

# Diario de la Marina

Año XXXVII. - Número 11-27

Acción y Administración

Madrid, Martes 18 de Abril de 1905



Balle de las Veneras,

Dos ediciones diarias

## Contribución para una Escuadra.

La Junta encargada en Rusia de la suscripción para hacer buques de guerra, acaba de publicar los siguientes detalles de su actividad durante el año pasado.

El 12 de Febrero último había recogido 3.260.475 francos y ordenado la construcción de 18 cruceros torpederos, de 25 millas de andar y de un desplazamiento desde 500 á 570 y 615 toneladas; y también cuatro submarinos.

La imposibilidad de utilizar astilleros del extranjero durante el curso de la guerra y la necesidad para apresurar las construcciones de que éstas se hicieran en astilleros rusos ha sido la causa de que la Junta decidiese construir rápidos cruzadores de los últimos modelos.

Por orden del Zar, la primera serie de estos nuevos buques llevarán los nombres de «Emir Bokharski», «Finn», «Stavropolski Iruchmenetz», «Kasanez», «Voiskovoi» y «Ukrain».

Los dos primeros buques hubieran estado listos para formar parte de la tercera Escuadra, si las huelgas que han tenido lugar últimamente en aquel país no hubieran impedido, y los demás terminarán su construcción en el verano próximo.

De los cuatro submarinos, uno de ellos ha salido ya para su destino, y los otros tres se están probando.

## De Marruecos.

### Entre Francia y Alemania.

París 18.

Es imposible tener todavía ningún informe exacto sobre la sustancia de las negociaciones entre Francia y Alemania.

En los círculos oficiales se declara que todas las informaciones publicadas son promeruras, pero el único hecho concreto que existe en la ya célebre conversación entre Delcassé y Radolin, recordada en la última comedia diplomática, y cuyos términos se desconocen.

### La misión francesa.

Según telegrafían á Le Temps desde Tánger, las últimas noticias recibidas desde Fez alcanzan al día 4.

En esta fecha proseguía la discusión de las reformas propuestas por el enviado francés, M. Taillandier.

La discusión hacíase activamente y sin dificultad alguna por parte del Maghzen.

La actitud de éste parece ser satisfactoria hacia las proposiciones de Taillandier.

### El Raisuli, kaid.

París 18.

Desde Tánger comunican que Ben Saïd, representante del Sultán, ha comunicado oficialmente que el caudillo Raisuli ha sido nombrado kaid.

Este cargo lo ejercerá entre las tribus de los alrededores de Tánger donde ya ejercía autoridad de hecho desde hace meses.

## EL AHORRO NACIONAL

Hace mucho tiempo que en la prensa, en las conferencias públicas y de diversas maneras se viene hablando en España de la institución del Ahorro nacional.

Sobre tan interesante tema han emitido su opinión autorizada los hombres notables de la política, del parlamento y de la administración y todos coinciden en señalar sus benéficos resultados.

En Francia su desenvolvimiento ha sido esplendoroso y puede decirse que allí ningún trabajador es pobre gracias á lo bien entendido del ahorro nacional que da libertades para convertir el sacrificio personal en base de independencia y redención nacional.

Las referencias públicas presentan al gobierno decidido á establecer esa reforma social tan interesante y resuelto firmemente á llevar á las Cortes el oportuno proyecto de ley; y si lo hace, será una lástima que tan útil iniciativa no se convierta inmediatamente en realidad.

Quien más constante y ardorosamente ha trabajado en España en propagar la implantación del Ahorro nacional ha sido un ilustre jefe del Cuerpo de Telegrafos, y es de reconocer que si tan conveniente reforma se establece, se deberá principalmente á sus esfuerzos y trabajos de tan distinguido funcionario.

Como muy pocos en tributar elogios, pero consideramos un deber contribuir á que esa generosa iniciativa no se malogre, por lo que, al haber sido, creemos que el ministro de Hacienda no debe retroceder en su propósito hasta verlo convertido en realidad.

El Ahorro nacional, puede contribuir mucho en lo futuro, á resolver de una manera radical el conflicto de las subsistencias y todos los relacionados con el proletariado; á tal punto, que nosotros consideramos que si en Francia no han tenido carácter apacible los conflictos del socialismo, se debe principalmente, á que allí, el Ahorro nacional, ha convertido á todo trabajador en un pequeño capitalista.

La facilidad extraordinaria que allí hay para ahorrar, desde la cantidad más insignificante, que de un modo insensible va labrando la independencia del trabajador, ha determinado en la vecina república verdaderos milagros; pues habiendo podido apreciar cada ciudadano las ventajas prácticas de su sacrificio personal, muy luego han comprendido todos los beneficios inmensos de semejante institución.

En los Montes de Piedad, ni las Cajas de ahorros colectivos ni otras instituciones benéficas encaminadas á fomentar el ahorro, pueden dar el admirable resultado que

la institución del ahorro nacional, tan admirablemente organizado, que un golpe puede, en cualquier momento, ahorrar sus cinco céntimos, depositándolos facilísimamente en la gran hucha nacional.

Es de presumir que si en España se establece esa organización, los resultados empezarán á tocarse muy pronto, pues en un país como el nuestro, donde solamente los ricos pueden ahorrar grandes cantidades, el establecimiento del ahorro nacional permitirá á las clases más humildes y desatendidas labrar por sí mismas su porvenir, convirtiendo el pequeño sacrificio, la cantidad insignificante en base cierta y segura de un pequeño capital para la vejez ó las vicisitudes propias de la existencia.

## ABSTRACCIONES

### ESPIRITU Y MATERIA

Por este tiempo, en que hasta la bóveda celeste aparece encapotada, véase mayor número de rostros compungidos que de ordinario, y es, indudablemente, que durante la Semana Santa la materia se debilita y humilla ante la severidad espiritual.

En estos días, toda persona de buenos sentimientos religiosos escudriña detenidamente todos los rincones de su conciencia, y lleno de abnegación se dispone á redimir sus culpas, proponiéndose para lo sucesivo una enmienda ejemplar y durable.

Hay desperdigadas por ahí multitud de personas que no están, rudo decirse, en el mundo durante estos días. Su abstracción es tan grande, que todos sus menesteres los hacen maquinalmente.

Entran, salen; suben, bajan; tosen, ríen, comen, duermen, sin darse cuenta de lo que hacen, y es porque su espíritu está concentrado en los grandes misterios de nuestra Sacrosanta Religión, y su alma generosa se extasiaba en las inefables dulzuras de la Corte celestial.

En días como estos, todos los negocios se debilitan y atentan, porque lo profano cede el puesto á lo divino; y solamente aquellas personas que no tienen más remedio que ocuparse de sus asuntos, descienden á las materialidades ó insulsezas de la vida ordinaria.

Bueno es que de vez en cuando se vele por la pureza del espíritu. Así como todos los años en cuanto el calor aprietta comienza el verano, y las gentes adineradas se lanzan á los balnearios de moda para tonificar el cuerpo y soportar frescamente los rigores del estío, del propio modo conviene que con el espíritu se tengan análogos cuidados y se trate de purificar la intención y mejorar la condición moral.

La conciencia es la que debe tenerse siempre en buen estado. Hay quien no se preocupa de ella para nada, y fastidia al prójimo todo lo que puede, pero eso no es lo general, y ordinariamente en estos días de recogimiento, hasta los usureros más empedernidos están mustios y cariacontecidos, pensando con horror en que ha de llegar un día, el del juicio final, en que ha de salir todo á la colada.

En las casas donde hay familia numerosa, las mamás son las encargadas de llevar las ovejillas descarriadas al redil de la penitencia, madrugando lo indecible para que todo esté en orden y bien dispuesto.

Sin orden moral no es posible la felicidad doméstica. Diariamente traen los periódicos noticias espeluznantes de dramas familiares en que las males pasiones destruyen la paz del hogar, y es porque allí no hay convicciones arraigadas, que son las que guían por la senda del bien al triste caminante en este valle de lágrimas.

En estos días santos se madurga para ir á la Iglesia á cumplir con los sagrados deberes religiosos. Y es de ver la mansuetudine con que el niño despiadado, la niña respondona, van como corderitos á lavar sus culpas, regresando contentos y satisfechos por habérselo quitado encima el pesado cargo de sus pecados.

«No limpiamos todos los días la ropa y nos lavamos la cara? Pues sino diariamente, también se debe limpiar la conciencia y lavar el alma. De ese modo es como las familias conservan siempre su tranquilidad, su dicha y su sosiego. Hay quien alardea de indiferente en estos casos, porque no le motajan los amigos, pero en el fondo es un convencido y cuando la presión exterior cesa un movimiento interior eleva su imaginación á las alturas del insondable misterio.

Pasan las edades y los siglos; pasan las generaciones y los pueblos. Lo que no pasa es la doctrina ateaista, que es como el humo, que en apariencia todo lo llena, pero pronto se disipa, dejando paso á la luz de la verdad eterna.

Amén.

Abel Imart.

## Coqueteos internacionales

Los grandes periódicos europeos continúan consagrando su atención al aspecto que ofrece la política internacional con los incidentes surgidos en el problema marroquí; arrojando cada cual, como suele decirse, el ascua á su sardina.

Como muestra de la íntima amistad de Francia é Inglaterra, hecho nuevo que ha venido á sorprender á la diplomacia histórica y que parece un aviso de atención al pueblo alemán que ha puesto indirectamente el veto al convenio anglo-francés sobre Terranova, Egipto y Marruecos, se cita que el rey Eduardo ha pasado por territorio francés, camino de Marsella.

Se dice que Francia, Inglaterra y España están unidas, y ante eventualidades posibles, asociadas á Italia y Portugal; y así resulta en apariencia, pero desgraciadamente las apariencias engañan, y si Inglaterra fuese la amiga sincera que ahora se dice, ¿por qué desdén el rey Eduardo pisar el territorio español cuando en su anterior viaje á Nápoles fué bordeando las costas peninsulares?

Hay que ser lógicos. A España le habría convenido mucho la amistad de Francia y de Inglaterra siendo verdadera; pero, ¿qué podrá esperar de la Gran Bretaña después de lo ocurrido en la guerra hispano-americana, que llegó hasta el extremo de estorbar la entrega de los destroyers españoles contratados antes de la ruptura de hostilidades, por no hacer un mal tercio á los norteamericanos?

En aquella ocasión se pudo ver perfectamente todo lo que Inglaterra significaba para España; y respecto de Francia, ahí está el convenio del Muni y después el de Octubre último sobre Marruecos que demuestran como entienden la amistad canchilleras las grandes potencias.

De Alemania, no hay por donde justificar nuestra amistad. Pero seamos lógicos. Si Inglaterra y Francia, que se llaman amigos nuestros, sacrifican nuestros intereses en Marruecos y quieren sin embargo justificar á los ojos de Europa su egoísmo, uniéndonos al carro de sus conveniencias en el norte africano, ¿por qué no hemos de aplaudir ó por lo menos mirar con simpatía al tercero en discordia que viene á interrumpir el idilio anglo-francés?

Si Alemania se empeña en ello, dice campadamente el Times, la cordialidad anglofrancesa será algo más. Y á renglón seguido se dice que las flotas británicas y las de Francia se saludarán mutuamente en aguas de Cherburgo y de Portsmouth, como respondiendo á la gallarda visita del Kaiser á Tánger.

España empieza á experimentar los tristes efectos de su aislamiento internacional y debe empezar á comprender que le conviene mucho ponerse en condiciones de que las grandes potencias soliciten su neutralidad.

Nada de enemistarse con Inglaterra y con Francia, pero nada tampoco de sacrificar en aras del egoísmo anglofrancés las circunstancias favorables que puedan presentarse, y el instinto popular agasajando al emperador teutón en su estancia en Mahón ha dado á los diplomáticos la mejor orientación posible en estos instantes.

## Los reyes de Inglaterra.

París 17.

Un despacho de Argel comunica que el gobernador ha dado hoy un almuerzo en honor del Rey Eduardo.

Los Monarcas ingleses permanecerán en Argel hasta el miércoles próximo.

Hoy y mañana harán excursiones en automóvil.

Comunican también que los Reyes de Inglaterra y el Príncipe de Dinamarca, acompañados de su séquito, han desembarcado á las once y media.

Los muelles hallábanse atestados de gente, dominando la colonia inglesa.

Había también músicas que entonaron el Himno Inglés.

El gobernador ofreció un almuerzo á los Soberanos de Inglaterra, cuyo acto se celebró en la sala de fiestas del palacio del Gobierno.

El banquete ha sido de cuarenta cubiertos. Durante todo el trayecto que los Reyes de Inglaterra han recorrido, fueron aclamadísimos.

## DON RAMON VIENA Y MENENDEZ, CAPITÁN DE FRAGATA

Con laconismo que resulta cruel en ciertas ocasiones, nos sorprendió anoche el telégrafo participándonos haber fallecido en Ferrol el capitán de aquel Puerto, nuestro queridísimo amigo y merísimo jefe de la Armada D. Ramón Vierna, á quien creíamos lleno de salud, y en lo que cabe, de satisfacciones, en el seno de su familia y en el desempeño de su cargo, pues hijo de Ferrol, era allí muy estimado.

Desconocemos la enfermedad que ha causado esta irreparable pérdida á su buena esposa y á sus muchos hijos, de los que uno de ellos, D. Manuel, sirve como Alférez de navío en la Armada, Instituto que también se ve privado por este infansto motivo de uno de sus jefes más distinguidos, que podía ostentar una muy honrosa y brillante hoja de servicios, prestados durante cuarenta años en toda clase de cometidos, profesionales y militares, en paz y en guerra.

«Dios pedimos que dé á la familia del finado fuerzas y resignación para resistir tan rudo golpe, que aun á los que sólo somos amigos nos ha afectado tan hondamente.

Las simpatías de que gozaba Ramón Vierna entre sus compañeros y en toda la Marina, han de hacer que la noticia de su fallecimiento produzca un pesar general, que se ha de manifestar principalmente en Ferrol con motivo de su sepelio.

«Desearse en paz el pundonoso jefe y el amigo querido!

## EL TRASATLÁNTICO "BUENOS AIRES"

Cádiz 17.

Hoy, á las doce de la tarde, ha llegado sin novedad á este puerto el vapor correo de la Compañía Trasatlántica, «Buenos Aires», procedente de la Habana y Nueva York, que conduce el cadáver de la señora de Mezzantini.

Dicho buque ha sufrido un duro temporal.

El cuerpo de la citada dama ha sido trasladado á Puerto de Santa María.

## EL VIAJE DEL REY Á PARÍS

París 17.

Todos los cuerpos de la guarnición de París están prevenidos para la revista que les pasará Alfonso XIII el día 3 de Junio en el Hipódromo de Vincennes.

M. Loubet ha recibido hoy á Sineux, presidente del Comité de las fiestas franco-españolas de la Avenida de la Opera, acompañado de su hijo y del comerciante Bianchet.

Presentaron los proyectos de decorado de la Avenida, que fueron muy elogiados por Loubet, especialmente el bosquejado por el artista español Agustín Pastor, cuya descripción telegráfica hace días. Los proyectos serán sometidos mañana á la aprobación del Sena. En cuanto los autorice, comenzarán á ejecutarse.

## RÁPIDA

La llamada cuestión social adquiere cada día mayores proporciones en todas las naciones del mundo.

El trabajo y el capital tienen empeñada una cruenta lucha que difícilmente llegará á solucionarse.

El problema económico-social es tan antiguo como el hombre sobre la tierra, pero ha sido necesario que los movimientos obreros tomaran un carácter anárquico y violento para que el egoísmo individual permitiera á la Sociedad ocuparse de su estudio y solución.

No pueden ser justas estas violencias, pero tampoco es justo que no haya más que penas y sufrimientos para el que trabaja.

No hay ningún ser humano que odie solo por el gusto de odiar.

El que goza, se siente feliz y ama; el que sufre, se desespera y odia.

F. G. PACHECO.

## EMIGRANTES RUSOS

Villagarcía 17.

Hoy tocó en este puerto el vapor «Erlangen», de la Compañía Lloyd Norte Alemán, que conduce 1.058 emigrantes de la Polonia rusa á la América del Sur.

El gran número de personas que transporta este solo buque demuestra la situación del imperio ruso, debiendo tenerse en cuenta que desde tres puertos alemanes salen diariamente grandes barcos abarrotados de pasaje con la misma procedencia é idéntico rumbo.

Según han manifestado varios pasajeros del «Erlangen», es tal el temor de aquéllos, que ante la represalia de las autoridades y el miedo á ir á morir á los campos de la Mandchuria, abandonan sus pueblos y recorren á pie enormes distancias por la estepa, salvando grandes peligros entre hieras y nieves.

Pueblos enteros emigran de esa forma, y el cuadro que estas gentes ofrecen dícese que es horroroso.

## MARINOS ILUSTRES

EL TENIENTE GENERAL

## D. Andrés Reggio

1692 á 1758

Fué uno de los generales de más prestigio al empuñar en España la dinastía de la casa de Borbón y la reorganización de nuestra Marina, y llegó á ser Director general de la Armada.

Nació D. Andrés Reggio y Branciforte, Saladino, y Colonna en Palermo, el 11 de Febrero de 1692, de una de las primeras familias de Sicilia; por su padre venía de los príncipes de Yaqul y Campo Florido, y por su madre de los príncipes de Carini. Lo mismo que su hermano D. Miguel, del que también nos ocuparemos, empezó joven á servir en las galeras de Malta, cuando las mandaba D. Pedro de Silva; corrió caravanas y fué Caballero de justicia en la orden de San Juan de Jerusalem.

Pasó al servicio de la Marina de guerra española, que se estaba formando en los primeros años de aquel siglo, por el estado de decadencia y abandono en que la tuvo Carlos II, último Monarca de la Casa de Austria. Navegó por el Mediterráneo, se trasladó á Cádiz é hizo un viaje redondo al Río de la Plata.

Volvió al Mediterráneo en cuyo mar se ventilaban cuestiones muy graves y había expediciones de lucimiento.

Embarcado en la Escuadra del general D. Pedro de los Ríos, salió de Barcelona para Mallorca con un ejército expedicionario el 11 de Junio de 1715 y no regresó á Barcelona hasta dejar la isla sometida á la dominación española.

Siguió prestando otros servicios en el Mediterráneo, y mandando una fragata en la Escuadra del marqués de Mary, en 1.º de Agosto de 1717, zarpó de Barcelona con nueve mil hombres de desembarco, y en menos de dos meses se posesionaron de la isla de Cerdeña.

Mandando el navío «Santa Isabel» en la Escuadra del general D. Antonio Gaztañeta, salió de Barcelona con la expedición para Sicilia; se halló en las operaciones consiguientes del desembarco, en la toma de las plazas de Palermo y Messina y dominación de toda la isla, distinguiéndose por su valor y ardimiento en el combate naval que sobre aquellas costas tuvo esta Escuadra contra la inglesa del Almirante Bing, el 10 de Agosto de 1718; y en la mañana del 12 de dicho mes y año, fué atacado su navío solamente por otros cuatro ingleses; por más que Reggio combatió valerosamente, agoviado por el número fué hecho prisionero.

Siendo más tarde, Comandante del navío «Emprendedor», asistió á la campaña en que el Marqués de Ledesma, á fines de 1720 y principios de 1721, levantó el sitio puesto á Ceuta hacia muchos años, derrotando á los moros. En todas estas operaciones militares se condujo Reggio con inteligencia y bravura.

En seguida hizo con el navío de su mando un viaje redondo á las islas Canarias y otro al mar del Sur, visitando las islas Malvinas, Valparaíso, Arica y el Callao de

## Ecos Navales

Lima, pasando después á Montevideo y regresando á Cádiz.

En Junio de 1727 perteneció á la Escuadra del Jefe D. Rodrigo de Torres, con la que cruzó en el canal de la Mancha, apresando cinco buques mercantes ingleses.

Fue á la América septentrional con la flota de Indias á cargo de Teniente General marqués de Mary y regresó con caudales al puerto de Cádiz el 18 de Agosto de 1730.

Posteriormente operó en el Mediterráneo é incorporado á la Escuadra del Teniente General D. Francisco Cornejo, salió de Alicante el 15 de Junio de 1732, con la expedición del duque de Montemar para la reconquista de Orán, lo que se llevó á efecto después de operaciones y combates en que quedaron con honor y gloria las fuerzas de mar y tierra de la expedición.

En 1733 perteneció Reggio á la Escuadra del conde de Clavijo, compuesta de diez y seis buques, con la que salió á la mar el 4 de Diciembre desde Barcelona para Italia con tropas de desembarco; ya en esta época era Reggio General de la Armada; prestó allí servicios distinguidos, y cuando se creó la Orden de San Jenaro de Nápoles por Carlos III, en 1739, se le concedió á don Andrés Reggio la Gran Cruz de la mencionada Orden.

Fue nombrado Comandante general de Marina del Departamento del Ferrol, por orden del señor Infante Almirante General y tomó posesión de dicho mando el 14 de Junio de 1740, y por otra de 17 de Julio siguiente cesó en él, por haber sido nombrado segundo jefe de la Escuadra de don Rodrigo de Torres.

Pasó de nuevo á la América septentrional, visitó nuestras Antillas y estuvo en los principales puertos de Costa-Firme. Desde Cartagena de Indias se trasladó á la Habana en 1741, y al regresar á España D. Rodrigo de Torres, quedó Reggio con el mando de las fuerzas navales allí existentes, protegiendo nuestro comercio y pabellón en el mar de las Antillas y Seno mejicano; y también protegió la instalación del Arsenal de la Habana, como necesario para nuestro poder naval en la América septentrional.

Ascendió á Teniente General en 1745 y siguió en el mismo mando donde tenía acreditado buen concepto y renombre.

El 10 de Octubre de 1748, se presentó sobre la Habana una Escuadra inglesa mandada por el Almirante Knowles, de seis navíos y una fragata, en ademan de reto; el pundonoroso Reggio lo aceptó desde luego y salió del puerto con la Escuadra, compuesta de los navíos «Africa», de la insignia, «Invencible», «Real Familia», «Conquistador», «Dragón» y «Nueva España» y la fragata «Golga». El 12 del mismo mes y año se sostuvo á la vista de la Habana un tenaz combate por ambas Armadas con valeroso y tenaz empeño.

Aunque iguales en número de buques las dos Escuadras, la inglesa era superior no solo por el número de cañones que montaba y su mayor calibre sino por las condiciones marineras de sus buques. Sin embargo, se sustentó el combate con gallardía y aunque rompió la línea española y algún navío de ella afojó en el empeño, se conservó el mar de batalla y en el navío «Africa», de la insignia del general Reggio, se mantuvo la conveniente serenidad, se ostentó el debido valor, y se hizo, en fin, una resistencia honrosa y aun con gloria.

El «Africa», que quedó desmantelado y que al fin se perdió en la costa antes de entrar en la Habana, tuvo 41 muertos, entre ellos tres oficiales y 69 heridos, entre ellos siete oficiales. De este hecho naval nos hemos ocupado extensamente en la Historia de la Marina de Guerra.

Cuando llegó á noticia del Gobierno este notable hecho de armas, determinó que la conducta militar de D. Andrés de Reggio, Teniente general y jefe de aquella Escuadra, se examinara, y juzgase ante un Consejo de guerra de Oficiales Generales. De la defensa del ilustre acusado, se encargó el Capitán del mismo navío «Africa», don Juan Antonio de la Colina, oficial muy entendido y bizarro, cuya biografía hemos publicado también, que en la función de que se trata, dió relevantes pruebas de marino inteligente y valeroso, y que elocuente y hábil como hombre de ciencia náutica, defendió con tal acierto á su jefe, que éste fué absuelto, declarándole el Rey su aprecio por el notorio valor y conducta con que sostuvo el honor del pabellón de España.

El 13 de Junio de 1749, fundó en el Ferrol D. Andrés de Reggio, mandando la flota de Indias y conduciendo doce millones de pesos fuertes.

Pasó enseguida á Madrid, y el Gobierno le encomendó comisiones de la más alta importancia.

Ascendió á Baylío Gran Cruz de la Orden de San Juan de Jerusalem, y por último, se le acordó la Capitanía General del Departamento de Cádiz, con la Dirección general de la Real Armada que le estaba anexa.

Sirvió estos altos cargos muchos años, ya interinamente, ya en propiedad, y en el ejercicio de los mismos falleció en la villa de Puerto-Real el 10 de Febrero de 1780 á los ochenta y ocho años de edad.

Los batallones de Marina y los buques de guerra surtos en el puerto, tributaron á su cadáver los honores fúnebres correspondientes á su alta dignidad; y el Teniente General D. Juan de Langara y Arizmendi, que le sucedió en su puesto, presidió el duelo, que fué concurridísimo, pues todos reconocían en el veterano marino su valor y virtudes.

El Contraalmirante Pavia, de quien hemos tomado la biografía que antecede, aunque no estamos del todo conformes con las apreciaciones que hace del combate contra el Almirante inglés Knowles, termina la biografía del modo siguiente:

«D. Andrés de Reggio y Branciforte, Saladino y Colonna, fué un aventajado general de su época, un valeroso militar y una persona caballerosa y digna del aprecio de cuantos lo conocieron y trataron. Su memoria siempre se conserva con orgullo en la Armada española». Seguramente merece ser recordado, aunque no fuera más que por su antigüedad, y por ser de los primeros que en el renacimiento de la Marina nacional, aunque nacido fuera de España, vino en los comienzos de la organización del Cuerpo general de la Armada, de donde donde luego salieron marinos tan ilustres como los que vamos citando en estas pequeñas biografías.

Manuel Diaz y Rodriguez. Madrid, 15 de Abril 1905.

Desde Ferrol.

Obreros sin trabajo.—Descarga eléctrica.—Fiesta patriótica.—Muerte sentida.

En vista de la multitud de obreros que hay sin trabajo, lo cual crea una situación verdaderamente insostenible, ha acordado el Ayuntamiento emprender algunas obras para que puedan comer los braceros.

Se está gestionando activamente del Gobierno que realice obras públicas que mejoren la situación de la clase obrera.

Estando trabajando en la central eléctrica del Arsenal el maquinista de la Marina de guerra Vicente Martínez, subido en una escalera, perdió el equilibrio.

Para no caer, agarróse á un cable eléctrico, recibiendo tan fuerte corriente, que murió instantáneamente.

Los compañeros se impresionaron hondamente al ver la desgraciada muerte del pobre maquinista.

En la Cámara de Comercio se ha acordado la celebración de fiestas anuales para conmemorar el día 25 de Agosto la fecha del año 1800, en que los ingleses trataron de apoderarse del Ferrol.

Combatieron con dicho puerto 14.000 hombres, protegidos por 74 navíos, siendo rechazados por los soldados españoles á la altura de Montebrión.

El entierro del capitán de fragata D. Ramón Viñas ha sido una imponente manifestación de duelo.

Era un jefe apreciadísimo, que ejercía el cargo de comandante de Marina de este puerto. La Prensa le dedica unánimes elogios por su rectitud, celo y pericia.

Buena ruso-japonesa.

LA ESCUADRA RUSA

La Escuadra del Almirante Rodjestvensky se encuentra actualmente en la zona más peligrosa. Su jefe se ve forzado á elegir entre dos derrotos igualmente difíciles para ganar el mar oriental de China y doblar la isla Formosa, que es un centinela avanzado que el Japon tiene en el Pacifico.

Si el Almirante Rodjestvensky escoge el camino del Oeste, es decir, el Estrecho de

Fou-Chiao, tendrá cerca dos importantes bases navales japonesas, las islas de Pescadores y Kailung, que el Almirante Togo ha convertido en formidables.

Si, por el contrario, gana la alta mar tendrá que atravesar todo el archipiélago, de Rio-Kiu, pasaje difícilísimo y en el que la monzón es mal enemigo.

Todo esto, á menos que el Almirante ruso renuncie al objetivo de Vladivostok y acepte el combate en aguas de Formosa, donde la flota japonesa es seguro que estará concentrada á estas horas.

Si el combate se libra en este paraje, no tardaremos en saberlo, porque los japoneses poseen un cable entre Kailung y Nagasaki.

Buques rusos.—Bajas de la tripulación.—Los japoneses á caza de carboneros.

Paris 17.

Se confirma la noticia de estar varios buques rusos fundados en la bahía de Caraman.

Desde su salida de Europa hasta la fecha la Escuadra rusa sólo ha perdido ocho hombres de los 18.000 que conduce.

Los japoneses han capturado numerosos barcos carboneros.

Reclamaciones del Japon á Francia.—El ataque á Rodjestvensky.

Paris 17.

Se cree que el Japon presentará reclamaciones á Francia sobre la presencia durante más de cuarenta y ocho horas de la Escuadra rusa en el puerto de Convik.

En el caso que Francia declare que dicha Escuadra se halla fuera de las aguas jurisdiccionales, el Japon podrá entonces atacar los citados barcos sin faltar á las leyes de neutralidad.

La flota japonesa.—Vladivostok libre de hielos.

Paris 17.

Un despacho de Tokio dice que la Escuadra japonesa se halla en aguas de las islas Pescadores.

Vladivostok está libre de hielos.

Las islas de los Pescadores sometidas á la ley marcial.

Paris 17.

Telegramas de las Islas Pescadores dicen que aquellas islas han quedado sometidas á la ley marcial.

Todos los buques deben pasar á siete millas de la costa.

Los buques neutros necesitarán obtener permiso para entrar en el puerto de Kailung La Escuadra rusa.

Paris 17.

En Petersburgo oren que Rodjestvensky no puede aspirar á que su Escuadra pase inadvertida.

Los barcos probablemente fondean cerca de las costas de la Cochinchina, carbonando y limpiando fondos como pueden para aumentar la velocidad.

No se cree que pretenda esperar á Nebogatoff.

Se cree que Togo no dejará pasar á Rodjestvensky sin combatirlo.

Contra Vladivostok

Paris 17 (8 n.)

Un telegrama de Kungchuling dice que Kamimura opera por el alto Yalú, al largo de las costas de Corea, teniendo por objetivo un ataque á Vladivostok.

RECLUTA NAVAL

Aprendices marineros.

Entre las instituciones creadas en Inglaterra para el reclutamiento marino merecen citarse la Escuela práctica de aprendices marineros de Liscar y en la cual son admitidos los jóvenes que sienten vocación por el servicio de mar.

La escuela se halla establecida en Clifton Hall, edificio adecuado que cuenta una vasta extensión de terreno para recreo de los educandos y embellecimiento del edificio, que de este modo ofrece excelentes condiciones higiénicas.

En la actualidad, el establecimiento tiene además de la casa del Comandante y de los cuatro profesores á cuyo cargo corre la educación de los jóvenes, acomodo conveniente para cien aprendices divididos en dos brigadas.

Los dormitorios provistos de hamacas, son amplios y bien ventilados y las demás dependencias reúnen también las condiciones higiénicas indispensables donde viven constantemente un número tan crecido de jóvenes.

El principio fundamental de la institución, es que ningún muchacho pobre desee de consagrarse al servicio de la Marina deje de hacerse por falta de recursos siempre que tenga la aptitud física necesaria para soportar las rudeszas de la vida de mar.

La mejor recomendación es la de ser huérfano y la Escuela lo recibe cualquiera que sea su procedencia con tal de que su edad oscile entre 13 y 15 años. Fortenciones en su mayoría á las clases más humildes el cambio que al poco tiempo de ingresar en la Escuela se opera en ellos es verdaderamente admirable.

En el primer año pasaron 17 jóvenes al servicio de la real Marina británica de guerra y 26 á la mercante. Los premios de gananche y los ahorros que puedan hacer en los sueldos son administrados por el intendente de la casa.

Cuando los aprendices marineros regresan de un viaje...

con sus buques, y cuando luego buques en que han navegado, y cuando luego entran al servicio de la marina mercante son enrolados al mismo tiempo en la reserva naval.—X.

HUELGA VIOLENTA

Continúan los saqueos.—Un mitin.

Paris 17.

Comunican de Limoges que á la una de la tarde, un grupo de huelguistas ha saqueado una fábrica.

La tropa los dispersó; pero volvieron á reunirse y levantaron una barricada.

Después hicieron un mitin monstruo en el circo, al que asistieron más de seis mil personas.

Se pronunciaron discursos violentísimos. En este momento, la tropa rodea el circo en previsión de que haya más disturbios.

Colisión con la tropa.

Paris 17.

Comunican de Limoges que los huelguistas atacaron á la cárcel, resistiendo á las tropas, que primero hicieron las descargas con pólvora sola, y luego con bala.

Han resultado dos muertos y muchos heridos.

Consejo de Ministros

Después de las ocho de la noche, terminó el Consejo, facilitándose á la Prensa la siguiente

NOTA OFICIOSA

Comenzó el Consejo estudiando los expedientes de indulto que habrán de proponerse á Su Majestad en el acto de la Adoración de la Cruz.

El ministro de Agricultura dió cuenta del estado de la crisis agraria de Andalucía, de las cantidades libradas para obras, y de los caminos vecinales y carreteras que se están construyendo.

También dió cuenta el marqués del Vadillo de los donativos recibidos para la suscripción con destino á las víctimas del hundimiento del tercer Depósito.

Se aprobó el estado de distribución de fondos del presente mes.

El ministro de la Gobernación dió cuenta del proyecto de decreto creando una Junta para promover é inspeccionar la construcción del Asilo de la Fatoma, que fué aprobado.

Se empezó el estudio del Reglamento del descanso dominical, suspendiéndose el Consejo por lo avanzado de la hora.

A la salida, los ministros manifestaron que en el Consejo se había tratado del viaje del Rey á Extremadura, á quien acompañarán los ministros de Obras públicas y de la Guerra, quedándose el presidente en Madrid.

S. M. el Rey saldrá el lunes próximo, á las diez de la noche, y llegará á Cáceres á las doce y media del martes, saliendo ese mismo día para Badajoz, á las tres de la tarde, donde estará hasta las doce del miércoles, en que saldrá para Mérida, con objeto de conocer las antigüedades que esta ciudad atesora.

Regresará después á Badajoz, saliendo á las diez y media de la noche para Ciudad Real, adonde llegará el jueves, permaneciendo allí hasta la tarde para llegar aquel mismo día, á las cuatro, á Madrid.

El Sr. Basada dijo que en el Consejo se había tratado del descanso dominical, pero ni abordaron las cuestiones de las corridas de toros, ni la apertura de establecimientos de bebidas, por haber dedicado todo el tiempo á examinar las reclamaciones, informes y documentos referentes al asunto.

73 FOLLETON DEL "DIARIO DE LA MARINA"

PEDRO SIMPLE

SEGUNDA PARTE

OBRA ESCRITA EN INGLES

POR

EL CAPITAN MARRYAT

TRADUCIDA AL ESPAÑOL

POR D. N. F. CUESTA

El primer teniente se adelantó y me saludó, yo le dije que deseaba saber el nombre del buque y el de su comandante para ponerlo en nuestro cuaderno de bitácora, y que estaba encargado de ofrecerle los servicios que se pudieran prestar.

Contestó que el capitán sobre cubierta y se volvió para mostrarme; pero el capitán había bajado ya á su cámara.

—Voy á informarle de su mensaje de usted; no sabía que había dejado la cubierta.

Cambié algunos cumplimientos y noticias con los oficiales, que parecían muy buenas personas, y después vino el primer teniente á rogarme que pasara á la cámara del capitán.

Bajé, se abrió la puerta, fui anunciado por el primer teniente, el cual se retiró, y

yo miré al capitán, que estaba sentado junto á una mesa.

Era un hombre robusto con dos ó tres cintas en la botonadura de la casaca y unos grandes bigotes.

Pensé que había visto yo aquella cara antes, pero sin poderla recordar.

Me habían dicho los oficiales que el capitán se llamaba el conde Shucksen, nombre que yo no había oído nunca.

Me dirigí pues en francés al conde con un largo cumplimiento, acompañado de las necesarias etcéteras.

El capitán se volvió hacia mí, separó la mano en la cual tenía apoyada su frente, y mirándome á la cara dijo:

—Sr. Simple, apenas entiendo el francés; hableme usted en inglés claro.

Quedé sorprendido y dije;

—Yo conozco esa cara, ¿estaré equivocado? No, es imposible: ¿usted es el señor Chucks?

—El mismo mi querido Simple, un antiguo amigo de usted; Chucks el contramaestre es el que tiene usted delante.

Conoció á usted tan luego como subió por el costado y temí que inmediatamente me conociese usted también, por lo cual bajé á mi cámara para no tener que explicarme delante de los oficiales.

Le estreché cordialmente la mano y sentándome le dije:

—Me informaron de que la fragata estaba mandada por el conde Shucksen.

—Es que yo ahora soy conde mi querido Pedro; pero como no tiene usted tiempo que perder se lo explicaré todo.

Recordará usted que me dejaron moribundo á bordo del corsario, teniendo puesta la chaqueta con las charreteras del capitán.

Vinieron los botes enemigos, el buque fué abordado y me encontraron; yo apenas respiraba, y creyéndome capitán me pusieron en un bote y me llevaron á tierra; poco tiempo después se hundió el buque.

Nadie esperaba que yo viviese, pero á los pocos días estaba ya mejor.

Me preguntaron cómo me llamaba, les dije mi nombre, y ellos le alargaron no se como hasta decir Shucksen.

Me curé como por milagro y ahora estoy tan bien como he estado toda mi vida.

Al cabo de algunas semanas fué enviado á Dinamarca en un buque costero, pero dimos con tan furioso huracan que naufragamos en la costa de Suecia cerca de Carlesrona.

Los daneses estan entonces el guerra con los suecos fueron hechos prisioneros, mientras que á mí me dieron la libertad y me trataron con gran distinción; pero como no podía hablar el francés, en sueco no estaba muy bien; sin embargo, me dieron una pen-

sión y el permiso para volver á Inglaterra cuando quisiera.

Los suecos, como he dicho, estaban en guerra con los daneses y los rusos, y estaban aparejando una gran escuadra, pero no entendían mucho del asunto.

Yo me divertía en pasear por los muelles mirando lo que hacían, pero no tenían treinta hombres en la escuadra que supieran lo que llevaban entre manos ni jefes que pudieran mandarles.

Así yo, como no podía estar ocioso, fui por grados diciéndoles á unos y otros lo que debían hacer hasta que los enseñé, y los capitanes y oficiales se mostraron muy agradecidos.

Al fin yo me puse á trabajar con los marineros, y les arreglé las jarcias y los velas y el jefe de escuadra, que me vió trabajar como si me pagasen, vino con un intérprete inglés y me preguntó si deseaba ir á Inglaterra ó entrar á su servicio.

Yo ví desde luego lo que querían, y contesté que como no tenía mujer ni hijos en Inglaterra y me gustaba mucho su país, entraría de buena gana á su servicio si sus proposiciones eran aceptables.

Me volví á mi casa y no parecí en tres días por el muelle, y al cabo de este tiempo recibí una carta del jefe de la escuadra ofreciéndome el mando de una fragata si quería entrar á su servicio.

contesté que debían ofrecerme alguna cosa

más, y eso con la expresa condición de no tomar las armas contra Inglaterra.

Estuvo esperando una semana, y luego me ofrecieron hacerme conde, y darlo el mando de la fragata si me convenía.

Como puede usted suponer, porque era precisamente mi bello ideal el ser noble consentí; me hicieron conde de Shucksen y me dieron una hermosa fragata.

Salimos á la mar y ya sabe usted la refriega que hemos tenido con los rusos, la cual creo que no nos ha desahogado; tuve la fortuna de distinguirme porque cambié andanadas con un navío ruso de dos puertos y salí del combate con honor.

Al volver al puerto gané esta cinta

por último, la artillería de los buques intervino en la batalla.

Aunque esto se hiciera como simulacro, con arreglo a un plan cuidadosamente elaborado con anticipación, es un hecho significativo que demuestra hasta qué punto Alemania se preocupa de sacar a la Marina todos los servicios que puede prestar.

Vamos, ahora, a exponer la parte tomada por la Marina en las maniobras imperiales alemanas de 1904, valiéndonos para ello del claro relato que de ellas se hace en la *Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten*, donde aparece cuanto se refiere a la Marina, hecho con grande y cuidadoso estudio, al mismo tiempo que expuesto en una forma muy interesante.

La brigada transportada por la Escuadra fué la brigada 37 de Infantería, que comprendía los regimientos 78 y 91, un pelotón del tercer regimiento de líneas, dos baterías del regimiento 62 de Artillería y dos compañías del segundo batallón de pontoneros. En total: 3.600 hombres, 170 caballos, ocho cañones y 25 carruajes.

La Infantería se embarcó en 12 guardas-costas acorazados y cruceros; los caballos y carruajes los fueron en chalanas y gabarras flotadas con este objeto.

El embarco se verificó en Travemünde; empujó a las cinco de la tarde del 12 de Septiembre y se había preparado con un gran cuidado por la Marina. Por doquiera se pusieron cuadros con cartones indicando los nombres de los buques y las unidades que cada uno de ellos debía recibir. La Infantería en traje de campaña entró, bajo la dirección de los oficiales en las embarcaciones que debían llevar las fuerzas a bordo. El embarco de caballos y carruajes se hizo por medio de puentes volantes y se efectuó sin dificultad a pesar de la resistencia de algunos caballos, habiendo tenido cuidado de colocar a estos puentes bandas de tela gris para ocultar a los caballos la vista del mar.

Todo el embarco se hizo en tres horas, terminando a las ocho de la tarde. Los buques de guerra embarcaron cada uno por término medio 30 hombres, habiendo con holgura.

Los transportes padecieron durante la noche bajo la protección de la segunda Escuadra y llegaron al *Wohlenberger Wick*, donde el desembarco debía comenzar a las ocho. Con este objeto, durante la noche precedente fueron torpederos a hacer los sonajeros necesarios a fin de reconocer los puntos de desembarco mejor protegidos contra el viento.

Lo primero que efectuó el cuerpo de desembarco de la segunda Escuadra, tan pronto como puso el pie en tierra, fué perseguir a las patrullas de caballería enemiga que vigilaban la costa; y después, 500 hombres con 24 ametralladoras ocuparon la posición de *Windmühlenberg* para proteger la playa. Bajo su protección principiaron el desembarco. Los acorazados y grandes cruceros de la Escuadra, forzados por su calado a permanecer a seis millas de distancia, enviaron todas sus embarcaciones para facilitar, de modo que toda la infantería pudo ser echada a tierra a la vez. Los botes quedaron a 1.000 metros de la playa, teniendo que desembarcar los soldados con los pantalones remangados y los zapatos colgados del fusil, metiéndose en el agua.

En cuanto a los caballos y carros, los buques que los llevaban fueron remolcados por lanchas de vapor hasta aproximarnos lo más posible a tierra, teniendo que vadear 150 metros próximamente. Mientras esto se efectuaba, los pontoneros empezaron la construcción de un muelle-puente de 100 metros de largo, destinado al reembarco de caballos y carruajes para el caso de fracaso. Este muelle-puente quedó terminado a las siete de la tarde.

La infantería y el pelotón de caballería estuvieron listos para ponerse en movimiento a las diez de la mañana, la artillería a las once. Es decir, tres horas después de haber principiado el desembarco.

Vamos ahora la parte tomada por la Marina en estas operaciones, el 14 y el 15.

El 14, a las 230 horas de la tarde, la Escuadra recibió la siguiente orden del Emperador, por el telegrafo sin hilos: «He tomado el mando del noveno cuerpo y atacaré al enemigo mañana cerca de Walsdorf. El cuerpo de desembarco de la Marina estará mañana a las 9:30 de ella, cerca de Gramcow, desfiladero al Norte del camino Wismar-Wohlenberg, dando frente al Sur, a mi disposición.»

Desde las cuatro de la tarde, la Escuadra dejó la bahía de Travemünde y entró de noche en el Canal del *Wohlenberger Wick*. Desde las cinco de la mañana quedó en tierra el cuerpo de desembarco de la Escuadra fuerte de 2.500 hombres con 40 cañones y 42 ametralladoras, y se dirigió a Gramcow.

Estaba destinado a sostener el flanco derecho del noveno cuerpo. Cuando éste tomó la ofensiva, los marinos fueron destinados a la 41 división y a cooperar con ella.

No tuvieron, sin embargo, necesidad de intervenir en la acción, pues la Guardia comenzó en aquel momento a batirse en retirada bajo la presión del noveno cuerpo. Llamó mucho la atención del Ejército la resistencia para marchar del cuerpo de desembarco de la Marina que tenía que arrastrar a brazo por sembrados y malos terrenos sus cañones y ametralladoras.

En cuanto particularmente a la Escuadra, colocada lo más cerca posible de tierra por detrás del noveno cuerpo, tenía la orden de hallarse lista para intervenir con su artillería. Se comunicaba con el comandante en jefe de dicho cuerpo por medio de señales semafóricas instaladas sobre los puntos dominantes entre el Estado Mayor y la playa.

Estos puestos de señales, se excedieron a todo lo que se podía esperar de ellos, desde el punto de vista de la seguridad y rapidez de las transmisiones durante el curso del combate, no solamente entre las divisiones y con el Estado Mayor del cuerpo de Ejército, sino aun para las patrullas que los poseían.

Desde que el Emperador, que se hallaba en Pieldeberg para observar la acción, conoció por las noticias de las patrullas y por las transmisiones por la telegrafía sin hilos y por las señales semafóricas hacia las nueve de la mañana la dirección de la Guardia, dió orden a la Escuadra de intervenir con su artillería en el combate. Minutos después ésta rompió el fuego.

En la realidad, toda la eficacia de este fuego habría dependido de la observación del punto de caída de los proyectiles y la transmisión a la Escuadra de estas observaciones para la rectificación de punterías. Sin duda que el servicio de señales tan cuidadosamente organizado, da motivo a creer que la artillería de la Escuadra lograría su objetivo, sin sin que desde a bordo se pudiese ver el objeto contra quien se dirigía.

Los resultados de estas maniobras fueron, como se ve muy satisfactorios.

El día 24 del actual emprenderá S. M. la excursión anunciada a Extremadura y Ciudad Real.

Desde Madrid irá directamente a Badajoz, yendo desde esta capital a Mérida, Cáceres y Ciudad Real.

El gobernador de Vizcaya telegrafió anoche que había conseguido que el alcalde de Bilbao retirase la dimisión que tenía presentada.

El lunes próximo saldrá de Lourizán para Madrid el Sr. Montero Ríos.

En el Consejo de ayer tarde, el Sr. Besada no dió cuenta del proyecto de Reglamento de reorganización de la Policía, porque no lo ha terminado aún el subsecretario de Gobernación, Sr. Andrade.

que el Gobierno decidiera abrir antes las Cortes, lo cual no parece probable, puesto que el Rey tiene que hacer su anunciado viaje a Extremadura antes de fin de Abril.

El día 24 del actual emprenderá S. M. la excursión anunciada a Extremadura y Ciudad Real.

Desde Madrid irá directamente a Badajoz, yendo desde esta capital a Mérida, Cáceres y Ciudad Real.

El gobernador de Vizcaya telegrafió anoche que había conseguido que el alcalde de Bilbao retirase la dimisión que tenía presentada.

El lunes próximo saldrá de Lourizán para Madrid el Sr. Montero Ríos.

En el Consejo de ayer tarde, el Sr. Besada no dió cuenta del proyecto de Reglamento de reorganización de la Policía, porque no lo ha terminado aún el subsecretario de Gobernación, Sr. Andrade.

NAVEGACIÓN A TURBINAS

Dicen *Las Novedades*, de Nueva York, lo siguiente: «El 1.º de Abril llegó a Halifax, Nueva Escocia, el vapor inglés *Victorian*, procedente de Liverpool y Mobile, de donde salió el 25 de Marzo.»

Es el primer vapor provisto de turbinas que ha cruzado el Atlántico. Trajo 1.500 pasajeros.

Se esperaba que hiciese el viaje en seis días, pero tardó siete y veintidós horas. La travesía entre Mobile y Halifax es de 2.500 millas, y el orden de singladuras por las veinticuatro horas de los primeros siete días y las veintidós del octavo, fué: 235, 283, 293, 305, 352, 333, 313 y 335 millas. Dicese que tuvo muy mal tiempo.

Las turbinas son del tipo llamado «flujo paralelo», de un sistema especial y hacen funcionar a tres ejes, cada uno con su propulsor. El Capitán McNeill se muestra muy entusiasmado y espera regresar a Europa en seis días y seis horas.»

ESCUELA NAVAL DE COMERCIO

La Junta que en Barcelona, presidida por D. Juan Antonio Güell, se ha establecido para la gestión de la Escuela Naval de Comercio, idea que tanto ha elogiado este DIARIO, nos remite las siguientes notas respecto a la constitución de dicha Escuela, que con mucho gusto publicamos:

La *Escuela Naval de Comercio* funda principalmente su educación en el conocimiento de los diversos países por medio de los viajes y largas estancias en ellos y en la práctica de idiomas extranjeros, para que aquel conocimiento sea efectivo.

Con este objeto se establece la *Escuela* en un barco-vapor que recorrerá y visitará, durante tres cursos de ocho meses, los diversos países de Europa, América, África y Oriente.

La *Escuela Naval de Comercio* se propone conseguir conjuntamente la Educación, ó sea la formación del carácter, y la Instrucción, ó sea la ilustración de sus alumnos.

Conseguirá la formación de su carácter: Señalando importancia especial al desarrollo físico; prestando extremada atención a la higiene por medio de los ejercicios de gimnasia, clases en cubierta, juegos, etc.; y, sobre todo, por las inmejorables condiciones que para la salubridad en la época del desarrollo ofrece la navegación, que es el medio en que se establece.

Por la disciplina y sobriedad que necesariamente implica la vida a bordo.

Por medio de la vida en común de profesores y alumnos, que hace que aquéllos se constituyan en preceptores de éstos.

Y, por último, por el conocimiento práctico y la observación de la vida en los diversos países, que es el mejor complemento para conseguir aquel fin.

Conseguirá la ilustración de sus alumnos: Por medio de estudios en clase y práctica de conocimientos.

Constituirá la base de los estudios en clase: La Geografía Comercial y la Economía Política.

Recibirán también enseñanza de Contabilidad, Matemáticas, Derecho Mercantil, Legislación de Aduanas, Derecho Internacional, Derecho Civil, Moral, Francés, Alemán e Inglés.

Constituirá la práctica de conocimientos: Física, Química, conocimiento de productos y especialidades dentro de estos ramos.

Estos tendrán lugar en el laboratorio y museo comercial, cuya formación será resultado consecutivo de los varios viajes del Barco-escuela.

Recibirán también, los alumnos que lo soliciten, clases de Náutica de los oficiales de a bordo, con objeto de que, aprovechando esto y los viajes de altura que hará el Barco escuela en el segundo y tercer cursos, puedan obtener, si lo desean, el título de pilotos.

Se procurará hacer compatibles con la época y duración de los viajes, los exámenes de los estudios que conviniere a los alumnos de la Escuela cursar en otros centros oficiales de enseñanza.

El Barco-escuela establece todo el profesorado extranjero, de distintas nacionalidades los distintos profesores y proporcionados por los centros más progresivos de Europa.

Los cursos serán tres, de ocho meses cada uno.

Terminados los tres cursos, se concederá a los alumnos un título, que pondrá a los mismos en condiciones excepcionales para obtener cualquier empleo del comercio ó banca.

Para alcanzar dicho título presentarán los alumnos una memoria comercial, resultado de su observación y estudios durante los tres cursos.

Los alumnos no podrán ser menores de 15 años, ni mayores de 22.

El precio de matrícula por cada curso será de tres mil doscientas cincuenta pesetas, todo comprendido.

A fin de evitar la dificultad que a algunos pudiera ofrecer el desembolso de la cantidad que esta educación requiere, la *Escuela Naval de Comercio* se ha entendido con una Compañía extranjera de seguros, que establecerá para esta Escuela un seguro sobre la educación. Dicha Compañía de seguros está dispuesta a anticipar el importe de las pensiones mediante el pago de una prima anual durante diez años.

Para el ingreso de alumnos serán preferidos los presentados por accionistas del Barco-escuela, y, entre éstos, tendrán preferencia los que posean mayor número de acciones.

En el Barco-escuela se establecerá una Exposición permanente de los productos nacionales con objeto de darlos a conocer en los puertos que visite el Barco-escuela y para estudios comparativos que harán los alumnos.

PRIMER CURSO

- MEDITERRÁNEO, ORIENTE, ATLÁNTICO
Salida de Barcelona el 1.º de Febrero.
A Marsella, treinta días de navegación.
En Marsella, estancia, un día y doce horas.
A Génova, navegación, un día y doce horas.
En Génova, estancia, treinta días.
A Nápoles, navegación, dos días y doce horas.
En Nápoles, estancia, cinco días.
A Grecia (Pireo), navegación, cinco días.
En Grecia, estancia, cinco días.
Mar Negro (si hay tiempo).
De Grecia a Siria (Smirna), navegación, un día y doce horas.
En Siria (Bayrouth, Jaffa?), navegación, cinco días.
A Alejandría y Port Said, navegación, dos días.
En Alejandría, estancia, tres días.
A Sicilia, navegación, ocho días.
A Philippeville, navegación, ocho días.
En Philippeville, estancia, tres días.
A Argel, navegación, un día y doce horas.
En Argel, estancia, tres días.
A Orán, navegación, un día y doce horas.
En Orán, estancia, dos horas.
A Tánger, navegación, dos días.
En Tánger, estancia, tres días.
A Lisboa, navegación, cuatro días.
En Lisboa, estancia, treinta días.
A la Coruña, navegación, dos días.
En la Coruña, estancia, dos días.
A Santander, navegación, dos días.
En Santander, estancia, dos días.
A Bilbao y San Sebastián, navegación, doce horas.
En Bilbao, estancia, dos días.
En San Sebastián, estancia dos días.
A Burdeos, navegación, un día y seis horas.
En Burdeos, estancia, treinta días.
A Saint-Nazaire, navegación, seis horas.
En Saint-Nazaire, estancia, diez días.
Al Havre, navegación, tres días y doce horas.
En el Havre, estancia, treinta días de estancia.
A Bilbao, navegación, tres días y doce horas.
Total, doscientos cinco días de estancia y cincuenta de navegación.

SEGUNDO CURSO

- AFRICA OCCIDENTAL, AMÉRICAS LATINAS
Salida de Cádiz, el 1.º de Febrero.
A Mogador, navegación, un día.
En Mogador, estancia, dos días.
A Mazagán, navegación, seis horas.
En Mazagán, estancia, dos días.
A Las Palmas, navegación dos días y doce horas.
En Las Palmas, estancia, cuatro días.
A Santa Cruz de Tenerife, navegación, seis horas.
En Santa Cruz de Tenerife, estancia, dos días.
A La Plata, navegación, treinta y cinco días.
En Buenos Aires y Montevideo, estancia treinta días.
A Río Janeiro, navegación, diez días.
En Río Janeiro, estancia, cinco días.
A La Guayra y Puerto Cabello, navegación, veinticinco días.
En estos puertos, diez días.
A Veracruz, navegación, ocho días.
En Veracruz, estancia, veinte días.
A la Habana, navegación, cuatro días.
En la Habana, estancia treinta días.
A Puerto Rico, navegación, cuatro días.
En Puerto Rico, estancia, veinte días.
A Santander, navegación, veinticinco días.
Total, ciento veinticinco días de estancia y ciento catorce de navegación.

TERCER CURSO

- ESTADOS UNIDOS, INGLATERRA, NOROCCIDENTE DE EUROPA
Salida de la Coruña el 1.º de Febrero.
A Nueva York, veinte días de navegación.
En los Estados Unidos, sesenta días de estancia.
De Nueva York a Liverpool, veinte días de navegación.
En Liverpool, treinta días de estancia.
A Londres, tres días de navegación.
En Londres, treinta días de estancia.
En otros puertos de Inglaterra que convenga, treinta días de estancia.
De Londres a Hamburgo, tres días de navegación.
En Hamburgo, treinta días de estancia.
Regreso a Bilbao, cinco días de navegación.
Total, ciento ochenta días de estancia y cincuenta y uno de navegación.

Los interesados pueden dirigirse (personalmente ó por correspondencia) para la inscripción de alumnos y demanda de listas al Secretario de la Junta, Sr. D. Jaime Algarra y Postius, calle de Junqueras, 16, segundo, Barcelona.

Consejo en Palacio.

Esta mañana se ha celebrado en Palacio el acostumbrado Consejo, que no se celebrará el jueves por la festividad del día.

El Presidente hizo el resumen de la política exterior, ocupándose de la situación de Rusia, de la insurrección en Creta y de la guerra ruso-japonesa.

También dió cuenta el Sr. Villaverde de los viajes realizados por los soberanos extranjeros, y de los preparativos que se hacen en París y Londres para recibir a don Alfonso.

En las cuestiones de política interior se ocupó el de la catástrofe del tercer Depósito y de la suscripción hecha en favor de las víctimas.

Se ocuparon también del viaje de Su Majestad a las provincias de Extremadura. Los ministros dieron cuenta a S. M. de los acuerdos del Consejo de ayer, sometiéndolo a la firma regia varios decretos.

DESDE SAN FERNANDO

Noticias de Marina.—Del Departamento. 16 de Abril.

Se ordenó cese en el uso de licencia reglamentaria del tercer condestable D. Higinio Fernández, pasando a disfrutarla el de igual empleo D. Francisco Romero, ambos de la dotación del *Pelayo*.

—Pasa destinado a la sección, el tercer condestable D. Antonio Corviño.

—Dejóse sin curso instancia del teniente de navío, profesor de la escuela de ampliación crucero *Lepanto*, D. José Barrota Miranda, que solicitaba gratificación de brigada.

—Se conceden dos meses de licencia al segundo condestable D. Jurn Muñoz Peyrani.

—Se concede un mes de licencia por enfermo al segundo escribiente D. Manuel Sanz.

—Pasa al servicio activo cesando en la excedencia, el tercer condestable D. Antonio Corviño.

Centenario del "Quijote,"

En Madrid.

Ayer, por la mañana, se ha reunido la Comisión de Espectáculos del Ayuntamiento de Madrid, con objeto de ocuparse del Centenario del *Quijote*, habiendo acordado renunciar en absoluto a ocuparse de festejos, dejándose a la iniciativa del Gobierno, toda vez que no han parecido oportunos aquellos espectáculos de carácter popular que tenía acordados el Ayuntamiento, y en los que se iban a emplear las 50.000 pesetas votadas.

También ayer, por la mañana, estuvo en el Ayuntamiento una Comisión del gremio de vintateros, para anunciar al alcalde que se proponen construir una carroza con destino a la cabalgata que se celebrará en las próximas fiestas del Centenario del *Quijote*.

Después de terminar el Consejo, se reunió en ayer en la Presidencia la Junta del Centenario del *Quijote*.

Asistieron los señores Echegaray, Vicasillas, señor de Cuenca, el gobernador, conde de San Luis, el alcalde, conde Mejorada del Campo, y D. Justino Bernard, presidente de la Diputación.

En la reunión estuvieron los señores Villaverde, Cortezo y Maldonado.

A las nueve, próximamente, terminó la Junta su labor, quedando acordados los festejos que han de celebrarse con motivo del Centenario

del *Quijote*, en los días 7, 8 y 9 del próximo mes de Mayo.

Se celebrará una retreta militar el primer día, para cuya fiesta hácense grandes preparativos en los cuartales de la guarnición.

En la tarde del mismo día se verificará la gran batalla de flores, adjudicándose 20 premios a los carruajes y carrozas alegóricas.

El primer premio consistirá en 5.000 pesetas. En Valencia y Madrid se hacen grandes acoplos de flores para que esta fiesta tenga gran esplendor.

El segundo día se verificará una gran función de gala en el teatro Real, poniéndose a escena las siguientes obras, hechas á propósito para el acto que se ha de celebrar.

«La voladura de armas», letra de Sellés y música del maestro Vives; «Los Galeotes», letra de los hermanos Quintero y música de Bretón, y «El Caballero de los Espejos», letra de Ramos Carrión y música del maestro Jiménez.

Al final se representará una loa, escrita por el Sr. Fernández Shaw con música del maestro Caballero.

El tercero y último día se celebrará una fiesta académica, en la cual se leerá por el ministro un proyecto de decreto proponiendo una suscripción nacional para hacer un monumento al príncipe de los Ileguinos, y también el trabajo del Sr. Valera dedicado a este efecto. Por la noche otra velada que se celebrará en la plaza de toros por los orfeones y coros que han anunciado su visita.

No se ha decidido aún si todos estos espectáculos serán de pago para aumentar la suscripción en proyecto para construir el monumento a Cervantes.

NOTICIAS

El domingo 16, ha zarpado de Veracruz con rumbo a Habana, el buque correo *María Cristina*, de la Compañía Transatlántica.

Ha sido elegido senador por Burgos, el señor Martínez Escolar.

Al regresar esta mañana el Sr. Villaverde de Palacio a su domicilio, se salió una rueda del coche que ocupaba, al llegar frente al teatro de Apolo.

El carruaje recorrió unos 20 metros arrastrando. El Presidente del Consejo no sufrió más que el susto consiguiente, y en otro carruaje se trasladó a su domicilio.

Con objeto de procurar que en los negociados del Ministerio de Gracia y Justicia se trabaje durante las horas de oficina y no se vean los funcionarios interrumpidos a cada momento por los interesados que van á enterarse de la marcha de los asuntos, el señor Ugarte ha dictado una orden disponiendo que las visitas á los oficinas de su departamento se limiten á la hora de doce a una, todos los días.

Esta medida, que redundará en beneficio de todos, y del público especialmente, se anunciará en la portería del Ministerio.

La firma de Estado ha consistido ayer en dos decretos, nombrando la Comisiones para el examen de límites en las cuestiones sometidas al arbitraje del Rey de España en las Repúblicas de Honduras, Nicaragua, Perú y el Ecuador.

Espectáculos para hoy.

ESPAÑOL.—A las cuatro y media.—(25.º martes de abono).—Rosas de otoño.—La sabiduría.—A las ocho y media.—(Beneficio de María Guerrero) Rosas de otoño la sabiduría.

ZARZUELA.—A las ocho.—La Zarina.—La golfemia.—La varade alcalde.—Cascabel.

MODERNO.—A las ocho.—La guardabarra.—El estuche de monerías.—Miss-Full y el Morrongo.—Las Estrellas.

COMICO.—A las ocho y media.—Perico el jorobeta.—El dinero y el trabajo.—El Trienero.—El dinero y el trabajo.

Imp. del Fomento Naval, Venasas, 5.

INFORMACIÓN POLITICA

Una Comisión de Bilbao y otra de Soria han estado ayer tarde en la Presidencia, para interesar al Gobierno el indulto de unos reos de muerte, que de no ejercitarse la regia prerrogativa, serían ejecutados muy en breve en aquellas poblaciones.

Hasta primeros de Mayo no regresará a Madrid el Sr. Romero Robledo, á menos

Junta de Fomento Naval
Montepio Naval
Veneras, 5 MADRID
Comenzó á funcionar el 1.º de Enero de 1905.
Exceso de garantía: 125 000 PESETAS
Depositario: El Banco de España
Presidente del Consejo de Administración
Excmo. Sr. Duque de Veragua
El MONTEPIO NAVAL facilita, por la cuota de 5 pesetas mensuales, durante 120 meses, al término de los doce años de inscripción:
DOTE á los hijos.
CREDITO para establecerse.
CAPITAL para convertirse de obreros en patronos.
RETIRO para la vejez.
Director-Gerente: Excmo. Sr. D. José López Pérez
El Montepio Naval permite hasta á los obreros más humildes que pagando media cuota de 2,50 pesetas al mes, durante 120 meses, logren á los 12 años, un capital importante que les asegure medios de vida.
Concesiones especiales á los muertos en campaña, á los inutilizados en el trabajo ó en la defensa de la Patria y á los obreros sin recursos temporalmente.
Personas á quienes alcanzan los beneficios del Montepio Naval:
1.º A los marinos de guerra y mercantes.
2.º A los pescadores.
3.º A los obreros de mar.
4.º A los que se dediquen á las industrias que se relacionen con el mar.
5.º A los que se afillen como socios en la Junta permanente de Fomento Naval, sea cualquiera la provincia en que residan y la profesión que tengan.
6.º A los que dependan por razón de parentesco ó de industria de las personas determinadas en los números anteriores.
Para más informes, dirigirse al Director-Gerente.
NOTA.—Se admiten Agentes con referencias sólidas.

