

LA MONARQUÍA

DIARIO POLITICO

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. 1.015

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: MAGDALENA, 190

EL FERROL: Viernes 2 de Mayo de 1890

AÑO V

2 DE MAYO

Fecha de gloria y de luto á la vez, pues si ella registra victoriosas epopeyas, despierta también recuerdos de horror.

¡Felices los tiempos en que las luchas sangrientas puedan quedar abolidas de los códigos sociales!

Mientras ese ansiado oasis no brilla para los pueblos cultos, bendigamos la abnegación con que los hijos de esta España, siempre hidalga, han sabido verter su sangre por la independencia en 1808, por la integridad de la patria en 1866 y por la libertad en 1874.

Tres efemérides que simbolizan los más preciados timbres nacionales y que el honor español ha engarzado en un solo haz para que más inquebrantable sea la profundísima veneración que le inspiran.

EL REGIMEN LIBERAL

II

El horror á los cruentos castigos que les ha entrado á nuestros liberales se podría calificar de romántico histerismo si no fuera cómica hipocresía. Es el partido que tuvo pasiones más sangrientas, el que más sangre ha hecho derramar con sus intemperancias, el que en la historia de la legislación ha dejado páginas que brotan sangre por cada una de sus letras. ¿Es contricción, es arrepentimiento de pasadas faltas, es conversión á ideas y sentimientos más humanitarios los que le dicta su nueva conducta? Los hechos no nos permiten alimentar esta ilusión. Vamos á demostrarlo.

No hay país en Europa donde se derrame más sangre á mano airada que en España; el número de heridos y muertos, no por desgracia casual, sino por agresión, que resultan al fin del año, es verdaderamente horrible; y esa criminalidad enorme tiene indiferentes á esos corazones sensibles, pues ni en la oposición ni en el poder proponen ó toman medida eficaz para disminuir aquel bárbaro derramamiento de sangre. Con declarar prohibido el uso de armas que no sirven sino para cometer crímenes, se reducirían á la mitad los que deploramos y nos atraen la deshonra de ser considerados como un pueblo africano enclavado en Europa. Por pagar tributo á una teoría que en pueblos de otra sangre podría ser inofensiva, pero que aquí es inhumana, se sacrifican todos los años miles de víctimas que, sin la ocasión de ir armados los que los hirieron, morirían de muerte natural. Hay libertades peligrosas que se conciben porque pueden ser útiles á alguien, pero ¿á quien aprovecha la libertad de que todo el que quiera se provea de instrumentos del crimen? Todos los días anuncia la prensa desgracias por el manejo de armas de fuego que se abandonan á los niños como juguetes; ¡y aquellas naturalezas delicadas que remueven cielo y tierra por evitar que se derrame la sangre de un criminal empedernido miran con la más estóica indiferencia el sacrificio de estas inocentes víctimas! Para ellos la sangre no empieza á ser interesante sino cuando se ha hecho criminal el que la guarda en sus venas. La víctima que ha inundado el arroyo, ó quizás su propia cama donde le sorprendió dormida el asesino, no interesa á nadie, pero si el criminal es habido, ya cunde la compasión y se empiezan á preparar las cosas para evitar que se derrame una sola gota de aquella sangre que el crimen ha hecho interesante. ¡Qué monstruosa aberración! ¡qué incomprensible locura!

Digno de alabanza sería que los liberales lograran evitar los desórdenes, los atentados contra la libertad, las personas y los bienes de los ciudadanos sin necesidad de derramar sangre; pero la alabanza se hace ridícula y se convierte en confesión de torpeza ó impotencia cuando el atentado se consume y no se reprime. El derramamiento de sangre no es un fin, sino un medio; y dicho el gobierno que logra el fin que es asegurar el orden público y los derechos de los ciudadanos, sin apelar á aquel medio á que está obligado si lo exige la consecución del fin. Por esto los ciudadanos le pagan sus primas de seguridad—los impuestos—y le permiten tener fuerza armada. El

gobierno que después de consentir que los amotinados hagan lo que quieran se alaba de no haber derramado una gota de sangre se coloca en la situación ridícula del general que, después de abandonar al enemigo la posición que estaba encargado de defender, se alaba de no haber tenido una sola baja.

El secreto de estas logomaquias está en que el sistema liberal, que renuncia á las medidas preventivas, no se pueden reprimir los disturbios sin derramamiento de sangre, y ya que no se puede alabar de haber evitado el daño que sufren las personas pacíficas, se alaba de haber evitado el que debían sufrir los criminales; y esto confundiendo el fin con los medios, logra engañar á los incautos y proporcionar sofismas á sus defensores.

En un momento de expansión, el señor Sagasta confesó que su espíritu sufría terrible lucha en ciertas situaciones críticas, pues tenía la convicción de que enviando cuarenta y nueve partes á otros tantos gobernadores evitaría grandes y sangrientos trastornos, y no obstante no lo hacía por respeto á los principios. ¿Es buen principio de gobierno, decimos nosotros, el que consiste en respetar la libertad de los criminales—pues criminales son los conspiradores—y consentir que éstos perturben el orden público, lesionen los intereses de los ciudadanos pacíficos y derramen á torrentes la preciosa sangre de los defensores del orden social? Recórrase la historia y ella dice en cada una de sus páginas que el sistema político que más economiza el derramamiento de sangre es el preventivo, el conservador.

La necesidad de defender su falso sistema, obliga á los liberales á convertirse en abogados de los criminales. Al tratarse de los sucesos de Valencia ha salido, como siempre, del campo de los liberales, y del mismo banco de los ministros, la idea de que los atropellados habían sido provocadores, con lo cual se convierte á las víctimas en culpables y á los culpables se les coloca en la ventajosa situación de legítima defensa. El sistema es muy antiguo, y según se ve, á pesar de haberse modernizado tanto el partido liberal, no renuncia á sus viejos clichés.

También fué provocador el señor Cánovas, y como provocador tuvo su merecido, según la doctrina de tolerancia y de hidalguía de los doctores del liberalismo. ¿En qué consistió la provocación del señor Cánovas? No fué una, que fueron varias. ¡Qué monstruo! En Zaragoza provocó las iras de los accionistas del ferrocarril de Canfranc por su poca afición á esa línea férrea, que deben estar ya terminando los liberales. Porque ahora queda ya averiguado que los presos por aquellos disturbios llevaban los bolsillos llenos de acciones de tan afortunada línea.

A los sevillanos no los pudo provocar con su indiferencia canfranquesca, pero se la guardaban por haber sido apaleados unos estudiantes en Madrid hacía cuatro ó cinco años. Los madrileños, que habían olvidado esos sucesos, necesitaban otra provocación, y parece que la hallaron en un discurso pronunciado por el señor Cánovas en Barcelona, en el cual se decía que el sufragio universal es corruptible. El señor Sagasta dijo lo mismo, pero con afirmación más absoluta, en el Congreso, y á nadie se le ocurrió darse por provocado, y su arremetida contra el sufragio universal no produjo un silbido ni una pedrada. ¡Qué humor tan vario tiene ese pueblo madrileño!—¿Verdad que el encargado de buscar los temas de provocación no mostró mucho ingenio?

Parece que la provocación de los carlistas consistió en haber dicho don Carlos en una carta, más ó menos confidencial, que con la propaganda pacífica se conquistaba la opinión ó las simpatías del pueblo. Esto equivalía á decir que el gobierno, permitiendo la propaganda pacífica, favorecía la causa carlista, y tal enormidad no se debe consentir. Verdad es que aquella carta subversiva no la conocían más que el *Mercantil Valenciano*, el ministro de la Gobernación y tal vez el señor Sapiña; pero con esto basta para que el pueblo valenciano procurara desmentir las provocadoras afirmaciones de don Carlos.

¿En qué consistirá que los partidos monárquicos de oposición tienen siempre la desgracia de provocar las iras del pueblo, según dicen en cada motín los órganos del fusionismo, y los republicanos la fortuna de no provocar á nadie? Nadie banquetea tanto como ellos, nadie perora como ellos, nadie manifiesta tanto y con tantos vivas y muera y con tanta ostentación de símbolos y de banderas, nadie prescinde como ellos de la Constitución y del Código penal, y no obstante nunca resultan provocadores. Al usar la palabra nunca, quizás hablamos de una manera demasiado absoluta, pues se nos refiere una anécdota de la peregrinación del señor marqués de Cerralbo que merece ser conocida por lo chistosa é instructiva. Parece ser que al llegar el egregio marqués á un pueblo de la provincia de Tarragona, que goza fama de carlista, salió á recibirle en corporación el ayuntamiento, llevando á la cabeza su presidente y demás autoridades chicas y grandes y la población en masa. Allí, como en familia, se dieron los vivas de ordenanza, incluso el que considera á don Carlos como rey de España, aunque *in partibus infidelium*. En el pueblo hay un republicano, único, pero hombre chapado y además simpático á todo el mundo; aquel republicano, sin duda para que no se creyera que él también tomaba parte en aquellos vivas, aprovechó un claro, y gritó á su vez: «¡Viva la república!» Al oír este grito, el alcalde sintió despertarse imperiosos en su pecho los deberes de la autoridad, y exclamó: «Oye, Peret; si vuelves á repetir ese grito subversivo, aunque con pesar, te meteré en la cárcel.»

A ese estado de confusión nos ha llevado el sistema del gobierno de tolerar todas las subversiones que las leyes condenan.

J. MANÉ Y FLAQUER.

NAVEGACION Y MARINOS

Entre los asuntos más discutidos en Marina tienen la fortuna de suscitar periódicamente controversias, no exentas de interés, aquellos que se refieren á la organización y repartición de las fuerzas navales. ¿Debemos conservar las estaciones navales, los transportes y las divisiones de equipajes de la flota? ¿No se debe sacrificar todo al fin primordial de la preparación para la guerra en las aguas europeas y á la defensa de las costas? Esos son los puntos más importantes sometidos á discusión. El eminente almirante Jurien de la Gravière me parece que ha expuesto en estos días su opinión sobre la materia, no tomando parte directa en el debate sino en su hermoso libro titulado *Marinos ingleses y holandeses*, que acaba de aparecer; en sus páginas nos manifiesta de una manera tan luminosa como se hacen los verdaderos marineros, que todo el libro es una verdadera enseñanza. Sabido es de todos que el almirante y académico profesa dos religiones: el culto de la verdad histórica y el del arma en la cual ha servido tan dignamente; él desearía que su abundante experiencia aprovechara aun á su país. En la carrera activa nadie ha sido más amante del progreso que él, y aun cuando no manda ya nuestras escuadras, continúa interesándose, con un ardor que la edad no ha enfriado, en las cosas del mar, y principalmente de la Marina militar.

En toda su obra nos enseña que la mar no pertenece más que á los verdaderos navegantes, y que no se puede aspirar á ese nombre como no se haya navegado seriamente en todos los mares y con todos los tiempos. «Ante todo, dice en resumen, para mandar bien un buque de guerra, es preciso ser marino, y desgraciadamente existe una tendencia á desconocer esta verdad elemental en ciertos medios, donde se propone la supresión de todas las campañas lejanas, bajo el pretexto de que en ellas no se forman los especialistas indispensables en los buques modernos.»

Otros, menos radicales, piden el reemplazo de las divisiones navales estacionadas fuera de Europa por escuadras volantes que harían viajes de instrucción, mucho más útiles á las oficialidades y á las tripulaciones, que la permanencia, á menudo malsana, en determinadas regiones. Si esta reforma fuera viable, yo la aplaudiría con entusiasmo; pero me veo en la obligación de hacer constar que la presencia de buques de guerra en algunos puntos, es debida á reclamaciones del ministro de Estado ó del Ultramar, las cuales de ser atendidas, como lo serían sin duda, cercenarían mucho esas escuadras volantes. Poseemos una Marina para proteger á nuestros compatriotas, y como no es nuestro departamento el que dirige la política francesa, se ve obligado á repartir las fuerzas de que dispone, según necesidades que no crea él.

Tenemos en la actualidad que poner en orden una porción de cuestiones coloniales, y sería de ver cuantas críticas se levantarían si la Marina se

negara á mezclarse en ellas; cierto es que no se le debería pedir nada sin haber asegurado antes la defensa de la metrópoli; esto sería una excelente política, pero hemos de luchar aun por mucho tiempo para conseguir que se enteren los hombres que nos gobiernan, de que cada vez que reclaman de la Marina un servicio nuevo en las regiones de Ultramar, privan de algo equivalente á nuestras escuadras de combate. Que mañana, por ejemplo, haya que enviar á Madagascar ó á Dahomey una expedición que exija el concurso de varios buques de guerra; se dirá á la Marina que eso es indispensable, y que algunos centenares de miles de pesetas más ó menos, importan poco á su presupuesto.

Durante la campaña de China, se sorprendió un hombre de Estado de las observaciones que se formulaban por el envío al extremo Oriente de casi todos nuestros buques cruceros: «Los buques, decía, son para navegar, y si surge un conflicto en Europa, no faltarán en sus puestos de combate.» Lo cierto es que, si ese conflicto europeo hubiera surgido entonces, nuestros acorazados de escuadra se hubieran tenido que pasar sin buques avisos.

La distribución de nuestras fuerzas navales, depende, sin duda alguna, de nuestros intereses comerciales y coloniales. Para proteger á nuestros pescadores enviamos todos los años varios buques á Terranova y á Islandia; pero nuestra política colonial mantenemos otros en Madagascar, Obock, Nuevas Hébridas, Oceanía, costa occidental de África, Cochinchina, Tonquín, etc.; periódicamente inmovilizamos un buque ante Puerto-Príncipe (Haiti); ¿Y esos buques son inútiles? Nadie se atrevería á sostenerlo. Hoy mismo hay un buque empleado en la vigilancia en las Nuevas Hébridas, donde hace ese servicio anido á los ingleses; otros mantienen en el debido respeto á los sacalavas en la costa de Madagascar; otros están de estación en las islas de Sotavento del Archipiélago de la Sociedad, donde nuestra posición se ha visto comprometida por anexiones inhábiles; otros, por último, transportan los penados á Nueva Caledonia ó hacen el servicio de hospitales en Indo China.

Las escuadras volantes no podrían suplir á esos buques; yo lo deploro con los que critican el sistema reinante, pero hago constar un hecho y al mismo tiempo hago constar que se abusa menos que otra vez de los transportes, y que el servicio que se les pide, reducido como lo está hoy, sirve para la instrucción de los marineros, y más todavía, para la de los maquinistas.

No soy yo de los que creen que con escuadras que navegen poco y con buques en situación de reserva se puede constituir una Marina. La navegación en grande es una escuela de primer orden, y en este concepto estoy de acuerdo con el almirante Jurien de la Gravière y la totalidad de los marineros ingleses; pero veré, sin ningún disgusto, que se disminuya la importancia de nuestras cinco divisiones de equipajes de la flota en provecho de alguna de las tres necesidades de nuestra Marina: las escuadras permanentes, la reserva y las navegaciones lejanas. Si esta reforma pudiera darnos una escuadra volante, sería mucho mejor recibida.

Además, yo veré con gusto la supresión de todos los servicios fluviales realizados hoy por buques del Estado; á eso se tiende, y pronto gracias á la separación de la Marina y las colonias, se verá realizado ese deseo; nadie se hace marino en los ríos, y cuando ha pasado el periodo de conquista, los buques encargados de la vigilancia fluvial pueden muy bien ser mandados por cualquier, aunque no sea oficial de marina.

Sin salir de ese orden de ideas sería digna de aplauso toda modificación inteligente de las exigencias del servicio de puertos. En Francia, los oficiales desempeñan en los arsenales algunos empleos inútiles y otros para los cuales carecen de aptitudes; pero entre nosotros constituye una manía eso de creerse propósito para todo. Un estadista dirige cualquier departamento sin distinción; un marino manda en tierra, abordo administra, etc. ¿Es que en ciertos casos no se verá obligado á pasar un aprendizaje, perjudicial para la cosa pública, antes de hallarse al corriente de todos los detalles del servicio que se le confía? A bordo está siempre en su terreno.

Si me permito esta última reflexión es porque en ciertos cuerpos de la marina se notan ahora inquietudes exageradas originadas por proyectos que están en estudio. Así, no pasa día sin que se oiga decir que los oficiales de marina quieren, no solo conservar su situación preponderante, sino que aspiran también á tomar la dirección de todos los servicios. Querrían, se añade, que uno de ellos fuera director general del material, y que otro se colocara al frente de la dirección de artillería que se proyecta. Considero que tales temores son quiméricos. No estamos ya en los tiempos en que era relativamente fácil construir un buque de guerra ó fabricar un buen cañón. Cada día se especializa más; el arte de la construcción naval y el de las máquinas marinas forman dos especialidades diferentes. La electricidad por sí sola constituye una ciencia, y ¡quién sabe lo que nos reserva! Quizás no está lejano el día en que se aplicará á bordo para la maniobra de la artillería.



SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA DE BARCELONA

Líneas de las Antillas

CON SERVICIOS Y EXTENSION A NEW-YORK Y VERACRUZ CON ESCALAS

PUERTO-RICO Y PROGRESO Y COMBINACION A PUERTOS AMERICANOS DEL ATLANTICO Y PUERTOS N. Y S. DEL PACIFICO

Tres salidas mensuales con las escalas y extensiones siguientes:

El 10, de Cadiz, el vapor ALFONSO XII haciendo antes la escala de Barcelona el 5 y eventual la de Málaga el 7, con extension a Tuxpan y Tampico.

El 20, de Santander el vapor ALFONSO XIII con escala en la Coruña el 21 y haciendo antes las de Liverpool el 10 y el Havre el 15.

El 30, de Cadiz, el vapor BUENOS AIRES con escala en Las Palmas, haciendo antes la de Barcelona el 25 y eventual en Málaga el 27: con extension a los litorales de Puerto-Rico y Cuba, y Estados Unidos.

Las salidas de la Habana para New-York son los dias 10, 20 y 30, de New-York para la Habana los mismos dias. RETORNO.—Salidas de la Habana; el 10, con escala en Puerto-Rico el 13, para Cadiz y Barcelona y combinacion para los demás puertos del Mediterraneo.

El 20, directo para Coruña, Santander, Liverpool y Havre y combinacion para los puertos españoles del Atlantico y para Hamburgo, Amberes, Nantes y Burdeos.

El 30 para Cadiz y Barcelona y combinacion para los demás puertos del Mediterraneo.

Línea de Colón

COMBINACION AL PACIFICO N. Y S. DE PANAMA Y SERVICIO A MEJICO CON TRASBORDO EN HABANA

Un viaje mensual saliendo de Barcelona el 8 y de Vigo el 15, para Puerto Rico, Mayaguez, Ponce, La Guaira, Puerto-Cabello, Cartagena, Colón y Puerto-Limón. Retorno por Cartagena, Sabanilla, Puerto-Cabello, La Guaira, Ponce, Mayaguez, Puerto Rico y Vigo.

El vapor ESPANA saldrá de Barcelona el 8 trasbordando en Vigo el 15.

Línea de Filipinas

CON ESCALAS

EN PORT-SAID, ADEN, COLOMBO Y SINGAPORE; SERVICIO A ILO-ILO Y CEBU Y COMBINACIONES A KURACHER Y BUSHIRE (GOLFO PERSICO), ZANZIBAR Y MOZAMBIQUE (COSTA ORIENTAL DE AFRICA) BOMBAY, CALCUTA, SAIGON, SIDNEY, BATAVIA, HONG-KONG, SHANGAY, HYAGO Y YOKOHAMA.

Salidas, cada cuatro semanas de Liverpool, con escalas en Coruña, Vigo, Cadiz, Cartagena, Valencia y Barcelona, de donde saldrán cada cuatro viernes a partir del 10 de Enero 1890.

De Manila saldrán cada cuatro martes a partir del 7 de Enero de 1890.

El vapor SANTO DOMINGO saldrá de Barcelona el dia 2 y el dia 30 el vapor ISLA DE MINDANAO.

Línea de Buenos Aires

CON ESCALAS EN

SANTA CRUZ DE TENERIFE Y MONTEVIDEO

Doce viajes anuales partiendo de Marsella, con escalas en Barcelona, Málaga y Cadiz, de donde saldrán cada mes a partir del 1.º de Enero 1890.

El vapor CATALUNA salió de Barcelona el 26 de Abril, trasbordando en Cádiz el 1.º

Servicio de Fernando Póo

CON ESCALAS EN

LAS PALMAS, RIO DE ORO, DAKAR Y MONROVIA

Cuatro viajes al año partiendo de Marsella y con escalas en Barcelona y Cadiz.

Servicio de Marruecos

Un viaje mensual de Barcelona a Mogador, con escalas en Málaga, Ceuta, Cádiz, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca y Mazagán.

El día 18 saldrá de Barcelona el vapor PANAMA.

Servicio de Tánger.—Salidas de Cádiz todos los domingos, miercoles y viernes; y de Tánger todos los lunes, jueves y sábados.

Aviso importante.—La Compañia previene a los señores comerciantes, agricultores e industriales, que recibirá y encaminará a los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros a quienes la Compañia dá alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas a familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. Hay pasajes para Manila a precios especiales para emigrantes de clase artesana o jornalera, con facultad de regresar gratis dentro de un año, si no encuentran trabajo.

La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

Esta compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo servidos por líneas regulares.

Para más informes en Ferrol, D. Nicasio Pérez. Coruña.—B. de Guardia.



LÍNEAS DE VAPORES DE IBARRA Y C.ª DE SEVILLA ANTES VASCO-ANDALUZA

Esta acreditada empresa que cuenta en la actualidad con veinte grandes vapores hace semanalmente la escala de este puerto en los días siguientes:

Miércoles, para los de Gijón, Santander y Bilbao. Jueves, para Carril, Villagarcía, Cádiz y Sevilla.

Admiten carga y pasajeros para los expresados puertos, llevando los del Norte carga para San Sebastian, Bayona y Burdeos y los del Sur para todos los del Mediterraneo hasta Génova, cuya carga se trasborda inmediatamente a otros vapores de la empresa en los límites de los itinerarios fijados a los que hacen esta escala.

Consignatario en el Ferrol, don Demetrio Plá, San Francisco, núm. 2.

CHOCOLATES Y CAFÉS

DE LA

COMPAÑIA COLONIAL

TAPIOCA TES

37 RECOMPENSAS

Depósito general.—Mayor, 18 y 20

Sucursal.—Montera, 8

MADRID

LA INDUSTRIAL

FABRICA DE MOSAICOS VENECIANOS

DE

V. VALDERRAMA Y COMPAÑIA SANTANDER

Especialidad en pavimentos de lujo de variados dibujos y colores; baldosas de relieve para aceras públicas, patios, azoteas y cocheras; capiteles, molduras, florones y balaustres, bañeras, tapas para mesas de noche, pilas para fregar, mesas y veladores para cafés u otros usos; pudiendo sustituirse con ventaja al marmol, tanto por su elegancia como por su solidez

Depósito de azulejos y cemento portland de las mejores marcas conocidas.

Se remiten catálogos ilustrados a quien los pida.

A los maestros de obras y particulares que quieran enterarse del catálogo ilustrado, precios y condiciones pueden entenderse con don Eduardo Varela en Ferrol, calle de Arce núm. 9, pral.

SUN FIRE OFFICE

CONPAÑIA INGLESA DE SEGUROS CONTRA INCENDIOS ESTABLECIDA EN LONDRES DESDE 1710

LA COMPAÑIA PURAMENTE DE INCENDIOS MAS ANTIGUA DEL MUNDO

Sinestros.—Los pagados en los ciento ochenta años que cuenta de existencia ascienden a una suma fabulosa; solo en estos últimos 25 años ha pagado más de cien millones de pesetas. Premios moderados.

Inmediato arreglo y pago de siniestro por el agente en esta don José Rodríguez Castro, calle de Galiano 29.

ALMACEN DE MUSICA E INSTRUMENTOS

DE

DON CANUTO BEREÁ

Real, 38.—Coruña

Pianos de Bernareggi, Gassó y Compañia, 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 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, Aristones, Acordeones, Guitarras y Bandurrias.

Música de la edición Peters, al precio de catálogo.



LÍNEAS COMBINADAS DE VAPORES ASTURIANOS

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

Salidas de Bilbao, con destino a Gijón y demás puertos hasta Sevilla, los jueves de cada semana.

Salidas de Santander con destino a 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 jueves.

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 a fletes convencionales.

Todos los vapores admiten pipas vacías gratis para retornar llenas de aceite.

En Ferrol, D. Nicasio Pérez, San Francisco, núm. 1.

LA TORRE

GRAN FABRICA DE

Chocolates, Cafés y Tés

Y DE

PASTAS PARA SOPA

DE

FRANCISCO LEAL

RASTRO 21, CORUÑA

Además de los acreditados chocolates premiados en las siete Exposiciones en que han sido presentados, y que han obtenido medalla de oro en la Universal de París de 1889, esta Casa tiene el honor de poder hoy ofrecer al público sus excelentes pastas para sopa, clase primera y segunda, é italiana en ambas clases.

Las familias, fondas, restaurants, casas de huéspedes y Ultramarinos que deseen obtener buena y económica pasta para sopa, así cortada como en fideo largo, cinta, macarrón, etc., deben venir a surtirse a esta fábrica, donde seguramente serán complacidos.

Los encargos se reciben indistintamente, en la Fábrica, ó en la Sucursal de la misma, situada Fuente de San Andrés, 24, en cuya Sucursal se expenden dichos artículos al por menor.

TELEFONO 135 Y 136

JOYA MEDICINAL

PARA CONSERVAR LA SALUD Y CURAR LAS ENFERMEDADES AGUAS MINERALES NATURALES

DE

CARABAÑA

SAXINAS SULFURADAS, SULFATADO-SÓDICAS, HIPOSULFITADAS ÚNICAS DE SU ESPECIE

OCHO MEDALLAS DE ORO.

HAN OBTENIDO Y SEIS DIPLOMAS DE HONOR.

AUTORIZADAS POR LOS GOBIERNOS DE ESPAÑA Y FRANCIA

En el Gran Concurso Exposición de Bélgica, en concurrencia de 32 países, Carabaña ha obtenido el GRAN DIPLOMA DE HONOR.

Exposición

universal de todos los laureados en Exposiciones anteriores.

Londres.—Grandioso palacio

de San Stephens.—Real Acuarium Westminster.

Este gran Certámen ha concedido a las AGUAS DE CARABAÑA de la Nación Española el Gran Diploma de Honor y Medalla de Oro y Placa de primera clase con la felicitación del Gran Jurado pleno, acordando comunicarlo al Gobierno y autoridades de España.

Son Purgantes, Depurativas, Anti-biliosas, Anti-herpéticas, Anti-escrofulosas y Anti-sifilíticas.—Declaradas por la Ciencia Médica como regularizadoras de las funciones digestivas y regeneradoras de toda la economía y organismo. Son el mayor depurativo de la sangre alterada por los humores ó virus en general.

LA SALUD DEL CUERPO INTERIOR Y EXTERIOR

Venta en todas las Farmacias y Droguerías DE ESPAÑA Y DEL ESTRANJERO

LOS PEDIDOS POR MAYOR

AL DEPOSITARIO GENERAL Y PROPIETARIO

Atocha 87 R. J. CHAVARRI Atocha 87

(Plaza de Anton Martín)

MAYO 1889. EXPOSICION UNIVERSAL SANITARIA DE REIMS

Miembro del Jurado.—Gran diploma de honor

MEDALLA EN LA EXPOSICION DE PARIS 1889

LA MONARQUIA

DIARIO POLÍTICO

Se admiten suscripciones al precio de 1 peseta mensual.—Provincias trimestre, 4 id.—Ultramar y extranjero semestre 9 idem.

La correspondencia se dirigirá al Director D. Wenceslao Veiga, Magdalena, 190.