

# LA MONARQUÍA

## DIARIO POLITICO

### PRECIOS DE SUSCRICION

AÑO III  
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: SINFORTIANO LOPEZ, 158 PRAL.

FERROL: Lunes 7 de Mayo de 1888

### ANUNCIOS

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

NUM 424

### CARRETERA DE FERROL A COBAS

El *Boletín* de la «Liga de Contribuyentes» ha dicho lo siguiente:

«En virtud del acuerdo últimamente adoptado por el cuerpo provincial, la carretera de esta ciudad á Cobas se ejecutará tan pronto se ultime la construcción de cualquiera de las tres que están pendientes de ultimarse. Son éstas las de Santiago á Curtis, de Santiago á Santa Comba y de Noya á Goyanes.

Teniendo en cuenta que de las 240.600 pesetas consignadas anualmente para estas vías corresponden 80.000 á cada una y habida consideración al estado en que se encuentra la más adelantada, bien puede colegirse que tardará más de cuatro años, cuando menos, en ultimarse la primera; y dado caso que para aquel entonces ó antes no se arregle algún expediente para que se construya otra distinta de la de Cobas, podrán empezarse los trabajos de ésta. Hé aquí todo lo que significa el último acuerdo, apesar de lo cual son de agradecer los esfuerzos hechos por nuestros representantes para recabarlo y aún para que este resultado sea más eficaz y más práctico.

Desgraciadamente, nos hallamos conformes con el *Boletín*, porque él supone que estamos mal y nosotros sabemos que estamos peor.

No podemos ni debemos hacernos ilusiones. La carretera de Cobas, si no varian los procedimientos que se están siguiendo, no dará principio en ménos de ocho ó diez años, porque el acuerdo de la Diputación no es el que indica el *Boletín* de que comenzará inmediatamente que termine una de las tres que están en ejecución, si no que lo acordado es «que principiará inmediatamente que termine una de las tres que están en construcción,» si para entonces no hubiera otra de número preferente.»

Y como antes de la carreteta de Cobas habrá que principiar otras dos de número anterior, hay que contar con que habrá que resignarse á ver tres terminadas para que puedan dar comienzo las obras de la de Ferrol á Cobas.

Después de principiadas, y en el caso de que no surjan nuevas dificultades, debemos restar los cuatro años que serán invertidos en las obras, puesto que solo podría asignarseles anualmente la tercera parte de 244.000 pesetas, menos la parte que de esa consignación anual se deduce para estudios de obras nuevas.

Esta es hoy por hoy la situación.

No nos gusta ser portadores de malas nuevas; pero creemos que no se sirven bien los intereses del pueblo ocultándole la verdad.

Consideramos que es más patriótico demostrar con exactitud la intención del mal, para prepararse á combatirlo de frente y con probabilidades de éxito.

El plan de carreteras provinciales pasa de quince millones de pesetas. Se consignan anualmente 244.000, que se reducen á unas 2.000, por lo que se dedica á estudios nuevos; y algunos años, como el corriente, apenas se invierte la mitad por las dificultades de la contrata general y de otro orden que ocurren con frecuencia.

Sentados esos datos exactos, fácilmente se comprende que la esperanza de obtener carreteras es muy remota, y se explica el afán de los Diputados provinciales á utilizar otra clase de recursos, cuando con interés se ocuparon de dotar á sus pueblos de esa importante mejora.

Hasta aquí se fueron arreglando con el socorrido sistema de reparaciones; pero á lo sucesivo ya no dará resultado, porque tanto se abusó de él que ya se hizo imposible.

Ahora se apela á otro más expedito, que consiste en segregarse del plan general de ca-

rrerteras las que más interesen, convirtiéndolas en municipales y consiguiendo del cuerpo provincial una subvención para las mismas de gran importancia.

Nos consta el interés vivísimo que por la carretera de Cobas sienten cuantos tienen el deber de gestionarla en la provincia; pero todo su interés y todas sus energías se estrellarán, en la imposibilidad de construirla, conocido el estado actual del asunto.

El Ferrol no puede buenamente resignarse á esperar esa mejora hasta el siglo venidero. Y si se desea alcanzarla antes, la única solución consiste en que puestos de acuerdo los Ayuntamientos del Ferrol y Serantes incoen el oportuno expediente, para que se declare municipal una parte de la misma, y se solicite que, como á otros Ayuntamientos, se les conceda una subvención del 75 por 100 del presupuesto.

Hagamos algo por de pronto. Llevémosla, desde luego siquiera á Mandiá, aunque sea con algún sacrificio de ambos Ayuntamientos, que cuanto más vayamos haciendo, menos tendrá que hacer la provincia, y más fácil será conseguirlo.

No perdamos de vista que dentro de algunos años, á medida que el número de carreteras vaya aumentando, los gastos de conservación aumentarán de tal manera que requerirán una parte importante del presupuesto provincial y entonces... ¡adiós subvenciones!

Nos dirigimos á cuantos se interesen por el bienestar del Ferrol, á todos los cuales ofrecemos nuestro modesto, pero desinteresado concurso.

### FERRO-CARRILES SECUNDARIOS

Hoy damos principio á la publicación de la memoria del Ingeniero jefe de esta provincia señor Yañez que acompaña al plan de ferro-carriles secundarios.

«Obras públicas.—Provincia de la Coruña.—Propuesta de ferro-carriles secundarios que conviene construir dentro del territorio de la provincia de la Coruña y deben auxiliarse con fondos del Estado.

El Ilmo. Sr. Director general de obras públicas en circular de 12 de Marzo de 1888 dijo á esta Jefatura lo que copio:

«El excelentísimo señor Ministro de Fomento me dice con esta fecha lo que sigue: Ilustrísimo señor: S. M. la Reina Regente, en nombre de su augusto hijo don Alfonso XIII (q. D. g.), se ha servido disponer lo siguiente: 1.º, los ingenieros jefes del servicio de obras públicas en cada provincia, formarán una propuesta de los ferro-carriles secundarios ó sea de los ferro-carriles no comprendidos en la red de servicio general que convenga construir dentro del territorio de su provincia y convenga auxiliar con fondos del Estado; 2.º, comprenderá esta propuesta los ferro-carriles que hayan de establecerse independientemente de las carreteras incluidas en el plan del Estado; los que convengan establecer ocupando carreteras del Estado construidas ó en construcción ó sin construir, y por último, los que convengan establecer en sustitución de carreteras incluidas en el plan del Estado, no construidas. Podrán también formar parte de la propuesta, ferro-carriles comprendidos en el plan de los de servicio general, siempre que se justifique la conveniencia de reducirlos á la categoría de ferro-carriles secundarios; 3.º, en la propuesta se indicarán próximamente las longitudes máximas de cada línea; 4.º, si las líneas incluidas en la propuesta salen de la provincia para continuar en territorio de las limitrofes se pondrán de acuerdo los respectivos ingenie-

ros jefes para señalar el punto probable de paso de una á otra provincia; 5.º, redactada la propuesta por los ingenieros jefes, la remitirán al Gobernador de la provincia, cuya autoridad, oyendo á la Comisión provincial, la remitirá á su vez con el informe de dicha Comisión y el suyo propio, á este Ministerio; 6.º, se fija el plazo improrrogable de cuarenta y cinco días para redactar la propuesta, y el de quince para que las Comisiones provinciales y el Gobernador evaúen su informe.

Lo que traslado á V. E. para su conocimiento y exacto cumplimiento.»

Cumpliendo lo dispuesto por la Superioridad y despues de un estudio tan detenido como me ha sido posible de la compleja cuestión que se debate, propongo para incluir en el plan de ferro-carriles secundarios los siguientes:

#### FERRO-CARRILES QUE SE PROPONEN

(A.) Línea del litoral Cantábrico.—Continuación de la de Santander á Oviedo por Rivadeo, Foz y Vivero en la provincia de Lugo, penetrará en la provincia de la Coruña por el Barquero, aprovechando el puente de hierro en construcción de la carretera de tercer orden de Vivero á Linares y siguiendo la dirección más conveniente empalmará hácia Jubia con el ferro-carril general de Ferrol á Betanzos.

La longitud máxima aproximada será de 65 kilómetros.

(B.) Línea de Bergantiños.—Esta línea puede considerarse también como del litoral. Arrancará del ferro-carril general de Santiago á Cambre en las inmediaciones de Cerdeda, descendiendo á Carballo y siguiendo aproximadamente la dirección de la carretera de tercer orden de Coruña á Finisterre terminará en Corcubión.

La longitud máxima aproximada será de 90 kilómetros.

(C.) Línea de Santiago á Muros por Negreira con un ramal que partiendo de Noya irá á empalmar con ella en las inmediaciones del puente de Don Alonso.—La dirección probable de esta línea será por la margen derecha del Tambre hasta Negreira en cuyo punto se verificará el paso del Tambre para continuar á Santiago.

El ramal de Noya á empalmar con esta línea aprovechará para el paso del Tambre el mencionado puente de Don Alonso utilizable para este objeto.

La longitud aproximada máxima de Muros á Negreira será de 42 kilómetros.

La entre Negreira Santiago será de 19 kilómetros.

La longitud del ramal de Noya será de 9 kilómetros.

(D.) Línea de Santiago á Monforte por Lahn.—Esta línea partirá de Santiago y siguiendo próximamente la dirección de la carretera de segundo orden de Santiago á Orense, penetrará en la provincia de Pontevedra por Puente Ulla, cuya obra de fábrica se aprovechará con este objeto.

La longitud máxima aproximada de la parte comprendida en la provincia de la Coruña entre Santiago y Puente Ulla será de 25 kilómetros.

(E.) Línea de Santiago á Lugo y Rivadeo.—Esta línea unirá la cuenca del Eo en la provincia de Lugo con las del Ulla y Tambre en la Coruña, tocando en Lugo.

El paso de la provincia de Lugo á la de la Coruña se verificará por el desfiladero de las Pías entre las aldeas de Brañas y Codesoso. Seguirá probablemente la divisoria entre el Tambre y el Ulla; pasará á la ladera derecha del Ulla, acercándose en lo posible á Arzua, y sin abandonar esta ladera terminará en Santiago.

La longitud aproximada máxima entre Santiago y las Pías será de 70 kilómetros.

(Se continuará.)

### Correspondencias

#### LA EXPOSICION UNIVERSAL

Barcelona 2 de Mayo de 1888.

Sr. Director de LA MONARQUÍA.

Muy señor mio: Crece la animación de día en día, y comienza la ciudad á llenarse de forasteros. A este propósito conviene hacer constar, que respecto á la carestía de la vida en Barcelona, se exajera de una manera lamentable, por los que entienden que da tono el decir que las cosas son caras.

En los artículos que se venden en los mercados públicos, no ha habido ni un céntimo de aumento: todos los restaurants y todos los cafés conservan sus mismos precios. Lo mismo ocurre con las casas de huéspedes y con los espectáculos públicos. Respecto á las fondas y hoteles, algunos de lujo, aumentarán sus precios y sus comodidades; pero un gran número de segundo orden donde se está muy bien por veinte, veintiseis y treinta reales de pupilaje, conservan sus tarifas y las conservarán.

Barcelona es un pueblo rico, pero en su manera de ser general, no es un pueblo fastuoso. Cuando se trata de monumentos, de obras públicas ó de utilidad general no se escatima nunca nada; pero precisamente es rico, por que es económico, y el derroche que es necesario á la vida en las estaciones de invierno como Pau y Niza y de verano como Arcachón y Biarritz, aquí no se conoce.

Para responder á la necesidad de alojar confortable y lujosamente á las personas de alta posición que visitan las Exposiciones Universales, se ha hecho el Gran Hotel Internacional, con todos los *recherches* de la vida cosmopolita, pero al lado de este Hotel, del de las Cuatro Naciones y de otros lujosísimos, aunque relativamente baratos hay, como indico á V., multitud de fondas y casas de huéspedes donde se vive con comodidad y economía.

El procedimiento seguido en París, en Londres y en Italia de pagar en los Hoteles el cuarto y aparte la bujía y el servicio, es aquí casi desconocido. La mayor parte de los Hoteles hacen un precio por cuarto, luz, servicio, almuerzo y comida, todo comprendido, como dicen los franceses.

Es decir, que los que hayan viajado por el extranjero, encontrarán que los Hoteles de Barcelona se parecen mucho más á los de Suiza y Bélgica que á los de Francia, Inglaterra é Italia y los que saben lo que es viajar, no ignoran que Albergos suizos y los Hoteles belgas son cómodos, confortables y baratos. Todo país, aun para recibir al extranjero, se informa en las costumbres que tiene y se nutre del medio en que vive. Cataluña, como he dicho á V., es un pueblo que vive bien, pero que no goza tirando el dinero y por consecuencia este criterio preside á su manera de ser.

Al lado de esta sobriedad en los gastos que imponen las costumbres del país, Barcelona que es un pueblo cosmopolita, ha tenido necesidad de preparar Hoteles suntuosos y ha sabido hacerlo de forma que lo mismo encontrarán aquí alojamiento, con arreglo á sus aficiones y necesidades, el gran señor ruso que necesite para vivir á su gusto gastar muchos rublos, que la familia modesta que aspire á alojarse con decencia. Siempre que en una localidad hay un gran acontecimiento, como el que ahora presencia Barcelona, se exajera lo que la vida cuesta; parte, porque hay en la localidad quien cree que así le dá importancia, y parte por que alguno de los que la visitan, exajera los gastos que han hecho con cierto afán de darse tono muy en armonía con la sociedad humana.

El ayuntamiento se ha preocupado mucho de la cuestión de alojamientos en términos que ha establecido un negociado en el municipio, donde apuntan las casas amuebladas que hay para alquilar.

El servicio de carruajes públicos, que en Barcelona estaba bastante atrasado, se ha organizado perfectamente. Carruajes limpios y bien enganchados donde caben dos





