

El Eco de Cartagena.

AÑO XXVII

DIARIO DE LA NOCHE

NÚM. 8032

PRECIOS DE SUSCRICION.

CONDICIONES

Cartagena.—Trimes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—Provincias, tres meses, 750 id.—Extranjero, tres meses, 21 25 id.—La suscripción empezará a contarse desde 1.º y 16 de cada mes. Números sueltos 15 céntimos

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro. La Redacción no responde de los anuncios, remitidos y comunicados, se reserva el derecho de no publicar lo que recibe, salvo caso de obligación legal.—Administrador, D. Emilio Garrido López.

LAS SUSCRICIONES Y ANUNCIOS SE RECIBEN EXCLUSIVAMENTE EN LA REDACCION Y ADMINISTRACION, MEDIE RAS 4.

Martes 14 de Agosto de 1888

El Elixir de Proto-cloruro de hierro con hipofosfitos de cal y de sosa, (véase en la cuarta plana.)

EL CONDE DE VENADITO

El crucero *Conde de Venadito*, arrastrado en la tarde de ayer desde el varadero de Santa Rosalía al dique flotante de nuestro Arsenal, es el tercero de los que en menos de dos años, han salido de dicho establecimiento, para honra suya y del brillante cuerpo de ingenieros de la armada; es un buque en un todo análogo al *D. Juan de Austria*, salvo ligerísimas variaciones que han sido aconsejadas por la experiencia adquirida en el crucero del mismo tipo *Infanta Isabel*. Mide el *Conde de Venadito* 63^m, 85 de eslora, 9^m, 73 de manga, 3^m, 81 de calado medio en completo armamento y 5^m, 33 de puntal; su desplazamiento es de 1160 toneladas métricas; su armamento se compondrá de 4 cañones de 12 centímetros González Hontoria, modelo 1885, uno en cada reducto de las bandás; 2 cañones de 7 centímetros, también Hontoria, en las metas sobre la toldilla; una ametralladora de 21 milímetros en la cofa mayor; dos cañones de tiro rápido de 37 milímetros en las metas del puente y otros dos, uno de 57 y 87 milímetros en las torres instaladas á popa del castillo y á proa de la toldilla; en el sollado se montarán dos tubos de lanzar torpedos. La máquina es de alta y baja presión. Desarrollará 1800 caballos indicados y ha sido construida en los talleres de la Maquinaria Terrestre y Marítima de Barcelona.

Merecen especial mención por las mejoras introducidas en diversos detalles de la construcción del casco del *Venadito*, el ingeniero jefe de 2.ª clase, D. Nemesio Vicente y Sanchó, á quien ha secundado el ingeniero segundo D. José Galvache y los maestros de la primera agrupación, sin que debamos olvidar á nuestros elopios al jefe del ramo de Ingenieros Excmo. Sr. D. Joaquín Togores, y á las autoridades del Departamento y Arsenal.

Al colocarse su quilla, en 1886, S. M. el Rey D. Alfonso XI, á propuesta del Ministro de Marina en aquella época, Excmo. Sr. don Carlos Valárral, hoy Capitán General de este departamento se llamó *Conde de Venadito* en memoria del esclarecido Capitán General de la Armada D. Juan Ruiz de Apodaca y de Aliya, Conde de Venadito y Vizconde de Apodaca; la gloriosa historia y los grandes servicios prestados al país, por el General Apodaca hicieron que S. M. D. Isabel II dispusiera que siempre figurara en la Armada, un buque que llevara el nombre indicado y su augusto hijo, al ordenarse la construcción del buque caído al agua ayer tarde, quiso que no se interrumpiera esta tradición, ni quedase en olvido la memoria del que en Cádiz, Méjico, Cuba, Navarra, dió tantos días de esplendor á la Marina y al país. A vuelo de pluma trazaremos un bosquejo histórico del Conde de Venadito.

D. Juan Ruiz de Apodaca, nació en Cádiz en 8 de Febrero de 1774, á los 13 años de edad ingresó como guardia marina y embarcó en el navío *San Lorenzo*, asistiendo al combate que este buque sostuvo contra los argelinos en 1793 y embarcado en el *Príncipe* se distinguió en el combate del Cabo de Santa María, sostenido contra una escuadrilla de jacobinos que al mando del Arriaz, traían, llevaba cautivo un bergantín de nuestra armada. En el mismo año y en la fragata *Anonima* hizo su primer viaje á América regresando á España en 1771.

Al siguiente año y en la fragata *Industria*, salió para la América del Sur y en 1772 fué elegido para plantear en el Calló de Lima la ordenanza de arsenales. En 1774 y en la fragata *Aguila*, fué destinado á la expedición á la isla de Otahiti, encargado del establecimiento de misiones, reconocimientos, levantamientos de planos, etc., mereciendo de sus jefes, las más lisonjeras recomendaciones.

Declarada la guerra á Inglaterra en 1779 y siendo ya teniente de navío y con varios oficiales á sus órdenes fué comisionado al campo de Gibraltar, para observar los movimientos de los ingleses en el campo y batallas, dar su parecer al General en Jefe del Ejército en los asuntos pertenecientes á Marina: comunicar las órdenes á los comandantes de apostaderos, hacer de Subinspector de portos y llevar un diario exacto de las operaciones y ocurrencias del bloqueo, para enterar al Rey, que así se le ordenó por conducto del Ministro de Marina, Marqués de Castejón que puso á sus órdenes cuantas embarcaciones menores necesitara para el desempeño de su comisión, bien honrosa y lisonjera para un joven teniente de navío.

A los 27 años de edad, fué promovido á capitán de fragata, obteniendo el mando de la fragata *Asunción*; perteneció á la escuadra de S. Luis de Córdoba, se distinguió mucho en el combate que esta sostuvo con la inglesa del almirante Howe y fué comisionado para llevar á Manila la noticia de la paz con Inglaterra, viaje que efectuó en cuatro meses y trece días. Carlos IV lo nombró á su regreso, Director de las obras del puerto de Tarragona, pagándole sobre su sueldo y por 10 años, 60 reales diarios de gratificación que renunció Apodaca, manifestando lo cedía á la obra y que se consideraba premiado con la distinción del Rey y cariño de sus compañeros: la cantidad renunciada ascendió á 219000 reales. Al terminar la comisión fué nombrado comandante del navío *S. Francisco de Paula*, perteneciente á la escuadra del célebre Gravina, que arboló su insignia en el navío de Apodaca; asistió á todos los hechos de armas de aquellas fuerzas. Se le ordenó regresar á Tarragona, cuya ciudad le dispuso cariñosa acogida, saliendo á recibirle la población con un carro triunfal, pero el hombre modesto trató de evitar la ovación entrando de noche, más fué reconocido por algunos serenos que gritaron: «ya llegó el Sr. del Puerto.» Asistió al sitio de Tolón donde se distinguió; en el empleo de Brigadier estuvo en este Departamento mandando los navios *Terrible* y *San Julián* y pasó á Cádiz, nombrado Subinspector del Arsenal de la Carraca.

Se acababa de declarar la guerra entre la Gran Bretaña y España y fué la primera comisión que se comisionó con el navío *Agustina* hasta Sofi (Berbería) al bergantín *Atolva*; después á la fragata *Santa Clara* que salía para Buenos Aires. A su regreso y en aguas ya de Cádiz, se encuentra una amercionada de mucha niebla, tratando por la escuadra del almirante Forwis: burló la onza que le dieron.

Entra en el puerto de Vigo y se encuentra una división inglesa de dos navios, tres fragatas y dos bergantines que le intiman la rendición, lo que no logró el enemigo; su conducta heroica mereció los mayores plácemes. Hecha la paz en 1802, Tarragona pidió por instancias de su Ayuntamiento y de los gremios, que se nombrara á Apodaca Gobernador militar y político, pero no pudo accederse á sus deseos por confiarse el mando del navío de tres puentes *Rosario Luzán* y encargado de conducir á España á los Reyes de Etruria.

A la par de un esforzado marino y bizarro militar, Ruiz de Apodaca era un hombre de

ciencia, compañero de Lángara y Malespina, hizo pruebas de tal en el viaje célebre de las corbetas *Atrevida* y *Descubierta*; unas reflexiones sobre la dirección, efectos y resultados de los rayos, le merecieron plácemes de varios sabios de Europa. Con estos estudios y otros formó un cuaderno que se imprimió en San Fernando en 1803, en la Habana en 1812 y en Méjico en 1817.

Promovido á Contra almirante, el grito nacional de independencia avivó aquel corazón que siempre latía por su patria. Llegan á Cádiz las noticias del inmortal 2 de Mayo de 1808. Apodaca forma una escuadra de cinco navios y una fragata, pónese de acuerdo con el general Morla, Gobernador de la plaza, y se dispone á atacar la escuadra francesa del Almirante Rosilly. Se intima á éste la rendición, que no es aceptada, y hace Apodaca la señal de romper el fuego, al grito de viva España, viva el rey. Su línea de fuego la recorre nuestro Almirante en su falúa, y los seis buques franceses se rinden á la escuadra española.

Rosilly entrega su espada al general Apodaca, que con caballeresca galantería se la devuelve y hace marinar por gente de sus buques los franceses. Aquel triunfo precede al de Bailén, y el Gobierno creó para premiarlo una medalla con dos espadas cruzadas, de las que pende un águila con el lema «Rendición de la escuadra francesa.» Al día siguiente la Junta de Sevilla le confiaba la misión de pasar á Londres con una importante y delicada comisión, que desempeñó con tanto acierto, que entre otras ventajas consiguió que los buques ingleses trasportaran á España el ejército español, que se encontraba en Dinamarca, á las órdenes del Marqués de la Romana. El Ministerio de Estado á propuesta de las juntas de todas las provincias y por la Central del Reino, le nombró Ministro plenipotenciario y enviado extraordinario de España en aquella corte.

Allí prestó á su país grandes servicios, y era de tal manera distinguido por el Rey Jorge III, que le regaló un retrato suyo guarnecido de brillantes. A los tres años de servir tan alto puesto, cesó en él, siendo al poco tiempo nombrado Gobernador General de la Isla de Cuba y de las dos Floridas, Presidente de sus Audiencias y Comandante General de los Apostaderos de Cuba, Costa Firme y Golfo de Méjico.

La Isla de Cuba le debió grandes beneficios á su mando; protegió la agricultura y creó las casas de beneficencia, hospital de San Juan de Dios; construyó varios cuarteles, hizo paseos y mejoró de tal modo la administración y el comercio, que el Consulado del Comercio acordó hacerle un donativo de dos millones de reales á su salida de la Isla, que el general Apodaca no admitió, pidiendo únicamente como recompensa, que su deseo era una promesa muy fácil de hacer; pero muy difícil de cumplir: que no se olvidaran de él.

Del mando superior de Cuba fue trasladado á Virey, Gobernador y Capitán General de Méjico, donde había estallado la guerra separatista. Llegó en Agosto de 1816 y á su salida de Veracruz, en los campos de San Juan de los Llanos fue recibido á balazos por los insurgentes. El general Apodaca, puesto á la cabeza de su escolta cargó al enemigo, arrojándolos y siguiendo su camino. Su gobierno desde que se encargó de él varió en absoluto el estado del país, en cuyos cajas no había ni un peso para pagar ni al ejército de campaña. Reformó la administración, creó tropas, suprimió infinidad de inutilidades, dejó á favor de la Hacienda varios emolumentos que disfrutaban los virreyes, imprimió á las operaciones de guerra actividad y orden en sus planes,

pagó atrasos, y al dejar su mando, había mejorado notablemente su situación, elevando al Rey una Memoria en que indicaba la necesidad de ciertas reformas que de haberse realizado, otro resultado hubiera tenido España en aquel hermoso país. Como prueba de la confianza que merecía el general Apodaca es digno de citarse el hecho de que al recibirse años después la noticia de la pérdida de Méjico, se le nombró Capitán General de Cuba, con la comisión de reconquistar Nueva-España, viaje que no pudo emprender por el estado grave de su salud. Poco después fue nombrado Comandante General de Ingenieros de la Armada, cargo que desempeñó poco tiempo por confiarse el de Virrey de Navarra, y á la muerte del Rey Fernando VII, la Reina Cristina dispuso que siempre que se reuniera el Consejo de Ministros para cuestiones de importancia, asistiera el Conde de Venadito, para ayudar con su consejo y experiencia la más acertada marcha del Gobierno.

D. Juan Ruiz de Apodaca, murió en Madrid el 11 de Enero de 1835, á los 81 años de edad y 68 de servicios. Desde muy joven pertenecía al capitán de la orden de Calatrava, siguiendo tradiciones de familia y al morir era capitán general y director de la armada, Gran cruz de San Fernando, Carlos III, Isabel la Católica, San Hermenegildo, Prior del Reino y á más de costearse de su bolsillo particular, varias de las comisiones que desempeñó, dejó á favor del Estado las cantidades siguientes que no quiso percibir:

219,000 reales en Tarragona.

2,000,000 en Cuba.

43,000 pesos en Gibrólta, y los recortes de la Casa de moneda de Méjico, que como virrey le correspondían; tampoco admitió la entonces mesa de Estado, que costeara él de su peculio particular.

Este es el Almirante cuyo recuerdo llevará el nuevo crucero al ostentar su nombre por los mares.

Varietades.

LOS BUZOS

Suelen ser erróneas las ideas que se tienen sobre el tiempo que una persona puede estar bajo el agua sin respirar. Muchos viajeros cuentan que algunos buzos malayos podían estar 10 minutos y aún 15 sin respirar.

La verdad es que los pescadores de nácar, de esponjas y de ostras, no están nunca más de dos minutos bajo el agua, lo mismo en el Mediterráneo que en el mar de las Indias. En Argel, los Reihessa, que buzan en los pozos artesianos, no pasan nunca de 2 minutos 30 segundos. Los buzos que suelen darse en espectáculo público con el nombre de hombres-anfibios, mujeres sirenas, etcétera, á pesar de su interés y de su actitud especial y condiciones orgánicas, no pasan de dos minutos y medio.

El capitán James, de origen húngaro, tenía 56 años. Desde niño se ejerció en nadar y buzar en los baños que tenía su padre. James aseguraba que el buzo de más aguante que él había visto era un pescador de coral, napolitano, que estaba dos minutos bajo el agua.

En Inglaterra, donde se había ofrecido un premio al buzo que permaneciese cinco minutos bajo el agua, trató James de ganar el premio; pero al cabo de cuatro minutos tuvo una hemorragia por la nariz y por las orejas, viéndose precisado á salirse á toda prisa. Podía, no obstante, quedar ese tiempo bajo el agua, aun nadando. Un día corrió bajo el agua 150 metros en cuatro minutos. Este hombre fué