



LA MONARQUÍA

DIARIO POLITICO

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 LOPEZ, 158 PRAL,

FERROL: Miércoles 25 de Enero de 1888

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 341

LA MARINA EN EL SENADO

Tres de los más distinguidos vicealmirantes que tienen asiento en la alta Cámara, acaban de interpelar al Ministro de Marina sobre el modo de llevar á cabo la ley de construcciones.

Si solo el hecho de declararse en contra del señor Rodríguez tres de sus compañeros, cuya respetabilidad, puestos ocupados y reputación adquirida no tuviera excepcional importancia, muy poco podíamos esperar de los debates suscitados con motivo de estas interpelaciones. Pero convencidos de que al país llamará la atención la conducta seguida por los vicealmirantes Beranger, Pezuela y Antequera, á quienes no mueve ni puede mover fin político alguno, ni quienes así mismo, y especialmente á los dos últimos, puede suponerseles ambición alguna por reconquistar una cartera, que con el actual partido gobernante les está vedada, es evidente á todas luces, que aquél debe sospechar, con fundamento grande, no responde el actual Ministro de Marina á la confianza que la Corona y el país en él han depositado.

Ciertamente que el punto de vista escogido por los tres almirantes, ni nos ha parecido oportuno, ni los ataques fueron tan rudos y certeros como de su indiscutible suficiencia era de esperar, máxime sabiendo ellos mejor que nadie cuales son los puntos negros de la administración del señor Arias, y el modo de borrarlos por completo.

Espuestos de diferentes modos, pero de una manera patente los deseos del país, de que en él se haga la futura escuadra ó cuantos menos ensayos en grande escala de la construcción de ella, no hay más remedio que complacerlo y poner de parte de todos la mayor suma posible de ideas y de medios para conseguirlo. Todo lo que se anuncie en contrario, no solo dejará de encontrar eco en la opinión, sino que esta se declarará como ahora abiertamente en contra.

El almirantazgo inglés apesar de estar conforme con la opinión de Mr. Reed, sobre la clase de construcciones propuestas por Cowles, construyó el *Captain* cuando la prensa, los clubs y los centros, de propaganda hicieron espontáneamente presente sus deseos, de que se construyera un buque de torres de la clase del referido. Es cierto que los respetables lores no creyeron que podría tener un fin tan desgraciado, pero no deja de serlo que obraron impulsados solamente por la opinión del país.

Aunque la paridad de la comparación no resulta muy exacta, y más para aquellos que, como nosotros, desean á toda costa el establecimiento de industrias navales, debemos citar el hecho, como demostración de la necesidad que tiene la marina de acceder á los deseos del país.

Mucho nos ha llamado la atención que el señor Beranger después del fracaso de los torpederos en las maniobras hechas en Inglaterra, Francia, Italia y Alemania, insista en defender la necesidad de construir esta clase de buques, cuando esas y todas las demás naciones marítimas han suspendido hasta las adquisiciones que tenían proyectadas.

El almirante Beranger al presentar su ley pareció ser aquí el representante un tanto exagerado de las ideas que en Francia puso en práctica el ministro Aube. Juzgadas ya éstas por su desgraciados resultados, la conducta de sus sucesores en primer término ha sido, no solo abandonar, sino radicalmente variar todos los planes de dicho almirante, hasta el extremo de tratarse hoy de transformar en torpedero el buque cañón

y caso de no conseguirlo, abandonarlo en Tolón.

Y juzgados ya estos ensayos, vamos nosotros á emprenderlos nuevamente? No nos hemos de aprovechar de las lecciones de la experiencia, que los extraños nos enseñan?

Aunque nunca fuimos partidarios de las ideas que han inspirado la ley Beranger, comprendemos que cuando se presentó fué aprobada y con entusiasmo sincero por su autor defendida, pero hoy el sostenerlo no tiene explicación posible, más que dejándose llevar de el amor propio ofendido, lo que podemos llamar la defensa de los fracasos y en el buen talento del almirante citado, no podemos suponer una terquedad semejante.

Más conformes con las ideas de los señores Pezuela y Antequera, no comprendemos como no han protestado una vez más y en ocasión tan oportuna sobre los tipos de buques que deben formar la futura escuadra, y mucho sentimos que al formular sus cargos, no los fueran agrupando por departamentos, para que hubiera resultado una verdadera exposición de ellos, en la que sobresaldría esa lentitud, para nosotros apática, que el ministro confesó, principal base de la mayoría de las faltas que hoy se le imputan.

Suficiente hubiera sido decir, lo que en nuestro departamento ha pasado con la construcción del *Alfonso XIII*, y de los créditos que con este motivo se concedieron y para que objeto, así como cita otros hechos análogos en los de Cádiz y Cartagena que, denunciados ya, no hemos de repetir aquí, pudiendo asegurar que con ellos y otros que la prensa ha expuesto, no creemos hubiera el Senado permanecido tan frío como ahora, dando por resultado de los debates una manifestación de distinto carácter que la que ahora tuvo lugar.

Sin embargo, como al principio hemos dicho, la actitud de oposición de los respetables almirantes, no pasará desapercibida para el país, y si bien las interpelaciones no han producido el resultado que era de esperar, no se puede tampoco decir que toda la pólvora se ha consumido en salvas.

UNA ESTACION EN AFRICA

A juzgar por los documentos que aparecen en el *Libro encarnado*, repartido en los cuerpos colegisladores, puede considerarse como un hecho el establecimiento de nuestro país en el Mar Rojo, donde en adelante se contará con una estación, que debemos á la manifiesta de Italia á juzgar por el libro dicho y el lenguaje de la prensa oficiosa de aquel país.

Italia según parece nos cede la bahía de Assad, donde podremos establecer depósitos de carbón y todos los almacenes y edificios que se juzguen necesarios y útiles para nuestra escuadra y comercio. Pero se reserva la soberanía del terreno que nos concede y en caso de guerra entre Italia y otro país cualquiera, la estación naval, deberá someterse á todas las garantías que el derecho internacional admite.

Esta cláusula que tanto se presta á la discusión, según el órgano oficioso del Sr. Crispi, significa que, no podremos servirnos de la bahía para operaciones ú objeto alguno de guerra, ni para el transporte de armas y de municiones. Pero que por el contrario si á Italia le conviene en caso de guerra utilizar esta bahía, podía hacerlo con entera libertad.

No nos explicamos el silencio de la prensa de Madrid, ante semejante interpretación de la *Reforma* que de ser cierta y por con-

siguiente la convenida entre los dos gobiernos, no solo merece nuestras censuras, sino que nos obliga á protestar en nombre del patriotismo herido, de la conducta del señor Ministro de Estado.

¿Es posible que no reconozca dicho señor nuestra inferioridad de fuerzas, comparadas con las que Italia dispone? Es posible que el Sr. Moret no comprenda, que del mismo modo que Italia hoy nos admite en un territorio suyo, mañana nos despedirá de él, con un pretexto cualquiera? Dada la política que todas, absolutamente todas las naciones siguen hoy en Africa ¿puede suponerse que Italia al cedernos graciosamente esa bahía, lo hace para contribuir á nuestro engrandecimiento? No será más lógico suponer quiere tener allí unos auxiliares que al mismo tiempo que contribuyan á consolidar su posesión ó su colonia, no le podrán causar perjuicio alguno, por no poder faltas de la soberanía hacer conquistas? Qué vamos á ganar en un territorio que ocupamos como en alquiler?

En todo establecimiento donde ondee nuestra bandera debe esta ser la enseña de nuestra absoluta soberanía, y no en manera alguna símbolo de una graciosa ocupación llamada á desaparecer por la gracia misma del que hoy nos la concede.

¿Acaso piensa alguien que con el tiempo, nos podríamos hacer dueños de lo que se nos presta? Puede creerse que á medida que Italia derrame más sangre por consolidar su conquista, ha de desprenderse con más facilidad, de un territorio que ha comprometido su honor y prestigio en Africa, teniendo como tiene allí ulteriores miras de engrandecimiento?

No debemos en manera alguna formarnos ilusiones, ni aun para nuevas adquisiciones, nos ha de servir la bahía cedida, y poseer una estación que en tiempo de guerra no nos sirva para nada, solo representa un gasto grande sin utilidad ó mejor dicho en beneficio de Italia, á quien si profesamos muchas simpatías no llegan á obligarnos á sacrificios.

La nación que tiene abandonadas sus colonias, la que en alguna de ellas todavía, no ha podido concluir con la piratería y en otra con el bandolerismo, la que no cuenta con fuerzas navales para defenderlas, ni las tiene fortificadas, ni en ellas puede sostener la fuerza peninsular que la integridad exige, no debe pensar en adquisiciones, ni nuevos establecimientos, pues estos solos son consecuencia del exceso de vida y fuerza de aquellos países, que no las han, como nosotros, consumido en estériles luchas y guerras civiles.

NUESTRA INDUSTRIA NAVAL

El debate acerca de la construcción de una nueva escuadra, en el Senado, ha puesto sobre el tapete dos problemas verdaderamente trascendentales para el país: la necesidad de que tengamos pronto barcos de guerra, á la altura de los últimos adelantos del arte marítimo militar y de la arquitectura naval moderna, y la conveniencia de que para los trabajos de nuestras construcciones navales, se utilicen los elementos de la industria del país.

Sobre el primer punto no há lugar á discusión. Mientras que todas las naciones están dando poderoso impulso á sus escuadras; mientras que Italia ha construido recientemente esos acorazados que la han puesto al nivel de las primeras potencias marítimas, y Francia completa sus buques de combate, y Rusia crea su escuadra del Báltico, é Inglaterra pone á prueba la ciencia de sus grandes marinos y de sus ingenieros, buscando el secreto de la perfección para sus barcos de guerra, en forma de que se armonicen las condiciones de resistencia con la velocidad y demás condiciones marítimas propiamente dichas; nosotros carecemos del material flotante y de cuanto á la defensa de nuestros puertos y costas se refiere.

La ley de creación de la escuadra, que representa nuestro esfuerzo verdaderamente titánico

hecho por el país, ha resuelto ese problema, aunque las dilaciones que con sus escrúpulos técnicos y su indecisión ha ocasionado el actual ministro de Marina, señor Rodríguez Arias, hayan empequeñecido en cierto modo el nobilísimo desprendimiento de la nación.

No menos trascendental es el segundo problema que hemos apuntado.

La industria española en sus diversas manifestaciones—ya otras veces lo hemos dicho—está más adelantada de lo que generalmente se cree; lo que le falta, de una parte, es canocer en toda su valía, y de otra obtener verdadera, positiva y enérgica protección para desarrollarse en vasta escala, los elementos de que dispone y que hoy permanecen hasta cierto punto inactivos por la forzada inercia á que se tiene condenada á la industria española, como con elevado sentido práctico decía no ha mucho en el Circulo conservador de Barcelona, el respetable senador y distinguido amigo nuestro, señor Durán y Bas.

Se dice que nuestros arsenales no se hallan en condiciones para emprender vastas y difíciles construcciones navales, y no es extraño eso sabiéndose que en el Ferrol, por ejemplo, se dedica á parte de los operarios de la mastranza al movimiento de tierras, y á otros á... esperar mejores tiempos.

Pero eso no es obstáculo. Por ese camino jamás adelantáramos un paso. Tampoco Italia los tenía y ha sabido montarlos á la altura de los primeros, como lo atestigua el de Spezzia, donde se han construido acorazados como el *Duilio*, el *Dandolo* y algún otro que hoy son el asombro de la gente de mar.

Querer es poder. Empléense los millones que han de ir al extranjero, en nuestros arsenales; tráiganse, si es preciso, ingenieros y personal que ayuden á los nuestros; reorganicen las maestranzas, y tendremos arsenales y astilleros donde se ejecuten las construcciones navales como en cualquier otro.

La industria privada hará lo demás, si á ella se apela, protegiéndola así, á la paz, y fomentándola.

Cataluña tiene su Maquinista terrestre y marítimo, sus fábricas y talleres de forjado, sus herrerías y otros elementos, que pueden auxiliar poderosamente á la industria naval.

Los Altos hornos y La Vizcaya, de Bilbao, y la fábrica de la Pelguera, producen el acero y el hierro en competencia ya con la industria extranjera, y exportan sus productos á países muy adelantados.

Estas y otras empresas españolas, pueden hacer y harán muchos esfuerzos se les pida.

Acúdase, pues, á todos esos elementos, y la industria naval del país se mostrará á la altura que exigen las necesidades y las circunstancias.

El ilustre jefe del partido conservador, señor Cánovas del Castillo, como han recordado en el Senado el señor Maluquer y varios generales de Marina, manifestó á este propósito á las comisiones obreras que vinieron de Cataluña y de Bilbao, que era una necesidad patriótica confiar á la industria nacional la ejecución de todas las obras correspondientes á la nueva escuadra que en España puedan realizarse; y esto es lo patriótico, lo justo y lo racional.

Protección decidida y á todo trance á la industria nacional: hé ahí el lema del partido conservador, á cuya realización nosotros hemos de contribuir sin tregua ni desfallecimientos.

La industria y el trabajo han de ser la base de nuestra regeneración y de nuestro engrandecimiento.

(La Monarquía de Madrid)

EL SEÑOR SANCHEZ BREGUA

EN EL SENADO

El distinguido Capitán general de este distrito ha pronunciado en la Alta Cámara, un extenso discurso cuyos párrafos más principales extraeremos á continuación:

«Yo declaro, Sres. Senadores, que considero al Cuerpo de Ingenieros navales á la altura de los primeros de Europa; yo considero que tienen toda la aptitud científica que es necesario tener, y sería una cosa grave que nuestros ingenieros de Marina no hicieran todos los estudios que requieren los adelantos modernos, ó no los conociesen en todos sus detalles y perfiles; es decir, que yo creo de buena fe que están á grande altura y que no hay ninguno, fuera de alguna notabilidad, que eso ocurre en el cuerpo de ingenieros navales lo mismo que en los demás, porque no todos pueden tener la misma capacidad é instrucción que no tenga la suficiente capacidad científica. Nunca se puede admitir que en grado alguno carezcan de ella, y si supiera yo de alguno que no reuniera las circunstancias necesarias, aun teniendo competencia para decirlo, lo ocultaría; porque no quisiera que apareciese jamás que había un ingeniero con el honroso título de tal sin capacidad científica para llenar su misión.

«De suerte, señores Senadores, que los ingenieros de la Armada, en mi concepto, y en concepto de otros dignos generales, están á la altura que deben estar, y yo ruego á SS. SS. que vengán á dar fuerza y robustez á mis opiniones, que son pobres en estos asuntos, y de seguro la de

estos dignos generales vendrán á dar fuerza á la mía y satisfacción á la susceptibilidad honrosa y científica de los ingenieros de la Armada.

Después de declararse partidario de la industria naval añade.

Ahora voy á ocuparme del arsenal del Ferrol, para lo que he pedido la palabra. Yo empiezo, señores, por declarar aquí que siempre que sea necesario, siempre que lo exijan las circunstancias, he de defender los demás arsenales como voy á defender hoy el del Ferrol, porque yo no quisiera jamás ninguna clase de antagonismos; todos son dignos de atención, todos pertenecen á la Patria y por todos debe haber igual interés. Yo no voy, por tanto, á sostener privilegio ni preferencia de ninguna clase; á todos los considero bajo el punto de vista de la importancia que deben tener y que han tenido siempre, y defenderé en todas partes la existencia de los arsenales, porque en mi concepto (y no sé si los señores generales de Marina, naturalmente más competentes que yo en esta materia, opinarían como yo opino) es la base que hay que conservar para el engrandecimiento de nuestra Armada.

Respecto al arsenal del Ferrol, bien lo sabe Su Señoría, espléndidamente favorecido por la naturaleza, diré que siempre que he ido allí, siempre que he visitado su astillero, me he conmovido mucho, porque allí existen como testimonio de nuestra grandeza marítima de otros tiempos, las gradas de las cuales salieron los doce llamados Apóstoles; gradas que son susceptibles de toda la capacidad cúbica que quiera dárseles para las construcciones modernas. Tenemos allí todo lo que necesitamos; es decir, tenemos la base y se puede engrandecer y llevarla á un punto tal que, si con efecto, teniendo recursos para las obras se pudiera desarrollar y montar aquello como corresponde, nos bastaría aquel arsenal, tan grande, tan magnífico es aquello, que francamente, si algún día se levantara alguna voz sosteniendo, por ejemplo, que sería conveniente dar á la industria particular nuestros arsenales, contra esa voz, y contra los partidarios de la idea, se levantaría la mia enérgica en este Cuerpo, y donde quiera que estuviese, para procurar que de ninguna manera desapareciera ó se menguara la importancia de esos grandes establecimientos marítimos, honra nuestra, que conservan la tradición gloriosa de otros tiempos más felices para nosotros.

Esta es, pues, la base que tenemos con el Cuerpo de Ingenieros navales con los oficiales del Cuerpo general de la armada, instruidos en grande escala y que entienden también en construcciones. ¿No han de entender! ¿Quiénes son los que han de garantizar las construcciones de la industria particular y las que se verifiquen en el extranjero? Pues los oficiales de nuestra Armada y nuestros ingenieros navales; como que no recibiríamos jamás sin esta garantía de la ciencia acreditada un solo barco, ni habría Ministro que se atreviese á encargarse su construcción, sin la intervención directa de la ciencia de nuestros oficiales y de nuestros ingenieros. Y por cierto que cuando hablé de los ingenieros, se me olvidó decir una cosa que es posible que ofenda la modestia de la persona á que me voy á referir.

En el Ferrol está un ingeniero que conoce toda la Marina, el señor Comerma, que si no tuviese muy sentada su reputación de hombre de ciencia, la hubiera alcanzado con solo el Dique de la Campana, obra monumental por él dirigida. Es un hombre tan ilustrado y trabajador, que no sale jamás de su bufete ni del astillero; que está á la altura de todos los adelantos modernos; que los busca, los recoge, los estudia y analiza, y es verdaderamente un portento de saber y ciencia.

No quisiera que del seno de la Marina española saliera un solo concepto, una sola frase, una sola palabra que pudiese nunca disminuir la importancia de nuestros arsenales. Los marinos tienen un deber sagrado de conciencia de defenderlos, para que se mejoren sus condiciones. En el arsenal del Ferrol se puede hacer todo, absolutamente todo, y esto no lo digo por mi propia cuenta, porque, en suma, yo no tengo la suficiente competencia para llevar la convicción al ánimo de los señores Senadores, sino que he oído decir á personas científicas, de gran valer y estudio, que todo se puede hacer allí, absolutamente todo; y debo añadir (por más que esto no sea noticia para los señores generales de Marina) que en la maquinaria se ha adelantado tanto, hay allí tantas cosas, que francamente, prueban que se ha protegido y se protegen esos trabajos. Yo recuerdo, que habiendo habido un movimiento de opinión en el Ferrol escribi al digno señor Ministro de Marina, mi amigo, que en un tiempo fué mi subsecretario, y del cual, en el poco tiempo que desempeñé interinamente el Ministerio de Marina recibí muchas veces sus inspiraciones, que le acreditaban de hombre ilustrado y probo, y á quien desde entonces conservo un especial cariño. Pues bien, habiendo ocurrido el movimiento de opinión de que hice mérito, bastante pronunciado, porque se creía que había habido un poco de parcialidad en la distribución de los trabajos en los diferentes arsenales, yo, en el tono en que acostumbró á dirigirme siempre á personas tan dignas como S. S., le dije lo que pasaba. Me contestó al punto dándome explicaciones completamente satisfactorias, y al llegar á Madrid celebré una corta conferencia con S. S., que me afirmó y ratificó que todo estaba remediado y que el arsenal del Ferrol no carecería del trabajo que le correspondiese.

Desde entonces me quedé completamente tranquilo y satisfecho, porque con la palabra de caballero y de Ministro y con la iniciativa perseverante, con la energía y la inteligencia de verdadero marino del señor general Topete, mi amigo, tengo la completa seguridad de que allí no ha de faltar trabajo, y no ha de perder de ningún modo en la construcción el arsenal del Ferrol.

A propósito del personal obrero, también tengo que decir algo. Yo no sé si es mucho ó es poco ese personal, en eso no me meto, porque no me incumbe examinarlo. (El Sr. García de Torres: Pido la palabra para una alusión;) pero debo declarar al Senado que el personal obrero es tan inteligente é idóneo en aquella mastranza, que no sé lo haya mejor en otra alguna. Y diré más: que aquel personal considera como una institución para el plan de sus familias el arsenal del Ferrol, y en estos momentos en que la emigración se pronuncia de una manera tan alarmante en aquel país y en aquellas comarcas, nada de particular tiene que en esta cuestión, verdaderamente técnica, apelemos al sentimiento y procuremos que no queden aquellas comarcas desiertas.

En efecto, Sres. Senadores, nosotros tenemos un modo de ser especial; nosotros tenemos organismos que es necesario modificar, que es preciso reformar; pero hay que tener cuidado con las reformas profundamente radicales.

Puesto que tenemos instituciones y tradiciones, es necesario que lo que en ellas haya de bueno lo respetemos y amparemos con grande energía, y como el arsenal del Ferrol es la vida de aquella población, los Gobiernos tienen el deber ineludible de que cuando por las reformas que sean necesarias y que pida la opinión, se lastime á esta ó á las otras poblaciones, se las compense de algún modo. Además, es preciso tener presente que los obreros del arsenal del Ferrol, á los cuales se les atribuyen ideas de cierto orden, ideas avanzadas por su condición de obreros, en

el año 1872, cuando tuvo la fortuna, y si se quiere la gloria (por más que esto pueda parecer inmodestia de mí) de sofocar el movimiento que allí tuvo lugar, la mastranza no tomó parte alguna en él, y se mantuvo leal al principio de autoridad.

De tal suerte que yo, como Capitán general de aquel distrito, no he sospechado nunca de la Mastranza, no he tenido el menor temor de ella, aun cuando se hubiese alterado el orden en el Ferrol. Pues bien: cuando ese personal está sujeto á su trabajo y se conduce con esta honradez, por lo menos es necesario que se le guarden todas las consideraciones á que es acreedor.

Dicho esto y por no molestar más tiempo la atención del Senado, termino enviando desde aquí un saludo expresivo y cariñosísimo á toda la Armada española. (Bien bien.—Varios señores Senadores felicitan calurosamente al orador.)

Sección de Marina

LA MARINA ALEMANA

El Gobierno alemán ha presentado al Reichstag el proyecto de presupuesto del Ministerio de Marina para 1888, y en él se pide autorización para construir seis cañoneros, para aumentar el personal y para fabricar gran número de torpedos.

Para darse cuenta del poder marítimo de Alemania es preciso considerar dos cosas: la naturaleza é importancia del material flotante, el efectivo y la calidad del personal.

La marina de guerra se componía á fines de 1886 de 90 buques, de los cuales, 27 acorazados y 96 torpederos.

La cifra de estos últimos debe llegar según los propósitos del Gobierno á 150.

El imperio alemán tiene juntamente con esa multitud de torpederos algunos acorazados formidables que en 1887 ejecutaron interesantes maniobras.

Los principales son *Koenig Wilhelm*, que en las anteriores maniobras echó á pique á otro barco semejante á él, *Gros Kurfürst*, y que habiendo sido construido en 1865 en Inglaterra para Turquía, fué comprado por Prusia en 1867. Tiene 108 metros de longitud y su coqueza se compone de planchas de acero de 31 centímetros de grueso que descansan sobre un armazón de madera de 56 centímetros, adherido á una cubierta de hierro de cinco centímetros. Su máquina tiene fuerza de 8.000 caballos. Está armado con 25 cañones y numerosos torpedos, y su tripulación es 759 hombres.

El *Kaiser* es también de construcción inglesa, pero más moderno. El espesor de su blindaje es de 27 centímetros, la máquina tiene 8.000 caballos de fuerza, y la tripulación 638 hombres.

El *Oldenburg* es de fabricación alemana, con 72 cañones de diferentes clases y 400 hombres; máquina de 4.000 caballos blindaje de 38 centímetros.

Estos son los buques de guerra más importantes de Alemania.

La marina mercante, que en caso necesario auxiliaría á la escuadra, contaba en 1.º de Enero de 1887, 2,328 barcos de vela de más de 50 toneladas y 529 de vapor.

Los puertos militares de más importancia son Kiel y Wilhelmshafen.

El primero se incorporó á Rusia, por virtud de la anexión del Sleswig-Holstein que entonces pertenecía á Dinamarca; su rada es magnífica, y las defensas que se han construido, le han hecho inexpugnable. Domina en el Báltico la entrada del famoso canal inaugurado en Junio último,

génios que dejaron inmortales recuerdos de su paso por el mundo, necesitaron, para realizar su elevada misión, el concurso de las especiales circunstancias del momento histórico en que nacieron: sin las maravillosas empresas de Portugal, quizás no conoceríamos á Camoens; sin la revolución francesa, no hubiera Napoleón removido á su antojo los tronos europeos... ¿Qué misión hubiera confiado el destino á Pelayo, sin la invasión sarracena?

Cúpole también en suerte á don Alvaro de Bazán, nacer en épocas en que todo un pueblo sentía irresistible impulsión hácia la vida militar; el ideal del español era el hombre de guerra, con talento para el mando y valor para el combate... Además, el poderío de España entonces, infundía temerosos recelos á otras naciones, aterradas ante la perspectiva de una monarquía universal con que España, á semejanza de Roma, amenazaba al mundo. Recuérdese que poseía, al terminar su reinado Carlos I, en Europa, toda la Península Ibérica (á excepción de Portugal, que luego conquistó Felipe II), Nápoles, Sicilia, Cerdeña, el Milanesado, el Rosellón, los Países Bajos y el Franco Condado; en África, Túnez, Orán, las islas Canarias, las de Fernando Póo y la de Santa Elena; en América, Méjico, Perú y las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto-Rico, Jamaica; y más adelante, con el reconocimiento y sumisión de Portugal, pasaron á ser dominio de España las ricas y vastas colonias portuguesas de África y de la India; los reinos de Guinea, Angola y Bengala; la poderosa Goa, el Brasil, la costa de Malabar, la isla de Ceilán, las Molucas y Macao. Con razón se dijo que no se ponía el sol en los dominios españoles!

Y hoy, señores, que una nueva era se abre para España, que mirando lo dilatado de sus costas, bañadas por dos mares, siente que el espíritu nacional se inflama ante la idea de regenerar nues-

que una aquel mar con el del Norte, en el cual se halla, defendiéndole por este lado el puerto de Wilhelmshafen, practicado en un terreno que se compró en 1853 al gran duque de Oldenburg en el mismo emplazamiento que Napoleón I destruyó en 1811.

En ambos puertos hay arsenales inmensos y talleres de armamento; existe en Dautzig un tercer arsenal, perteneciente al Estado, el primero que tuvo en Prusia.

De lo que carece Alemania es de marineros. La población obligada al servicio marítimo no es numerosa, y se calcula en unos 80.000 hombres.

La población marítima inscrita para el servicio en la escuadra imperial comprende á los hombres de diecisiete á cuarenta y dos años, y ahora se trata de ampliar este límite hasta los cuarenta y cinco. La duración del servicio en la escuadra es de siete años, tres en activo y cuatro en la reserva, pasando luego los hombres á la *sewehr*, que corresponde en la defensa marítima á la *landwehr* de tierra, donde permanecen cinco años más.

La segunda clase de la *sewehr* comprende los hombres que, no habiendo servido en la marina imperial, pueden ser llamados, en caso de guerra, hasta los treinta años. Desde esta edad á la de cuarenta y cinco se incluyen todos en el *landsturm*. Además del reclutamiento marítimo, recibe la flota todos los años reclutas del interior, para los arsenales y el batallón de marina y voluntarios para las divisiones de marineros.

Los marineros alemanes no tienen fama alguna y carecen del entusiasmo necesario para esta vida especial.

En cambio los oficiales de marina son dignos rivales de los de la tierra por su instrucción y por su bravura.

La marina está de moda en la nobleza, y los candidatos que deben justificar una instrucción previa bastante extensa, pasan sucesivamente á la Escuela de cadetes, á la Escuela naval flotante, y por último, á la Academia de Kiel, donde reciben el grado de oficial.

Noticias locales

Con objeto de solemnizar los días de S. M. el Rey D. Alfonso XIII, S. M. la Reina Regente se ha dignado distribuir las cantidades siguientes:

10.000 pesetas á la junta general de Beneficencia domiciliaria; 2.500 á las Escuelas católicas de niñas; 2.500 á las de niños; 5.000 al arzobispo de Toledo para las religiosas pobres; 4.000 al gobernador civil para objetos benéficos, y 1.000 al asilo de la Santísima Trinidad.

Total, 25.000 pesetas.

INFANTERÍA DE MARINA

Con el fin de cubrir las vacantes de oficiales que existen en el citado cuerpo y de llevar á cabo el prevenido cambio entre activo y reserva, se aprobó la siguiente combinación en el personal:

Capitanes.—D. Manuel Soler y Perez, pasa destinado á la sección de tropas de la Comandancia general del apostadero de la Habana; D. Demetrio Gomez de Cadiz es baja en su tercio para figurar como ayudante del Ministro de Marina; don José Blake y Saanchez, continuará á las órdenes del Ministro; D. Justo Lambao y Pozo, pasa al tercer tercio Depósito, primera brigada, D. Andrés Gonzalez Lopez al 1.º reserva primera brigada; D. Luis Celier y Ortega, al 3.º activo cuarta brigada.

Tenientes.—D. José Sanchez Rodriguez vá destinado al 2.º tercio de reserva, cuarta brigada;

tra Marina de guerra, debemos volver nuestros ojos á aquel glorioso pasado, y no olvidar que el porvenir de nuestra amada patria depende en gran parte de su preponderancia marítima; que una nación hoy poderosa, y nuestra enemiga, (pues tiene un pie sobre tierra española) fundó sobre los despojos de la más poderosa de nuestras flotas su imperio en los mares... ¡No olvidemos jamás, que el mismo sol que no se ponía en nuestras posesiones es el que hoy nos muestra la insultante bandera británica enhiesta sobre lo más alto del Peñón de Gibraltar!

Y evocando aquellos días de gloria, ¿cómo pasar en silencio los nombres de los ilustres hijos de la patria, elevada por ellos á la cumbre del poderío? Y entre estos hijos ilustres, ¿quién puede reunir mayores títulos para representar las glorias de nuestra Marina de guerra que el primer marqués de Santa Cruz, don Alvaro de Bazán? Por último, y terminando este ya largo exordio, cuando se aspira á conmemorar el sentimiento nacional en favor de una idea patriótica: ¿Dónde hallar más eco, más simpatía, más apoyo que en el Centro del Ejército y de la Armada?

Ni por mi carrera, ni por mis modestos antecedentes literarios, ni por otros motivos que pudieran darme autoridad ó competencia como historiador y tratadista de milicia, debo ocupar este asiento para tener el honor de dirigiros la palabra.

Solo un título puedo alegar: soy español, anhelo el engrandecimiento de mi patria, y estoy firme y resueltamente divorciado de ese pesimismo sistemático, hoy en boga desgraciadamente, que hace dudar de todo y enfria el corazón, ahogando la esperanza para el porvenir... No; el porvenir de España será grande, como lo es su historia, y hasta los más humildes debemos ofrecer nuestro óbolo de inteligencia y buena voluntad en favor de toda idea que encierre un germen de patriotismo,

ELOGIO HISTÓRICO

DE

DON ALVARO DE BAZÁN

PRIMER MARQUES DE SANTA CRUZ

Conferencia dada por Don Ramiro Blanco en el Centro del Ejército y de la Armada la noche del 19 de Noviembre de 1887

SEÑORAS Y SEÑORES:

El día 9 de Febrero de 1888 se cumplirán trescientos años de la muerte del insigne marino don Alvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz. La idea de conmemorar digna y solemnemente su centenario ha sido acogida con cariño, más aún, con verdadero entusiasmo, por la Marina, por el Ejército, por cuantos aman las glorias de su patria.

No cabe dudar, señores, que el intrépido y entreadido general que mandó la escuadra de socorro en el memorable combate de Lepanto, el caudillo de la expedición á las islas Terceras, el que organizó la *Armada Invencible*, es una figura gloriosa de nuestra historia, y merecedor, por lo tanto, de que la España del siglo XIX le dedique un recuerdo, ya que por fortuna sonó la hora de que tantos nombres ilustres surjan del olvido en que yacían.

Los méritos militares de don Alvaro de Bazán; los servicios que prestó á su patria fueron tantos, y de tal valía, que la lectura del breve resumen que de ellos hizo uno de sus biógrafos contemporáneos, basta para producirnos admiración ante el incansable esfuerzo de aquel bravo marino. Hé aquí el resumen á que hago referencia:

• Rindió ocho islas, dos ciudades, 25 villas y

36 castillos fuertes; venció ocho capitanes generales, dos maestros de campo generales y 60 señores y caballeros principales. Prendió soldados y marineros: franceses, 4.753; ingleses, 780; portugueses, 6.450; turcos y moros, 6.243. Apresó 44 galeras reales, 21 galeotas, 27 bergantines, 99 galeones y naos de alto bordo, siete caramuzales, tres cárabos y una galeaza, con 1.814 piezas de artillería, y dió libertad á 3.654 cautivos españoles.

Creo, pues, y vuelvo á insistir sobre ello, que quien tantas y tales proezas llevó á cabo, el valiente caudillo español, cuya espada, siempre victoriosa, fué terror de los enemigos de nuestra patria, sobradamente digno se hizo de que intentemos hoy popularizar su nombre, dándole el puesto que de justicia le corresponde al lado de los más célebres generales que en sus páginas consigna la historia de España.

No es aventurado afirmar que don Alvaro de Bazán fué el primero de nuestros marinos de guerra; vió transcurrir la mayor parte de su vida, más sobre la movizada cubierta de las naves, que pisando los alfombrados salones de los palacios; á su natural talento unía el constante afán de cultivarle con el estudio; fué perfecto conocedor del arte de la navegación de su época, y á la par que buen marino era el bravo militar, sereno ante los mayores peligros, y jamás vacilante en sacrificar su vida cuando el honor de la patria lo exigía; él paseó triunfante por los dilatados mares la bandera española, y no sin razón dijo don José de Vargas Ponce (en un *Elogio* que hizo de aquel célebre marino, trabajo que no llegó á terminar) que apenas había Juan Sebastián Delcano descubriendo con su primera vuelta al globo la desmesurada extensión del Océano, cuando nació el héroe que había de hacerle el principal teatro de sus hazañas.

Es verdad. Las grandes figuras históricas, los

D. Ramón Bujones Gandara, al 3.º activo, primer brigada; D. Pedro Pujales Salcedo continúa en Filipinas; D. Fernando Poblaciones Nieto al 1.º de reserva, tercera brigada; D. Pedro Pasquines y Nizal al 1.º reserva, segunda brigada; don Manuel La deira Barreiro al 1.º reserva cuarta brigada; D. Manuel Gonzalez Gutierrez al 2.º reserva, segunda brigada; D. Antonio Cañavate Robles al 2.º activo primera brigada; D. Antonio Aragón Celiveo al 5.º activo cuarta brigada.

Afóreses.—D. José Verdejo y Salgueiro pasa de agregado al apostadero de Filipinas, sin ser baja en su tercio; D. Mannel Millar Sarmiento a Filipinas por G. A.; D. Joaquin Sanchez Pujó, por A. G. C. continuando en Filipinas; D. Teodoro Juedes y Gascón al 2.º depósito primera brigada; D. Mario de Santa Ana y Ortiz al 4.º activo primera brigada.

Conforme con lo que el señor Vrai nos indica en carta suya recibida ayer, hemos remitido al señor director de *La Democracia* el último comunicado que obra en nuestro poder.

Parece muy probable que dentro de pocos días aparecerá en el estadio de la prensa un nuevo periódico semanal dedicado a defender los intereses católicos y a propagar estos ideales.

Mucho nos alegramos del pensamiento y muy conveniente y oportuna nos parece su aparición.

El número de la *Revista general de Marina* correspondiente a este mes, publica con el título del *Horoscopo*, un interesante trabajo del señor Auñón, que como todos los suyos y por referirse a cuestiones de personal ha de ser muy leído. No habiéndolo podido hacer nosotros con detención, nos limitamos a señalarlo a nuestros abonados.

Asimismo aparecen en dicho número artículos y trabajos de los señores García Díaz y Montalvo, médicos de la Armada, Carranza y Reguerra, Sanchez Tocca y Agacino, tenientes de navío, y Vicente, ingeniero naval.

PERSONAL DEL DEPARTAMENTO

Por R. O. de 17 del corriente mes fué nombrado vocal de la Comisión creada en la Corte para proponer las reformas necesarias en el reglamento del cuerpo eclesiástico de la armada el señor teniente vicario general don Valentín Acosta y Codesido.

—Se ha presentado de licencia el teniente de navío don José Gutierrez Sobral y embarcó en el crucero *Isabel II*.

—Han sido designados el alférez de navío don Antonio Romero y el contador don Paulo Calvo para adquirir en plaza 161 kilogramos de bronce en Cabilla.

—En el día 27 del mes actual debe verificarse el consejo de guerra que ha de fallar la causa instruida á Enrique Alzaga y Urive por robo de efectos en Santander.

—Embarcó en el crucero *Isabel II* el segundo maquinista don Remigio Vizoso.

—Obtuvo el retiro del servicio el primer maquinista de primera clase don Angel Robato con el haber pasivo de 262 pesetas mensuales.

—Se presentó y ha embarcado en la fragata *Almansa* el guardia marina de primera clase don Salvador Guardiola.

—Cesa de prestar servicio en el cuartel de marinería y pasa como escribano actuario con los ayudantes de la puerta del dique el segundo contramaestre Nicolás García Rivero.

—Pasa á prestar el servicio de su clase en el cuartel de marinería el segundo contramaestre Andrés Lopez Gallego.

—Dada cuenta al Rey, (q. D. g.) y en su nombre á la Reina Regente de la consulta elevada por el Capitán General del Ferrol sobre servir en activo y sin premios el tiempo que le correspondía hacerlo de reserva al cabo de mar de primera clase José Morda Lopez; S. M., conformándose con lo propuesto por el Consejo de premios de la Marina en 13 de Diciembre último se ha servido resolver lo siguiente:

1.º Que todo individuo de la reserva de marinería que haya desempeñado plaza de cabo de mar de primera ó de segunda clase ó de artillero de primera durante su campaña activa, podrá ingresar como voluntario en el servicio por un tiempo mínimo de tres años, cualquiera que sea el que le falte para cumplir en la reserva, pero sin otros goces que el haber mensual señalado á la plaza de que ha estado en posesión y la parte del vestuario que corresponda al tiempo de empeño.

2.º Estos individuos al contar dos años extinguiendo los anteriores compromisos, tendrán derecho á que se les considere comprendidos en la disposición segunda de la Real orden de 10 de Octubre último, para optar á los premios y ventajas que concede el Real Decreto de 18 de Febrero de 1886, en concurrencia con los demás enganchados que se encuéntrén sirviendo cuando lo soliciten.

3.º No obstante lo que se dice en la regla primera, los que ingresen en activo como cabos de segunda, si ascienden durante el tiempo de su compromiso, disfrutará el sueldo de su nueva plaza.

4.º Las admisiones se harán por las autoridades superiores de los Departamentos y Apostaderos, pero dando cuenta al Consejo cuando tengan efecto para la formación del índice de los individuos que adquieran el derecho á enganche.

Accediendo á los ruegos que de Madrid se nos han hecho de parte de algunos individuos que forman la junta organizadora para celebrar el centenario de don Alvaro de Bazan, hemos decidido publicar en el folletín y alternando con la novela que en él aparece, *El elogio histórico* que del primer marqués de Santa Cruz hizo en una conferencia en el Centro del Ejército y Armada don Ramiro Blanco.

En la noche del lunes tuvo lugar en el *Círculo de Recreo* la reunión de confianza anunciada, y

aunque no fué de las que se han visto más concurridas, reinó mucha animación en todos los que á ella asistieron.

El lunes 16 fué botado al agua en el Arsenal de Rochefort el crucero de tercera clase, de acero, *Forbin*, cuya construcción empezó en 7 de Abril de 1886, conforme con los planos del Inspector general de Ingenieros navales M. Bussy.

Este buque mide 95 metros de eslora, 9,30 metros de manga, 794 metros de puntal: calado medio, 424 metros; desplazamiento, 1.848 toneladas. Está provisto de dos máquinas que desarrollan una fuerza de 6.000 caballos á tiro forzado; su velocidad indicada es de 19 1/2 millas por hora.

Lleva cuatro palos. Su protección consiste en una cubierta blindada, cóncava que se extiende de una á otra banda y bajo la línea de flotación, y un cofferdam de 80 centímetros de ancho colocado sobre la cubierta en todo el costado del crucero.

La provisión de carbón será de 200 toneladas, cantidad suficiente para recorrer una distancia de 2.400 millas, á razón de diez por hora.

Su armamento lo forman: dos cañones de 14 centímetros, tres de tiro rápido de 47 milímetros, cuatro cañones revólvers de 37 milímetros y cinco lanza-torpedos, dos á proa, uno á popa y dos en los costados.

La tripulación constará de 150 hombres. El *Forbin* costará probablemente 3.132 000 francos, repartidos en esta forma: casco y accesorios del casco, 1948.000 francos; maquinaria 1.110.000 francos; artillería, 74.000 francos.

Este crucero se ha terminado en todo el presente año. Las máquinas han sido construidas por la sociedad *Chantiers et atelier de la Loire*.

Francia construye además otros cinco cruceros del tipo del *Forbin*, y son el *Lurconf*, el *Trudeau*, el *Lalande*, el *Comas* y el *Coellogon*.

Triste coincidencia!—El día que dejó de existir el Arzobispo de Santiago se cumplieran precisamente los diez y seis meses que hacía llegara á aquella ciudad para encargarse del gobierno de su diócesis.

El domingo telegrafió el señor gobernador interino al alcalde de Santiago transcribiéndole un despacho del ministro de la Gobernación, en el cual le dice el ministro de la Guerra que, aunque con arreglo á ordenanza no corresponde tributar honores fúnebres á los arzobispos, propondría gustoso á S. M. una excepción en favor del de Santiago, si en este punto hubiera fuerza militar. Inconveniente es hacerlas ir á dicha ciudad, aparte de que sin duda no llegarán á tiempo por la distancia que hay de esta capital y los medios de comunicación poco rápidos que existen. Por estas razones el Gobierno se vió imposibilitado de acceder como quisiera á los deseos del Ayuntamiento y del vecindario de Santiago.

Escriben de la Coruña que se halla detenido en el puerto el vapor *Kohn* del Lloyd Norte Alemán que tiene á su bordo un cargamento de tabaco que conduce á Alemania, hasta que con el valor de la carga garanticen su entrega en el punto á que vá destinado.

Meditando ahora sobre las causas de esta onerosa detención, se nos ocurre preguntar si por ser el tabaco efecto estancado, renta pública, se ha de observar con él mayor vigilancia, medidas más retrictivas, que con cualquiera otra mercancía, que en derechos de introducción esté quizá más gravada, siendo por tanto mayor su diferencia entre el precio de su costo y el de expendición que la del artículo que ha caído hasta cierto punto en comiso, apesar de venir perfectamente legalizado: si se cree que, si fuera otra la intención del dueño del cargamento que lo manda para su elaboración en Alemania, como la de introducirlo por un punto deshabilitado de la costa, que el Gobierno esté en el deber de vigilar, había de presentarse en el para hacerse sospechoso á las autoridades.

Bien sabemos que no debemos hacer cargos por las medidas adoptadas con el citado vapor al administrador de estas Aduanas que obra en cumplimiento de disposiciones vigentes; pero si debemos de censurar las tan coercitivas, como la de que nos ocupamos, que, por lo depresivo, nos evidenciará una vez más en el extranjero, donde es proverbial lo detestable de nuestra legislación marítima, habiéndose dado ya el caso de que por motivos análogos hayan dejado de tocar en nuestros puertos los vapores de una compañía trasatlántica de las más acreditadas; y hoy mismo suceda que no visite este, otra línea también de las principales, por las demoras que sufren en su despacho buques que cuentan por horas sus perjuicios.

Desde la Coruña y en el tren-correo de anteayer ha partido con dirección á Valladolid donde ha abierto un abono hasta la próxima cuaresma, la compañía de zarzuela que últimamente actuó en nuestro *Teatro-Circo* dirigida por el señor Subirá.

En el distrito de Betanzos han llegado á tal extremo los robos á transeúntes, que ni las mandaderas, tragineros ni panaderos quieren encargarse de conducir ninguna cantidad de dinero para la Coruña.

MOVIMIENTO DEL PUERTO

El día 24 entró en el mismo el vapor *Tajo* de la matrícula de Barcelona, de 521 toneladas y 26 tripulantes, mandado por el capitán D. C. Bisbal, procedente de Liverpool conduciendo para el comercio de esta plaza 25 toneladas de carga en los artículos siguientes, 142 barriles manteca de cerdo, 14 cajas de idem, 90 cajas jabón, 15 cajas almidón, 1 caja quesos, 5 jaulas de hierro colado, 27 atados y 1 caja de manufacturas ordinarias, 2 fardos de hilaza lisa, y paquete de maquinaria;

el que después de efectuar la descarga continuó su viaje con rumbo á la Coruña.

Telegramas.

(De nuestro servicio particular)

Madrid 24 11'45 m.

El discurso del señor Martos, ha motivado en el Congreso un ruidoso debate, en el que han tomado parte los señores Silvela, Cánovas y Pidal, pronunciando notables discursos y calificando de anti-constitucional el del señor Martos. Este abandonando la presidencia se defendió desde los escaños.

Madrid 25 2'14 m.

En la discusión del Congreso y en defensa del señor Martos han hablado, los señores Lopez Dominguez, Castelar, el ministro de Gracia y Justicia y el de Estado. El señor Gamazo presentó un voto de confianza que se aprobó por 198 votos contra 49.

La calma política todavía no se ha restablecido.

Madrid 25 2 m.

La junta de asociación de ganaderos establecida en esta Corte, acordó convocar á los de las provincia del Norte y Noroeste á una reunión con el fin de que en ella se convenga el medio de facilitar la exportación de ganados.

El discurso por el señor Silvela pronunciado en el Congreso, con-testando al del señor Alonso Martinez, fué notabilísimo.

Bolsa 4 por 100 66.

Imp. de Pita.—Sinforiano Lopez, 142



PARACARRIL, VIGO, CADIZ, Y SEVILLA saldrá de este puerto el 24 al 25 del corriente el vapor Español

Manuel Perez

Admite carga y pasajeros.—Consignatario Niccasio Perez.—San Francisco 1.

CUERPO DE INFANTERIA DE MARINA CUARTO TERCIO

Debiendo procederse á la subasta para la construcción de veinte y tres capotes de paño para sargento, quinientos cincuenta y cuatro idem para soldado, veinte y tres morriones para sargentos y quinientos cincuenta y cuatro idem para soldado todos ellos con plumero, funda de hule y dos fundas blancas; se hace saber por medio del presente anuncio para que las personas que deseen tomar parte en ella, puedan enterarse del pliego de condiciones y tipos que se hallan de manifiesto en la Jefatura superior del cuerpo en el Ministerio de Marina y en la oficina del señor Teniente Coronel, primer Jefe del expresado Tercio, sita en la calle de Galiano número 17, todos los dias no feriados desde las diez de la mañana á tres de la tarde y asistir á la subasta cuyo acto tendrá lugar en la Biblioteca del Cuartel de Dolores de esta Ciudad el día cuatro del mes de Febrero próximo y á las tres de su tarde ante la Junta económica del Tercio.

Ferrol 16 de Enero de 1888.—El comandante graduado capitán comisionado.—Miguel Cuervo.

Venta

El domingo 29 de Enero á las doce se subastará en la notaría de don Gumersindo Lopez Parado, Real 129, una finca de 7 ferrados con muralla al frente en la Gándara, lindando con la carretera á Jubia.

EL SEÑOR

DON MIGUEL VALARINO Y BADINO

HA FALLECIDO EN CARTAGENA EL 25 DE DICIEMBRE DE 1887

Su hermana política y sobrinos

Ruegan á sus amigos le tengan presente en sus oraciones, y se sirvan asistir á alguna de las misas de San Gregorio, que por el eterno descanso de su alma, darán principio el 25 del corriente en la Iglesia Parroquial Castrense de San Francisco altar del Carmen á las nueve de la mañana, por cuyo favor les anticipan las gracias.

CUARTO ANIVERSARIO

LA SEÑORA

DOÑA MERCEDES RIVERA DE GALAN

QUE FALLECIO EL DIA 27 DE ENERO DE 1884.

Sus hijos, hijos políticos, nietos, hermana y demás parientes

Suplican á las personas de su amistad se dignen asistir á algunas de las misas que por el eterno descanso del alma de dicha señora se celebrarán en el Altar de Animas de la Iglesia Parroquial de San Julián el día 27 del corriente, de ocho á doce de su mañana, favor por el cual les vivirán eternamente agradecido.

SERVICIOS DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA DE BARCELONA

LINEAS DE LAS ANTILLAS

CON SERVICIOS Y EXTENSIÓN A NEW-YORK Y VERACRUZ
TRES SALIDAS AL MES CON LAS ESCALAS SIGUIENTES

El 10, de Cádiz á las Palmas, y haciendo antes la de Barcelona el 5 y eventual la de Málaga el 7.
El 20, de Santander con escala en la Coruña el 21 y haciendo antes las de Liverpool el 8 y la del Havre el 14.
El 30, de Cádiz haciendo antes escala en Barcelona el 25 y eventual en Málaga el 27; con extensión á los litorales de Puerto-Rico y Cuba, Centro América y puertos del Pacífico y Estados-Unidos de América.
El vapor

Habana

saldrá de la Coruña el 21 del corriente mes.

LINEA DE COLÓN

COMBINACIÓN PARA EL PACÍFICO AL N. Y S. DE PANAMÁ Y SERVICIO A MEJICO CON TRASBORDO EN HABANA

Salidas de Vigo el 30 de cada mes (haciendo antes las escalas de Liverpool; Havre, Santander y Coruña) para Puerto-Rico, Habana y Colon, retornando por Costa-firme, Puerto-Rico y directo á Vigo y demás escalas del Norte.
El vapor

Santo Domingo

saldrá de la Coruña el 28 del corriente.

LINEA DE FILIPINAS

CON ESCALAS EN POR-SAID, ADEN, COLOMBO, SINGAPORE Y SERVICIO Á ILOILO Y CEBÚ

Trece viajes anuales partiendo de Liverpool, con escala en Coruña, Vigo, Cádiz, Cartagena, Valencia y Barcelona de donde saldrán cada cuatro viernes á partir del 29 de Julio de 1887 y de Manila cada cuatro lunes desde el 25 de Julio
El vapor

Isla de Mindanao

saldrá de la Coruña el 24 de Enero y de Barcelona el 10 de Febrero.

LINEAS DEL RIO DE LA PLATA

La segunda salida de Cádiz el 1.º de Marzo, para Rio-Janeiro, Montevideo y Buenos-Aires.
Los pasajeros embarcarán en la Coruña el 26 de Febrero, en el vapor «Isla de Luzón.» El transporte desde la Coruña á Cádiz y el trasbordo allí son por cuenta de la Compañía

SERVICIO DE MARRUECOS

SERVICIOS REGULARES CADA 15 DIAS

El vapor saldrá de Cádiz los días 16 y 30 para Tánger, Algeciras, Ceuta y Málaga; y de Málaga los días 12 y 25 para Ceuta, Algeciras, Tánger y Cádiz.

SERVICIO BISEMANAS

ENTRE CADIZ Y TANGER

El vapor

Tánger

saldrá de Cádiz á las 9 de la mañana todos los miercoles y viernes.
Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros á quienes la Compañía dá alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. Hay pasajes para Manila á precios especiales para emigrantes de clase artesana ó jornalera, con facultad de regresar gratis dentro de un año, si no encuentran trabajo. La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

Aviso importante.—La Compañía previene á los señores comerciantes, agricultores é industriales, que recibirá y encaminará á los destinos que los mismos designen, las muestras y precios que con este objeto se le entreguen.

Para más informes en Ferrol, D. Nicasio Perez. Coruña, E. da Guarda.



MALA REAL INGLESA VAPORES--CORREOS

PARA LISBOA, RIO JANEIRO, MONTEVIDEO Y BUENOS-AIRES

Salidas fijas dos veces al mes

Saldrá directamente del puerto de Carril el día 26 de Enero de 1888 el nuevo y magnífico paquete de vapor

TAGUS

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 transportados de la Coruña á Vigo, por cuenta de la Empresa. Para más informe dirigirse á los agentes de la Compañía.

Coruña.—D. Ricardo de Urioste, Rua nueva.
Ferrol.—D. Demetrio Plá.

ALMACEN DE MUSICA E INSTRUMENTOS DE

D. CANUTO BEREÁ

Real, 38.—Coruña

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

Pianos de Römsch, 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 gerantizan 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, de todas formas y dimensiones para vinicultores.
- 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 cróquis dirigirse por correo á Thomás Jones.—FERROL.

LOS CHOCOLATES

DE

MATIAS LOPEZ Y LOPEZ

MADRID—ESCORIAL

PREMIADOS CON 26 MEDALLAS

SOLO CONTIENEN

CACAO, AZÚCAR Y CANELA

Es el desayuno más sano y nutritivo que se conoce. Fíjese bien el público, y no se deje alucinar por otras marcas.

DE VENTA

EN TODOS LOS ESTABLECIMIENTOS DE ULTRAMARINOS

Oficinas: Palma Alta, 8.—Depósito: Puerta del Sol 13,

L' UNION

Compañía 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' Union. Esta importante Compañía 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' Union, 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.

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

LINEAS COMBINADAS DE VAPORES ASTURIANOS

Viajes con itinerario fijó 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 miercoles 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.

La Moda Elegante

acreditado periódico especial para Señoras, reconocido como indispensable á las familias, cualquiera que sea su posición social, es más que nunca necesario cuando las proximidades de un cambio de estación traen consigo la precisión de renovar los trajes para las Señoras, Señoritas y niños.

La Moda Elegante

es el auxiliar precioso, el consejero discreto de las Señoras, á quienes ayuda eficazmente á resolver el árduo problema de vestir con gusto, conciliando éste con la economía. Los últimos modelos de trajes, confecciones de todas clases, sombreros, etc., para Señoras, Señoritas y niños, creados por las GRANDES CASAS DE PARIS, son dados á conocer por

La Moda Elegante

en magníficos grabados y artísticos figurines iluminados, expresamente hechos para nuestra publicación por los artistas más principales de París y Berlín.

La Moda Elegante

periódico esencialmente utilitario y práctico, pone al alcance de sus suscriptoras el corte y confección de prendas, por medio de sus grandes hojas de PATRONES acompañadas de minuciosas explicaciones y croquis aclaratorios, que hacen entrar en el dominio general el arte de la modista.

La Moda Elegante

se recomienda al propio tiempo á las Señoras madres de familia como un eficaz elemento de educación para sus hijas, por ser el más variado repertorio de enseñanza para toda clase de labores de adorno, propias del bello sexo.

La Moda Elegante

reuniendo lo práctico á lo agradable, publica en sus cuatro números mensuales una variada sección literaria, cuya amenidad no excluye el estar siempre inspirada en la moral más estricta.

La Moda Elegante

hace cuatro distintas ediciones cuyos precios varían entre 17 reales el trimestre y 40 pesetas el año, estando, por lo tanto, al alcance de las modestas fortunas.

Las Señoras que deseen formarse idea de las condiciones materiales de la suscripción, recibirán, gratis, un número de muestra y prospecto, con solo que se sirvan pedirlo por acerta al Administrador de

La Moda Elegante

Alcalá, 23.—Madrid
El Administrador de este periódico recibe suscripciones tanto á La Moda Elegante como á La Ilustración Española y Americana.—E. Varela, Dolores, 7, 2.

LA MARINA

CAMISERIA

DE FRANCISCO CEDRON

PRIMERA DE SU CLASE EN GALICIA

Real, 115

CASA ESPECIAL

EN CONFECCION DE ROPA BLANCA

Camisas para hombre desde lo más humilde á lo más rico. Corbatas, cuellos y puños, siempre últimas novedades en todos precios.

Equipos para novias y recién nacidos.

Higiénico contra el reuma y el frío lo mejor y más saludable hasta el día, en camisetitas, calzoncillos, medias, calcetines de lana pura y lana Sagonia; garantizamos este artículo como el mejor y con aprobación de acreditados médicos.

Chalecos de punto para caballeros, señoras y niños, color permanente.

Enaguas y pantalones de punto de lana y algodón para señoras en todos precios.

Gran surtido en trajes de punto de lana y algodón para niños recién nacidos y otras edades.

Toquillas de estambre desde 6 reales, chales de punto superiores.

Medias para señora y niños desde 30 céntimos.

Mantones y capuchas de lana desde 20 reales.

Lanas y franelas para la Estación.

Mantas de lana. Mantas lana Sagonia.

Sección de ropa blanca

Camisas para señoras desde 12 reales.

Chambras bordadas desde 9 reales.

Pantalones para idem desde 10 reales.

2000 corsés de señoras y niñas desde 8 reales, y la mejor forma para las que se hallen en estado interesante.

Toda clase de géneros de lo más rico para confección.

Inmenso surtido en tiras y entredoses bordados desde 6 reales pieza en adelante.

Enaguas y faldas de 12, 14, 16 y 20 reales.

Retórtos de hilo y algodón en todos los anchos.

Juegos de mesa en todos tamaños.

Hay varias clases y dibujos en mantelería por vara.

Liencos de hilo puro á 3 y 3 y medio reales vara.

Idem de algodón en todos precios y clases.

500 docenas pañuelos con cenefas de color firme á 18 y 24 reales.

500 idem en hilo y jaretón blanco y de color; hilo puro desde 30 reales docena.

Calcetines, medias francesas é inglesas para señoras y caballeros.

Calzoncillos desde 6 reales uno. Camisetitas de algodón desde 3 reales.

Gran surtido de pañuelos de seda, velos, tocas y mantillas de encaje para señora.