

LA MONARQUÍA

DIARIO POLITICO

PRECIOS DE SUSCRICION

AÑO IV

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: Jueves 12 de Diciembre de 1889

ANUNCIOS

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

NUM. 899

LA MARINA ANTE EL PARLAMENTO

(Continuación)

Quede, pues, sentado, que no tiene culpa alguna el señor ministro de Marina; que esta es una desgracia que hace tiempo pesa sobre la marina, y que lo que hay que hacer es que todos á una, todos unidos, tratemos de remediarla. (El señor Dabán: Pido la palabra sobre este incidente.) Señores senadores, si yo fuese un mal español, y un hombre que no tuviese cariño al cuerpo á que pertenezco, debiera alegrarme de esta discusión, porque precisamente, ¿qué es lo que yo he hecho durante seis años más que combatir los males y presentar los remedios para que variase ese desastroso orden de cosas? Pues no se me atendió, y voy á sentar un punto concreto, para que lo recuerden bien los señores senadores.

El año 1876 se trató también de hacer economías para la construcción de buques, porque tienen que entender los señores senadores, que por mucho dinero que se dé á la marina, siempre se le dará poco, lo consumirá todo, puesto que sus necesidades no tienen límites, y por consiguiente, lo único que tenemos que hacer es que se gaste, se gaste bien, puesto que de otro modo no hay crédito bastante para atender á las necesidades de la marina. Estas ideas son en mi muy antiguas. El año 1876 tomé un presupuesto de marina hecho por los señores almirantes del almirantazgo, que son los mismos que desde el año 68 vienen dirigiendo á la marina. Este presupuesto era de 84 millones de reales, y el que en aquella ocasión se discutía era de 114; había, pues, una diferencia de 30 millones de reales más, sin que los servicios ni los buques se hubieran aumentado, y yo recuerdo que le decía al Gobierno: «aquí tenéis un presupuesto hecho en el Ministerio de Marina por los mismos almirantes que están ahora á su frente; no se han aumentado los servicios ni los buques, ¿como, pues, se explica el aumento de los 30 millones de reales? Arréglense los servicios y los buques á este presupuesto, y todo lo que se ha de dar de más, que se economice.» Pues bien; lejos de ser así, desde el año 76 á la fecha, que van trece años, ningún presupuesto se ha cerrado sino por encima de 130 millones de reales.

Ya os he dicho, señores Senadores, que mi peroración tiene que ser desaliñada, y por consiguiente, voy como dicen los marinos, ayustar punto por punto; y puesto que he terminado el anterior refiriéndome á la ley de la escuadra, voy á hablar de ella.

Yo, señores, desde que vi votar la ley de la escuadra, y vi aquella unanimidad de los hombres políticos, todos dispuestos á dar cuanto dinero se necesitase para la construcción de la escuadra, me figuraba que íbamos á salir de la situación angustiosa en que se encuentra la marina, que siempre ha sido mala, pero que viene agravándose cada vez más, y me admiraba cuando oía decir: «para el año 99 vamos á tener una buena escuadra, porque se van á dar para construcción de la misma 225 millones de pesetas.» Hay que tener en cuenta que estos 225 millones se aumentan á 300, porque hay que agregar los réditos, y tanto es así, que de 84 millones que se tomaron á la Tabacalera para la construcción de la escuadra, hay que pagarla 110.

Pues bien; cuando yo oía todo aquello, lo primero que se me ocurría decir era: en lugar de este apresuramiento en construir buques, sería mucho mejor ir paulatinamente construyendo con el mayor orden, porque hay que tener presente que lo único que se podrá hacer para el año 99 con esa cantidad, es reemplazar los actuales buques, que para entonces ya serán viejos, puesto que el material de la marina de cinco en cinco años tiene una grande transformación, y mucho más en estos momentos en que hay problemas muy importantes que resolver.

Una de las cuestiones más fundamentales (y esta lo es mucho, y quiero que en ella se sija bien la Cámara) esa diversidad de opiniones respecto á la construcción de los buques. El señor Pezuela está por el extranjero. (El señor Pezuela: Yo no he dicho tal cosa.) Pues si S. S. no, lo están sus compañeros, mientras que otros están por la industria particular. Yo al pensar en esto decía allá en la soledad de mi casa: ¿es posible que con tres arsenales que nos cuestan cinco millones de pesetas al año y un cuerpo de ingenieros (que no se puede figurar la Cámara los gastos que nos han ocasionado, puesto que empezamos por mandarlos á Lorient y Brest en el extranjero antes de traerlos á los arsenales) tengamos que ir al extranjero ó acudir á la industria particular para la construcción de buques? Claro es que todo buen español lo que debe querer es que los buques se construyan en nuestros arsenales, y si no, que se cierren; pero mientras se pagan anualmente cinco millones de pesetas para los arsenales, ¿van á quedar anulados sus trabajos y vamos á dárselos á la industria particular? Cuando los arsenales no den abasto, entonces acúdase á la industria particular; pero entre tanto, ¿qué remedio hay sino construir en ellos?

Por supuesto, que eso de construir en el extranjero debe desaparecer por completo, porque no solamente el crucero *Filipinas* se ha construido en Hong-Kong, fuera de España, dando

malos resultados, sino que yo le podría citar al señor general Pezuela otro buque que nos costó muchos millones, como fué la fragata *Arapiles*, y recuerde S. S. la historia tan siniestra y lamentable que tiene esa fragata construida en Inglaterra. Por consiguiente, quede sentado que no se deben hacer ilusiones de ninguna clase los señores Senadores con la ley para la construcción de la escuadra; pues aun cuando se empleen perfectamente bien todos los recursos que el país ha decretado para ella, en 1899 estaremos en el mismo estado que hoy día, y á lo sumo no habremos hecho otra cosa que reemplazar buques viejos por otros nuevos; y nada de particular tendrá que en esta época se venga á pedir otra ley de construcción de escuadra para aumentar nuestros buques, porque siempre sentiremos la misma necesidad.

No quiero detenerme más en este punto, pues como los señores Senadores son sumamente ilustrados, creo que con lo dicho podrán ya en su imaginación formar los juicios que sobre tal punto deben formar; y puesto que hablo de la escuadra, voy á ocuparme de su estado.

Señores Senadores, jamás estuvo tan decadente la marina española como en estos últimos años; y para que los señores Senadores se convenzan de ello, solo voy á citar tres ejemplos que considero bastante elocuentes.

Se verificó una visita régia, la de la Emperatriz de la India, á un puerto español. Acudió allí Su Magestad la Reina Regente; se verificó aquella visita, y la bandera española no pudo presentarse en San Sebastián, arbolada en un buque, y eso que al lado estaba la capital del departamento marítimo del Ferrol.

Hace pocos meses, con motivo de un suceso sumamente importante, el de Alhucemas, tuvieron que ir nuestros buques á la costa de Africa; y, señores, el buque mayor se presentó sin artillería, como aun lo está; pero no es lo peor que se encuentre desartillado, sino que ese buque lleva dos años completamente armado y haciendo los gastos consiguientes. (El señor Pezuela: Ese es un cargo para el señor Ministro de Marina.—El señor ministro de Marina: Yo le contestaré.) No es un cargo al señor ministro de Marina; yo estoy haciendo la historia de la situación en que se halla la marina, así es que unas veces resultarán cargos para el señor ministro, si quiere considerarlos como dirigidos á él, y otras veces lo serán para S. S., señor Pezuela; pero en realidad, á quien yo hago cargos, señores Senadores, y digo lo mismo que en 1876, es á la dirección de la marina; y voy á decir otra cosa al señor ministro de Marina. Yo no quiero discutir con S. S.; soy individuo de la mayoría, y pertenezco al partido liberal; pero tengo mis principios sobre las cuestiones de marina, los he expuesto algunas veces con el beneplácito del actual señor Presidente del Consejo de Ministros cuando no lo era; y ahora aquí, no solo hablo al señor Presidente del Consejo de Ministros, sino á los jefes de todos los partidos, á todos los hombres políticos de España, para decirles que es menester que á esto se le ponga un punto final, á fin de que termine, y yo puedo indicar los remedios que, á mi entender, han de ser eficaces. (El señor Pezuela: Pido la palabra.) Yo creí, señor Presidente, que el señor Vivar había pedido la palabra para una cuestión de orden.—Varios señores Senadores: No, no.) El señor Presidente: El señor Vivar está consumiendo el segundo turno en la interpelación de S. S., y continúa en el uso de la palabra.

El señor Vivar: Ya os he dicho, señores Senadores, que á la visita de la Emperatriz de la India no pudo asistir un buque que arbolara nuestra bandera; y también he indicado que, con motivo del suceso de Alhucemas, nuestro buque mayor no llevaba cañones. Pues bien; ahora podría decir que, hace un año, se trató de relevar el crucero *Aragón* que estaba en Filipinas, y no pudo ir ningún otro buque; por consiguiente, la demora del relevo vendrá á dar por resultado que el *Aragón* tenga que quedarse en Filipinas, como se quedó la *Maria de Molina*.

Podría citar otros casos por el estilo; pero para que no se crea que pretendo entrar en discusión con el señor ministro de Marina, voy á decir al señor Pezuela una cosa que debe recordar su señoría.

Se mandó que un buque diera la vuelta al mundo y no la pudo dar; se le obligó á hacer un viaje á Dinamarca, y todos los señores Senadores saben lo que allí sucedió; me refiero á la fragata *Blanca*.

Voy á citar otro ejemplo. La fragata *Carmen* se alistó para que sirviera de escuela práctica de marina; pero cuando menos se pensaba tuvo un percance de esos que S. S. citaba que han de sufrir en el Mediterráneo las lanchas cañoneras á que se ha referido. Y ¿por qué le ocurrió? Pues porque era un buque inservible cuando se le dió ese cometido. Digo esto para demostrar el verdadero estado de nuestra marina; y lo mismo que sí, por ejemplo, el ejército no tuviera fusiles, se levantaría aquí el señor general Primo de Rivera para pedir que se le dieran fusiles al ejército por serles necesarios, del mismo modo vengo yo á lamentarme de la situación de la marina, sin que esto sea formular cargos, ni contra este Gobierno, ni contra este partido.

El señor general Pezuela hablaba de lo que se

tardaba en tramitar los expedientes para la construcción de buques. Tiene muchísima razón el señor general Pezuela, y precisamente cuando yo me he ocupado de este punto de las construcciones me maravillaba al ver lo que ocurre. Se mandó construir el *Pelayo*, y desde que se anunció la construcción de ese buque hasta que se redactó el pliego de condiciones, el plazo que medió fué de muy poco tiempo. ¡Y cuidado señores Senadores, que el pliego de condiciones del *Pelayo*, debe ser de los más difíciles! Se trata de los cruceros de Bilbao, se hace el pliego de condiciones, y se ha tardado uno ó dos años en contratar la construcción de ellos, pues hace un año que estoy en esta Cámara, y durante ese tiempo he tenido ocasión de ver que se levantaban frecuentemente algunos señores Senadores á preguntar cuándo se terminaba ese contrato. Y yo decía: ¿Es posible que en un mismo Centro, en un mismo Ministerio, por unas mismas personas, un asunto tan importante como el pliego de condiciones del *Pelayo* se haga en tan poco tiempo, y ahora para otro asunto de índole parecida se tarde tanto? Porque, señores, cuando un ministro puede en treinta días mandar construir un buque en el extranjero, necesitando el pliego de condiciones mayores requisitos, y vemos que á los treinta días se contrata, y otro buque de menos importancia se necesitan años y años, francamente, es una cosa que tiene que llamar la atención de todos. Por consiguiente, algo debe haber, y ese algo se debe remediar, y corregir esa funesta tramitación del Ministerio de Marina.

En este asunto puedo hablar porque me consta, y creo que el señor Pezuela afirmará lo que digo; el pliego de condiciones del *Pelayo* debió ser malo, malísimo, porque se cerró el contrato debiéndose pagar á los constructores 14.200.000 pesetas, y llamo sobre esto la atención del Senado, porque no es pequeña cantidad. (Un señor senador: Dinero es.) Pues el buque, cuando tenga sus cañones, cuando pueda disparar el primer cañonazo, en una palabra, cuando esté dispuesto para prestar servicio, habrá llegado su coste á la cantidad de 20 millones ó más. Y creo no equivocarme en este cálculo, porque no se tuvo en cuenta ni las plataformas, ni la luz eléctrica, ni otras muchas cosas. (El señor Pezuela: Más cuestan los tres cruceros que se han mandado construir.) Yo decía: cuando se hagan los pliegos de condiciones de los tres cruceros de Bilbao, van á estar perfectamente bien. Pues no es así, porque ya veo muchas disposiciones en que se van haciendo gastos á cuenta de esos cruceros. Los cruceros que se construyen en Bilbao, según el pliego de condiciones y la contrata, deben costar al Tesoro 45 millones, y si se examinan ciertas disposiciones y ciertos gastos que hay que hacer cuando están terminados, le habrá costado al Estado 50 millones. Y digo esto para el que quiera estudiarlo le estudie, y si quiere, yo le ayudaré, haciéndole ver esos mayores gastos que van á resultar.

Y esto, señores senadores, no es culpa del actual señor ministro de Marina; S. S. tiene muy buen deseo, quiere lo mejor para la marina, y hace cuanto puede por ella, así como el señor Pezuela... pero no saben hacer más. (El señor Pezuela: Yo no admito ninguno que no tenga las condiciones del contrato.) Pues yo le voy á decir á S. S. una cosa: si á mí me nombraran ministro, tal vez no podría sustraerme de esa misma corriente. Lo que hace falta es abnegación por parte de todos si queremos que nuestra marina prospere.

Me parece que hablé antes acerca de si las construcciones deben hacerse por la industria particular, en la industria oficial ó en la industria extranjera. Yo quiero ser justo y voy á rendir desde aquí un tributo de admiración al digno veterano que tengo frente á mi vista, que fué el que con criterio fijo, en el tiempo que desempeñó la cartera de Marina, echó los cimientos en los arsenales de la construcción de buques de hierro, puso la quilla á 13 buques, y son los únicos que hoy hacen servicio. El general Pavía y Pavía. Es el que tuvo verdaderamente criterio fijo en las construcciones navales. De la industria extranjera se separó por completo, y mientras él pudo dar trabajo á los arsenales, se lo dió. Los ministros que le han sucedido han encontrado lo que el señor general Pavía dejó hecho en esos arsenales.

Y recuerden los Sres. Senadores que en muchas ocasiones combatí yo al señor general Pavía (El señor Pezuela: Y muy rudemente); ahora lo tengo que ensalzar y decir que no he encontrado en la dirección de la marina más criterio fijo que el del digno señor general Pavía. No ha habido criterio fijo en ninguna época, y si no véamos los resultados, véase quién fué el que puso la quilla al primer buque de hierro construido en nuestros arsenales, que lo fué el buque puesto para el dique del Ferrol, preparándose esta construcción por orden del señor general Pavía empezando desde entonces la construcción en nuestros arsenales. Este es un hecho que no se necesita ser marino para comprenderlo.

Yo, señores, no quiero cansar más al Senado, porque ciertamente lo cansaría habiéndole de muchas otras cosas. El señor general Pezuela ha hablado de los Caños de la Carraca y del tunel del Ferrol, y S. S. podía haber dicho que es una

afrenta para la marina no tener en Filipinas un dique. Ya en el año 66 estando yo en Rio Canton donde por cierto nos sucedió un lance desastroso de que salimos bien carenando nuestros buques ya desde el año 66, repito, se pensaba hacer en Cañao un dique; pero la verdad es que no tenemos un dique en Manila para nuestros buques, y que nos vemos obligados á depender del extranjero. Por consiguiente, antes de construir buques es menester pensar dónde los hemos de colocar.

Igualmente podía haber añadido el general Pezuela que en la Habana tampoco tenemos un dique y podía haber recordado los sucesos de la *Arapiles*, de los cañoneros, y que nuestros buques tienen que repararse en Nueva-York y en las islas de Barlovento. Por eso, si yo me extendiese, hablaría sobre esto de los arsenales ó del arsenal que se trata de construir en Subic, así como de los Caños de la Carraca y de otras muchas cosas que resultarían desagradables á los oídos de los que han sido Ministros de Marina, porque no es ahora solo cuando damos dinero, y mucho, para hacer obras, sino desde hace ya bastantes años.

Yo recuerdo haber estudiado un presupuesto presentado á las Cortes por el señor general Pavía en la primera época de la restauración, en el cual ya se consignaba un crédito para la limpieza de los Caños de la Carraca, que hasta la fecha nada se ha hecho importante. Y esto sucede aquí cuando vemos que en Alemania se construyen diques y se abren canales en el intervalo de poco tiempo; cuando vemos que el puerto de Marsella se hizo en tres años. Aquí, en cambio, obras como la de los Caños de la Carraca se están pagando años y años, y á cada momento surgen accidentes como los de expropiación salinas, comprar canteras, etc., sin que se logre resultado alguno. ¿Qué se ha de pensar de esto, Sres. Senadores?

La hora es muy avanzada y creo que piensa decir alguna cosa el señor general Dabán. (El señor Dabán: Pido la palabra.) Ya me figuro lo que nos dirá. Su señoría ha estado en América y nos manifestará que allí ha habido época (tal vez suceda en la actualidad) en que la insignia del comandante general del apostadero ha estado arbolada en un cañonero, ó cosa parecida.

Repito que no quiero molestar más á la Cámara, y voy á concluir dirigiendo un ruego, muy piadosamente hecho, á mis generales Pezuela y Rodríguez Arias; que se dejen de discordias entre uno y otro, que no traten más que de delegar el decimiento de la jefatura, y que abran paso á los que reúnan condiciones para lograrlo. Si sus señorías, por su edad ó por sus achaques no pueden ya llevarlo á cabo, hagan lo que yo; vámonos á nuestras casas, y venga otra gente de menos edad, más activa, más entendida y en mejores condiciones. Así no habrá, como hay, tantos disgustos porque están saliendo hoy á oficiales generales á la edad de 60 años, cuando el actual señor Ministro de Marina lo era hace más de treinta años; es decir, que á los sesenta y tantos salen á oficiales generales, ó lo que es lo mismo, á brigadieres, cuando S. S. lo era á los 40. Por consiguiente, procuremos todos que las personas de conocimientos y propias para el trabajo se encarguen de la marina, á ver si podemos lograr que salga de la postración tan lamentable en que se encuentra, y que he procurado demostrar en las palabras con que siento haber molestado esta tarde la atención de los señores Senadores.

El señor Pezuela (don Manuel de la): Ha dicho tantas cosas en su discurso el señor Senador Vivar, que no me es posible rectificarlas todas, si bien desde luego afirmo que algunas no son exactas. S. S. nos ha presentado los arsenales y la marina como tipos perfectos de desorden; ha manifestado que en ninguna parte se hace nada bien; que es menester variar todo enteramente, y en medio de eso ha dicho que el señor Ministro de Marina, al aceptar unas lanchas cañoneras que no valían nada, ha hecho bien; en eso es en lo único que está de acuerdo S. S. con el señor Ministro.

Pues bien; niego en absoluto ese aserto del señor Vivar. La administración de marina y todos los cuerpos de la marina cumplen con su deber, y tal vez como ninguno otro; el único cuerpo que dá sus cuentas anualmente es el de marina. Ahora, si en los arsenales no hay trabajo, eso no es culpa de la marina, eso depende del Ministro que la dirige. El Ministro que sabe que hay millares de hombres esperando trabajo en los arsenales, y que no dá ese trabajo, en mi entender no hace bien, porque el despedir gente es asunto sumamente serio, sobre todo, cuando se encargan fuera ciertas construcciones que pudieran hacerse en los arsenales.

En la marina no hay faltas de insubordinación ni robos, sin que por esto quiera yo decir que en alguna ocasión no haya habido alguno. En esta Cámara tiene asiento un vicealmirante que ahora no se encuentra presente, y debo recordar que durante la época de su mando en un departamento marítimo se cometió un robo considerable, y lo castigó severamente como pocas veces se castiga. Yo he ejercido mando por espacio de ventidos años, y no he tenido que mandar formar ni una sola causa por robo. La marina es un cuerpo modelo en materia de honor y de administración, y

todo lo que se susurra ó se dice hasta por mis amigos y compañeros en alguna parte, está desprovisto de fundamento; y si ellos citan una falta, yo podré citar cien ejemplos en contra, por más que es imposible que cuando se trata de 58.000 empleados y 22.000 oficiales de ejército, algún hecho digno de correctivo tiene que haber y no es cosa de que no haya ninguna falta; pero en la marina son rarísimas, incluso en los subordinados.

Si los barcos se construyen mal en los arsenales, lo lamento, y he sido el primero en sentirlo; pero con el nuevo Código penal se podrá castigar á los que hagan malos planos y malos barcos, exigiéndoseles responsabilidad inmediatamente.

En el Ferrol hay ahora tres ó cuatro encausados por faltas de esa índole; pero robos, faltas de subordinación y esos otros que su señoría ha venido á pintarnos aquí esta tarde con el mejor deseo, no es exacto que sean frecuentes en la marina.

Esto es cuanto tenía que decir, porque sería absolutamente imposible que yo siguiera á S. S. en todo lo que ha hablado.

Respecto á lo que ha dicho S. S. del crucero que mandaron construir las Ordenes religiosas en Hong-Kong, debí manifestar que de eso no tiene culpa la marina.

Otro tanto puede decirse de lo acontecido con el torpedero *Ejército*, construido por la generosidad de las fuerzas de tierra, habiendo resultado que puede decirse que el ejército ha tirado el dinero á la calle, porque ese buque se ha construido con una porción de defectos; y es de advertir que á la misma casa que construyó ese torpedero fué á la que el señor Ministro de Marina encargó la construcción de las lanchas de que esta tarde me he ocupado.

El Sr. Vivar: Comprenderá el Senado, y debe recordarlo, que no he dicho nada de lo que el señor Pezuela me ha atribuido. ¿Cuándo he hablado yo de que los individuos de la marina no cumplan con su deber, ni de que en ella haya robos? ¿He dicho algo de esto, Sres. Senadores? Ha de tener en cuenta el Sr. Pezuela, que á quién he aludido, lo que he dicho muy alto y muy claro, y así lo hice constar al principio, es á la dirección de la marina. El Sr. Pezuela sin duda ha querido defenderse porque ha sido ministro de Marina; pero no se ha fijado en que realmente no es el Ministro quién la dirige, sino las personas que tiene á su lado, tales como las que componen el Centro técnico y algunas otras, y además los capitanes generales de departamentos y apostaderos. Esos son los que dirigen la marina.

Por consiguiente, como yo comprendo (y tal vez me equivoque) que toda la responsabilidad no la puede tener el Ministro de Marina, me he ocupado de algunos puntos que considero consecuencias de la dirección que tiene la marina.

En resumen, señores senadores, soy el primero que aquí ha censurado todas esas cosas, y puede comprender S. S. que no solo hay imperfección en el asunto de que ha tratado S. S., puesto que debe recordar los tres puntos á que he aludido de los sucesos de Alhucemas, la visita de la Emperatriz de las Indias á nuestra Reina Regente, y del hecho referente á Filipinas, y otros muchos que pudiera citar.

Han acontecido sucesos de los más importantes que pueden ocurrir en las Naciones, y sin embargo, no salió de la Península inmediatamente un buque (como yo creo que debiera haberlo hecho) para ir á Fernando Póo cuando los sucesos de Elobey, y al cabo de mucho tiempo salió el socorro que debí haber salido al tenerse noticia de lo ocurrido.

Hechos de esta naturaleza no pasan solo en tiempo del Sr. Rodríguez Arias, porque hubiera pasado también en tiempo de S. S., y todo lo cual prueba el estado de la marina.

No tengo yo, pues, culpa de que S. S. y sus compañeros vengán dirigiendo la marina desde 1868 de esa manera tan perjudicial, para que ahora quiera S. S. indisponerme con la marina y con mis compañeros diciendo que yo he manifestado ciertas cosas y que he hablado de robos, palabra que ni siquiera he pronunciado. ¿Cómo he de decir yo eso, señor general Pezuela? Soy de la marina, pertenezco á ella, entré en la marina cuando se creó el Colegio naval militar por el digno general Armero, el cual tuvo que acudir á profesores particulares, porque no los encontró en el cuerpo, para darnos la enseñanza. ¿Cómo quiere S. S. que yo ofendiera á esa oficialidad, salida de ese Centro, si con ellos he trabajado y estudiado, si los conozco y sé que poseen en alto grado el sentimiento del honor y una gran ilustración, y cuando esos oficiales, compañeros míos han sido conmigo profesores, ayudantes de derrota, oficiales instructores en los buques de instrucción, y sabe muy bien S. S. que antes llevaban la derrota en los buques pilotos, y se contrataban los buques poniendo la condición de que se entregasen en Manila, pues sin duda alguna no había quien los llevase?

Esa es la marina que yo quiero que venga y entre á ser lo que debe ser. Yo, al decir esto, no deseo lastimar á nadie, no; yo considero que en la abnegación y en el patriotismo de todos esta el tratar de que la marina se regenere, porque ya es hora de que entre de una vez el orden y el régimen en el Ministerio de Marina.

Y antes de sentarme, diré al señor ministro de Marina que deseo no me provoque S. S. á ninguna discusión.

(Concluirá.)

Correo de Galicia

FERRO-CARRILES SECUNDARIOS

Nos hicimos conducto hace pocos días de la parte más importante del informe que la «Sociedad Económica de Santiago» llevó al Gobierno sobre los ferro-carriles secundarios más convenientes á la región gallega.

Hé aquí ahora algunos otros datos que

extractamos para que nuestros lectores puedan persuadirse del estudio hecho por dicha sociedad tan interesada por el tomento de estas provincias sumidas en el más completo de los abandonos.

Veintidos líneas son las que propone.

Del litoral Cantábrico.—Desde Rivadavia hasta el Ferrol, longitud 156 kilómetros.

Del litoral Atlántico.—Desde la Coruña hasta Corcubión, 100.

De Santiago á Muros, con un ramal á Noya, 72.

De Negreira á Laje, 56.

De Montforte á Santiago, 150.

De la estación de Baamonde (en el ferrocarril de vía ancha) á Foz, 85.

De Villalba á Vivero, 55.

De Villalba al Ferrol, 62.

De la estación de Puebla de San Julian (en el ferrocarril de vía ancha) al confín de la provincia de Oviedo, enfrente de Fonsagrada, 85.

De la estación de Bóveda (en el ferrocarril de vía ancha) al Incio, 21.

De Carril á Cambados, 16.

De Padrón á Sauta Eugenia, 50.

De la estación del ferro-carril de vía ancha más inmediata á Caldas de Reyes, á la línea núm. 5 de esta propuesta, 40.

De Silleda (punto de la línea núm. 5 de esta propuesta) á las estaciones de Rivadavia y Barbantés (en el ferrocarril de vía ancha), 85.

De Pontevedra á la línea anterior entre Carballino y Ribadavia, 70.

De Vigo á Bayona, 25.

Del Porriño á Mondariz por Puenteareas, 22.

De Tuy á la Guardia, 28.

De Orense á la frontera portuguesa por Verín, 85.

De Orense á la frontera portuguesa por Celanova y Bande, 90.

De la estación de Puebla de Brollón (en el ferrocarril de vía ancha) á Ginzó de Limia, 75.

De la estación de Montefurado (en el ferrocarril de vía ancha) á la provincia de Zaragoza por Puebla de Trives y Viana del Bollo, 80.

Longitud total, 1.508 kilómetros.

La clase y graduación de línea que cree la *Sociedad Económica* debe elegirse para el plan general de ferro-carriles secundarios, es:

1.º Tranvías, ó sean ferrocarriles de un metro de ancho entre los railes, instalados sobre las carreteras ordinarias y con tracción animal, para que sean compatibles los servicios de ambas vías.

2.º Ferro-carriles, con tracción de vapor, de un metro de ancho, con pendientes y curvas límites, que proporcionen la mayor economía posible en el coste de primera ejecución y con absoluta independencia de las carreteras ordinarias.

3.º Ferro-carriles, también con tracción de vapor, y absolutamente independientes de las carreteras como las anteriores, pero con pendientes que no pasen de los límites admitidos en los de vía ancha, aunque el de las curvas descienda algo del tolerable en estos, á fin de obtener mayores velocidades en la circulación que las que permiten los del segundo grupo.

Del interior

Hasta nosotros han llegado nuevas quejas, respecto de un abuso denunciado ya más de una vez y que ocupó también la atención de las autoridades.

Nos referimos á la funesta cosumbre de encomendar á muchachos de corta edad la dirección de los coches que hacen el servicio de esta ciudad á Jubia.

A pesar de las medidas adoptadas y de la vigilancia ejercida en fecha reciente, vuelven á repetirse tales hechos, por tolerancia ó abandono; y es nuestro deber llamar la atención nuevamente, si hay empeño decisivo en estirpar de raíz un vicio que había tomado carta de naturaleza en las empresas de carruajes y que no conviene se recrudezca, pues sería tanto como dar por malgastadas todas las energías y actividades recientes. Esperamos, pues, que este aviso será utilizado por el inspector de policía más directamente obligado por su cargo á hacer que se guarden, respeten y cumplan las disposiciones dictadas por el gobierno civil sobre este punto.

Entró en la secretaría de la audiencia del territorio, la causa seguida por el juzgado de esta ciudad, sobre lesiones inferidas á Manuel González.

Leemos en *La Democracia*:

«El que fué digno comandante de la fragata *Asturias* el capitán de navío don Marcial Sánchez Barcáiztegui, dió en el día de ayer un banquete de despedida en el Suizo á sus amigos, asistiendo el capitán general del departamento señor Sopete, y sus distinguidas hijas, así como la familia del señor Sánchez Barcáiztegui, que se marcha para Huelva.

Los convidados se retiraron á las cuatro menos cuarto de la tarde.»

El 21 del corriente celebrará sus esponsales con

una distinguida señorita de la Coruña, nuestro estimado amigo don Alfredo de la Iglesia director del colegio de segunda enseñanza de esta ciudad.

La ceremonia tendrá lugar en la vecina capital donde reside la novia.

En los exámenes que se están verificando en Madrid para ingreso en la Escuela Naval han sido aprobados en Geometría los números 2, 7, 14, 15, 16, 22, 24, 26, 28, 31, 35, 36, 39, 40, 44, 49, 56, 59, 61, 64 y 65, y reprobados los números 6 y 34.

Uno de estos días es esperada en este puerto la fragata de guerra rusa *Waldimir Monarch*, procedente del mar Báltico.

Dicho buque es uno de los acorazados de segunda con que cuenta aquel imperio.

Se recibieron telegramas en el Gobierno civil, del Ministerio de Ultramar, autorizando para recibir la documentación necesaria á 45 familias que soliciten marchar gratuitamente para Cuba en las condiciones establecidas, á bordo del vapor correo de la Compañía Transatlántica que zarpará del puerto de la Coruña para el de la Habana, el día 21 del corriente.

Por lo tanto, todos aquellos que deseen aprovecharse de dicha concesión, deben de presentar inmediatamente los documentos exigidos en el Gobierno civil, antes que se vea cubierto el cupo señalado, que es el de 45 familias, según dejamos ya indicado.

CLICHES MUNICIPALES

Las sesiones hebdomadarias son, según avanza el invierno, más frías y más inspidas.

La de anoche la presidió el alcalde interino. Asistieron los concejales Varela, Montero, Guerrero y Román.

Dado el carácter supletorio que tenía, hubiera sido igualmente legal que celebrara sesión el señor de Cal presidiéndose á sí mismo.

Después de leída el acta de la anterior se pasó al servicio ordinario, concretado á lo que se verá.

Aprobar variá cuentas y entre ellas el coste de los galones adquiridos para los cabos de la guardia, con arreglo á la nueva y «previsora» organización.

Nombrar al oficial del negociado de quintas don Ricardo Martínez comisionado por el ayuntamiento para trasladarse á la capital, con motivo de las operaciones del sorteo de mozos del reemplazo del corriente año, cuyo acto está señalado para el sábado próximo.

Confirmar el dictamen de la comisión tercera que acepta la proposición del propietario de una casa de la calle de San Pedro, don Miguez Rodríguez Pró, para instalar en dicho edificio las oficinas de la inspección de higiene especial, á razón de 11'25 pesetas de alquiler al mes. El ayuntamiento acordó autorizar al alcalde interino para elevar dicho contrato á escritura pública.

Los discursos

Fué leída una moción del señor Román en la que propone que sea autorizado el sobrestante de la cuadrilla municipal para vigilar las obras del mercado cubierto.

La apoya su autor, manifestando que la proposición persigue el laudable objeto de que sea más constante y eficaz la gestión inspectora, habida consideración á las ocupaciones del maestro de obras que no podrá disponer de todo el tiempo preciso para ejercer una asidua vigilancia.

El señor Lopez Varela considera la pretensión algo arbitraria y como una usurpación de atribuciones al maestro que es el que tiene el verdadero é ineludible deber de velar por el cumplimiento de todas las disposiciones que se relacionan con el ramo de obras públicas.

El señor Román dice que por el contrato se encomienda efectivamente al maestro el deber de vigilar é inspeccionar las obras del mercado, pero que como estas son de alguna importancia y dicho funcionario tiene diferentes labores que absorban su atención, conveniente será siempre que haya otra persona revestida de sus facultades, á previsión de cualquier abuso que pudiera cometerse, por falta de asidua celaduría. No digo—exclamaba el señor Román—dos personas; si pudieran destinarse á ese objeto cuatro, seis ú ocho no sería nunca superfluo.

El presidente interino, resume el debate, como es de rigor en el sistema parlamentario, siendo de opinión que lo que expresamente escrito está en el contrato, no puede ser objeto de alteraciones. Al maestro, que no á otro empleado incumben, por su competencia, la inspección de las obras, y hacer extensivo ese derecho á otra persona, falta de pericia, sería involucrar derechos de fatalísimos resultados.

El alcalde intervino no lo habrá dicho tan correctamente, pero eso quiso dar á entender con su elocuencia ampulosa y deslavazada.

Rectifica el señor Román para aclarar que él no pide que se revista al sobrestante con un carácter superior ó ageno, si se quiere, á la misión que desempeña en la cuadrilla municipal; que no reclama para él, en una palabra, el derecho de inspeccionar las obras, sino meramente de vigilarlas, por que «siempre ven más cuatro ojos que dos.»

Y ciertamente que no estuvo muy acertado en la aplicación del modismo, porque tratándose de Lago no resulta la cuenta del señor Román.

El presidente interino reconoce la buena voluntad que guía al autor de la proposición, pero halla una contradicción notable en las argumentaciones que emplea para hacer prosperarla, porque si se basa en los quehaceres que puedan distraer del indicado cometido al maestro, entiendo que igual razón hay para considerar ineficaz la intervención del capataz en el asunto, por ser en este de mayor tacha los inconvenientes que señala al primero. Concluye manifestando que ese celo que se despierta en el señor Román es tanto más innecesario en una obra que se realiza por contrata.

Pero el señor Román insiste en su propósito, buscando razonamientos entre los proverbios castellanos, y después de haber dicho que más ven cuatro ojos que dos, se arranca con un *crucendo* de gran efecto, añadiendo «y que ocho más que cuatro, y veinte más que diez, y así sucesivamente... «que nunca por mucho trigo es mal año» y «que en donde menos se piensa salta la liebre.»

Por cierto que este último recuerdo, nos trajo á la memoria lo que se atribuye á un cazador que armado de escopeta, lo encontró la criada al ir á tender ropa, sentado sobre el tejadillo de la bohardilla, y al ser interrogado que hacía allí, contestó muy tranquilamente:

—Pues esperando la caza, porque si es cierto—reflexionaba—que en donde menos se piensa salta la liebre, figúrate si es aquí donde menos podré yo pensar que salte.

Muchas más proporciones tuvo el debate, pero en gracia á la brevedad nosotros descartamos otras notas de carterá.

Consignaremos, para concluir, que el presidente interino habló de la oportunidad que tendría la proposición del señor Román, si en vez de pedir lo que pide, pidiera la creación de una plaza de arquitecto que tan en analogía resultaría con la importancia de nuestra ciudad y en estos momentos, precisamente, en que van á ser inaugurados edificios de tanta consideración como el mercado cubierto, el teatro Jofre, el Convento de monjas de la Enseñanza, la plaza de toros y otras obras debidas al esfuerzo... privado.

El señor Roman.—Al presentar mi proposición, no traje hecho el propósito de originar gasto alguno al municipio, como no lo originarán esas obras que se citan; yo sólo pretendo que se aumente la vigilancia para que las del mercado, que son las que afectan tan directamente á los fondos municipales, se realicen con la solidez y la verdad con que deben ir y á que tenemos derecho, sin que esto implique que desconfíe de la integridad y conciencia del contratista.

¿Qué daño hay en lo que propongo? ¿qué perjuicio encuentran mis compañeros en lo que solicito?

El presidente interino considerando suficientemente discutido el asunto lo puso á votación.

Ruega el señor Lopez Varela al autor de la proposición que la retire; niegase este á hacerlo y resulta desechada por cuatro votos contra uno. Dijeron no Lopez Varela, Rodriguez Montero, Guerrero y Cal.

Fin

El señor Guerrero indicó la conveniencia de señalar otro sitio al parador de coches para evitar desgracias.

El alcalde interino dijo que agradecía la observación y que quedaba en elegir otro sitio más adecuado.

Y aquí paz y después... otra sesión parecida.

Hasta el día 16 del actual tiene la subalterna de Hacienda plazo para devolver las cédulas personales que en este distrito no se han hecho efectivas durante el período de cobranza voluntaria.

Las que no se devuelvan se hace responsable la administración de su importe.

En breve publicará el *Boletín oficial* una circular referente al cange de efectos timbrados que caducan en 31 del actual.

Se halla vacante la asesoría de la ayudantía de Marina de Corcubión, la cual se solicitará en el término de treinta días, en instancia dirigida al comandante de Marina de esta provincia.

Por la sección de Fomento de esta provincia se envió á la Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio, el balance de la sociedad constructora de un Teatro en el Ferrol.

LOS LADRONES EN EL FERROL

El vecindario sigue dominado por una gran intranquilidad que se traduce en las precauciones que adopta, asegurando las puertas de sus casas y dotando de las mayores condiciones de seguridad todo lo que susceptible pueda ser á una violencia ó á una sorpresa.

Excita ese desasosiego de que está invadida principalmente la clase comercial, cuyos intereses tienen necesidad la mayor parte de dejar á merced sólo de caudados, palancas, pestillos ó cerraduras el resultado negativo que ofrecen las gestiones de la policía gubernamental, después del precedente de haberse repetido un robo tras otro en una de las calles más céntricas, y después de las nuevas noticias que circulan sobre otra tentativa anteanoche á un vecino de la calle de Canido y el acto de que fué víctima anteanoche también un transeunte en la calle Real, á quién le extrajeron el reloj del bolsillo.

Pero el asunto merece sus capítulos aparte.

CONATO DE ROBO

En un círculo muy frecuentado oímos el relato á la misma persona, á quién los rateros pretendieron dar el asalto.

Vive aquel en el callejón paralelo á la calle de Canido, habitando el primer piso y bohardilla de la casa. En el bajo vive un operario del Arsenal.

Según las versiones de D. Manuel Couceiro, maestro de canteros, que es la persona á quién aludimos, á eso de la una de la madrugada del martes sintió el inquilino del bajo que en la puerta que dá acceso á las habitaciones de los pisos altos forcejeaban con un instrumento en la cerradura y que percibía así como palabras de inteligencia entre algunos hombres, acompañadas de casi imperceptibles pisadas.

Sobrecorrido de terror incorporóse, encendió una luz y con tan poca precaución procedió que percibidos, sin duda, los rateros abandonaron su faena, temerosos de ser sorprendidos.

Repuesto de la excitación el inquilino del bajo puso atento oído en el tabique contiguo al portal del piso alto y habiendo desaparecido la causa de alarma, creyóla hija de su mismo estado de in-

tranquilidad, pero pocos momentos después observó que volvían á reproducirse los síntomas anteriores, y se convenció con más exactitud de que sus sospechas se confirmaban. Escuchó; se cercióró de que gente en la puerta trataba de abrirla y lanzándose silenciosamente de la cama, se dirigió al patio, desde donde pudo fácilmente poner en aviso al señor Couceiro, valiéndose de una larga vara con la cual azotó la vidriera de la habitación donde aquel dormía.

—¿Qué pasa?—le preguntó Couceiro.
—¡Silencio!—dice que le contestó con gran sigilo su interlocutor.—En tu portal creo que hay ladrones que pretenden forzar la puerta.

Sin oír más, se armó aquel de un trabuco que posee, descendió á oscuras y en puntillas, de la bohardilla al primer piso; abrió una de las vidrieras que dan al callejón y cuando creyó sorprender á los malhechores en la fuga, no oyó más que pisadas que ya lejanas se percibían...

No puede precisarse el número de individuos; pero supone que eran dos ó tres; y cree también que el instrumento de que se valían para poner expedita la puerta de entrada era una ganzúa.

Afortunadamente el Sr. Couceiro al entrar aquella noche en casa había dejado, contra su costumbre, la llave puesta, después de haber cerrado y este obstáculo impidió á los rateros, sin duda, realizar sus perversos planes.

Se ofrece además la circunstancia de que el señor Couceiro en las noches anteriores no había dormido en casa, por haber acompañado á una familia de su amistad que ha sido objeto de una reciente desgracia.

OTRO ROBO EN PLENA CALLE REAL

A persona que nos merece entero crédito oímos referir anoche que pasando por la calle Real el hijo del comisionista señor Bruquetas notó la falta de su reloj del bolsillo, encontrándose con la cadena, y cerciorándose de que el criminal hecho se había llevado á cabo por el arte del *diquelamiento*.

El timo fué realizado en el trayecto que media desde la farmacia de Romero hasta el café *Suiso*.

El timado no observó nada, ni recuerda circunstancia alguna, por la cual venga en sospecha de la forma en que le fué usurpado su reloj.

Pero el suceso demuestra que no estamos seguros.

EL ROBO DE MULLER

La ansiedad pública no encuentra satisfacciones de ningún género.

Sabe que en el comercio del señor Müller penetraron á las cuatro de la madrugada tres individuos, valiéndose de unas palanquetas, trenchas y otras herramientas, que se apoderaron á su gusto del dinero del cajón y de varios objetos de oro, plata y que al verse sorprendidos por el agente nocturno lo arrollaron en su huida, apesar de no estar abierta más que un ala del portalón, despidiendo por completo toda clase de pesquisas.

Sabe también por revelaciones del serenoaludido que uno llevaba capa, otro impermeable y otro chaqueta clara; y sabe además que á uno de los tres le dió un golpe con el chuzo, al alcanzarle en la persecución.

La gente dada á analizar estas cosas, después de pasadas las excitaciones y gravidades del primer momento, encuentra raro, muy raro que individuos que se resucen á ejercer tan expuesto *cometido*, no prescindan de toda prenda embarazosa como es la capay el impermeable y de toda otra demasiado visible como los colores claros; vé también en la versión que circula como más garante contradicciones y nebulosidades que abren el registro á toda clase de suposiciones, pues no se explica que por un hueco donde cabe difícilmente una persona salga precipitadamente un hombre, y otro, y otro, y arrollen á uno que está en la espaciosa calle, y que después de arrollarlo, salga este en persecución, alcance á uno, le dé un golpe y lo deje seguir tranquilamente, sin continuar en la persecución, sin tocar el pito, sin valerse del revólver, sin...

Para el que no tiene conocimiento más que del anterior relato, natural es que el municipal pueda dar señas del individuo á quien alcanzó, pero eso de que se haya fijado á las cuatro de la mañana sin linterna en los otros dos que lo arrollaron y que no los pudo volver á alcanzar, se presta á vacilaciones y más extraño todavía parece que el de la capa no se haya enredado en ella y que el del impermeable pudiera correr más que el que llevaba chaqueta ajustada.

Tampoco quiere convencerse el público de la razón que hubo para que todas las pesquisas se dirigieran al muelle de Curuxeiros, por la sola revelación de que los agentes de consumo hubieran visto pasar de madrugada tres hombres en dirección al muelle, cuando consta que uno de ellos volvió á entrar y sin embargo nadie sabe donde están aquellos, ni donde se refugió este.

Pero lo más curioso no estriba en esas cavilidades; lo más curioso está en el trabajo que la sagacidad pública dió á las autoridades.

Anoche circuló una versión que al llegar á oídos del Juzgado, dióle éste crédito y puso en movimiento á escribanos, alguaciles y agentes.

Cuando un individuo trató de hacer sigilosamente la confidencia al Alcalde exclamó este muy orondo:

—No, no me diga V. más: ya hemos dado con la pista.

El chasco no pudo ser más gordo.

Dijose que el que fué cura de Mandiá al ir en la madrugada del lunes á decir misa al convento de las RR. MM. de la Enseñanza vió un reguero de sangre por la calle del Castañar que iba á morir al portal del número 57.

La exageración pública hizo nacer ese reguero desde la misma puerta del comercio de Müller, siguiendo las calles de Sanchez Barcáiztegui, Dolores y Castañar y natural parecía con tales datos que crecieran las sospechas.

A las diez y media de la noche, el Juez, el Alcalde, escribano, alguaciles y un cabo de la guardia con 4 números se constituyeron en dicho domicilio en cuyo primer piso vive el cura Silva, estando habitado el bajo por un operario del

arsenal, llamado Manuel Basanta, que es á la vez matador de cerdos.

Por lo visto, aquella noche había matado uno y explicado está el rastro que tantas sospechas excitó.

Pero lo más peregrino del caso es que como las faenas á que ese individuo se dedica son constantes y en la noche de ayer la había ejercido también, cuando penetró el Juzgado en su casa apareció con el rostro ensangrentado, y dícese que huboun individuo de la comitiva que no pudo contener su impresión y exclamó:

—Ahí está el herido.

Tranquilamente el Basanta se limpió la cara, se sonrió con sorna, aunque sorprendido de aquella extraña visita, y á fuerza de reconocimientos é indagaciones parece que el juzgado adquirió el convencimiento de que perdió el tiempo en valde y que se dejó seducir por una de tantas sospechas injustificadas.

Con el Basanta vive un sobrino, casado, que fué objeto también de muchas indagatorias. Presntó declaración el sacerdote del primer piso; fué registrada toda la casa y el patio, y de todo pudo averiguarse solamente un dato que conviene conocer al alcalde.

Y es que en aquel patio había algunos cerdos, cuya existencia está prohibida por los bandos de buen gobierno.

Y también pudo enterarse la opinión de otra cosa, y es que muy despistado debe estar el Juez instructor, cuando acepta la indicación del primero que llega dándole el descubrimiento del hilo.

MODAS

Trajes escoceses.—Los conciertos y la moda.—Capotas de pluma.

Las telas escocesas que á principios de año solo se empleaban para trajes de niños, han alcanzado tanto éxito que su uso se estiende ya á los trajes de señora. El *escocés* se emplea solo ó en combinación con otra tela lisa, y se elige con preferencia para los trajes de mañana y de calle.

Vayan, como muestra, dos modelos de trajes escoceses, que se distinguen por su elegancia y su novedad. El primero es en combinación. El *escocés* tiene los fondos verdes, rojo y negro; y la tela lisa, y se abre sobre un chaleco *escocés*, cortado al través. Mangas lisas de tela escocesa. Hombreras y paños drapeados de tela. Falda bastante larga de tela escocesa colocada al vies, semicubierta con una túnica recta de lana lisa, abierta en los costados y en la parte de delante para dejar ver la falda.

El segundo modelo es mucho más original. La tela escocesa de ese traje ha de ser de tonos muy ténuos y delicados, gris, rosa, azulina y negro. Cuerpo fruncido en la cintura, bajo un cinturón drapeado de terciopelo negro. La parte alta desaparece bajo una chaquetilla Figaro de terciopelo negro. La falda, menudamente plegada al hilo en el delantero, forma *pouff* fruncido, colocado al vies. Anchas palas de terciopelo negro adornan los costados. Mangas fruncidas, con puños de terciopelo negro, y hombreras abullonadas de la misma tela.

En los conciertos Lamoureux y Colonne se lucen elegantísimas *toilettes*, que se prestan á los comentarios de los críticos en materias de moda y á la admiración de los profanos. Una de estas *toilettes* que describo á continuación dará idea del lujo que despliegan las parisenses filarmónicas para rendir culto al arte de Beethoven y de Ricardo Wagner.

El traje á que aludo se compone de una larga túnica de crepón de la China color heliotropo, plegada á pliegues escalonados y sujeta en la cintura por medio de un cordón de pasamanería de plata, anudado en el costado. El escote, en forma de corazón, y los contornos inferiores de la túnica, se rodean con una ancha cenefa bordada de plata. Las mangas semi-largas y ligeramente fruncidas se adornan con bordados de plata y con un ancho bordado de fino encaje, colocado en la bocamanga. Falda recta, guaracida con bordados de plata.

Son una de las más curiosas novedades de este invierno unas pequeñas capotas, hechas con plumas de avestruz, blancas ó negras. Su único adorno se reduce á unas estrechas bridas de terciopelo, prendidas con alfileres de oro y brillantes de extremada riqueza.

ERNESTINA.

Paris 6 de Diciembre de 1889.

MOVIMIENTO DE POBLACION

DIA 11

Nacimientos

Higinio Victoriano Campos la Pena.
María del Carmen Gonzalez.
Josefa Fernandez.
Filomena María de la Concepción Cagiga Loiza.

Purificación Juana Lopez Caramés.

Defunciones

Adriano Rivera Bixia, 1 año.
Juan Antonio Leira Yañez, 60 años.

Boletín religioso

El viernes 13 del corriente se celebrará en la real congregación de nuestra señora del Socorro actualmente parroquia la festividad de la gloriosa virgen y mártir Santa Lucía; á las diez de la mañana se oficiará la misa solemne con su divina magestad expuesto y sermón á cargo del señor don Jesús Penabaz y Cao, cura ecónomo de la parroquia.

Por la tarde tendrá lugar el ejercicio de los demás días de novena concluyendo con letanía santo dios y salve cantada.

Durante dicho día se dará á besar á los fieles la sagrada reliquia de la santa que posee la referida congregación.

Para poder dar esplendor á estos sagrados cultos y no contando con los recursos necesarios pa-

ra ello se solicita á las personas piadosas se dignen asistir á ellos y contribuir con la cera y limosnas que tengan á bien depositar en la mesa de petitorio que se halla colocada en la puerta del indicado templo.

Chirigotadas

Se murmura de una señora que se ha quedado hace tres meses viuda de un rico americano, y de la cual dicen las mulas lenguas que tiene amores con su cochero, un negro muy fornido.

Un clamor de indignación se levanta al oír semejante acusación.

—Cálmense ustedes—dice un caballero couciador—quizá la viuda lo hace por el luto...

—El tío está irridadísimo con el sobrino.

—¡Eres un calavera! Me arruinas. Estás empuñado con Dios y con el diablo.

—Precisamente, querido tío, acaba usted de nombrar á las dos únicas personas á quienes no debo un cuarto.

Por telégrafo

(DE NUESTRO SERVICIO PARTICULAR)

Madrid 11, 8'15 n.

La Alta Cámara es la que tiene más abstraída la atención en estos días.

Fué leído á primera hora el proyecto de ley de la hipoteca marítima.

Entrando luego en la orden del día se reanudó el debate pendiente sobre asuntos de marina.

Usó nuevamente de la palabra el señor Maluquer para declararse defensor acérrimo de la industria nacional, en cuyo sentido volvió á manifestarse también el ministro de Marina al hablar para rectificaciones. En frente de estas opiniones se pusieron los señores Fabié y conde de Tejada de Valdosa considerando deficiente la industria particular española para realizar las construcciones navales modernas.

El señor marqués de Sardeal, terciando en el debate, pronunció un discurso de tonos políticos para censurar la conducta del Gobierno en la cuestión. Dijo que la Marina carece completamente de prestigio para desempeñar su alta misión, por falta de buques que nos representen dignamente en los mares y atribuye esta situación deplorable á la gestión funesta del Gobierno, al cual, haciendo numerosos sacrificios el país, facilitó recursos que han sido torpemente invertidos sin fruto y que era insostenible su continuación en el Poder.

El marqués de Vega de Armijo defendió al Gabinete de la serie de cargos que le hizo el marqués de Sardeal; negó que el Gobierno estuviera en crisis, declaró que está dispuesto á cumplir el compromiso contraído, abriendo una información para depurar toda la gestión en el ramo de Marina; manifestó que hace un año no se había hablado de crisis dentro del Gabinete al tratar del mismo asunto y añadió que si se creyera desprestigiado el Gobierno abandonaríala su puesto, sin consideración á nada ni á nadie.

En el Congreso continuó el debate de la interpelación sobre irregularidades del ayuntamiento de Madrid.

Madrid 11, 9 n.

Varios ministros han estado á visitar al señor Sagasta cambiando con él impresiones, acerca de las cuestiones políticas del momento.

El Gobierno alemán ha concedido permiso á numerosos oficiales del ejército para pasar una larga temporada en Italia y perfeccionarse en el idioma de este país.

Madrid 11, 9'12 n.

Es probable que mañana repita sus pruebas de inmersión el submarino «Peral».

En el teatro de Yohustón (Pensilvania) presenciaba la representación numeroso

público. Una voz de fuego puso en dispersión á los espectadores, resultando de los atropellos doce personas muertas y treinta heridos, siendo doblemente tristes estas desgracias por tratarse de una falsa alarma.

Madrid 11, 10'10 n.

El ministro de Ultramar ha tenido que guardar cama molestadísimo por un fuerte catarro. La prensa se fija en la epidemia de que se halla invadido el Gobierno.

Ha sido firmado por S. M. la Reina un decreto llamando á 1 000 individuos de la inscripción marítima al servicio de la armada, para cubrir las vacantes producidas por el licenciamiento.

Bolsin 4 por 100 interior 94'40.

Imp.de Pita.—Sinforiano Lopez, 142.

ANUNCIO

Se saca á pública subasta el nuevo salón, sita en la Plazuela de la Angustia núm. 4 para toda la temporada del Carnaval á contar desde el día 18 del que rige hasta el domingo de Piñata inclusive, cuyo remate tendrá lugar el domingo 15 del corriente de doce á una de la tarde en dicho salón los que quieran enterarse del pliego de condiciones puede pasar al referido sitio todos los días de diez á cuatro de la tarde.



PARA MALAGA, CARTAGENA, ALICANTE, Valencia, Barcelona y Tarragona saldrá de este puerto del 11 al 12 del corriente el vapor es pañol:

JUANA

Admite carga y pasajeros.—Consignatario don Nicasio Perez, San Francisco, n.º 1.

PAPEL DEL ESTADO

Se compra y vende de todas clases la contado en grandes y pequeñas cantidades.—Cambio de oro español y extranjero.

E. Perez Labarta, Cantón grande, número 26, bajo, Coruña.

GUILLERMO E. MITCHELL

CIRUJANO-DENTISTA

LUCHANA, 9 Y 11, LA CORUÑA

Especialidad en dentaduras postizas y orificaciones.

MASTIC LHOMML-LEFORT

Pasta especial necesaria para injertos y para curar las heridas que se producen por cortes y rozaduras en los árboles y plantas.

Se vende en botes de varios tamaños, á 1 y 2 pesetas.—Representante, Harce num. 9 principal, Ferrol.

600 A 1000

PESETAS DE BENEFICIO AL MES

podrán obtenerse con sólo un capital de 250 pesetas, expendiendo un artículo exclusivo de primera necesidad universal, privilegiado y premiado. Las personas formales que puedan cumplir las condiciones exigidas, recibirán inmediatamente instrucciones detalladas, con sólo indicar su dirección con exactitud y claridad: dirigirse á MR. RICHA SCHNEIDER, inventor y fabricante: en París, Rue d'Armatillé, 22.

AGENDA DE BUFETE

PARA 1890

Se han recibido las varias ediciones de dicha publicación de que es editor D. Carlos Bailly-Bullere.

Se vende en todas las librerías. Depositario de la publicación D. Eduardo Varela, calle de Arce 9 principal.

3 alt.

ELECTRO-AVIS

Con este utilísimo aparato se evita el constante peligro de los incendios.

Colocado en una habitación, constituye el vigilante más seguro para avisar antes de los diez segundos el menor principio de incendio que ocurra.

Su coste es reducido.

Se hacen instalaciones.

Representante en esta ciudad, don Gaspar Z. Olavarria, calle de San Francisco número 24, segundo, quien dará precios y cuantas explicaciones se se pidan.

26.

ESTUDIO Y ATLAS

SOBRE LAS ISLAS CAROLINAS

Obra importante, de actualidad é interés para Academia, colegios, sociedades y particulares, Precio del Estudio y magnífico Atlas en rústica, 27 pesetas.



SERVICIOS DE LA COMPANIA 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 CIUDAD DE CADIZ haciendo antes la escala de Barcelona el 5 y eventual la de Málaga el 7, con extensión a Tuxpan y Tampico.

El 20, de Santander el vapor REINA M. CRISTINA con escala en la Coruña Liverpool el 10 y la del Havre el 15.

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

Las salidas de la Habana para New-York son los días 10, 20 y 30, de New-York para la Habana los mismos días.

RETORNO.—Salidas de la Habana; el 10, con escala en Puerto-Rico el 13, para Cadiz y Barcelona y combinación para los demás puertos del Mediterráneo.

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

El 30 para Cadiz y Barcelona y combinación para los demás puertos del Mediterráneo.

El vapor ALFONSO XII saldrá de la Coruña el 21.

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 15 y de Vigo el 25, para Puerto Rico, Habana, Santiago de Cuba, 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 SAN AGUSTIN saldrá de Barcelona el 15 trasbordando en Vigo el 25.

Línea de Filipinas

CON ESCALAS

EN PORT-SAID, ADEN, COLOMBO Y SINGAPORE; SERVICIO A ILO-ILO Y CEBÚ Y COMBINACIONES A KURACHEE Y BUSHIRE (GOLFO PÉRSICO), 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 11 de Enero 1889.

De Manila saldrán cada cuatro sábados a partir del 5 de Enero de 1889.

El vapor SANTO DOMINGO saldrá de Barcelona el 13 de Diciembre.

Línea de Buenos Aires

CON ESCALAS EN

SANTA CRUZ DE TENERIFE Y MONTEVIDEO

Seis viajes anuales partiendo de Marsella, con escalas en Barcelona, Málaga y Cadiz, de donde saldrán cada dos meses a partir del 1.º de Setiembre 1889.

Los puertos del Atlántico desde San Sebastian a Vigo combinan en Cadiz con los vapores de Colón que salen de Liverpool el 17 de cada mes.

El vapor CIUDAD DE SANTANDER saldrá de Barcelona el 27 trasbordando en Cádiz el 1.º de Enero.

Los pasajeros y carga de Galicia embarcarán en la Coruña el 23 de Octubre, sus gastos de conducción a Cadiz y trasbordo allí son de cuenta de la Compañía.

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.

Saldrá el 30 de Cádiz el vapor LARACHE.

Servicio de Marruecos

El día 18 saldrá de Barcelona el vapor RABAT con escalas en Málaga, Ceuta, Cádiz, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca y Mazagán.

Servicio de Tánger.—El vapor TANGER saldrá de Cádiz todos los domingos, miércoles y viernes; y de Tánger todos los lunes, jueves y sábados.

Aviso importante.—La Compañía previene a los señores comerciantes, agricultores e industriales, que recibirá y encomendará 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 Compañía da 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 Perez. Coruña.—F. de Granda.

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 balaustrados, 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.

COMPANIA COLONIAL

HA OBTENIDO

EN LA EXPOSICION UNIVERRAL DE PARIS

MEDALLA DE ORO, por sus Chocolates

MEDALLA DE ORO, por sus Cafés.

MEDALLA DE ORO, por su Tapioca.

Depósito general.—Mayor, 18 y 20

Sucursal.—Montera, 8

MADRID

ALMACEN DE MUSICA E INSTRUMENTOS DE DON 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 garantizan la legitimidad de las marcas de fábrica y respondemos de cualquier defecto de fábrica que pueda descubrir.

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

Música de la edición Peters, al precio de catálogo.

LA UNION Y EL FENIX ESPAÑOL

COMPANIA DE SEGUROS REUNIDOS

ESTABLECIDA EN MADRID CALLE DE OLOZAGA NÚMERO 1 PASEO

DE RECOLETOS

GARANTIAS

Capital social . . . 12.000.000 de pesetas efectivas

Primas y reservas. 41.075.893 pesetas.

25 años de existencia

Esta gran Compañía nacional, cuyo capital de reales vellón 48 millones, no nominales sino efectivos, es superior al de las demás Compañías que operan en España, asegura contra el incendio y sobre la vida.

El gran desarrollo de sus operaciones, acreditan la confianza que ha sabido inspirar al público en los 25 últimos años, durante los cuales ha satisfecho, por siniestros, la importante suma de

pesetas 34.771.411

Subdirecciones en esta provincia.—D. Emilio Pande, Soralue, Cantón Grande, 27, Coruña, y D. José Llorente, Cantón Grande, 17.

Agente en Ferrol.—D. Pedro Auge y Barreiro.

La Moda Elegante

periódico esencialmente útil y por áctico, pone al alcance de sus suscritoras el corte y combinación de prendas, por medio de sus grandes hojas de PATRÓN. ES acompañada de minuciosas explicaciones y croquis aclaratorios, que hacen entrar en el dominio general el arte de la modista.

La Moda Elegante

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

Alcalá, 23.—Madrid El Administrador de este periódico recibe suscripciones tan to a La Moda Elegante como a La Ilustración Española y Americana.—E. Varela, Harce.

LA TORRE Chocolates, Cafés y Tés

DE FRANCISCO LEAL

SEIS MEDALLAS DE PREMIO

72, ORZAN, 72.—LA CORUNA

CUBA EN FERROL

Por vapor ALFONSO XII hemos recibido de Cuba las frutas, dulces y viandas siguientes:

Plátanos pasos, á real.—Boniatos y ñame á 30 céntimos la libra.—Tasajo de puntas á peseta libra.—Frijoles negros á 60 céntimos libra.—Latas de cascos guayaba, de manguitos, de guanabana de hiecos, de mamey á 7 reales.—Latas de piña natural á 4 pesetas.—Latas de piña de almíbar 14 reales.—Latas de hiecos á 13 reales.—Cajas de guayaba y jalea á 1, 2, 4, 5, 8 y 18 reales.—Maicena para dulces y pudines á 5 reales libra.—Cocos secos á peseta.

Batata de Málaga á 30 céntimos libra.

Quesos de bola en vejiga superiores á 19 reales.

Queso de nata á 6 1/2 reales libra.

Mantequilla de Asturias á 5 y 8 reales lata.

EL FARO

DOLORES, 75, I. MUGIA Y C.ª

INSTITUTO PRIVADO

Incorporado al Provincial de la Coruña

PRIMERA ENSEÑANZA ELEMENTAL Y SUPERIOR

Segunda hasta el grado

de Bachiller. Preparación para carreras especiales

Director, D. Alfredo de la Iglesia

Interín se reedifica la casa que hace muchos años ha ocupado, este centro de enseñanza ha sido trasladado provisionalmente al edificio de la misma calle donde estuvo establecida la Sociedad Cooperativa.

95—MAGDALENA—95 (BAJO Y PRINCIPAL)



LINEAS 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 puerto hasta Sevilla, los jueves de cada semana.

Salidas de Sevilla, en viaje de regreso, los viernes 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 miércoles 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 Perez. San Francisco, núm. 1.

PUM!!

Enrique Lamolla LÉRIDA

MEDALLA DE ORO y Gran Diploma de Honor

Pídase en Cafés, Confeiterías y Ultramarinos

LA MONARQUIA DIARIO POLITICO

Se admiten suscripciones al precio de 1 peseta al mes.



LINEAS 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 escala este puerto en los días siguientes:

Miércoles, para los de Gijón, Santander y Bilbao.

Jueves, para Carriñ, 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 Mediterráneo 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.