

La carrera infernal

El Gobierno francés se ha visto obligado, por imperiosos mandatos de la opinión, a poner término a la desenfrenada carrera de automóviles que debía concluir en Madrid pasado mañana. El pueblo de Francia, a pesar de su amor a todos los progresos y de su manifiesta afición a las empresas arriesgadas, se ha estremecido de horror ante los accidentes y desgracias que señalaban ayer con notas bien siniestras la primera etapa de las carreras.

Habríase mostrado el Gobierno de la nación vecina más previsivo impidiendo la brutal competencia y dando en esto cumplimiento a las promesas de un estadista francés de tan alta autoridad como M. Waldeck-Rousseau, el cual se mostró resuelto en ocasión no lejana a prohibir tal género de luchas, no obstante reconocer las ventajas que ofrecían para la industria del automóvil, desarrollada considerablemente en la República. Pero tampoco ha sido el Gobierno tardío en acudir al remedio, y teniendo por seguro que su decisión ahora mayor suma de accidentes, lo celebramos de todas veras y creemos que han de acompañarnos en este sentimiento la mayor parte de nuestros compatriotas.

Declarados, sin embargo, que el pudor nos vedaba prorrumpir en acusaciones contra nadie, en exaltadas protestas acerca de la organización y de la forma en que había de desenvolverse la infernal carrera, porque es lo cierto que todos hemos enmudecido cuando debimos hablar, y que carecemos ahora de la autoridad necesaria para condenar una empresa a la cual han llevado los periódicos el concurso de su información, en la que han interesado y excitado por mil modos la curiosidad de sus lectores.

A nadie podían ocultarse los riesgos de este diabólico torneo; eran indudables y estaban previstos: lo único desconocido y sobre que discutían las gentes, era el número de los siniestros; y, sin embargo, llamamos todos por no contrariar las inclinaciones del público, ni privar a la población madrileña de un espectáculo nuevo y grandioso.

Sabíase también que el móvil y la idea generadora de la carrera no tendían a satisfacer ni los goces de un deporte contenido en límites de natural moderación, ni las exigencias del progreso, ni fin alguno de utilidad social, sino pura y simplemente los intereses de las casas constructoras de automóviles, que podrán representar para Francia cuanto se quiera, pero nada representan para España, donde la industria del automóvil no ha nacido todavía. Y seguimos llamando a pesar de eso, y hasta nos mostramos tan dispuestos a convertir en una gran fiesta internacional la horrible competencia de los profesionales y a ser instrumentos del gran reclamo de los constructores.

Enmudecimos igualmente cuando el Gobierno cayó también en la fiebre y ordenó la suspensión del tráfico en las carreteras durante las dos últimas etapas. No protestó nadie contra esta absurda resolución, que venía a paralizar por cuarenta y ocho horas el movimiento ordinario de nuestros caminos, sin otro objeto que el de facilitar su empresa a los enloquecidos corredores. Tampoco se oyó una sola voz que condenara la intervención de las autoridades ni el sollozo afán con que los gobernadores de provincia y los ingenieros del Estado hacían por los automobilistas franceses, como cosa extraordinaria, lo que debían hacer, a diario y en todo tiempo, por el interés del público español.

Ahora va a quedar defraudada la curiosidad de los madrileños. Perderemos un espectáculo extraordinario. Habrán hecho gastos inútiles los que levantaban tribunas para explotarlos y los que preparaban banquetes para celebrar el término de la carrera. Hay quien tenía ya pagado su asiento o su palco, y no podrá ocuparlo ni acaso recobrar el importe. Nuestra aristocracia de la sangre y nuestra aristocracia del dinero se quedan sin una fiesta, en la que esperaban solazar el espíritu y hallar halago de la vanidad. El pueblo bajo no verá desfilar entre torbellinos de polvo y con sus formas extrañas, los 100 automóviles que iban a correr, y correr tres días en busca de una gloria estéril.

Pero nadie debe sentir lo perdido. Hubiera sido verdaderamente cruel; hubiera sido hasta infame acudir pasado mañana a celebrar con la copa de champagne en alto, con los pañuelos en el aire y con hurras y aplausos la llegada a Madrid de estos campeones que debían sembrar las carreteras de máquinas rotas, de hombres despedazados, de muertos y heridos innumerables, y de obscuros y pacíficos transeúntes atropellados brutalmente por la vanidad de los sportman ó por la codicia de los industriales.

A través del mundo

El banquero de Chicago, Mr. Juan Torsen, ofrece en los periódicos de los Estados Unidos un millón de dólares a la crida que le presente y reúna las siguientes condiciones:

Ha de permanecer sirviendo a la familia hasta el momento de la muerte de Mr. Torsen, y entonces le será entregado el millón de dólares, siempre que durante el tiempo de su servicio haya demostrado amor al mismo, sin murmurar con los demás criados de las personas de la familia, portándose correctamente, sin equivocarse al servir la mesa, adviniendo la forma de complacer a los convidados y siendo buena cocinera y costurera.

Durante su vida le pagará un buen salario, y se le tendrá todo género de consideraciones. Pero ofrecer un millón de dólares poniendo condiciones como las citadas, es igual que ofrecerlo para la semana que no tenga jueves.

El periódico *Petit Bleu*, según telegrama de Burdeos, publica un despacho de su correspondiente en San Remo relacionado con el asunto Dreyfus.

Dice que el capitán Wessels ha encerrado papeles interesantes en una caja que pondrá a disposición de Alejandro Dreyfus y que nunca ha visto

al abogado Dremel, citado estos días por algunos periódicos.

En Berlín se publica ya un periódico que tiene organizada su información de noticias por el sistema de la telegrafía sin hilos.

Se comunica así no sólo con sus estaciones telegráficas, sino con los trenes en marcha, alguno de los cuales camina a más de ochenta y cinco kilómetros por hora.

Un sabio profesor de la Universidad de Pennsylvania ha descubierto y demostrado que el cuerpo humano tiene propiedades luminosas.

La prueba ha consistido en obtener, por medio de la cámara oscura fotográfica, rayas luminosas de la mano de un hombre.

Hasta ahora, sólo en los cementerios podíamos observar los fuegos fatuos emanados del fósforo de los huesos de los cadáveres.

¿Qué será, de hoy en adelante, ver, por ejemplo, a los diputados de la mayoría con fuegos fatuos en la cámara... obscura!

Un despacho de Pekín dice que las autoridades yanquis han exigido al Gobierno chino que se abra completamente al comercio extranjero tres puertos principales del Celeste Imperio.

El Gobierno de Pekín se ha excusado diciendo que Rusia se opone a la concesión.

La respuesta no ha podido ser más significativa.

En Roma preocupa a los elementos liberales la invasión en Italia de los religiosos franceses que huyen de las leyes de Combes.

Hasta ahora, pasan de cien mil los religiosos de ambos sexos que buscan refugio en la península italiana, pues tienen haciendas y residencias en todas partes.

El asunto se discute en la Cámara y el Gobierno no nada puede hacer por carecer de facultades para disolver aquélla.

El Gobierno piensa utilizar los servicios de los misioneros.

EL CABLE DE MALLORCA

Pone pleito Menorca a Mallorca por el amare del cable entre las Baleares y la Península. Aspiración añeja de aquellas islas mediterráneas, parece vecina su realización. Y ahora, Menorca entabla querrela con su hermana por el usufructo de esa ventaja.

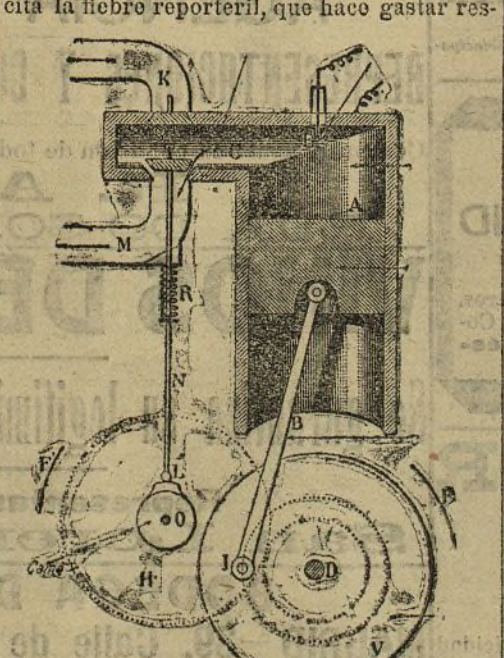
Alega Menorca su importancia militar; expone Mallorca su importancia económica. ¿Quién tiene razón? ¿Cuál requerimiento debe prevalecer? Para nosotros no admite duda el caso. Primeramente, sospechamos que el raciocinio de Menorca es argumento de mala fe. De jure que son sus comerciantes e industriales los que con más fuerza reclaman el cable, y si invocan la significación militar de la isla, es porque aprovechan la circunstancia de coincidir su propio interés, muy respetable por particular, con un interés general y de orden bélico al que suele dar la nación tan excesiva importancia.

La estrategia es ficción, nada hay en ella de pecaminoso, ni queremos nosotros desentendernos de ella, pero cuando, como en este caso, no se trata de censura, sino por vía de aclaración. Pero aun cuando no fuese estrategia, no podría prevalecer. Porque el cable, que es instrumento valiosísimo para la paz, es arma inútil para la guerra. Recuérdese lo ocurrido con el cable de Manila; la primera precaución americana fue cortarlo; ¿de qué nos sirvió?

Los pueblos no preparan esos medios con los ojos puestos en la guerra, sino en la paz. Tiéndese un cable para facilitar el acercamiento de la riqueza principalmente y no en exclusivo para remediar las protecciones que a sus territorios dispensan los Estados que son fuertes por mar. Mallorca tiene una primacía indiscutible que no se le puede arrebatar legítimamente. Su riqueza, su población, el auge progresivo de sus industrias, el movimiento mercantil del puerto de Palma, hacen indispensable para ella la comunicación cablegráfica con la Península. Si la importancia militar de Menorca requiere otra, que pongan dos. Pero no habiendo más que un derecho de Mallorca debe prevalecer. Después de todo, el sentido común dice que la posesión del territorio se persigue para hacer cómoda la vida, pero que en Burdeos, en medio del bien positivo de ésta a un remoto riesgo de aquélla sin objeto ni fin. En el orden de las categorías humanas, primero es el hombre y después el peñón.

CÓMO ANDA UN AUTOMÓVIL

¡Nada! No hay manera de sustraerse a la pesadilla del automóvil. Es la sugestión del momento, ¿de qué sirve si no de eso maravilloso mecanismo que pone en movimiento y en expectación varias naciones, que excita la fiebre reporteri, que hace gastar resaca?



Corte esquemático de un cilindro motor. La mezcla de aire y vapor de petróleo entra por la válvula S, se abre por la presión atmosférica; la mezcla entra en C, y comprime el émbolo A. La chispa eléctrica sale en E, y la explosión se efectúa por la válvula T y el tubo M.

mas entran del papelito azul del telégrafo. La primera pregunta que se hacen muchos es ésta: ¿Cómo anda un automóvil? Es cuestión que me proponen algunos lectores. Vamos de contestarla lisa y llanamente, con un lenguaje de tan sencillo como científico.

Por el origen de fuerza, por la energía que los mueve, pueden los automóviles dividirse en tres grupos: automóviles eléctricos, automóviles de vapor y automóviles de explosión. Estos son los más comunes, los clásicos, los del mundo *taf, taf...*

Dejo aparte los eléctricos y los de vapor, para tratar brevemente de los otros, del mecanismo de su motor, de la manera ingeniosa de aprovechar la fuerza.

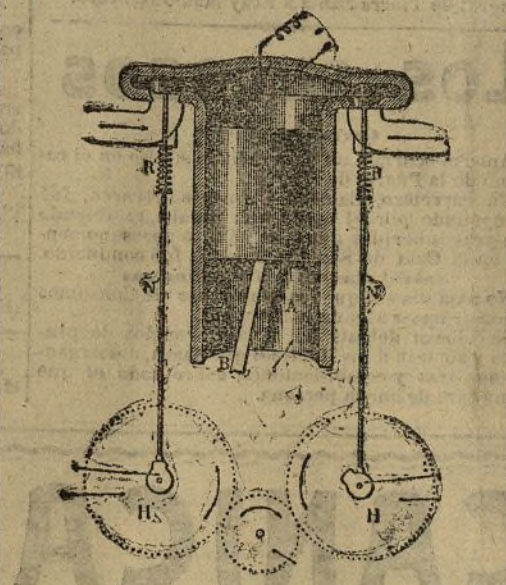
Figúrese el lector una escopeta cargada. El fulminante hace deflagrar la pólvora, se produce la explosión y el proyectil sale lanzado.

Unas algo parecido ocurre en un automóvil. También es un aparato de explosiones; una especie de escopeta que se dispara muchas veces. Pero no es la pólvora el

explosivo; es una mezcla de aire y vapor de petróleo, ó de aire y vapor de alcohol, y puede ser de cualquiera gas capaz de producir explosiones... Y ahí está lo verdaderamente admirable de estos automóviles, el singular triunfo de la Mecánica. La fuerza brutal, destructora, de una explosión, es domesticada por el ingenio humano, y encadenada a un mecanismo del hombre, para servir a los caprichos del hombre, como estos caprichos. La trágica carrera actual, lo está demostrando.

De las innumerables piezas y partes de un automóvil, son para nuestro objeto las principales: el motor ó cilindro, el carburador y el mecanismo para inflamar la mezcla.

La caja de explosiones es un cilindro metálico muy fuerte, con un émbolo ó pistón. Es



Corte esquemático de un cilindro con las dos válvulas reguladas automáticamente por el mismo aparato. El gas entra por S, es comprimido por T. Las válvulas se cierran y abren con las ruedas dentadas H y H'.

parecido al cuerpo de una bomba ordinaria. Por un tubo llega a esa caja de explosiones, a la escopeta de nuestro ejemplo, la mezcla de aire y de vapor de petróleo. El mejor efecto debe estar en la proporción de uno de petróleo por 15 de aire. Si hay más aire, la presión, la fuerza producida es poca. Si hay más petróleo, se queda parte de él sin quemar.

Por otro tubo salen del cilindro los gases después de la explosión. A la puerta de cada uno de esos tubos hay una válvula, una pieza metálica que sube ó baja, que abre ó cierra el tubo, que deja entrar ó salir los gases. Esas válvulas están admirablemente reguladas. Se abren ó cierran en el momento preciso. No se equivocan, ni se retrasan, ni se adelantan. Y se abren y cierran cien, doscientas, seiscientas veces por minuto. ¡Un verdadero prodigio de actividad y de perfección!

Pues ahora vemos cómo funciona este mecanismo. Baja, por ejemplo, el émbolo en



Automóvil completo, modelo clásico de la casa Kellier.

cualquiera de las figuras. Detrás del émbolo va quedando el vacío. Se abre la válvula de admisión y entra aire y vapor de petróleo. El émbolo cierra una absorción, una succión, algo parecido (valga la vulgar de la comparación) a lo que llamamos nosotros cuando tomamos un refresco sorbiendo con la pajita ó el barquillo elástico.

Cuando el émbolo llega al final de su carrera, el cilindro, a causa de explosiones está llena del vapor explosivo. Se cierra automáticamente la válvula de admisión. No entra más vapor, pero tampoco puede salir. Siguiendo su movimiento sube el émbolo y comprime al vapor. Entonces, cuando el pistón está en la parte más alta, surge una chispa eléctrica, se inflama la mezcla, se produce la explosión, y el émbolo es empujado hacia abajo rápidamente, bruscamente, brutalmente. Eso es lo que ocurre cada *taf, taf...*

Desciendo el émbolo por la explosión y vuelvo a subir. Entonces se abre automáticamente la válvula de expulsión y los gases formados se arrojan al exterior. El aparato queda nuevamente dispuesto a recibir nuevos gases explosivos y a reproducir todas las fases descritas. Tal es el mecanismo. Fijese el lector en lo que ha descrito: el émbolo, cuando sube, comprime el tubo, cuando se puede los *taf, taf...* de un automóvil marcha, y ver cómo el hombre y la pluma y hasta el pensamiento son más torpes que un automóvil.

Los motores descritos se llaman de cuatro tiempos, porque cada explosión comprende cuatro fases ó partes distintas: 1.ª, absorción de la mezcla; 2.ª, compresión de esa mezcla; 3.ª, chispa y explosión; 4.ª, expulsión de los gases formados. Cuatro fases, cuatro tiempos distintos.

Ahora bien, ¿cómo se produce la mezcla explosiva? Para esto está el carburador. Hay innumerables sistemas. Todos quedan en último término reducidos a un depósito de petróleo ó alcohol de nivel constante. Un pequeño orificio ó un tubo terminado en punta hace la chispa en el momento oportuno. Así andan los automóviles de explosión, movidos por petróleo, por gasolina, por alcohol. Son unos aparatos verdaderamente audaces. Una caja que está disparando continuamente, un cañón, un cilindro de tiro rápido que lanza el émbolo como proyectil. Este proyectil transmite su movimiento de vaivén a un volante, y con éste a una rueda. La rueda gira rápidamente, y apoyada sobre el suelo avanza y avanza rápidamente, velozmente, brutalmente.

Porque, digase cuanto se quiera, una velocidad de 100 y de 135 kilómetros por hora, es una velocidad brutal. Y perdónen los técnicos lo vulgar de estas explicaciones.

Además de los ya comunicados, los periódicos refieren otros muchos accidentes. El barón Caters y su mecánico fueron lanzados por automóvil, sufriendo heridas en la cara, pero pudieron continuar la carrera.

De los accidentes comprobados resulta ha-

AUTOMOVILISMO

LA CATÁSTROFE DE AYER

Prohibida la carrera en Francia y en España

Cerrábamos nuestra edición de anoche con la noticia del primer accidente comunicado por telégrafo. A aquella hora no se tenían otras noticias, pero dominaba en el ambiente un fundado temor de mayores desgracias. Eran 135 vehículos, entre chicos y grandes, los que habían salido de Versalles, y sólo tenían noticia de los tres primeros que llegaron a Burdeos. El reclamo, pasando por se ocupaba en avisar a los heridos, sólo a tales ó cuales marcas, anotando cuidadosamente, y con grandes admiraciones, el tiempo empleado en el recorrido. Gabriel había sido el primero en llegar, para lo cual había dado a su máquina la espantosa velocidad de más de 130 kilómetros por hora; el segundo, era Luis Renault; el tercero, Sallenger; el cuarto, Jarrot; el quinto, el barón Caters, y así sucesivamente unos cuantos más. Quedaba por conocer la suerte de los demás corredores, y de esto nos dan cuenta los telegramas recibidos durante la pasada noche y en la mañana de hoy.

Impresión en Madrid

Los periódicos de la mañana han causado hoy en Madrid profunda emoción. Los telegramas dan cuenta de una porción de accidentes graves, de los cuales resultan muchos muertos y heridos. Las noticias vienen muy confusas en cuanto a nombres y detalles, pero lo suficientemente claras para comprender que la primera etapa de la famosa carrera constituye una tremenda catástrofe.

La ansiedad pública se ha manifestado en las primeras horas de la mañana. Centenares de personas han acudido al Automóvil Club de la calle de Alcalá, en busca de noticias. Allí se granada la consternación y el dolor. A los entusiasmos y a la alegría de ayer, ha sucedido una emoción grande de dolor.

Los rumores de que la carrera sería prohibida tuvieron confirmación por los telegramas recibidos a las diez de la mañana, y que fueron dados al público en los periódicos del Club. Nuestro correspondiente en Burdeos nos trae también la prohibición que echa por tierra tantos proyectos, tantas ilusiones y tantos miles de duros gastos.

Véngase las noticias de lo ocurrido, según los telegramas de nuestro correspondiente en París, Sr. Barco, y los de la Agencia Fabra.

El primer muerto

Las noticias de hoy aclaran las de ayer referentes a la desgracia ocurrida en Libourne al automóvil de Burdeos. Este, que es el dueño del automóvil, quedó gravemente herido; el muerto lo fué el conductor.

Confirmados las primeras noticias de que por haberse interpuesto un perro se desvió el automóvil chocando violentamente contra un árbol, refieren los testigos presenciales que el dueño del vehículo y su mecánico ó chauffeur, fueron lanzados a tierra. El mecánico quedó muerto en el acto, y el Sr. Barrow gravemente herido, con la cabeza sobre el talud de la carretera y los pies dentro de la cuneta, que estaba llena de agua. Fue trasladado a una casa de salud inmediata al lugar del suceso.

El radiador del automóvil fué a parar a 40 metros de distancia. —Barco.

El hermano de Renault

París 25 (8.10 m.). Casi al mismo tiempo que Luis Renault entraba victoriosamente en Burdeos, en medio de los aplausos y vítores de la muchedumbre, su hermano Marcello caía destrozado en la carretera, cerca de Poitiers. El accidente ocurrió a la una y cuarenta y cinco de la tarde al tomar un viraje; el coche cayó a un foso y Renault recogido en gravísimo estado. —Barco.

Un telegrama de Fabra que recibimos a la una y media de la tarde, dice que Marcello Renault ha muerto.

La casa constructora de los coches que conducían los hermanos Renault ha acordado desistirse de la carrera, mandando retirar todos sus automóviles.

Telegramas de París dicen que la madre de los Renault al recibir la noticia de que uno de sus hijos había sido víctima de un accidente y que el otro, en cambio, había llegado victoriosamente a Burdeos, exclamó: —¡Si falta uno queda el otro para seguir la carrera!

Stead y su mecánico

Anoche publicó *La Franciscana*, de París, la noticia de que el corredor Stead y su mecánico habían sido muertos en el paso a nivel de Arveyville (Gironde).

La *Petit Gironde*, de Burdeos, relata el accidente en los siguientes términos: —Stead, al querer adelantarse al automóvil que le precedía, chocó con éste y ambos coches volaron.

Stead quedó debajo de su automóvil; se ignora si está muerto ó muy gravemente herido.

Las últimas noticias niegan la muerte de Stead, pero dicen que su estado era desesperado esta madrugada.

Más muertos y heridos

Es terriblemente larga la lista de accidentes fatales, según telegramas de Fabra. En Abis un automóvil dió muerte a una mujer.

El automóvil montado por el Sr. Porter voló cerca de Bonneval al paso a nivel de un travía.

El automóvil se incendió y el infeliz chauffeur resultó carbonizado.

El cochecillo Richard tuvo otro fracaso cerca de Chaponnières, quedando gravemente heridos los dos conductores.

A tres kilómetros de Angoulême el automóvil del Sr. Tourang causó la muerte de dos soldados y un niño. El muchachito perdió también la vida, y Tourang resultó gravemente herido.

Un despacho de Burdeos da cuenta de un nuevo accidente ocurrido en la carrera de automóviles; del que ha sido víctima el señor Jorge Richard, el cual ha sufrido heridas en diferentes partes del cuerpo.

Número de víctimas.—Explicaciones

París 25 (11 m.). Además de los ya comunicados, los periódicos refieren otros muchos accidentes. El barón Caters y su mecánico fueron lanzados por automóvil, sufriendo heridas en la cara, pero pudieron continuar la carrera.

De los accidentes comprobados resulta ha-

ta ahora que ha habido cinco muertos, bastante menos de los que acusan los telegramas de distintas procedencias.

El accidente ocurrido al automóvil que atropelló a un niño fué ocasionado porque al intentar la criatura atravesar la carretera, uno de los soldados que ejercían la vigilancia se lanzó a detenerlo, y aunque el que guiaba el automóvil pretendió apartarse, no pudo evitar que alcanzara el coche al soldado y al niño, produciéndose la espantosa desgracia.

El número de heridos es incalculable: los más graves pasan de veinte. —Barco.

Carrera prohibida

París 25 (11 m.). En todas partes no se oyen más que discusiones acaloradísimas sobre las desgracias ocurridas en la carrera de automóviles y sobre la prohibición acordada por el Gobierno.

La orden de Combes prohibiendo la carrera fué transmitida anoche a última hora a las autoridades del tránsito, y se funda en las numerosas desgracias que ha ocasionado y en el temor de que puedan aún ser mayores.

Se discute sobre el porvenir del automovilismo, que tan duro golpe ha recibido en la tentativa de ayer.

Los fabricantes de automóviles están consternados.

La muchedumbre invade el Automóvil Club, ansiosa de noticias y de impresiones. —Barco.

De Burdeos

Burdeos 25. Las iluminaciones y festejos organizados por el Automóvil Club de esta ciudad en honor de los corredores, se han suspendido en señal de duelo.

Los conductores de los 107 automóviles que han llegado a esta ciudad, proyectan continuar la carrera desde la frontera española a Madrid.

Casi todos los chauffeurs se quejan de que la gente haya atravesado imprudentemente el camino, contribuyendo a las desgracias causadas. —Fabra.

Prohibida en España

Anoche, al recibir el embajador de Francia un telegrama de su Gobierno comunicándole la resolución contra la carrera, fué a ver al Sr. Silvela, y en la conferencia que celebraron quedó convenido prohibirla también en España.

En virtud de este acuerdo, esta mañana se retiraron las oportunas órdenes para que se retirara el Club a la una de la tarde, que habían de ejercer la vigilancia de las carreteras.

Se ha comunicado la noticia a los pueblos por donde habían de pasar los automóviles para que el público tenga conocimiento de ello y sepa que la carretera ya está libre.

Impresiones del Club

La noticia oficial de la suspensión de la carrera, en lo que al territorio español se refiere, se ha recibido en el domicilio del Real Automóvil Club a la una de la tarde.

Fuó el día portador el señor duque de Santo Mauro, que venía del ministerio de la Gobernación.

El Sr. Mauro expuso al presidente del Real Automóvil Club la necesidad de suspender la carrera en vista de la decisión adoptada por el Gobierno francés con motivo de las desgracias ocurridas.

Parece que el ministro de la Gobernación, que había estado en Palacio esta mañana, oyó de labios del Rey insinuaciones en este sentido. Cuando el ministro expuso a S. M. el pensamiento del Gobierno sobre la suspensión, el monarca no vaciló en manifestar su conformidad.

Al día siguiente el señor duque de Santo Mauro, que aunque el estado de las carreteras, la vigilancia establecida y las precauciones adoptadas, hacían creer a todos que no podrían ocurrir graves accidentes en el trayecto de Irún a Madrid, como esto no podía garantirse en absoluto, resultaba temeroso intentar oponerse a la resolución del Gobierno.

Desde luego podía asegurarse que en el territorio español los atropellos de personas ajenas a la carrera hubieran sido muy difíciles, tantas son las medidas de prevención que se habían establecido; pero no es creíble que entre los corredores no hubiera habido que lamentar algunos accidentes que hubieran aumentado la impresión penosísima que en todas partes ha ocasionado la triste jornada de la carrera, por lo que en nombre del Real Automóvil Club le pareció lo más sensato acceder incondicionalmente a lo manifestado por el Gobierno.

Opiniones contrarias

Casi todos los socios del R. A. C. manifestaron conformes con lo expuesto por el duque de Santo Mauro.

Solamente algunos mostraron su pesadumbre por la suspensión de la carrera, fundándose en que de haberse verificado, hubieran podido ser de manifestar las excelentes condiciones en que se había organizado en España, lo que nos hubiera hecho ganar en prestigio.

El R. A. C. ha telegrafado inmediatamente a todos los Comités provinciales, notificándoles la suspensión, a fin de que no continúen los preparativos ni se impida el tránsito por las carreteras, como se había dispuesto, para evitar desgracias.

Carreristas retirados

Además de la casa Renault, que en cuanto tuvo conocimiento del desgraciado accidente ocurrió a M. Renault, mandó retirar todos los coches de la carrera, adoptaron la misma disposición los fabricantes Paschard-Levasseur, por el mismo triste motivo.

Estas dos casas constructoras eran de las que tenían mayor número de coches en la carrera.

Pérdidas por la suspensión

Las pérdidas que ocasiona la suspensión de la carrera son considerables, tanto en Francia como en España.

En primer término las casas constructoras, para las que el éxito de la carrera representa la propaganda que es base del negocio, al traducirse en considerable aumento de venta, pierden cuanto han gastado en la organización del concurso, que ya constituye una respetabilísima suma.

Además los desgraciados accidentes determinando en los *amateurs* un retraimiento muy lógico, ocasiona una gran disminución de venta, que viene a aumentar los quebran-

tos producidos por los mismos accidentes y por la organización.

Los carreristas profesionales pierden los premios y las indemnizaciones particulares con que las casas retribuyen sus servicios.

Las Sociedades de automovilismo, que han invertido en la organización, que por lo que al R. A. C. de E. se refiere, se eleva a unos quince ó veinte mil duros.

Los constructores de las tribunas que se estaban instalando en los Viveros, más de cinco mil duros, que habían empleado en la construcción, y mil ó mil quinientos que supone el trabajo de desmontarlas. Sin contar lo que representa el tiempo invertido, el material, el transporte y otros gastos considerables.

El restaurant del café Inglés de la calle de Sevilla había hecho grandes preparativos para la fiesta, después de adquirir el compromiso de atender con el escrupulo que es habitual en casa de tan justa fama, el servicio de restaurant con el carácter de exclusivo.

Aun cuando el café Inglés está acostumbrado a servir banquetes extraordinarios, pues se recordará el gran banquete militar servido en la estación del ferrocarril del Mediodía, el empeño puesto por D. Nicasio Ruiz Labiano, dueño del referido establecimiento, de corresponder al merecido renombre de que su casa goza, le había hecho tomar las convenientes disposiciones. Se calculaban los almuerzos en unos cuatro mil para el público, además de los cuarentos ó quinientos para los socios de la Gran Peña, cuyo menú había sido ya aprobado, y ciento ó ciento cincuenta para los *journalists*, a quienes se ofrecía en el tercer Vivero.

Hace ya algunos días que funcionó el telegrafo, encargando copias de cristal y platos por millares, y que se dieron órdenes para que, fuera cualquiera su precio, no faltaran el día 28 langostinos, que constituirían uno de los platos del menú aprobado.

En las cocinas del café Inglés se ven preparadas gran cantidad de trufas, y dispuestas un extraordinario número de solomillos; de sus bodegas habían salido ya, y estaban encajonados para el restaurant de la Moncloa, centenares de botellas de vinos extranjeros y de Riscal y Rioja.

El dueño del restaurant del café Inglés se rá uno de los más perjudicados por la suspensión de las carreras de automóviles.

Un precedente

La prohibición de continuar la carrera no ha extrañado a los que conocen lo que pudimos llamar jurisprudencia sentada por los Gobiernos franceses en estos asuntos.

Cuando en tiempo del Gabinete Waldeck-Rousseau hubo de celebrarse la carrera París-Viena, no faltó diputado francés que pidiera en el Congreso la suspensión de la migración en previsión de las desgracias que podrían ocurrir.

Subasta para la construcción de un edificio con destino a Instituto General y Técnico de Ciegos. AGUICULTURA.—Real orden autorizando la desamortización de una marisma en el puerto de San Sebastián de Pravia.

LECTURAS PARA LA MUJER

LOS CIEGOS

Con tanta frecuencia me veo obligada a llamar la atención de mis lectoras sobre cuadros sombríos, que contrastan con el carácter de esta sección.

Estoy segura de que me lo agradecerán; los que llaman la atención de la mujer sobre la consideración como un niño, al que no hay que asustar con historias tristes; pero en el corazón femenino existe siempre un manantial de ternura para el niño, el desgraciado y el afligido.

Hablándole al corazón a las mujeres y las verdades abandonan fiestas y galas para acudir al llamamiento del que sufre y a enjugar las lágrimas del que llora.

Si la mujer no acude con más frecuencia a intervenir en favor de los desgraciados, es porque no se le deja oír la voz de los que piden su auxilio.

Pocas, muy pocas, sabrán que existe en Madrid una Sociedad benéfica y pobre, que se intitula Centro Educativo y Protector de los Ciegos.

Yo tampoco lo sabía. El acto de gratitud realizado para dar una fiesta en honor del escultor brillante é inspirado que posuía su plaza al servicio de la desgracia, D. Antonio Lozoya, me lo reveló.

En aquella fiesta, de la que ya ha dado cuenta el *Diario Universal*, entre los acordes arrancados de manos de hábiles artistas, por los desgraciados que no ven el mundo material, pero que llevan dentro de su alma un mundo de ideas, de sentimientos y de poesía, acudieron a mi mente reflexiones bien amargas.

Un ciego ilustrado, doctor en Filosofía y Letras, el Sr. Lúker, alzó su voz pidiendo la justicia que se debe en este siglo de reivindicaciones a todo hombre que trabaja para cumplir su misión social en este siglo, donde no deben establecerse diferencias entre los hombres, sea cual sea su condición, y donde es preciso admitir al ciego en Conservatorios y establecimientos oficiales de todas clases, sin aumentar su desgracia con el aislamiento y el abandono.

En apoyo de su tesis, leyó varias noticias de un periódico francés, escrito en caracteres de Braille, y entre ellas, conmovió fuertemente mi espíritu la de haber obtenido el primer premio de órgano en el Conservatorio de París la señorita Josefa Buley, profesora alumna del Instituto Nacional de Ciegos de aquella capital.

Es la primera vez que una mujer merece esa distinción, y esa mujer es una ciega.

Tendi la vista sobre las alumnas de nuestro Colegio Nacional de Sordo-Mudos y de Ciegos, que asistían al acto. En sus simpáticas caras resplandecía el entusiasmo, que las muertas pupilas no podían irradiar con la luz del pensamiento, y que se transparentaba en la expresión de los rostros.

Pobres niñas! Qué pocas son entre nosotras las que pueden adquirir una educación que les permita ponerse a cubierto de las tempestades de la vida.

Aquellos ciegos que veía allí, en su mayoría, no encuentran una protección que los dé un puesto honorable e independiente en la sociedad.

Al salir del colegio, hombres y mujeres son rechazados por su desgracia física, y si se les da trabajo, con muy pocas excepciones, es mal retribuido, es para explotarlos.

Porque no tienen más misión que errar por las calles con esas pobres miradas que como indiferentes, ó divertidas al pueblo en sus fiestas con las notas de la música que arrancan dolosamente de los instrumentos como el eco de una demanda de compasión.

Y más triste aún la suerte de las infelices ciegas, aquí donde la mujer encuentra tantos obstáculos para ganar la subsistencia.

Faltan escuelas para educarlas y talleres para darles trabajo á esas infelices que nos piden, como una gracia lo que tienen derecho á exigir de la justicia.

El gran número de damas que llenaba los salones del Centro Protector de los Ciegos prueba que la mujer no abandona á esos desgraciados, que todas las que figen su atención en esta obra, les prestarán su apoyo y su protección generosa.

COLOMBINA

DE INTERESES ECONÓMICOS

Relaciones mercantiles hispano-americanas

El viernes último se han reunido en la Cámara de Comercio de Bilbao, convocados por D. Fernando María de Ibarra, varios caracterizados individuos de la subcomisión provincial bilbaína del Congreso Hispanoamericano, constituida en dicha ciudad bajo la presidencia de dicho señor.

Los congresados se ocuparon detenidamente en exponer y discutir los medios de vitalidad con que la subcomisión pueda contar para realizar sus fines.

Se adoptaron algunos acuerdos que responden al inmejorable deseo de algunos de los concurrentes, y que están encaminados á puntualizar todo lo relativo á las fuerzas con que podrá contar la subcomisión.

Pronto se harán públicas las resoluciones de dicha subcomisión provincial del Congreso Hispanoamericano.

Las 300.000 pesetas dedicadas al personal del Banco

El Consejo del Banco de España estudia lo que ha de hacer en relación con el dictamen suyo, motivado por la propuesta del Sr. Marañón, que se aprobó por la Junta general de accionistas.

Es probable que triunfe la tendencia de dedicar esas 300.000 pesetas á mejorar la condición de los empleados de menor sueldo, entendiendo por tales, no los de 1.500 pesetas sólo, sino los de alguna mayor categoría.

Ingresos de las Compañías de los ferrocarriles

Los ingresos realizados en el primer trimestre de este año por las principales Compañías de los ferrocarriles españoles, son: la del Norte ha recaudado 24.944.904 pesetas, con un aumento de 1.450.698 sobre igual trimestre del año anterior; Madrid, Zaragoza, Alicante, 24.548.124; aumento de 1.797.038; Ferrocarriles Andaluces, 22.355 de mayor ingreso, con una recaudación de 5.364.010 pesetas; Madrid, Caceres y Portugal y Oeste, 17.000.000 pesetas, con un aumento de 200.000 sobre igual trimestre del año anterior; Zafra á Huelva, 586.871, con un aumento de 110.968; Compañía del Sur de España, 1.031.400 pesetas, con un aumento de 205.355.

El ingreso total de estas Compañías arroja una cifra de 53.165.369 pesetas, con un aumento de 8.996.372 pesetas sobre el alcanzado en el primer trimestre de 1902.

La Compañía del Norte ha puesto en circulación unos carruajes para viajeros, que miden 14 metros de longitud y que están dotados de luz eléctrica producida por acumuladores, timbres de alarma, lavabo y retretes independientes en cada costado del coche. La calefacción se hace por medio de tubería interior, y el piso es de caucho, por lo cual el movimiento es casi imperceptible.

El coste de estos carruajes ha sido aproximadamente de 70.000 pesetas cada uno; tienen cabida para 30 pasajeros, en cinco departamentos de seis asientos cada uno, y para otros tres en el tocador-cama.

Los pasajeros de primera clase no tienen derecho alguno, y los del tocador-cama pagan el 50 por 100 más del precio ordinario del billete de la ciudad que se concedió á familias compuestas de tres personas, que paguen el 30 por 100 del recargo en cada billete. De modo que esas tres personas pagan el importe de cuatro billetes de primera clase.

Thomson-Houston

Los accionistas de la Compañía francesa de explotación de los sistemas Thomson-Houston se han reunido en junta general anual el

miercoles último, bajo la presidencia de M. F. Guillaud.

La Asamblea ha aprobado las cuentas del ejercicio de 1902 y ha fijado el dividendo de este ejercicio en 25 francos.

La Deuda 4 1/2 por 100 italiana

La Banca italiana se ocupa estos días del proyecto del actual ministro del Tesoro de la Deuda 4 1/2 por 100.

Sobre este asunto tan importante vemos en el *Corriere della Sera*, de Milán, un artículo de su ilustre redactor financiero Sr. Raimondi, que contiene los siguientes datos:

«A juzgar por lo que sucede en Bolsa, creemos que la noticia de la conversión es no sólo exacta, sino destinada á ser pronto un hecho. El 4 1/2 por 100, que el año pasado, negociando largo tiempo en el mercado, desde que apareció la noticia de la conversión empezó á bajar vertiginosamente y está ahora á 103,50.»

«La gran conversión—dice luego el señor Raimondi—la que ha de producir algún beneficio á la Hacienda, es aún demasiado difícil. Realizarla sería una temeridad. El ministro del Tesoro, para demostrar su buena voluntad, ha decidido hacer la conversión de 4 1/2 por 100, y esto explica la enorme baja de los cambios de la Deuda 4 1/2 por 100, mientras sus hermanos mayor (el 5 por 100 nominal) y menor (el 3 1/2 por 100) han permanecido tranquilamente en sus cambios.»

ATENEO

En honor de D. Gabriel Rodríguez

Anoche se celebró en la docta casa de la calle de Prado una brillante velada en honor del ilustre economista, socio ilustre del Ateneo de Madrid, D. Gabriel Rodríguez, que falleció el año pasado.

llenaba las tribunas y las butacas del salón de actos un público distinguido, en el que figuraban muchas elegantes damas.

El Sr. Azorín hizo una hermosa semblanza de Gabriel Rodríguez; á continuación pronunció un magnífico discurso el Sr. Echegaray, que alcanzó entusiastas aplausos con sus inspiradas frases llenas de sinceridad y grandeza.

Después el maestro Pedrell leyó un breve trabajo relativo á las aficiones literarias de D. Gabriel Rodríguez.

Por último, el Sr. Moret, presidente del Ateneo, reunió los discursos con un elocuente discurso, que mereció repetidos aplausos.

En la segunda parte, la hermosa y distinguida señorita María Soledad Martínez cantó con maestría y con gusto incomparable algunas composiciones musicales de D. Gabriel Rodríguez.

Acompañó al piano el maestro Güerros. Ambos fueron muy aplaudidos.

La señorita Martínez fue además obsequiada con canastillas y ramos de flores.

NOVEDADES TEATRALES

EREDITA

En la Comedia

Con saber que Zacconi tenía para los dominios de la moda previa censura, y que tan importante cargo le ejercía una institutriz, bastaba para comprender que *Ereditá*, la obra de Philippi, estrenada anoche, pertenecía al «viejo juego» y no tenía nada de particular; las institutrices, sean ó no inglesas, suelen ser suficientemente pudibundas para no permitir atravesamientos de ninguna clase y menos en público. La de ayer, pues, era una noche con platano blanco, y *Ereditá* una especie de armario en cuatro actos. Si algo tenía pecaminoso, «por contrario al alcance de las institutrices, no estaba por lo visto al alcance de las educandas de tan venerables señoras, y eso nos valió á los que en el teatro nos permitimos buscar algo más que amores más ó menos á la vista, pero sin segunda intención ni miras alfileras».

El título de *Ereditá* parece anunciar un drama patológico ó fisiológico cuando menos; pero visto por dentro el drama no es tal cosa, sino que se contiene en los estrechos límites de la sociología candorosa y se ajusta á los cánones de la más clásica moral, no siempre conformes con la realidad de las cosas. Al fin de *Ereditá* hay promesa al futuro, y afortunadamente para él, que el telón antes de que se levante el malo, y le sacuda un poquito, según descubrió que solía ocurrir un día poco conforme con las ficciones poéticas.

El argumento de *Ereditá* se cuenta en muy pocas palabras: Enrique Sartorius es director de una fábrica de armas de fuego, propiedad de un joven barón de Linum, hijo del fundador de ella, y que al comenzar el drama está enamorado de la hija de otro empleado de la casa, Von der Mathiesen, enagajado del archivo. Este empleado ha vendido el secreto de un fusil Linum á una fábrica inglesa, y cuando comienza la obra se ha descubierto el robo, aunque no el autor de él. Sartorius emprende activas pesquisas para conocer al ladrón, y al fin le encuentra en ellas con la resistencia de Von der Mathiesen quiere imponer á éste su autoridad.

El archivero, fuerte en el amor del barón á su hija, resiste un más, y el barón entonces se pone de parte de él, haciendo con esto que surja el problema sociológico.—Soy el amo en mi casa, porque soy el heredero de mi padre—dice el joven, y Sartorius contesta: Tienes la tengo yo, que fui el colaborador de aquel hombre y el verdadero creador de la casa. Afortunadamente para la tranquilidad de las institutrices, el problema así planteado no es ni siquiera puesto en enación, y al final todo se arregla del mejor modo posible, porque Sartorius demuestra de manera palpable la travesía del archivero, y el barón, rendido á la evidencia, se declara en brazos del director de sus fábricas y le hace socio suyo.

Lo que no habían conseguido treinta y cinco años de trabajos directivos lo logra media hora de funciones policíacas, y cátese resuelta una cuestión sociológica interesante.

Como se ve por el ligerísimo relato que aquí damos, no vale la pena de discutir la obra de Philippi, pero por otra parte, y tal como la vimos representada, aunque por lo menos resulta sencillamente un aria corada, muy propia para que Zacconi consiga el aplauso del público impresionable, como anoche lo consiguió.

Zacconi, en efecto, interpretó muy bien el papel de Sartorius, viviendo el carácter que la mujer del ingeniero pinta al describirlo como un niño grande. El papel se prestaba á sacar determinados efectos y el gran actor no desperdició ninguna de las ocasiones que para hacerlo se le ofrecían.

De los demás actores, mejor es no hablar; ninguno hizo nada de particular y, sobre todo, nada digno de aplauso. De todas maneras es posible que la institutriz censuradora satisficiera las instituciones son así.

ALEXANDRO MIQUIS

LA HERENCIA DEL REY DON FRANCISCO

Dentro de pocos días se otorgará ante el ministro de Gracia y Justicia, como notario mayor del reino, la escritura de partición de los bienes relictos al fallecimiento del Rey Don Francisco, de la cual resultará que el líquido divisible entre sus siete herederos asciende á la suma de 198.560 pesetas y 95 céntimos; correspondiendo 32.611,08 á la Reina Isabel, 26.237,47 á cada uno de las Infantas doña Isabel, doña Paz y doña Eulalia, y 31.122,48 á cada uno de los augustos hijos del Rey Don Alfonso XII.

A esto quedan reducidos los cuarenta millones de pesetas de que con la más sana intención habla algún periódico, ignorando, sin

duda, que el Rey Don Francisco partía sus rentas con los pobres, ejemplo que bien pudiera imitarse, en lugar de agitar las pasiones y de excitar á unas clases contra otras.

CONFERENCIAS TELEFÓNICAS

BARCELONA

Los panaderos. La noticia de la suspensión de la carrera París-Madrid. Los carlistas de Manresa. Trabajando por la huelga general.

A LAS 12,15 DE LA TARDE

Hay mucha escasez de noticias. La noche de ayer y la mañana de hoy han transcurrido con mucha tranquilidad.

Se han tomado algunas precauciones en diferentes tahones, cuyos dueños no han concedido aún el descanso dominical.

La mayor parte de los obreros panaderos han reanudado sus tareas y no se han registrado coacciones.

Aquí despierta gran interés la carrera París-Madrid, habiendo producido mal efecto la noticia de haberla suspendido el Gobierno francés.

Noticias de Manresa, participan que al pasar el Sr. Vázquez Mella por dicha ciudad fué saludado por más de dos mil carlistas, que acudieron á la estación con músicas y dando vivas á D. Carlos, á la religión y al Papa Rey.

Los aserradores mecánicos, que tenían que celebrar ayer un importante mitin, lo han aplazado para uno de los días de esta semana.

Parece que dicho mitin será consecuencia de ciertos trabajos hechos en la clase obrera y que han de tener resonancia.

Los esfuerzos que se hacen para la huelga general son muy grandes, distinguiéndose muy especialmente los anarquistas.

Cuarenta y dos de éstos están haciendo un viaje de propaganda secreta por toda España.

Aquí en Barcelona han permanecido varios de ellos algunas horas, las suficientes para ponerse de acuerdo con los compañeros que en Barcelona tienen, y están al tanto de los trabajos para la huelga general.

Los metalúrgicos también, que ésta se declara mediante la suspensión de los periódicos, para lo cual celebrarán una reunión los obreros del arte de imprimir.

En dicha reunión se tratará de la conveniencia de proceder á la apertura de la Sociedad disuelta; pero como las autoridades hallan resuelta á no permitirlo, sobrepondrá el choque, toda vez que los obreros tienen el decidido propósito de repeler la fuerza con la fuerza.—*Agencia*.

BILBAO

Efecto de la suspensión de la carrera. Organización republicana. Ríña entre obreros. «Mathe» de «foot-ball».

A LAS 12,40 DE LA TARDE

Entre los *spaniards* bilbaínos ha caído como una bomba la noticia de la suspensión de la carrera París-Madrid.

Para hoy tenían preparada su salida en coches, bicicletas y automóviles gran número de damas y de aficionados al *sport*, que habían decidido ir á Vitoria y á Burgos á presenciar el paso de los competidores franceses.

Los republicanos no descansan un solo momento en los trabajos de propaganda para la reorganización de la fuerza obrera en Vizcaya.

Al mitin de ayer sucedió otro que se verificó el próximo domingo en El Daport, siendo muchas las representaciones de republicanos que de toda la provincia acudieron al mismo.

Ha fallecido hoy el dueño del café Suizo D. Juan Galis, persona que aquí contaba con muchas simpatías.

Por asuntos relacionados con el trabajo rieron ayer dos obreros ocupados en la construcción del túnel de la Salve. Uno de ellos resultó herido en la sien derecha á consecuencia de varios martillazos que le infligió su contrario, el cual huyó, no habiendo sido detenido aún.

En los campos de Adorn celebraron ayer un *match* de *foot-ball* los grupos Vizcaya ó Iberia, ganando el primero.—*Agencia*.

VALENCIA

Batallón para Alcoy. Candidato republicano. Concierto para obreros. Los consumidores. Huelga terminada. Sobre la suspensión de la carrera.

A LAS 12,50 DE LA TARDE

En tren especial ha marchado esta mañana á Alcoy el segundo batallón del regimiento de Vizcaya, siendo objeto de una cariñosa despedida.

Los republicanos de la fusión han acordado presentar candidato para la elección de un diputado provincial por el distrito de Torrente.

Dícese que dicho candidato será el concejal Sr. Farral.

La Sociedad de Conciertos que dirige el maestro Vives, da esta noche un concierto gratuito dedicado á las Sociedades obreras.

Los empleados de Consumos se reunirán hoy para acordar constituirse en Sociedad.

Parece que se proponen declararse en huelga si no se les aumenta el sueldo como han solicitado.

Ha quedado satisfactoriamente resuelta la huelga de los constructores de carruajes de lujo, habiendo hoy acordado los huelguistas reanudar el trabajo.

La Sociedad de obreros carpinteros de Pueblo Nuevo del Mar, ha retirado del taller del maestro José Vives los obreros que en él tenía.

La causa de esta determinación obedece á que dicho patrono se niega á despedir á los operarios no asociados.

El *Mercantil* Valenciano habla hoy del automovilismo, calificándolo de *sport* bárbaro, que ningún beneficio reporta á la sociedad. Lamenta lo ocurrido en la carrera París-Madrid, y después de dedicar un recuerdo á las víctimas, se felicita de que haya sido suspendida, porque así se han evitado mayor número de desgracias.

El *Noticiero* habla en su artículo de hoy del propósito de Sánchez de Toca relativo á la construcción de una escuadra.

Califica esto de ilusión, pues lo primero que necesita España es fomentar su riqueza y cultura nacional, de la que depende la vida nacional; cuando todo esto se haya logrado, entonces—añade—podremos crear esa escuadra que hoy se plantea fácilmente en el papel, sin tener para ello más recursos que los de la trampa.

Los fabricantes de alcohol de vino han acordado formar por sí la estadística de esta fabricación.

También han resuelto invitar á todos los compañeros de Valencia, para que envíen su adhesión en seguida si quieren disfrutar de las ventajas que puede reportarles el Sindicato.—*Bonet*.

“LIBRO DE LAS LEYES,”

Un abogado laborioso, á quien sus compañeros debemos gratitud, ha publicado la tercera edición de una obra cuya utilidad nadie puede disputar: el *Libro de las Leyes*. Es un índice de las disposiciones que rigen en cada una de las materias administrativas en el corriente año de 1903. Forma un volumen en 4.º, de más de 600 páginas, de impresión menuda y compacta que no defrauda el lector, como no dejarán sosiego al estudiante. Tan prolífica y copiosa es nuestra legislación administrativa, que la posibilidad de conocer en cualquier instante cuáles preceptos de los dictados por el legislador en el transcurso de los años rigen en un determinado momento, representa una ventaja inapreciable.

La copia abrumadora de las leyes en vigor pone desde luego en disputa la eficacia de la promulgación. Enumerarlas es difícil; saber-

UNA EXPOSICIÓN CANINA

No pasa mes sin que se verifiquen en París diversas Exposiciones y todas ellas á cual más interesantes.

La que actualmente se celebra en los jardines de las Tullerías es una de las más interesantes, que atrae la atención de los parisenses. Nos referimos á la Exposición canina, en la cual figuran perros de todas las razas, desde el diminuto chihuahua hasta el gigantesco danés.

La Exposición de este año es la trigésima que se verifica en París, figurando en ella mil cuatrocientos perros de todas castas.

Su organizador es el Príncipe de Wagram, que desde hace años viene regentando la Sociedad central para el mejoramiento de las razas de perros de Francia.

Al certamen de las Tullerías han acudido las más enconpetadas damas de la aristocracia á exponer sus piquetitos *Tulds*, los cazadores con los más magníficos ejemplares destinados á la caza, y otros muchos particulares que, sin ser aristócratas ni cazadores, poseen perros á cual más raros, de los cuales

ellos mil cuatrocientos perros de todas castas.

Su organizador es el Príncipe de Wagram, que desde hace años viene regentando la Sociedad central para el mejoramiento de las razas de perros de Francia.

Al certamen de las Tullerías han acudido las más enconpetadas damas de la aristocracia á exponer sus piquetitos *Tulds*, los cazadores con los más magníficos ejemplares destinados á la caza, y otros muchos particulares que, sin ser aristócratas ni cazadores, poseen perros á cual más raros, de los cuales

ellos mil cuatrocientos perros de todas castas.

Su organizador es el Príncipe de Wagram, que desde hace años viene regentando la Sociedad central para el mejoramiento de las razas de perros de Francia.

Al certamen de las Tullerías han acudido las más enconpetadas damas de la aristocracia á exponer sus piquetitos *Tulds*, los cazadores con los más magníficos ejemplares destinados á la caza, y otros muchos particulares que, sin ser aristócratas ni cazadores, poseen perros á cual más raros, de los cuales

ellos mil cuatrocientos perros de todas castas.

Su organizador es el Príncipe de Wagram, que desde hace años viene regentando la Sociedad central para el mejoramiento de las razas de perros de Francia.

Al certamen de las Tullerías han acudido las más enconpetadas damas de la aristocracia á exponer sus piquetitos *Tulds*, los cazadores con los más magníficos ejemplares destinados á la caza, y otros muchos particulares que, sin ser aristócratas ni cazadores, poseen perros á cual más raros, de los cuales

ellos mil cuatrocientos perros de todas castas.

Su organizador es el Príncipe de Wagram, que desde hace años viene regentando la Sociedad central para el mejoramiento de las razas de perros de Francia.

Al certamen de las Tullerías han acudido las más enconpetadas damas de la aristocracia á exponer sus piquetitos *Tulds*, los cazadores con los más magníficos ejemplares destinados á la caza, y otros muchos particulares que, sin ser aristócratas ni cazadores, poseen perros á cual más raros, de los cuales

ellos mil cuatrocientos perros de todas castas.

Su organizador es el Príncipe de Wagram, que desde hace años viene regentando la Sociedad central para el mejoramiento de las razas de perros de Francia.

Al certamen de las Tullerías han acudido las más enconpetadas damas de la aristocracia á exponer sus piquetitos *Tulds*, los cazadores con los más magníficos ejemplares destinados á la caza, y otros muchos particulares que, sin ser aristócratas ni cazadores, poseen perros á cual más raros, de los cuales

ellos mil cuatrocientos perros de todas castas.

Su organizador es el Príncipe de Wagram, que desde hace años viene regentando la Sociedad central para el mejoramiento de las razas de perros de Francia.

Al certamen de las Tullerías han acudido las más enconpetadas damas de la aristocracia á exponer sus piquetitos *Tulds*, los cazadores con los más magníficos ejemplares destinados á la caza, y otros muchos particulares que, sin ser aristócratas ni cazadores, poseen perros á cual más raros, de los cuales

ellos mil cuatrocientos perros de todas castas.

Su organizador es el Príncipe de Wagram, que desde hace años viene regentando la Sociedad central para el mejoramiento de las razas de perros de Francia.

Al certamen de las Tullerías han acudido las más enconpetadas damas de la aristocracia á exponer sus piquetitos *Tulds*, los cazadores con los más magníficos ejemplares destinados á la caza, y otros muchos particulares que, sin ser aristócratas ni cazadores, poseen perros á cual más raros, de los cuales

ellos mil cuatrocientos perros de todas castas.

Su organizador es el Príncipe de Wagram, que desde hace años viene regentando la Sociedad central para el mejoramiento de las razas de perros de Francia.

Al certamen de las Tullerías han acudido las más enconpetadas damas de la aristocracia á exponer sus piquetitos *Tulds*, los cazadores con los más magníficos ejemplares destinados á la caza, y otros muchos particulares que, sin ser aristócratas ni cazadores, poseen perros á cual más raros, de los cuales

ellos mil cuatrocientos perros de todas castas.

Su organizador es el Príncipe de Wagram, que desde hace años viene regentando la Sociedad central para el mejoramiento de las razas de perros de Francia.

Al certamen de las Tullerías han acudido las más enconpetadas damas de la aristocracia á exponer sus piquetitos *Tulds*, los cazadores con los más magníficos ejemplares destinados á la caza, y otros muchos particulares que, sin ser aristócratas ni cazadores, poseen perros á cual más raros, de los cuales

ellos mil cuatrocientos perros de todas castas.

Su organizador es el Príncipe de Wagram, que desde hace años viene regentando la Sociedad central para el mejoramiento de las razas de perros de Francia.

Al certamen de las Tullerías han acudido las más enconpetadas damas de la aristocracia á exponer sus piquetitos *Tulds*, los cazadores con los más magníficos ejemplares destinados á la caza, y otros muchos particulares que, sin ser aristócratas ni cazadores, poseen perros á cual más raros, de los cuales

ellos mil cuatrocientos perros de todas castas.

Su organizador es el Príncipe de Wagram, que desde hace años viene regentando la Sociedad central para el mejoramiento de las razas de perros de Francia.

Al certamen de las Tullerías han acudido las más enconpetadas damas de la aristocracia á exponer sus piquetitos *Tulds*, los cazadores con los más magníficos ejemplares destinados á la caza, y otros muchos particulares que, sin ser aristócratas ni cazadores, poseen perros á cual más raros, de los cuales

ellos mil cuatrocientos perros de todas castas.

Su organizador es el Príncipe de Wagram, que desde hace años viene regentando la Sociedad central para el mejoramiento de las razas de perros de Francia.

Al certamen de las Tullerías han acudido las más enconpetadas damas de la aristocracia á exponer sus piquetitos *Tulds*, los cazadores con los más magníficos ejemplares destinados á la caza, y otros muchos particulares que, sin ser aristócratas ni cazadores, poseen perros á cual más raros, de los cuales

ellos mil cuatrocientos perros de todas castas.

Su organizador es el Príncipe de Wagram, que desde hace años viene regentando la Sociedad central para el mejoramiento de las razas de perros de Francia.

Al certamen de las Tullerías han acudido las más enconpetadas damas de la aristocracia á exponer sus piquetitos *Tulds*, los cazadores con los más magníficos ejemplares destinados á la caza, y otros muchos particulares que, sin ser aristócratas ni cazadores, poseen perros á cual más raros, de los cuales



los reproducimos algunos con estas líneas. Los perros llamados de lujo hallanse expuestos en cajas preciosas, muy confortables. Juzgando sin duda sus dueños que sería muy desagradable para sus animales el que éstos descansaran sobre la paja, los han instalado en verdaderos camerinos, en los que predominan el raso, el terciopelo, los edredones y los espejos y las flores artificiales. Produce un efecto muy singular ver á los diminutos animales entre gases, tulés, cintas y flores de los más variados matices.

En la misma Exposición canina hay otra de pintores y de escultores de animales,

os que el Hospital de aquella provin
ce contra el Estado y la concesión de

tos que el Hospital de aquella provincia tie
ne contra el Estado y la concesión de canti
dades para aliviar daños causados por el pe
drisco.

FOR MÁLAGA

En la Sección tercera del Congreso se ha
reunido esta tarde, convocados por el señor
alcalde de Málaga, los diputados y senadores
por dicha provincia, a fin de tratar asunto
de gran interés para la bella capital andalu
za.

Concurrieron los Sres. Herrera Mol, Cro
ce Laríos, general Lachambre, Bomes Ro
mo, Martos, Vignote, Rodríguez, marqués de
Larios, Parladé y Tenorio.

Ofreció su adhesión, suplicando se le tuvie
ra presente, el Sr. Romero Robledo.

Expongo por el Sr. Rení Arrieta el objeto de
la reunión, que no era otro que el de esta
blar los medios mejores y más urgentes para

cesión á Málaga de los viejos edificios

res que impiden al actual ministro, al momento de la cuestión, el Sr. Vignote propuso a sus compañeros de representación malagueña el desistimiento absoluto del largo expediente administrativo que se viene siguiendo para obtener aquella cesión de edificios militares y la sustitución del mismo por una proposición proyecto de ley.

Los señores Matos y Lachambre hicieron algunas observaciones de carácter práctico a la proposición del Sr. Vignote, que fué aprobada unánimemente, designándose una Comisión compuesta de los Sres. Crooke, Lario, Herrera Moll, Martos, marqués de Lario, Lachambre, Suárez de Figueroa (D. Adelito) el señor Conde de Meliá, a fin de que este último le compensación que al ramo de Guerra podría ofrecerse en la aludida proposición de ley, y después de visitar a los señores presidentes del Consejo y ministro de la Guerra, redactar tal proposición, que sería elevada a las Cámaras con las firmas de todos los representantes malagueños.

EN LA PRESIDENCIA

CONSEJO DE MINISTROS

A las cinco de la tarde se han reunido en Presidencia los ministros.

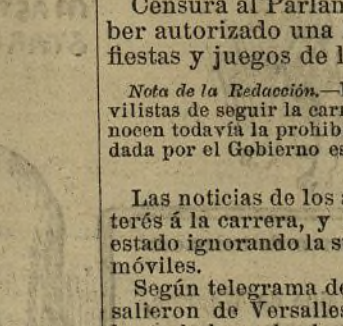
Estos se han seguido ocupando en los detalles de los proyectos que se proponen presentar a las Cortes.

El ministro de Agricultura sometió a consideración de sus compañeros un proyecto sobre ordenación y plan de obras agrícolas.

Aprobáronse varios expedientes de escalafón de Agricultura y Obras públicas, recayó acuerdo sobre otros de indulto que fué llevado a Consejo el Sr. Dato.

Quedaron aprobados los proyectos sobre reforma del Consejo de Estado, responsabilidad de ministros y funcionarios y emplead del Estado y descanso dominical.

También se examinó y aprobó otro proyecto de ley sobre la responsabilidad de



A las siete ha terminado el Consejo
cilitándose *Nota oficiosa* á la Prensa.

NOTAS PARLAMENTARIAS

La tarde en el Congreso ha sido de conferencias, intrigas y cabaldeos. Los pleitos de las actas y el curso de la conjura tramados por los conservadores mismos contra los señores Silva y Maura, llenan de interés a las horas vacías en que la sesión está en suspenso.

Enlace entre uno y otro asunto es el alcaide del distrito del Arzobispo (Toledo), porque en dicho distrito ha experimentado la mayoría sus derrotas la sinceridad electoral, y por eso, como recordarán los lectores, en la discusión es donde se disponía la conjura para luchar. Se han disiputado el acta del Sr. Infante, conservador silvestista de abolengo, quien como candidato ministerial consagrá al Sr. Silveira una Comisión de electores del distrito, D. César de la Maza, hijo del Sr. Camazo, y por consiguiente, sobrino del Sr. Maura y candidato predilecto del ministro de la Gobernación, frente al del presidente del Consejo.

El Sr. Mora viene proclamado. Para el lograse el acta se realizaron, al decir de los contradiectores, hechos como el siguiente: un clubero el alcalde prohibió que las masas traslases y los hombres se surtiesen desde las 12 horas. Los obreros debían recorrer los kilómetros para tomarlos de otro punto; al cabo de seis días levantó la prohibición, conminando con reproducir a los que no votasen al candidato predilecto; otro pueblo, el más importante del distrito, se sintieron repentinamente inflamados por fervor maurista, y ni uno solo votó al Sr. Infante. El Sr. Maura, venía representando el distrito desde hace veinte años.

El Sr. Infante pidió vista pública para la discusión de este acta al constituirse el grupo el primero; pero ni en las designaciones para esta noche y para mañana, ni en la lista total de las vistas públicas aparece la

para mañana un episodio interesante de este acta: pero el Gobierno

[illegible]

los más de dar esa impresión c

Otra acta que dará juego es la del 1.º de mayo de 1876, en la que se dispuso de la circunscripción de Granada. En ella se proclamó al republicano Sr. Ortega como jefe de la circunscripción de las Infantas. La proclamación se hizo por 5.421 votos, y el conde de las Infantas tenía en la capital sólo unos 400. Sumados a los de los pueblos que se agregan a la circunscripción, no alcanzó el jefe de los maurinos número suficiente para rebasar en la capital a Sr. Ortega, a cuyo favor no es lógico contar ningún clase de favores oficiales.

Tercero ahora el señor conde de Castañeda presentó en pro del Sr. Infante los siguientes documentos, en los que se contaban los votos de los pueblos de Monacil y San Esteban de Gijón, y de San Esteban de Gijón y San Esteban de Gijón. Alargase que las actas de la elección de estos pueblos—que distan de Granada a legua aproximadamente—no pudieron ser

1875

