

Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.779.

Redacción y Administración,

Madrid 8 de Septiembre de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias.

Exquisito Cognac Garnier

CABEZA DE TURCO

A espíritu de cuerpo ó de clase se atribuye siempre por la opinión el descontento en la Marina, sea cualquiera la causa que lo determine, que jamás se toma nadie el trabajo de estudiar, porque después de todo, tratándose de la Marina á nadie tampoco le importa en este país antimarítimo.

Es cosa perfectamente demostrada que los presupuestos porque desde hace años se viene rigiendo la Marina, están deficientemente calculados y no alcanzan á cubrir sus más apremiantes necesidades; así lo han hecho público, no los marinos, sino los hombres civiles que se han venido sucediendo en la gestión de la Marina, incluyendo entre ellos al Ministro actual, á pesar de hallarse interesado, como es natural, en la política de nivelación del Gobierno de que forma parte.

El Sr. Cobián que ha estudiado con gran detenimiento la situación económica de la Marina, ha introducido en el presupuesto presentado por su antecesor las economías posibles, pero como no han podido pasar de una cifra pequeña, relativamente á la que se le exige, aunque muy grande en cuanto á los servicios de la Armada afecta, se ve en un verdadero compromiso, por comprender que no es factible hacer más rebajas sin que la medida implique la disolución de la Marina.

Si la idea es ir á tal resolución, abórese el problema con franqueza y acéptese la responsabilidad de semejante acto de gobierno; al fin y al cabo resultaría útil para el momento para el país, que se economizaría mayor suma de la que puede proporcionar las rebajas que se intentan en un presupuesto miserable, y completamente inútil en la forma en que hoy se sostienen los servicios de la Armada.

En este punto precisamente, radica el disgusto que reina en la Marina, no por espíritu egoísta de clase, sino de dignidad de corporación, al considerar lo poco en que se precian sus servicios, y la informalidad con que se la trata; pues en todos los programas, mensajes y declaraciones de Gobierno, se dice una cosa muy distinta de lo que luego se hace en la práctica; en la cual, por el contrario, aparece muy clara la tendencia, no á aumentar la eficacia de la Armada, sino á aniquilarla aún más de lo que se encuentra.

A esa tendencia demoleadora, forzosa mente tiene que oponerse un espíritu de resistencia para la conservación, natural en todos los organismos animados; sin embargo, la Armada bastante debilmente lo ha manifestado, pues hasta llega á adelantarse pidiendo su disolución, si el país y su Gobierno consideran que no la necesitan, como parece desprenderse de la manera ineficaz en que se la sostiene, negándole los recursos más indispensables.

Mientras eso no suceda y la Armada exista, el instinto de vida, no el espíritu de clase, ha de protestar de que se haga del presupuesto de Marina la cabeza de turco, sobre la que se descarguen todos los golpes de una política de nivelación, que bien pudiera suceder que en el futuro se califique de *desmembración*, así como el célebre presupuesto de la paz se convirtió en *presupuesto de los desastres*.

DEL EXTRANJERO

Hambre en perspectiva.

Dicen de Salónica que es tan grande la destrucción de sembrados en el interior de Macedonia, que millares de hombres quedarán sin alimento el próximo invierno.

Buque que no parece.

La Compañía de Cargadores reunidos en París ha recibido un telegrama del Capitán del *Almiral Fourchon* notificándole su llegada á Colombo sin haber encontrado huellas del vapor *Almiral Gueydon*, que debe haberse perdido.

Proyecto de otro "Shamrock".

Dicen desde Nueva York que Sir Thomas Lipton siempre que pueda tener la cooperación de Mr. Watson, para proyectar otro yate disputador de la Copa de América, se decidirá á construirlo á fin de probar de nuevo fortuna. En ese caso el yate se llamará *Shamrock IV*.

POLÍTICA

Las primeras ráfagas.

Los ministeriales se muestran profundamente agradecidos al Sr. Dato. En lo poco que ha dicho á los reporters, se ve clara-

mente el deseo de armonizar intereses de política dentro de la agrupación gobernante, y para ello nada mejor que profetizar vida larga al Gabinete actual.

Entre el Sr. Romero Robledo optimista *enrage*, y el Sr. Dato, casi admirador de la situación y de la política actual, el Gobierno se desliza suavemente como en un sendero de flores.

Los republicanos y los carlistas, que parecen dos incógnitas tenebrosas, se despejan y disuelven casi á beneficio, puede decirse, del Ministerio Villaverde. ¿Dónde está la fuerza de esas agrupaciones extremas? Ni Romero Robledo ni Dato la ven y eso que sus catalejos son de los de mayor alcance.

Y para que todo salga bien, hasta los liberales prolongan su desorganización, lo que es otro golpe de suerte para el afortunado sucesor del Sr. Silvela. ¿Tendrá alguna mascota desconocida el Presidente del Consejo de Ministros?

Por desdicha los tiempos no son muy propicios que digamos á este género de presunciones. Ya nadie cree en *jeturas* ni en *mascotas*, y los gobiernos carecen de asideros de esta naturaleza para ir á afrontar de peor ó mejor gana ante el supremo tribunal de la opinión pública el proceso de sus responsabilidades.

El optimismo de Romero Robledo podrá fallar, al igual que la bondadosa benevolencia de Dato, si el Ministerio actual, olvidando su verdadera misión, y saliendo de su papel, salta del carril en que la suerte le ha colocado.

Y justamente ahora, cuando todo parece lisonjearlo es cuando está en mayor riesgo, porque las brisas empiezan á convertirse en vientos fuertes y el desengaño, que es un huracán se insinúa ya en las primicias otoñales.

Los políticos experimentados barruntan cambio de tiempo, y esperan la tormenta parlamentaria en cuanto queden definidas las leyes que regulan la situación económica y constitucional.

Ya veremos lo que dan de sí las primeras ráfagas; y si el Gobierno está ó no sólidamente cimentado. El porvenir no está tan seguro como parece, y pudiera suceder que una racha demasiado violenta diera al traste con toda la armazón ministerial, si no están bien hechas como algunos creen las interiores ligazones parlamentarias.

MARINA MERCANTE

EL VAPOR "HENRY FRAISSINET"

La Marina mercante francesa trata de separar los servicios postales de los exclusivamente comerciales, y á esto se debe indudablemente, el gran número de vapores de carga de nuevo modelo, que muchas Compañías de navegación están poniendo continuamente á flote.

En estos días pasados ha sido entregado á la "Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur" (Fraissinet y C.) por la "Société des Ateliers et Chantiers de Provence", que ya anteriormente había construido el *Marc Fraissinet* para la misma Compañía, un nuevo y hermoso vapor que lleva por nombre *Henry Fraissinet*.

Tanto éste como su antecesor el *Marc Fraissinet*, son dos magníficos ejemplares del tipo del vapor de carga, sólido, robusto y de buenas proporciones, si bien el que ahora ha sido entregado, es de dimensiones sensiblemente menores que el primero.

El *Henry Fraissinet*, es de acero tipo llamado en Francia *pont-aud* que corresponde al inglés *awning-deck*, con dos cubiertas de acero. Está provisto de lastre de agua celular. Los tableros de las bodegas son de grandes dimensiones, la cubierta está muy desenvuelta, gracias á unas barandillas que corren de extremo á extremo uniendo la parte superior del puente de proa con la toldilla al alcazar.

Esta disposición es muy conveniente para facilitar la maniobra, y permite al barco guardar ó colocar en la cubierta una porción de barriles de aceite de palma, en los viajes de la costa occidental de África, á cuyo servicio va á ser exclusivamente destinado.

El *Henry Fraissinet* mide 89'67 metros de eslora; 12'20 de manga y 8'78 de puntal. Su arqueo bruto es de 3.200 toneladas. Los cilindros de la máquina, de triple expansión, tienen de diámetro respectivamente 0'90, 0'92 y 1'52 metros, con un curso de pistones de 1'10.

Sus dos calderas de tres hornos, están templadas á 11'2 kilogramos, la superficie de calefacción es de 420 metros cúbicos, y la de empujamiento 13. La velocidad del barco es de 11'5 millas por hora, suficiente para el servicio que está llamado á desempeñar.

El *Henry Fraissinet* ha sido clasificado en las listas del *Bureau Veritas*, en la más elevada categoría.—X.

Prácticos de puerto inglés.

Los armadores del puerto de Hull, en Inglaterra se lamentan ante las autoridades marítimas de que los prácticos del puerto abusan del empleo de los remolcadores para la entrada y salida de buques.

Parece, según testimonios muy respetables que aun para las maniobras más sencillas, como las de cambiar de sitio en una dársena, los prácticos consideran indispensable el empleo de un remolcador y obligan á los capitanes á utilizar sus servicios.

Estas prácticas, según esos testimonios, molestan en el puerto y perjudican á causa de que muchos armadores extranjeros se retraen para no pagar los excesivos gravámenes que se les exigen.

Contestando á práctico que protestaba contra las intenciones que se atribuían á su Corporación, varios negociantes han declarado que el abuso de los remolcadores proviene de que los prácticos reciben una comisión de los remolcadores.

En vista de todo esto, y aun cuando estén en minoría los prácticos que hacen eso, la Asocia-

ción de ellos ha prohibido á los prácticos á no usar los remolcadores sino cuando sea estrictamente preciso.

APARIENCIAS

Ceros modernistas.

Muchas gentes, la mayoría (y conste que no es «alusión» á la parlamentaria), están en el entender de que los ceros no sirven para nada, y, sin embargo, sirven para infinidad de cosas, inclusa para dar el timo á los codiciosos tontos y meter en la cárcel á los desconfiados listos.

Así, al menos hay lugar á creerlo con la relación curiosa que traen los periódicos del joven falsificador, «irreprochablemente» vestido, que largó á un prestamista de los de segunda clase, esto es, de los míopes de entendimiento y natura, unas papeletas del Monte de Piedad para empeñarlas, lo que efectuó sin el menor tropiezo.

Y digo sin el menor tropiezo, porque en una de las papeletas, que sólo era de dos pesetas, el «irreprochable» había añadido tres ceros, y en la otra, que era de 1,50, agregó uno, por cuyo procedimiento, sencillo y cómodo, el prestamista pagó mil veces más de lo que en realidad valían esos papeletos.

No todos los días se encuentran tontos explotables, y sin duda queriendo exprimirlo bien, el falsificador, vista la facilidad con que había engañado una vez al prestamista, repitió la suerte, según el relato de los periódicos, y entonces es cuando, «sin caer del todo de su burro», empezó á geminar la sospecha en el tonto, y se cayó el listo con todo «el equipo», como se suele decir.

Si los ceros no hubiesen servido para nada, no habrían dado lugar á esta contrandanza de codicias y descuidos, que tan amena ha hecho la crónica de sucesos; pero como de lo sublime á lo ridículo no hay más que un paso, bien se puede perdonar á los protagonistas el mal resultado de sus «ejercicios» ante el grato, solaz y dulce entretenimiento que han proporcionado á los desocupados.

En plena sociedad tenemos infinidad de ceros que no sirven en apariencia para sacar de un apuro á un cristiano, y que sin embargo, ocupan su huequecito correspondiente en eso que se puede llamar el gran mundo. Son como ciertas damas, que no sirven ni valen de por sí absolutamente nada, ni para hacer cantar á un ciego, pero que, enlazadas por el santo vínculo del matrimonio á ciertos otros caballeros que no valen más que como uno, los hacen brillar y resplandecer como diez.

Después de todo, el maridaje del cero y del uno, siempre que el cero esté á la derecha, es de resultados provechosos. ¿Por qué, si no fuese por esto, valen tanto en nuestras elevadas capas sociales determinados personajes? Ni más ni menos que por los ceros que los acompañan.

Son como las locomotoras de un tren: ellas solas van y vienen, maniobran; pero siempre en pequeña escala y velocidad; en cuanto les agregan vagones, crece su importancia y se convierten en trenes completos y allá van, fuera de agujas, devorando kilómetros, simbolizando la civilización y el progreso, sólo porque dejan detrás humo y cenizas.

Con el *cero* dejan el pelo al raps los peluqueros, y partido el tranvía eléctrico los conductores, con el *cero* juegan al *foot-ball* los estrategas de la fianza, y en fin, con esa cantidad negativa, hábilmente repartida en el círculo, dan el quiebro los barquilleros á los estudiantes de pantallón corto que todavía creen en la virtualidad del alimento inglés.

El *cero* vale más de lo que parece y llena su misión en el mundo, y si no fuera por él, muchas lápidas sepulcrales no encerrarían restos mortales de los grandes hombres, sino tristes despojos de insignificantes y oscuros ciudadanos, pero conste que el *cero* no puede andar sólo, sino siempre á la diestra, ó en medio, como Periquito entre ellas.

Abel Imari.

Los presupuestos.

A juzgar por lo que arroja de sí la crónica política, la fiebre de los presupuestos empieza á invadir el organismo ministerial. Todas las noticias se refieren á modificaciones, arreglos, presentaciones y exámenes de presupuestos.

El primer Consejo que se celebre en la Presidencia se consagrará al estudio de los presupuestos parciales y enseguida se procederá á la confección del presupuesto general.

Esto de los presupuestos es siempre labor árdua y da lugar á infinidad de sorpresas, conciliabulos y encerronas de toda especie y pocas veces satisfacen los presupuestos ni al país, ni al Gobierno, ni al Estado.

Ahora, como el ministerio actual tiene cierto sabor económico, la cuestión de los presupuestos resulta la más fundamental y lo mejor del tiempo se lo pasan los Ministros conferenciando con sus intendentes, estirando de un lado y aflojando de otro, según es mayor ó menor el influjo ó el poder de los servicios ó de los intereses heridos.

No merece censura por esto el actual Gabinete, pero si no hace el presupuesto nuevo con claridad y sencillez, y como suele decirse, al alcance de todas las inteligencias, se expone á dar un traspás de los de marca mayor; y á ello ha dado lugar, tardando tanto tiempo, á desenvolver sus intenciones y propósitos en materia tan delicada.

Los presupuestos generales del Estado ó son algo ó no son nada. Pueden ser principio de orden y de método, fuente de economías, y germen de riqueza; pero pueden también ser un semillero de perturbaciones y contrariedades que determine males de difícil remedio.

España carece de una orientación, mejor dicho, de una política económica. Si así no fuera, no se confeccionarían los presupuestos del modo artificioso con que hasta ahora al menos, se han venido haciendo.

Hay que considerar, que si los presupuestos no se forman con el fin patriótico de sostener dignamente las cargas del Estado, sin que graviten demasiado sobre las espaldas del contribuyente, serán un tor-

mento intolerable, y por sí sólo determinan la incapacidad para gobernar de quienes los confeccionan.

Aun cuando tarde, se empieza á comprender que los servicios públicos han de estar bien estudiados, definidos y dotados en el presupuesto y por eso cada vez va teniendo éste mayor importancia en la existencia de las situaciones políticas.

La vida del actual Gobierno está íntimamente enlazada con la confección del presupuesto, porque en él está concentrada toda su política, todo su porvenir, todo su presente; en una palabra, cuanto es, cuanto vale y cuanto representa, si no se resuelve ningún problema en el orden político ni en el económico, su vida será efímera; si por el contrario da soluciones y presenta orilladas las dificultades del momento, será como el comienzo de una nueva era de satisfacciones y de triunfos.

Embajada comercial á América.

Ayer mañana celebró en Cádiz un espléndido y brillante banquete de 40 cubiertos en honor de la embajada comercial que marcha á América.

Ocuparon la presidencia el presidente de la Cámara de Comercio, Sr. Rodríguez Guerra, y el alcalde.

Inició los brindis el presidente de dicha Cámara de Comercio, ofreciéndose para todo á la embajada y deseando obtengan sus gestiones el éxito más completo.

Tales resultados, de seguro beneficiosos, dijo, lo serán en general para España, y en particular para Cádiz.

Leyó un telegrama del Marqués de Comillas, saludando á la Comisión y haciendo presente sus deseos porque ésta obtenga prácticos resultados.

Después brindaron por «La Unión Ibero-Americana», el Sr. Martínez Pinillos, los cónsules de Chile, Argentina y Uruguay.

El presidente del Centro Mercantil, Sr. Rahola, dió las gracias á los gaditanos y á los españoles todos, por haber respondido á la política comercial.

El orador ponderó grandemente las ventajas de las zonas neutrales, de las que dijo que servirían de firme apoyo para el anhelado engrandecimiento de España.

D. José Zulueta, diputado republicano, pronunció un discurso brillantísimo, que fué objeto de la más calurosa ovación.

Dijo que es necesario que en España se trabaje por la rehabilitación que exigen los desastres pasados.

Con la campaña que se inicia vamos á la conquista del mercado universal.

Buenos Aires, que es un pueblo cosmopolita, es un mercado que ofrece amplísimos horizontes á nuestro comercio.

Veremos—dijo—como luchan las naciones europeas, y al unísono con ellas, haremos por obtener el mercado salvador.

En un párrafo dijo que no era objeto de la Embajada la defensa de la industria de Cataluña, sino de la industria general de España.

Salida de la Embajada.

Ayer por la tarde, zarpó de Cádiz el vapor *Reina Cristina*, con rumbo á la República Argentina, llevando á bordo la Embajada comercial.

La han despedido Comisiones de la Cámara de Comercio, Unión Ibero-Americana, Junta del puerto, Centro Mercantil, el alcalde y otras muchas personalidades.

EN INGLATERRA

El problema del combustible.

Con motivo de las grandes compras de carbón hechas recientemente en Inglaterra para marinas de guerra, la opinión en aquel país se pronuncia en sentido de que el Gobierno impida la exportación de todo el carbón de Welsh (Gales).

Acerea de este asunto dice *The Globe*: «Sin carbón para nuestros buques, la Gran Bretaña estará á merced de cualquier potencia naval de tercer orden. El empleo del combustible líquido está en experimentación todavía, y los maquinistas confían en que el inconveniente del humo que produce se resolverá favorablemente; pero cuando eso se consiga, ¿qué? ¿De donde se ha de sacar la futura provisión de combustible que necesitamos? Mientras se debate este asunto y el almirantazgo anda metido en experiencias con un combustible que no es nacional, millares de toneladas del mejor carbón que se produce en el mundo, se permite que salgan del país para abarrotar los almacenes de otras naciones, que más pronto ó más tarde pueden estar en guerra con nosotros.»

En las columnas de los *Times* se ha publicado una carta de Mr. Maceaulay, referente al *Almacenaje del carbón bajo el agua*. Dice en ella, que desde hace un año que el autor sugirió esta idea, ha recibido varias confirmaciones de lo excelente de su proposición. No obstante estas confirmaciones, Mr. Maceaulay recomienda se practiquen pruebas prácticas, con varios carbonos, de naturaleza tal, que pueda deducirse de modo concluyente su mérito respectivo como vaporizadores. Después de esto da el resultado de pruebas hechas por él.

Se tomaron cuatro clases de carbón, dice Mr. Maceaulay: 1, el mejor Monmouthshire, admitido como muy buen carbón para ser almacenado; 2, carbón que había estado bajo el agua durante tres años; 3, carbón conservado diez años debajo del agua; y 4, carbón recubierto con fango fuera de la desembocadura del río Usk, cuyo tiempo de sumersión se calculó en diez años, por más que no se pudo averiguar de un modo cierto.

Las condiciones en que se quemaron estas cuatro clases de carbón fueron prácticamente idénticas, de modo que las condiciones obtenidas son de confianza. El orden de

mérito fué así: el núm. 4, el mejor; el número 3, el segundo; el núm. 1, el tercero; y el núm. 2, el cuarto.

De estas pruebas deduce Mr. Maceaulay, que el carbón gana cuando ha estado largo tiempo bajo el agua, lo que es difícil crear, sin que pueda sin embargo, dejar de tomarse en consideración estas pruebas.

La pérdida en colonias de carbón almacenado durante un año en climas templados, es de un 10 ó un 20 por 100, y en climas cálidos es mucho mayor, pues puede estimarse en un 4 por 100, y si por almacenar el carbón bajo el agua podría ahorrarse solo la mitad de esta pérdida, el resultado se hallaría en algunos miles de pesetas de economía en los presupuestos de Marina.

MARINOS ILUSTRES

El jefe de Escuadra.

D. JUAN DE VASCO VARGAS

CONDE DE LA CONQUISTA

1735 á 1805

Los mejores servicios de este General de la Armada fueron los que prestó en las islas Filipinas, tan notables, que merecieron ser recompensados con un título del Reino; la permanencia en aquellos climas debilitó no obstante su robusta constitución y sin los padecimientos adquiridos, aunque su vida no fué corta, podría haberse prolongado mucho más.

Nació D. José de Vasco en Ronda y con deseos de probar su temple de alma en el servicio de España, en la Armada, solicitó y obtuvo carta orden de Guardia-marina y sentó plaza en el Departamento de Cádiz el 6 de Diciembre de 1750.

Ascendió á Alférez de fragata el 20 de Marzo de 1754 y Alférez de navío el 1.º de Diciembre de 1757 y en dichos tres empleos navegó en distintos buques y Escuadras por el Océano y el Mediterráneo y tuvo dos combates contra los buques de las potencias berberiscas.

Al declararse la guerra contra Inglaterra, salió de Cádiz el año 1761, embarcado en el navío *Aguilón* de la Escuadra del marqués del Real Transporte, para la América Septentrional.

El 12 de Abril de 1762 ascendió á Teniente de fragata, y en aquel año asistió al sitio y rendición de la Habana y sus castillos, estando durante él destinado á la defensa de las alturas de la Cabaña, con don Pedro Castejón; en la del Morro, con el valiente D. Luis de Velasco, y en la puerta de la Punta con D. Manuel Briseño. En la biografía de Velasco y en otras muchas ocasiones hemos descrito la defensa de la Habana y aquí sólo cabe decir que Vasco se batió en todos los puntos donde estuvo con verdadero arrojo, mereciendo bien de la Patria y de la Marina.

Efectuada la capitulación y hecho prisionero, fué llevado á Cádiz y canjeado, siguiendo entonces sus servicios en aquel punto, hasta su ascenso á Teniente de navío, que obtuvo el 3 de Septiembre de 1767, embarcando seguidamente y haciendo cruceros y corsos por los mares de Europa y también un viaje redondo á la América española, con el que tocó en varios puertos de Costa Firme, Cartagena de Indias y la Habana.

Cuando regresó á Cádiz obtuvo el mando de un jabeque, con el que hizo el corso contra los moros, excediéndose siempre en temeridad y arrojo, llegando éste hasta tal punto, que fué gravemente herido al apresar un buque enemigo, debajo de las mismas baterías que defendían la embocadura de la ría de Tetuán.

El 21 de Abril de 1774 ascendió á Capitán de fragata y mandando una de éstas, navegó por las costas de España, Francia é Italia, dándosele al regreso una comisión con destino á Manila.

Allí se hallaba con su fragata cuando por Real orden de 31 de Agosto de 1776, fué nombrado Gobernador y Capitán general de las islas Filipinas, y seguidamente tomó posesión de tan elevado cargo al que estaba afecta la Presidencia de la Audiencia y Chancillería de Manila, desempeñándolo durante el largo período de tiempo de nueve años y cuatro meses, durante el cual ascendió á Capitán de navío el 28 de Noviembre de 1778 y á Brigadier de la Armada el 21 de Octubre de 1782.

Con gran satisfacción del Rey, del Gobierno, de los naturales y residentes en el país, ejerció aquel mando del que dejó los mejores recuerdos por la discreción, tino y acierto de sus disposiciones.

Cuanto se efectuó en los asuntos de Estado, Guerra, Marina, Hacienda, Justicia, Policía y Patronato Real mereció la aprobación y consideración de todos; satisficó el Gobierno y Consejo de Estado y el Supremo de Guerra y Marina, salió cumplidamente celebrado en el juicio de residencia á que reglamentariamente hubo de someterse á la terminación de su cargo y difícil mando; y que durante él se llevaron á cabo hechos de gran importancia, no tiene duda; pues en su gobierno organizó en Manila una expedición para someter al dominio español el Archipiélago de Batanes, situado al Norte de la isla de Luzón.

Salió efectivamente la expedición y desembarcó en el puerto principal de aquellas islas, que desde entonces se llaman de Santo Domingo Vasco, en memoria del entonces gobernador; redujo por la persuasión y en parte por la fuerza á aquellos habitantes, y tomó posesión de las islas en nombre del Rey de España, estableciendo en ellas desde luego su gobierno y administración.

Teniendo en cuenta estos servicios, le

concedió el Rey en 1786 merced de título de Castilla para sí, sus hijos y sucesores, con la denominación de Conde de la conquista de las islas Batanes y Vizconde de San Ildefonso.

Después de regresado á España, le correspondió el ascenso que obtuvo de jefe de escuadra, con fecha 14 de Enero de 1789, siendo caballero profeso de la Orden militar de Santiago desde que era subalterno.

El mando de las islas Filipinas le valió, además, á D. José Vasco, renombre y gran crédito de organizador y gobernante, porque dejó en el archipiélago de Magallanes impecable memoria de su excelente administración y buen gobierno, y tan es así, que hasta poco antes de perder España la soberanía de aquel rico y hermoso país, se respetaban aún sus disposiciones, se consultaban sus providencias y se le recordaba siempre como acabado tipo de rectitud y honradez.

Los filipinos colocarán siempre el nombre de Vasco entre los gobernadores más dignos y esclarecidos que tuvieron durante la dominación española.

Habiendo sido nombrado Gobernador militar y político de la plaza de Cartagena, por Real orden de 18 de Abril de 1794, desempeñó este cargo también con el celo y acierto que ya tenía bien probado, durante dos años y cinco meses.

Se acordó luego su destino para el Gobierno militar y político del Puerto de Santa María, con el Corregimiento (ó alcaldía) de la Ciudad y con posterioridad el Gobierno militar de la plaza de Lérída; pero renunció ambos cargos, consiguiendo en cambio Real licencia sin limitación para residir en Málaga y atender al restablecimiento de su salud, por provenir la dolencia de achaques adquiridos en su penosa y larga carrera, y sobre todo, por la larga residencia en las islas Filipinas, cuyo clima es enervador y demasiado caluroso para los europeos.

En la bella ciudad de Málaga, buscando su templado y dulce clima, falleció el digno General conde de la Conquista, el 22 de Diciembre de 1805, pesaroso de las desdichas de la patria que no podía evitar; ni contribuir con su persona á remediar, y dejando en la Armada nacional reputación bien ganada de ilustrado y bizarro marino, digno de que se perpetuase su recuerdo, citándosele entre los generales ilustres de la época en que vivió por sus talentos, honradez, abnegación, y dotes de gobierno y de mando que se recuerdan aún como un modelo digno de servir de ejemplo á las futuras generaciones.

Manuel Díaz y Rodríguez. Madrid 7 de Septiembre 1908.

DESDE BARCELONA

LAS OBRAS DEL PUERTO

Continúan con una lentitud irritante las obras del puerto, y cual si se hiciera por burla de los impacientes, se trabaja en todas partes para no dejar nada concluido. La dirección, en este punto, no ha podido ser más descabellada. A cualquiera se le hubiera ocurrido empezar y terminar la construcción de los tinglados de una parte, supongamos el muelle del Este, dejando libre para el comercio el resto de los andenes, y una vez concluido aquél, trasladar el tráfico para emprender las reformas de otro muelle.

Esto, que es lo regular, habría facilitado las operaciones de carga y descarga sin los entorpecimientos y molestias que actualmente soporta el pacientísimo comercio; pero á alguien le plugo ponerse por muestra la conveniencia pública, para satisfacer la pueril vanidad de presentar de una vez todo el conjunto de las obras de reforma terminadas, porque no se comprende que, trabajando un número de operaciones así reducido, se le distribuya de modo que más parezca entretenimiento que deseo de concluir algo para entregarlo al servicio público.

Desde un principio ya se comentó entre las personas interesadas, el extraño prurito de generalizar las obras; se inquirió el motivo, pero no se ha explicado satisfactoriamente por nadie; sólo puede asegurarse que si en la Junta del puerto figuraran vocales directamente interesados en la conclusión parcial ó total de los tinglados, otro habría sido el procedimiento.

Por desgracia, el movimiento mercantil está en decadencia y no se han presentado los conflictos á que habría dado lugar el caprichito de los directores; no obstante, basta darse un paseo por el muelle de Colón y se verá trabajar mezclados los abañiles con los descargadores, ora teniendo éstos que moverse entre materiales de construcción, ora teniendo aquéllos que resguardarse de un peligro ó aguardar á que haya pasado un carro para trasladarse al sitio oportuno.

Es verdaderamente ridículo que con tanto espacio se trabaje en tan pésimas condiciones, y esto nos hace exclamar: durará mucho tiempo la ocupación general del puerto y sus muelles para la construcción de los tinglados? ¿quién podrá el comercio disponer libremente de lo que para él, y pagado por él, se construye?

Vea la Junta del puerto de activar lo más urgente, poniendo en ella el mayor número de operarios de que disponga, y aplaque los entretimientos para cuando tenga algo concluido. En una palabra: cambio de táctica, porque la que se sigue no satisface al público.

Un hermoso barco.

Cornúa 6 de Septiembre.

Mañana entrará en el puerto, por primera vez, el vapor inglés *Orita*.

Es el barco más grande que ha arribado á nuestro puerto.

Mide 148 metros de longitud, ó sea—para buscar á esta medida comparación con algo local—lo mismo que hay desde la esquina del Cantón Grande, en la calle de Castelar, hasta la casa del Sr. Navarro en el Cantón Poqueño.

De manga tiene 18 metros, y la fuerza de sus máquinas es de 4.592 caballos.

Pertenece á la Compañía del Pacífico, y viene á recoger viajeros para Montevideo, Buenos Aires y Chile hasta Valparaíso.

Los tripulantes son 207 las toneladas 9.230 en bruto y 5.786 las netas.

Es el *Orita*, como se ve, un magnífico trasatlántico.

LA ESCUADRA INGLESA A VALENCIA

Málaga 7 de Septiembre.

Ayer á las cinco de la mañana comenzaron á llevar anclas los buques que componen la división A. de la Armada inglesa del Mediterráneo que por espacio de varios días han permanecido en nuestras aguas.

Una hora después estaban los buques libres y empezaron á funcionar las máquinas.

Los seis acorazados, con el *Russell*, se colocaron en línea de combate, dirigiéndose hacia Levante.

Después salieron del antepuerto los cruceros *Surprise*, *Pioneer*, *Speedy* y el torpedero *Tyrmidon*; los dos primeros y el *Tyne* siguieron á los acorazados y después los torpederos se colocaron indistintamente detrás de la división de cruceros.

Cerraban la marcha de la Escuadra el buque hospital *Maine*, el de víveres *Memphis* y el carbonero *Rosario*.

La división A. se unirá cerca del Cabo de Gata con la B, fundada en Almería y que manda el Almirante Constance, y reunidas se dirigirán á Valencia.

Durante el trayecto continuarán las maniobras y harán ejercicios de tiro.

Después de Valencia irá á Barcelona; luego á la bahía de Rosas y recalcando en las Baleares, antes de llegar á la isla de Malta, donde terminarán las maniobras.

Hemos oído el rumor de que la Escuadra inglesa fundeará nuevamente en Málaga de regreso de Malta.

Los cautivos del "Frasquita,"

A bordo del vapor *Galilé* han llegado á Tolón los cinco marineros del *Frasquita* que fueron secuestrados por los moros y han sido libertados por aquel barco de guerra.

El contramaestre Picard, recogido por el *Galilé*, ha referido sus aventuras de cautiverio.

El 12 de Junio se hallaba en la costa, en unión de sus cuatro compañeros, cuando fueron asaltados por los moros, que les desbalajaron y obligaron á arrojarse en la arena. Picard recibió dos puñaladas en la espalda, los otros fueron golpeados y todos hechos prisioneros.

En seguida se les condujo como á unos 60 kilómetros al interior, y se les hizo cambiar lo menos once veces de campamento.

Vendieronlos después á otra tribu, que los condujo cerca del río. Allí recibieron, por conducto de un caid, la carta del comandante Jaurés explicando su plan para libertarlos del cautiverio.

—Siento mucho lo ocurrido, señor; ya no le volverá á molestar el oso.

—Sí, sí, Mynheer Kloots; pero esto ya lo arreglará la Compañía. Las vidas de sus representantes no están para sacrificarse á los necios caprichos de un capitán. He estado cerca de perecer.

—El animal no quería comerle á usted, replicó Kloots; todo lo que él necesitaba era la miel, la cual no es posible ya sacarle del vientre. ¿Quiere usted entrar un momento en mi cámara, mientras mando que le aten?

Von Stroom que consideró que el traje no cuadraba con su dignidad aceptó desde luego el ofrecimiento. No sin gran trabajo lograron los marineros encadenar al oso, el cual ya había comenzado á chupar la miel que habían empapado las pelucas.

Fue inmediatamente reducido á prisión, pues era reo de flagrante delito de robo en alta mar. La aventura sirvió de tema á todas las conversaciones de aquel día, pues aún duraba la calma y el buque permanecía sin movimiento en medio del mar que parecía de aceite.

—El sol se arrebola mucho al ponerse, dijo Hildebrando al capitán, que estaba en la popa con Felipe; tendremos viento pasado mañana ó antes, si no me equivoco.

—Soy de la misma opinión, replicó Mynheer Kloots. Es raro que no hayamos encontrado á ninguno de los otros buques.

—Habrán tomado otro rumbo.

Dispuestos á seguirle, el día 31 de Agosto se alejaron un poco de sus guardianes, con el pretexto de ir á pescar.

Cuando estuvieron fuera de tiro, el *Galilé* rompió el fuego, barriéndoles el terreno á derecha é izquierda.

El fuego duró siete minutos. Los moros huyeron, y los prisioneros pudieron ganar el barco.

Los cautivos han pasado crueles sufrimientos. No podían atender á su aseo personal, por lo que, al cabo de dos días, les devoraba la miseria.

Cambiaron de campamento once veces, y cada cambio les costaba pasar veinticuatro horas sin beber ni comer.

El comandante del *Galilé* cuenta del siguiente modo el resultado de su expedición á bordo de dicho barco, con el canchilero de Mogador Alf-Al-Abdi, argelino, que ha jugado gran papel en el asunto del Rif.

Llegado al cabo Juby parlamentó con la tribu indígena de Larguit, que tenía los prisioneros; pero los indígenas eludían toda clase de negociaciones, por lo cual se vio obligado á romper el fuego el día 31 de Agosto, abriendo después de sesenta disparos el sector de la costa, donde sólo podían circular los prisioneros.

Los indígenas comprendieron que era inútil la resistencia.

A poco, los cinco marineros estaban á bordo del *Galilé*, que zarpó enseguida para Mogador.

Servicio telegráfico

(DE LA AGENCIA FABRA)

Movimiento marítimo.

Habana 7.

Han salido de este puerto los vapores de la Compañía Trasatlántica *Alfonso XIII* y *Montevideo*, para Veracruz y Colón respectivamente.

Nueva York 7.

Ha zarpado de este puerto para Cádiz el vapor *León XIII*, de la Compañía Trasatlántica.

Singapore 7.

Ha salido de este puerto para Colombo el vapor *Isla de Luzón*, de la Compañía Trasatlántica.

Salida de un crucero.—Huelga que subsiste.

Palma 7.

El crucero *Río de la Plata* saldrá probablemente esta noche con dirección á Cartagena. La huelga de descargadores de sal de Ibiza continúa en el mismo estado. Son muy pocos los obreros que han acudido al trabajo.

Noticia desmentida.

Belgrado 7.

Desmintése que los oficiales detenidos en Nish hayan sido puestos en libertad.

Alzamientos sofocados.

Constantinopla 7.

Un despacho consular de Salónica, fecha 5, dice que las insurrecciones de Sandjak y Monastier han sido virtualmente aniquiladas.

En el mismo despacho se desmiente la noticia de haber sido preso el dragoman auxiliar de la embajada rusa Had-Firjan.

El "Princesa de Asturias".

Se nos dice que el crucero *Princesa de Asturias* lleva ocho meses sin limpiar sus fondos, no obstante lo cual y de estar dicho buque necesitado de que se le efectúe aquella operación, parece que se ha pensado por alguien en aplazarla hasta que pueda hacerse en uno de los diques de Mahón ó Cartagena, que sabe Dios cuándo podrán comenzar á funcionar.

Como la repetida operación no permite nuevos aplazamientos, pues sería exponer al *Princesa de Asturias* á un grave contratiempo, nos permitimos llamar la atención del señor ministro de Marina por si entienda como nosotros que sería conveniente disponer que el mencionado crucero entre en el dique de Matagorda (Cádiz) donde ya ha limpiado sus fondos, á fin de que cuanto antes quede en disposición de prestar servicio.

La astucia de un alcalde.

En Villavieiosa de Odón, las mujeres de aquella localidad invadieron ayer, en tumulto, la casa Ayuntamiento, impidiendo que se reuniera el concejo, que debía constituirse en sesión para dar posesión del cargo á tres concejales.

Noticioso el gobernador civil, Sr. Lacierva, del extraño suceso, telegrafó inmediatamente al comandante de la Guardia civil de aquel pueblo, dándole la oportuna órdenes para sofocar aquella especie de motín.

El oficial de la benemérita púsose de acuerdo con los parientes de los revoltosos, y logró que éstos volvieran á sus respectivos domicilios, recobrando entonces el pueblo su situación y tranquilidad habituales.

Después se ha sabido que la invasión á que nos referimos ha sido obra exclusiva del alcalde de Villavieiosa, el cual vió en su trata una manera de conservarse la vara, que estaba á punto de escaparse de las manos, como al fin se le ha escapado, al ser repuestos los tres concejales, uno de los cuales está ya en posesión de la alcaldía.

Lo que él diría: ¿cómo vamos á dar posesión á esos concejales, si no podemos celebrar sesión? Y que no podían celebrarla, era indudable, entre tantas mujeres.

Los adelantos de China.

Un periódico de Londres ha recibido de su corresponsal en China una curiosa información respecto á un movimiento de educación de jóvenes en el extranjero que se ha despertado entre las clases elevadas de la sociedad del Celeste Imperio. El aludido corresponsal fué presentado á dos jóvenes chinos que se habían graduado el uno en Londres, en la carrera de Derecho, y el otro en Edimburgo, en la de Medicina. Ambos fueron enviados á educarse en Europa, á expensas de un príncipe Manchú, muy rico y muy progresista.

Hoy es ya muy considerable el número de familias ricas que envían á sus hijos al extranjero, y se da también con mucha frecuencia el caso de jóvenes sin fortuna que emprenden esos viajes de instrucción á expensas de parientes más ó menos próximos y aún de amigos de sus familias.

Los príncipes Manchú y los Mongoles, los más ignorantes y reaccionarios entre todas las clases del país, no han podido sustraerse á este movimiento, que ha llegado á ser manifestación de elegancia y de riqueza en la aristocracia china, y envían también á sus hijos al extranjero, en tanto que ellos mismos se educan en Europa.

Muchos de estos jóvenes de la nobleza están visitando la exposición de Osaka en el Japón, y desde allí van á Hong-Kong y á las colonias de los Estrechos.

En el Japón, especialmente, es donde hay más estudiantes chinos; dicese que su número, en la actualidad, excede de 800; por supuesto, estos jóvenes pertenecen á las familias menos exaltadas de la sociedad china por no decir á las más liberales. Muchos de estos jóvenes han sido enviados al Japón por los Virreyes, Gobernadores y otros altos funcionarios, á expensas del tesoro público.

El Japón es el país extranjero que mayores ventajas ofrece para este objeto, por su proximidad, por lo barata que cuesta la vida, por la analogía del idioma y por otras causas favorables. Pero los políticos chinos de la vieja sávia, objetan furiosamente que esos jóvenes vuelven al país, mejor que educados, pervertidos; pues traen la cabeza llena de ideas revolucionarias, y en cuanto llegan no saben hablar de otra cosa que de «derechos populares, libertad, igualdad» y otros horrores parecidos.

Atendiendo á este clamoreo de los partidos conservadores, el gobierno ha recomendado á las autoridades provinciales que envíen jóvenes al extranjero que elijan como puntos de destino para los estudiantes los Estados Unidos ó Europa con preferencia al Japón.

Estas tendencias—dice el citado corresponsal—denotan un cambio de ideas en las clases educadas de China, que bien pudiera ser de gran trascendencia para el imperio.

Revista naval rusa en Port Arthur.

La gran revista naval de la escuadra asiática rusa, preparatoria para la llegada del Ministro de Guerra ruso, se ha celebrado.

Casi toda la escuadra se reunió en las afueras del puerto de Port Arthur, y presentaba un maravilloso golpe de vista.

Entre las primeras líneas de defensa podían verse el *Rosia*, *Relizan*, *Dimitri Donskoi*, *Vladí mir*, *Manchak*, *Panvái*, *Azova*, *Sissoi*, *Veliky*, *Navarin*, *Almiral Korniloff*, *Petrovavlosp*, *Potey*, *Sivjeich Granoboi*, *Diana*, *Razboynik* y *Nickolajevsk*.

Había 23 buques de guerra de primera clase, y éstos, y con la pequeña flota, incluyendo los torpedos, hacen un total de 57 buques de todas descripciones.

Por la mañana temprano una espesa niebla ocultó la asamblea de la vista de muchos espectadores. A las diez de la mañana, cuando el almirante Alexieff salió en su yacht, sólo se veían siete buques desde el puerto; pero á las once la niebla comenzó á desaparecer, y antes de mucho se pudo ver bien toda la flota preparada para accionar.

El Almirante pasó por la primera línea presenciando algunas maniobras y recibiendo saludos de cada buque sucesivamente. Después de cumplimentar á algunos de los Comandantes (con pesar de otros no tan afortunados) inspeccionó la flota ligera, después de lo cual, (acompañado del Estado Mayor), pasó al *Rosia*.

La luna que sale por entre las nubes, replicó éste tristemente.

—Bien, observó Mynheer Kloots, limpiándose el sudor que inundaba su frente; yo había oído hablar antes de esto, porque hasta ahora lo creí siempre una fábula.

Felipe no contestó, porque conocía la realidad de la visión. Entre tanto, la luna alumbraba ya claramente la tersa superficie del Océano.

Desde que tuvo lugar la aparición, el piloto Schriften había permanecido en la popa; entonces, acercándose gradualmente á Mynheer Kloots, le dijo:

—Capitán, como piloto de este buque, le advierto que se prepare para muy mal tiempo.

—¡Mal tiempo! contestó Kloots saliendo de su estupor.

—Sí, señor; jamás buque alguno que ha encontrado en su camino lo que acabamos de ver nosotros, ha tenido buen tiempo después. El solo nombre de Vanderdeken es fatal.

Felipe intentó responder á este sarcasmo, pero no pudo; la lengua se le había pegado al paladar.

—¿Qué tiene que ver con esto el nombre de Vanderdeken? observó Kloots.

—No ha oído usted nunca decir que es un tal Vanderdeken el capitán del *Buque Fantasma* que hemos visto hace momentos?

—¿Cómo sabe usted eso, piloto? preguntó Hildebrando.

29 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA."

EL BUQUE FANTASMA

PRIMERA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLÉS

POR

EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA

POR D. F. J.

resuelto á todo. Entonces el pobre mozo apeló á la fuga y Von Stroom, al verse sólo, huyó también en paños menores, dejando á Johannes dueño del campo y de un abundante botín.

Kloots comprendió á la primera ojeada lo que sucedía, y dando un puntapié al animal, le mandó salir fuera, pero el oso gruñó furiosamente sin abandonar su presa. Esta broma es demasiado pesada, señor Johannes, dijo el capitán, y lo que es ahora vas á salir de veras del buque porque el sobrecargo tiene justos motivos para quejarse. Perfectamente; añadió, como la miel que quieras, que después ajustaremos cuentas. Así diciendo, salió de la cámara en busca de Von Stroom, á quien pudo encontrar al fin en el castillo de proa, arregando en camisa á la tripulación.

—Siento mucho lo ocurrido, señor; ya no le volverá á molestar el oso.

—Sí, sí, Mynheer Kloots; pero esto ya lo arreglará la Compañía. Las vidas de sus representantes no están para sacrificarse á los necios caprichos de un capitán. He estado cerca de perecer.

—El animal no quería comerle á usted, replicó Kloots; todo lo que él necesitaba era la miel, la cual no es posible ya sacarle del vientre. ¿Quiere usted entrar un momento en mi cámara, mientras mando que le aten?

Von Stroom que consideró que el traje no cuadraba con su dignidad aceptó desde luego el ofrecimiento. No sin gran trabajo lograron los marineros encadenar al oso, el cual ya había comenzado á chupar la miel que habían empapado las pelucas.

Fue inmediatamente reducido á prisión, pues era reo de flagrante delito de robo en alta mar. La aventura sirvió de tema á todas las conversaciones de aquel día, pues aún duraba la calma y el buque permanecía sin movimiento en medio del mar que parecía de aceite.

—El sol se arrebola mucho al ponerse, dijo Hildebrando al capitán, que estaba en la popa con Felipe; tendremos viento pasado mañana ó antes, si no me equivoco.

—Soy de la misma opinión, replicó Mynheer Kloots. Es raro que no hayamos encontrado á ninguno de los otros buques.

—Habrán tomado otro rumbo.

en donde se sirvió un suculento banquete, y durante un rato después, los residentes en el país tuvieron el placer de escuchar la música de la banda que se tiene por la mejor en el Este, llamada la banda privada del Almirante Alexieff. El Almirante volvió á Port Arthur hacia las cuatro de la tarde.

CUENTO EN GERMAN

EGIDA

Marcha apesadado y soñoliento por el largo paseo, balanceando suavemente su enteco y desmadejado cuerpo.

Lentamente, de las brumas crepusculares de aquella madrugada, surgía el rojo disco, tiñendo de púrpura y ópalo la azul techumbre.

Los barrenderos y horteras madrugadores se cruzaban á su paso, y aquel conjunto de gentes cetrinas, atareadas en faenas vulgares, atenacaba su excitable sensibilidad nerviosa, nunca, como en aquella hora, después de una noche de insomnio, hiperecitable é irritable.

Aquello múltiples encuentros pasajeros le producían la extraña impresión de que él, joven, intelectual y culto, perseguidor incansable de quimeras y forjador de yambos con su verbo apostrofante, era un paria inútil, ser nocivo, ó cuando menos perfectamente innecesario en el engranaje social, en tanto que aquellas modestas gentes con su esoba al hombro ó el blanco mandil ceñido y la cesta bajo el brazo, eran seres reintegrantes, eran partes que ajustaban en un todo, complemento de un hogar; poseedores ellos mismos de un albergue, de un retiro donde hallaban seguro refugio, contra la necesidad atormentadora y exigente del sueño que él no sabía nunca sino á medias, recostado á veces en el pilar de una columna; echado, venecido por el cansancio, en un banco del paseo ó cobijándose bajo los andamios de una casa en construcción.

Tal facilidad le poseía, que las rebeliones mentales, tan frecuentes en su cerebro de soñador, yacían muertas y abatidas, anegadas en un débil plávido de cobarde resignación, último asilo de los derrotados del espíritu.

Vió venir hacia él, con pasos inseguros, temblorosos por los años, un viejo amigo de los suyos, miserable sér que arrastraba aún sus amarguras y su cuerpo esquelético, dos fardos harlo lúgubres, por este mundo en que tan caprichosamente cambian las fortunas.

Soñó desganadamente á aquel aspecto funambulesco, y algo se alzó en su espíritu como un *Deo gratias* al tiempo que había tenido con él la caridad suprema de haberle arrojado encima tan solo veinte años.

El podía esperar aún. Aquel anciano misero, ¿qué aguardaba?

¡Sólo la progresión martirizadora en su lentitud de la muerte!

Ambos, deteniéndose, ya frente á frente en sus opuestas direcciones, cambiaron un saludo afectuoso.

A las preguntas cariñosas del viejo, el joven respondió con toda la franqueza de su edad, que tenía el patrimonio de lo ingenio.

El menesteroso anciano, de aspecto mendicante y funambulesco por su traje estrafalario, ofrecióse su covacha, sita allá lejos, en las afueras de la ciudad, cerca de los cerros verdeados por el césped, frente al mar sin límites ondulante y rumoroso; una casa medio en ruinas que la munificencia del propietario le había concedido como caridad, que implicaba nulo sacrificio de su parte.

El joven aceptó con júbilo intenso, con gratitud no fingida, y el viejo de ruinoso organismo cambió de ruta y comenzó á desandar lo andado, retornando á su guardiana para mostrarla al joven. La cara del anciano, entre cruzada de arrugas, se aclaró en aquella jornada hecha á pasos lentos; sus ojos apesadados por los párpados abotargados, dejaban escapar miradas brillantes, expresando una infantil vanidad y goce íntimo, añanado también.

Apoyado en el brazo de su joven compañero, robusto aún á despecho de las miserias del hambre, el viejo pensaba en que, misero, sólo en el mundo, sin apoyo ni afecto, enteco, derrotado de la fortuna y de la vida, todavía en su miseria nauseabunda, en su abandono desolador, era para aquel otro ser, como él, también abandonado, pero plétórico de vida y rebosante de esperanzas, el solo y único báculo en

—La luna que sale por entre las nubes, replicó éste tristemente.

—Bien, observó Mynheer Kloots, limpiándose el sudor que inundaba su frente; yo había oído hablar antes de esto, porque hasta ahora lo creí siempre una fábula.

Felipe no contestó, porque conocía la realidad de la visión. Entre tanto, la luna alumbraba ya claramente la tersa superficie del Océano.

Desde que tuvo lugar la aparición, el piloto Schriften había permanecido en la popa; entonces, acercándose gradualmente á Mynheer Kloots, le dijo:

—Capitán, como piloto de este buque, le advierto que se prepare para muy mal tiempo.

—¡Mal tiempo! contestó Kloots saliendo de su estupor.

—Sí, señor; jamás buque alguno que ha encontrado en su camino lo que acabamos de ver nosotros, ha tenido buen tiempo después. El solo nombre de Vanderdeken es fatal.

Felipe intentó responder á este sarcasmo, pero no pudo; la lengua se le había pegado al paladar.

—¿Qué tiene que ver con esto el nombre de Vanderdeken? observó Kloots.

—No ha oído usted nunca decir que es un tal Vanderdeken el capitán del *Buque Fantasma* que hemos visto hace momentos?

—¿Cómo sabe usted eso, piloto? preguntó Hildebrando.

que, por el momento, podía apoyarse en solo protector en la tierra...

Arturo R. de Carricarte.

CARTA DE SWANSEA

Notas comerciales.

27 Agosto 1903.

A pesar de los temporales de la semana pasada y de haberse declarado en huelga los obreros de algunas minas de carbón por cuestiones de jornales, seguimos bien de importaciones y exportaciones de la semana, siendo, pues, 92,530 toneladas; a saber: 16,799 importaciones y 75,731 exportaciones.

España ha importado 3,420 toneladas de mineral de hierro, exportando 1,300 de briquetas y 50 de hojalata.

Los fletamientos locales han sido, entre otros, para Barcelona carbón mineral a 59 y 66, briquetas a 65 y 73. Para Alger carbón y briquetas a 5,25 y 6,25, para Junio carbón y briquetas a 6,75 y 7,75.

Retornos de minerales de Bilbao a Cardiff 41 y Swansea 43.

Este puerto es muy a propósito para vender minerales de cobre, de azufre con cobre ó sin él, plomizas argentíferas, complejos contenidos en lo general cobre, zinc, plomo, plata, bismuto, calaminas, pues está Swansea rodeada de muchas fábricas, así como en comunicación con las del interior por medio de cuatro caminos de hierro, buques y vapores costeros, pues en la actualidad tenemos en los Docks hacien-do operaciones 41 vapores y 64 veleros, total 105 buques, entre ellos dos españoles.

E. M. García.

LA UNION INTERPARLAMENTARIA

(POR TELÉGRAFO)

El arbitraje internacional.

Viena 7.

Como estaba anunciado hoy ha sido inaugurada la conferencia de la Unión Interparlamentaria, en el Palacio del Parlamento alemán.

El Presidente después de dirigir un saludo a los delegados extranjeros hizo constar el progreso que la idea del arbitraje internacional va adquiriendo en la mayor parte de los países civilizados.

Encareció la importancia de esta conferencia y la necesidad de proseguir la propaganda en favor del arbitraje internacional.

Paris 7.

En la Conferencia de la Unión Interparlamentaria que hoy se inaugurará en Viena, será discutida una importante moción presentada por los delegados franceses.

En ella se propone, que los parlamentos voten una ley obligando a los gobiernos a consignar en todos los tratados de comercio la cláusula de que todas las dificultades que surjan entre las naciones contratantes, deberán ser sometidas al fallo del Tribunal arbitral de La Haya.

También se propone en dicha moción que se gestione cerca de todas las asambleas deliberantes el que se aplique el artículo 19 del convenio arbitral de La Haya, sistemáticamente eludido hasta el día.

También se pide que los Parlamentos de las 25 naciones que firman el convenio voten un crédito destinado a los gastos del referido tribunal.—Fabra.

NUEVO VAPOR

La casa constructora Merryweather etc., Sons de Greenwich (Londres), acaba de entregar al Gobierno mejicano el remolcador Tritón el segundo y el mayor de los dos barcos de este tipo contratados por dicho Gobierno con la citada casa para su servicio a flote de contra incendio y policía de puerto.

El Tritón se destina a Tampico y el Nayada se halla de estación en Veracruz.

Este tipo de remolcador, proyecto y construcción de los Sres. Merryweather, reúne excelentes condiciones para el servicio a que se destina.

El casco está construido de acero Siemens Martin, conforme a las reglas de inspección del Lloyd, y está dividido en cuatro compartimientos estancos. Sus dimensiones son:

Table with 2 columns: Pies, Pulgada. Rows: Eslora total, Manga, Puntal, Calado a popa.

Las cámaras y alojamientos para la tripulación van instaladas a proa; las máquinas y calderas están en el centro del barco, y la parte de popa sirve de paño para guardar las mangueras y demás útiles del servicio contra incendio.

A proa de las chimeneas está la caseta del comandante, bien amueblada, y encima de ella el puente de mando con rueda de gobierno a vapor, tubo acústico, telégrafo de repetición a las máquinas, proyector eléctrico modelo Almirantazgo de 16,000 bujías y de 20 pulgadas diámetro, para las operaciones de noche. Debajo del puente y a babor está la cocina y el paño de jarcias, y a estribor el jardín y el paño de luces.

Al costado de babor lleva el barco un bote salvavidas colgado en pesantes, y a popa el gran gancho de remolque con su disparador.

Hay a bordo dos calderas: una del sistema ordinario cilíndrico, de 10 pies, tres pulgadas diámetro por 9 pies seis pulgadas de largo, con dos hornos, y otra de agua en los tubos tipo vertical patente Merryweather, de 8 pies de alto y 3 pies, 4 pulgadas de diámetro, dispuesta para trabajar a tiro forjado con su ventilador, y capaz de levantar vapor en diez minutos a contar desde que se enciende el fuego.

La caldera cilíndrica se destina al servicio diario del remolcador, en tanto que la multitubular es para los casos de urgencia y en que se encuentre la otra apagada. La presión de régimen en ambas calderas es de 150 libras por pulgada cuadrada, y cualquiera de ellas de por sí tiene fuerza suficiente para dar vapor a cualquier combinación de maquinaria de a bordo que haya que poner en juego en determinadas circunstancias, de una vez ó a tiempo.

Para ello cada caldera tiene su tubería propia de comunicación con la máquina, independiente una de otra.

La máquina es de triple expansión, con condensador de superficie. Los cilindros son de 11, 18 y 29 pulgadas de diámetro con carrera de 20 pulgadas capaz de desarrollar 300 caballos indicados de fuerza, para una marcha de 11 millas por hora.

El cilindro de alta lleva válvula de distribución de émbolo, y los de intermedia y baja presión tienen correderas D. El condensador tiene una máquina independiente vertical con cilindros de 6 1/2 y 13 pulgadas de diámetro y carrera de 9 pulgadas, que mueve las bombas de aire, de circulación, de alimentación y de achique de la sentina. El condensador es horizontal, con tubos de metal muntz, por donde circula el agua. Hay además una bomba duplex con sus ramificaciones para la alimentación auxiliar, achique de sentina y baldeo de cubiertas.

La bomba de contra incendio es del nuevo modelo de Merryweather (Greenwich-Admiralty), tipo horizontal de alta presión con dobles cilindros y bombas de 16 y 12 pulgadas de diámetro respectivamente y curso de 8 pulgadas. La bomba es capaz de descargar 2,000 galones de agua por minuto y puede arrojar una manga sólida de agua de 2 1/2 pulgadas a una altura de 250 pies, ó bien doce chorros menores simultáneamente. El movimiento entre los cilindros de vapor y los de agua de la bomba se transmite directamente por medio de vástagos dobles de bronce fosforado, dispuesto diagonalmente por encima y por debajo del eje cigüeñal. Este mueve las válvulas de distribución y lleva volantes equilibrados para la regularidad absoluta de la marcha.

Las barras de conexión parten de unas crucetas de acero de forma especial que llevan los vástagos de los émbolos, y las correderas, que van encima los cilindros funcionan por medio de palancas balanceadas conectadas a las barras de las excéntricas.

Las bombas son del tipo de doble acción, y están construídas de una sola fundición de bronce. Las válvulas y el interior de las bombas son de fácil acceso para el reconocimiento, limpieza y reparaciones.

La toma de agua puede hacerse de cada costado del barco por medio de cajas especiales coladoras, y hay además un cubierto otro chupador independiente para tubo flexible de manera que las bombas se puedan emplear en trabajos de salvamento ó operaciones semejantes.

De la cámara de aire de descarga, parten cuatro tubos de cobre regulados por válvulas y van desde las bombas a la cubierta donde hay cuatro bocas de 3 1/2 pulgadas, para hacer la conexión instantánea de cuatro líneas de mangueras.

Estas pueden subdividirse por medio de bifurcadores y piezas suficientes de ajuste, que se llevan a bordo en doce ramificaciones para aplicar en un incendio doce chorros de una vez.

El barco está alumbrado enteramente por luz eléctrica que surte una instalación sencilla y compacta, del tipo simple invertido de conexión directa, con cilindro de seis pulgadas diámetro y cinco pulgadas curso, trayendo a 350 revoluciones por minuto, y dando 5,200 watts (80 amperes a 65 volt). Esta instalación suministra la corriente para la luz del proyector.

Tiene chimbre de vapor a proa para la leva del ancla, etc. Los efectos de carga y de respecto son muy completos y abundantes como lo exige el importante servicio que el buque está llamado a desempeñar, incluyendo entre ellos hasta 3 1/4 de manguera de lona, de superior calidad, fabricada especialmente por la casa para ser usada en climas cálidos.

Las pruebas oficiales del buque y de sus máquinas dieron excelentes resultados, y se llevaron a cabo en el Támesis, cerca de Gravesend, bajo la inspección de los Sres. S. Pearson and Son, Ltd., agentes del Gobierno mejicano en la ejecución de este contrato.

Hace pocos días presenté en un establecimiento de préstamos de la Carrera de San Jerónimo un joven elegante que, vistiendo irremediablemente, entregó para su empeño una papeleta del Monte de Piedad, en la que aparecía consignada la cantidad de 2,000 pesetas.

Recibí como préstamo 600, y marché satisfecho de la operación.

Poco tiempo después se presentó de nuevo con otra papeleta, importe 1,500 pesetas, recibiendo por ello otras 600 pesetas.

Ambas papeletas eran legítimas y las cantidades aparecían claramente escritas.

Sin embargo, el dependiente del establecimiento entró en sospechas después de realizadas las operaciones, y se dedicó a comprobar las papeletas.

Efectivamente, las sospechas del dependiente se confirmaron, y pronto tuvo la certeza de que las cantidades que aparecían en los documentos estaban falsificadas.

La papeleta primera solo era de dos pesetas, a cuya cantidad había añadido tres ceros, resultando 2,000. La otra papeleta era de 1,50, que se habían convertido en 1,500 pesetas.

Deidicó el delegado del Congreso Sr. Marsal a practicar las necesarias averiguaciones, supo que el joven que hizo el empeño de las papeletas bajo el nombre de Guerrero, se llama Gabriel Oteiza, nombre que ya ha sonado otras veces en sucesos parecidos a éste.

El joven Oteiza está sujeto actualmente al servicio de las armas y figura como ordenanza rebajado en el ministerio de la Guerra. Ayer tarde fué detenido y llevado a la presencia judicial.

Los obreros de los talleres de la estación del Mediodía declarados en huelga, celebraron anoche un mitin en el teatro Barbieri para ponerse de acuerdo acerca de la conducta que debían seguir.

Los oradores pusieron de manifiesto que la huelga no se ha declarado por unanimidad, pues mientras unos pedían su prolongación, sostenían otros que hoy debían reanudar todos el trabajo.

Cuando el mitin estaba a punto de terminar, el presidente manifestó que acababa de comunicarle el delegado de la autoridad, que el gobernador había accedido a libertar a los tres detenidos, si los obreros ofrecían volver al trabajo.

Hecha la pregunta todos contestaron afirmativamente.

Entonces se nombró una Comisión de tres individuos que, como el Sr. Zaldívar, marchó al Gobierno civil a buscar a los detenidos.

Se suspendió el mitin hasta que regresaron. La suspensión duró media hora, al cabo de la cual, se presentaron éstos en el escenario, siendo ovacionados.

Los tres dirigieron la palabra al público, y Antonio Sánchez recomendó que todos volvieran al trabajo.

Así se acordó, levantándose la sesión a las once y media, y desfilando todos con el mayor orden.

RECREO SALAMANCA

Cada día acude más numerosa concurrencia al atrincaótico cinematógrafo de la calle de Serrano, cuya empresa, correspondiendo también al favor que el público le dispensa, no omite sacrificio alguno para exhibir las últimas y más notables novedades que se presentan en el extranjero.

Hoy con motivo de la festividad del día la demanda de billetes para todas las secciones ha sido extraordinaria y el público ha quedado en extremo complacido de la función, pues entre otras novedades se ha estrenado «Un viaje al monte de Monserrat» en el ferrocarril de cremallera y un bello «Panorama de las montañas de Asturias» tomadas desde el tren, que han sido muy celebradas.

Además, continúa llevando mucho público la historia completa de «Napoleón Bonaparte», que es verdaderamente digna de verse.

Mañana miércoles «gran moda» se ofrecerá al público un programa extraordinario y es seguro que como en los anteriores días de moda, el «Recreo Salamanca» se verá completamente lleno.

Mañana miércoles «gran moda» se ofrecerá al público un programa extraordinario y es seguro que como en los anteriores días de moda, el «Recreo Salamanca» se verá completamente lleno.

carneros y llevándose a muchas mujeres y niños prisioneros.

Ardid de los búlgaros. Paris 8. El Mensajero de Atenas, hace constar que en el sangriento combate de Moerania, algunos cadáveres de los combatientes búlgaros tenían uniformes rusos.

Como las recomendaciones de neutralidad del Gobierno moscovita son muy recientes, hay quien explica aquel hecho suponiendo que los muertos eran positivamente oficiales búlgaros, habiendo usado aquel uniforme para hacer creer a las poblaciones de Macedonia que cuentan con el apoyo de Rusia.

El Rey de Italia. Paris 8. Parece que la estancia del Rey de Italia en París será del 14 al 18 de Octubre.

La situación en Servia. Belgrado 8. En esta capital y en Nich se ha procedido a nuevas prisiones de oficiales del ejército, jóvenes en su mayoría.

Santos Dumont ovacionado. Rio Janeiro 8. Ha llegado Santos Dumont a quien tantos progresos debe la navegación aérea, siendo objeto de una grandiosa acogida.

Lebaudy insiste. Paris 8. Lebaudy, el titulado Emperador del Sahara, dirigirá en breve un escrito a las potencias, dando cuenta de la constitución del Imperio. El documento será expedido desde Londres.

Lebaudy fomentará grandes pesquerías en la costa de Africa, reservándose su monopolio.

Triunfo de los turcos. Constantinopla 8. Los despachos oficiales señalan numerosos triunfos logrados por las tropas imperiales. Cerca de Yekendje, una partida de búlgaros fué atacada y perdió 35 hombres. Todos los demás de la partida, huyendo de los turcos, se arrojaron al lago Rodenik en el cual perecieron ahogados.

Alemán detenido. Nueva York 8. Comunican de Syracuse haber sido detenido un alemán que intentó dar muerte a Roosevelt.

LOS SUBMARINOS FRANCESES A REMOLQUE

Las revistas profesionales dan algunos detalles referentes a la travesía de los dos submarinos Korymbos y Parafid entre Rochefort y Bizerta, más de 3,000 kilómetros, y que es hasta ahora la más larga efectuada por submarinos.

Cierto es que estos buques no han ido por sus propios medios desde Rochefort a Bizerta, toda vez que han ido a remolque, pero es tanto más notable, cuanto se trata de un recorrido de más de 1,800 millas y que la operación del remolque siempre delicada, resultaba más difícil por lo expuesto de flujar sólidamente los remolques a casos casi enteramente sumergidos y que no ofrecen punto de apoyo.

El personal había trasbordado a los remolcadores aun cuando en rigor pudieron quedar en los submarinos; pero el remolque no pudo hacerse con gran velocidad, y por esa razón el viaje duró más de lo previsto, y por esa causa hubo necesidad de recalar con frecuencia en puertos extranjeros, y como se comprende, era preferible no exigir a las tripulaciones de los submarinos una fatiga inútil.

Con el personal embarcaron también en los remolcadores todo el material delicado y frágil y fácilmente desmontable, tal como los periscopos, los timones, hélices, etc.

Quedaron listos para emprender la marcha el 2 de Agosto con buen tiempo, despejado, mar bella y ligera brisa del Oeste, pero desde que la flotilla entró en el Golfo de Gascuña, el viento saltó al Nordeste, la marejada se hizo muy fuerte y los barcos daban grandes viradas.

Durante una pequeña calma se pudo doblar el Cabo de Finisterre; desde Vigo a Lisboa la mar se hizo muy gruesa, las olas, viniendo de popa, cubrían a los submarinos y hacían el remolque sumamente difícil.

De Lisboa a Bizerta, en general, el tiempo fué muy bueno, excepto al pasar el Estrecho de Gibraltar, donde durante tres horas la flotilla tuvo que luchar contra un viento recio y una corriente de las más violentas.

El 10 y el 11 de Agosto los barcos recalaron en Argel y el 13 a las ocho de la mañana entraban en el canal de Bizerta, fondeando en la bahía de Merloux Ponty, efectuando el viaje en once días sin ningún incidente desagradable.

El comercio de Duba con los Estados Unidos. Según leemos en la revista americana Dun's Review, en importaciones cubanas durante el año 1902, los Estados Unidos perdieron 2,800,000 pesos fuertes, en tanto que los otros países europeos, con excepción de Inglaterra, que perdió 500,000 pesos fuertes, tuvieron un aumento.

Durante la ocupación americana, 67 y 1/2 por 100 de las importaciones de hierro y sus manufacturas, eran de procedencia americana, en tanto que en 1902, únicamente el 51 y 1/2 por 100 fueron de los Estados Unidos.

Las importaciones de maquinaria americana mermaron de 87 y 1/2 a 72 y 1/2 por 100, en tanto que los artículos de algodón de manufactura americana sufrieron una pérdida de 35 por 100.

En 1902, los Estados Unidos recibieron 76 por 100 de las exportaciones de Cuba y suministraron únicamente el 42 por 100 de las importaciones.

La «Nautilus»

Se encuentra fondeada en el Arsenal al lado de la Villa de Bilbao, puede decirse que descansando del viaje que acaba de hacer.

Antes de emprender el de instrucción que en breve realizará, se harán en la nave las reparaciones necesarias y obras precisas para el mismo, cesando en el mando de ella su comandante D. Tomás Azcárate y tomando posesión de él el nombrado Capitán de fragata D. Manuel Quevedo, ambos competentes marinos.

Según orden telegráfica del Ministerio de Marina, se procederá a hacer un minucioso reconocimiento del barco para determinar su actual estado de vida y tiempo probable que puede continuar prestando el servicio a que está destinado.

Es de suponer que esta disposición ministerial esté relacionada con la construcción de los barcos mixtos que hace tiempo se piensa en construir para reemplazar al gallardo clipper que tantos y tan buenos servicios tiene ya prestados desde hace años.

El descuento del Banco. El aumento del descuento que acaba de acordar el Banco de España se ha hecho según declaración del jefe del Gobierno por iniciativa de éste, y para que sirva de base al proyecto de ley que se presentará a las Cortes, encaminado a sanear la moneda nacional y a conseguir la nivelación de los cambios.

El Rey en Soria. S. M. el Rey ha llegado hoy a Soria y según telegrama del gobernador civil de aquella capital se le ha hecho, así como a los Príncipes de Asturias, un recibimiento en extremo entusiástico y brillante.

Desde Soria marchará el Rey a Valladolid.

Reformas sociales. El Ministro de la Gobernación tiene ya ultimadas las reformas de carácter social

Ultimos telegramas

(DE LA AGENCIA FABRA) Excursión a Madrid. Lisboa 8. Son ya en muy considerable número las inscripciones hechas para la excursión a Madrid que se verificará el día 26.

La inscripción terminará el día 12.

Un escuadrón perdido. Paris 8. El periódico Le Journal publica un despacho de Argel en el cual se consigna que produce viva inquietud el no tenerse noticias desde hace días de una compañía de caballería. Créese que habrá tenido un encuentro con los bandoleros.

Setecientos individuos de la kabila de Benigil invadieron anteyar a Sfisiffa á dos kilómetros de Ain Sefra, apoderándose de 5,000

que hace tiempo venía estudiando, y las cuales tienen como objetivo principal el de regular las relaciones entre patronos y obreros, procurando, ante todo, la rápida y pacífica solución de las huelgas.

Procedente de Cádiz llegó ayer a Barcelona el ilustre Almirante de la Armada Sr. Cervera, á quien se hizo en aquella capital un cariñosísimo recibimiento.

A instancias del fiscal, ha sido denunciado el número correspondiente al día 27 de Agosto de nuestro colega El Globo, por supuestas injurias al gobernador de Lérida.

Lamentamos el percance.

Doña María de los Ríos Rosas, hija del célebre estadista del mismo apellido, se puso ayer gravemente enferma en su domicilio, paseo del Cisne, número 9.

Inmediatamente fué avisado un médico de la Casa de Socorro de Chamberí.

El facultativo, después de reconocer detenidamente a la paciente, adquirió la convicción de que aquélla padecía fuerte intoxicación producida por fosforo.

La enferma se fué agravando rápidamente, y ayer mañana falleció sin declarar los móviles del suicidio.

Se cree, no obstante, que la causa de éste ha sido una enfermedad que hace tiempo sufría.

La Congregación de la Doctrina Cristiana denunció ayer al Juzgado que un individuo, fingiéndose director de la misma, se ha presentado en la Intendencia de Palacio, y ha cobrado 250 pesetas, donativo que se concedió a dicha Congregación el día del cumpleaños de D. Alfonso XIII.

S. M. el Rey ha regulado á la representación del Tiro Nacional de Zaragoza, para el concurso del Pilar, un hermoso rifle con doble juego de cañones, para cartucho de perdigón y bala.

En obsequio á la oficialidad de la Esquadra inglesa, el batallón infantil de Alicante ha practicado maniobras en la Plaza de Alfonso XIII.

El 8 de Enero comenzarán las oposiciones para las quince plazas vacantes en el cuerpo jurídico militar. Las solicitudes se admitirán hasta el 15 de Diciembre.

El 26 del corriente concluirá el plazo de admisión de solicitudes á ingreso en el cuerpo de Sanidad de la Armada.

Anteojos rocaprecisión. Unicos que conservan y mejoran la vista aprobados por los mejores Doctores y Oculistas; como garantía se dan á prueba, y no siendo satisfactorios á la vista, se devuelve el dinero; los expende M. J. Dubosc, acreditado óptico establecido en esta corte hace treinta años. Para más detalles pídase el catálogo, que se da gratis.

No dejar de visitar este establecimiento, donde encontrarán las novedades del día; Arenal.

Vacuna de la boca.—Si todas las enfermedades se pudieran evitar como las de la boca se eternizaría la humanidad. El Licor del Polo es á la dentadura lo que la vacuna á la viruela. Luego el que sufre de la boca es un abandonado, un sucio, mejor dicho, un suicida, pues la base de la vida, está en la nutrición, y sin una robusta dentadura no hay masticación perfecta ni tranquila digestión.

Nuestros suscriptores de Madrid que se ausentan durante los meses de verano, recibirán el DIARIO DE LA MARINA sin aumento de precio en el punto adonde se trasladen, con sólo que se sirvan dar á esta Administración el oportuno aviso y verificar el pago adelantado de un trimestre de suscripción.

DIARIO DE LA MARINA

Oficinas: Veneras, 5. MADRID

Precios de suscripción. UN MES, TRES MESES, SEIS MESES, UN AÑO.

En Madrid, Provincias, Unión Postal, Asia y América.

ANUNCIOS. Cuarta plana, Reclamos, Noticias.

PUNTOS DE VENTA. Almería, Barcelona, Cartagena, Ferrol, Vigo.

Idem.—Kiosco frente á la Capitanía General de Marina.

Espectáculos para mañana.

Apolo.—A las 8 y 3/4.—La guardia amarilla. A las 9 y 3/4.—El puño de rosas.—A las 10 y 3/4. La boda de Luis Alonso.—A las 12.—La macarena.

Moderno.—A las 8 y 3/4.—Las zapatas. A las 9 y 3/4.—La coleta del maestro.—A las 10 y 3/4.—Los granujas.—A las 12.—La moranita.

Cómico.—A las 8 y 3/4.—Los descamisados.—A las 9 y 3/4.—El barbero de Sevilla.—A las 11.—La Corria de toros.—A las 12.—El púcaro mundo.

Salón de actualidades (Alcalá, 4).—Copelia y bailes españoles.—Las escenas orientales.—Cinematógrafo.

Entrada, 25 céntimos.

Recreo Salamanca (calle de Serrano, 27). De 4 y 1/2 a 12 Columpios mágicos y carrusel. Sesiones cinematográficas de ilustración y recreo.—Todas las noches cuarteto en el jardín.

Preferencia, 0,40.—Los miércoles, moda. Banda militar, 0,50.

Imp. del DIARIO DE LA MARINA.—Veneras 5.

