

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)

SOCIOS ILUSTRES

Edgar Neville y Romrée

El diccionario de la Real Academia Española define la palabra ilustre, como adjetivo que señala la distinguida prosapia, casa u origen; también tiene otra acepción, la de insigne o célebre. Pues bien, el socio de quién nos ocupamos en estas páginas, reúne todos estos significados de nuestro rico lenguaje.

Don Edgar Neville y Romrée, fue persona muy célebre en la época en que vivió, famoso por las múltiples tareas profesionales y personales, que realizó a lo largo de su vida y fue también ilustre por su origen, pues fue Conde de Berlanga de Duro, si bien a él no le gustaba utilizar su título nobiliario.

La agitada vida de nuestro consocio es sinónimo de convulsión creativa, de innovación en aquello a lo que se acercaba, todo impregnado de una fina ironía y de un sentido del humor que dejó plasmado en su obra escrita, cinematográfica y pictórica.

Es difícil elegir un hilo conductor en la vida de Edgar Neville: ¿Su actividad cinematográfica?, ¿su carrera como escritor?, ¿su profesión como diplomático?, ¿sus amistades?. Su personalidad resultaba relevante allá donde fuera. Pese a la dificultad que representa, intentaremos exponer de la forma más clara posible, la trayectoria de su vida, tan rica en matices y en inquietudes.

Edgar Neville nació el 28 de diciembre de 1899 en la calle Trujillos de Madrid. Su padre fue Eduardo Neville y Rivesdalle, ingeniero inglés, y su madre, María Palacios, era hija del conde de Romrée y de la condesa de Berlanga, de quién nuestro socio heredó el título nobiliario.



Realizó sus primeros estudios en el colegio del Pilar; ya en 1917 escribió su primera obra, “La Via Láctea”, vodevil que estrenó la Chelito en Madrid.

Terminó los estudios de Derecho en Granada, junto a García Lorca, con quién le unió una sincera amistad, a partir de un concurso de cante jondo organizado en 1922. En esta localidad también conoció a Manuel de Falla.

Es posible que su vocación como escritor surgiera en Marruecos. Tras un desengaño amoroso, Edgar Neville se alista voluntario en un regimiento de húsares; y desde allí escribe sus primeras crónicas bajo seudónimo, y las envía a “La Época” que dirigía el también socio del Casino de Madrid, Marqués de Valdeiglesias.

A su regreso a Madrid, Neville conoce a Ramón Gómez de la Serna, en el famoso Café de Pombo, de la calle Carretas. Ramón le presenta a los escritores más vanguardistas de su época; y pronto comienza a colaborar en revistas como “Buen Humor”, con Jardiel Poncela, “Nuevo Mundo” o “Aire Libre”. A partir de 1923, colabora con las publicaciones “Revista de Occidente” y “Gaceta Literaria”, así inicia su amistad con Ortega y Gasset.

A principios de los años veinte, nuestro consocio ingresa en la carrera diplomática. En 1925 se casa con la malagueña Ángeles Rubio Argüelles y Alessandri, con quien tuvo a sus hijos Rafael y Jaime. Junto a su mujer, hace numerosos viajes a Málaga, ciudad y provincia, que le inspirarían sobremedera durante su postrera etapa como poeta. Allí se relacionó con Dalí, Altolaguirre, Prado, etc.

En 1926 publica “Eva y Adán”, primera colección de cuentos, y “Don Clorato de Potasa”, su primera novela.

En 1928 es destinado, como tercer secretario, a la Embajada española en Washington, sin sueldo, porque en ese puesto, por entonces, no se cobraba. Durante sus vacaciones se marcha a Los Ángeles y entra en contacto con el mundo del cine, que le atrae de tal manera que comienza una nueva etapa en su vida.

Según narra su nieto, Edgar Neville se las ingenió para hacerse amigo de los personajes más importantes de Hollywood, como Charles Chaplin, Douglas Fairbanks, Mary Pickford y del millonario W. R. Hearts. En una entrevista que nuestro consocio concedió a

continúa en pag 52

Edgar Neville y Romrée

...viene de página 51

Marino Gómez Santos, Edgar Neville cuenta que se hizo amigo íntimo de Chaplin, con quién cenó casi todos los días: “desenvolviéndome como podía en mi inglés macarrónico, que le mataba de risa, hasta que con él y sus lecciones acabé de hablarlo tan incorrectamente como lo hacía el resto del país”.

Comienza, entonces, a trabajar para la Metro Goldwyn Mayer, traduciendo y adaptando los diálogos de películas americanas al castellano, que después se rodaban en una segunda versión para el público hispano. Hacia 1931 la Metro suspende la producción y Neville vuelve a España. Quiso renovar la industria cinematográfica nacional e intentó hacer películas sonoras, pero tras la grabación del corto “Yo quiero que me lleven a Hollywood”, abandonó el cine hasta que se produjo cierta evolución.

Retoma su carrera diplomática, y es enviado a Uxda, en el Marruecos Francés, donde permanece dos años.

A su regreso, estrena su primera obra de teatro, “Margarita y los hombres”, comedia de gran éxito, y realiza el guión de la película “La travesía molinera”, dirigida por D’Arrast, primera película española con cierta resonancia internacional.

En 1935, filmó la película, “El malvado Carabel” sobre la novela de nuestro también socio, Wenceslao Fernández Flórez. En 1936 rodó “La señorita de Trévez”. Volvió a Estados Unidos y a su añorado Hollywood, donde se reencontra con Conchita Montes, musa y compañera de nuestro ilustre socio.

Al comienzo de la Guerra Civil, Edgar Neville estaba en Madrid; y, en esos días, evitó su muerte por casualidad. Tras volver de una visita a El Molar (Madrid), en un control les pidieron la documentación, y el doctor Oliver, —que acompañaba a Neville y Conchita Montes— no llevaba más que el carné del Real Madrid. En un acto desesperado, intervino Conchita Montes, con tal vehemencia que el alcalde de la localidad llamó al Ministro de la Guerra, que ordenó su libertad inmediata. Al día siguiente, ya en Madrid, Edgar Neville descubrió que tras el teléfono estuvo Vicente Petit (decorador de cine y amigo



de Neville), que tenía una cita en el ministerio y al oír el teléfono contestó, ordenando la libertad de su amigo.

Vivió después en Londres, Bélgica y San Juan de Luz (Francia), desde donde regresó a España.

En 1937 funda la revista semanal de humor “La Ametralladora”, junto con Mihura, Tono y Álvaro de la Iglesia. Durante la guerra dirigió la grabación de varios documentales en los frentes de Bilbao, Brunete y el Ebro. También reunió cinco novelas cortas bajo el título “Frente de Madrid”, que interesó mucho en Italia y que adaptó en Roma para convertirlo en película. Al traer su obra a España, tuvo su primer roce con la censura, problema que se repetiría con el resto de sus películas, quizás porque su cine era muy personal y contrario a lo que se hacía por entonces.

En la posguerra vuelve a Madrid, donde dirigió varios sainetes costumbristas que reflejaban el casticismo madrileño en las películas “La torre de los siete jorobados” (1944) —para algunos, su obra maestra—, “Domingo de Carnaval” (1945) y “El crimen de la calle Bordadores” (1946). También mostró su dominio de la comedia con “La vida en un hilo” (1945).

A partir de 1946, Edgar Neville combina su labor cinematográfica con la literaria. En 1946, con “La familia Minguéz” retrata a la burguesía madrileña, resaltando de ella lo más grotesco. Según los críticos, pasó de su vanguardismo inicial a un costumbrismo irónico, utilizan-

do la desmitificación con fines humorísticos.

Comenzó a estrenar comedias con mucho éxito, como fueron “El baile”, “Veinte añitos”, “Rapto”, “Adelita”, “Prohibido en otoño”, “Alta fidelidad” o la ya citada “La vida en un hilo”. Su último estreno teatral tuvo lugar el 31 de mayo de 1963 con la obra “La extraña noche de bodas”

En lo cinematográfico, en los años cincuenta tuvo notables éxitos con películas como “El último caballo” (1950), primera comedia española de estilo neorrealista italiano, que seguirán Bardem o Berlanga; “Duende y Misterio del Flamenco” (1952) —premiada en Cannes— donde muestra el mundo del flamenco, sin caer en el tópico; “El baile” (1959) y “Mi calle” (1960), su última película como director y guionista.

En sus últimos años, Edgar Neville siguió colaborando en revistas y periódicos, pero comenzó a dedicarse a la poesía, centrándose su temática en el amor y en su querida Andalucía.

El 23 de abril de 1967, falleció Don Edgar Neville Romrée, a causa de un paro cardíaco, rodeado por Tono y Mingote, que estaban allí por una visita casual. En su obituario Mingote escribió: “Como empezaba por burlarse de sí mismo, podía burlarse de casi todo, excepto de la crueldad y la injusticia, que le enfurecían. Pero no odiaba a nadie porque era generoso y porque odiando se pasa mal, y eso no lo soportaba”. Efectivamente, Neville, se burlaba de todo,

HACE CIEN AÑOS

Altos vuelos

hasta de su muerte. En un artículo titulado "Apunte para mi necrología", enviado al diario ABC dieciséis días antes de su fallecimiento, Neville comenta con mucha sorna, que se vio obligado a escribir su propia necrología por que "eran tantas las personas que han telefonado para preguntarme si era verdad que me había matado", que tuvo que contestar: "Pues parece que no ha sido mas que un rumor, pero las últimas noticias son que estoy vivo".

Con Edgar Neville desapareció un genio. Escritor de teatro, novelas, artículos y poesía. Director, guionista y productor de cine. Gastrónomo y vividor. Una persona que definió el humor como "el lenguaje que emplean las personas inteligentes para entenderse con sus iguales"; y Neville era muy inteligente.

Edgar Neville ingresó en el Casino de Madrid con 53 años, el 16 de enero de 1953, presentado por el Marqués de la Valdavia, Enrique Ubao y Manuel Rodríguez Suárez. En el acta de ingreso, Neville hace constar como profesión la de Diplomático y autor dramático. Su domicilio estaba en la Avenida de Moncloa nº 15. Pidió su baja voluntaria el 30 de noviembre de 1963.

Andrés Bayonas

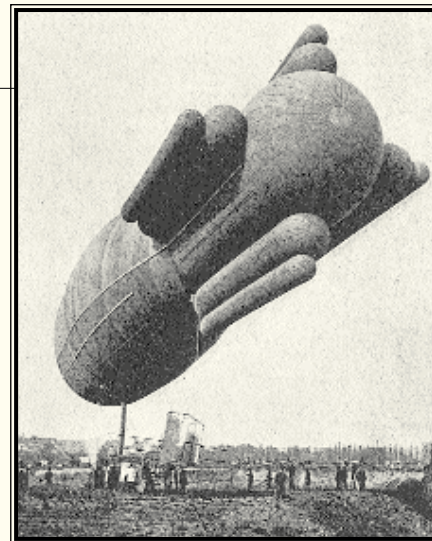
Fuentes

- Archivo del Casino de Madrid.
- <http://www.grancanariaweb.com/cine/edgar/edgar2.htm>. Página WEB de su nieto Edgar Neville Guille
- Diario ABC
- Gómez Tarín, Francisco Javier. EDGAR NEVILLE: Sainete, intertextualidad y anclaje temporal
- Arias Solís, Francisco. La voz que se ríe de todo. <http://www.arrakis.es/~aarias>
- <http://www.grancanariaweb.com/cine/edgar/entrevista.htm>
- crom.eubd.ucm.es/~grupobm10/docs/historia_del_cine.htm
- <http://cinemor.granadaenlared.com/dedgarneville.htm>
- http://www.mcu.es/jsp/plantilla_wai.jsp?id=8303&area=cine&contenido=/cine/film/dore/dore_notas/2003/marzo/dore_1940.html

Traemos a estas páginas de "Hace cien años", una curiosidad que la Crónica de Deportes del "Blanco y Negro" recogía en sus páginas, en marzo de 1906. Nos presentaban al dirigible más ligero, frente al aeroplano más pesado (el aeroplano monstruoso, como entonces lo llamaron).

El primero, el ligero dirigible "La Villa de París", fue construido por iniciativa de Deutsch de la Meurthe, "uno de los más grandes protectores del sport, y, sobre todo, del aerostático", para poder competir en el Premio Archdeacon. La máquina, tal y como señalaba el artículo consultado, tenía de largo "00,423 m." y su diámetro era de 10,50, y estaba impulsada por un motor Aarhus de 70 caballos "que hace 900 vueltas al minuto".

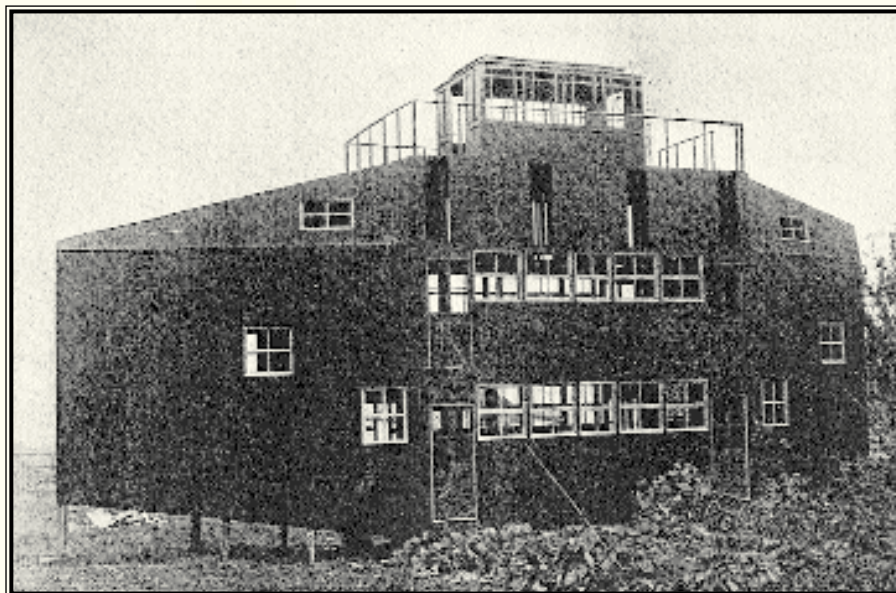
Por otro lado, en contraposición, se presentaba el trabajo de dos ingenieros ingleses, que habían construido el aeroplano "más pesado que el aire", o aeroplano monstruo, como lo bautizó un diario madrileño. Con 30 pies de altura por 50 de largo, y dividido en tres pisos, el aeroplano era movido por cuatro motores de 25 caballos, ayudados por largas aletas de aluminio colocadas a los lados. "En dicha máquina pueden ir hasta cien personas. Será digna de ver la prueba de este aparato", apostillaba el autor de la crónica.



*El nuevo dirigible "La Villa de París".
Abajo, el Aeroplano Monstruo.*

Lamentablemente, no podemos contarles qué tal resultaron ambos inventos; aunque, a tenor de avances posteriores, podemos afirmar que ni uno ni otro fueron claves para el desarrollo de la aeronáutica. Una pena para sus inventores, que si tuvieran la oportunidad de conocer las modernas aeronaves de hoy, seguramente no saldrían de su asombro. Aunque no los padres, tal vez podríamos denominarlos "abuelos" de los actuales aviones.

N. de R.



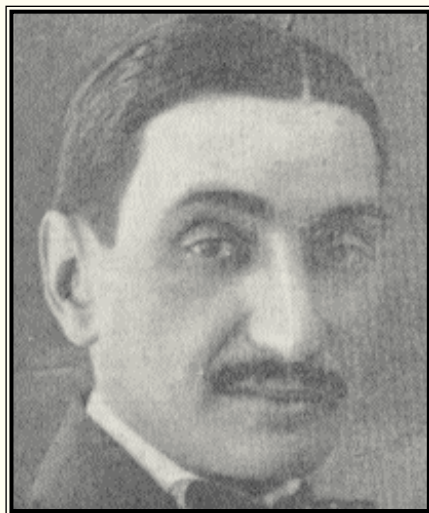
SOCIOS ILUSTRES

Benito Loygorri Pimentel

Probablemente el socio del que vamos a ocuparnos, habría tenido mejor ubicación en el especial “Pioneros rescatados del olvido” de la revista anterior, pero la aparición de datos nuevos, suele ser un acto muchas veces caprichoso, producto de la casualidad. Así, buscando información sobre el Casino, apareció el nombre de Benito Loygorri, pionero nacional en el mundo de la aviación. Su nombre estaba incluido en nuestro Índice Histórico de Socios. Así que consultamos el expediente, y en él, Don Benito declaraba que su profesión era industrial. Recurrimos a una de las fuentes vivas de la Historia del Casino, Manuel Matarrubia (nuestro más antiguo colaborador), que confirmó la relación entre Don Benito y el Casino con esta frase: “¡Claro, Don Benito, el aviador!”. Todo quedaba hilado, y ya sólo faltaba buscar la información para servirse a ustedes, con el fin de mostrar, una vez más, la relevancia de nuestros socios, nacional e internacionalmente.

Don Benito Fernández Loygorri Pimentel, nació el 4 de septiembre de 1885 en Biarritz (Francia). En un texto encontrado en internet y transcrito por una sobrina suya, Sue Butler, se da cuenta de la enorme afición que Don Benito sintió por todo lo relacionado con la aviación desde su niñez. Ya entonces, los pioneros mundiales de la aviación (Farman, Bleriot, Voisin, Wright) eran sus héroes; y su mayor deseo era tener un aeroplano y poder llegar a hacer vuelos de larga distancia. A sus dieciocho años vio volar a los hermanos Wright en Pau y en Le Mans.

Recordemos aquí que, tras los primeros vuelos de los fabricantes de bicicletas hermanos Wright en 1903, en Kitty Hawk, la aviación comenzó su verdadero desarrollo, y aparecieron pilotos y aviones que ya establecían registros de consideración, teniendo en cuenta los aparatos con los que contaban. Volar era algo muy novedoso, no exento de peligro y aureolado con cierto romanticismo. Entre el 22 y el 29 de agosto de 1909 tiene lugar en Reims, la primera reunión aeronáutica de la historia, en la que Henry Farman (vendedor de automóviles), realizó un vuelo de más de 160 kilómetros, llevando dos pasajeros a bordo. La mayo-



ría de las veces, los vuelos eran cortos y de baja altura, hasta que los aviones se fueron perfeccionando. Baste recordar como referencia que al principio, los aviones no giraban, hasta que el propio Farman puso un timón de cola a su avión. Otro dato curioso: el primer record del mundo es de 1906, cuando el brasileño Santos-Dumont vuela 220 metros a 41.3 km/h.

Decidido a realizar su sueño, D. Benito Loygorri, estudió ingeniería industrial y realizó varios vuelos en globo, hasta que comenzó a recibir clases de aeronáutica en la escuela de Voisin, en Mourmelon, cerca de Reims, en Francia.

Don Benito tenía conocidos en el gobierno, y sabía las intenciones de



establecer un Ministerio del Aire, así que aceleró su formación y consiguió su licencia como piloto de la FAI (Federación Aeronáutica Internacional) el 30 de agosto de 1910. Tenía, por entonces, 25 años y se había convertido en el primer español que logró obtener el título de piloto aviador. La suya fue la primera licencia que confirmó el Real Aero Club de España (Sociedad aeronáutica fundada el 18 de mayo de 1905, por el Marqués de Viana y por Fernández Duro, orientada al fomento de la aerostación y autenticación de registros —sobre todo de globos—. Miembro fundador de la Federación Internacional). La segunda licencia la obtuvo el Infante Alfonso de Orleans y Borbón, el 23 de octubre de 1910.

Loygorri consiguió su título a bordo de un biplano Henri Farman, con motor Gnome de 50 CV. Al estudiar detenidamente las fotografías de aquellos aviones, sólo podemos sentir admiración y sospechar cierta locura para atreverse a volar en ellos.

Don Benito dio muestras de su sencillez y buen humor en declaraciones sorprendentes como las que hizo en 1911, cuando preguntado por los conocimientos necesarios para saber pilotar contestó: “Para pilotar un avión basta con saber despegar y tomar tierra y mantenerse en el aire”, así de fácil.

Tras la obtención de la licencia, nuestro ilustre consocio comenzó a realizar demostraciones de vuelo por toda España. En octubre de 1910, estuvo en San Sebastián junto con los aviadores Tabuteau y Morane (Garnier según otras fuentes), donde logró el vuelo más largo, al mantenerse durante 25 minutos en el aire. Según varias fuentes, al hacerle entrega del premio, la reina Victoria le preguntó con preocupación “Pero ¿te deja tu madre volar?”.

Cuenta Loygorri que, por entonces, tenía una novia llamada María Minondo que vivía en una casa cerca de la playa de la Concha, y en uno de sus vuelos rozó el tejado de la casa, con el consiguiente enfado de su padre. Pasados unos días de este incidente, María Minondo se convirtió en la primera mujer en España que voló en avión, como pasajera, junto con Benito Loygorri. Don Benito cuenta que



SOCIOS ILUSTRES

en este vuelo (también en octubre de 1910), el motor comenzó a sonar mal y tuvo que descender; buscó la playa de Ondarreta, más despejada de gente que la de La Concha, y consiguió aterrizar a un metro escaso del agua.

A parte de la marca conseguida, Don Benito logró, según sus propias palabras, que su novia no le volviera a hablar nunca, algo que, al parecer no le preocupó, pues "tenía un montón de novias".

Otro hito de nuestro consocio fue la inauguración del aeródromo de Cuatro Vientos, el 12 de marzo de 1911, con un biplano Henry Farman. El 13 de marzo, voló 26 minutos a una altura de 200 metros entre Cuatro Vientos y la iglesia de Alcorcón, desde donde regresó al aeródromo.

Loygorri era representante de la casa Farman en España, y fue el primer proveedor de la aviación militar española, al servirle tres aviones que fueron los que utilizó la primera promoción de pilotos militares españoles: Kindelán, Herrera, Arrillaga, Barrón y Ortiz Echagüe, bajo la instrucción de los franceses Osmond y Doufour.

Según nos cuenta el coronel Emilio Herrera Alonso, Don Benito fue un gran impulsor de la Aviación en España, pues fomentó su difusión como deporte, como ciencia y como técnica. Recoge este militar que la forma de recorrer España para realizar sus demostraciones era con un coche "en el que viajaban él y sus ayudantes, y las descomunales cajas de oloroso pino del Norte en que iban sus aeroplanos, herramientas, repuestos, combustible, aceite y todo cuanto era necesario, tiradas por robustos percherones, si se trasladaba por carretera, o sobre beatas si lo hacían por ferrocarril. Y allí donde encontraba un campo relativamente liso y con no mucha pendiente, y hasta cierto punto despejado de árboles, piedras y vacas, emplazaba su aeródromo y con ocasión de ferias o fiestas locales realizaba exhibiciones y daba bautismos del aire, creando ambiente aeronáutico ente las ad-

miradas multitudes que acudían a ver "como se mataba aquel loco".

Hemos llegado a tener conocimiento de exhibiciones de Loygorri en varios lugares de España y con diferentes aviones. En el año 1912 participó con un Sommer en el recinto ferial de Badajoz el 18 de mayo. En el aeródromo de Cáceres, el uno de junio de 1912, con un Sommer. El 5 de septiembre de 1912 en el "Puente Verde" de Cuenca. El 7 de octubre en la Playa Victoria de Cádiz, etc..

Poco después, cambia Don Benito de continente, y aproximadamente en 1914 viajó a Méjico, donde formó durante tres años, a varias promociones de pilotos de ese país.

Un suceso que trastocó su vida, fue el accidente que sufrió en Bridgeport (Estados Unidos), probando un avión al que se le rompió el mando de profundidad, estrellándose, y sufriendo como consecuencia, graves heridas que le forzaron a abandonar la práctica de volar pasados unos cuatro años. Este suceso lo podemos fechar a finales de los años 10.

Desde entonces, su vida cambió radicalmente y Don Benito se centró en su carrera de ingeniero, viajando por todo el mundo como empleado de la General Motors en varios países como Ecuador, Uruguay, Estados Unidos, Portugal y España, lo que cumplió a la perfección debido a su conocimiento de varios idiomas y a su singular don de gentes. Desde, al menos, 1932 hasta 1949 fue Gerente de la General Motors Peninsular (España y Portugal).

En el ámbito de lo personal, el señor Loygorri se casó con Encarnación Salazar y Roges, el 18 de octubre de 1918 en la ciudad de Calvario, en Cuba. Doña Encarnación siguió a nuestro consocio en todos sus viajes y en todo lo que le restó de vida. Fue ella, precisamente, quien comunicó su fallecimiento al Casino el uno de febrero de 1976.

Don Benito había ingresado como socio del Casino de Madrid el 24 de mayo de 1910, presentado por Emilio Roy y Lhardy (Director-general adjunto del banco de Vizcaya). Fue un socio que, sin duda, debió querer mucho al Casino, pues durante sus casi 66 años como socio y a pesar de sus numerosos viajes por todo el mundo siempre pagaba su cuota de socio, desde donde estuviera.

Finalmente, desde 1952 residía en la calle Montalbán y acudía al Casino regularmente, y hacía uso de todos sus servicios.

Sirvan como colofón al recuerdo de este socio pionero e ilustre, unos versos a él dedicados por un amigo, en lo que debió ser un homenaje, cuando era gerente de su compañía.

*Breve y conciso en verdad,
es este criterio mío,
Loygorri, todo bondad,
por el auto, yo la fío,
hoy es todo autoridad.
Tiene, en sus ímpetus, frenos,
y al exponer las verdades,
como tiene instintos buenos,
cambia con humos serenos
todas las velocidades
simpático sin igual,
y me dice Eugenio D'Ors
que ha llegado a general
en la General Motors*

Noel David

Fuentes:

- Archivo del Casino de Madrid
- <http://www.wbutler.com/link/Biographies/Benito.html>
- Archivo Histórico del Ejército del Aire
- Real Aero Club de España (RACE)
- Blanco y Negro
- Ilustración Española y Americana
- Emilio Herrera Alonso. Revista de Aeronáutica y Astronáutica. Febrero 1989
- Revista de Aeronáutica. Febrero 1954.
- www.earlyaviators.com/evaldes.htm
- Enciclopedia Espasa
- www.apave-es.org/aviones/efeme/loygorri/loygorri.php
- <http://www.real-aeroclub.org/historia.htm>
- www.apave-es.org/vocalias/001.pdf
- www.aero.upm.es/es/alumnos/historia_aviacion/tema4.htm
- www.euskonews.com/0137z/bk/efem13701.html
- [//bolsa.hispavista.com/foro/mensajes/1056175728](http://bolsa.hispavista.com/foro/mensajes/1056175728)



HACE CIEN AÑOS

La mejor defensa, un buen ataque

Observen los grabados que ilustran esta noticia, aparecida en la prensa de los primeros días de 1906: dos elegantes damas, ataviadas a la moda de la época, pasean tranquilamente, cuando, de pronto, dos indeseables, fijándose en el vistoso porte de las mismas, y suponiendo la importancia de sus posibles alhajas, deciden atacarlas. Pero lo que no se podían imaginar estos dos ¿caballeros? era que las protagonistas de nuestra historia eran alumnas de un nuevo método de defensa personal: el “Jiu-jitsu”.

Así relataba el Blanco y Negro, la técnica utilizada por las féminas: “Fingen las damas no darse cuenta de la asechanza, y esperan el momento en que los bandidos, confiados en su superioridad, las acometan, para darles una severa lección. Acostumbrados los atracadores callejeros a sorprender a sus víctimas –siguen contando los cronistas, de nombre Gribayedoff, Banenberg y Croce—son a su vez sorprendidos por la serenidad con que aquellas débiles mujeres rechazan la agresión. El final de aquella desigual contienda, es la completa derrota de los ladrones, que caen doloridos y avergonzados a los pies de las improvisadas amazonas”.

¿Quién dijo sexo débil? De eso nada.

El mal llamado sexo débil ha dado siempre pruebas, más que evidentes, desde Adán hasta nuestros días, de su innegable superioridad en todos los aspectos. Las mujeres nunca han necesitado recurrir a las “cuotas” para demostrarlo.

E. D.



El “Jiu-jitsu” aplicado a la defensa contra los malhechores. Arriba, dos señoras perseguidas por dos ladrones. A la izquierda, victoria de las damas sobre los bandidos.

Automóvil volador

Y seguimos con inventos curiosos, que satisficieran las ansias del hombre por conquistar el aire. En esta ocasión, les hablamos de un aparato obra del ilustre mecánico Mr. Vuia: el automóvil volador. La Ilustración Española y Americana recogía en sus páginas la peculiar máquina y señalaba que “su mecanismo es sumamente sencillo, y consta de un motor de gas instalado sobre un bastidor colocado en un marco sostenido por cuatro ruedas. Una vez impulsado, el aparato, sobre un terreno llano, se sostiene en el aire por la resistencia que ofrecen sus grandes alas”.

Queda claro que el autor de la crónica tenía mucha confianza en el invento de Mr. Vuia, ya que finalizaba su reseña afirmando: “Es muy probable que este aparato, mixto de automóvil y aeroplano, sea el primer paso definitivo dado a favor de la solución del difícil problema de la navegación aérea”.

Mucho nos tememos, que se equivocó. Tan sólo en la ficción se ha visto, en nuestros tiempos, algo semejante; y para ello hay que ir al cine a ver “Regreso al futuro”

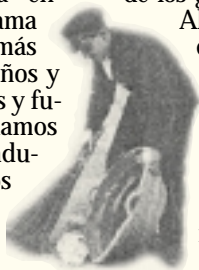
T. C.



HACE CIEN AÑOS

Los golfos sportilleros

El ayuntamiento de Madrid decidió comenzar el año 1906 con la puesta en marcha de un programa de ayuda para algunos de los más jóvenes, los llamados golfos; niños y adolescentes con pocos recursos y futuro incierto. La idea, no sabríamos decir si acertada o no, era reconducir a estos pequeños poniéndolos a limpiar la vía pública. La prensa del 13 de enero recogía así esta iniciativa: “un nuevo servicio de limpieza que prestarán los llamados golfos sportilleros”; y señalaba: “La protección a los golfos está de moda, é interesa que esa moda perdure, porque de este modo se convierten en elementos útiles de la sociedad muchos seres que, abandonados, vivirían en la holganza y en el vicio”.



La crónica se acompañaba de dos imágenes en las que se podía ver a “uno de los golfos vestidos de uniforme”, y al Alcalde de Madrid “pasando revista de ropas y utensilios a los golfos sportilleros”.

A pesar de la indiscutible buena intención de la iniciativa, no creemos que las maneras —poner a limpiar las calles a niños de diez años— fueran las más adecuadas.

Evidentemente, por algo esta sección se titula genéricamente “Hace cien años”. El derecho de los niños a la escolaridad y un mínimo sentido de la justicia, harían hoy impenable semejante medida.

Miguel F.

Madame Dufaut, la primera mujer “cochero” de París

Hoy en día, en pleno siglo XXI, los trabajos de hombre y mujer están equiparados —o, al menos, eso es lo que se asegura—; pero, a principios del siglo XX, que las damas realizaran ciertas labores, hasta entonces típicamente masculinas, era motivo de curiosidad en la sociedad de la época y, por tanto, también en la prensa. El Blanco y Negro recogía en sus páginas de febrero de 1906 el caso de Madame Dufaut, la primera mujer cochero de la capital francesa. La publicación resaltaba, como para atenuar la sorpresa, que el marido de la protagonista pertenecía a la misma profesión.

Los periodistas franceses también expresaron curiosidad por el atuendo que la joven dama iba a lucir para desarrollar su tarea, respondiendo Madame Dufaut que “para guiar adoptaría la falda larga, abrigo con esclavina y sombrero alto”.

Mujer, al fin y al cabo, cuidó mucho no sólo su perfeccionamiento profesional, sino también, y en la mis-

ma medida, de lo que hoy llamaríamos su “look”, o dicho más sencillamente, su apariencia.

Tal vez, las muchas mujeres taxistas ó conductoras de otros vehículos públicos que hoy existen, decidan seguir su ejemplo; pero en moderno, naturalmente.

M. de C.



La elegancia de la protagonista de esta historia, queda patente en la imagen que reproducimos.

Mata-hary en Madrid

Hoy es ya una leyenda, pero en aquellos comienzos de siglo, en 1906, Mata-hary era, que no es poco, la artista de moda; “notable por su hermosura peregrina —decía el Blanco y Negro— y por los bailes que ejecuta de un modo tan primoroso, que á pesar de ser éste el más plástico de todos los espectáculos, la singular bailarina, ni por los movimientos ni por las actitudes que adopta, evoca en los espectadores otras ideas que las más puras”.

Las actuaciones que ofreció Mata-hary en el madrileño teatro Central-Kursaal en enero de 1906, causaron gran sensación en la capital: “La Mata-hary —decía la prensa— en sus bailes sagrados de la India, llama la atención, con justicia, del público más culto”.

Meses después, en mayo de 1906, el mismo teatro acogió la visita de otra bailarina de renombre, Anita Delgado. Allí, en el Kursaal, fue donde la conoció el Marahá de Kapurtala, que estaba en Madrid con motivo de la boda de Alfonso XIII, y, según cuentan las crónicas de la época, allí fue también donde se enamoró de la joven bailarina española. Pero esa es otra historia, que ya les contaremos.

Dos nombres de mujeres que, pese al paso de los años, no han caído en el olvido, si bien la razón de su fama fuera, en cualquiera de ambos casos, muy poco envidiable.

Santana Fuentes



Mata-hary, la artista de moda en 1906

HACE CIEN AÑOS

Conferencia de Algeciras

En enero de 1906 se celebraban en Algeciras una serie de encuentros cuya importancia fue decisiva para el desarrollo de Marruecos. Ya lo decía, en su edición del 29 de enero, *La Ilustración Artística*: “Entre los problemas internacionales que mayor interés despiertan, no solo por lo que en sí mismos significan, sino también por las complicaciones que de ellos pueden derivarse, figura la cuestión de Marruecos”.

Trece naciones concurren al encuentro: Alemania, Austria, Bélgica, España, Estados Unidos, Francia, Holanda, Inglaterra, Italia, Marruecos, Portugal, Rusia y Suecia; cada una de ellas representadas por destacados diplomáticos. “Aunque son difíciles de prever las sorpresas que pueden surgir en cuanto a la mayor o menor participación que en la conferencia tendrán los representantes —señalaba *La Ilustración*—, cabe desde luego afirmar que los primeros actores de dicha conferencia serán los plenipotenciarios francés, alemán, español, italiano y marroquí”.

El representante español fue el duque de Almodóvar del Río, ministro de Estado, maestro en política internacional; así lo describía la prensa española: “Hombre de gran ilustración, que domina varios idiomas, de vasta cultura, de exquisito trato, goza de alta consideración en nuestra corte y en el mundo diplomático”.

También destacaba la prensa, en esos primeros días de la Conferencia de Algeciras, las bondades de la ciudad que acogía los encuentros: “Algeciras es una población eminentemente andaluza, de risueño aspecto, dotada de un clima delicioso”, y describía con profusión de detalles el escenario de los encuentros: “las

sesiones se celebran en la Casa del Ayuntamiento, edificio cuya construcción data de 1892, y que con motivo de la conferencia ha sido decorado y amueblado bajo la dirección del Sr. Palmaroli, funcionario del ministerio de Estado. Una artística escalera de mármol conduce al piso principal, en donde están el salón de sesiones y el despacho del alcalde, destinados a las juntas y deliberaciones de los diplomáticos; junto al salón hay un saloncito de descanso, el fumadero y el despacho del presidente. En el piso bajo se han instalado una estación telegráfica



Llegada del Duque de Almodóvar del Río.

permanente y un gran salón para los periodistas”.

El representante español, duque de Almodóvar del Río, fue el presidente de la cumbre, y, al tomar posesión de su cargo, quiso poner de manifiesto “la importancia de las deliberaciones, la influencia que el resultado de las mismas tendría en el desenvolvimiento del comercio y en las relaciones de las potencias con el Magreb y la necesidad, por todos reconocida, de introducir reformas en el imperio marroquí, pero siempre sobre la base del triple principio de la soberanía del sultán, de la integridad de sus Estados, y de la igualdad de trato en materia de comercio”.



Última sesión del comité de redacción, dedicada a formular el acta final.

Tras varios días de deliberaciones, imposibles de resumir en estas líneas, dada la magnitud de las conferencias, y además porque no es nuestra intención hablar aquí de política internacional, se alcanzaron importantes acuerdos. Tal y como se recogía, el 8 de abril en *La Ilustración Artística*: “La impresión del resultado de la conferencia es altamente satisfactoria, pudiendo decirse, y así lo afirman los principales interesados, que no ha habido ni vencedores ni vencidos. Además, con ella se han desvanecido los temores de que se alterase la paz europea, y esto solo constituye un gran triunfo para los diplomáticos congregados en Algeciras.

Como nota jocosa, señalemos que, ya entonces, existía una sala denominada “fumadero”, que no es muy seguro que hoy fuese legal.

Pero una reflexión más seria nos lleva a dos grandes conclusiones, siempre válidas en política. Por un lado, lo efímero de los acuerdos internacionales; y por otro, lo peligroso que es tomar decisiones de las que luego es muy difícil, por no decir imposible, volverse atrás.

Pero los políticos no escarmentan. No pescarmentarán nunca. Y las consecuencias las sufrimos todos: “Nihil est novum sub sole”.

Nuño Vilanova



El Embajador francés M. Revoil y el Embajador alemán Sr. Radowitz



Llegada de los embajadores marroquíes.