

ARTE Y SPORT

SEGUNDA ÉPOCA DE **EL CARDO**.—SE PUBLICA LOS DÍAS 10, 20 Y 30

Director: Marqués de Alta-Villa.

Redactor Jefe: Lorenzo N. Celada.

Precios de suscripción: España y Portugal.—Trimestre, 2 pesetas; semestre, 4; año, 7.—Extranjero.—Año, 15 francos.

Dirección y Administración: Calle de San Gregorio, 37 y 39 principal.



¡Paso á la chauffeur! (De Montagud.)



"MARIUCHA" Y LOS NUEVOS RUMBOS DRAMATICOS

El teatro llamado *de ideas* sigue haciendo progresos entre nosotros, merced al apoyo de tan ilustre autoridad literaria como Pérez Galdós.

No es obra fácil obligar á pensar á un público sólo habituado á sentir; arrancar de cuajo el romanticismo que late en nuestra dramaturgia, como late en lo más hondo del alma española; moderar el absorbente imperio que la pasión tuvo siempre en nuestro teatro, para que ocupen el lugar preeminente problemas intelectuales ó reglas de vida práctica. Y menos hacedero es aún que un auditorio español, habituado por influjo del carácter y el medio físico á claridades meridianas, se avenga al esfuerzo mental de perseguir la idea oculta en determinado símbolo, á poca opacidad que éste presente.

Pero la voluntad, esa diosa soberana á que rinde Galdós culto fervoroso, ha prestado aliento al maestro para luchar con los prejuicios del público hasta imponerle la nueva estética teatral, dominándole en parte con su fuerza sugestiva, y cediendo él un tanto á las tradiciones consagradas, á los viejos recursos escénicos, siquiera en la forma, para hacer más fecunda, aunque sea más lenta, la evolución de nuestro arte dramático.

Aún Galdós es objeto de controversias, y no todos los que le admiran le entienden; pero ya pasó aquella época de *Realidad* y *Los condenados*, en que la obscuridad ó el tanteo de procedimientos hacían al Galdós dramaturgo sólo grato á una escasa minoría intelectual.

El gran público, que, unido esta vez á la crítica, le consagró rey de la novela española contemporánea, le dió la patente de gran dramaturgo en *Electra*, y, con menos populacharía, pero con igual adhesión, acaba de confirmar su fallo en *Mariucha*.

La censura literaria, más rígida cada vez, pasará la obra por tamiz estrecho, y negará verosimilitud á ciertos detalles ó solidez á determinados materiales de la construcción dramática; pero por encima de estos reparos, hay en la producción galdosiana, aparte de la frescura del diálogo, de la cristalina pureza del lenguaje y de la acabada observación de tipos, algo que la da una vida y un calor de humanidad nada comunes, y es que refleja como espejo plano, sin alteración ni abultamiento, un estado de conciencia actual, y singularmente lo más recóndito, lo más saliente hoy del espíritu español.

No sé si la obra peca de monótona para el espectador que la ve representada, el cual, por extraño misterio psicológico, es mucho más inquieto y vehemente delante de las candilejas que delante del libro. Ignoro si es ó no muy *teatral*, hablando en el *argot* al uso; pero ¿quién puede hoy marcar la línea divisoria entre los géneros literarios, señalando dogmáticamente cuál es y cuál no la forma de dirigirse al público desde el proscenio, cuando el viento de anarquía que sopla en el arte se ha llevado con ímpetu bravío los cánones consagrados por cien generaciones?

Mariucha, y en eso estriba su mayor belleza, une á su hermoso fin artístico un elevado fin social; y en estos tiempos, aunque rasguen sus vestiduras indignados los sacerdotes del *arte por el arte*, es imposible que esta gran manifestación de la inteligencia humana se sustraiga á las inquietudes, las zozobras, las meditaciones y aun las rebeldías que en aquélla tienen asiento.

Galdós, que supo ahondar con su cerebro luminoso en las sinuosidades de nuestro pasado para sus estudios retrospectivos y novelescos de vida nacional, es

profundo conocedor de nuestros vicios de raza; y cuando pinta á los altivos marqueses de Alto Rey sacrificando en su miseria hasta la alimentación al lujo y la bambolla de inútiles oropeles, confiando á la eterna providencia del alto empleo ministerial el alivio de la bancarrota que se cierne sobre sus blasones, y suponiendo más honroso y nobiliario acudir á la trampa y á la usura que al trabajo independiente, recuerda la antigua prosopopeya española, los tipos hechos clásicos por la literatura del *siglo de oro*, los hidalgos hambrones de Cervantes y Quevedo, para quienes el trabajar es faena de *villanos*, los que forman angustiosa fila de pretendientes en las antesalas palatinas, ó venden su espada al señor poderoso y á la cortesana opulenta.

Ya Santa Teresa, en su libro *Fundaciones*, consigna que muchos de sus contemporáneos consienten «en morir de hambre, con tal que los demás no lo adviertan».

En oposición á este virus arcaico y dañino de raza fanfarrona que aún envenena nuestra sangre, Galdós presenta el espíritu nuevo, encarnado en *Mariucha* y León: una aristócrata que prefiere el producto de su aguja á humillantes grandezas, y un hombre descarriado que se arrastró por los más bajos fondos sociales, y supo «resucitar de todas las muertes» elevándose á la condición de trabajador honrado é infatigable.

El, que subió primero, la ayuda á bajar con su brazo vigoroso, y encontrados ambos sin falsos prejuicios, con aspiraciones positivas, deseando deber cada uno la vida á su personal esfuerzo, únense como asociados primeramente, y más tarde el amor se encarga de embellecer aquella extraña *razón social*.

El drama de Galdós, con su placidez de forma, con su aparente sencillez de filosofía casera, encierra una profunda revolución en el pensamiento, una valuación innovadora en el concepto de lo que es bueno y es hermoso.

La antigua moral heroica de sacrificio y desinterés, tan divorciada de las apremiantes exigencias de la vida, cede su puesto á la moral de la utilidad, de la lucha por el *ochavo* con armas lícitas, porque en él está la base de la existencia. Ya no son únicamente el honor y el amor las abstracciones que se agitan en el mundo del arte: á su lado toma puesto el *negocio*, proscrito hasta aquí como antiestético. Romeo y Julieta no se aman ya á la luz de la luna ni jardines perfumados, sino tras el mostrador del comercio, entre legajos de cuentas, cajas de cintas ó sacos de carbones.

El individualismo ibseniano, tan disonante en sus violencias, pero tan racional en su fondo, se mete á la *chita callando* con Galdós en la escena española, exigiendo la reivindicación de la persona humana, juguete hasta aquí de exigencias colectivas; la rebelión contra quien se opone á que nuestro yo se desarrolle libremente; la resistencia de una voluntad firme aun contra los más estrechos lazos de familia, que quieran arrollarla.

Mariucha, que es el mañana, rebelándose contra sus padres, que son el ayer; *Mariucha*, emancipada del orgullo, y León, emancipado del vicio sin ayuda ajena, creándose un hogar sano de obreros, constituyen un canto grandioso á la voluntad y al trabajo, una concepción trascendental de pensador, y un código práctico de vida real.

El arte, siempre encaramado hasta el cielo, se digna ya agitar sus alas á flor de tierra.

José Deleito y Piñuela.

VELOCIPEDISMO

Madrid.

En la sesión reglamentaria celebrada por la Sociedad «Pedal Madrileño», el día 31 del pasado, para la renovación de los cargos de la Junta directiva, quedó ésta constituida en la forma siguiente:

Presidente, D. Luis Soria; Vicepresidente, D. Ramón González; Secretario, D. Antonio Crespo; Tesorero, D. Gonzalo R. Peñalver; Contador, D. Jesús Kühn.

Teniendo en cuenta la brillante historia ciclista de los señores elegidos en la nueva Junta, no es aventurado predecir que las iniciativas en pro de la Sociedad serán muchas y oportunas.

Parece ser que el primer acto de la nueva Junta será organizar una excursión oficial al Cerro de los Angeles para el día 29 del actual, y en cuya excursión se asegura habrá originales sorpresas que dejarán gratos recuerdos entre los socios. De desear es que ni uno deje de asistir, pues la indiferencia mata los entusiasmos y enfría el espíritu de unión y compañerismo tan necesario para la vida de las Sociedades.

El sitio no puede ser más simpático, la distancia puede recorrerla el ciclista más flojo sin fatigarse (12 kilómetros), el gasto que el almuerzo origine será modesto y si el tiempo es favorable resultarán recopiladas todas las circunstancias más indispensables para que el excursionista quede plenamente satisfecho.

* *

El pasado domingo llevóse á cabo, entre antiguos y fuertes elementos del velocipedismo madrileño, una bonita y arriesgada excursión.

El itinerario de la excursión era: Madrid, Colmenar Viejo, Hoyo de Manzanares, Torrelodones, Las Matas, Las Rozas, Madrid.

Aun cuando las motocicletas salieron dos horas después y los ciclistas eran del grupo fuerte, aquéllas alcanzaron á éstos 5 kilómetros antes de llegar á Colmenar, donde todos reunidos almorzaron, partiendo de nuevo los excursionistas á la una y media, salvando como unos valientes las cuestas y curvas del trayecto y llegando á esta corte á las cuatro y media los motociclistas y á las siete, próximamente, los *amigos del pedal*.

Providencialmente no hubo que lamentar una desgracia mayor, que, como la de este caso, siempre son debidas á los perros.

Al empezar á bajar la cuesta del Goloso, un can, por propia iniciativa, se abalanzó al ciclista Sr. Cerro, consiguiendo hacerle presa en una pierna y teniendo la mala ocurrencia, al acabar su hazaña, de ponerse delante del motociclista Sr. Kühn, quien, á pesar de su pericia, no pudo evitar la caída, ocasionándose algunas erosiones en la cara.

* *

La Nueva Agrupación Ciclista, aprovechando la popular fiesta de San Eugenio, organizó el pasado domingo una excursión á El Pardo, á la que, según noticias, asistieron la mayoría de sus socios, pasando alegremente la tarde, y regresando sin contratiempo, á pesar de lo difícil que se hacía el marchar por la carretera, dado el infinito número de vehículos de todas clases y edades que dicho día transitaban por la expresada vía.

* *

El Comité Regional de la Unión Velocipédica Española parece ser que piensa dar ostensibles señales de vida en plazo próximo.

Lo próxima semana celebrará Junta general extraordinaria en uno de los teatros de esta corte, poniéndose á discusión, entre otros proyectos, los siguientes:

Campeonato Regional de motocicletas.

Idem id. de 50 kilómetros para *amateurs*, en bicicleta.

Carrera infantil en el Parque de Madrid.

Para esta última carrera se solicitaba el apoyo material de S. M. el Rey, Presidente de honor de dicha Sociedad.

También deberá acordarse en la Junta general el sitio donde ha de colocarse el poste indicador que el Comité Central regala á la primera Región.

* *

La carrera de motocicletas organizada por nuestro colega *Revista de Sport*, y que se decía había de celebrarse en sustitución de la suspendida Burgos Madrid, parece ser que tampoco tendrá lugar.

Así nos lo hace sospechar el silencio del querido semanario, silencio muy significativo, dado el poco tiempo que falta para el día 22, que era el últimamente indicado para la celebración de la expresada carrera.

El domingo pasado, según nos dicen de Huelva, celebró la Sociedad Velocipédica Onubense el segundo aniversario de su fundación, con un almuerzo en la Rivera, distante ocho kilóme-

metros de la capital; pero el tiempo vino á deslucir la fiesta, porque momentos antes de la hora de salida empezó á diluviar y se tuvo que abandonar las máquinas, yendo en coche los comensales por el mal estado en que se hallaba la carretera.

¡Unión!...

L'Union fait la force.

ARTE Y SPORT se ha impuesto como deber agrupar á todos los elementos ciclistas en torno de nuestra «Unión Velocipédica Española», cuyos fines no pueden ser más levantados y cuyos propósitos van cumpliéndose hasta la hora de ahora admirablemente.

Hemos sido acogidos con simpatía por parte de la inmensa mayoría de los ciclistas españoles, y á nuestras cariñosas excitaciones para coadyuvar á la empresa que persiguen nuestros amigos de Barcelona—alguno de ellos íntimamente unido á ARTE Y SPORT—, han respondido muchos mostrándose resueltamente partidarios de la U. V. E.; han manifestado otros ciertas desconfianzas, y los menos, por fortuna, no quieren saber nada que huelga ni trascienda á federación velocipédica.

Hemos empezado nuestra ruda labor, y nuestro firme paso ha tenido un resultado satisfactorio.

En la región valenciana, gracias á la fe del decidido adalid que se llama D. Marcelino Mata Iranzo, la unión de todos los elementos ciclistas estaba hace tiempo hecha, la sentían y deseaban todos; faltaba tan sólo suavizar ciertas asperezas. Nuestro amigo y corresponsal D. Abelardo Segura tenía ciertos resentimientos con la Unión, no precisamente ni en modo alguno con quien la preside; pero de no aclararse hechos y conceptos que quedaron un tanto nebulosos, no era fácil llegar á un acuerdo.

Hemos tenido la fortuna de mediar en este asunto; el Sr. Segura ha escrito al Sr. Masferrer, y éste ha contestado al Sr. Segura en la forma que transcribimos para que se conozca la nobleza que preside los actos del Director del ciclismo español:

«Estudiado el punto de que me habla en su atento escrito, observo que no carecen de fundamento las quejas tal como me las expresa usted, por lo que juzgo razonable su conducta; pero como quiera que si se le hicieron promesas, fueron por completo extrañas á acuerdos del Comité, no se concibe que yo le alentase en una idea falta de base, y de ahí que no pueda aceptar sus cargos infundados, y espero crea usted en la sinceridad de mis afirmaciones sobre este punto, pidiéndole me dispense si oportunamente he debido darle alguna explicación para su buena inteligencia y no lo hice porque encargué la solución del asunto á un amigo de esa. Hecha esta aclaración, y confiando en la benevolencia y cariño á la U. V. E., no se le admite como buena lo que yo juzgo honrosa excusa, y presumo que estas manifestaciones más harán desvanecer nebulosidades que no pueden ni deben existir y que usted desistirá de su empeño, ya que me considero muy honrado en poder contar con su valioso concurso, confiando se ha de presentar ocasión de demostrarle mi aprecio y consideración, correspondiendo de este modo á sus finas atenciones y satisfecho de haber correspondido á las excitaciones nobles y caballerosas de los amigos que han intervenido en este asunto que termina tan á mi satisfacción.»

Es, pues, de presumir y de esperar que vencidas ciertas asperezas, Valencia se mostrará francamente *unionista*, y que dentro de poco, muy poco, vendrán de allí muchas y muy agradables noticias.

Ojalá podamos en breve traer á este capítulo de UNIÓN Y CONCORDIA los nombres de Vigo, Reus y otras poblaciones.

* *

La excursión oficial que organiza mensualmente el Cuerpo consular de Barcelona se efectuó el domingo pasado y resultó espléndida bajo todos conceptos. A ella acudieron el presidente, vicepresidente y secretario accidental de la Unión, señores Masferrer, Catalá y Arnal; el cónsul en Barcelona Sr. Samová; los vicecónsules Sres. Abadal, Haefuer (D. Enrique), Cusidó; el campeón de Cataluña, Sr. Mari, y un grupo de conocidos ciclistas de Barcelona y algunos de Molins de Rey.

La excursión resultó muy agradable, estando la carretera en muy buenas condiciones; los turistas pasaron por Molins de Rey, San Andrés de la Barca, Martorell, ascendiendo, durante diez inacabables kilómetros, hasta Tarrasa, en donde se comió con mucho apetito y en medio de la mayor fraternidad y con mucha alegría. (No hubo brindis.)

Por la tarde regresaron los excursionistas por Sabadell y Sarriñola, deteniéndose los individuos del Comité en el primero de estos puntos para solucionar la cuestión de la centralización de Sabadell en las próximas carreras de motocicletas.

En Sabadell los excursionistas fueron atendidos solícitamente por los ciclistas de la localidad.

Bicicletas y Motobicicletas Peugeot. Depósito de Neumáticos para automóvil. Julián Lozano. 89, Alcalá, 89 Madrid.

¡LUZ, MUCHA LUZ!

Que el Gobierno, sea el que fuere, debe ocuparse de que el orden alterado por las turbas levantadas casi siempre por manos que se esconden y que so pretexto de alcanzar algo justo cometen arbitrariedades y crímenes sin cuento, es indiscutible.

Con las masas levantadas no hay más razones que los fusiles y la tropa; pero hay que hacer algo más, hay que evitar esos actos y corregir el malestar en que nos hallamos.

Porque ante la historia y ante la patria, responder deben y responderán los que con sus insignes torpezas produjeron la pérdida del territorio colonial después de escandalizar al mundo con sus inmoralidades.

El tiempo, la prensa, los libros irán sacando á relucir hechos y cosas que demostrarán hasta dónde llegó la ineptitud de nuestros prohombres y la vergüenza que suponen ciertos pedestales, y eso que Gamazo y Maura no los tienen todavía.

Pues qué, ¿sería mucho dudar que aquí pasaría lo mismo que sucede en Cuba desde que una nación culta puso allí su mano firme?

Aquí tenemos la demostración de lo que somos, de lo que fuimos hasta aquí, de lo ridículamente rutinario de nuestra administración, de lo mamarrachos que como colonizadores hemos sido y de lo sinvergüenzas que continuamos siendo.

Mucha Capitanía general, muchos empleados, mucha ostentación cursi, pero un abandono completo en la administración de Cuba (pongo ejemplo), en donde la fiebre, el vómito negro, la viruela y mil enfermedades crueles diezaban á los peninsulares no acostumbrados *al clima* (como decíamos nosotros), *á la porquería*, como han demostrado los yanquis.

Ellos, con alto desprecio de las costumbres cubanas y de los cubanos, tomaron la dirección aquel país y van saneando las ciudades, y las pestilencias han concluido y la salud pública es completa. Esto en cuanto concierne á la parte física de aquellos pueblos que fueron nuestros; en cuanto á la parte moral no digamos nada.

Pero recordamos los tiempos en que el Ministerio de Ultramar era así como de *entrada*, sin tener la categoría siquiera del de Gracia y Justicia... y allí iba el último de los figurones de los partidos.

Aquellos Ministros, cuyos retratos será lástima que se pierdan, aquellos Directores y Jefes superiores iban á la oficina á fumar sendos cigarros, tributo humilde y desinteresado de sus paniaguados de allá, cómplices en las iniquidades de todo género que en las Colonias se cometían; la defensa de sus puestos era lo que les interesaba. Dispuestos á castigar al ladrón pequeño, colgaban títulos, cruces y grandezas en los hombros de los grandes criminales, de esos que todavía pretenden borrar el pasado horrible con el fausto presente de su existencia. ¿Vamos á continuar tolerando todo eso?

¡Quia!

¡Eminentes! podéis subiros á esos pedestales levantados por puro compromiso, pero permaneced en ellos poco tiempo, pues los necesita España para aquellos que le conquistaron un mundo que vosotros, imbéciles, no supisteis conservar.

Artagnan.

Romea.

Sinceramente deploramos la muerte de tan distinguido artista, en el cual se veía también el talento del autor competente y del músico perfecto.

Todo en él respiraba arte y talento, su trato era jovial y afable y era queridísimo por cuantos tuvieron alguna vez ocasión de tratarle.

Deja hijos sin auxilio de ninguna clase.

Descanse en paz nuestro buen amigo y reciban su familia y compañeros nuestra pena más sincera.

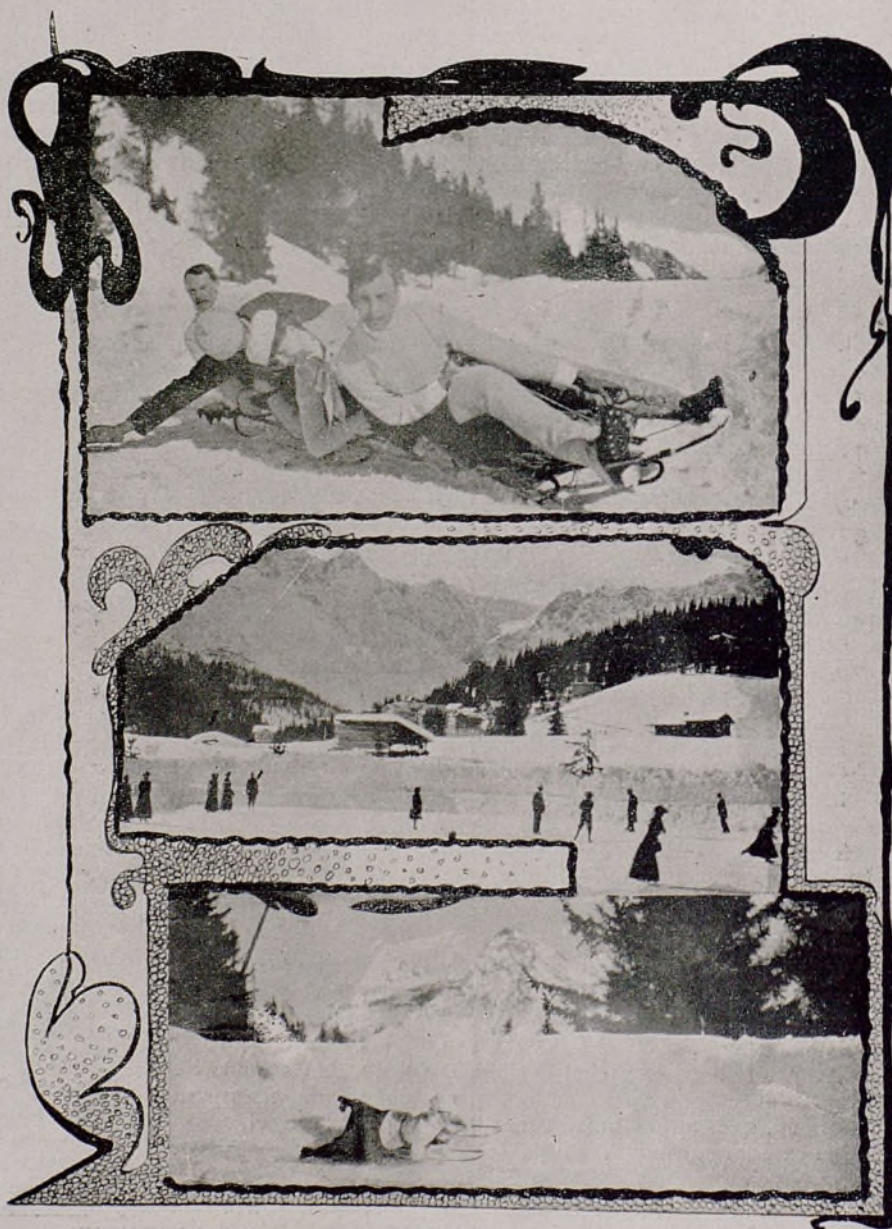
PATINES

Ya comienza la época de los hielos en los países del Norte de Europa, y el sport Skating-rink se extiende por Rusia, Suecia y Noruega é Irlanda primero, después en el Norte de Alemania y Francia, como en los Países Bajos, y en los meses de Diciembre y Enero en Austria, Italia y España.

Allá donde el hielo es constante, es el patinar algo así como un elemento indispensable á la vida, y desde que el niño va á la escuela lleva con la merienda y los libros sus cuchillas de hierro ó acero que, afianzadas por correas al calzado, les hace resbalar por campos y caminos, por ríos y charcas cubiertos por espesa capa de agua solidificada.

Y es de ver tanta criatura salir á centenares de aquellas escuelas calzarse los patines y, atropellándose unos con otros, formar el *tren* de larga cola que, con ondulaciones de inmensa serpiente, buscan sus casas en las aldeas con una velocidad vertiginosa.

En Rusia se aprende á andar al mismo tiempo que



Patinando en llano y pendiente..

á patinar, y lo que aquí nos parece tan difícil á los hombres, es para los niños allí la cosa más fácil del mundo; nunca con más motivo encaja la cita de la famosa fábula, que empieza:

*Admiróse un portugués
al ver que en su tierna infancia
todos los niños en Francia
supieran hablar francés.*

En algunos países se diferencian notablemente estos ejercicios gimnásticos, ofreciendo pintorescos atractivos, como podrán ver nuestros lectores por los grabados que publicamos hoy.

En Francia y Norte América se han cambiado los elementos para hallar los mismos efectos sin estar en climas fríos, y se ha substituído por patín de cuchilla el de ruedas, y al hielo por un pavimento de Portland ó madera perfectamente cepillada.

Claro está que el problema de estabilidad varía notablemente. En el hielo, la resistencia va en el pie del que patina, la parte resbaladiza es el hielo, mientras que siendo los patines de ruedas, la parte resistente se halla en el piso y hace que el equilibrio sea distinto, si bien más fácil. Además, la caída en hielo es más peligrosa, pues siendo la dureza del piso igual, la sensación del frío ó la rotura del hielo puede traer funestas consecuencias á los patinadores.

Dejo para otro día observaciones y consejos que me sugiere la práctica de este ejercicio.

Celada.

DE CAZA

Los faisanes.

Justo es que nos ocupemos de esta clase de caza, por lo mismo que no es usual en nuestro país. Por esta razón, al ver esos animales, muchos de los cuales se crían á la mano para ser cazados luego en los bosques en unión con los que en libertad nacieron, cree la gente que se les puede fusilar con facilidad. ¡Grave error! A perro puesto, no puede marrarse el *gallináceo* que se levanta á tiro; pero cuando se trata de un ojeo, cuando los faisanes, tomando altura, pasan como balas, tiene que hacer el *peloteo* un faisán, como se ve en nuestro fotograbado.

De todos modos, es el faisán el aliciente más delicioso de los cazadores de Francia, Alemania, Austria, etcétera, y su cría es un problema y debe ser una constante preocupación para todo dueño de un cazadero de marca. Las escopetas modernas son muy precisas, se cargan muy pronto, y la afición aumenta mucho; es preciso ayudar á la reproducción natural, con las incubadoras y cuantos medios tiene hoy la cría artificial de las aves, sin lo cual ciertos bichos no existirían ya en el mundo.

En esta época del año, cuando los fríos comienzan y las nieves hacen difícil á los animales el buscar su sustento, se da de comer á los faisanes, como á los conejos, ya en senderos que cruzan los bosques con este objeto, ó ya en una especie de cercado, como se ve en esta fotografía.



1.º Oliendo alto.—2.º Bien peloteado.—3.º Faisanes en un cercado.

Para todas estas cosas se impone un guarda de gran confianza, porque si no, el gasto de grano para las aves y de remolacha para los conejos, sería inmenso, sin que por esto dejasen de desaparecer faisanes á cada paso, y que van casi siempre á enriquecer la marmita de algún vecino, en acecho siempre del pájaro que se descuida.

Los guardas tienen, con este motivo, que andar siempre recorriendo los límites del cazadero, á fin de hacer volver á los faisanes descarriados. Por esta razón hay que darles de comer dentro de los bosques, y hasta de beber, para evitar sus escapadas. Además hay que perseguir sin tregua las alimañas, y, si posible fuera, cercar los límites con tela metálica ó con vallas de setos ó madera, á fin de que la caza no sea fusilada fuera y que los conejos no hagan daño, que de otro modo se exige á los dueños de parajes en que la caza abunda.

Además de la comida, hay otras razones que pueden hacer al faisán estar propicio para cambiar de residencia: la cuestión de clima.

Los bosques fríos, con árboles corpulentos, amparan á los pájaros perfectamente hasta que vienen los días húmedos, de nieve y demás *excesos*, y entonces hay que tomar medidas terminantes, y una de ellas la de vender pájaros al por mayor y comprar más tarde, y en época buena, faisanes para reemplazar los vendidos.

Esto, y la regla observada en el extranjero de no tirar más que *coqs*, ó faisanes machos, respetando las *poules*, ó hembras, da un resultado magnífico.

Los faisanes suelen huir de algunos parques porque las plantaciones que en ellos existen los invitan para eso. En un parque bien cuidado y bien cercado, lo único que queda que hacer es combinar las horas de echarles de comer.

Hay otra razón para hacer huir á los faisanes. A toda la caza le gusta la quietud y poder salir á retozar. Pero si está asustada é inquieta, no se puede esperar que la caza tome cariño al terreno, y es preciso tener presente que hay elementos de verdadera perturbación, como son los perros, zorras, leñadores y hasta los mismos guardas. Suelen ser estos señores demasiado aficionados á usar su escopeta, y están constantemente disparando con pretexto de las alimañas, cometiendo



En el puesto.—¡Ahí vienen!

gran torpeza en ello, igual que aquellos que se divierten en tirar al blanco en un cazadero. La escopeta y la voz del hombre son los enemigos más terroríficos en la vida del campo. Los efectos de la voz es en algunos sitios muy grande, según el eco. Sabido es que se da una voz en un lado y se oye al otro extremo, y, reproduciéndose todo alrededor, parece que el sitio está lleno de gente y toda la caza huye á la primera ocasión. Si los guardas tienen el parque silencioso, la caza, sea completamente salvaje ó criada, permanece *sur place*. Muy pocos guardas conocen cuán necesario es tener sus parques perfectamente tranquilos durante la recolección de las mieses. La caza, que hasta entonces ha estado viviendo en los escondrijos de los sembrados, está tristemente asustada por el tumulto; liebres, conejos y todos los pájaros escapan á los bosques colindantes, y si encuentran éstos revueltos, aún se van más lejos.

Los malhechores son también considerados como elemento de disturbio, y la razón de este aserto pocos tendrán la temeridad de negarlo.

Las alimañas racionales é irracionales son elementos de pérdida, y, entre ellos, la comadreja es temible. Un alimento natural y abundante es lo mejor, con buenos guardas, para atraer á los faisanes y la caza en general, y una completa tranquilidad en los bosques el modo único de retenerla.

Cosas de campo.

No hace muchos días que augurábamos buenos días de caza á los aficionados, por las noticias que de algunos contornos recibíamos y por lo que nosotros mismos habíamos podido observar; pero, por desgracia, nada de esto es general en el país, puesto que sabemos de algunos sitios en que la *cosa* va mal, muy mal.

En algunos cotos, la cría se ha hecho en malas condiciones y sus dueños temen llevar á sus amigos á un aburrimiento seguro que desacreditaría, además, sus cazaderos; otros *castellanos* están de luto, y por tanto no dan fiestas cinegéticas en sus posesiones. Todo esto entristece este año á los *amateurs* que concurren al *sport* cómodo y señorial.

En Daimiel se han hecho dos tiradas en sus célebres lagunas. Los que asistieron á esa cacería, que con razón llama *fantástica* nuestro querido colaborador, fueron el conde de Santa Coloma, el marqués de Rocamora, D. Federico Luque y D. Jacinto Martos.

Estas primeras tiradas suelen ser buenas, porque, después de la sequía natural del verano, los patos y demás aves acuáticas no encuentran agua por ninguna parte y toman querencia á las preciosas lagunas de la Moncloa. Así suce-

dió, dada la cantidad de aves y la calidad de los tiradores, que pudieron cobrar en la primera tirada 330 patos, de los cuales eran más de 200 azulones, y demás caza grande, como por allí dicen.

El Sr. Martos en un solo puesto mató 118, de ellos más de 80 fueron grandes; años hacía que no se recordaba una matanza igual en un puesto.

El Sr. Luque mató en un puesto, 96; Santa Coloma, 70, y Rocamora, 35. El tiempo fué espléndido y el fuego horrible.

A la segunda tirada asistieron los duques de Bivona, de Prim, de los Castillejos y el Sr. Maura.

Las noticias que se tenían eran estupendas; millones de patos esperaban á los cazadores, y según los guardas, 500 cartuchos se quemarían en cada puesto.

Como la sequía continuaba, la noticia era verisimil é inútil decir el entusiasmo de los cazadores.

Pero quiso Dios que la *revolución se hiciera desde arriba*, y la noche antes llovió á más no poder.

A la madrugada se veían millares de patos de todas clases por los aires, pero sin tomar las charcas, es decir, sin querencia ninguna.

Sólo hubo un puesto bueno: el del señor duque de Bivona, que cobró 105, zarcetas la mayor parte, y otros pequeños; los demás tiraron poco y en malas condiciones.

D. Eduardo Olea tiene arrendado el monte de Boadilla y ha dado dos cacerías á ojeo. En la primera se cobraron, desde las diez de la mañana á las cinco de la tarde, 79 perdices y 67 liebres, y en la segunda se cobraron 46 perdices y 76 liebres.

Fueron invitados á la primera los Sres. Ruspoli, Olea, García Ortega, Góngora, Pastor, Luque y Jacinto Martos.

A la segunda los mismos menos los Sres. Luque y Martos, yendo en su lugar el marqués de Tolosa.

Cuando Boadilla y su vecino monte de Villaviciosa no habían sido levantados, eran preciosos cazaderos de conejos, en donde, como en el antiguo Viñuelas, cazó la generación pasada... *et sur ce point, glissons*.

Don Antonio Heredia ha dado la primera de sus acreditadas cacerías en *El Quegigar*. Se cobraron quinientos y pico de conejos y 40 perdices en tres días; pero iban ¡16 cazadores!

La mucha gente es buena para la guerra y nada más (no hay más que ver lo que pasa á los liberales: son tantos, que no se entienden).

Entre ellos recuerdo al Sr. Maura, Rodríguez, Primo de Rivera, Agustín Silvela, Cavestany y otros de menos cuantía, pero de más valía con la escopeta en la mano.

El dueño no quedó satisfecho, y tal vez suprima las otras dos,



Camino del ojeo.

cacerías que tenía costumbre de dar otros años.

El marqués de Castelar ha estado con sus hermanos, con D. Ramón María Bustamante y los marqueses de Tolosa y Villamayor en sus posesiones de Salamanca, que se llaman *Puertos y Porteros*, cobrando en seis días cerca de 600 perdices, lo cual es ya un magnífico resultado que prueba, no sólo las buenas manos de los cazadores, sino que la cría por allí no ha sido mala. Después marcharon á Ventosilla, preciosa finca del duque de Santoña, y después irán, si no han ido ya, á *Mudela* los afortunados mortales á quienes convida el conde de Valdelagrana.



Dentro del puesteo.—¿Cómo tarlan!

Dicen que el marqués de Villamayor ha estado admirable como tirador en los *Porteros*, cobrando una tarde 13 perdices con 14 cartuchos.

Recibimos cartas de Badajoz en donde nos dice el Sr. A. Covarsí se ha celebrado una cacería, cobrándose cinco jabalíes.

En los últimos días de Octubre estuvo cazando en Ronda D. Antonio Pacheco diez ó doce noches, y logró matar 15 jabalíes.

Para terminar diré que se ha declarado una espantosa epidemia entre las gallinas, habiendo pueblo en que no quedó ni una; es más, se dice que la maldita enfermedad ha comenzado á atacar á las perdices, y que se ven muchas muertas por los campos.

Sería un dolor que tal cosa resultase comprobada, y en todo caso sería esta una cosa digna de atención y de estudio, para poner el remedio que sea preciso.

El Marqués de Alta Villa.

ESPECTÁCULOS

En el teatro Español tuvimos el estreno de *Mariucha*, del insigne Galdós, acerca de cuya obra nos ocupamos en otro lugar.

En cuanto á la ejecución, sólo podemos decir que María Guerrero hizo una de esas creaciones dignas de su talento y de su justa fama.

Fernando Mendoza estuvo realmente admirable, y

ambos fueron perfectamente secundados por los demás artistas que en la obra tomaron parte.

En Eslava se hizo *El otorgo*, del señor Toro y Luna; no fué del agrado del público.

En el Lírico sigue triunfando el *Raimundo Lulio*, y han entrado á relevar á los artistas que lo crearon (como zarzuela) el tenor señor Pastor y las señoritas Estrella Gil é Inés Caballero.

El Sr. Pastor adelanta mucho en acción; es muy distinto del que vimos en Parish el año pasado. Su voz extensa y bien timbrada hace buen efecto en esa hermosa obra, recibiendo merecidos aplausos toda la noche.

Estrella Gil posee una linda voz de soprano, que maneja bien; se ve que es cantante de ópera, pues su declamación obedece á su propio instinto más que al estudio de trabajo tan difícil; de todos modos, hace una excelente Catalina, matiza bien su papel y es muy aplaudida.

Inés Caballero, por el contrario, es la actriz del teatro lírico, y como cantante ha sorprendido de nuevo al público, porque, después de hacer tres obras como soprano, ha desempeñado el papel de Isabel en la hermosa obra de Villa y Dicenta, en donde luce hermosa voz de contralto.

El público la aplaude con verdadero empeño, porque realmente es una artista tan modesta como notable.

Si los aplausos no ciegan á la señorita Caballero y sigue trabajando, será la primera de nuestras artistas líricas, por las facultades de que dispone.

En la Princesa sigue la lista de sus triunfos la gran María Tubau.

Aparte de la atracción que ahora tendrá en aquel aristocrático coliseo la venida de *Coquelin*, siguen preparándose novedades artísticas, en que la gran actriz lucirá su talento en diversos conceptos.

Se ensaya *Resurrección*, drama que los Sres. Jover y Ayuso han sacado de la novela de Tolstoi, y de que cuentan maravillas, pues Ceferino Palencia no es empresario que hace las cosas á medias.

En la Comedia también se preparan novedades, y todo hace esperar que la campaña teatral ha de animarse. ¡Es preciso preparar los bolsillos!

Además, el Real comenzará pronto sus tareas; el abono es inmenso; grande el empeño de agradar por parte de la empresa...

Solsiredó.



La hora del almuerzo.

AUTOMOVILISMO

Carrera del kilómetro.

Organizada por *Le Monde Sportif* se ha celebrado en la carretera de Dourdan la carrera del kilómetro lanzado, para toda clase de autos, que ha obtenido un brillante resultado, por haber tomado parte en ella corredores, coches y motocicletas de las principales casas.

Duray sobre sus cien caballos Gobron-Brillé, ha batido el record del kilómetro por $\frac{2}{3}$ de segundo, habiendo empleado sólo $26 \frac{2}{3}$ segundos, lo que representa una velocidad de 136 kilómetros 363 metros á la hora.

Han presenciado esta carrera los automovilistas españoles excelentísimo Sr. Duque de Alba, Marqués de Viana y Sr. Quiñones de León.

La clasificación general de los cuatro primeros coches de cada categoría, es la siguiente:

Groses Voitures (coches grandes).

- 1.º Gobron-Brillie, conducido por Duray; lo hizo en $26 \frac{2}{3}$ segundos, correspondiendo á la hora 136 k. 363 m.
- 2.º Gardner-Serpollet, Le Blou; $27 \frac{3}{5}$ s., 130 k. 434 m.
- 3.º Mors, Jeandré; $29 \frac{3}{5}$ s., 121 k. 621 m.
- 4.º Noe-Boyer, H. Loste; $36 \frac{1}{3}$ s., 99 k. 447 m.

Voitures légères (coches medianos).

- 1.º Georges Richard-Brasier, conducido por Danjean; lo hizo en $30 \frac{1}{3}$ s., correspondiendo á la hora 116 k. 883 m.
- 2.º Idem, Brasier; $31 \frac{3}{5}$ s., 113 k. 995 m.

- 2.º Noe-Boyer, Cachet; 1 m. $35 \frac{2}{3}$ s.

La carrera de la cuesta de Gaillon

El quinto año de esta importante carrera se ha celebrado el día 8, con más animación que nunca, pues pasaban de 10.000 los espectadores que han presenciado la carrera.

Rigolly, en un cien caballos Gobron-Brillie, ha hecho una velocidad de 107 k. 746 m. á la hora, velocidad exagerada, por tratarse de una cuesta que tiene el 9 por 100.

En esta carrera han ocurrido varias desgracias, que somos los primeros en deplorar.

Clasificación por categorías.

Coches grandes.

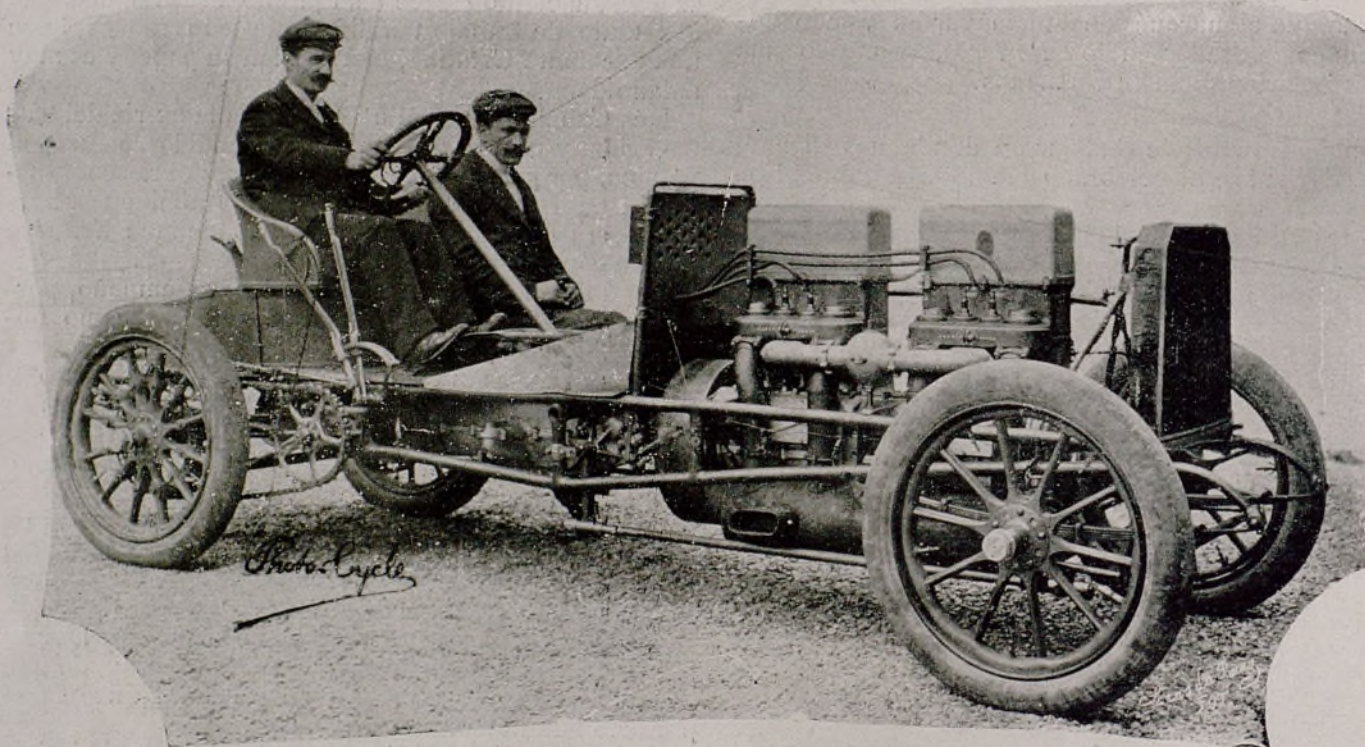
- 1.º Gobron-Brillé, conducido por Rigolly; lo hizo en $33 \frac{3}{5}$ segundos, correspondiendo á la hora 107 k. 742 m.
 - 2.º Idem, Duray; $35 \frac{1}{3}$ s., 102 k. 272 m.
- El antiguo record estaba en 36 segundos.

Coches medianos.

- 1.º Boyard (Clement), conducido por Hanriot; lo hizo en 38 s., correspondiendo á la hora 94 k. 736 m.
 - 2.º Darracq, Osmont; 43 s., 83 k. 720 m.
- Antiguo record, $40 \frac{1}{3}$ segundos.

Coches pequeños.

- 1.º Darracq, conducido por Wagner; lo hizo en 40 s., correspondiendo á la hora 90 k.



Rigolly en su coche de 100 caballos, 4 cilindros y 8 pistones, vencedor de la carrera de la cuesta de Gaillon.

- 3.º Bayard (Clement). Hanriot; $32 \frac{1}{3}$ s., 111 k. 801 m.
- 4.º Richard, De Gosselin; $32 \frac{2}{3}$ s., 111 k. 111 m.

Voiturettes (coches pequeños).

- 1.º Darracq, conducido por Wagner; lo hizo en $34 \frac{1}{3}$ segundos, correspondiendo á la hora 103 k. 348 m.
- 2.º Passy Thellier, Tavenaux; $36 \frac{1}{3}$ s., 99 k. 447 m.
- 3.º Richard, Combier; $37 \frac{3}{5}$ s., 95 k. 744 m.
- 4.º Idem, Bariller; $37 \frac{3}{5}$ s., 95 k. 744 m.

Motocicletas.

- 1.º Griffon, montada por Lamberjack; lo hizo en $34 \frac{1}{3}$ segundos, correspondiendo á la hora 105 k. 263 m.
- 2.º Idem, Demester; $35 \frac{1}{3}$ s., 102 k. 272 m.
- 3.º Peugeot, Lanfranchi; $35 \frac{1}{3}$ s., 102 k. 272 m.
- 4.º Werner, Bucquet; $35 \frac{3}{5}$ s., 101 k. 123 m.

Turistas.

Chasis de 18 á 25.000 francos.

- 1.º Automotrice, que corrió Mr. Dipie; 1 m. $9 \frac{1}{3}$ s.
- 2.º Idem, Mme. Gasté; 1 m. $16 \frac{1}{3}$ s.

Chasis de 8 á 12.000 francos.

- 1.º Gardner-Serpollet, que corrió Pelzer; 40 s.
- 2.º Noe-Boyer, Nielsen; $56 \frac{1}{3}$ s.

Chasis de menos de 4.000 francos.

- 1.º P. Roy, que corrió P. Roy; 1 m. $26 \frac{2}{3}$ s.

- 2.º Passy-Thellier, Tavenaux; $58 \frac{1}{3}$ s. 62 k.
- Antiguo record, 47 segundos.

Motocicletas.

- 1.º Griffon, montada por Demester; lo hizo en 41 s., correspondiendo á la hora 87 k. 804 m.
 - 2.º Carreau, Carreau; 41 s., 87 k. 804 m.
- Antiguo record $49 \frac{1}{3}$ segundos.

Turistas.

Motocicletas $\frac{1}{4}$ litro.

- 1.º Peugeot, Momo; 1 m. $2 \frac{4}{5}$ s. 58.
- 2.º Idem, Lanfranchi; 1 m. $8 \frac{3}{5}$ s. 53.

Chasis de 25.000 francos. Cuatro plazas.

- 1.º Panhard-Levassor, conducido por Health; lo hizo en $49 \frac{1}{3}$ s., correspondiendo á la hora 72 k. 289 m.

Chasis de 18 á 25.000 francos. Cuatro plazas.

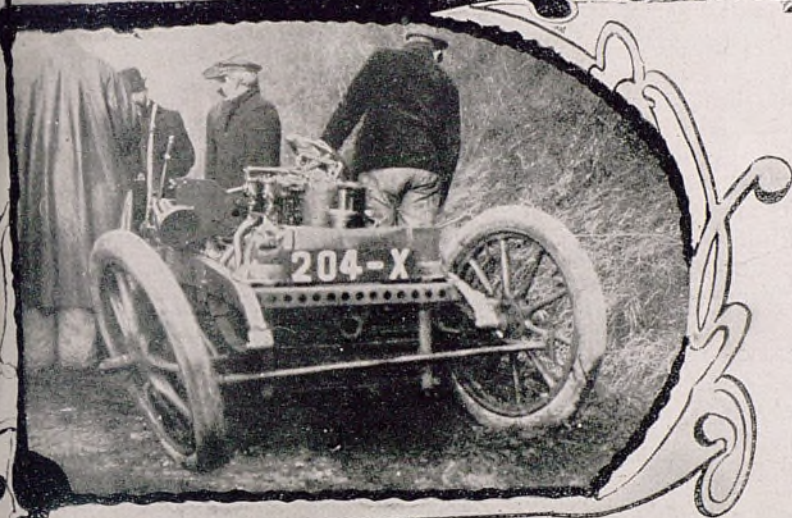
- 1.º Richard, conducido por La Rochette, lo hizo en 1 minuto $36 \frac{2}{3}$ s., correspondiendo á la hora 37 k. 500 m.

Chasis de 12 á 18.000 francos. Cuatro plazas.

- 1.º Peugeot, conducido por Renaux; lo hizo en 1 minuto $36 \frac{2}{3}$ s., correspondiendo á la hora 37 k. 400 m.

Chasis de 8 á 12.000 francos. Cuatro plazas.

- 1.º Gardner Serpollet, conducido por Pelzer; lo hizo en 1 m. $2 \frac{3}{5}$ s., correspondiendo á la hora 58 k.



1.º Mme. Gasté sobre su automotrice, disponiéndose á tomar parte en la carrera de Gaillon.—2.º El coche Danjean, después del accidente de Gailon.

Chasis de 8.000 francos. Cuatro plazas.

1.º Noe-Boyer, conducido por Gabreau; lo hizo en 2 minutos 13 $\frac{1}{5}$ s., correspondiendo á la hora 28 k.

Dos plazas.

1.º De Dion Bouton, conducido por Menager; lo hizo en 2 m. 12 s., correspondiendo á la hora 28 k. 500 m.

Chasis de menos de 4.000 francos.

Dos plazas.

1.º Noe-Boyer, conducido por Vachet; lo hizo en 2 minutos 37 $\frac{4}{5}$ s. correspondiendo á la hora 24 k.

Omnibus de diez plazas.

1.º De Dietrich, conducido por Jorés; lo hizo en 3 minutos 15 $\frac{2}{5}$ s., correspondiendo á la hora 18 k. 500 m.

Los deportes en Cataluña.

La necesidad de ir en busca de noticias me condujo la otra tarde al domicilio flotante del Real Club, de Barcelona, donde suelen concurrir en estas tardes de otoño algunos fervientes devotos del deporte náutico.

El Real Club, que preside hombre tan prestigioso en el mundo del *sport* como lo es mi amigo D. José de Olano, celebrará en breve su Junta general; en ella la Directiva dará, no tan sólo cuenta de los trabajos realizados, sino que esbozará alguno de los proyectos que piensa celebrar el año próximo y que han de contribuir á sostener el Real Club á la altura bien merecida en que se halla colocado...

Al Real Club suelen concurrir algunos

foot-ballistas, y este *sport* es en la presente hora el que mantiene la cuestión candente.

Estamos á punto de empezar: el domingo 22—¡por fin!, al decir de los impacientes—se inaugura rá la temporada oficial, ó sea los concursos. En el concurso para primeros *teams* tomarán parte los siguientes clubs: *Hispania, Barcelona, Español, Catalá, Salud, Iberia, Internacional, X, San Gervasio, Juventud é Ibérico.*

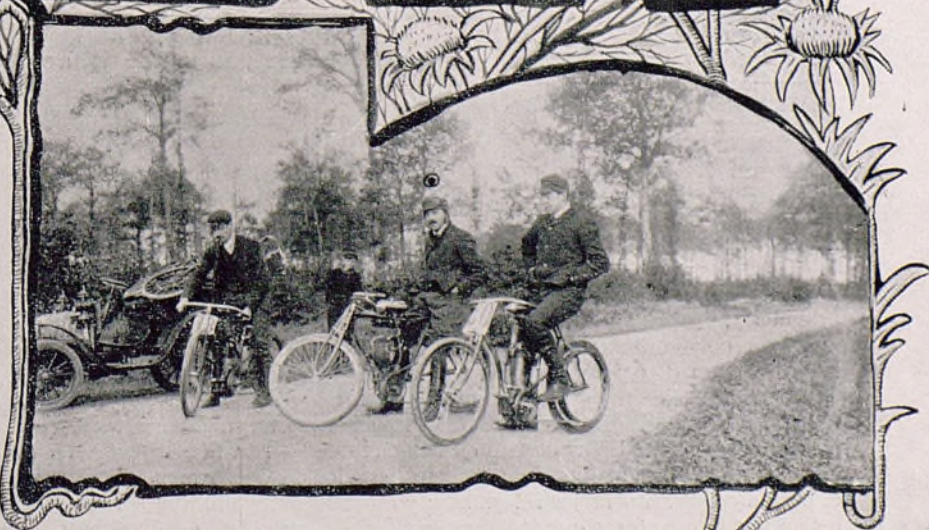
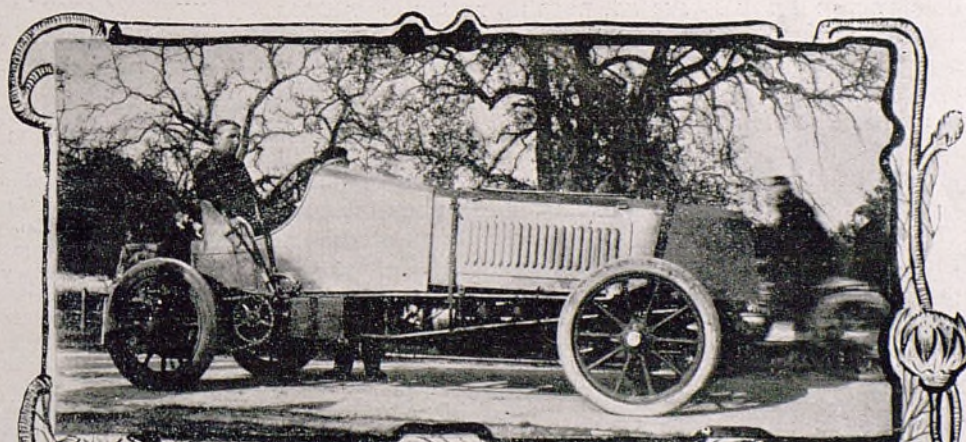
El premio de este concurso consiste en una copa ofrecida por el propietario del *Torino*, Sr. Mazzalema; pero los partidos en que tengan que jugar *Español, Hispania* ó *Barcelona* entre sí contará para el concurso *Mazcaya*, que ¡al fin! se rematará

este año. Para segundos *teams* ha concedido una copa de plata el Sr. Petri, dueño de la cervecera *Moritz*; para tomar parte en este concurso se hallan inscritos los Clubs *Barcelona, Español, Hispania, Catalá, Iberia, Salud é Internacional*.

Por último, el *Club Español de Foot-ball*, campeón de 1903, ha ofrecido un objeto de arte para que se lo disputen durante la presente temporada los terceros *teams*; por lo dicho se comprenderá que habrá *plétora* de partidos de foot-ball; más vale así.

En donde se nota gran movimiento es en la *Unión Velocipédica Española*; tarde y noche se ven muy concurridas sus oficinas de la calle de Provenza.

El Congreso, como hemos dicho, se verificará en la tarde del día 6 de Diciembre; aún no se ha fijado el orden del día, pero no creemos equivocarnos al predecir que sólo se despacharán asuntos de trámite y que el Congreso fijará la atención muy especialmente en el Reglamento de



1.º Duray, primer lugar en la carrera del kilómetro.—2.º Lamberjack (el del punto negro) primer lugar de las motocicletas.

carreras, con el decidido propósito de que su articulado se cumpla al pie de la letra; aviso, pues, á los contraventores.

Lo que revestirá caracteres de gran solemnidad será el acto de colocar el primer poste indicador de la Unión; éste quedará emplazado dentro de breves días en la cima de las costas de Calella, indicando BAJADAS RÁPIDAS, que en aquel sitio son muy pendientes y peligrosas.

A Calella se proponen acudir, según mis noticias, casi todos los ciclistas de Barcelona, á todos los cuales se propone invitar la Unión. Se organizarán varias excursiones y en el programa de las mismas se anotarán las horas de salidas de los trenes, porque muchas familias de ciclistas se proponen acudir á presenciar el acto.

Y como si esto fuese poco, en la Unión trabajan asiduamente en la organización de la carrera de motocicletas, que se verificará el día 29 del actual entre Manresa y Barcelona.

En la sesión de anoche quedaron nombrados todos los jurados, lista compuesta de más de treinta nombres, cuyo detalle omito por no prolongar esta carta.

Del jurado de salida formarán parte los señores Sorraín, Arnal y Alsina, y del de llegada los señores Masferrer, Pollés y Lletget.

La ciudad de Sabadell, por la que debían atravesar los motociclistas, se la neutralizó, á nuestro juicio, con excelente acierto. A la entrada de Sabadell se situará un jurado, compuesto de las señores Catalá y Hacffuer (D. Enrique), y en el de salida, los señores Hacffuer (D. Julio) y Campinany.

Tomarán parte en este *moto-record* diez ó doce corredores.

Las inscripciones para esta carrera se cierran el día 20 á las doce de la noche; pero, por acuerdo del Comité, se admitirán hasta las cuatro de la tarde del 26, pagando derechos dobles.

Aún no se ha celebrado esta carrera y ya se habla de otra que organiza para el día 8 de Diciembre el *Atlético Club Ciclista*; por cierto que el Presidente de la U. V. E. ha oficiado al de su nuevo Club que, celebrándose en el día indicado la colocación del primer poste indicador, vería con mucho gusto se aplazara la celebración del *moto-record*, para no restar elementos á esas manifestaciones, y que, siendo ambas importantes, puedan los aficionados presenciar una y otra. Es de esperar y de desear que el ruego del señor Presidente de la Unión será atendido.

Las obras de *Sportmen's Club* se llevan á cabo con la mayor actividad; cierro la presente porque el amigo Arnal me está esperando para ir á sacar unas fotografías de este Club en embrión, á fin de que nuestros lectores puedan tener idea de lo que será el Centro deportivo de Barcelona, de que todos estamos interesados en llevar la mayor animación y que ha de llegar á ser la *bolsa* en que se coticen los valores deportivos, que van en alza afortunadamente.

D. Portes.

16-11-1903.

Caja con seis cuellos hilo, 2,75 ptas; con seis pares puños, 4 ptas. Gran fábrica, El Escudo de Madrid, Montera, 38.

ECOS

Es de agradecer, y lo hacemos constar con sumo gusto, las frases laudatorias que la prensa en general ha dedicado á nuestra publicación. Con efecto, el éxito que de día en día alcanza ARTE Y SPORT, nos obliga más con el público que nos favorece.

En cuanto á nuestros colegas deportivos, empezando por *Los Deportes* de Barcelona, al que siguen los compañeros en otras provincias, no tenemos palabras bastantes para demostrarles nuestro reconocimiento por sus muestras de compañerismo, á las que hemos de corresponder con toda nuestra voluntad.

Asimismo reiteramos á nuestros queridos amigos y compañeros, los distinguidos corresponsales de esta Revista, nuestra más sincera gratitud por cuanto en beneficio de ARTE Y SPORT vienen trabajando coadyuvando con sus desvelos á que seamos el periódico de *sport* mejor informado; y manifestamos una vez más á nuestros lectores que, por servir á los deportes por mediación de este órgano, dejaron de publicarse semanarios tan importantes como *Bilbao deportivo* y *Vida deportiva*, de Barce-

lona, cuyos directores y redacciones, nos apoyan con sus trabajos y servicios administrativos por ser el único objeto de ARTE Y SPORT la propagación de los ejercicios varoniles, de que tanto necesitamos.

Academia de Bellas Artes.

El domingo último tomó posesión de su plaza de Académico de número el laureado escultor Sr. D. Aniceto Marinas, á cuyo discurso contestó con otro digno de su fama el Académico D. Amós Salvador.

Felicitemos al nuevo Académico, cuyo concurso será muy útil á la docta corporación.

En nuestro próximo número nos ocuparemos detenidamente del Sr. Marinas y de sus obras.

Del Duque de Tetuán.

El Sr. D. Juan O'Donnell, hijo del difunto ex Ministro, ha tenido la atención de remitirnos dos volúmenes que contienen los *Apuntes de aquel distinguido hombre de Estado para la defensa de la política internacional y Gestión diplomática del Gobierno liberal-conservador*.

Nada tan interesante como leer esos dos libros, que revelan lo que somos y lo decrepito de este país; y si hemos de decir verdad, ambos libros prueban que el Duque de Tetuán era una persona que á su gran cultura unía un conocimiento exacto de lo que en las colonias ocurría y del remedio que tantas desgracias nacionales pudieron tener.

Pero le sorprendió la muerte cuando batallaba por encauzar la política por ciertos derroteros; y su hijo cumple respetuoso el deseo de su difunto padre de dar á la luz cuanto él sabía de ciertas cosas.

Nada tan correcto y tan digno de respeto. Reciba el señor O'Donnell la expresión de nuestra gratitud.

Servicios de la Compañía Transatlántica.

Línea de Filipinas.—Trece viajes anuales, saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean: 3 y 31 Enero, 28 Febrero, 28 Marzo, 25 Abril, 23 Mayo, 20 Junio, 18 Julio, 15 Agosto, 12 Septiembre, 10 Octubre, 7 Noviembre y 5 Diciembre; directamente para Port-Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila, sirviendo por transbordo los puertos de la costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Cuba y Méjico.—Servicio mensual á Veracruz, saliendo de Bilbao el 16, de Santander el 19 y de Coruña el 20 de cada mes, directamente para Habana y Veracruz. Combinaciones para el litoral de Cuba, Isla de Santo Domingo, Centro América y Norfe y Sur del Pacífico.

Línea de New-York, Cuba y Méjico.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30 de cada mes directamente para New-York, Habana y Veracruz. Combinaciones para distintos puntos de los Estados Unidos y litorales de Cuba. También se admite pasaje para Puerto Plata, con transbordo en Habana.

Línea de Venezuela-Colombia.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 11, el 13 de Málaga y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón, Colón, Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello y La Guayra, admitiendo pasaje y carga para Veracruz con transbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. Combinación para el litoral de Cuba y Puerto Rico. Se admite pasaje para Puerto Plata, con transbordo en Puerto Rico, y para Santo Domingo y San Pedro de Macoris, con transbordo en Habana. También carga para Maracaibo, Coro, Carúpano, Trinidad, Güanta y Cumaná, con trasbordo en Curaçao.

Línea de Buenos Aires.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 2, de Valencia el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7 de cada mes, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires.

Línea de Canarias.—Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 19 y de Cádiz el 22 de cada mes, directamente para Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de la Palma y Santa Cruz de Tenerife, regresando por Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Póo.—Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30 y así sucesivamente cada dos meses, para Fernando Póo, con escala en Casablanca, Mazagán y otros puertos de la costa occidental de Africa y Golfo de Guinea.

Línea de Tánger.—Salidas de Cádiz: lunes, miércoles y viernes. —Salida de Tánger: martes, jueves y sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables y pasajeros á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. —Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. —Rebajas por pasajes de ida y vuelta. La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

Aviso importante.—La Compañía previene á los señores comerciantes, agricultores é industriales que recibirá y encaminará á los destinos que los mismos designen las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta Compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo servidos por líneas regulares.

Motocicletas, bicicletas, accesorios y bandas para automóviles.—Francisco Lozano, Paseo de Recoletos, 14, Madrid.

EL RAPTO Á TRAVÉS DE LOS SIGLOS

(FRAGMENTOS)



SIGLO XVII

.....
—Tuya ó de nadie—dijo doña Elvira de Castro al enamorado doncel que la cortejaba.

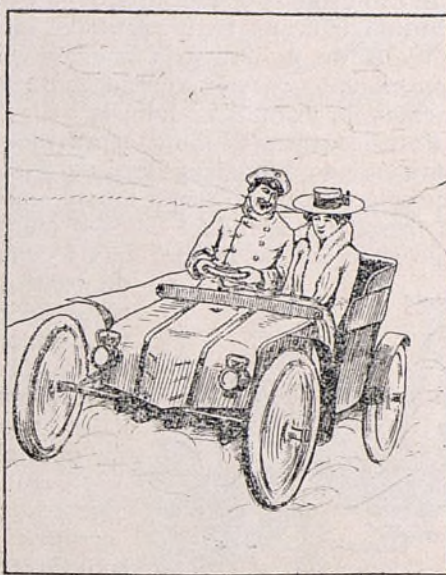
—Espérame mañana al toque del alba; que si tu padre insiste en que seas de otro, ¡vive el cielo! que no saldrá con su empeño.

Y besando la mano de su amada, se retiró D. Nuño de la férrea reja, donde ambos pelaban la pava.

Y efectivamente; al otro día, cuando apuntaba el alba, por la puerta de Fuencarral salía de Madrid a galope un brioso alazán, en cuyos lomos cabalgaba D. Nuño, sosteniendo en sus brazos el cuerpo desmayado de su amada Elvira ..

Cuentan las crónicas que el padre de doña Elvira, cuando á la mañana del siguiente día vió pendiente de la ventana del cuarto de su hija la sábana anudada por donde aquélla se había fugado, ahito de cólera exclamó:

—¡Deshonrado! ¡Deshonrado! La vida es poco para lavar tanta afrenta.



SIGLO XIX

Camino de París parecía volar un automóvil amarillo, en el que iban Ricardito Mendoza y su novia Irene Bonetillo. Gozoso él, miraba de soslayo á ella, mientras que Irene, fijos sus ojos en la carretera, se acercaba cuanto podía al *chauffeur*.

Este la preguntó:

—¿Qué has dicho en tu casa para salir tan temprano?

—Que iba á confesarme.

—¿Y qué dirán cuando vean que no vuelves?

—Nada; los he preparado con una cartita que he enviado á mamá por un *botones* del Continental y pienso telefonarles cuando pasemos la frontera esta noche, para que vean que estoy buena y se acuesten tranquilos...

Además, y no te enojés, les he prometido que desde París les enviaré 1.000 francos; ya sabes lo que es mamá y los deseos que tiene de verme feliz, y cuando vea en su poder el dinero, aunque no es interesada, se alegrará mucho de mi determinación.



SIGLO XX

Madrid se despertaba, contemplando sus habitantes un hermoso *Montgolfier*, que balanceándose en el espacio, ascendía majestuosamente, cortando las brumas de la aurora.

En la barquilla, dos jóvenes enamorados, alegres y dichosos mantenían una conversación picaresca en varios idiomas, que no era ninguno el de su país.

—Où nous irons?—dijo ella en francés

—Qui lo sait... al ciel—le contestó el aeronauta en italiano.

Y la estrechó con su brazo izquierdo la cintura...

El sol apareció con todo su esplendor en el espacio. El globo seguía subiendo, y la pareja enamorada parecía achicarse cada vez más, hasta tanto que sólo se vió desde allá abajo un solo punto...

Todavía se ignora dónde habrán ido á parar los fugitivos, y lo que es más probable es que no se sepa nunca.

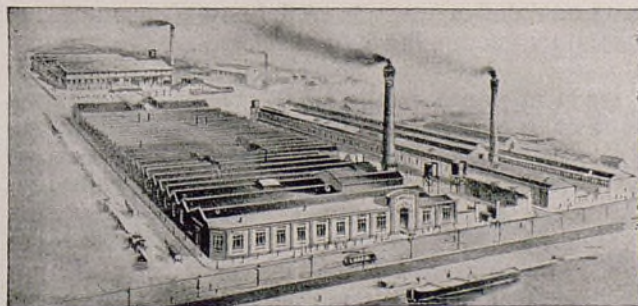
Por subir más, arrojaron todo el lastre que llevaban.

INTERVIEW

A DARRACQ Y COMPAÑÍA (SURESNES)

Con el fin de que los amables lectores de esta Revista puedan darse una exacta idea de la importancia que en nuestra vecina nación la República francesa tiene la naciente industria automovilística, aunque á grandes rasgos, voy á darles cuenta de la impresión que me causó la visita primera que hice á la fábrica A. Darracq y Compañía de Suresnes, acaso hoy la más importante del mundo entero.

En cuanto penetré en este grandioso edificio, un elegante portero de levita y larga librea, se me presentó preguntándome con afectada cortesía por el objeto de mi visita. Le di mi tarjeta, y á los pocos instantes un señor joven, de elegante porte, fisonomía inteligente

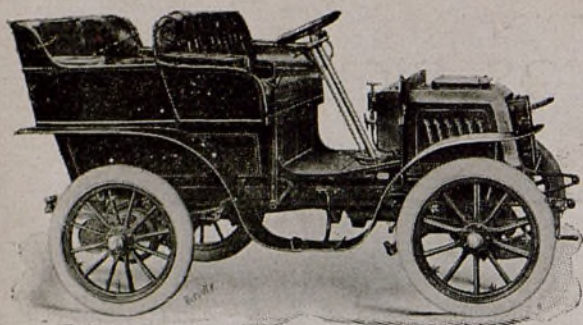


Vista general de la fábrica A. Darracq y C.^{ta}, Suresnes (Francia).

y aire de distinción, haciendo gala de la fina é incomparable cortesía del parisién, me decía. Soy Monsieur Darracq. Tengo el honor de darle la bienvenida; le esperaba con impaciencia. Pase usted por aquí, á mi despacho, para que en cuanto haya descansado visite nuestros talleres, que yo mismo tendré el honor de enseñarle. Ya verá cómo le gustan—continuó diciéndome—, yo soy su creador y á su pesar me encantan.

En esta poderosa nación no hace falta más que tener iniciativas, ser honrado y trabajador, pues las cajas de los capitalistas franceses están siempre abiertas para prestar valiosa ayuda del capital á todos los que poseen las cualidades que acaba de citar. Yo, si no hubiese sido por estos capitalistas, no podría llenarme de orgullo al pensar que he conseguido con mi trabajo

el que mi nombre sea universalmente conocido y el que mi posición sea cada día más desahogada. Le confieso me alegra todo esto mucho por los míos y por mí, pero más que nada por mi patria querida, por mi Francia



Automóvil Darracq de 6 y 8 HP.

me á pasar á su despacho, donde me dió nuevas pruebas de su exquisita amabilidad y cortesía, obsequiándome con espumoso champagne y con frases que agradecí mucho, mucho más que aquél, pues levantó su copa para brindar por la prosperidad de la industria y comercio de España. Tuve el honor de deseaba ver enca-

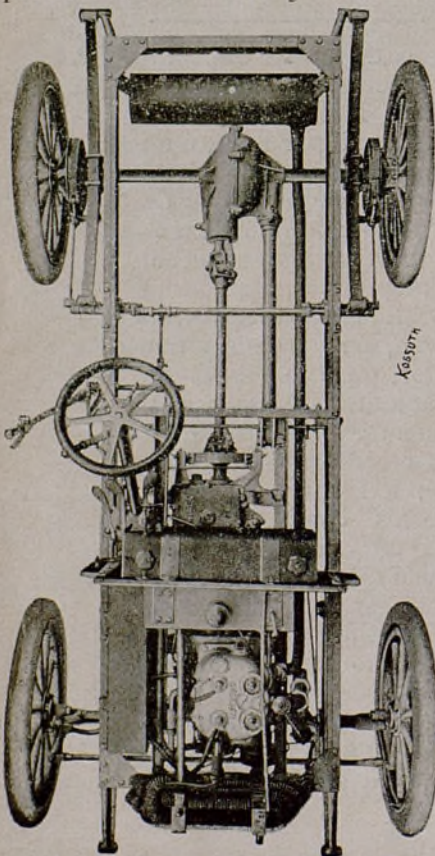
A preguntas que le me contestó diciendo: nuestra casa es el de tualmente trabajan en ojeros. Cada año re accionistas un 15 por llones de francos la que hacemos por año, car de 1.200 á 1.300

portamos al mundo entero, toda vez que poseemos representantes en todo el orbe civilizado, En el Norte de América lo estamos por «The American Darracq, Automobile Co., 652, Hudson Street, New-York.—En Inglaterra, por The Automobilita» 532, Oxford Street. Londres.—En Nueva Zelanda Mrs. Skeates & Bockaret, Queen Street, Auckland.—En Australia, Know Automobile & Power Motor Co.º Ltd., Sydney —En Méjico, Sres. G. O. Braniff, 19, Calle Cadena, Méjico. En Portugal, Sres. Leao Moreira y Tavares, Coimbra.—En el Cabo de Buena Esperanza Mrs. Carlick & C.º, Transvaal. Mr. Stein, Box, 29, Thanawalla, 143, Calbadevi-Road, nijs et Nimegues, La Haya.—En Berlin.—En Italia, Signor Wcher —En Cuba, D. José Muñoz, Refe na, Mignot & C.º, Saigon.—En R Rue de la Liberté, M. Gorin usted, Arenal, 27, Madrid.

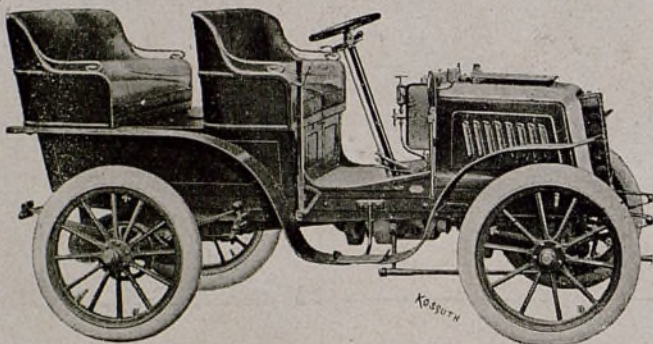
Con estos últimos datos dí por despedimos prometiendo yo volver. Al salir volví á mirar á aquel sólida construcción, en cuyo fron res Perfecta.

Entonces pude explicarme lo que trial.

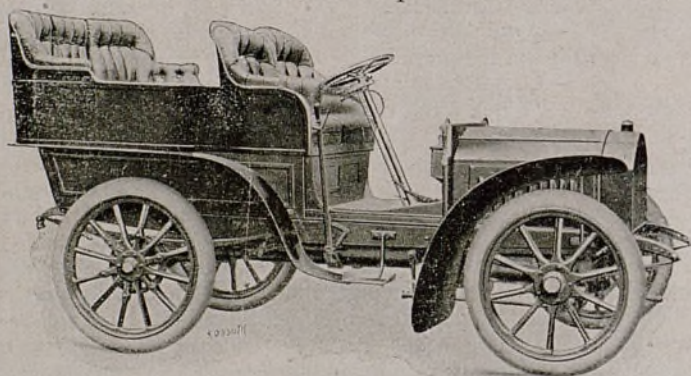
Momentos después emprendí mi Primeramente crucé el hermoso primorosos bulevares y surtuosas



Châssis á 2 cilindros Darracq, 12 HP.



Automóvil Darracq 12 HP.



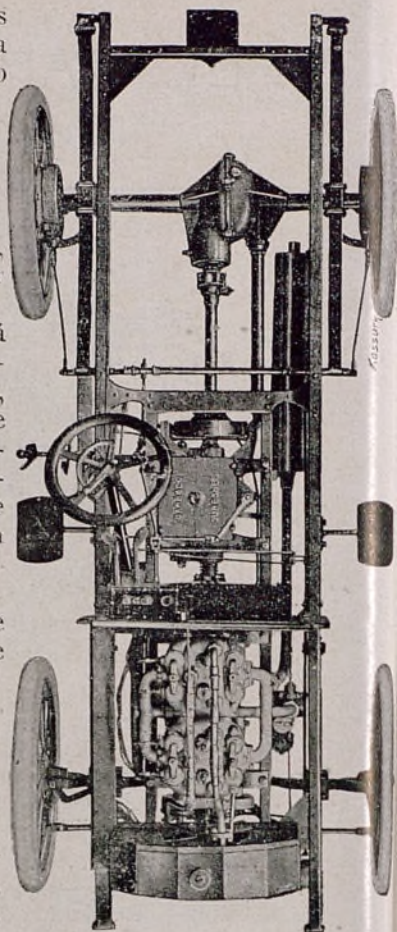
Automóvil Darracq de 20 á 24 HP.

amada, que deseo ver cada día más grande, más próspera. Ya ve usted, es madre que no conoce la ingratitud. Este rojo botón que con tanto orgullo llevo colocado en el ojal de la solapa de mi levita es el de la honorable Legión de Honor, premi con que re ientemente ha recompensado el Es tado francés mis desvelos, que yo suelo llama granitos de arena para construir la elevadísima montaña de la industria francesa. Dicho esto, emprendimos, sirviéndome de *cicerone* Monsieur Darracq, la visita á los talleres.

Para descansar de tantas maravillas como habrá contemplado, Monsieur Darracq se dignó invitar-

de contestarle diciennado en cada uno de tra hermana nación la res tan útiles y nece cual lo era él.

hice posteriormente El capital social de 1.375.000 francos. Ac uestros talleres 700 partimos á nuestro 100. Pasa de ocho mi cifra de los negocio pues venimos á fabri coches, los cuales ex-



Châssis Darracq da 20 y 24 HP.

terminada nuestra entrevista y no

grandioso edificio, de moderna tispicio, como leí al entrar «Talle

antes me pareció un a'arde indu

regreso hacia París.

parque Bois de Bulogne, y despu de locomoción *esportmens* de ambo

Era el París trabajador, el compuesto por seres que regresaban á sus hogares en bus del aire del campo para confortar con su pureza las energías perdidas durante el día l chando por la vida en la capital de la metrópoli francesa, justamente bautizado con el nom bre de cerebro de Europa.

Porque es allí donde la riqueza universal tiene su asiento, donde la industria encuenta capital, disponible para toda clase de explotación como en ejemplo viviente presentó la fábr ca cuya visita acabo de relatar á grandes rasgos.

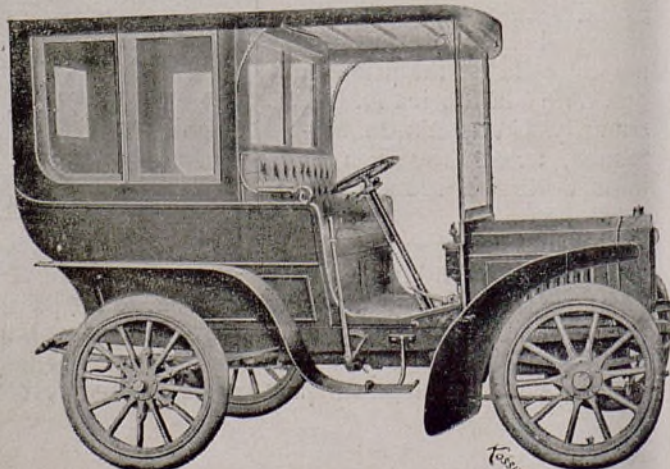
En donde sus talleres dotados de todo el material necesario con arreglo á los nuev adelantos son una garantía para el que adquiera los coches que en ellos se fabrican, únio hoy de las cual dades que más se deben exigir en este género, seguridad, ligereza, facilit en su manejo y economía relativa en todos sus gastos, especialmente en su coste y sost nimiento.

Acaso más adelante pueda ocu parme con más extensión de esta fábrica que por su importancia merece ser de todos conocida.

Por hoy dejo suficientemente explicado el modo admirable de como la industria francesa de automóviles es una hermosa obra de engran decimiento patrio, porque ese trabajo es síntoma de autoridad intelectual; y de cómo aquéllos queridos vecinos, se apresuran á apoyar al pobre, que no siempre está eliminando de grandes talentos y de exquisitas iniciativas.

Alario Crespo.

Octubre 25 1903.



Automóvil cerrado Darracq, de 20 y 24 HP.