

Redacción y Administración: Calle del Arzobispo, 11. 6.º. PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN: En VALENCIA: Un mes, 1,50 pesetas...

LAS PROVINCIAS

DIARIO DE VALENCIA

FUNDADO EN 31 DE ENERO DE 1866

PRESEDE DE LOS ANUNCIOS: POLICIA: En la 4.ª planta, a 50 metros... ARCHIVO MUNICIPAL: Contiene los expedientes...

Doctor Ciru Miralles

Enfermedades de las vías urinarias y gástricas. Consultas de once a una y de cuatro a seis. CALLE DE PASCUAL Y GENIS, 5, PR. NO. PAL.

Asuntos del día

La arrogante declaración del Sr. Canalejas de que el día en que ocupe el poder encargará la ley de Administración local, si el proyecto actual ha sido aprobado, y de que se retirará de la vida pública...

Al número de enmiendas al art. 36, discutido y votado, hay que añadir ahora unas 400 que presentan los republicanos, que por mayoría han acordado la obstrucción.

Los periódicos del trust se muestran entusiasmados con el discurso del Sr. Canalejas, y alguno tan de la casa de éste como el 'Heraldo', no deja el diáfragma de la pluma para ensalzar la oración del ex-presidente del Congreso.

El Sr. Canalejas entonó un himno al sufragio universal, e hizo gala de ese lirismo tan del gusto de nuestros políticos. Hablar de que el sufragio universal es el fundamento de nuestras actuales organizaciones políticas, de los sacrificios y la sangre que ha costado para obtenerlo, de que los momentos actuales son difíciles para la democracia y la libertad, porque la representación corporativa vulnera nuestros principios constitucionales...

Porque, ahondando sin apasionamientos, ese ataque al sufragio universal no aparece por ninguna parte, pues como dice muy bien 'La Epoca', podría hablarse de voto corporativo, en contraposición y en daño del sufragio universal puro, cuando se trata de que las entidades colectivas, constituidas en personas jurídicas, concurrirían con los ciudadanos, con los individuos sueltos, superándose en intensidad de sufragio, a la formación de los Ayuntamientos; pero es que no es eso. Los ciudadanos, individualmente considerados, funcionando por sí mismos, seguirán eligiendo sus concejales por sufragio universal directo y puro, y estos concejales serán siempre, cuando menos, el doble de otros que las Corporaciones constituidas, con arreglo a cien trabas y requisitos, llevarán a aquellos Concejos.

Y añade dicho colega: «No basta exponer así la cuestión, y con verdad no se la puede exponer de otra suerte, para que salte a los ojos que no hay ni puede haber agravio al sufragio universal? Primero, que no se trata de la formación de las Asambleas políticas decisivas del derecho político nacional; segundo, que aún tratándose solamente de las Asambleas municipales, de los órganos administrativos de los Municipios, ni se suprime el sufragio universal, ni se le mezcla, ni se hace otra cosa más que llevar a los Ayuntamientos, sin que en ningún caso pueda exceder de su tercera parte, la representación de las Corporaciones en el término municipal constituidas y consagradas.»

Y sin embargo, determinados elementos se empeñan en hacer ver lo que no hay, sin duda porque para llevar el entusiasmo a las izquierdas, es necesario calarse el viejo morrión, supremo recurso de nuestros liberales y demócratas.

La nueva residencia de los infantes

El antiguo palacio de Castro Serna. La antigua casa de los Castro Serna, de la Cuesta de la Vega, transformada completamente en seis meses por los arquitectos Sres. Landecheo y Gallego, su inteligentísimo ayudante, se ha convertido en una verdadera casa de príncipes para albergar a los infantes María Teresa y Fernando, moderna, higiénica, suntuosa, allí donde el esplendor es preciso; práctica, allí donde se reclama

Carrera New-York-Paris

Influencia de una carrera de automóviles en la recomposición de caminos.—El mal tiempo; los nevascos.—Una ruptura a la máquina Dion.—La máquina Züst siete días bloqueada por la nieve.—Apuestas y estalísticas.—Acercándose a Chicago.—Caballos de vapor y caballos... al natural. La primera ventaja positiva de esta expedición memorable, acaba de ser conocida. Ya no podrán los detractores hablar de inutilidad! El camino de New-York a Buffalo era imposible, y a consecuencia de las desventajas de los automóviles la administración pública ha decidido la recomposición inmediata. Los neoyorkinos no hay querido que su Estado fuese inferior a Pensylvania, que tan buenas carreteras posee. Por otra parte, las precauciones siguen: la 'Standard Oil Company' ha hecho llevar a Nome-City (en el territorio de Alaska) nada menos que 6.200 litros de esencia, para que pueda ser distribuida en los sitios convenientes, y permitir así a los automovilistas cruzar el estrecho de Behering y llegar a los primeros lugares civilizados de Siberia. Los automóviles, entre tanto, siguen su marcha. El 15 llegó a Erie (junto al famoso lago) la máquina francesa Dion: eran 910 kilómetros desde New-York, y el automóvil francés llegó dos horas antes que los demás. He aquí el telegrama de Bourcier Saint-Chaffray: «Hemos llegado al lago Erie, que está helado

de dos balcones: el uno da frente a la Almudena, y el otro abre sobre la hermosa lejanía de la Casa de Campo, separada de la urbe por la sierpe del Manzanares. Bien es que desde ese balcón se divide alguna lejanía que recrea la vista, porque las cercanías, por culpas municipales, no son, en verdad, decorosas: muros a medio derruir, montones de ripto y cascote, carretillas desvencijadas... toda la lira de la desurbanización madrileña.

El cuidado que ha merecido la entrada de Madrid por el Norte, debiera hacerse extensivo a aquella parte alta de la Cuesta de la Vega, la que, por lo visto, se quiere que siga evocando los días en que el moro plantó sus tiendas en el campo que hoy lleva su nombre. Madrid, castillo famoso...

Los pisos superiores. En el piso segundo hay dispuestas habitaciones para los padres de Sus Altezas. Su distribución es análoga a la del piso inferior, con baños y tocadores y cuartos para los séquitos de los augustos huéspedes. En el piso tercero figuran las cocinas, con todos los servicios anejos: hornos, repostería, pastelería, despensa, montacargas eléctrico, frogaderos, etc.

En cada piso hay un office independiente, y junto al comedor están la bodega y otra despensa. En donde pueden ser más eficaces sus servicios, tienen sus amplias y ventiladas habitaciones las doncellas, ayudas de cámara y criados de Sus Altezas. Para no hacer excesivamente extensa esta información, resumiremos lo que nos queda por decir. En el piso bajo están el gran salón despacho de la dama de S. A., condesa de Mirasol; el no menos amplio despacho del marqués de Sanfeliu; las salas de ayudantes, y las oficinas de secretaría. En el sótano, al nivel del jardín, el servicio de lavado y plancha, generadores para la calefacción del palacio, y otros menesteres subalternos.

Garage.—Cuadra.—Picadero. El garage está construido con todos los adelantos. Los automóviles entran por una puerta especial a ellos destinadas. En la primera pieza podrán ser lavados con potentes mangas. Hecha la toilette, el auto pasará a la cochera, merced a una plancha giratoria que enviará el carruaje a colocarse en su sitio, sobre el foso de reparaciones, o donde convenga. Azulejos verdes exagonales cubren las paredes del garage, en el que hay taller mecánico, habitaciones para los chauffeurs, etc.

Los caballos de aulla de S. A., que son doce, entre los cuales figuran dos jacas de polo, regalo de S. M. el rey y de su augusta madre, están hoy en una cuadra provisional, pues se construye otra de todo lujo, que comunicará con el hermoso picadero, de 300 metros cuadrados, cubierto de cristales, con linda tribuna, y alumbrado con cuatro grandes focos eléctricos. Todos estos servicios están, así como las cocheras, granero, pajar y guardarnés, independientes del resto del palacio. El patio central es un jardín; mejor dicho, será un jardín, en el que se construye una serre pequeña, pero muy elegante. Por el exterior, un pequeño borde de jardín, cercado con alta verja de hierro, aislará el palacio de la vía pública.

Digno de mención es un admirable tapiz de Teniers, que aparece en una habitación, entre la saleta y el fumoir. Los muebles de este paso son antiguos, del Renacimiento.

La linda capilla gótica, diminuta catedral, con artísticas vidrieras de colores, viene luego. Es un oratorio que inspira verdadera devoción. Planta principal. La amplia alcoba de S. S. AA. tiene balcones a la fachada de la calle Mayor. Su estilo es de la época de Luis XVI: blancos sus muros, blanco y oro sus muebles; el reclinatorio de la infanta es de marquetería. A derecha e izquierda del dormitorio, respectivamente, los cuartos de baño y toilette de doña María Teresa y de D. Fernando, con todas las comodidades: servicio de agua, caliente y fría; pilas, duchas, etc. Las paredes, de blancos azulejos, al gusto inglés, y los pisos, de sirolita, el pavimento de moda.

El tocador de doña María Teresa es amplio, luminoso. Tiene de roble el parquet, y su moderno mobiliario está tapizado de seda rosa. Cerca de él se encuentra el ropero de S. A., con elevados armarios de pino melis, y en el centro gran mesa con tablero de cristal.

No lejos, como se comprende, están las habitaciones destinadas al hijo de los infantes, para quien sus augustos padres han elegido las que miran al Mediodía, las que disfrutan de buen sol. La alcoba del infante es blanca, pintada al óleo, sin ángulos que pudieran ser trincheras de microbios. A la derecha el cuarto de jugar, que da al vestíbulo de la gran escalera. A la izquierda el cuarto de toilette y los cuartos de la servidumbre. Cerca también el cuarto de estudio... para cuando llegue el día en que estudie S. A. Una simpática estancia hay en el extremo de esta planta principal: un gabinete de estar, un living room, Luis XV, tapizado en seda color de vino de Jerez, con la sillaría a tono. Recibe la luz

y parece tan difuso como el mismo estrecho de Behering. Un viento polar nos helaba atrocemente. Delante de nosotros iba un automóvil de la Pierce Company, alumbrando y sirviendo de guía. Las manifestaciones de las gentes, van tomando caracteres y proporciones desconocidas hasta aquí. Al paso nos echan flores, dulces y botellas de licor. En Buffalo querían retenernos por fuerza, para comer.

Realmente el tiempo parece estar contra los viajeros; pero estos no cesan en su marcha. Las noticias que se reciben no hacen sino aumentar el entusiasmo hacia los carreristas. En Ohio y en Pensylvania los temporales de nieve son tan fuertes que se hallan interrumpidos los servicios de ferrocarriles y de tranvías eléctricos. La gente, en las casas permanece encerrada. Y sin embargo, los automóviles, entre espantosos torbellinos de nieve, adelantan sin cesar. A las nueve de la mañana del 19 de febrero, salió la máquina Thomas de la población Toledo; a poco la alcanzó la máquina Dion, y juntas marchaban por la nieve entre ráfagas violentísimas de viento frío y nevascos imponentes; en tres horas treinta kilómetros! Por la noche llegaron a Gorrana, a 1.427 kilómetros de New-York.

El accidente ocurrido al auto Dion hizo que esta mañana se viera en Chicago bajar del tren a dos hombres, los cuales parecían huir como si toda la policía de los Estados Unidos les fuera a los alcances. Uno de ellos tenía aspecto alegre y vivaz; no era otro que Antran, el mecánico de Dion; el otro, taciturno y parco de movimientos, era el capitán Hansen. Los dos hombres se dirigieron a escapar al ga-

pa de las milicias y felicita al señor ministro de la Guerra por haberlas organizado. El Sr. Burell habla del proceso de Morato, diciendo que constituye un verdadero error judicial, debido, indudablemente, a un informe equivocado. Pide que se traiga el proceso a la Cámara para revisarlo y deshacer el error. El señor marqués de Figueroa dice que el estado jurídico del proceso impide traerlo a la Cámara. (Protestas.) «Esto no quita—añade—para que las aspiraciones de S. S. tengan la debida acogida.» El Sr. Morote hace historia del proceso. Se le usó la firma y fué condenado a 21 meses de cárcel. «Pedimos que se traiga el proceso a la Cámara para revisarlo, concediendo las debidas compensaciones al perjudicado.» El Sr. Frances Rodríguez interviene, adhiriéndose a esta petición. El Sr. Soriano: Hace tiempo pedí esto mismo al señor marqués de Figueroa, sin resultado alguno. El Sr. Manra le miró para ver si S. S. se ablandaba. (Continúa la sesión.)

Las Cámaras de Comercio. Por el ministerio de Fomento se ha dictado el siguiente real decreto: «Artículo único. Quedan modificados los reales decretos de 21 de junio y 13 de diciembre de 1901, en la forma siguiente: El art. 3.º, apartado 1.º, regirá de este modo: «Art. 3.º. Para pertenecer a una Cámara de Comercio, Industria y Navegación, se requiere: Primero, ser español; segundo, ser comerciante, industrial ó naviero, por cuenta propia, con un año de ejercicio en estas profesiones, y tercero, contribuir a la Cámara con la cuota que por su reglamento se determine. A la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Malilla podrán pertenecer, además de las personas que reúnan las condiciones expresadas en el párrafo anterior, todas las que, sin poseerlas, tengan otras que, a juicio de la Cámara, las capacite para esta distinción.»

En honor del rey D. Jaime. Entre los homenajes que se han tributado ó se van a tributar a aquel glorioso monarca con motivo del VII centenario de su nacimiento, figura en lugar muy preferente el de la ciudad de Tarragona, en cuya antigua y magnífica Catedral, están sepultados sus restos. Habíendose reunido al efecto las entidades tarraconenses más importantes, el Ayuntamiento, la Diputación, el Cabildo eclesiástico, las Sociedades de todas clases, acordaron hacer una edición monumental de la famosa Crónica ó Comentario de su reinado y demás obras que se le han atribuido. Lo que será esta publicación, podemos conocerlo ya por el cuaderno prospecto que se ha publicado ya por el estudio de la vista, y puede juzgarse además de su mérito por las dotísimas personas a quienes se han encomendado la obra. El estudio de los textos y la corrección literaria corren a cargo del reverendo padre D. Jaime Bofarull, bien conocido por su erudición, en Cataluña y fuera de ella. De la forma artística y ornamentación cuidará D. Eduardo Canivell. Se empleará en la impresión el tipo gótico incunable y el papel guano. De todas las condiciones materiales de esta lujosa y artística edición, dan muestra el cuaderno a que nos referimos, que contiene la portada del libro, impresa en varios colores, y algunas páginas de la Crónica, de los fueros de Valencia y de los de Aragón, con sus cabeceras y letras capitales, cuyos dibujos y colorido están perfectamente inspirados en los códices de aquel tiempo. El precio de esta hermosísima obra será de ochenta pesetas.

Damos el parabién a la antigua y noble ciudad de Tarragona, por esta empresa tan patriótica, y especialmente a nuestro querido amigo el Sr. Bofarull, que es el alma de ella.

Del EXTRANJERO. Por vía terrestre. Londres.—Acaban de inaugurarse los dos túneles ferroviarios que se han construido debajo del río Hudson, uniendo la ciudad de Nueva York con el Continente, lo cual significa que desde hoy se podrá ir de Nueva York a un punto cualquiera de los Estados Unidos por la vía terrestre, no siendo ya preciso atravesar el Hudson por medio de barco como hasta ahora.

estuvieron detenidos siete horas, bloqueados y medio enterrados por la nieve misma. 24 febrero. Las estadísticas son curiosas por demás, y los aficionados a hacerlas, resultan terribles. Como no podía menos de ocurrir, a las apuestas americanas, respecto del resultado de esta carrera estúpida, han sucedido los de las estadísticas. Y ya se calcula el número de vueltas que darán las ruedas de la máquina Züst, y la extensión de tierra que cubriría la nube formada por la idem de gasolina junta; y las óperas que podían ejecutarse con las notas que de las boquinas durante el viaje, etcétera. Y la estadística más curiosa acaba de aparecer en uno de los más notables periódicos de New-York, precisamente uno de los que apuestan por el no éxito de la empresa. Según el periódico en cuestión, al paso que van los automóviles, acabarán su recorrido, es decir, llegarán a París, dentro de la friolera de... ¡cuatro años! La verdad es que los comienzos no son muy rápidos. Eso si los automóviles hacen lo posible por seguir aprisa su marcha; pero en los Estados Unidos el ferrocarril absorbe de tal modo el tráfico, que los caminos resultan casi nominales; y con la nieve impracticables. A medida que los concurrentes se aproximan a Chicago, el camino es más duro. Así, por ejemplo, la máquina Thomas que dirige Roberts, si llegó el 23 a Michigan no fué por caballos de fuerza, sino por doce caballos no-vapor, que enganchados convenientemente, remolcaron el automóvil durante la mayor parte del trayecto. Verdad es que los montones de nieve eran a ve-

ces de tres metros y obstruían el camino por completo. A veces los caballos que tiraban del automóvil eran los que se encontraban huídos hasta el pecho en la nieve; y el automóvil tenía que funcionar con marcha atrás, para sacarlos a su vez. Sartori, para adelantar, y no haciendo caso de las multas posibles, se metió por la vía férrea, a cuyos rails se pueden ajustar las ruedas del automóvil. Se exponía a ser hecho trizas por un tren, pero no quiso luchar por malos caminos. Como notaron, al cabo de unos segundos de observación, que no se movía la luz, decidieron continuar adelante con precaución. Así fueron con infinito cuidado aproximándose... y llegaron con la más viva ansiedad hasta el faro sospechoso. El tren ¡quién lo creyera! era... otro automóvil que venía en contraria dirección, y que creyendo también que la Dion era una locomotora, se había detenido igualmente asustado por el farol. Se veía que sus conductores no conocían lo que ellos... supieron más tarde. Que por aquella vía no circulaban trenes antes de las cinco de la mañana. Hé aquí el último telegrama puesto por Saint-Chaffray, que rige la máquina Dion: «Goshen (Indiana) 23 febrero. Hemos llegado esta tarde aquí. Está el carruaje en excelentes condiciones. Los caminos resultan fatigosos, y hemos tenido a veces que abrirnos paso, con los azadones, para que la máquina pudiera seguir la marcha. Desde Ligonier tenemos compañía en la excursión; vienen un automóvil que escoltó a la Züst que se había quedado parado, y otro automóvil que hace experiencias, perteneciente al ministerio de la Guerra. La misión de este último es de llevar un parte de las autoridades militares de Nueva-York para las del Oeste.»

Ministerio de Educación, Cultura y Deporte





