

# Diario de la Marina

Año XXXVII.—Número 11.275

Redacción y Administración

Madrid, Lunes 24 de Abril de 1905

Calle de las Ventas,

Dos ediciones diarias

## LAS FLOTAS BELIGERANTES EN LAS AGUAS NEUTRALES

La larga estancia de la Escuadra de Rodjstvensky en Madagascar, que le ha permitido reunir allí todas sus divisiones, aprovisionarse de carbón y víveres y aún adiestrarse en prácticas militares y marinerías, así como el intento de dicho almirante de aprovechar la bahía de Camranh en las costas de Cochinchina como una base de operaciones, dando lugar á enérgicas reclamaciones á Francia por parte del Japón, ha puesto una vez más sobre el tapete la cuestión de los deberes de la neutralidad en la guerra marítima.

La esencia de la neutralidad es que ninguno de los beligerantes pueda obtener ventaja alguna sobre otro, por el auxilio que le presten las naciones neutrales; pero esto que es fácil vigilar y poner por obra en puertos y aguas jurisdiccionales cuando se trata de un solo buque ó de fuerzas navales exiguas, se convierte en una cuestión muy difícil para una nación neutral al tener que proceder con una poderosa Escuadra, cuyo almirante se arroja la interpretación de la ley, y cuando el Gobierno de aquella carece de habilidad ó de fuerza para hacer obedecer sus órdenes.

Por otra parte, aun tratándose de buques aislados, la legislación es muy diferente entre las naciones marítimas. Mientras en algunas sólo se permite á los buques beligerantes una estancia en sus puertos de veinticuatro horas; en otras, como ocurre en Francia, la permanencia no está limitada á ningún plazo fijo de tiempo.

El apartado 2.º de la circular que rige en Francia para la observancia de la neutralidad, dice literalmente: «La duración de la permanencia en nuestros puertos de los buques beligerantes, no acompañados de una presa, no se halla limitada por ninguna disposición especial; mas para que se les autorice á detenerse en ellos, han de quedar obligados á conformarse con las condiciones ordinarias de la neutralidad.» Esas condiciones prolijamente especificadas, se resumen en que no ha de aprovechar los recursos de tierra para aumentar su fuerza, y en abstenerse de hacer del lugar de su residencia una base de operaciones contra el enemigo.

Y así como con la regla de las veinticuatro horas, el deber de los Gobiernos neutrales es muy claro y muy fácil, con la de la estancia ilimitada, depende todo de la inteligencia y buena voluntad de las autoridades oficiales de los puertos y costas en primer término, y de las del Gobierno de la nación neutral en definitiva.

En la guerra que España se vio forzada á sostener con los Estados Unidos, se nos aplicó por casi todas las naciones, entre ellas Rusia, la regla de las veinticuatro horas; y todavía está muy vivo el recuerdo del rigor con que fué tratada en el Canal de Suez la Escuadra española del Almirante Cámara, á pesar de que España figura entre las naciones que no fijan límite á la permanencia en sus aguas de los buques beligerantes.

Como dice el profesor Holland, es indispensable llegar á un acuerdo internacional para la definición clara, del modo en que una nación neutral debe proceder, en el fin de evitar el uso abusivo de sus puertos y aguas jurisdiccionales por los buques y Escuadras beligerantes, debiendo ser éste el punto de atención más preferente en la discusión de los derechos y deberes de los neutrales, como ya se insinuó en 1890 en la Conferencia de La Haya y ahora los sucesos de la contienda entre Rusia y el Japón vienen á imponerlo con mayor fuerza.

## La política en Francia.

### Dimisión retirada.—Los periódicos.

Paris 23. Oficialmente se sabe ya que Mr. Delcassé ha retirado su dimisión. En la entrevista celebrada por Delcassé y Rouvier, éste ha declarado que la política expuesta en la Cámara está absolutamente conforme con la seguida por el ministro de Estado y que el Gobierno se hacía de ella solidario.

Ante esta declaración, Delcassé retiró su dimisión. Varios periódicos se felicitan de que monseñor Delcassé haya conservado la dirección de los Negocios Extranjeros, opinando que su salida del ministerio hubiera parecido una satisfacción dada á las exigencias de Alemania.

## Ecos Navales.

### Inglaterra.

El Almirantazgo ha decidido formar flotillas de submarinos en los tres principales puertos de Inglaterra. La homogeneidad de lo que principalmente se busca en este plan; por eso los cinco submarinos de la clase B, serán los destinados á la División de Portsmouth, cuyo Comandante será el del torpedero «Hazzard». Cinco submarinos del tipo A, se establecerán en Davenport con el crucero «Forth». A Sheerness irán los del número 1 al 5, con un crucero todo fa no designado.

Eipreyecto dispone de todos los submarinos existentes en Inglaterra, excepto de los A 1 y A 5, que se hallan sufriendo reparaciones.

### Alemania.

Se acaba de probar el crucero alemán «Lübeck», que lleva como aparato motor

máquinas de turbinas. La velocidad pasó de 22 millas, que era la contratada; gobernó y evolucionó satisfactoriamente; el consumo de carbón con altas velocidades no fué superior al de los buques de máquinas recíprocas y en cambio se notó una absoluta falta de vibración. La máquina va toda ella debajo de la cubierta protegida, mientras en los buques de máquinas ordinarias se requiere una protección especial para ella; hay, por consiguiente, una gran economía de gastos y de peso. El Gobierno alemán ha aceptado la entrega del buque.

## Agitación revolucionaria en Rusia

### Desórdenes y huelgas.

Paris 23. Telegrafían de San Petersburgo, que han estado graves desórdenes en Libau. En Tiflis, los funcionarios rusos hacen causa común con los insurrectos.

Témenso graves desórdenes. Los obreros del puerto de Odessa, se han declarado en huelga.

### Prisiones de obreros.

Paris 23. Telegrafían de San Petersburgo, que se han verificado muchas detenciones en la noche última, en las fábricas situadas en los alrededores de la ciudad.

A los obreros detenidos se les han ocupado revólvers y proclamadas revolucionarias.

### Armas de fuego.—Nueva huelga.

Paris 23. Telegrafían de Odessa, que los obreros del puerto se han declarado en huelga.

Se han descubierto en la Aduana varias mercancías facturadas para Alemania, como instrumentos agrícolas, resultando ser armas de fuego.

## El Rey á París

### La fiesta de automóviles.

Paris 23. La «fiesta de automóviles», á la que asistirá don Alfonso al regresar de Versalles, se verificará frente al «Chateau de Bagatelle», y la constituirán una «carrera de la milla» y una «carrera de flores».

S. M. el Rey, con el presidente de la República y Mad. Loubet, las presenciarán desde la terraza de dicho chateau.

## UN RASGO HERMOSO

### La viuda del gran duque Sergio.— Pena conmutada.

Paris 23. La viuda de Sergio, la gran duquesa Eluabeth, ha obtenido del Zar la conmutación de la pena de muerte que se había impuesto al asesino de su marido, por la de destierro perpetuo en el gobierno de Vladimiro.

## De Marruecos.

Londres 23.

Las tropas de El Roghi y de Bu-Amema preparan un nuevo ataque á Úxda, según despachos de los corresponsales ingleses.

Los contingentes leales de Saidia han sido reforzados, y El Roghi ha pedido el envío de numerosos refuerzos á las kabillas del Sur que le son adictas.

Los rifleños, según esos informes, han enviado también refuerzos de importancia.

## LA ESTRELLA DE DELCASSÉ

Durante algunas horas, M. Delcassé, el ministro perpetuo de Negocios extranjeros de Francia, ha tenido en jaque á las cancillerías europeas con el amago de su dimisión.

Delcassé, que es el eje de la política anglo-francesa en Marruecos, ha creído por un momento que no se le apoyaba por sus compañeros de Gobierno con toda la firmeza que necesita para mantener su punto de vista en ese aspecto importante del problema africano y ha sacado el Cristo de la dimisión, consiguiendo inmediatamente que se le dieran todo género de satisfacciones.

Peró no por eso la cuestión marroquí mejorará para Francia, pues la opinión en el país mogrebino, es cada día más refractaria á la ingerencia francesa; y pese á los cancilleres franco-ingleses, el acto del emperador Guillermo en Tánger, ha marcado una interminable alarma en la estrella de Delcassé.

¿Qué ha visto éste gran caniller francés en el desenvolvimiento de la influencia de su país en Marruecos que le ha hecho pensar en retirarse? Se habla mucho del acto de fraternidad naval que las Escuadras británica y francesa, van á realizar respectivamente en Cherburgo y Portsmouth, como respuesta al acto realizado por el Kaiser en Tánger, pero no se dice nada de la contra respuesta que trata de realizar Alemania enviando su Escuadra á Tánger, puerto libre.

La cuestión marroquí se complica cada vez más y Delcassé empieza á vislumbrar un posible y estrepitoso fracaso. El problema del Norte africano se resolverá probablemente dejando inculplido el tratado anglo-francés de Abril y el convenio franco-hispano de Octubre, es decir, anulando por completo toda la política de Delcassé. Alemania no pretende privilegios, pero tampoco tolera exclusivismos; y como los indicados concertos están basados principalmente en beneficio de Inglaterra y Francia, con perjuicio evidente de las demás potencias europeas que tienen intere-

ses en Marruecos, síguese que al proclamarse ahora por Delcassé, que serán atendidos todos en intereses, es porque la insinuación germanica, lejos de ser desairada, ha sido atendida.

Y eso, y no otra cosa, es lo que se ha reflejado en el incidente del amago de dimisión hecho por el ministro perpetuo de Negocios Extranjeros de Francia. No puede irse con Escuadras ni cañones contra la razón y el derecho; si él se pone de su parte, es fuerte como el emperador teutón.

Si se tratase de España, de Portugal ó de Turquía, habría sido otra cosa, y la voz de la razón y del derecho se habría ahogado entre las cuchufletas cancellerescas anglo-francesas. Pero ha sido Alemania nación fuerte que está concluyendo da cumplir su admirable y potente programa naval, la que se pone del lado del derecho y la razón, y la razón y el derecho se impondrán sobre el exclusivismo en el problema marroquí.

Por eso Delcassé retira su dimisión, se achica y se hace el sordo á los desaires, á las contrariedades y los desengaños.

## El viaje del Rey

Conforme se había anunciado, esta noche, á las diez, saldrá S. M. el Rey, de Madrid para realizar su proyectada excursión á las provincias que aún no ha visitado.

He aquí el itinerario del viaje:

Día 24.—Salida de Madrid á las diez de la noche por la estación de las Delicias.

Día 25.—Llegada á Cáceres á las nueve de la mañana. S. M. permanecerá en aquella capital hasta las doce y veinticinco minutos, en que saldrá para Badajoz, y donde llegará á las tres y veinticinco de la tarde.

Día 26.—Salida de Badajoz para Mérida y vuelta á dicha capital, donde llegará á las seis y media de la misma tarde.

A las diez de la noche partirá el tren real de Badajoz para Ciudad Real.

Día 27.—Llegada á Ciudad Real á las ocho de la mañana.

Día 28.—Salida de Ciudad Real para llegar á Madrid á las tres de la tarde.

En Badajoz dará S. M. un té.

## EL CANAL DE PANAMÁ

Paris 23.

En breve llegarán á Panamá tres ingenieros europeos para tratar de si el Canal ha de ser con esclusas ó sin ellas.

El Gobierno americano invió á Francia, Inglaterra y Alemania, á nombrar representación técnica, entendiéndose el carácter internacional de la obra aconseja la intervención científica de las eminencias internacionales de la ingeniería.

### Estadísticas

## Vivir... para beber

La estadística, madre de la administración y buen gobierno de los Estados, tiene á veces ironías apilantadas.

En las grandes naciones, la estadística guía los actos del Poder, que se ajusta y amolda á lo que dicen los números.

Peró ahora, la Prensa extranjera ha publicado unos resultados estadísticos, según los cuales la borrachera es un bien para la Humanidad.

Prueba, ó mejor dicho, estadística al canto. Según investigaciones recientemente hechas, nada menos que por la «British Medical Association», el término medio de vida que alcanzan los borrachos es de cincuenta y tres años y tres días.

¿Es mucho? ¿Es poco? No lo discute; pero el caso es que la misma Asociación ha averiguado que el término medio de vida que alcanzan los que se abstienen de beber la preciosa sangre de nuestro Divino Redentor, es de cincuenta y un años y veintidós días.

La diferencia es de bastante consideración y da mucho en qué pensar el hecho de que ahora precisamente, en que por la revisión del reglamento de la ley del descanso dominical se abren las plazas de toros y se cierran las tabernas, al rayar de lo que ocurriría con el primitivo reglamento, se saquen á relucir esos números.

Los que, como suele decirse, quieren poner una vela á San Miguel y otra al diablo, esto es, los que están á veras venir, han tratado de averiguar qué ventajas estadísticas resultarían de conciliar ambos extremos, y el resultado les ha dejado sumidos en un mar de confusiones.

En efecto; acudiendo á la referida fuente de información, han sabido que el término medio de vida que alcanzan los que beben vino «con moderación», es decir, sin embriagarse, pero tampoco privándose en absoluto del zamo de cepa, es cincuenta y tres años y tres días.

¿Vale la pena diez días de diferencia el beber con moderación ó beber «á la diablo», como hacen los curdas de profesión? Los borrachos consumados lo niegan en redondo, y verdaderamente, la estadística, en este punto concreto, como diría un académico, es poco favorable para las Sociedades de templanza.

El alcoholismo es, sin disputa, la mayor de las calamidades sociales, porque engendra infinitad de males atroces, pero ¿cuál es el resultado final, según la estadística? Que el borracho vive más que el abstente; y el que bebe «con moderación» sólo vive diez días más que el más empedernido bebedor.

La decepción es horrible. Si la estadística es verdadera, la conclusión es que para vivir más, es necesario emborracharse; porque no bebido vino, se viven dos años menos que apiporándose del néctar báquico y bebiéndolo, como si dijéramos, con tasa y medida, sólo se sacan diez miserables días de ventaja.

¡Oh, la estadística!

Abel Imart.

## CANOS AUTOMÓVILES

### Un viaje extraordinario.

Una magnífica canoa automóvil de eurenía y cinco pies de eslora, ha salido de Londres para las Islas Shetland. Se llama Napier-Major y pertenece á M. Edg. La distancia que tiene que recorrer es de 760

millas; no hará ninguna escala y se pretende que realice el viaje en una semana.

Lleva á bordo una provisión de esencia de petróleo, suficiente para un viaje de 2.000 millas. Marchará á una velocidad de siete nudos y la tripulará cuatro hombres.

El puerto de llegada será Lerwich, y es la primera vez que una embarcación de este género emprende un viaje tan largo.

Si el caso está construido de un modo sólido; desplaza doce toneladas y tiene un camarote con cuatro literas para el descanso y para los tiempos duros.

### TRÁFICO MARÍTIMO

## TENDENCIA FEDERATIVA DE LAS COMPAÑÍAS NAVIERAS

De algún tiempo á esta parte obsérvase cierta tendencia en las Compañías de navegación, extranjeras á fusionarse para repartirse mejor el negocio de los transportes marítimos.

Principalmente, en Alemania, las Compañías navieras se combinan socialmente con suma facilidad, y en estos últimos años ha habido importantes fusiones que han dado fin á competencias ruinosas que podían perturbar el negocio en una misma línea servida por diversas Compañías.

Entre las más notables, pueden citarse la King sin Linie y la Deutsche Pacific Gesellschaft. Cuando no hay fusión se establece explotación en intereses comunes, y por lo tanto, término de competencia entre patriotas.

Una excepción hay y es la línea de Nueva York. La competencia es todavía muy viva entre Bremen y Hamburgo, pero á decir verdad es en cierto modo necesaria porque cada uno de esos puertos tiene un «hinterland» comercial bastante desarrollado y bien repartido para sostener su respectiva clientela.

En Inglaterra tales inteligencias no son tan fáciles. Donde los franceses tienen una compañía, los ingleses tienen diez y no hay una línea donde no haya por lo menos dos compañías.

Esto no obstante, en estos últimos años se han efectuado fusiones importantes, como por ejemplo la de la «Castle Line» con la «Union Line» y también la «Red Cross Line» con la «Booth Line».

Grandes aglomeraciones, á modo de pequeñas trusts han tenido lugar bajo la razón social de «Leyland Lines», «Elder», «Dempster et compañía» etc.

Otro hecho igualmente notable es el considerable desenvolvimiento que han experimentado las grandes Compañías, desarrollo que está realmente fuera de toda previsión y es desproporcionado respecto de sus capacidades de explotación, pero que no puede tener otra razón que la de hacer que desaparecieran las pequeñas competencias.—X.

## FALLECIMIENTO

Ayer falleció en esta corte la aprecabilísima señora doña Isabel Biedma y Onate, esposa de nuestro querido amigo D. Javier Gil Becerra, diputado á Cortes y que ocupa un alto cargo en la Dirección de la Compañía Transatlántica.

Las virtudes que adornaban á la finada cuya modestia, á pesar de pertenecer á familia opulenta y aristocrática, era proverbial, hacen que haya sido muy sentida su pérdida, que deja en su familia un vacío irreparable y una profunda pena, de esas que sólo puede mitigar la resignación cristiana.

Com acompañamiento de numerosos amigos, ha sido esta tarde conducido á la Estación del Norte el cadáver de la ilustre finada, para ser trasladado al panteón de familia, en Sepúlveda.

Com acompañamiento de numerosos amigos, ha sido esta tarde conducido á la Estación del Norte el cadáver de la ilustre finada, para ser trasladado al panteón de familia, en Sepúlveda.

## Guerra ruso-japonesa.

### La Escuadra de Rodjstvensky.—Los cruceros de Vladivostok.

Paris 23.

El Zar ha ordenado á la flota rusa de Rodjstvensky que saiga de las aguas jurisdiccionales francesas.

Los tres cruceros de Vladivostok acaban de ser reparados por completo. Salen y regresan de su fondeadero con mucha frecuencia, pero con grandes precauciones, como si temiesen ser objeto de ataques submarinos.

### Esperando á Niebagatof.

Paris 23.

En San Petersburgo se tiene el convencimiento de que el almirante Rodjstvensky esperará á que se le una Niebagatof para continuar la ruta hacia el Norte.

### La Escuadra de Togo.

Paris 23.

El cónsul del Japón en Manila ha recibido un telegrama diciendo que los elementos principales de la Escuadra de Togo se reúnen en el Sur de Formosa.

### El estrecho de Corea.

Paris 23.

Circula el rumor de que el almirantazgo ha ordenado á Rodjstvensky que evite pasar por el Estrecho de Corea.

Créese que intentará pasar por el Estrecho de La Perouse y establecerá su base naval en Sakhaline.

### Navegando.

Paris 23.

Comunican de Saigón que la Escuadra rusa ha abandonado la bahía de Camrank.

### Cañoneo en alta mar.

Paris 23.

Comunican de Saigón que toda la Escuadra rusa ha salido para Camrank en el mediodía de ayer.

A la caída de la tarde oyóse un violento cañoneo en alta mar.

Supónese que fuera efecto de algún en-

cuentro con los buques exploradores japoneses.

Los cuatro transportes rusos Kiel, Jupiter, Gortschhoff y Titag están en Saigón.

### Satisfacción en Tokio.

Paris 24.

Comunican de Tokio que la noticia de haber abandonado la Escuadra rusa la bahía de Camrank ha producido gran satisfacción.

En los círculos políticos y en la prensa, se espera que Francia evitará la repetición de incidentes análogos.

### Zarparon los rusos.

Paris 24.

Comunican de Saigón, que antes de zarpar á Camrank, Rodjstvensky visitó al Almirante francés Yonquieres.

La Escuadra rusa y los torpederos franceses, cambiaron el saludo.

### Batalla aplazada.

Paris 23.

El corresponsal de Russ en la Mandchuria dice que Linievitch no puede avanzar. Oyama no necesita apresurar la batalla que, probablemente, no se verificará si no después de un combate naval.

### Lo que dicen los chinos.

Paris 24.

Telegrafían de Karbin que los espías chinos refieren la viva actividad que se advierte en las tropas japonesas en el centro y el ala derecha del Ejército.

El estado mayor de Linievitch cree próxima una gran batalla.

Los kunguses continúan su depredación en la vía férrea.

## RÁPIDA

Quando en ciertos momentos nos abstraemos, cuando nuestros ojos se fijan en un punto indeterminado del espacio, casi siempre sentimos satisfechos los deseos de nuestra fantasía y vemos tomar formas reales á lo que no son más que creaciones de nuestra imaginación.

Estos instantes, en que la sugestión crea las alucinaciones más variadas, son los más felices de la vida.

Luego la realidad se encarga de despertarnos, enseñándonos que la sugestión es el apotemianismo del hombre por el hombre; que la vida, es la lucha terrible con nuestros semejantes para llegar á ser vencedores, si no queremos ser vencidos.

Las condiciones en que los hombres luchan por la existencia son muy desiguales.

Aquel que fué mejor dotado por la naturaleza, aquel cuyas actitudes de combatición son más energicas, es el más propio para llegar á ser uno de los hombres que dominan y dirigen á sus semejantes.

Peró sin embargo, no son éstos los que triunfan, sino los más despreciosos, los más dispuestos á sacrificar en aras de su ambición todo obstáculo que se cruce en su camino.

Por eso es inútil buscar teorías que resuelvan el problema social, mientras los hombres no cambien su condición moral.

F. G. PACHECO.

## MARINOS ILUSTRES

### EL JEFE DE ESCUADRA Don Francisco Javier de Winthuyssen

1747 á 1797

Nació en el Puerto de Santa María el 18 de Agosto de 1747; fueron sus padres don Francisco Javier de Winthuyssen y Tisio, capitán de fragata y doña Petronila de Pineda y Perry. Sentó plaza de guardia-marina en el Departamento de Cádiz, el 11 de Noviembre de 1757, y practicando estudios elementales embarcó por primera vez en el navio «Dichoso», de la Escuadra del marqués de la Victoria, con la que pasó á Nápoles y condujo á Barcelona al rey Carlos III, que venía á ocupar el trono de España por muerte de Fernando VI.

Pasó el navio «Dichoso» á Cartagena con averías y desde allí al Ferrol, donde desarmó en 1760, y trasbordando al navio «Oriente», regresó á Cádiz y quedó desembarcado.

Volvió á embarcar en el «Hector», que trasportó tropas á los presidios de Africa y caudales á Génova y Marsella, cruzando después sobre los cabos de San Vicente y Santa María para proteger los buques de comercio procedentes de América. Estuvo con su navio en la Escuadra de D. Carlos Regio para proteger la bahía de Cádiz de un ataque de los ingleses, trasbordando allí al navio «Fénix», de la insignia del mismo señor Regio, hasta la paz de 1763, que por desarme del buque fué desembarcado.

Destinado poco después al navio «Gallardo», salió para Canarias con caudales y tropa y al regreso cruzó por el cabo San Vicente. De este navio pasó al llamado «España», de la Escuadra del jefe D. Agustín Idiaguez, con la que navegó por varios puntos de América, obteniendo por su aptitud en sus últimos años de guardia-marina ser destinado como maestro de navegación de la Academia de Cádiz y nombrado además ayudante de órdenes del mayor general de la Escuadra de Idiaguez.

A los ocho años y tres meses de haber sentido plaza y cerca de siete de embarcado ascendió á alférez de fragata, y á su regreso á Cádiz destinado en el navio «Santa Isabel» pasó al Ferrol, cruzó sobre la costa de Galicia y á mediados de 1769 desarmó el buque.

Ascendió á alférez de navio se lo destinó en 1770 al navio «Santo Domingo», con el que efectuó cruceros y una campaña de prueba con la Escuadra del jefe D. Pedro Castejón, y á su vuelta á Cádiz, trasbordado á la fragata «Palas», hizo el viaje á Filipinas y á las islas Marianas condu-

siendo portachos de guerra, habiendo sido ascendido a teniente de fragata el 13 de Enero de 1771, y regresado a España, embarcándose en Cádiz el 7 de Agosto de 1772.

Volvió a embarcarse en la fragata «Industria», con la que salió para Lima, y en dicho punto fué nombrado mayor de la división naval del mando del capitán de navío D. Francisco Hidalgo de Cisneros, que prestó servicios muy útiles en el Pacífico protegiendo nuestro comercio y con la fragata de su destino volvió a Cádiz con caudales, habiendo sido ascendido a teniente de navío por promoción el 28 de Abril de 1774.

Trasbordado a la fragata «Venus», salió para Filipinas con portachos, y regresado en 1776, se le nombró alférez de la compañía de guardias marinas.

A pesar de este cargo, embarcó el 9 de Noviembre en el navío «San Agustín» de la Esquadra de D. Miguel Gastón, y habiendo sido destinado a la compañía de guardias marinas del Ferrol, que acababa de crearse, pasó a organizarla llevando 60 de la de Cádiz. Instalada la Academia del Ferrol y la de Cartagena como lo estaba la de Cádiz, fué nombrado en 7 de Abril de 1778 comandante de la fragata «Santa Leocadia», cuando era sólo teniente de navío, y después de desempeñar una comisión reservada en Canarias, regresó al Ferrol y fué ascendido a capitán de fragata en 23 de Marzo de 1778.

Pasó a mandar la «Escolástica» el 13 de Junio de 1779, y con esta fragata, durante la guerra contra Inglaterra, escoltó y protegió el comercio marítimo, sosteniendo repetidos encuentros con los buques de guerra ingleses que bloqueaban las costas, teniendo la suerte que nunca le apresaran éstos ni un solo buque de los que convoyaba.

El 22 de Marzo de 1780, trasbordó a mandar la fragata «Santa Leocadia», de 34 cañones, y en una salida del Ferrol, llevó a sus órdenes las fragatas de guerra francesas «La Fé» y «La Inconstancia», y con ellas y otras españolas practicó cruces, comisiones y reconocimientos de las Esquadras enemigas.

En 1781 salió con su fragata y la balandra «Santa Natalia», mandada por D. Baltasar Hidalgo de Cisneros a desempeñar una comisión reservada en las Islas Terceras y América Septentrional.

En esta campaña sostuvo un brioso combate la fragata de su mando con el navío inglés «Canada», de 74 cañones, de 30, 18 y 12, siendo los de la «Leocadia» sólo 34 de 12 y 6, se sostuvo con valor y heroísmo cinco horas, a pesar de que a los 35 minutos de empezado el fuego perdió el brazo derecho que le hizo pedazos una bala de cañón, sosteniendo con entusiasmo el pabellón de la patria y continuando el combate su segundo D. Juan Pérez Montes, herido también, pasando el mando a D. Joaquín Moscoso, que con la fragata desmantelada del todo y dos balazos bajo la línea de flotación que llenaban de agua la fragata, se vio obligado a rendirla cuando había en ella 80 muertos, 106 heridos y el buque destruido.

El capitán del «Canada» tributó homenajes al valor del comandante Winthuyzen conducido a Cerke. Los cirujanos ingleses hicieron la amputación del brazo y el comandante inglés, y al dar cuenta del apresamiento, el capitán del «Canada» Mr. Collier hace los merecidos elogios al valor desplegado por el capitán y tripulantes de la «Leocadia».

Pasó a Portsmouth, Winthuyzen, y luego a Cádiz, donde fué congegado como prisionero y ascendido a capitán de navío el 16 de Septiembre de 1781, como debida recompensa a sus eminentes méritos.

Apenas restablecido, solicitó mando activo, confiriéndosele el 25 de Abril de 1792 el navío «Terrible», de la Esquadra combinada de España y Francia a cargo de D. Luis de Córdoba, con la que verificó la segunda campaña del Canal de la Mancha, y luego pasó a la bahía de Algeciras, tomando parte en el ataque a Gibraltar por las baterías flotantes, salvando allí la tripulación y heridos de la batería Rosario, en cuya arriesgada operación recibió una herida de bala de fusil en la espalda y una fuerte contusión en la pierna izquierda.

También se encontró mandando el «Terrible» en el combate naval del 20 de Octubre de 1782 contra la Esquadra inglesa del almirante Howe, teniendo bastantes bajas.

El 13 de Septiembre de 1783 se le dió el

mando del navío «San Pasen», que con el «Triunfante» y el bergantín «Infante», formaron la división del brigadier Aristizábal, que pasó los Dardanelos y fundió en Constantinopla; terminada esta comisión, regresó y fué ascendido a brigadier el 14 de Junio de 1785.

En 1786 y 87 mandó la compañía de guardias marinas en Cádiz, fué mayor general interino de la Armada, fué inspector de los colegios de San Telmo de Sevilla y Málaga, y en 1.º de Noviembre de 1789 se le nombró comandante general del Cuerpo de pilotos para uniformar los estudios haciendo muchos viajes a las poblaciones que tenían escuelas náuticas y prestando excelentes servicios, pero habiendo solicitado con gran empeño ser empleado activamente, se le destinó en 1795 de general subalterno en la Esquadra del Océano, arbolando su insignia en el navío de tres puentes «San José», el 14 de Octubre pasó con la Esquadra al Mediterráneo y en estos mares continuó hasta la paz de Basilea y rompimiento de la guerra con la Gran Bretaña. Al empezar el año 1797 estaba con la Esquadra en Cartagena a las órdenes de D. José de Córdoba con 27 navíos de ellos, siete de tres puentes, ocho fragatas y otros menores y salió para el Estrecho. Aunque la Esquadra era formidable por el número de buques, estaba en mal estado y falta de gente; a la altura del cabo de San Vicente encontró a la inglesa del almirante Jerwis con sólo 17 navíos, pero en estado sobresaliente, teniendo lugar un combate el 14 de Febrero de 1797, que fué muy desfavorable y que ya hemos referido en varias ocasiones.

El general Winthuyzen oyendo la voz del honor y del deber, colocó el navío de su insignia donde la pelea se hallaba mas encarnizada y allí, con la impetuosidad y el arrojo de que siempre dió pruebas, sostenía su puesto gallardamente, cuando una bala de cañón le destruyó las dos piernas por cerca de las ingles, originándole la muerte.

«Fuego a la «Santa Bárbara», fué el mandato que salió de sus labios al recibir el golpe de muerte; pero la orden del heroico marino no se cumplió, porque no todos poseen su temple de alma.

Quedó el tronco de Winthuyzen tendido sobre la cubierta de su navío, conservando en la única mano que tenía la espada desenvainada; y cuando después los ingleses tomaron al abordaje dicho buque, el insigne Nelson, entonces Comodoro, se resistió a recoger la espada del tronco marino español y contemplando con respeto los destrozados restos de este valiente, dispuso que aquella arma de honor se le remitiera, como se envió, a la familia del difunto.

Así acabó Winthuyzen, con tan gloriosa muerte, antes de cumplir los cincuenta años de edad.

No figura el nombre de este valiente y bravo marino en las popas de ningún buque de guerra, y tampoco se conservarán sus restos en el panteón de marinos ilustres, y este olvido es verdaderamente injusto puesto que, si siempre es meritorio dar la vida por la patria, lo era más en el que le faltaba un brazo a corcón, cortado por una bala de cañón, y cuya salud además no era buena, puesto que los médicos le prohibieron el clima de América. Esta biografía tomada de datos auténticos y hecha al correr de la pluma delatan a un héroe olvidado, cuyos servicios así científicos como guerreros han sido extraordinarios, y su memoria se debe perpetuar, porque es de los que sobresalen, y cuyos hechos han honrado a la patria y a la marina española de guerra.

Manuel Diaz y Rodríguez. Madrid, 24 de Abril 1908.

**LAS GRANDES BATALLAS NAVALES**  
Reseña histórica.  
La antigüedad nos ha transmitido el recuerdo de batallas navales gigantescas; pero esas hecatombes pueden parecer aumentadas a través de las brumas de tiempos casi fabulosos. Toda comparación es imposible con el choque de los buques modernos, de altos puentes, de pesados blindajes, de enormes cañones, de torpedos destructores. El abordaje de barcos antiguos, tripulados por arqueros, no tiene punto de semejanza.  
Cuando se nos habla de la victoria de Temístocles y de la pequeña flota ateniense sobre los 2,000 buques persas de Jerjes en Salamina, preciso es tener en cuenta lo que pudieran ser éstos, cuatrocientos ochenta años antes de nuestra Era.

Y cuando los buques de Octavio destruyeron, treinta y cinco años antes de Jesucristo, los de Antonio y los de Cleopatra, frente a Actium: se comprenderá las dimensiones de las unidades de combate, si se recuerda que Antonio, después de su derrota, no pensaba combatir ya en tierra, y se alejaba por el Nilo una pequeña vela de púrpura que conducía a la reina de Egipto.

Una gran batalla naval que debió por largo tiempo la invasión asiática, es la de Lepanto, en 7 de Octubre de 1571. El armamento excelso de los cristianos, y sobre todo la superioridad de los arcabuceros españoles sobre los turcos, decide la victoria, que cuesta a éstos 200 navíos y 20.000 combatientes.

Otro combate notabilísimo, el de la *Invencible*, decidido por el temporal y por la impericia, más que por los buques ingleses, acaba con esta flota equipada y construida en cuatro años por Felipe II, y fuerte de 150 buques con 8.000 marineros, sin contar los remeros que la conducían.

Pero durante el siglo de Luis XIV, es cuando se registran mayor número de acciones navales importantes. Los ingleses, con 100 buques mandados por el duque de York, luchan con los holandeses dirigidos por Opdam: 10.000 cañones intervienen en la contienda durante nueve horas, y los ingleses vencen, apresando y quemando 20 navíos.

El holandés Ruyter combate después con los ingleses y sus 83 buques luchan con 70 contrarios, en choque terrible que cuesta a estos últimos 25 unidades de su flota.

Más tarde, el mismo Ruyter, combate en Sole Bay con los ingleses y franceses unidos, y la Armada de éstos, fuerte 103 buques, 30 brulotes, 34.000 hombres y 6.000 cañones. Sostiene una lucha espantosa con 89 barcos holandeses, sin conseguir la victoria ninguno de los contendientes.

Ya en tiempos cercanos, en Abukir, en Trafalgar, en Yalu, en Manila, en Santiago, en Puerto Arturo, los combates navales han revestido un carácter espantoso; pero fuerza es confesar, que el choque que se aproxima en el Extremo Oriente, excede a los conocidos hasta hoy. Los 47 formidables barcos rusos combatiendo con la potente flota japonesa, se presentan a la ciencia y al capital modernos en un duelo sin precedentes en la Historia.

**Información de Marina**

El presidente del Consejo puso esta mañana a la firma de S. M. un decreto concediendo autorización para efectuar el cobro en Londres de la indemnización que tiene que abonar la casa Tompison, por infracción del contrato de la construcción de destructores.

También ha firmado el Rey un decreto concediendo el pase a la Escuela de Reserva al ordenador de pagos de primera clase don Agustín Suárez Gómez.

**LA CARRERA ARGEL-MAHON-TOLÓN**

Un telegrama ha sido dirigido por el periódico parisien *Le Matin* al alcalde de Mahón, señalándole para el 4 de Mayo la salida de Argel de las regatas de botes automóviles.

Se ha reunido la Comisión de festejos, activándose los trabajos.

Se esperan muchos vapores con numerosos turistas.

Preparase un gran festival marítimo, reinando vivo entusiasmo en toda la población.

**LA PRENSA EN LOS ESTADOS UNIDOS**

Según el *Anuario de la Prensa americana*, existen actualmente en los Estados Unidos 22.312 publicaciones entre diarias, bimensuales, semanales, bimensuales y mensuales.

Corresponde una publicación por cada 3.400 habitantes, mientras que en Alemania, el país de Europa que tiene mayor número de ellas, hay una por cada 7.500 habitantes. América, con sus 70 millones de población, tiene más publicaciones que toda Europa junta, con sus 400 millones.

Hay en los Estados Unidos periódicos escritos en cuarenta lenguas y dialectos diversos. Además de los que se publican en inglés, aparecen alemán, francés, norueg, sueco, danés, checo, hebreo, italiano, holandés, húngaro, polaco, griego, ruso, español. Los hay redactados en árabe, armenio, lituano, finlandés, galés, irlandés, hawaio, japonés, chino y hasta en dialecto *piel roja*.

**La Asociación de Navieros de Bilbao**

El sábado por la mañana, celebró junta ordinaria bajo la presidencia del Sr. Rodas. Acordó apoyar las reclamaciones presentadas

por los armadores y consules respecto del servicio de atraque a los muelles de la Compañía Océanica.

Se enteró de la invitación para asistir al Congreso Internacional de Expansión Mundial, que se celebrará en Mons (Belgica) el día 24 de Junio próximo, y en el cual se tratará, entre otras cosas, de la Marina.

Estando a punto de cumplirse los cinco años para los que se aprobó el reglamento de la Ría y Puerto de Bilbao, y en vista de las variantes introducidas en él, se dispuso solicitar por escrito de la Comandancia de Marina, que reuna a la junta para la modificación del vigente reglamento.

Hacer un estudio detenido de las reformas necesarias de algunas obras del puerto, para lo que dispuso reunirse la Asociación en breve.

Y se eligió la junta directiva de la Asociación de Navieros para el año de 1905, la cual quedó constituida en la siguiente forma:  
Presidente, D. Francisco Martínez Rodas.  
Vicepresidente, D. Gerardo Yandiola.  
Tesorero, D. Santiago de Portillo.  
Vocales, D. Tomás Urquijo y D. Nicomedes Mendialdua.

**La Póliza de seguros.**

Una vez más tenemos que registrar el naufragio de un buque desaparecido con toda la tripulación, llenando de luto a gran número de familias.

Que haya naufragios, nada tiene de particular, el Océano es un Saturno insaciable, y por esta razón es que los buques deben reunir todas las condiciones de seguridad que señala la más elemental prudencia para resistir la inmensa fuerza de los temporales.

Pero con la noticia de algunos naufragios el viento que nos viene del mar silba de una manera extraña, parece que grita lígubremente *crimen*; y, ¡ay! cuantos orímenes encierra seguramente la superficie de los mares.

Respecto del naufragio del vapor *Ignacio Roca*, que es el que motiva estas líneas, corren por el puerto de Barcelona noticias horrosas, que si fueran verdad, llaman la justicia de Dios contra los causantes de tanta desgracia.

Y lo más triste es que a las pobres familias de los naufragios no les corresponde los beneficios de la ley de accidentes del trabajo, porque el buque llevaba la bandera *uruguayana*; y no obstante, la casa naviera cobrará el seguro y nada habrá pagado.

Bien se comprende que estando tan alambicado el negocio marítimo, los marineros de una nación pobre como España, se ven obligados a comprar buques viejos, de *clases*, como dicen los franceses; añádnlose a esto, que los hagan navegar sin las carenas necesarias y la habilitación correspondiente. Pero aún así, hay una gran distancia entre un buque que navega en las condiciones estrictamente justas de seguridad y otro buque que es una verdadera caja de difuntos, que si llega a puerto es verdaderamente un milagro.

Nuestra legislación marítima dispone muy sabiamente la rigurosa inspección de las naves antes de salir a puerto, y hay nombrados inspectores oficiales en todos los puertos. ¿Pues cómo salen a la mar buques convertidos en cajas de muertos, como hemos dicho antes? Aquí no cabe más que una respuesta, y es, que si se cumple este reglamento de seguridad para la navegación, las inspecciones seguramente son deficientes.

Hace poco tiempo que las Asociaciones Náuticas de Barcelona, con el señor Director de Sanidad y Director de la Escuela de Náutica, elevaron a la junta de la Liga Marítima Española una razonada exposición, demostrando la necesidad de una severa inspección de las naves en vista del mal estado en que navegan muchas de ellas. Suplicamos al Excelentísimo señor ministro de Marina que por humanidad desentierre ese documento, si es que duerme en algún cajón o carpeta del Ministerio; y que procure atender lo que se pide para evitar en lo posible naufragios como el del *Ignacio Roca*.

Las Sociedades de Salvamento de Naufragos, todos los años salvan las vidas de centenares de naufragos; pero estas benéficas Sociedades, con sus ingeniosos aparatos de salvamento, sólo pueden ir al auxilio de los buques que están a la vista ó muy cerca de las costas, y bien se comprende que son impotentes cuando se trata de buques que navegan en pleno Océano.

Antiguamente, los marineros decían que e,

principal enemigo de los buques eran las rocas, y estaban tranquilos cuando navegaban lejos de tierra; pero hoy las cosas han cambiado, pues que el principal enemigo de los navegantes es la *póliza de Seguros*, y los marineros que navegan en ciertas navegaciones relativas tranquilidad cuando navegan cerca de las rocas, piden que en la costa hay la Sociedad de Salvamento de Naufragos, que les vigila como madre cariñosa.

Una autoridad de Marina me dijo una vez, al tratar de la inspección de las naves, que cualquier particular que denunciara el mal estado de un buque sería atendido al momento, y la autoridad de Marina dispondría la inspección. Pero, preguntámonos: ¿cómo particular se atreverá a una denuncia semejante, que pueda ocasionarle no pocos gastos y disgustos? He aquí porque el Director de la Escuela de Náutica de Barcelona tiene citados a Junta a los presidentes de las entidades marítimas de la localidad para estudiar este interesante problema y proponer la formación de una respetable entidad que tome a su cargo la desagradable misión de enterarse del estado de los buques próximos a salir del puerto, y denunciar a la autoridad de Marina las faltas que pueden ser causa de naufragios.

No hay más remedio: ya que la codicia humana asegura cualquier hierro viejo, es preciso que los marineros se defiendan contra la *póliza de Seguros* que, a manera de cuervo, extiende su vuelo por todos los mares.

JOSÉ RICART Y GIRALT

**LA CATÁSTROFE DEL DEPÓSITO INGENIEROS PROCESADOS**

El juez especial que instruye esta causa, don Camilo Gullón, se ha decidido a adoptar enérgicas resoluciones, que han sido muy comentadas por cuantos siguen con interés el desenvolvimiento del proceso.

Por lo pronto, el juez ha dictado auto de procesamiento contra los ingenieros Sres. Ribera, autor del proyecto del Depósito, y Santamaría, director de las obras.

Ambos han quedado en libertad provisional, con obligación de comparecer siempre que sea oportuno, bajo una fianza de 100.000.

El Sr. Ribera ha consignado ya la fianza. Parece que el juez no decretará por ahora ningún otro procesamiento.

**Un nuevo factor**

La manifestación sentimental, que no otro nombre debe dársele, realizada por el elemento obrero para expresar de un modo solemne y público su dolor, ante la hecatombe del tercer Depósito de las aguas, ha satisfecho a todos: a los obreros, al Gobierno, a las clases neutras, a las intermedias y hasta a las indiferentes.

Los periódicos, así de la extrema derecha como de la extrema izquierda, están conformes en afirmar que esa manifestación ha constituido por el orden con que se ha realizado y la importancia de los elementos obreros que en ella han tomado parte, un espectáculo hermoso.

Y lo ha sido en efecto y su trascendencia reviste mayor interés del que a primera vista parece; pues considerando su desarrollo, su organización y su alcance, se advierte que ha constituido también un alarde de fuerza socialista, una demostración de poder indudable y efectivo.

El Gobierno ha estado prudente y ha hecho bien, porque lo contrario habría resultado contraproducente y peligroso. Pero hay que reconocer que esa manifestación ha venido a sancionar la entrada de un nuevo factor en los poderes públicos.

El elemento obrero se ha hecho fuerte por medio de la asociación y del orden. No hay más que considerar el cuidado especial que la Comisión organizadora ha puesto en que bajo ningún pretexto se diera lugar a desórdenes, para comprender que estaba perfectamente penetrada de su poder y no consentía por ninguna clase de consideraciones que le fuese mermado.

Y ha sido, repetimos, ese acto colectivo, un verdadero alarde de poder, legítimamente creado y que por lo que representa y significa, tiene para el futuro una influencia decisiva.

En una frase ha sintetizado Pablo Iglesias, el jefe del partido socialista obrero, el carácter de la manifestación expresando que ésta ha sido impuesta por la *libertina*

77 FOLLETÓN DEL "DIARIO DE LA MARINA,"  
**PEDRO SIMPLE**  
SEGUNDA PARTE  
OBRA ESCRITA EN INGLÉS  
POR  
**EL CAPITAN MARRYAT**  
TRADUCIDA AL ESPAÑOL  
POR D. N. F. CUESTA  
peor pero, no me detuvo allí nada más que una hora.  
No encontré asiento en el coche que iba a la población inmediata a la rectoría donde residíamos; pero no queriendo esperar un día más, busqué otro que pasaba a cuarenta millas de la rectoría, con objeto de tomar allí una silla de postas hasta llegar a mi casa.  
Al anoecer del día siguiente llegué al punto de separación de los dos caminos, y salí para la que había sido en otro tiempo mi casa.  
Estaba tan mal y me dolía tanto la cabeza que me recosté en un rincón del coche en una especie de somnolencia, aunque el intenso dolor de las sienes me impedía dormir.

Eran como las nueve de la noche ó iba yo muy incomodado por el traqueteo del carruaje en el mal camino, cuando el coche fué detenido por dos hombres que me sacaron y me tendieron en la yerba.  
Uno se quedó junto a mí mientras el otro sacaba todos los efectos del coche.  
El postillón, que parecía cómplice de los ladrones, permaneció quieto en su caballo y tan luego como los dos hombres hubieron sacado mis efectos, volvió el carruaje y se marchó.  
Los ladrones entonces me desnudaron, dejándome tan sólo los calzones y la camisa, y después de una breve consulta entre ellos me mandaron correr en la dirección de Londres so pena de saltarme la tapa de los sesos.  
Yo obedecí, juzgándome tan afortunado por haber escapado tan bien de sus manos. Sabía que estaba a unas treinta millas de la rectoría y esperaba poder llegar a ella a pie, no obstante mi mal estado.  
Anduve el resto de la noche, pero lentamente; pasaba de un lado a otro del camino y a veces me sentaba a descansar.  
Amaneció, vi algunas casas no lejos de mí y apresuré mi marcha.  
La fiebre se me aumentó, la cabeza me ardía y me tendí junto a un banco cerca de una casita al lado del camino.  
Recuerdo que alguno entonces me tomó la mano, pero no recuerdo más.

Sólo algunos meses después pude saber las circunstancias de lo que ahora estoy refiriendo.  
Parece que el propietario de la casita, que era un Teniente del ejército retirado, con media paga a causa de sus heridas, me había llevado a su casa, puesto en una cama y mandado a llamar a un cirujano.  
Yo había perdido el conocimiento y no pudieron saber quién era.  
Mis bolsillos estaban vacíos y solamente por la marca de mi camisa y calzoncillos supieron que me llamaba Simple.  
Durante tres semanas pasé del estupor al delirio, y en el delirio hablaba de lord Privilege, de O'Brien y de Celeste.  
El Oficial que tan piadosamente me había socorrido, sabía que Simple era el nombre de familia de lord Privilege, é inmediatamente escribió a éste diciéndole que un joven llamado Simple, que en sus delirios hablaba de él y del Capitán O'Brien, se hallaba enfermo de peligro en su casa, y que presumiendo que sería algún pariente suyo le daba la noticia del hecho.  
Mi tío, que comprendió que debía de ser yo, la persona de quién se trataba, pensó que se le presentaba una oportunidad favorable para tenerme en su poder.  
Escribió al Oficial diciendo que estaba en su casa dentro de uno ó dos días, dándole las gracias por sus cuidados con su po-

bre sobrino, y diciéndole que no reparase en gastos para procurar su mejoría.  
Cuando llegó mi tío en carruaje propio la crisis de la fiebre había pasado.  
Dió gracias al Oficial por sus atenciones y dijo que creía que mi enfermedad concluiría por una locura crónica.  
—Su pobre padre,—dijo pasándose la mano por los ojos,—murió también loco.  
He traído consigo a mi médico para ver si puede ser trasladado a otra parte, porque no estaré satisfecho sino me veo a su lado noche y día.  
El médico (que era el criado de mi tío) me tomó el pulso, examinó mis ojos, y dijo que no había inconveniente en trasladarme y que recobraría pronto los sentidos en un sitio más aireado.  
El Oficial no opuso objeción alguna, creyendo todo aquello efecto del cariño que mi tío me profesaba.  
Me vistieron y en un estado de insensibilidad completa me llevaron al carruaje.  
Allí, mientras el fingido médico me sostenía, mi tío dió las gracias al Oficial, dió una buena cantidad al cirujano que me había asistido, y entrando en su carruaje me llevó consigo.  
Algunos días después, porque no recuerdo nada del camino, me encontré en la cama en un cuarto oscuro y con los brazos atados.  
¿Dónde estaba?

No podía distinguir nada, y sin duda había tratado de hacerme daño, pues se me habían atado los brazos.  
Supuse que había fiebre y delirio y que ya había recobrado el conocimiento.  
Hacia una hora que estaba pensando en esto y extrañando que me hubieran dejado solo, cuando se abrió la puerta de la habitación.  
—¿Quién está ahí? pregunté.  
—¡Hola! ya ha vuelto usted de nuevo en sí, dijo una voz bronce; entonces voy a darle a usted un poco de luz.  
Descorrió una cortina que cubría la ventana y entró la luz que al principio me deslumbró hasta que fui por grados habituándome a ella.  
Tendí la vista por todas partes y encontre que las paredes de la habitación estaban completamente desnudas y blanqueadas.  
Miré a la ventana y la ví cerrada con barras de hierro.  
—¿Dónde estoy? pregunté alarmado a aquel hombre.  
—¿Dónde está usted? ¡Tomajen Bedlam! (1)

(1) Casa de locos

Y firme voluntad de los obreros. Y no se puede negar exactitud a ese concepto.

Por el camino del derecho, de la libertad y del orden, el partido obrero ha conseguido un triunfo decisivo, que en vano tratarán de desconocer los que regatean su importancia.

Pero deben darse por notificados los que niegan la beligerancia a este nuevo factor, a este poder nuevo, porque conscientes de su fuerza, probarán en nuevas ocasiones a medir su empuje, dentro de la órbita legal a los que hasta aquí se lo disputaban por medio de la violencia o del engaño.

A todo poder nuevo se le adula, y el elemento obrero empieza a ser ya adulador; y el problema para el porvenir es, si este nuevo poder abusará de su fuerza, como suelen hacer casi todos los fuertes.

Sin un giro, sin la menor violencia, haciendo inútiles por completo las precauciones adoptadas por las autoridades, en previsión de posibles conflictos y desmanes públicos, el partido obrero ha verificado ese acto que no significa ni representa otra cosa que un alarde de poderío.

Ahora ha sido para expresar un sentimiento de dolor para las víctimas en el hundimiento del tercer Depósito, de protesta para los culpables de esa catástrofe; mañana puede ser para librar una batalla legal en los comicios y conquistar la dirección de los negocios públicos por medio del voto popular, por la emisión del sufragio.

Y eso es lo trascendental del acto realizado por el partido obrero.

### LA "GACETA," DE HOY

#### SUMARIO

**Ministerio de Estado.**—Cancillería.—Convenio sobre propiedad literaria, científica y artística celebrado entre España y la República del Ecuador.

**Presidencia del Consejo de Ministros.**—Reales decretos resolutorios de competencias de jurisdicción.

**Ministerio de la Guerra.**—Reales órdenes disponiendo se devolvieran a los interesados que se designan las 1.500 pesetas que depositaron para redimirse del servicio militar activo.

**Administración central.**—Marina.—Dirección de Hidrografía.—Aviso a los navegantes.

**Hacienda.**—Subsecretaría.—Escalafón de los oficiales activos, excedentes y cesantes, formado con arreglo a lo dispuesto en el art. 1.º de la ley de 19 de Julio de 1904.

**Gobernación.**—Clasificación de las plazas de médicos titulares (provincia de Vizcaya).

### DESDE WASHINGTON

2 de Abril.

Al *New York Tribune*, le dicen de París que allí no inspira preocupaciones (no worry) la visita del emperador alemán a Ríngier. Eso, en un despacho, pero, otro despacho, también de París, se titula: *Ansiedad en Francia*. ¿Qué es lo que causa esa ansiedad? Pues el ingreso de Alemania en el Mediterráneo. Dicen los franceses que, hasta ahora, las naciones latinas consideraban este mar como una esfera especial de actividad, si bien *controlada*—*prayer*—por Inglaterra, que guarda las dos puertas, Suez y Gibraltar.

La aparición de Alemania era inesperada y llama tanto más la atención cuanto que ese imperio no tiene costas allí.

En expresiones de ansiedad se ve la tendencia a formar un *bloq* de las naciones latinas para oponerse a la política alemana. Las naciones latinas son cuatro: Italia, España, Portugal y Francia. A Portugal, hay que descartarlo, porque ni hace papel ni tiene ambiciones en aquel mar. Una de las tres restantes, Francia, después de haberse cogido de la Argelia, se apresuró a apoderarse de Túnez cuando vio que iba a tomarlo Italia, a la cual, tampoco le deja tomar Trípoli; y, a España intenta impedirle que adquiere Marruecos; por medio de ese convenio se ha entendido con Inglaterra, que no está clasificada como nación latina. Y en *avant le latínisme*!

En estas condiciones, los franceses podrán sentirse muy llenos de ansiedad en vista del golpe maestro dado por el Kaiser; los italianos y los españoles, si algo pueden sentir, es alegría, porque si Alemania tiene un plan en el Mediterráneo, para desarrollarlo necesitará la cooperación de España y de Italia y la pagará. Lo que caracteriza la situación en el Mediterráneo es esto: primero, el *control* de las dos puertas por Inglaterra; y luego, el propósito de Francia de ser dueña de todo el Norte de África, excepto Egipto, sacrificando a Italia y a España. Estas dos ¿qué pueden contra Francia, apoyada en Inglaterra? ¡Nada! ¿Qué pierden con que otra gran potencia venga a echar abajo, o siquiera a contener la *baratería* anglo-francesa? ¡Nada, tampoco!

En Francia se entiende la fraternidad latina de una manera muy cómoda. A Italia y a España no se las quiere bien; se teme que se engrandescan y que sean dos vecinas fuertes; se hace cuanto se puede, y hasta ahora, con éxito, para cerrarles la carrera de la expansión; para eso, no son latinas ni hermanas. Pero, cuando puede convenir a Francia, como ahora, atraerse simpatías y merced a las que inspire Alemania, se saca a relucir la fraternidad latina. El juego es demasiado burdo.

Lo latino hubiera sido repartir el Norte de África, excepto Egipto, entre Francia, España e Italia, de acuerdo con Inglaterra, dueña de las puertas y a la cual no le hubiera disgustado que Marruecos se lo llevase España, por no ser ésta una gran potencia como Francia.

Los ingleses, al hacer el convenio con los franceses, dieron un golpe tan maestro como el que ha dado en Tánger el emperador alemán.

Francia le ha garantizado a Inglaterra la posesión de Egipto, concesión de primera magnitud; Inglaterra le ha regalado, al parecer, a Francia, el imperio marroquí; en realidad, lo que le ha dado es la enemistad de España y todo lo que venga ahora por el lado de Alemania. Y, según está planteado el asunto, no puede venir más que una de estas dos cosas: ó Francia tiene que renunciar a Marruecos, ó para instalarse allí tiene que contar con el *visto bueno* de Alemania; esto es, del enemigo hereditario.

De Londres le dicen al *Evening Post* que, en vista de la actitud de los españoles y de los alemanes, en Inglaterra ya no parece tan bueno el convenio anglo-francés; y se recuerda que cuando se negoció, el conde de Rosebery, ex jefe de los liberales, opinó que, en lugar de aumentar la amistad entre Inglaterra y Francia, traería rozamientos entre ellas. «Temo—dijo—que la potencia que domina en Gibraltar, sea se arroja pronto algún día de haber entregado Marruecos a una gran nación militar».

Estas palabras, ¿fueron sinceras? Lo dudo; y sospecho que con ellas, se intentaba convencer a Francia de que había hecho un buen negocio; quien lo hizo fue Inglaterra, pues ha logrado lo que deseaba; la sanción francesa de la ocupación de Egipto. Cuanto a Marruecos, aun no lo tienen los franceses, y quién sabe lo que saldrá del período crítico iniciado en estos días?

X. Y. Z.

### EL TELEGRAMA

Cuando el teniente de navío Enrique Robelin supo que su buque, el *Francisco Garnier*, formaba parte de los refuerzos que debían ser enviados a China, pensó en su mujer y en su hijo, y esta idea turbó en cierto modo la alegría que le ocasionaba el ver realizado su deseo de ir a ganar su grado de capitán de fragata.

Hacia algunos meses que su hijo Marcelo, niño de tres años, estaba enfermo a consecuencia de su delicada constitución.

Berta Robelin, la esposa del teniente, esperaba la noticia y quiso mostrarse valerosa.

—¿Cuándo partes?—le preguntó resucita.

—Dentro de quince días.

—Papá—balbuceó Marcelo—¿me llevas a China?

El marino vivía en Tamaris, cerca de Tolon, y cierto día, al regresar a su casa en compañía de su mujer y de su hijo, éste se agravó de un modo terrible en su enfermedad.

Ni el padre ni la madre durmieron aquella noche.

El *Garnier* salía a fines de semana, y los esposos contaban materialmente las horas.

—Le salvará usted, doctor?—preguntaron ansiosos al médico.

—Sí—contestaba éste.

Pero semejante afirmación no les satisfacía.

Marcelo estaba cada vez más débil y decaído.

—Mañana salimos—exclamó de pronto Enrique.

Berta lanzó un grito de terror.

—No partes, Enrique—dijo a su marido—no partes!

El marino salió de su casa con objeto de solicitar su desembarque, pero al hallarse en el jardín, se detuvo. Mandaba un buque, había recibido órdenes y su retirada era una desertión.

Estas reflexiones le hicieron desistir de su propósito, y le obligaron a entrar de nuevo en su domicilio.

El *Francisco Garnier* levó anclas a la hora convenida, y cuando hubo salido del puerto, el capitán buscó más allá del golfo la quinta de Tamaris, donde había dejado toda su vida.

Divisó en el balcón una silueta y una mano que agitaba un pañuelo.

Pero la visión fué brevísima.

Tal vez había tosido el niño y la madre se había visto precisada a retirarse bruscamente.

Cuando el oficial entró en su camarote, oteó un calendario lleno de marcas hechas con lápiz, cada una de las cuales indicaba una escuela, ó lo que es lo mismo el punto donde debía recibir un telegrama.

Momentos antes de partir había dicho a Berta:

—Sucedá lo que suceda, envíame un telegrama a cada uno de los puertos donde habrá de detenerme. La palabra *esperanza*, significará que hay mejoría, y la palabra *valor*, significará...

Un sollozo le cortó la frase.

Sabía luego al puente a dirigir las maniobras y a procurar distraerse con sus compañeros, procurando después inventar todo género de trabajos y fatigas para amortiguar sus terribles angustias.

Al fin llegó el buque a Port-Said.

«*Esperanza*», decía el telegrama que aguardaba, pero era de la vispera y ya deseaba con ansia recibir el otro.

El de Aden decía lo mismo, y luego el de Saigon «*Grandes esperanzas*».

El *Garnier* llegó de noche a Hong-Kong, y Enrique corrió a tierra en busca de noticias. Pero la estación telegráfica estaba cerrada y no pudo pedir el despacho hasta el amanecer.

«*Gran mejoría*—decía el telegrama—*Marcelo se ha salvado*».

No hay palabras con qué describir la alegría del pobre marino, que a los pocos días era víctima de otra fiebre no menos cruel: la fiebre del combate.

Enrique Robelin se distinguió de un modo extraordinario en cuantas operaciones

se le encomendaron, y llegó a apoderarse de una fragata china sin haber recibido ni un solo rasguño.

A los pocos días le llamó el almirante para notificarle la contestación que por telegrama había remitido el Ministerio a su propuesta de recompensas.

—Robelin—le dijo—reciba usted mi enhorabuena. Es usted capitán de fragata.

Enrique abrazó al almirante y se dirigió a su buque, con objeto de enviar un telegrama a Berta, por más que ésta supiese ya la noticia por medio del *Diario oficial*.

Los subalternos felicitaron al capitán, cuyo asistente Noellic llevaba en la mano dos pares de galones.

—Yo mismo—exclamó el marinero—voy a cosérselos a usted, mi comandante.

Después entró Robelin en su camarote, donde encontró el correo de Francia, el correo de Tamaris, que le habían traído durante su ausencia.

Cogió la carta de Berta y la abrió. En aquel momento llamaron a la puerta.

—Un telegrama, mi comandante!

El marino se puso pálido y tembloroso, se pasó la mano por la frente y lleno de terror, leyó en alta voz: *Marcelo recibo. Perdido. Valor*.

—¡Dios mío!—gritó Robelin cayendo de espaldas sobre su lecho.

—¿Qué es eso, mi comandante? ¿Se ha puesto usted malo?

Enrique se incorporó sin saber lo que hacía; volvió a leer el despacho y abrió la carta de Berta, a la conclusión de la cual leyó en voz alta estas palabras escritas por Marcelo:

«*Pajastito de mi vida, desde que estoy bueno, mamá me ha enseñado a escribir para que te escriba yo solo, que te quiero mucho y que estoy muy triste sin tí.*»

—¡Noellic! ¡Noellic!—exclamó el marino rompiendo a llorar y abrazando a su asistente.—¡Ha muerto!... ¡Ha muerto mi pobre hijo!

Y mientras el marinero le sostenía, sin soltar las insignias, el comandante Robelin derramó abundantes lágrimas, que iban cayendo presurosas sobre los galones del héroe.

Paul Bonnetain.

### TEATROS

#### El Real.

#### Segundo concierto de la Sociedad Sinfónica de Madrid.

Al gran éxito obtenido por esta Sociedad en el concierto anterior sigue el del segundo, que constituyó un verdadero triunfo.

Poco aficionados somos a aplaudir y celebrar las cosas nuestras. A cualquier mediana extranjera le damos el calificativo de eminente, y en cambio hay que hacer pasar un *Via-cruis* al pobre compatriota que logra destacarse entre nosotros de las múltiples manifestaciones del arte y de la ciencia.

Afortunadamente en este caso, la Sociedad Sinfónica de Madrid ha demostrado lo que puede en ella el estímulo, seguido de la perseverancia y la conciencia artística, llegando a imponerse, como se impone siempre lo que es bueno.

Verdi decía que la mayor parte de las orquestas son caballos de buena sangre, que según la mano del jinete que lo gobierna, así lucen sus gallardías y sus facultades. Esta frase originalísima nunca ha podido tener mayor adaptación que en la Sociedad de referencia, formada por profesores notabilísimos, con los restos de la de Conciertos, disuelta por pequeñas pasiones; que dan una idea muy mezquina del valor artístico de los que trataron de destruir lo que llegó seguramente a ser una verdadera gloria nacional y admiración de propios y extraños.

Siga la Sociedad Sinfónica de Madrid por ese camino, perseverar en el estudio, y muy pronto obtendrá el lugar preferente que la corresponde.

Buena prueba de este aserto es el colosal lleno que obtuvo anoche al solo anuncio del éxito obtenido en la noche del domingo anterior. El teatro presentaba el aspecto de los días de gala.

En la primera parte se hizo bisar el andante del cuarteto (op 11), para instrumentos de cuerda de Tschaiikowsky, el que resultó de una belleza incomparable.

La Flauta encantada de Mozart y los Maestros cantores de Wagner fueron muy aplaudidos, así

como un intermedio del Sr. Arbós (Noche de Arabia), nota delicadísima y de originalidad suma, orquestada con delicadeza y fuerza descriptiva.

En la segunda parte se ejecutó brillantemente la quinta sinfonía de Beethoven; y en la tercera *Les Estapes*, de Borodín y la *Casa-Notisette*, de Tschaiikowsky, mereciendo los honores de la repetición la mayoría de los tiempos que componen esta humorística obra, con una orquestación reducida y matizada de efectos de sonoridad, de gracia encantadora y sorprendente novedad.

Puso fin al Concierto la invitación al vals de Weber, instrumentado por Weingartner, ejecutada con exquisito gusto y corrección.

#### En la Comedia

*Madame Sans Gêne* (La Corte de Napoleón).

Este drama histórico, en tres actos y un prólogo de D. Victoriano Sardou, sirvió anoche de tarjeta de introducción en la presente temporada primavera a la notable compañía italiana que ha de actuar hasta mediados de Junio en este teatro, bajo la dirección de la eminente y genial artista, Teresa Mariani.

Cinco años hace que no teníamos el gusto de ver en escena a esta celebridad, y en más de una ocasión nos hemos acordado de los muy buenos ratos que nos ha hecho pasar en todas las obras que ha tomado parte en las temporadas anteriores.

A las altas condiciones de su gran talento, van unidas en Teresa Mariani, tal riqueza de detalles en los movimientos y en las inflexiones de su voz, de un timbre dulcísimo, que hacen transparentar su gran alma de artista llena de sinceridad y vida, creándola una personalidad original y propia que hace imposible confundirla con ninguna otra artista de su género y talla.

En la obra de Sardou que hizo anoche, bordándola con todos los primores de su gracia incomparable y de su exquisita sensibilidad, demostró que los años pasan en balde para ella sin disminuir lo más mínimo sus relevantes dotes ni esa sinceridad escénica que la han creado tantas simpatías y hecho obtener tantos triunfos.

La representación fué una serie continua de aplausos, los cuales se acentuaron a la terminación de todos los actos, y muy especialmente en las escenas del primero con el maestro de ceremonias Despreain, en la del segundo con Napoleón, y en la del tercero al escribir la carta dictada por Jouché a Neiperg, en las cuales derrochó todo el tesoro de su infinita gracia, personificando el personaje fiel y noble de la improvisada mariscal.

Del resto de la compañía nos iremos ocupando en las próximas revistas con mayor conocimiento de causa; sólo diremos que en *Madame de Sans-Gêne* ninguno se destacó notablemente, logrando solamente no descomponer el cuadro.

El teatro, completamente lleno, presentaba un aspecto brillante.

Jaqueasín.

### INFORMACIÓN POLITICA

Hasta el próximo viernes no se celebrará Consejo de Ministros, preparatorio del que al día siguiente ha de celebrarse en Palacio bajo la presidencia de S. M.

El presidente del Consejo puso esta mañana a la firma del rey el decreto disponiendo se haga una emisión de obligaciones del Tesoro por valor de 200 millones de pesetas, haciendo uso para ello de la autorización contenida en el art. 2.º de la ley de 28 de Noviembre de 1905.

Las obligaciones tendrán un interés de 3 por 100 anual, satisfaciéndose trimestralmente.

Tendrán el carácter de efecto público, admitiéndose sin prorrates y con prelación en cualquier operación de consolidación que se realice.

El producto de la emisión se destina a reembolsar al Banco de los pagarés procedentes de la Deuda de Ultramar.

El plazo será de seis meses, prorrogables por otros seis.

Se pondrán a disposición del público el día 1.º de Mayo próximo.

Anoche celebró una larga conferencia con el Sr. Villaverde, el prohombre del partido conservador D. Eduardo Dato.

Este tuvo ocasión de conocer los planes del Gobierno y especialmente el acuerdo

tomado por aquél de abrir las Cortes el 15 del próximo mes de Junio.

Anoche, a primera hora, estuvieron reunidos en la Presidencia con el Sr. Villaverde varios ministros, dos de los cuales habían pasado toda la tarde paseando en la Casa de Campo, en donde se encontraron casualmente.

El cambio de impresiones que los citados consejeros tuvieron con el presidente fué amplio, y cuando abandonaron el despacho oficial de éste, mantuvieron aquéllos la más exquisita reserva.

En la presente semana resolverá definitivamente el padre Nozalea si marcha ó no a Valencia para desempeñar aquella sede.

El Gobierno se propone dejarle en absoluta libertad respecto a este punto.

Los ministros de la Gobernación y Hacienda confirmaron esta mañana que el Gobierno tenía acordada la apertura de las Cortes para el día 18 de Junio.

Como el Rey sale esta noche de viaje y no regresa hasta la próxima semana, pusion decretos a la firma de S. M. los ministros de Estado Gracia y Justicia, Guerra, Marina y Agricultura.

### NOTICIAS

Procedente de Génova, ha fondeado en Barcelona el vapor correo de la Compañía Transatlántica «Isla de Luzón».

Esta tarde marchará a París el infante don Carlos, acompañando a uno de sus hijos que se encuentra enfermo de la vista.

El ministro de Instrucción pública ha dirigido una carta a las familias de la aristocracia madrileña y otras entidades rogándoles concurren a la batalla de flores que, con motivo del Centenario del «Quijote», se celebrará el día 7 del próximo Mayo.

Desde el día 26 del actual, y hasta el 6 del próximo Mayo, se explicarán en el Ateneo dos conferencias diarias, en las que se han de tratar asuntos relativos al *Quijote* y a Cervantes, considerados desde distintos puntos de vista.

Encargados de estas conferencias están personalidades significadas del intelectualismo español, políticos, sociólogos, médicos, juristas, académicos, literatos y artistas.

Las conferencias se publicarán luego en un tomo, que será el homenaje del Ateneo, consagrado a la obra del inmortal Cervantes.

Las conferencias durarán de treinta a cuarenta y cinco minutos cada una.

Ha fallecido en Manila, el rico hacendista, D. Eduardo Montilla y Medina, hombre que por su talento, bondad y trato amabilísimo, gozaba del aprecio sincero de cuantos le trataron.

Enviamos a su familia nuestro más sentido pésame, y en particular a nuestro querido amigo y compañero D. Manuel Montilla Medina para el que no encontramos palabras de consuelo.

#### Espectáculos para hoy.

COMEDIA.—A las nueve.—*El otro peligro* (ostrego).

LARA.—A las ocho y media.—*El crónico*.—Zarzamora.—(Sección doble).—Lo cursi.

APOLO.—A las ocho y media.—De balcón a balcón y Picara lengua.—Los picaros celos.—El terrible Pérez.—La galerna.

ZARZUELA.—A las ocho.—Campanero y aserista.—Cascabel.—La golfomía.—La vara de alfiler.

MODERNO.—A las ocho y tres cuartos.—La guardabarrera.—Las estrellas.—El estuche de monedas.—Los guapos.

PARISH.—A las nueve.—Cuarta representación de la Compañía internacional que dirige William Parish.

COMICO.—A las ocho y media.—Perico el Jorobeta.—El dinero y el trabajo.—El trianero.—El dinero y el trabajo.

ROMA.—A las 4, 5, 6, 7, 8, 10 y 11.—Los nandi.—Los Parisianos.—The four English Belles.—Colombina.—Violeta Marta.—Argentina y otras atracciones.

Imp. del Fomento Naval, Veneras, 5.

## Generadores BELLEVILLE

ACTUAMENTE EN SERVICIO (MARZO 1905)

EN BUQUES DE ALTO BORDO

NO COMPRENDIENDO las instalaciones en construcción ó en montaje

Marina.—Militar Francesa.....	360.560 caballos.
— Real Inglesa.....	966.300 —
— Imperial Rusa.....	253.800 —
— Imperial Japonesa.....	122.700 —
— Imperial Austriaca.....	56.700 —
— Real Italiana.....	32.500 —
— Militar Chilena.....	26.500 —
— Militar Argentina.....	13.000 —
Compañía de las Mensajerías Marítimas.....	87.600 —
Compañía de los Caminos de Hierro del Geste.....	18.500 —
Compañía General Transatlántica.....	1.500 —

Total de aplicaciones en servicio. 1.939.660 caballos.

### S. te A. me des Etablissements Delaunay Belleville

Capital, SIX millones de francs.

Talleres y Astilleros del "Armitage", Saint-Denis (Seine) Francia

Dirección telegráfica: BELLEVILLE, Saint-Denis-sur-Seine

Agent comercial en España: Sr. D. Emmanuel Ges, Paseo de Colón, núm. 17.

BARCELONA

ENVIO FRANCO DE INFORMES GENERALES.—ESTUDIO GRATUITO DE PROYECTOS Y PRESUPUESTOS

