

NUESTRA HISTORIA

GACETA SOBRE LA HISTORIA, LOS SOCIOS, LOS ACONTECIMIENTOS, LA VIDA SOCIAL, LAS ANÉCDOTAS, EL EDIFICIO, LAS ACTIVIDADES,...

"SOMOS HOY, PORQUE ELLOS FUERON ANTES"
(Eduardo Marquina)

GALERÍA DE PRESIDENTES

Manuel García-Miranda y Rivas

Presidente del Casino de Madrid desde noviembre de 1994, hasta el 14 de julio de 2004

Don Manuel García Miranda y Rivas fue uno de los Presidentes más destacados en la última época del Casino, debido al tiempo que estuvo en el cargo, y por las reformas que llevó a cabo para actualizar el Casino.

Don Manuel nació en Madrid, el uno de enero de 1922, sus padres fueron Manuel García-Miranda Nogueroles y Concepción Rivas.

Su vida profesional estuvo marcada por la carrera diplomática, a la que accede como alumno de la Escuela Diplomática, el 20 de junio de 1951.

Fue nombrado Secretario de tercera clase en el Ministerio el 19 de junio de 1953. Tuvo su primer destino fuera de España en Ginebra, como Cónsul adjunto.

Desde 1958 hasta 1968 desempeñó varios puestos en embajadas de Iberoamérica, como La Paz (Bolivia), Bogotá (Colombia), y Caracas (Venezuela), con la excepción de un periodo de dos años en Pretoria (Sudáfrica).



Para Don Manuel, su elección el 2 de julio de 1968, como Secretario de primera clase en la Representación Permanente en las Naciones Unidas, con

sede en Nueva Cork, supuso un salto cualitativo dentro de la carrera diplomática. Su labor en este puesto le fue recompensada con el cargo de Comisario Nacional para preparar la participación de España en los actos del Bicentenario de los Estados Unidos (1975).

Los siguientes años desempeñó diversos puestos en el Palacio de Santa Cruz, sede del Ministerio de Asuntos Exteriores desde 1901; algunas de las oficinas que dirigió fueron la Dirección de Organismos Políticos, y Subdirección General de Naciones Unidas.

Después de este paréntesis en Madrid, Don Manuel fue designado Embajador en varios países africanos e iberoamericanos: República del Zaire (1981), República de Rwanda y República de Burundi, con residencia en Kinshasa (1981), República Popular del Congo (1982) y República de Colombia en abril de 1983.

continúa en pag 58



Pie de foto

GALERÍA DE PRESIDENTES

Manuel García-Miranda y Rivas

...viene de página 57

Finalmente acabó su carrera diplomática como Ministro Plenipotenciario de primera clase en 1986.

Recibió numerosas condecoraciones en España como Caballero de Real Orden de Carlos III, Comendador, Comendador y Caballero de la Orden del Mérito Civil. En el extranjero recibió la Gran Cruz de la Orden de Boyacá y de San Carlos (Colombia), la Orden del Leopardo del Zaire, y la Medalla de Oro de la Orden Cecilio Acosta de Venezuela.

Como socio del Casino de Madrid, Don Manuel ingresó el 16 de marzo de 1964. Fue presentado por Torcuato García Ferrer, José Estévez Tolezano y Rafael Rojas, y cómo no, hizo constar su profesión como Diplomático.

Su vinculación con el Casino le vino desde niño, pues tanto su abuelo, Natalio Rivas Santiago, como su padre Manuel García-Miranda Noguerol fueron socios del Casino; además, su abuelo fue Presidente entre 1921 y 1922. En sus entrevistas siempre recordaba los salones a los que le llevaba Don Natalio, lo que le marcó desde la infancia.

Con el tiempo, Don Manuel fue implicándose en la vida del Casino, ac-



Don Manuel junto a sus compañeros de promoción de la Escuela Diplomática.

cediendo a la Junta Directiva y siendo Director de Biblioteca. Con posterioridad, fue Vicepresidente, y, en noviembre de 1994, accedió a la presidencia, puesto que ocuparía durante casi 10 años, que se vieron interrumpidos por su fallecimiento el 14 de julio de 2004.

Don Manuel explicó, recordando ese primer día como Presidente, que su principal objetivo fue: "algo fundamental, que luego ha sido una filosofía que ha dirigido toda mi actuación en el

Casino, y no era otra cosa que la adaptación a los nuevos tiempos".

Durante su presidencia, Don Manuel buscó la promoción social y cultural del Casino. Ya en los primeros años, puso en marcha la Revista del Casino de Madrid, en octubre de 1995, de la que Don Manuel comentaba: "Empezamos modestamente, como una especie de hoja parroquial".

Otra de las ideas de Don Manuel fue el estudio y divulgación entre los socios y público en general de la His-



Dos imágenes de la entrega, en abril de 2004, de la Medalla de Oro del Ayuntamiento de Madrid al Casino conmemorando así los 100 años del inicio de la construcción del emblemático edificio de Alcalá 15.

GALERÍA DE PRESIDENTES

toria del Casino de Madrid, como reflejo de la importancia de nuestra Sociedad en el ámbito madrileño y nacional. Un primer paso fue la reunificación y catalogación de parte de la documentación histórica, completado con un archivo fotográfico y un índice histórico de socios.

Se publicaron varios libros: Reedición del libro "Historia del Casino de Madrid y su época" de José Montero Alonso, ampliado por el autor. Se publicó el facsímil "El Casino de Madrid" obra de Juan de la Corte de 1902.

Otros libros, nuevas ediciones, fueron: "Patrimonio artístico del Casino de Madrid: El Salón Real", de María López Fernández, publicado en 2001, el libro "El Casino de Madrid, orígenes y primera andadura", obra de María Zozaya Montes, publicado en diciembre de 2002, y por último "Un hito centenario de la arquitectura madrileña: la sede del Casino de Madrid (1903 - 2003) de Óscar da Rocha Aranda y Susana Belén Torres Neira, libro premiado por el Ayuntamiento de Madrid en 2004 por su estudio histórico del urbanismo.

Otro de los proyectos que se llevó a cabo durante la presidencia de Don Manuel fue la página WEB, que colocaba al Casino en una situación pareja a los clubes más avanzados.

También promovió cambios en las propias instalaciones del Casino. Se reformaron los billares y el gimnasio con máquinas nuevas, y se construyó un piscina climatizada, además de crear el área de masajes.



Pie de foto

La planta de biblioteca fue remodelada y reinaugurada como planta "Conde de Malladas", en homenaje a nuestro Presidente Agustín Díaz-Agero.

Pero quizás la instalación que más protagonismo cobró durante la presidencia de nuestro protagonista, fue el Club de Golf Retamares, con quien el Casino alcanzó un acuerdo de utilización por parte de nuestros socios, que entró en vigor en noviembre de 1998.

Uno de los servicios que más se potenciaron fueron los acuerdos de correspondencia entre el Casino y clubes nacionales y extranjeros. En sus primeros ocho años, la lista de clubes con correspondencia se elevaba a 232.

García-Miranda fomentó nuevas actividades societarias, entre ellas citamos los tés de los lunes, las verbenas de San Isidro y la noche de San Juan. Se creó el torneo de mus en 1998, y se instituyeron los premios taurinos "Casino de Madrid" en 1995, con notables triunfadores como César Rincón, El Califa, Enrique Ponce, El Juli, o José Tomás, entre otros.

Otra nueva actividad puesta en marcha en estos años de presidencia, fue la Cena Aniversario, cuya primera celebración tuvo lugar el 8 de enero de 1998, coincidiendo con el 160 aniversario de la fundación del Casino

de Madrid, y que continua celebrándose con brillantez.

Por último, mencionamos los viajes organizados para los socios del Casino, que comenzaron en 2001 con viajes a Túnez y Egipto.

Durante el mandato de Don Maniel, el 2 de abril de 2004, le fue concedida al Casino de Madrid la Medalla de Oro de la ciudad, en un acto en el que el alcalde José María Álvarez del Manzano hizo entrega de la Medalla en el Salón de Plenos del Ayuntamiento, junto a Luca de Tena del diario ABC, y Enrique Cerezo, como Presidente del club de fútbol Atlético de Madrid.

La dedicación al Casino de García-Miranda fue constante; preguntado por sus objetivos, Don Manuel respondía: "Ampliar y engrandecer cada vez más el Casino de Madrid, en todos los sentidos".

Hasta aquí los apuntes biográficos de Manuel García-Miranda, Embajador y Presidente del Casino de Madrid, que siempre veló por los intereses y proyección del Casino

Fuentes:

- Archivo del Casino de Madrid
- Ministerio de Asuntos Exteriores. Hoja de Servicio.1987
- Revista Casino de Madrid
- Diario ABC
- Diario El País

SOCIOS ILUSTRES

Julio Burell Cuéllar

En este número de la revista del Casino de Madrid, les ofrecemos la lectura de los apuntes biográficos de Julio Burell Cuéllar, socio ilustre, que llevó a cabo innovaciones en dos profesiones en las que el manejo de la palabra, y, entonces, de la pluma, eran fundamentales, pues fue periodista y político.

Desarrolló su actividad entre finales del siglo XIX y principios del XX. Su muerte prematura le privó de alcanzar puestos de responsabilidad, para los que demostró estar preparado.

Don Julio Burell Cuéllar, nació en Iznájar (Córdoba), el uno de febrero de 1859. Sus padres fueron Carlos Burell y Criado, y M^a Aurora Cuéllar y Montes. Su padre fue diputado a Cortes por Lucena, y Gobernador Civil de Málaga.

Realizó sus estudios de bachillerato en Córdoba, y en 1874 marchó con toda su familia a Madrid.

En poco tiempo, se hizo un sitio en la vida cultural madrileña, como demuestra su ingreso en el Ateneo y su pronta participación en varios periódicos. En estos primeros momentos, sus crónicas destacaban por su carácter fogoso, vehementemente y polemista, que fue cambiando con la edad a rasgos más críticos e irónicos, pero más suaves en la expresión.

Según nuestras fuentes, escribió sus primeras columnas para un periódico de Iznájar cuando tenía quince años.

Su carrera periodística comienza en el diario "El Progreso", en 1884, en el que escribió, junto a socios casinistas como Eusebio Blasco, y colaboradores como Rafael Comenge. De este periódico pasó a "El Resumen".

Años más tarde escribe en el "Heraldo de Madrid", periódico en el que publica dos artículos memorables, por los que será recordado mucho tiempo, y que le proporcionaron fama y reconocimiento: en 1893 publica "La caída del coloso", artículo en el que comentaba la sesión del Congreso en que Silvela disintió públicamente de Cánovas y provocó la caída de su ministerio. El número extraordinario publicado por "El Heraldo" se agotó. Lo más llamativo, es que Burell no había asistido



al congreso, y escribió su crónica imaginando la sesión.

El otro artículo que le reportó gran fama se titulaba, "Jesucristo en Fornos". (1894). En este artículo, Burell se mostraba muy crítico con la sociedad del momento, y lo hizo recreando la aparición de una persona similar a Jesucristo en el Café Fornos, en el que el iluminado



difunde un mensaje de paz y amor, que es contestado por los clientes con bufa, escarnio y la expulsión del local.

En 1894, creó su primera publicación, "El Nuevo Heraldo", de corta duración. Con posterioridad, fundó el diario "El Gráfico" (1904), y "El Mundo" (1907).

Años más tarde, siguió colaborando con "El Imparcial", y "La Época".

Su línea de pensamiento fue cambiando, haciéndose cada vez más conservadora y menos crítica con el poder establecido.

De sus publicaciones destacamos el diario "El Gráfico". Apareció por primera vez el 13 de junio de 1904. Se trataba del primer diario español que incorporaba reproducciones fotográficas todos los días. Constaba de 12 páginas, y las cuatro últimas eran las que contenían las fotografías. Alfonso Sánchez Portela (Alfonso), fue el encargado de la edición gráfica. Las intenciones de "El Gráfico" eran: "que la cámara fotográfica y el lápiz del dibujante copien la verdad de las cosas". Se cerró en diciembre de 1904 por causas políticas.

Sobre su estilo periodístico, Burell se encontraba entre los más destacados cronistas de la época. Sus escritos tenían gran variedad de registros, y se movían entre lo panfletario y lo atemperado. Tenía rasgos decadentistas, a veces muy exagerados, y estética modernista muy marcada, próximo a Flaubert, Ibsen y sobre todo Zola, a quién elogiaba en muchos artículos.

Fue un articulista consciente de la situación que atravesaba el país, reflejo de la crisis del 98 y el afán reformista.

Franco Rodríguez, en el prólogo que hizo de un libro recopilatorio de artículos de Julio Burell, escribió lo siguiente: "En cuarenta años de vida periodística, estuvo Julio Burell constantemente asomado a nuestra sociedad, sintiendo su bullir, sus voces tranquilizadoras y solemnes o destempladas y amenazadoras; el aliento de grandezas o el jaldear de odios; unas veces la pasión noble y otras el acecho infame; cuando expresiones que enardecen y fortifican, cuando gritos que exasperan o deprimen. Nunca

SOCIOS ILUSTRES



dejó el ilustre escritor de ser quien era, comedido frente a la demasía, digno cara a cara con el exceso, suave, razonador y artista de toda ocasión; artista, convencido de que la naturaleza del arma, centuplica o atenúa el dolor causado por la herida que produce."

Su dominio de nuestro idioma, le abrió las puertas de la Academia de la Lengua, designado en 1917 para ocupar un sillón vacante, no pudo tomar posesión al no haber dado lectura al discurso de ingreso por su fallecimiento el 21 de diciembre de 1919

Don Julio Burell fue una persona muy vinculada al mundo literario, y mecenas de escritores como Azorín, Baroja, y Valle-Inclán, que le incluyó como Ministro en "Luces de Bohemia".

La otra gran faceta pública de Don Julio fue su participación en el mundo de la política, que combinó, durante muchos años, con su labor como periodista.

En 1887, es elegido diputado a Cortes por el distrito de Corcubión. Posteriormente fue diputado por Arzúa y La Cañiza, ambas en Galicia. Desde 1905 y hasta su muerte en 1919, representó a Linares-Baeza.

Gran amigo de León y Castillo,

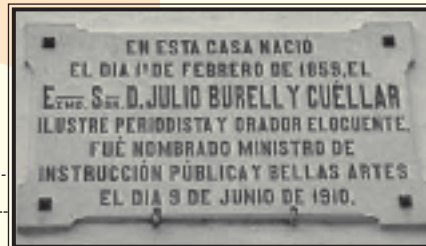
fue cambiando su ideario cuasi republicano por el monárquico liberal.

Desde 1900 ocupó altos cargos públicos, como los gobiernos civiles de Jaén (1900), y Toledo (1901), las direcciones de Obras Públicas (1906 y 1909), Agricultura, Industria y Comercio. En 1910 fue nombrado Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes por Canalejas. Fue un ejemplo sin parangón en la política española, ya que su elección fue aplaudida por los políticos y la prensa. Los periodistas españoles le costearon las insignias de la Gran Cruz de Alfonso XII, los senadores y diputados le ofrecieron un banquete, y los redactores madrileños le regalaron un álbum homenaje con una portada cincelada en plata por Benlliure, de un fragmento de un artículo suyo.

Como anécdota, el escritor Prudencio Iglesias, tras repasar unos periódicos viejos, escribió: "La sorpresa me clava en el suelo. ¿Es posible que este hombre sea Ministro? Un Ministro es un ser gris y este Julio Burell es escritor estupendo, el primer periodista de esta época, el último Condestable de las letras".

Volvió a ser Ministro de Instrucción Pública con la presidencia del Marqués de Alhucemas en 1915. Cartera en la que repitió con el Conde de Romanones, además de un breve paso por el Ministerio de Gobernación (1918).

Don Julio llevó a cabo una buena gestión de los ministerios. Destacamos el Real Decreto de 1910 por el que se permitía a la mujer española el acceso a todas las carreras y todos los títulos y profesiones dependientes del ramo administrativo de Instrucción Pública. También creó la Escuela de Hogar, dedicada a dar formación profesional a la mujer. Otra



creación importante fue el Instituto de Artes y Oficios de Linares.

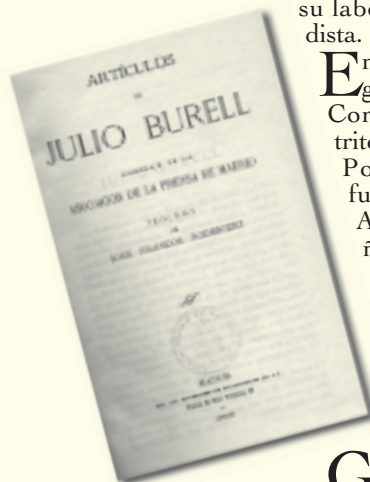
Como socio del Casino de Madrid, Don Julio Burell, ingresó el dos de marzo de 1894 presentado por el Marqués de Vallecerrato, el Marqués de Portago y Matías Padilla. En el apartado "profesión" de la propuesta de admisión, Don Julio se definió como "Periodista".

Hasta aquí unos pequeños apuntes de la vida y la obra de Don Julio Burell Cuéllar, periodista y político, gran orador. En las fuentes consultadas para elaborar estas líneas, nos hemos encontrado con datos biográficos en ocasiones dispersos y contradictorios; falta, sin duda, un estudio concienzudo de la figura personal y pública de Don Julio Burell; una persona de gran valía, que compartió vivencias con sus consocios del Casino de Madrid.

Noel David

Fuentes:

- Archivo del Casino de Madrid
- Artículos de Julio Burell, prólogo de José Francos Rodríguez, 1925
- Conde Guerra, María José. Julio Burell, el otro ministro de "Luces de Bohemia", Revista Estudios Humanísticos, Filología, 1985.
- Galeote, Manuel. Perfil bio-bibliográfico de d. Julio Burell, en: V Jornadas Niceto Alcalá-Zamora y sus contemporáneos, 2000.
- <http://www.iznajar.net/personajes.htm>
- La Esfera.
- Mundo Gráfico.
- Enciclopedia Espasa
- <http://www.ucm.es/info/multidoc/multidoc/cursos/verano/material/SANCHEZ%20VIGIL/ARCHIVOS%20FOTOGRAFICOS%20DE%20PRENSA.doc>



HACE CIEN AÑOS

Inundaciones en Málaga

Hace cien años, el 24 de octubre de 1907, se desbordaba con trágicas consecuencias el malagueño río Guadalmedina. Después de una pertinaz sequía que duró todo el primer semestre de 1907, el temporal de agua, tan deseado por los agricultores de la zona, se convirtió en una terrible pesadilla, tal y como recogió la prensa de la época.

A la una de la madrugada de la mencionada fecha, el Guadalmedina inundaba los barrios del Perchel, Trinidad y Capuchinos, el lado izquierdo de la calle Larios, y varios barrios del centro. Los puentes de Santo Domingo y de la Aurora quedaron inutilizados. El semanario "Blanco y Negro" lo relataba así en sus páginas del 5 de octubre: "La violencia de la inundación anegó plazas y calles, arrancó las puertas de

las casas, penetrando el agua en la planta baja de los edificios. Los destrozos materiales han sido considerables, y numerosas las desgracias personales (...) Los vecinos cuentan, horrorizados, detalles desgarradores de la catástrofe espantosa".

Las imágenes publicadas en diferentes semanarios y periódicos reflejaban el alcance de la catástrofe, que se vio complicada por las intensas lluvias de los siguientes días, así como por los cortes en las comunicaciones ferroviarias y telegráficas.

Tal fue la magnitud del suceso, que el propio Rey Alfonso XIII viajó a tierras andaluzas para visitar los pueblos inundados; el Monarca, acompañado por un importante séquito de personalidades, conoció de primera mano las consecuencias de la inundación.



Secadero de muebles en el Barrio de la Trinidad.

La madre naturaleza tiene a veces estas cosas: O se pasa ó no llega; pero cuando la tragedia alcanza a la vida de las personas, no caben bromas de ningún tipo. Lo único posible en tales casos, es pedir a Dios que domine y controle a la naturaleza y proteja a los hombres.

Nuño Vilanova



Restos del puente de la Aurora y entrada de la calle de los Mármoles.



Calle de la Puente, donde la inundación produjo gran número de víctimas.

Campeonato de fuerza

Poco tenemos que decir de la imagen que ilustra este texto; solamente les contaremos que corresponden a un Campeonato de Fuerza celebrado en la Sociedad Gimnástica Española. En la prueba tomaron parte 19 competidores, habiendo resultado campeón D. Agustín Labarga, quien levantó, según las crónicas, 560 libras.

Si las cuentas no nos fallan, 560 libras (460 gramos por libra) serían unos 257 kilos. ¿No son muchos? Pero si la prensa lo decía...

Y otra curiosidad, ¿se han dado cuenta que todos los "forzudos" de esa época, incluidos los participantes en esta prueba, situados tras el ganador, lucían unos cuidados bigotes? ¿Será que, como Sansón, tenían la fuerza en el pelo?

La fuerza, la fuerza bruta, no creemos que haya sido nunca la cualidad más valorable del hombre; pero ya saben: "hay gente pa tó". Y esos bigotes... pa-



recen salidos del anuncio del Linimento Sloan.

M. de C.

HACE CIEN AÑOS

¿Y qué pasó después?

Al ver las imágenes que acompañan estas líneas, un amigo comentaba: “si, muy bien, pero no recogen la mejor foto: la que cuenta cómo acabó la cosa”. Y es que hace ahora cien años la prensa no era tan dada al morbo como la actual (salvo ciertas excepciones, quede claro) y obviaban dejar testimonio de situaciones, digamos... dolorosas.

Piensen si no, en cómo quedaría la pobre dama que se prestó a ejecutar “Un salto mortal en automóvil”, como lo titulaba “La Ilustración Artística”. Según contaba el semanario, era el espectáculo de moda, “inventado para recreo y solaz de damas y galanes. Niños y soldados a mitad de precio”. El “divertido ejercicio” consistía en el lanzamiento de un vehículo de 250 kilos, desde una altura de 12 metros sobre una vía inclinada unos 70°; al término de la vía se incluía un hierro que, al impacto del vehículo, lo hacía girar sobre sí mismo “como una bola de billar que rueda sobre la mesa”!

Se aclaraba que el vehículo caía, tras la pirueta, en una plataforma elástica, y que, claro está, el automó-

vil iba ocupado “por una artista sin cuyo requisito el espectáculo sería exactamente igual, pero entonces no peligraría la vida de aquella infeliz, y la diversión carecería de su principal atractivo: la probabilidad, quizás la esperanza, de presenciar la deslomadura del prójimo”.

Lamentablemente, el autor del artículo tenía razón.

El salto mortal resultó, efectivamente, mortal ¡Qué triste! Y es que una vida puesta en peligro por simple exhibicionismo, por amor al riesgo, por lograr notoriedad, o por conseguir riqueza, será siempre una vida triste, y una triste vida. Y su pérdida, una pérdida inútil.

Nuño Vilanova



Salida del automóvil de la parte superior del plano inclinado y doble salto mortal al llegar a la terminación.

Tipismo madrileño

Reconocemos eso de que, a veces, (sólo a veces), una imagen vale más que mil palabras. Tal es el caso de estas que les ofrecemos; las noticias no son importantes, la verdad sea dicha, pero las fotografías recogen como pocas al Madrid de principios de siglo.

En una de ellas se puede ver el recién inaugurado Mercado del Carmen, que había sustituido a los “puestos de aspecto impropio en tan céntrico lugar; en su lugar, un mercado a la moderna, con las mejores condiciones de ornato e higiene”. Fíjense el contraste entre la vestimenta de los vendedores y la del caballero que aparece a la izquierda de la imagen, con bastón y sombrero.

También bastón y sombrero lucía uno de los actores de la comedia

“Floriana”, una adaptación de Muñoz Seca que esos días pisaba las tablas del madrileño Teatro de la Comedia. El semanario “Blanco y Negro” afirmaba que “desde el primer momento, el público rió las graciosas escenas de los cuatro actores de la obra” estrenada, por lo contado, con notable éxito.

Del tipismo anacrónico de entonces, da la ordinariez, la zafiedad, y la su-



ciudad que hoy nos circundan y nos abruma; casi más vale quedarse en lo antiguo. Y si no lo cree, salga a la calle.

Y en cuanto al teatro, aunque la mayoría de las obras de Don Pedro, hoy nos resulten inocentes y simplonas, aún así, también ahora son preferidas a ciertos títulos actuales de algunos autores contemporáneos que deben ser tan superdotados que no consiguen que el pueblo les comprenda y les siga. No está a su altura.

N. de R.

HACE CIEN AÑOS

Novedosa atracción en Barcelona

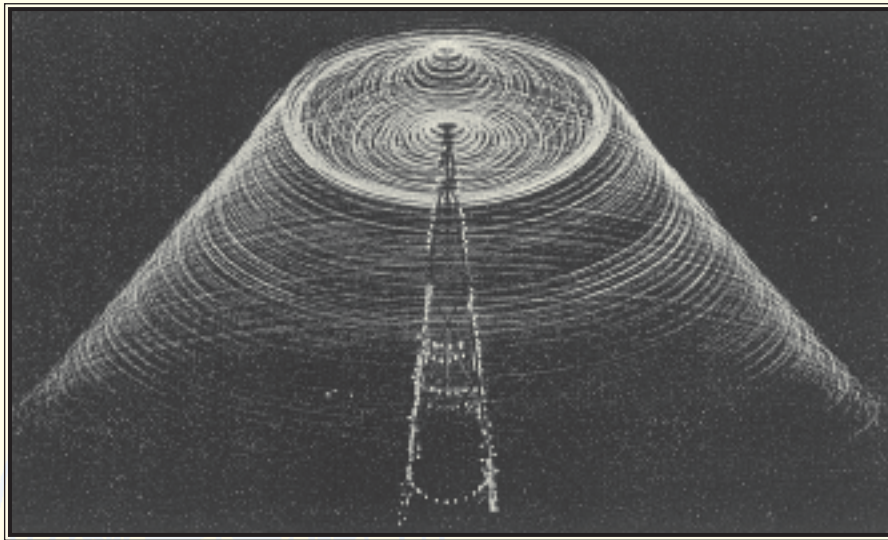
Los populares “cacharros” o “barracas” son habituales en las fiestas de la mayoría de las ciudades y pueblos de todas las regiones de la geografía española. No así hace cien años, cuando la llegada a Barcelona del “Circle Swing” supuso todo un acontecimiento. La atracción estaba situada en el “Amerikan park” un recinto de recreo inaugurado en las entonces afueras de Barcelona que, tal y como contaba “La Ilustración Artística”, “contribuirá a fomentar la afición, ya grande, que los barceloneses tienen a las excursiones y a los placeres campestres”.

El “Circle Swing” era una especie de “Tío Vivo”, de considerable altura, “elegante, movido por electricidad y en cuyos columpios o barquillas pueden tomar asiento varias personas. El aparato gira con velocidad varia, que puede regularse según los deseos de los que lo ocupan; y á medida que aquella aumenta, los cables metálicos de que los columpios penden, se van abriendo y apartando del eje central y por ende los pasajeros van remontándose a mayor altura.

Lo más destacado de la singular atracción llegaba con la noche, cuando los cables, “profusamente iluminados con bombillas eléctricas”, convertían a el “Circle Swing” en un gran “cono de fuego”.

“La Ilustración Artística”, dejaba constancia de la seguridad del invento del que decía que “reúne todas las condiciones necesarias de solidez. En la última exposición de Marsella y en otras ciudades extranjeras, obtuvo y sigue obteniendo un éxito grande”.

En el mismo artículo que eglosaba las bondades del invento, se hacía una pequeña y velada crítica: “el Amerikan Park será uno de los sitios de esparcimiento predilectos de los barceloneses, sobre todo si la empresa, correspondiendo al favor que el público le viene dispensando desde que se ha inaugurado, corrige algunas pequeñas



El “Circle Swing”, iluminado eléctricamente, funcionando de noche.

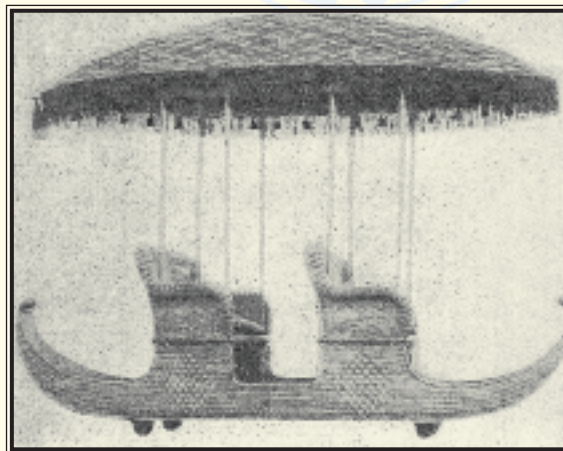
deficiencias que han podido observarse, como, por ejemplo, el mal estado del pequeño trozo que hay que recorrer desde el punto de parada del tranvía hasta la entrada del local”.

Cabe señalar que, por entonces, las Cafueras de cualquier ciudad, aun estando a un tiro de piedra, daban lu-

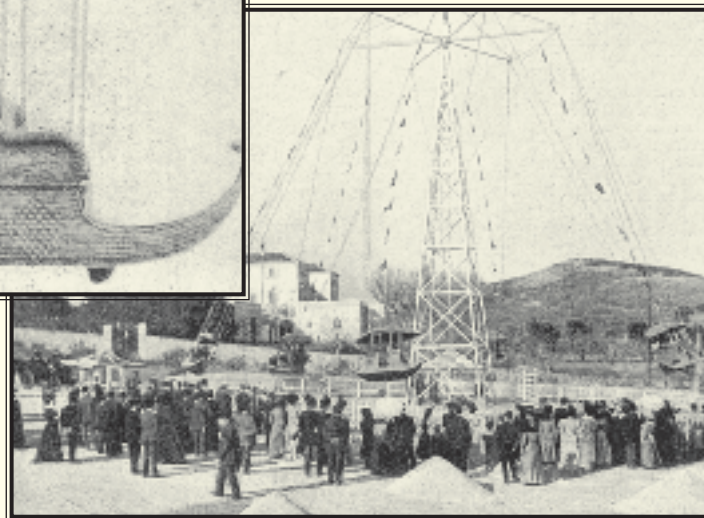
gar a dificultosas y complicadas “excursiones campestres”.

Y, por otra parte, la descripción bastante detallada del “tío vivo”, nos hace sospechar que, en nuestros días, no pasaría la más benévola inspección sobre su seguridad. Asusta pensar lo que podía pasar en cualquier momento. Menos mal que la Providencia, y los ángeles de la Guarda, no descansan.

Santana Fuentes



A la derecha, el “Circle Swing” en movimiento. Arriba, una wagoneta de la novedosa atracción.



HACE CIEN AÑOS

De Pekín a París en automóvil

En esta sección, en la que recordamos diferentes noticias, curiosidades y sucesos acaecidos hace cien años, hemos recogido con frecuencia la celebración de rallyes, ya que en aquellos primeros años del siglo XX todavía eran noticia los traslados por carretera en aquellos rudimentarios vehículos de cuatro ruedas. Pero en esta ocasión, la noticia no es sólo la carrera sino, y especialmente, el trayecto: ¡de Pekín a París!

El periplo, organizado por el diario parisiense "Le Matin", comenzó el 10 de junio de 1907, y dado lo excepcional de la ruta, no es de extrañar que sólo fueran cinco los vehículos participantes. Los arriesgados conductores Cormier, Pons, Collignon, Príncipe Borghese y Godard, pilotaban coches franceses los tres primeros, italiano el cuarto y holandés el quinto.

La salida, de la que recogemos una límagen, estuvo en la Puerta de Ten Chang Men (puerta de la virtud triunfante) y ni qué decir tiene que causó gran impresión entre la población pekinés.

Dos meses después de la fecha de salida, exactamente el 10 de agosto de 1907, a las cuatro de la tarde, el Príncipe Borghese, ganador de la carrera, hacía una entrada triunfal en la capital del Sena. De los otros corredores, Conier y Colligno finalizaron la aventura en Moscú, Godad llegó a franquear el Oural, mientras que Pons regresó a Pekín desde la entrada del desierto de Gobi. A pesar de que sólo uno llegó a la meta, "La Ilustración Española y Americana" señalaba que todos los participantes "vencieron la parte más penosa del recorrido, franqueando las estepas de Siberia".

Así ha sido siempre: el que no se consuela es porque no quiere; y más si, como en este caso, la empresa es tan dura que el simple hecho de emprenderla supone un mérito innegable. ¿Y qué decir del valeroso conductor que desde Pekín llegó a París? Tal vez, él mismo diría, al ver la Torre Eiffel: si no lo veo, no lo creo

N. de R.



A la izquierda, salida de Pekín por la Puerta de Ten Chang Men (Puerta de la virtud). Sobre estas líneas, los dos automóviles Dion, junto a un cañón del Siglo XVII, en el patio del cuartel Voyron.



A la izquierda, el Príncipe Borghese, ganador de la carrera. Arriba, entrada triunfal en la capital del Sena.

HACE CIEN AÑOS

Las mujeres en 1907

En tan solo 100 años, es increíble, y muy plausible, el avance que la mujer ha logrado en la sociedad. Sirvan como ejemplo los tres casos que traemos a estas páginas: tres pioneras en tres labores destinadas, por principio, a los varones. A pesar de la valentía de las damas, pone la carne de gallina algunos de los comentarios recogidos en la prensa de hace ahora cien años.

Primero les hablaremos de Madame Surcouf, primera mujer piloto de un globo aerostático, título concedido por el Aero-Club de Francia. La dama quiso demostrar que su título no era meramente honorífico, así que decidió, intrépida ella, surcar a bordo del globo "Bengali" los alrededores de París. La propia aventurera describió su viaje en el semanario "Blanco y Negro": "certainas personas ignorantes en asuntos de aeronáutica, manifestaron un gran asombro al saber de mi viaje. Pero yo he hecho ya muchas ascensiones con mi marido para dejar de conocer a fondo la maniobra sencilla de una ascensión (...) Se consulta de cuando en cuando el estatoscopio, sencillo aparato que indica si se sube ó se desciende. Después, para tomar tierra, nada hay más fácil: se larga el guide-robe que arrastra por los campos, se escoge bien el sitio en que se quiere descender, un ligero golpe de válvula, y se llega dulcemente a tierra".

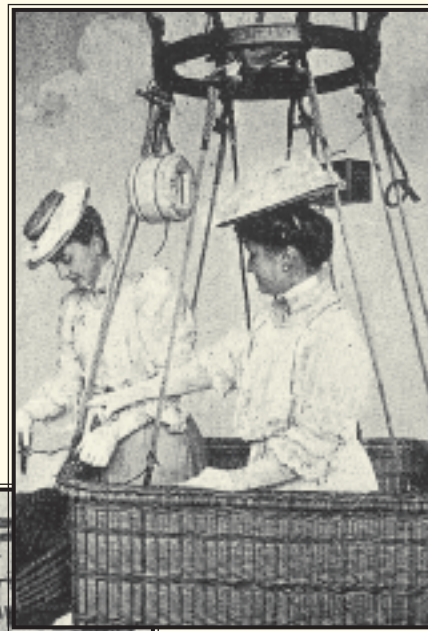
Sencillo, ¿verdad?. Madame Surcouf estuvo acompañada en su primer vuelo como piloto por Mademoiselle Gache, y, por lo que afirmaba la protagonista de estas líneas, fue una perfecta copiloto: "con una alegre serenidad subió a mi lado, y yo creo que en adelante no habrá para ella mayor placer que el de remontarse en una barquilla".

No tienen desperdicio las imágenes que acompañaban el texto de Madame Surcouf, claramente realizadas en un estudio, pero que suponía habían sido tomadas el día de la ascensión.

Nuestras siguientes protagonistas, Naguerridas precursoras de la liberación de la mujer en el ámbito laboral, estaban también en tierras francesas. "La Ilustración Artística" hablaba así de la reciente incorporación de la mujer al oficio de cochero: "Decididamente el

feminismo hace cada día nuevos progresos y, no contento con haber conquistado posiciones en distintas carreras, se atreve ya a disputar a los hombres el ejercicio de aquellas profesiones que hasta ahora parecía privativas del sexo feo"; días después, la misma publicación volvía al tema afirmando que "tiene la profesión de chauffeur femenina la ventaja, sobre la de cochero, de que será muy posible entablar diálogos más o menos edificantes, aún a riesgo de que por consecuencia de una distracción, se estrellen contra un farol o una esquina el pasajero y son conductora". Sin comentarios.

Y no nos vamos de París para conocer las llamadas mujeres sandwich; unas damas cuya labor era anunciar, en carteles que portaban sobre sus cuerpos, diferentes productos. Una vez más, "La Ilustración Artística" hace comentarios al respecto dignos de mención: "a juzgar por las muestras que la adjunta fotografía reproduce, preciso es confesar que ha sido una idea excelente la de confiar al elemento femenino la propaganda de los productos industriales, y



Mademoiselle Gache arrojando la cuerda del "Guide-Robe" para descender. A la izquierda, madame Surcouf y su copiloto, instantes antes de iniciar la ascensión.



que el que la concibió y la ha puesto en práctica es un buen psicólogo y un gran conocedor del proceso por virtud del cual todo lo que se anuncia convenientemente, acaba por imponerse al fin y al cabo".



Una «chauffeur» poniendo el automóvil en marcha.



Nuevo sistema

HACE CIEN AÑOS

Avance en las comunicaciones con Baleares



La Sra. Vilain, una de las aspirantes a ejercer el oficio de cochero.

“¿Qué mejor manera de llamar la atención —seguía diciendo la publicación— que confiar el anuncio a unas cuantas muchachas, sobre todo si se ha tenido el buen acierto de escoger para ese empleo lindos palmitos y de vestirlos con un uniforme serio y no exento de cierta elegancia, como sucede en el caso que nos mueve a escribir las presentes líneas?”

Bromas aparte, estas mujeres sí que merecían respeto y admiración, por atreverse, hace cien años, a competir con cualquiera y a ganarse un puesto, no por “cuota”, sino por sus propios merecimientos.

Santana Fuentes.



Nuevo sistema anunciador. Las mujeres “sandwich”.

En la actual era de las telecomunicaciones, donde la fibra óptica, el adsl, los e-mails... son “el pan nuestro de cada día”, a muchos les parecerá casi mentira que, hace ahora cien años, la prensa de la época saludara y recogiera con regocijo la conexión por cable de Barcelona y Palma de Mallorca.

En las imágenes se puede apreciar claramente el tendido del famoso cable, que iba desde la barcelonesa Playa de Somorrostro, hasta Cala Mayor, en Palma de Mallorca. Señalaba “La Ilustración Artística” al hablar del hecho: “La importancia cada día creciente de las islas Baleares, y la conveniencia de atender a las relaciones cada vez mayores entre aquel archipiélago y la península, hacían sentir, desde hace tiempo, la necesidad de establecer una comunicación telegráfica directa”.

Los trabajos fueron adjudicados a Luna Casa inglesa, que envió a Barcelona el vapor cablero “Cambria” y que realizó los trabajos “rápidamente y con toda felicidad”. El único punto de fricción de todo el asunto, estuvo en la elección de puntos de amarre: una comisión mixta de telegrafistas españoles



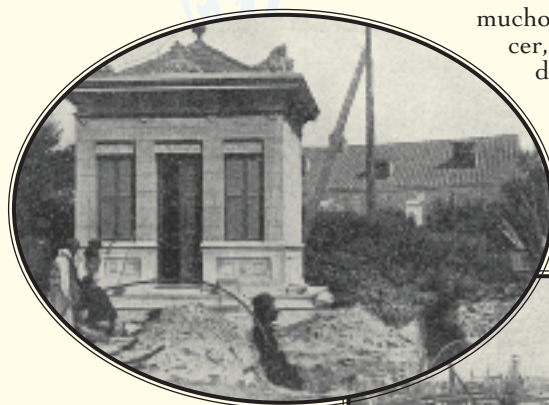
Operación de echar el cable a tierra para conducirlo por una zanja hasta la caseta de amarre.

y de ingenieros ingleses, decidieron que en Palma de Mallorca el cable fuera amarrado en la cala de Porto-Pi, pero la comisión militar, que anteriormente había designado como punto de amarre Cala Mayor, insistió en su dictamen, que al fin fue definitivamente aceptado.

La Cámara de Comercio de Palma de Mallorca abrió una suscripción “para solemnizar la inauguración del cable con un banquete”; aunque no encontramos referencias, estamos seguros que la celebración fue todo un éxito.

El importante avance de aquellos días, hoy nos parece una reliquia histórica, porque en cien años cambian mucho las cosas; pero lo que, al parecer, no cambiará nunca es el imperio de las influencias, el amiguismo, el caciquismo, el nepotismo, el autoritarismo... En fin, nada nuevo bajo el sol ¡así es la vida!

Santana Fuentes



Caseta de amarre del cable de Palma de Mallorca. A la derecha, el vapor Cambria, que tendió el cable entre la playa de Somorrostro, en Barcelona y Cala Mayor, en la capital balear.



HACE CIEN AÑOS

Coches curiosos... O cómo se adaptaba el mundo del automóvil a las necesidades de la vida en 1907

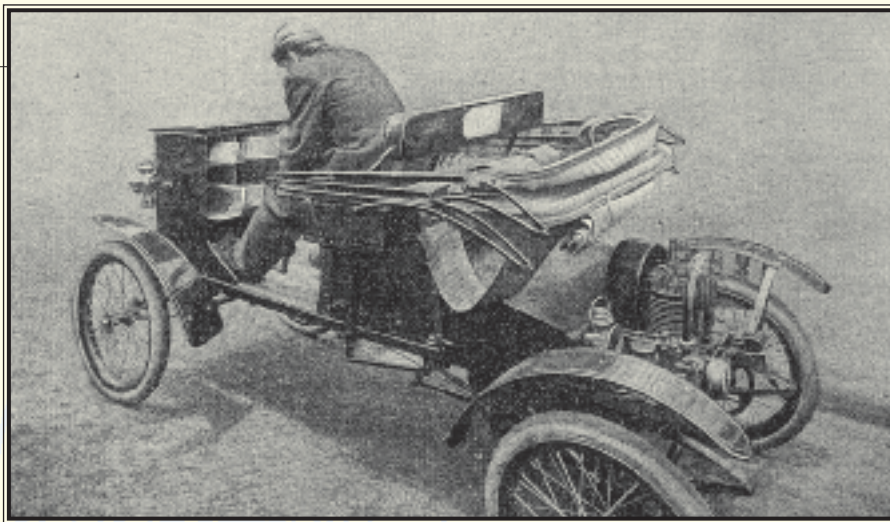
Traemos a estas páginas dos ejemplos de cómo la automoción de principios de siglo se adaptaba para una mejor eficiencia. Primero les presentamos el automóvil postal americano, utilizado por el servicio de correos estadounidense en los distritos rurales con buenas carreteras.

Tal fue el éxito de la iniciativa, que, al parecer, el Postmaster Cortelyou dio la orden de generalizar el uso del vehículo en todos los territorios de la Unión.

“La Ilustración Artística” contaba que el aparato, que poseía en su parte delantera unos curiosos y prácticos cajetines en los que iba clasificado el correo, era además barato: 2.000 francos. No podemos decir, en cambio, que fuera veloz: la velocidad máxima del automóvil postal era de 40 kilómetros por hora.

El otro modelo que les presentamos es el automóvil radio-telegráfico. Un proyecto desarrollado por el Marqués de Solari, Secretario de Marconi, el inventor de la telegrafía sin hilos, que aunaba “los dos grandes factores del progreso moderno: el automóvil y la radio telegrafía”.

El vehículo utilizaba su fuerza motriz “no sólo para la tracción del aparato y para montar rapidísimamente un sistema de antenas replegadas sobre la cubierta del automóvil, sino tam-



Automóvil postal que prestaba servicio en algunos distritos rurales de los Estados Unidos.

bién para producir la energía eléctrica necesaria para la formación de las ondas hertzianas. En menos de diez minutos, la estación se halla en condiciones de enviar radio-telegramas a una distancia de 150 kilómetros”.

El automóvil postal, aunque con otras características y, por supuesto, con aspecto y prestaciones que nada tiene que ver con las de hace cien años, aún existe; y su utilidad, pese a la competencia de las últimas y modernísimas tecnologías, nos sigue pareciendo incuestionable a quienes aún nos gusta recibir una carta.

Y en cuanto a la radiotelegrafía motorizada, ¿qué diría hoy su inventor al ver utilizar en cualquier coche, un teléfono de manos libres, un navegador, ó una estación de radio y hasta de televisión?

M. de C.



El carro automóvil radio-telegráfico era capaz de enviar radio-telegramas a una distancia de 150 kilómetros.

