

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 LÓPEZ, 158, PRAL.

FERROL: Jueves 12 de Mayo 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 suscriptores se les hace una rebaja de un veinticinco por cien.—Comunicados á precios convencionales.

NUM. 129

LA FUTURA ESCUADRA

CARTAS DE UN TIO DE LA COSTA Á SU SOBRINO EN MADRID

Muros de Abril de 1887.

VII

Querido Juan: Entre ese proyecto de escuadra y el palacio de un *parvenú* encuentro yo muchos puntos de contacto que no sabría bien explicarte. En ambos se ven cosas buenas, ricas, de mérito algunas, pero... que sé yo, falta severidad, elegancia, confort en su disposición; las cosas están allí porque sí, no dicen nada, no dejan sentir la grandeza del dueño; se vé que todo aquello se ha comprado, porque existe en otros palacios; no responde á los dispendiosos gustos, casi necesidades, del gran señor; no se revela éste hasta en los menores detalles del servicio, ¿No encuentras tú algo de esto?

Se nos vienen á nosotros unos cuantos millones á las manos; y así como el *parvenú* llama á su tapicero y le dice: «Póngame V. la casa de lo mejor y más de moda», nosotros tendemos alrededor la mirada y nos decimos: «¿Qué está ahora de moda?... Cruceros veloces y torpederos... Pues vengan cruceros veloces y torpederos.» ¡Sin dar á nuestra escuadra ni la forma en la constitución, ni el sello que revela la antigüedad de la grandeza de nuestra mirada! ¿Hemos mirado tan siquiera por qué están de moda esos tipos de buques y hemos analizado las razones por las cuales otras potencias marítimas los adoptan? Porque no es suficiente, ni aun en este frívolo terreno, el que los ingleses usen zapatos grandes, por ejemplo, para que nosotros, que no andamos la décima parte de lo que andan ellos, los usemos igualmente; y algo de esto nos pasa con los cruceros. Nosotros tenemos que pensar qué clase de buques necesitamos, y no cuales puedan convenir á otras naciones.

Inglaterra depende enteramente de los buques mercantes para la primera y más esencial de sus necesidades, los víveres; todo lo recibe del exterior; incomunicada con el resto del mundo, perecería; además, depende de estos buques mercantes, por la importancia del movimiento marítimo-comercial, tan interesada en sostener, y tiene luego numerosas y distantes colonias que guardar.

No es, pues, extraño, que busque tipos de buques de gran velocidad, gran radio de acción y la defensa compatible con estas dos anteriores condiciones para acudir y mantenerse, defenderse y combatir en cualquier punto del globo en que su comercio, sus buques, sus intereses, se vean comprometidos. Inglaterra tiene que estar en condiciones de ejercer una verdadera policía en la mar, de llevar la guerra simultáneamente á diversos y muy distantes puntos.

¿Pero tenemos nosotros, fuera de nuestras colonias, intereses de esta naturaleza que nos obliguen á buscar los medios de ponerlos á cubierto de una agresión? El día que nos viésemos envueltos en una guerra, ¿nos preocuparíamos de media docena de bergantines que tenemos en la mar ó de defender eficazmente nuestros puertos, nuestras costas, nuestras colonias?

¿Por qué, pues, hemos de seguir á Inglaterra en esta senda, que ella se traza porque así le conviene, y en la que nosotros no podemos aventurarnos sin comprometer el punto de partida y la meta que debemos no perder nunca de vista en la formación de nuestra futura escuadra: la defensa de nuestro litoral y de nuestras colonias?

«Los progresos de la táctica naval, la úl-

tima palabra de la ciencia--nos dice á cada paso *La Marina*--han servido de norma para la confección del programa de nuestras futuras fuerzas navales.»

Tanta ciencia y tanta táctica me traen á la memoria una *interview* de un periodista de Nueva-York con el General Prado sobre la batalla de Dolores, que los peruanos acababan de perder.

Le preguntaba el periodista cómo explicaba que compuesto el ejército aliado que mandaba el General boliviano Buendía de unos 12.000 hombres y el chileno de sólo 6.000, hubiesen ganado éstos causándoles más de 509 muertos; y, según parece, el General Prado, que en unión del General boliviano Daza había trazado todo el plan de aquella batalla, respondió:

«Los Generales aliados querían dar una batalla científica, según los principios de la estrategia, y que correspondiese á la cultura y civilización del Perú y á la instrucción militar del ejército de su mando. Con este objeto habían tomado todas las medidas del caso, á fin de dejar bien puesto el nombre del Perú en un combate que debía asombrar á la América. Pero los chilenos, que son unos bárbaros ignorantes, incapaces de apreciar lo que vale la táctica militar, atacaron y destrozaron al ejército peruano, sin darle tiempo á acabar de combinar sus planes estratégicos.»

La ciencia y la táctica naval son muy buenas cosas; pero en sus aplicaciones suelen haber mucho de la estrategia del General Prado.

Díganos la ciencia lo que quiera por boca de *La Marina*, jamás nos hará creer estas palabras que tomo de uno de sus artículos: «...Siendo inútil el acorazamiento contra los disparos del torpedo y de la artillería, solo en la velocidad puede encontrarse la debida compensación.»

¿A donde vamos á parar, Santo Dios! ¿A correr con nuestros cruceros lo suficiente para que no nos alcancen los proyectiles enemigos! Porque esto es, si no se me ha olvidado el castellano, lo que significa *la compensación al acorazamiento* que resulta inútil contra los disparos del torpedo y de la artillería. Sería curioso un combate naval bajo estos *principios de táctica novísima*.

No, *La Marina* no ha podido pensar semejante cosa; pero por más que rebusco entre los artículos del citado periódico, ésta, forzoso es confesarlo, es la única razón que alega en favor de esas construcciones.

Y cuando, por efecto de un disparo, ese crucero protegido, ó *belled*, tenga *desfigurada* su proa, anegados tres ó cuatro ó más compartimientos estancos y perdida, por lo tanto, su velocidad... extraordinaria, ¿podrá decirnos *La Marina* cual es la suerte que en el combate le está reservada?

«El testimonio de las ilustraciones nacionales, y más principalmente extranjeras, que lejos de haber pasado la vida *contemplando lanchas pescadoras* han examinado nuestra actual ley de creación de una escuadra, y encontrándola conforme con las necesidades de España y con los actuales progresos de la ciencia, no la han escatimado elogio alguno.»

Estas--dice *La Marina*--son las razones que le aconsejan decidirse por la afirmativa al contestar á la pregunta que yo te dirigía de sí, construida esa escuadra, creías que estábamos en disposición de defender nuestro territorio y nuestras colonias.

En efecto, en un artículo de sir E. Reed, bien conocido de *La Marina*, en que pasa en revista las escuadras europeas, le estos dos párrafos:

«Con esto concluyo mi estudio sobre las

marinas del Continente; la impresión que han dejado en mi espíritu es aproximadamente la que sigue:

Los pequeños poderes están más ó menos fuera de toda competencia naval. España y Portugal la han perdido y Grecia no ha llegado á alcanzarla.

España sola hace algún esfuerzo para mantenerse respetable; pero aun este esfuerzo se está consumiendo principalmente, como el de los Estados-Unidos se consumirá dentro de poco, en producir buques muy ligeros, que podrán ser muy utilísimos para atacar al comercio, pero que apenas si están contruidos para batirse con piratas, y de los que dispondría un verdadero buque de guerra en una sola andanada de su batería. Serán muy apreciables para huir, pero huir no es el camino por que los Estados-Unidos ganaron distinción naval, ni por el que España fué grande y Grecia inmortal.»

Si estos elogios satisfacen el amor propio de *La Marina*, confieso que yo soy más difícil de contentar. Y no digamos que sir E. Reed es un constructor de tres al cuarto; en las Cámaras y en el Almirantazgo su voz ha sido escuchada con respeto y atención, los buques por él contruidos para el Gobierno inglés se cuentan por el número de sus años y los mejores de los tipos de aquella marina son debidos á sus trabajos.

No se haga tampoco en esto ilusiones *La Marina*; ninguna *ilustración extranjera* prodiga elogios á nuestra futura escuadra, lo más que hacen en su obsequio es callarse y no discutirla, y si alguno lo hizo, tomó como argumento el *Pelayo*, que no es ciertamente el que dá carácter al proyecto, si bien *La Marina* lo cita para contarnos que hay acorazados en el programa de las dichas fuerzas.

«...Cuando el *Pelayo* esté terminado--dice Mr. Reed--este buque, único, compondrá, me imagino, la flota acorazada de España. ¡Aquel país un tiempo tan poderoso en la mar!»

Se oprime el pecho al leer estas palabras en labios extranjeros. Este generoso esfuerzo del país para levantarse de la prostración en que yace sumido sólo inspira pena y lástima aun á los mismos que contribuyeron á aniquilarlo. ¡Y eso que halagamos su orgullo copiando servilmente sus más desacreditadas construcciones!

No deseo acumular citas para demostrar que un buque no puede ni considerarse ni llamarse *de combate* mientras no tenga tan protegidas como sea posible todas aquellas fuerzas de que ha de necesitar para obtener en él la victoria.

En los cruceros de nuestro programa, aun en los de primera clase, que entiendo son los que *La Marina* califica de *buques para el combate*, cañones y gente, se presentan tan indefensos como en el más indefenso de los buques existentes, y no se me alcanza que en estas condiciones podamos aspirar á más que á no ser echados á pique, jamás á otra cosa.

Pero la razón, para ser oída ha de ser de labios más autorizados que los de un pescador de Muros, y para que lo que antecede, simple expresión de lo que yo llamaría sentido común, merezca ser al menos escuchado, déjame que copie lo que á este respecto dice el mismo ilustre constructor.

«Francia ha abandonado mucho al proteger con la coraza sus cañones; nosotros, desgraciadamente, hemos abandonado aún más el proteger nuestros buques; y queda por ver cual de los dos ha sido más insensato. En un conflicto, Francia tendría sobre Inglaterra la ventaja de este dilema: la inutilización de sus cañones ó la inutilización de

su marinería; pero no la defendería de tener que retirar sus buques del combate y reparar sus averías...

No ha habido, no hay, no puede haber más que un sólo sistema, y es rechazar toda fantasía peligrosa y asegurar, sin cesar, pronunciada superioridad en *todo elemento conocido y mensurable de poder naval*.

Sobrevendrán y deberán sobrevenir nuevas invenciones, nuevos medios de ataque y de defensa irán descubriéndose; pero éstas cosas exigen tiempo y dinero, y será siempre más fuerte y más seguro de sí mismo el poder que prefiere lo que *debe* tener éxito á lo que *puede* ó no tenerlo en el momento de la prueba.»

Recomienda á *La Marina* medite sobre todo.

Tu afectísimo tío.

VICTOR.

Asuntos del día

Tiéndose como seguro que en la presente semana llegará á la Coruña nuestra apreciable convecina, la ilustre autora de *La cuestión palpitante*, Emilia Pardo Bazán. Con este motivo la *Reunión Recreativa é Instructiva de Artesanos*, de cuya sociedad es socia de mérito la distinguida señora de Pardo Bazán, la obsequiará con una serenata que promete ser una solemnidad musical.

La calle de Tabernas, en que tiene su domicilio la eminente gallega, gloria y orgullo de su patria, se iluminará y adornará con profusión de arcos y banderas.

Es probable que el laureado orfeón *El Eco* asista y tome parte también en la velada.

Toda manifestación que se haga en favor de nuestra ilustre paisana, estará plenamente justificada.

Al desorden del día:

«Menudean las quejas contra la poca vigilancia que se observa en la línea férrea del Noroeste para poner término á los frecuentes robos de que son víctimas viajeros y comerciantes.

El actuario de la Coruña don Joaquín Lopez Baamonde, ha dirigido á la prensa un comunicado dando cuenta del siguiente hecho ocurrido á su hijo político, teniente del regimiento de Murcia que estaba en Tuy y se agregó ahora al batallón de Reus.

Que al reconocer su equipaje en la Coruña se encontró con que de un baul le habían sustraído las alhajas que contenía, toda la ropa blanca nueva, y de cama, dejándole tan solo lo que era de poca utilidad, y para mayor desprecio, en completo desorden y lleno de polvo y paja, volviendo á cerrar dicho baul perfectamente sin notarse la más insignificante fractura, lo cual demuestra la buena instrucción en el arte.

La seguridad de los viajeros no puede ser mayor en esa línea.»

La del Noroeste no es ya una vía férrea. Es una vía... crucis.

El senador D. José Polo de Bernabé ha presentado en la alta Cámara la siguiente proposición de ley:

«Artículo 1.º A la memoria de los oficiales y soldados del ejército, marina y cuerpos auxiliares que murieron en la isla de Cuba durante su guerra civil y al recuerdo de la grandeza con que la nación, en calamitosas circunstancias, sostuvo su unidad con aquella provincia, se construirá un monumento en Madrid y sitio público que designe el Gobierno.

Art. 2.º Se concede al presupuesto extraordinario del ministerio de Hacienda correspondiente al año económico de 1887-88 un crédito permanente de 200.000 pesetas con aplicación á un capítulo adicional y con destino á los gastos que origine la construcción de dicho monumento.

Art. 3.º Se autoriza al Gobierno para disponer de los bronceos del Estado que además de los mármoles fueran necesarios para la construcción del monumento, y para dictar todas las medidas conducentes á la pronta ejecución de esta ley.»

El propósito del señor Polo no puede ser más patriótico.

Nada más grande que rendir un tributo de veneración á los que sacrificaron su vida por la patria, con un recuerdo impercedero que revele á las generaciones venideras, como paga la nación los heroicos esfuerzos de sus hijos predilectos.



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.

En el Pizarral de Lou-

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

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

ALMACEN DE MUSICA E INSTRUMENTOS

DE

D. 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 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 descubair.

Inmenso surtido de Música, Organos, Arístones, Acordeones, Guitarras y Bandurrias.

Música de la edición Peters, al precio de catálogo.



SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLANTICA DE BARCELONA

Vapores-Correo a Puerto-Rico y Habana

TRES SALIDAS AL MES CON LAS ESCALAS SIGUIENTES

El 10, de Cádiz á las Palmas, Progreso y Veracruz.

El 20, de Santander á la Coruña.

El 30, de Cádiz á los puertos de las Antillas, la Guaira, Puerto-Cabello, Sabanilla, Cartagena, Colón y puertos del Pacífico.

El vapor

ISLA DE CEBU

saldrá el 21 del mes de Mayo de la Coruña.

Vapores-Correo a Manila

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

SALIDAS MENSUALES

El vapor

ISLA DE LUZON

saldrá de Barcelona el día 1.º de Junio y de la Coruña el 17 de Mayo.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, y pasajeros á quienes la Compañia 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.

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



NORDDEUTSCHER 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 17 de Mayo y de Vigo el 18 del mismo el magnifico vapor de 4.000 toneladas

FRANKFURT

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

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

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.

TES, CAFES, SOPAS

De venta en todos los establecimientos de Ultramarinos y Confiterías de España.

EXIJASE LA VERDADERA MARCA

MAQUINA SINGER PARA COSER

DEPOSITO EN FERROL

70, REAL, 70

En vista de la inmensa aceptación alcanzada por nuestras excelentes máquinas, muchos fabricantes y revendedores emplean nuestro nombre SINGER, valiendose de todos los medios, aún de los más capciosos, para sorprender al publico, ofreciéndole imitaciones con el maqueado y todas las formas exteriores aparentemente iguales á las de aquellas. El hecho de que se escojan como tipo nuestras máquinas, constituye la prueba más evidente de su universal popularidad é inmejorables resultados y la garantía mas completa para el público; porque no imitarían una máquina por la que no se hubiese demostrado una preferencia decidida.

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

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



IMPORTANTE

Prevenimos al público que las máquinas SINGER deben comprarse en nuestras Sucursales ó á nuestros Agentes autorizados, pues, de lo contrario, se expone á adquirir alguna máquina de segunda mano, repintada y compuesta para ocultar sus muchos años de uso.

LA COMPAÑIA FABRIL SINGER

Pídanse catálogos ilustrados en la Dirección General ó en cualquiera de las Sucursales de La Compañia Fabril SINGER.

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

LA FONCIERE

COMPAÑIA 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.

LA CIUDAD DE LONDRES

SASTRERIA

DE

ANGEL URIARTE

93, REAL, 93.—FERROL

Se han recibido todas las novedades para la presente estación de verano, y con el objeto de proporcionar todas las comodidades á su numerosa clientela y al público en general, el dueño de esta acreditada sastrería alquiló el magnifico bajo de la calle Real núm. 99, en donde anuncia una Gran Exposición del 3 al 12 de Mayo, con el objeto de exhibir la mayor parte de los géneros de fantasía que se han recibido.

CORTE Y CONFECCION, VERDAD

La New-York

COMPAÑIA MUTUA DE SEGUROS SOBRE LA VIDA

FUNDADA EN EL AÑO 1845

Sistema puramente mútuo á primas y contratos fijos

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

Fondo de Garantía en 1.º Enero 1887.	Pts.	390.871.682
Ingresos realizados en el año 1886.	"	99.661.590
Beneficios distribuidos á los asegurados en el año 1886.	"	10.749.742
Total de pólizas vigentes.	"	1.577.415.871

CAPITAL ASEGURADO EN 1886: 441.000.000 DE PESETAS

DESDE SU FUNDACION LLEVA PAGADOS

Por contratos vencidos	Pts.	245.193.817
Beneficios distribuidos	"	154.307.891

Sucursal en España autorizada por Real Orden, calle de Alcalá, 12, Madrid.--Agencias en todas las provincias.

Para informes y prospectos en FERROL, Eduardo Varela.--Calle de Dolores, número 7, piso segundo.



LINEAS COMBINADAS DE VAPORES ASTURIANOS

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

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

Salidas de Sevilla, en viaje de regreso, los viernes de cada semana.

Salidas de Santander con destino á Gijón y demás escalas hasta Barcelona, los jueves de cada semana.

Salidas de Barcelona en viaje de regreso los miércoles de cada semana.

Salidas de Ferrol para Sevilla y escalas todos los juéves.

Salidas de Ferrol para Barcelona y escalas todos los lunes.

Salidas de Ferrol para Rivadeo, Santander, Gijón y Bilbao, todos los martes y viernes.

Admiten carga y pasajeros para los referidos puertos y para los de Bayona y Burdeos (Francia) con trasbordo en Gijón á fletes convencionales.

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

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

LA TORRE

CHOCOLATES, CAFÉS Y TES

DE

FRANCISCO LEAL

SEIS MEDALLAS DE PREMIO

72, ORZAN, 72.—LA CORUÑA

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.º y 2.º 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.

Todas estas clases estarán á cargo de acreditados y competentes profesores.

PLAZA DE ARMAS, MARIA, 50