

LA MONARQUÍA

DIARIO POLITICO

AÑO II

PRECIOS DE SUSCRICION

En Ferrol, un mes, una peseta.— Provincias, trimestre, cuatro pesetas.— Ultramar y extranjero, trimestre, nueve pesetas.
La correspondencia se dirigirá al Director del periódico.
No se devuelven originales.

REDACCION Y ADMINISTRACION: SINFORIANO LÓPEZ, 158 PRAL.

FERROL: Lunes 22 de Agosto de 1887

ANUNCIOS

La línea de una columna en la cuarta plana, cinco céntimos de peseta.— La de dos columnas doce céntimos.— En la tercera plana pagarán el doble.— A los suscritores se les hace una rebaja de un veinticinco por cien.— Comunicados á precios convencionales.

NUM. 244

NUESTROS ANHELOS

Dos barcos más sobre la rizada onda verán mañana el obrero, el marino, el forastero que llegue.

¿Qué significan esos vasos prestos á abandonar las ligaduras que los sujetan y á balancearse airoso sobre las aguas?

Para el marino son una promesa de días mejores; para la patria un aumento á sus condiciones militares; para el obrero un pedazo de pan seguro; para el país un salvaguardia de su honor; para el comercio marítimo una protección que crece; para nuestro pueblo una honra preciada; y para nuestras activas é inteligentes maestranzas un objeto de lisonja y de legítimo orgullo.

En esas naves, surjidas de nuestros astilleros, irá unido, á los nombres de un gran Rey y de un entusiasta General de Marina, el nombre de nuestro Ferrol que les ha dado vida. Hijas legítimas de nuestras facultades y de nuestro cariño por el elemento naval, ellas serán las encargadas de seguir esas honrosas tradiciones gallegas que nos hablan del *Apostolado*, que nos dicen cuanto aquí se trabajó siempre para el mar y que asocian nuestro nombre y le aferran al recuerdo de esas grandes y gloriosas empresas que tuvieron en sangre la superficie de las olas de todos los mares y de todas las latitudes. Los buques que caerán al mar mañana, no son dos artefactos que crea la industria únicamente. En sus costillajes llevan recuerdos del país y en cada remache que aprieta sus miembros de hierro va escrita la historia de una familia de obrero.

Allá, cuando corte las montañas de líquidos cristales la tajante roda, aquellas cuadernas metálicas hablarán al balance un especial idioma, idioma distinto del que los otros buques hablan, y la fantasía creará oír, en el ruido de las hélices, palabras cariñosas que lleven á la memoria frases conocidas por el tripulante gallego. No serán esos dos buques, para nosotros, tan sólo dos bajeles, dos máquinas de guerra perfeccionadas para destruir, sino un pedazo del suelo patrio donde aún se sienta el calor de la mano que le dió vida y del cual broten, en forma de recuerdos cariñosos, imposiciones al respecto é invitaciones á la veneración.

Dos barcos solos, aquí, en estos arsenales, donde el humo de las máquinas nubló un día el cielo, y donde el ruido de los instrumentos del trabajo fué siempre himno de prosperidad y de riqueza!

¡Dos barcos solos, aquí, en estos astilleros que fueron el único molde del poderío naval de nuestra patria!

¡Dos barcos solos, en el pueblo que tantos leños dió al mar y tanta sangre á sus ávidas olas!

Dos barcos solos, en este pedazo de costa que puso la Naturaleza en nuestro suelo para construir; en esta pequeña región que al mar comprende y al mar desafía; en estas playas que envían el preciado contingente de sus hijos á esa lucha titánica del hombre y los elementos; en esta comarca donde hasta las mujeres entienden de Marina y tienen orgullo en unir su suerte á un marinero, llorando de ternura por que las hace madres de sus hijos.

Aquí, el pan que se come, y el agua que se bebe, y el aire que se respira, y la caricia que se hace, y la carta que se recibe, y la moneda que se gasta, y hasta el beso de amor que se deposita en los labios de una bella, llevan en si algo de mar, algo que recuerda esos misteriosos murmullos del Océano, algo de rayo de luna acariciando las olas, algo de brisa perfumada con los olores de la brea, algo que nos habla de esas noches oscuras en que el viento silva en la

jarcia como una maldición y en que el barco se queja todo dolorido y se estremece en convulsiones de muerte....

Aquí todos tenemos un ser querido, un pedazo del corazón, navegando; todos vemos con ansiedades infinitas las oscilaciones del barómetro; todos oímos con miedo como el trueno retumba; todos saludamos al barco con el pañuelo cuando sale y con lágrimas de emoción cuando retorna; todos estuvimos en esa emigración cruel á miles de leguas de la patria; y poetas y no poetas, enviamos todos, desde lejos, suspiros del alma en alas del viento y á través de las soledades inmensas del mar, hácia este rincón de tierra bendita. Nuestras madres, apenas regresa el esposo, ven alejarse al hijo amado; el abrazo de despedida es cotidiano en el hogar; y cuando la noche cae y el relámpago turgura tras la vidriera, iniciando una tempestad próxima, la pobre viejecita reúne á la familia, y con llanto en los ojos y duelo en el alma, enciende una vela ante una estampa de la Virgen del Carmen, y todos rezan por el pobre navegante oraciones que no pueden ménos de subir al cielo.

En todas las viviendas ferrolanas hay un retrato, hay un recuerdo, hay un amor, hay un ansia, hay una dicha, un poema, entregados á las olas.

Por eso es santo y es noble proteger á estas familias de marinos.

Por eso es muy poco dos barcos para la avidez entusiasta de estos pobres trabajadores.

Por eso el forastero que llegue nos verá mañana vestidos de gala, con júbilo en el semblante y sonrisa en el labio.

Y por eso el estallar el *Champagne* sobre el costado férreo, llevando en las burbujas de espuma un bautizo para el bajel que muda de elemento, oírán nuestros visitantes el *hurrah* entusiasta que será lanzado, más que por nuestras bocas, por nuestros corazones.

El acto de votar un buque es majestuoso. Inclina el monstruo la proa, como saludando al mar que le recibe; tiembla, cae, elevando montañas de espuma; se serena, y flota despues de airoso y coquetón entregando al viento los pliegues de las banderas de sus mástiles. Tocaban las músicas alegres en loor al recién nacido, los hombres saludan con sus sombreros y agitan la hermosa alegremente los mismos pañuelos bordados con que pronto enjugarán el llanto que habrá de producirles aquel mismo casco que victorean.

¡Las pobres!....

La Marina española cuenta dos buques más; los buques se llevan á nuestros hijos; pero la alegría y el dolor son tan afines que, aún con pena, hacemos votos porque la lista de barcos se haga interminable, y porque *hurrah* sea nuestro Ferrol el molde que funda respetos y homenajes para la patria.

JOAQUIN DE AREVALO.

Ferrol 20 de Agosto de 1887.

LANZAMIENTO DE LOS BUQUES

Seis días antes del acontecimiento naval que ayer presenció orgulloso el pueblo ferrolano, escribía el ilustrado ingeniero señor Comerma, director de los trabajos de construcción, las siguientes líneas que habrán de leer con gusto nuestros lectores:

«Cuántas veces hemos tenido ocasión de oír á los viejos marinos hablar de sus viajes y establecer comparaciones entre las condiciones de navegación á principios de este siglo y las de la época actual y los perfeccionamientos y progresos de las construcciones navales, siempre hemos observado un perfecto acuerdo en sus opiniones, ma-

nifestándonos que las penalidades y peligros de la moderna navegación han disminuido notablemente, que se han realizado adelantos tan importantes que al aumentar las comodidades del marino le han facilitado las comunicaciones; pero que, en cambio, la vida del mar ha perdido toda su poesía, que el mérito del hombre de mar ha decaído desde el momento en que el buque de vapor obedece á la voluntad del hombre, el cual no está ya pendiente de la caprichosa fuerza del viento y que al ser menores las dificultades con que ha de luchar ya no son necesarios el valor á toda prueba y la resistencia física que caracterizaba al verdadero marino de otros tiempos.

Análogas consideraciones suponemos se harán aquellos ingenieros navales que, no habiendo alcanzado durante su carrera el conocimiento del sistema que hoy se halla adoptado para botar los buques al agua, recuerdan, tal vez con entusiasmo, aquellas maniobras de aparatosa ostentación entonces en uso, las cuales, llenas de dificultades y de éxito inseguro, eran causa de que se les atribuyese una importancia que, si todavía conservan, no es por la operación en sí misma, sino porque el resultado de esta es siempre ó un nuevo baluarte para defender la madre patria ó un nuevo auxiliar para la industria y el comercio.

Para dar una idea de la diferencia que existe entre el lanzamiento de un buque de antaño y de ogaño haremos una ligera reseña de como se ejecutaba esta operación hace 50 años y de como se hace ahora.

Una vez construido el buque, se colocaba debajo de su casco una especie de cuna compuesta de dos largueros llamados *anguilas*, adaptados á él por medio de macizos que contorneaban sus fondos, y se unían sus cabezas por dos travesaños, formando en conjunto un bastidor de madera lo más invariable posible. Las anguilas eran las llamadas á deslizarse sobre otras fijas en la grada, provistas esteríormente de unas gualderas que impedían los movimientos laterales de la cuna. Con el objeto de que el buque no tocara con su quilla á los picaderos de la grada sobre los cuales había insistido durante la construcción, se levantaba el casco valiéndose de unas trincas de jarcia blanca, que amarrándose á los macizos laterales de la cuña pasaban por debajo de la quilla, y una vez mojadas, con un día ó dos de anticipación se contraían al sacarse dejando el barco suspendido sobre la grada y apoyado solamente sobre las anguilas fijas. Como las contracciones de los calabotes ó trincas no eran uniformes, claro es que la quilla sufría grandes deformaciones, perdiendo la forma plana en su canto bajo, y el barco sufría á la vez, con la desigualdad de presiones, un desligamiento general en su maderamen, que contribuía á hacer más difícil el impulso de su casco y cuna, si la pendiente de esta no era la apropiada. Preparado para todo de esta suerte, se procedía para la operación á zafar los *contretes de retenida*, especie de puntales que sujetaban la cuna á la grada en sentido opuesto al del movimiento que debía tomar el buque; despues se *picaban las retenidas* ó calabotes que hacían firme la cuna á unos cañones empujados en el extremo de proa de la grada, y el barco quedaba ya libre con su cuna para el movimiento hacia el mar.

Si apesar de estar ensebadas las anguilas, el rozamiento de ellas con las fijas era mayor que la componente del peso del barco paralela á la grada, este se quedaba quieto y era preciso empujarlo, venciendo su inercia. Los únicos aparatos que para esa operación se empleaban eran la *sorda*, ó sea un calabrote que abrazando el barco por la proa

era atado por sus extremos merced á varios y poderosos cabrestantes, en cuyas barras empujaba un gran número de hombres que, con una gritería internal, daba animación al cuadro.

Si la sorda no era suficiente, entonces se aplicaban las parejas de bueyes en número considerable á tirar de enormes aparejos enlazados al extremo de unas grandes vigas de madera llamadas *palancuelos*, que instaladas á manera de palancas de primer género, eran las destinadas á hacer el esfuerzo supremo y final sobre la proa del barco y obligarlo á abandonar la grada. Cuando esto sucedía el entusiasmo era indescriptible, sumándose las voces de los espectadores que acudían á la fiesta con la de los centenares de operarios que celebraban el triunfo obtenido y el descanso de su penosa tarea.

Hoy todo ha variado, y aunque la operación es quizá más atrevida, en cambio es más segura y más sencilla; el barco descansa solo por su quilla sobre una caja ó *corredera* ensebada, que ocupa todo el largo de la grada, prolongándose hacia dentro del mar hasta el punto en que se calcula que al llegar el barco ya podrá flotar. Solamente sobre esta *corredera* se deslizan esas masas que á veces llegan á ocho toneladas, pues aun cuando como medida de precaución se les adosan unas almohadas que pueden apoyarse en dos ángulos laterales por si el barco perdiera su estabilidad trasversal, el caso es que raras veces tocan en ellas conservándose el plano diametral del barco perfectamente vertical mientras dura su movimiento por tierra.

Para la impulsión se han suprimido los *palancuelos* y aun la sorda, y solo se hace hoy uso de la prensa hidráulica que un solo hombre maneja.

Para el crucero *Alfonso XII*, cuyo peso al lanzarlo será de unas mil cuatrocientas toneladas y lo mismo para el cañonero *Mac Mahón*, con una prensa hidráulica capaz de un esfuerzo de cuatrocientos toneladas para el primero y con otra de quince para el segundo habrá lo suficiente para la operación; y con solo abrir un grifo en un instante se tendrá el esfuerzo necesario tomado del acumulador del Astillero.

Con este esfuerzo es segurísimo que los barcos han de partir majestuosa y silenciosamente, reemplazando á esa multitud de hombres y bueyes que antiguamente harían más poética la operación, pero que, haciéndola más larga y penosa, no llevaban en si ese sello de grandeza que se revela en las modernas máquinas que economizan los trabajos y sudores de la especie humana.

Ferrol 15 de Agosto de 1887.

ANDRES A. COMERMA.»

Asuntos del día

La queja que nuestro querido amigo Klein expresó en una de sus cartas sobre el modo poco atento de que fué objeto en una de las fondas de la Coruña, sulfura en tales términos á un colega de aquella localidad, que le obliga como vulgarmente se dice á *perder los estribos*.

Despues de traducir el pseudónimo, achacando al señor Arévalo dicha correspondencia, cosa de la que protestamos, tanto por la falta de autorización para ello, cuanto por la de compañerismo y cortesía que la prensa se debe, nos dice que el señor Arévalo no acostumbra á concurrir cuando va á la Coruña más que á figones. Por nuestra parte no necesitamos sincerar al señor Arévalo de este cargo, seguros de la protesta que han de levantar en su favor los dueños de las fondas donde aquél se hospedó, y nuestro querido amigo Klein, encontrándose en el mismo caso, claro es que tomó por fondas lo que según el colega, no son más que figones, y de aquí lo justo de sus que-

EMPRESA DE VAPORES DE IBARRA Y COMPAÑIA ANTES VASCO-ANDALUZA

Vapores de itinerario fijo

Salen del Ferrol los miércoles para Gijón, Santander y Bilbao; los jueves para Carril, Vigo, Cadiz y Sevilla. Admiten carga y pasajeros para los indicados puertos y para los de Bayona y Burdeos, y para los puertos del Mediterráneo hasta Italia, con trasbordo en Bilbao y Sevilla. Consignatario D. Demetrio, Plá.

SUPERIORES CAFES

DE

MATIAS LOPEZ Y LOPEZ

MADRID—ESCORIAL

AROMA CONCENTRADO

EN ELEGANTES BOTES DE 100 Y 200 GRAMOS

Table with 2 columns: Café molido superior, Puerto-Rico y Caracolillo, Puerto-Rico y Moka, Moka puro. Prices in pts. for 100 and 200 grams.

Tés de 8 á 20 pesetas libra en botes de dos y cuatro onzas. Tapioca del Brasil en botes de 200 gramos. NOTA. Los botes de Café y Tapioca de 200 gramos contienen una sorpresa cada uno.

De venta en todas las tiendas de Ultramarinos de Provincias

DEPOSITO CENTRAL PUERTA DEL SOL 13



LINEAS COMBINADAS DE VAPORES ASTURIANOS

Viajes con itinerario fijo desde Bilbao á Sevilla y entre Santander y Barcelona

Salidas de Bilbao, con destino á Gijón y demás puertos hasta Sevilla, los jueves de cada semana. Salidas de Sevilla, en viaje de regreso, los viernes de cada semana. Salidas de Santander con destino á Gijón y demás escalas hasta Barcelona, los jueves de cada semana. Salidas de Barcelona en viaje de regreso los miércoles de cada semana. Salidas de Ferrol para Sevilla y escalas todos los juéves. Salidas de Ferrol para Barcelona y escalas todos los lunes. Salidas de Ferrol para Rivadeo, Santander, Gijón y Bilbao, todos los martes y viernes. Admiten carga y pasajeros para los referidos puertos y para los de Bayona y Burdeos (Francia) con trasbordo en Gijón á fletes convencionales. Todos los vapores admiten pipas vacías gratis para retornar asen de aceite. En Ferrol, D. Nicasio Perez, San Francisco, núm. 1.



NORDEUTS CHERD LLOYD

Vapores-Correo del Lloyd Norte-Alemán

SALIDA DE LA CORUÑA CADA 15 DIAS

IDEM DE VIGO MENSUALMENTE

PARA MONTEVIDEO Y BUENOS-AIRES

(SIN ESCALA EN EL BRASIL)

Saldrá de la Coruña el 31 de Agosto y de Villagarcía e 1.º de Setiembre el vapor

FRANKFURT

Admite pasajeros de todas clases para dichos puertos, á los que ofrece el esmerado trato que tiene tan acreditada Compañia, y libres de gastos de cuarentena.

Para más informés, dirigirse al Agente general de la Compañia D. Martin de Carricarte, Juana de Vega, 3, y en Ferrol, D. Nicasio Perez, San Francisco, 1.

LA TORRE

CHOCOLATES, CAFÉS Y TÉS

DE

FRANCISCO LEAL

SEIS MEDALLAS DE PREMIO

72. ORZAN, 72.—LA CORUÑA

MAQUINA SINGER PARA COSER ÚLTIMO MODELO

Essa Compañia en vista de la no interrumpida aceptación que sus máquinas siguen mereciendo del público en general, no ha omitido sacrificio alguno para el completo perfeccionamiento de las mismas; por cuya razón llamamos hoy la atención de todas las personas que quieran ver realizados primorosísimos trabajos verdad, se filjen en nuestro último modelo llamado LANZADERA OSCILANTE, la cual se encuentra fuera de toda competencia.

Hacemos caso omiso de nuestros anteriores modelos, de los cuales dan crédito nuestros favorecedores, los que seguimos vendiendo.

La superioridad de nuestras máquinas lo prueba su aceptación Universal, las inmensas recompensas obtenidas en todas las exposiciones, y el que muchos fabricantes las toman por tipo.

Todas estas consideraciones unidas al buen deseo de que sea fácil la compra de nuestras máquinas á todas las personas, nos obliga á hacer doble descuento en las que vendemos al contado ó sea el 20 por 100 en lugar del 10 que veniamos haciendo.

A las personas que deseen visitar nuestro establecimiento se les enseñará los nuevos modelos recibidos.

Esta casa enseña gratis á domicilio y atiende en el acto todas las reclamaciones en la misma forma.

Pídanse catálogos ilustrados que se dan gratis.

Toda máquina SINGER lleva esta marca de fabrica en el brazo.

Para evitar engaños, cuidese de que todos los detalles sean exactamente iguales.



NOTA DE PRECIOS DE LOS HILOS DE ALGODON, TORZALES DE SEDA, HILOS DE LINO, AGUJAS Y ACEITE

DEPOSITO EN FERROL 70, REAL, 70

La New-York

COMPANIA MUTUA DE SEGUROS SOBRE LA VIDA

FUNDADA EN EL AÑO 1845

Sistema puramente mútuo á primas y contratos fijos

Esta importante Compañia es la UNICA en España que no tiene accionistas y la solacuyos Fondos de Garantía, pertenecen íntegros á sus asegurados. Además reparte exclusivamente entre los mismos los beneficios todos los años.

Fondo de Garantía en 1.º Enero 1887. Pts. 390.871.682

Ingresos realizados en el año 1886. " 99.661.590

Beneficios distribuidos á los asegurados en el año 1886. " 10.749.742

Total de pólizas vigentes. " 1.577.415.871

CAPITAL ASEGURADO EN 1886: 441.000.000 DE PESETAS

DESDE SU FUNDACION LLEVA PAGADOS

Por contratos vencidos. Pts. 245.193.817

Beneficios distribuidos. " 154.307.891

Sucursal en España autorizada por Real Orden, calle de Alcalá, 12, Madrid.--Agencias en todas las provincias. Para informes y prospectos en FERROL, Eduardo Varela.--Calle de Dolores, número 7, piso segundo.

Vertical advertisement for 'VIGORIZADOR VITAL' and 'HERPES ESTRECHECES' with detailed text and decorative borders.

L' UNION

Compañia Francesa de Seguros á prima fija contra el incendio, el rayo, la explosión de gas y aparatos de vapor. fundada en 1828

REASEGURADORA DE LAS COMPAÑIAS

LA CENTRAL Y EL MUNDO

RECONOCIDA EN ESPAÑA POR REAL ORDEN

L' Unión. Esta importante Compañia Francesa, garantiza contra los riesgos de incendio, aunque provengan del fuego del Cielo: edificios, mobiliarios, mercancías, fábricas, talleres, etc., etc.

Las condiciones de la póliza son redactadas en vista de EVITAR TODA CLASE DE DIFICULTADES.

L' Unión, cuenta más de medio siglo de existencia, habiendo dado suficientes pruebas de su incontestable equidad y buena fé en el arreglo de siniestros.

PAGANDO A LAS 24 HORAS DEL SUCESO

Capital social, reservas y primas á cobrar 60 millones de pesetas.

Subdirector de la provincia, Sr. Hijo de don Santiago Perez, Real, 6, Coruña.

Agente principal en Ferrol, Eduardo Varela, Dolores, 7, 2.º

CASA DE BANOS FLOTANTE

DE FERROL

SITUADA EN EL MUELLE DE CURUXEIRAS

TEMPORADA DESDE EL 15 DEL ACTUAL AL 30 DE OCTUBRE

Ya el público conoce este establecimiento cuyas condiciones de comodidad, seguridad y aseo, han sido aumentadas en el presente año. La Empresa procuró introducir en el balneario toda la suma de comodidad posible y á pesar de esta circunstancia, ha decidido no aumentar los reducidos precios que estableció durante la temporada anterior.

Al hacerlo así atiende más á los intereses del público que al suyo particular, como lo demuestra la siguiente nota.

PRECIOS PESETAS

Table with 2 columns: Billete de entrada con derecho á baño general, Baño particular hasta 4 personas además de la entrada, Sábana y tohalla. Prices in pesetas.

Además, para que las familias numerosas puedan obtener mayor economía, no vaciló la Empresa en hacer un nuevo sacrificio y abrir desde el día 16 del corriente abonos para baños particulares á precios económicos y convencionales, para lo cual, deben entenderse las personas que deseen abonarse, con los Sres. D. Leonardo Torres y C.ª, Real 112, en donde se expenden los billetes.

ALMACEN DE MUSICA E INSTRUMENTOS

DE

D. CANUTO BEREIA

Real, 38.—Coruña

Pianos de Bernareggi, Gassó y Compañia, últimos modelos, fabricados expresamente para el clima de Galicia - Asturias, que se diferencia de los demás en que están rey forzados por barras y compensadores metálicos.

Pianos de Rönisch, forma elegantísima, cuerdas cruzadas, clavijero de hierro y gran resonador. Es la fabricación más perfecta que se conoce en Alemania, pues reúne absolutamente todos los adelantos de la industria moderna.

VENTAS A PLAZOS DESDE 200 REALES

EN ADELANTE MENSUAL

Se garantizan la legitimidad de las marcas de fábrica y respondemos de cualquier defecto de fábrica que pueda descubrir.

Inmenso surtido de Música, Organos, Arístones, Acordeones, Guitarras y Bandurrias. Música de la edición Peters, al precio de catálogo.

En el Pizarral de Lou-

rido, cerca del Ferrol se fabrican á máquina los siguientes objetos:

- Aljibes, cubos y depósitos, para vinicultores de todas formas y dimensiones. Depósitos de agua para usos domésticos. Baños para salar carnes, y usos domésticos. Vertederos, selleros y estanterías. Pesebres de todas clases. Planchas para cocinas. Escaleras. Esferas para relojes de torre. Dinteles para ventanas. Lababos de todas clases. Tablas para mesas de Sociedades y Cafés. Frisos lisos ó con molduras para decorar portales y habitaciones. Baldosas de todas dimensiones, para pavimentos. Orilleros, sencillos ó con molduras para jardines. Lápidas para Cementerios. Columnas mingitorias. Mostradores de tiendas, pescaderías, carnicerías, etc. Para precios, presupuestos y detalles de cualquier obra sobre croquis dirigirse por correo á Thomás Jones.-- FERROL.