados voluntarios: D. Rodrigo Adán de Yarz, D. Roque Allende, D. Pablo Mandiola y D. Carlos F. de Calaya.

Los resultados.

Celebrada sin incidentes la carrera a la hora anunciada, ha resultado vencedor en el campeonato de Madrid el corredor **Tomás Escamilla.**

La copa Arruga, que también se disputaba hoy, la ha ganado la Sociedad Gimnástica Española.

Ha presenciado las carreras un numeroso público, que aplaudió a los vencedores.

Segundo concurso internacional de Lawn-Tennis

El domingo 21 del corriente se jugaron los últimos partidos de los campeonatos que la Sociedad Madrid Lawn-Tennis Club había organizado para el año corriente.

Había mucha expectación por conocer el resultado del campeonato de Madrid, donde se otorgaba la Copa de la Sociedad, pues de haberla ganado Mr. Head, que era el campeón de 1906, hubiera pasado a ser propiedad particular.

También era esperada con interés la prueba de *gentlemen's Doubles Handicap*, en la que han tomado parte dos señores ingleses venidos de Barcelona, que han resultado vencedores.

Todas las tardes se ha visto el campo de Lawn-Tennis que la Sociedad posee, que está situado en la calle de Padilla, concurridísimo con la asistencia de muy distinguido público, que ha acudido a presenciar los interesantes partidos.

El resultado en los diversos jugados, ha sido el siguiente:

Campeonato de España, Copa de S. M. el Rey D. Alfonso XIII: **Holder**, 1907: Mr. Head.

Este señor campeón de Canarias, ganó el año último la Copa de la Sociedad, creada en 1906. Este año ha conseguido la posesión de la correspondiente al campeonato de España.

La Copa de la Sociedad del campeonato de Madrid, para *gentlemen's singles*, la ha ganado el Sr. Cruz Lapasaran, que se disputó el primer puesto con Head en el último partido del campeonato de España.

El campeonato de Madrid de 1907 para parejas de caballeros, lo poseen los señores conde del Real y D. C. Caro.

El premio, que ha sido otorgado a los vencedores en los partidos de parejas mixtas, consistía en dos objetos de arte donados por la Excm. Sra. Marquesa de Squilache. Han correspondido a la Sra. Rosa M. de Irujo y al Sr. Ubagón.

En los partidos individuales de caballeros *handicap*, ha vencido el Sr. Cruz Lapasaran.

Por último, en los de parejas de caballeros han conseguido el triunfo los citados señores, procedentes de Barcelona, ingleses de nacionalidad, Mrs. E. Witty y A. Leask.

Han resultado muy interesantes todos los partidos y ha habido mucha animación.

J. M.

Sport vasco.

Con motivo de la fiesta que en el Frontón Central dió la Sociedad Vasconavarra, se jugó un partido de pelota a 50 tantos entre los aficionados *amateurs* Sres. Liaguno y Solano, azules, contra Solano y Escudero, rojos.

Ganaron los rojos, dejando a sus contrarios en 45 tantos.

Asistió numeroso público, que premió la labor de los distinguidos pelotaris.

El jueves 25 comenzaron a jugarse en el Frontón Jai-Alai los partidos de eliminación del Campeonato de Madrid.

Este se jugará en el próximo mayo, conforme hemos anunciado.

Se han inscripto para tomar parte en los campeonatos los señores siguientes:

Parejas, boleas.—José Toda y Luis Calisalvo.

Parejas, revés.—José Toda y Juan Arenzana, Ramón y Carlos Solano, Andrés Revillas y F. F. del Castillo, Luis Liaguno y José M. Solano.

Individual, revés.—Toda, Solano, Carlos y Ramón Revilla, y Arenzana.

Pala, parejas.—José Cruz y Luis Calisalvo, Alfredo Massa y Vicente Aizpura, José Allende y Francisco Ajuria.

Red, parejas.—Solano (R.) y Ajuria, Toda y Calisalvo, Allende (José y Manuel).

Por la animación que reina por estos partidos, todo hace esperar que Jai-Alai estará concurridísimo los días de la fiesta.

TRES CONGRESOS

Alcohol.—Turismo.—Navegación automovil.

Paris, noviembre 1907.

Durante el décimo Salón del Automóvil, parisiense se celebrarán los tres importantes Congresos citados.

La noticia es importante.

En primer lugar viene el Congreso del Alcohol, que podrá revestir para España un interés considerable.

Hemos hecho notar ya aquí el interés que tiene esta cuestión. El carburante nacional es un sueño o una posible realidad?

La cuestión, que se debatirá en el país rocino es de interés colosal, y será sin duda muy interesante seguir sus debates.

Dícese que este Congreso estudiará la solución del terrible problema, que muy de veras desasosaca.

(Congreso de Turismo) He aquí otra gran cuestión. El terreno de la discusión se encontrará bien despejado entre nuestros vecinos. La cuestión no puede ser de más actualidad entre nosotros.

Seá conveniente seguir con atención lo que se diga en Paris acerca de este asunto en noviembre próximo, y esperar que el segundo Salón de Madrid vea reunirse una Asamblea semejante.

En fin, la Navegación automovil. Esta cuestión es evidentemente de menor importancia; pero no podemos olvidar que el automóvil de carrera nos ha conducido al coche y a los transportes industriales y no nos es permitido esperar que un día el modesto pescador pueda contar con un bote automóvil que le permita seguir a los bancos de peces emigrantes?

Los tres Congresos tendrán transcendencia en la historia industrial del progreso. Conviene que los conozcamos este presente.

A LOS CLUBES

COMUNICACIONES

LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA, deseosa de conceder a todos los sports la importancia que en realidad tienen, y de estimular todas las manifestaciones deportivas de iniciativa española, pone desde luego sus columnas a disposición de todos los Centros, Clubs y Asociaciones deportivas de España para insertar en ellas todas aquellas noticias que constituyan signos de su vitalidad y del progreso del sport en nuestro país. En estas columnas hallarán lugar adecuado los anuncios de manifestaciones deportivas, las reseñas de las mismas, los cuadros de constitución de Sociedades, noticias de concursos, etcétera, y para todas ellas tendremos siempre una preferente hospitalidad.

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

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

Nuestros servicios de Viajes.

Viajes individuales y de familia.

Los *carneys* de viajes particulares a un precio dado han sido creados para las personas que deseen viajar solas o 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 informados de lo que deben hacer y evitarlos todo género de molestias y gastos exagerados.

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

Provisio de nuestros *carneys* de viajes, según el itinerario que se quiera, no hay que preocuparse de la cuestión de billetes de ferrocarril y vapores; en todas partes se encuentran hoteles, donde los huéspedes se encuentran cómodos, y si es necesario, guías del país para ilustrar acerca de todo lo que encierra la población. Todo esto evita discusiones y sorpresas.

Dichos *carneys* establecen el grado de lujo y confort que deseen los interesados.

Todos los gastos están incluidos.

Exento de toda preocupación material, viajando bajo nuestros auspicios, el viajero es recibido con más consideraciones, no teniendo nada más que disfrutar las alegrías del viaje.

Para más informes, diríjanse a LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA, servicio de VIAJES PRACTICOS, Factor, 7.—Mad. 11.

Imp. de LA CORRESPONDENCIA DE ESPAÑA

Factor núm. 7.

Exposición Internacional de Automóviles de Madrid: Mayo 1907

Todos deban visitar el STAND DARRACO gran nave NÚM. 13

A. DARRACO & C.ª—Capital social: 16.250.000 francos.

Representante: **HILARIO CRESPO**, Arenal, 27, Madrid.

Accesorios. — Neumáticos. — Trajes para sport — Faros y faroles. — Piezas de recambio.

Siempre MICHELIN

Ved sus stands al Salón de Madrid números 105, 107, 109.



Su nueva Semelle
Su llanta amovible desmontable

AGENCIA GENERAL MICHELIN
BOYRIVEN HIJO Y CRET
FERNANDO VI, 12, MADRID

AUTOMOVILES



DE LONDRES

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

IRIS CARS LTD. LONDRES

MOTONAF TA

ESENCIA ESPECIAL

PARA

AUTOMOVILES

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

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

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

EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE MADRID STAND NÚM. 129



ES EL MEJOR ACEITE PARA AUTOMOVIL

AUTOMOVILES PEUGEOT

La marca de turismo mejor estudiada para las carreteras de España, por su gran solidez y poco consumo.

Representantes generales en España: **Elorrio, Londaiz y Espada.** Agencia exclusiva en Madrid: **Juan B. García-Osaja.**

SAN SEBASTIAN CARMEN, 15 y GALDO, 1

EN EL SALON DE MADRID

Stands 18 y 20

Automóviles BENZ

Automóviles DECAUVILLE

AGENTES EXCLUSIVOS PARA ESPAÑA

BOETTIGHER y NAVARRO, Ingenieros.

GARAGE CONTINENTAL

EXISTENCIAS DE AUTOMOVILES A LA VENTA

GRANDES TALLERES DE REPARACION

Zurbano, 53, Madrid. Tel. 2.492.

PNEUMATICOS

LE GAULOIS

AGENCIA GENERAL ESPAÑOLA

D. LUIS ESPINA

PASEO DEL PRADO, 20, MADRID

AUTOMOVILES

BERLIET

Sus magníficos modelos podrán verse en la próxima Exposición de Madrid

DEL 14 AL 19 DE MAYO

SALA CENTRAL, STAND NUM. 11

AGENCIA EN MADRID

Paseo de Recoletos, 14

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

SE VENDE KIOSCO

Uno de hierro, nuevo, recién construido, muy artístico, con derecho a instalación gratis dentro de Madrid. Para tratar, con el Administrador de este periódico, calle del Paotón, núm. 7.