

# 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: Martes 21 de Junio 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. 161

### LA CONSTRUCCION DE LA NUEVA ESCUADRA

Ha terminado el debate sobre el presupuesto de Marina como deseábamos: con una declaración y una afirmación categóricas y rotundas: la de que pronto se sacará á concurso la construcción de buques, y que en esto se tendrán en cuenta los intereses de nuestra industria nacional.

Hé aquí el notable discurso que en ese sentido pronunció el Sr. Cánovas, y las declaraciones del Sr. Ministro de Marina:

«El Sr. Cánovas del Castillo: Se ha tratado de la aplicación y de la interpretación de la ley para construir la escuadra, y desde el instante en que yo encuentro alguna diferencia entre la interpretación y la aplicación que de ella ha hecho el Sr. Ministro de Marina y la que yo creo que en estas circunstancias debería tener, considero mi deber decir acerca del particular unas cuantas palabras. El Sr. Ministro de Marina, tan digno General de nuestra Armada, como todo el mundo sabe, acaba de ofrecer al Congreso y al país que muy pronto se verán los resultados de su iniciativa, y que un concurso cuyas condiciones se espera que aprobará todo el mundo ha de convenirnos á todos á un tiempo de su deseo de que se emprenda con decisión la reconstrucción de nuestra marina nacional.

Acerca de este punto, y después de las palabras terminantes que el Sr. Ministro de Marina ha pronunciado, nada me parece que tenemos nosotros que decir, ni que hacer, sino esperar.

Tampoco he de decir nada respecto de los propósitos del Sr. Ministro por lo que toca á la industria nacional. Sabé todo el mundo que yo profeso principios económicos, y los he profesado toda mi vida, abiertamente favorables á la protección de la industria española. Debo, sin embargo, por la lealtad y patriotismo, decir que hay algo en que cabe excepción en la materia, y es aquello en que se interesan la defensa, la integridad y el honor de la patria. En buena hora que constituyendo nosotros como nación, y como á mi juicio todas las naciones constituyen, una especie de sociedad cooperativa, toleremos en las relaciones de nuestra producción y de nuestros precios todos aquellas deficiencias que la situación actual permita; pero cuando se trata de aquello que ha de servir para la defensa del honor y de la integridad nacional frente al extranjero, la condición esencial que ha de dominar sobre todo esto ha de ser el dotar á los valerosos defensores de la patria de medios idénticos, absolutamente idénticos, por lo menos, á aquellos de que el extranjero pueda disponer. Así, pues, aunque la protección al trabajo nacional constituye para mí un principio económico y un verdadero sistema, hay algo que se sobrepone á esta condición, y ese algo consiste á absoluta necesidad de que los elementos de guerra de que se dotan á las tripulaciones nacionales estén á la altura de las mas perfectas del universo, sean ó no sean de construcción nacional.

Y dicho esto, claro es que mis principios me inclinan á que se dé á la construcción y á la fabricación nacional toda la protección que se pueda, y que en este caso aún dudo que pueda ó deba llamarse protección; en este caso no ha de llamarse, á mi parecer, sino justicia estricta, porque el principio de protección es completamente opuesto á lo que se ha de hacer en este caso. Aquí lo que hay que proteger, ante todo, son las tripulaciones y la bandera nacional.

Después de esto hay que hacer á la industria nacional porque lo merece, y porque sin eso tampoco tendría un fundamento sólido nuestro poder marítimo, cuanta justicia pueda exigir; es decir, hay que no escasearle todo aquello que verdaderamente pueda hacer.

Pero no me parece que yo esté en esto en gran discordancia con el Sr. Ministro, y después de decir esto de pasada, nada tengo que añadir: creo que el digno Sr. Ministro, así lo deduzco de sus palabras, piensa, poco mas ó menos, lo mismo que pienso yo.

Cuando vino á las Cortes el proyecto de ley sobre construcción de fuerzas navales, trajose bajo el imperio de una preocupación bien conocida, que consistía en creer que los torpederos hacían

completamente imposible que los acorazados tuvieran ninguna seguridad en el mar, ni dispusieran de los inmensos medios de destrucción de que disponen, estando siempre, no solo cerca de los puertos, sino tambien aún en alta mar, expuestos á las sorpresas seguras de los torpederos que habian de acabar con ellos, dejandoles en una situación de absoluta indefensión. A esto, que hoy ya se puede llamar preocupación, sin ofensa de nadie, obedecía en grandísima parte el proyecto de ley presentado por el antecesor de S. S. en ese sitio. Aquel digno General de Marina tuvo á bien consultarme sobre si quería yo asociarme á la comisión que habia de proponer la reconstrucción de la armada nacional, y yo tuve muchísimo gusto en acceder á sus deseos, y en verme sentado detras del banco de los Ministros, apoyando una de sus más graves é importantes determinaciones. Pero desde el primer instante le hice presente que yo dudaba mucho de que los acorazados debieran dejar de existir en lo futuro, y de que todo pudiera reemplazarse por los torpederos.

Paréceme que puedo decir, en presencia de los individuos de aquella comisión, que sin duda me escuchan, ó algunos de los cuales me escuchan indudablemente, que se debe á mi iniciativa el que en aquel proyecto se introdujera la condición de que luego que estuviera probada la eficacia de los acorazados, se procediera á su construcción. De otra suerte, yo no habria podido poner mi firma al pié de aquel proyecto de ley. Se estaba en momento de experiencia; se estaba en un momento de grandes dudas; yo no tenia motivos para rechazar el pensamiento del Ministro, nacido de los experimentos que hasta entonces se habian hecho y de las deducciones que habia lealmente formado acerca de ellos; pero tampoco podia admitir que, entre mi convicción, que era otra, y lo que la experiencia pudiera demostrar en lo porvenir, se interpusiese un artículo de ley que imposibilitara la construcción futura de los acorazados.

Con estas opiniones distintas, concertándolas y armonizándolas, se formó el proyecto de ley, y este proyecto de ley, al lado de un proyecto de escuadra, en que figuran muchos torpederos, en que se propone el empleo de una gradísima parte del crédito destinado á la escuadra para la construcción de torpederos, dejó abierto el camino para la construcción de acorazados. No se necesita para esto sino la iniciativa del Sr. Ministro de Marina, el acuerdo del Consejo de Ministros y el de la Junta técnica de Marina; pero en todo momento en que esto tenga lugar, en que el Sr. Ministro de Marina declare que ha llegado el día de construir acorazados, por ser convenientes para el servicio público, en que el Consejo de Ministros lo acuerde y en que la Junta técnica no se oponga, pueden inmediatamente construirse los acorazados.

Pues bien; en el punto en que se hallan las cosas, yo entiendo que el Sr. Ministro de Marina está en el caso de estudiar sin temores, y de resolver, sin temores tambien, si está ó no justificada la construcción de los acorazados, si ha llegado ó no la ocasión prevista por el artículo de la ley á que acabo de hacer referencia. Los últimos experimentos han dejado poca duda en las personas que se ocupan en el estudio de estas cosas, ni en la marina militar de los diversos paises del mundo, de que, con efecto, el torpedero no está hecho para ir á buscar á las grandes escuadras de acorazados, ni para interrumpir, ni mucho menos para impedir sus operaciones. Delante de este convencimiento general ¿á que se espera? ¿A que se espera para declarar que ha llegado el caso de la aplicación del artículo de la ley? Cuando ese artículo se redactó, ¿por ventura se aguardaba otra cosa? ¿Podía aguardarse otra cosa más que los resultados de los experimentos que en aquel instante mismo se estaban por todas partes realizando? Si la experiencia está hecha, y está suficientemente hecha á juicio de todo el mundo, ¿á que se espera para poner en práctica este artículo de la ley? El Sr. Ministro de Marina ha dicho una cosa que, respetando yo muchísimo su opinión en todo lo que á la marina se refiere y en otras muchas cosas más, verdaderamente no comprendo ¿Qué quiere decir esa metáfora de cúpula, aplicada al caso presente? ¿Qué se resuelve por esa metáfora? ¿Por qué ha de ser cúpula y no

principio el acorazado? Todavía, si se tratara de que la industria nacional exclusivamente hubiera de construir los buques de guerra, esa metáfora tendria algún sentido, porque querría decir que antes de elevarse á la construcción de grandes acorazados, era necesario que nuestros arsenales y nuestra industria particular demostrasen que sabian ir construyendo los buques de menor importancia que hay desde la simple cañonera hasta el acorazado mismo.

Entonces podria decirse con razón completa que la construcción de acorazados, como última expresión del poder y de las dificultades de esa industria, debia ser la cúpula del edificio, y que era preciso empezar poco á poco, y por cosas más sencillas, para llegar en último término á saber construir grandes acorazados. Pero se trata aquí de esto por ventura? ¿Hay alguien en el Parlamento que crea, incluso los industriales españoles, que la industria de nuestro país está en posición de construir los grandes acorazados? Yo he tenido el honor de hablar con algunos de esos señores industriales, y digo en verdad que no he oido de sus labios la pretensión (y ojalá que pudiera llegar á realizarse) de que los extranjeros que hayan de construir esas grandes máquinas de guerra vengan á España á construirlas, á fin de que se quede una parte del provecho de esas construcciones en la Península misma, y á fin tambien de que los procedimientos de la construcción sirvan de enseñanza á nuestra industria.

Hasta aquí han llegado en los propósitos que yo les he oido; pero la idea de construir inmediatamente, por medio de la industria particular española, buques como el *Pelayo*, por ejemplo, confieso que no la he oido; y digo que si este fuera el sentido de la metáfora, y se hubiera de esperar para construir acorazados, á que la industria española, ejercitada en buques de menor importancia, llegara á producir buques como el de que acabo de hacer mérito, sería necesario que pasaran muchísimos años antes de que nosotros tuviéramos una escuadra de esa clase.

El crédito que se destina por una parte á torpederos con exceso, según los resultados actuales de la experiencia, se debe y se puede destinar á acorazados. Yo comprendo que manden hacer inmediatamente cruceros, y que la Junta técnica haya aconsejado esto hasta aquí, porque la importancia de los cruceros no está en cuestión, porque sea la que quiera la resolución definitiva respecto del sistema de la marina militar, con los cruceros habrá que contar siempre, dentro de la acción, después de todo limitada, que tienen estos buques.

Pero, ¿y los otros dos extremos del proyecto? ¿Y la necesidad, en vista de la experiencia, de reducir desde ahora el crédito de los torpederos, que resulta excesivo, y aplicado á los acorazados, cuya importancia está ya demostrada desde el instante que ha cesado, ó que ha disminuido tanto la importancia de los torpederos? ¿Por qué no se ha de hacer desde ahora esta repartición equitativa? ¿Es que van á continuar haciéndose torpederos unos tras de otros, hasta llegar al número del proyecto de ley, y que cuando esté consumido el crédito relativo á torpederos se va á ejecutar ó á realizar el artículo de la ley que se refiere á los acorazados? ¿Pues cómo se ha de realizar ó ejecutar este artículo de la ley entonces? La única manera, pues, de disponer de este crédito de un modo conveniente es estudiar inmediatamente la cuestión y resolver qué parte les toca á los torpederos en la combinación de una verdadera escuadra, según los resultados de la experiencia y qué parte debe tocar á los acorazados. Una vez hecho este estudio, una vez esto determinado, entonces se quitará la parte de crédito de los torpederos y se aplicará á los acorazados; y no habrá principio, ni medio, ni fin, sino que en la medida en que los créditos hayan de realizarse y de emplearse, habrá de construirse todo proporcionalmente á un tiempo, construyendo tanto de acorazados cuanto se disminuya de torpederos.

He dicho antes que verdaderamente no comprendía, y continúo en la misma ignorancia, por qué habian de dejarse para lo último los acorazados, por qué habian de dejarse para lo que pudiera llamarse la cúpula, cuando los acorazados no han estado nunca sujetos, según el proyecto de ley, ni pueden ni deben estarlo más que á esta condición; á la condición de que se demuestre su eficacia, á la condición de que se demuestre que

continúan siendo esenciales para la constitución de una escuadra militar. ¿Ha llegado ese momento? Yo creo que sí, y entiendo que ha llegado por la lectura de las revistas y periódicos extranjeros. ¿Cree el Sr. Ministro que no ha llegado todavía? Pues plantee la cuestión ante el centro técnico, y discútase científicamente, cuestión científica es. Si no está todavía ahora en estado de resolverse (y la opinión universal dice que sí), aguardemos el tiempo que se necesite para acabar de resolverla; pero en el instante en que esté declarada la utilidad de los acorazados, construyamos acorazados sin hacer de ellos punto final ni cúpula, hablando metafóricamente, ni nada que á esto se parezca.

El Sr. Ministro de Marina (Rodríguez de Arias:) Señores diputados, honra muy distinguida es para mí tener que contestar al ilustre señor diputado Cánovas del Castillo, Jefe del partido liberal conservador. Reconozco, y la marina reconoce conmigo con profunda gratitud, la parte muy activa que tomó S. S. en la ley de reconstitución de la escuadra presidiendo la comisión que informó el proyecto de ley.

Efectivamente dije aquí, y he dicho por escrito tambien, que creía que los acorazados debían ser la cúpula de nuestra reconstitución naval; y no por que yo dudase de la eficacia de los acorazados, sino porque comprendía, y sigo comprendiendo, que nos hacen falta hoy y para una multitud de atenciones, tanto en la Península como en nuestras provincias de Ultramar, barcos que sin ser acorazados tengan suficiente importancia para representarnos dignamente y para atender á aquellas provincias.

Yo creo que las primeras construcciones no deben ser de acorazados, sino de buques potentes que, sin ser acorazados, lleven el poder y la representación de España á nuestras provincias de Ultramar y adonde sea necesario. Yo prometo al Sr. Cánovas del Castillo, delante del Congreso español, que las experiencias últimas no han de pasar desapercibidas para el Ministro de Marina, y que de las construcciones de la nueva escuadra ha de reproducir un gran provecho al país.

Como el Sr. Ministro no habia dado una contestación clara insistió, y dijo:

El Sr. Cánovas del Castillo. ¿Por qué han de ser acorazados los últimos buques que se construyan? ¿Qué razón ha dado para esto el Sr. Ministro de Marina? ¿Para qué sirven, después de todo, los grandes y aun todos los cruceros? Para en caso de una guerra marítima perseguir principalmente el comercio enemigo. Pues tanta necesidad hay de cruceros para perseguir, en caso de guerra, el comercio enemigo, como de barcos para combatir formalmente á sus escuadras. No sé que en esto quepan preferencias. Pues esto es más claro, tratándose de los torpederos; y aquí de mi verdadera timidez tratando con el Sr. Ministro de Marina. Los torpederos, á mi juicio, no son barcos que se hacen, ni pueden hacerse, incluso el *Destructor*, aunque sea muy otra su naturaleza para estar siempre en el mar, ni para prestar ciertos servicios, sino para estar constantemente preparados, guarnecidos donde no padezcan, para lanzarlos cuando sea ocasión contra la escuadra enemiga.

Los acorazados sirven para combatir con las escuadras enemigas; para esto sirven esencialmente, como que este es el único, el exclusivo, el verdadero elemento de guerra, elemento que ha de entrar á formar parte de la escuadra con aquellos cruceros que se acoracen de manera que vengan á ser acorazados de segunda clase. En ese caso, ya el nombre importa poco; en siendo verdadero acorazado, el nombre no importa, y yo no voy á discutir sobre eso; lo que digo es que el acorazado es el único buque de combate; que el buque no acorazado es buque de sorpresa, de persecución, pero no de combate, y que al repartir el crédito, como se está entre continuar construyendo torpederos ó abandonar una gran parte de éstos, por lo ménos tan urgentes son los acorazados como los torpederos, porque los unos y los otros no pueden emplearse sino en casos de guerra, y no tienen aplicación en los tiempos de paz. No pueden hacer ninguno de los servicios que en tiempo de paz se encomiendan á los buques, ni en las colonias ni en la Península; no pueden aplicarse á trasportes, son verdaderos buques de guerra, y á mi juicio (y siento decirlo





LA TORRE DE FRANCISCO LEAL CHOCOLATES, CAFES Y TES SEIS MEDALLAS DE PREMIO 72. ORZAN, 72.-LA CORUÑA THE UNDERWRITING AND AGENCY ASSOCIATION LIMITED

Esta Compañía asegura toda clase valores y alhajas, que es envíen por Correo. El representante en Ferrol, Joaquín Plá y Frige.

La pobre anciana Juana Rico, que hace 16 añosse halla completamente imposibilitada suplica á las almas caritativas sedignen socorrerla con una bendita limosna que Dios se lo pagará. Vive calle Pardo Alto, número 17.

LA FONCIERE COMPANIA DE SEGUROS MARITIMOS Capital social 25.000.000 de pesetas. Se admiten seguros de carga para todos los puertos. Agente en el Ferrol, D. Demetrio Plá.

CASA DE BAÑOS 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.

Table with 2 columns: Item description and Price in Pesetas. Includes Billete de entrada, Baño particular, and Sábana y tohalla.

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.

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.

NORDDEUTS CHER 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 1.º de Julio y el 2 de Villagarcía el vapor BALTIMORE Admite pasajeros de todas clases para dichos puertos, á los que ofrece el esmerado trato que tiene tan acreditada Compañía, y libres de gastos de cuarentena.

SECRETAS ENFERMEADES PURIFICADORAS DE LA SANGRE. GRANDE REMEDIO SOBERANO. Las Píldoras Scott están comprobadas para la curación radical de los humores que se acumulan en la sangre.

REUMA. GOTA. LOR THOMPSON. Los reumatismos y gota, de palabra ó por escrito, cuantas consultas se le hagan para el mejor y más perfecto uso de estos medicamentos, y encarga se tenga mucho cuidado con no ser engañados con alguna falsificación al comprarlos; comprese siempre en casa de confianza.

ALMACEN DE MUSICA E INSTRUMENTOS DE D. CANUTO BERE A Real, 38.—Coruña

Pianos de Bernareggi, Gassó y Compañía, 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.

En el Pizarral de Lourido, 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.

WALA REAL INGLESA VAPORES-CORREOS PARA LISBOA Y SANTOS Saldrá directamente del puerto de Vigo el día 26 de Junio de 1887 el nuevo y magnífico paquete de vapor TRENT

Admite pasajeros de todas clases. Lleva cocineros y camareros españoles y á los pasajeros de tercera se les dá cama con ropa, pan fresco y vino á todas, y son trasportados de la Coruña á Vigo, por cuenta de la Empresa. Para más informe dirigirse á los agentes de la Compañía.

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.

SUPERIORES CHOCOLATES DE MATIAS LOPEZ Y LOPEZ MADRID—ESCORIAL Venta en el año de 1886 4.000.000 de paquetes Este dato demuestra la importancia de la Casa y la predilección del público por esta marca.

COLEGIO DE SANTO TOMAS DE AQUINO CLASES NOCTURNAS Y DIURNAS Desde 1.º de Febrero del corriente año, quedan abiertas al público en este Centro literario academias preparatorias para carreras completas de Aduanas, Telégrafos, Topógrafos y Ayudantes de caminos, siguiendo además las ya establecidas de 1.ª y 2.ª enseñanza con Bachillerato, Comercio, Dibujo, carreras del Ejército y Armada, Profesorado elemental y superior, clases especiales de Matemáticas en toda ó parte de su extensión, Física, Química y Teoría de Máquinas.

VIGORIZADOR VITAL DE LAS NATURALIZAS GASTADAS EN AMBOS SEXOS. NO MAS SORDOS NERVIOS ULCERAS HERPES ESTRECHECES GABINETE MEDICO NORTE-AMERICANO, MONTERA, 33, 1.º, MADRID. El representante UNICO Y EXCLUSIVO DE ESTOS ESPECIFICOS ES EL DIRECTOR DEL GABINETE MEDICO NORTE-AMERICANO, MONTERA, 33, 1.º, MADRID.