

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: Martes 10 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 suscriptores se les hace una rebaja de un veinticinco por cien.—Comunicados á precios convencionales.

NUM. 89

LA MARINA ANTE EL PARLAMENTO

Por la importancia que reviste la interpe- lación del general Pezuela, nos decidimos á tomar del *Diario de sesiones* la reseña del debate sostenido en la Alta Cámara, aunque lamentemos que las proposiciones del debate, no nos permitan darlo á conocer á nuestros lectores de una sola vez.

«El Sr. Pezuela (D. Manuel de la): Señores Senadores, en 29 del mes de Octubre tuve el honor de dirigir dos ruegos al Sr. Ministro de Marina: el primero sobre construcciones en los arsenales, á fin de que remitiera los datos que le indiqué; y el segundo, respecto á tres lanchas cañoneras recibidas en el Ferrol por virtud de contrato celebrado con una casa particular. Los documentos vinieron y yo pensaba ocuparme al mismo tiempo de uno y otro asunto; pero mi temor constante á cansar al Senado, el respeto que me inspira y lo poco fácil que es para mí entrar en ciertas materias, me han decidido á no tratar hoy más que de las lanchas cañoneras recibidas en el Ferrol, dejando el otro asunto para un día próximo, porque, en mi entender, encierra grandísimo interés todavía, y no es poco, que el de las lanchas cañoneras, y por consiguiente, tendría que extenderme demasiado si hubiese de tratar de ambas cosas.

Al explicar esta interpección, debo declarar que no me mueve ningún deseo de mortificar al señor ministro de Marina, ni de ofenderle ni lastimarle en ningún sentido. Ahora bien; si los hechos en sí le mortifican, como que los hechos son cosa suya, y en ellos ha intervenido y mandado, por lo cual es responsable de los mismos, de eso no tengo yo la culpa.

Como en los documentos que me ha remitido el señor ministro de Marina se habla de la industria particular; y como, sin atenuación alguna, se ha formado cierta atmósfera muy favorable á ella, debo declarar que para mí, todo buen español tiene obligación de proteger la industria particular de su país, y que el que no lo haga, no cumple con su deber; pero una cosa es interpretar esa protección en el sentido de que se concedan favores que no perjudiquen al Tesoro, y otra proteger la industria particular, v. gr., prefiriéndola en todo al extranjero, en condiciones iguales, y aun concediéndola algunas ventajas; pero de ningún modo otorgándola favores en detrimento del Tesoro público, pudiéndolo hacer mejor y más barato en otro país. De esta manera yo no soy partidario de la protección á la industria particular.

Y declarado esto, entraré desde luego en la interpección, permitiéndome leer algunos párrafos de las comunicaciones que han mediado con motivo de dichas lanchas cañoneras, porque no puede prescindirse de ello, aun á riesgo de cansar un poco la atención de la Cámara:

«Las lanchas tienen los nombres de *Perla*, *Rubi* y *Diamante* (nombres que sin duda les pusieron por autonomasia, toda vez que no puede haber nada más malo), construidas para guardacostas por la casa Otero Gil, de la Graña, según contrato de 27 de Enero de 1887; se terminaron en Enero del 88, siendo su coste 200.000 pesetas. La Comisión que verificó las pruebas de recepción halló de altura metacéntrica 0 m. 57; pero el constructor señor Gil, ingeniero de la armada, hizo presente que el cuadro de desplazamiento de la superioridad estaba equivocado; y aceptada la rectificación, resultó ser de 0'61.»

El capitán general del departamento del Ferrol, al transmitir al señor Ministro el acta de las pruebas, decía:

«Como V. E. podrá ver por dichos documentos las condiciones de estabilidad de las lanchas no están de acuerdo con lo que exige el contrato. Sin embargo, V. E. resolverá lo que estime conveniente. Efectivamente, exige el contrato como límite inferior de altura metacéntrica 0 m. 70; y no habiendo obtenido más que 0 m. 61, claro es que la estabilidad resulta deficiente.»

Y todavía, como verán los señores Senadores, resultó muchísimo menor, y la diferencia bastante más grande en las pruebas que se hicieron.

Después de muchas consideraciones y limitaciones en el servicio de las lanchas, recomendando que no se embarquen más que dos toneladas de carbón (y dicho sea entre paréntesis, con dos toneladas de carbón no se va á ninguna parte), concluye así:

«En vista de lo expuesto, el que suscribe (que es un vocal de la Junta técnica) entiende que, por lo que hace á la estabilidad, se halla comprendida «por límites admisibles»; y que aun cuando hubiera sido de desear mayor cifra para la altura metacéntrica, como en el contrato se exige, tratándose de buques de esta clase, y siendo uno de los primeros ensayos de la industria privada del país, se recomienda alguna tolerancia, y en este concepto pueden ser admitidas.»

El Centro técnico añade «que hubiera sido de desear que en las pruebas de estabilidad se cumplieran mejor las condiciones del contrato.» Esto es, que el Centro técnico reconoce ya que las lanchas no tenían las condiciones del contrato, y hace suyo el informe del señor vocal de la Junta.

El señor ministro, por Real orden de 15 de

Marzo de 1888, las admite por las razones y consideraciones contenidas en el informe preinserto.

Después se dice:
«Recibidas las lanchas consultó el capitán general sobre la necesidad de hacer en ellas ciertas obras de pequeña importancia, pues ascendía el coste de materiales solo á 1.127 pesetas; y el Ministro, previo informe de la Dirección del material, que dijo ser de todo punto necesario hacerlas, dispuso se llevaran á cabo.»

En 20 de Setiembre del 88, el capitán general participaba que ha notificado á los comandantes de las lanchas que han sido recibidas sin tener las condiciones de estabilidad exigidas por el contrato, para que lo anoten en sus historiales, á fin de que en todo tiempo consten las condiciones marinerías de estos buques, y para no exponerlos á fáciles fracasos y responsabilidades graves.»

El señor ministro aprueba la previsión del señor Topete; de modo que el señor ministro reconoce que las lanchas son imperfectas, cuando aprueba lo que propone el señor Topete, vicealmirante de la armada y una de las personas más ilustradas y estimadas que hay en la corporación á que tengo la honra de pertenecer.

Por real orden de 20 de Enero del año actual se mandó que saliesen á la mar, y la *Rubi* para Algeciras, á pesar de lo crudo de la estación, pues era el 30 de Enero, disponiendo que se diesen instrucciones para evitar averías y accidentes de mar por la pequeñez de los buques, añadiendo el capitán general al darlas, «que tengan en cuenta la malas condiciones de estabilidad y la estación de invierno.»

En 17 de Febrero salieron efectivamente las lanchas, no para hacer pruebas, sino para su destino, volviendo al mismo día de arribada á el Ferrol, sin poder coger el puerto de la Coruña, que está á tres leguas, señores senadores. La mar estaba buenísima; las lanchas pescadoras y los botes que se ganaban la vida de esa manera peligrosa, aquel día navegaban tan tranquilos. Esto es, que no había ningún motivo para arribar con un barco que tuviese condiciones marinerías.

Dice el comandante de una de las lanchas cañoneras:

«Siendo el viento flojo del ENE., y las circunstancias muy favorables para la navegación, salí en conserva con las otras lanchas para la Coruña. Al estar sobre La Muela, la mar tendida del SO., que al revarar Cabo Priorino era del ONO., y hacía dar grandes bandazos al buque.»

Cúmpleme decir, Sres. Senadores, que esa mar tendida, es muy raro el día del año que no la hay en el Océano: por buena que esté la mar, y tranquilo que esté el tiempo, siempre hay alguna mar de fondo que forma en la superficie ciertas ondulaciones; pero esto no pone nunca en peligro á ningún buque, á no ser que sea un buque completamente inútil, como son éstos de que se trata.

«Salí en conserva con las otras lanchas para la Coruña (sigue diciendo el comandante); al estar sobre La Muela, la mar tendida del SO., que al rebasar cabo Priorino era de ONO, hacía dar grandes bandazos al buque, trabajando mucho, por lo que sostuve la amura á la mar, á pesar de lo cual los balances eran muy grandes, atornentando la cabezada mucho la proa. Al estar NS. con la Marola, izó la *Diamante* la señal de «no puedo continuar el viaje;» y opinando lo mismo, decidí arribar al puerto de salida.»

Iguales declaraciones hace el comandante de *La Diamante*; declaraciones que no leo, porque son un poco largas, y no quiero molestar á los señores Senadores.

El capitán general, en vista de tan graves informes, propuso «se nombrase una comisión de jefes que las probase en la mar, para formar cabal y completo juicio de sus condiciones; y aprobándose esta medida por real orden, la comisión comprobó la altura metacéntrica, poniendo el buque en las mismas condiciones que lo había puesto la que lo admitió, pero con pesos verdaderos, en vez de suponerlos, hallando 0'44 metros en lugar de 0'61 metros y de los 0'70 metros que exigía el contrato, sentando las siguientes conclusiones: «Estas lanchas no tienen condiciones para poder llenar, ni aun medianamente, su cometido: primero, por su poco desplazamiento y capacidad hasta para la mitad de la dotación; segundo, por exceso de calado y ser muy sucias navegando con mar desde proa á través; tercero, por ser muy bajas las brazolas, lo que entraña grave peligro y fatiga para la gente; cuarto, la obra muerta forma caja que puede contener la mucha agua que embarca, y es suficiente para irse á pique; y por último, la escasa altura metacéntrica que está dentro de los límites señalados para torpederos y buques que no salgan á la mar, implica grave responsabilidad al obligarlas á navegar fuera de tiempo bonancible y con muchas precauciones.» Indica varias reformas que en ellas pueden hacerse, pero termina diciendo «que verificadas éstas, todavía serán inútiles las lanchas para el servicio de guarda-costas, para el cual se hicieron.»

Celebro mucho que el respetable señor Presidente del Consejo de ministros se halle en su banco, porque así verá como se manejan los asuntos en la marina, y como se gasta el dinero de su presupuesto.

El señor Topete, en 12 de Marzo de este año,

manifiesta «que suspende la salida á la mar, y propone el desarme de las lanchas, porque no quiere aceptar tan grande responsabilidad sobre su conciencia y ante la nación entera, hasta que las lanchas se reformen, si es que el ministro cree que reformadas servirán para algo tan defectuosas embarcaciones.»

Por real orden de 1.º de Abril se dispone «que se agregue á la comisión de jefes, formada por los señores Churrua, Ferrer y Villamil, que son tres oficiales de los más distinguidos y entendidos que hay en el cuerpo, un ingeniero naval para hacer nuevas pruebas, siendo nombrado el señor Lacaci, que perteneció á la Jercepción.» La nueva comisión se conformó con las conclusiones anteriores, y comprobó la altura metacéntrica, hallando 0'43 metros con 38'5 toneladas de desplazamiento, en vez de 0'61 metros, que con 37'5 toneladas, se halló en la pruebas de admisión, dando el ingeniero, como razón para tan enorme diferencia de altura, la distinta colocación y cambio de pesos.

El capitán general interino, señor Pita de Veiga, que estaba encargado del departamento, porque el señor Topete se hallaba con licencia, informa á su vez, y al remitir el acta, dice:

«Las obras hechas en las lanchas fueron aprobadas por Real orden de 15 de Octubre del 88, por ser imprescindible, si los buques habían de prestar servicio, siendo, además, de poca importancia, pues en cada lancha se gastaron 1.127 pesetas; y en cuanto á la colocación de los pesos, que si al recibirlos se situaron estos en sitio distinto del que les correspondía, ni puede ni debe admitirse ese procedimiento, pues el cañón y demás objetos que van en las partes altas, solo en ellas pueden utilizarse.»

El Centro técnico, después de muchas vacilaciones, aconseja que se hagan las obras propuestas. (Este Centro técnico había aprobado que se admitieran las lanchas, por ser las primeras construcciones que proporcionaba la industria particular. Esto me conviene señalarlo y repetirlo para que se vea como se comprende la protección á la industria particular en ciertos sitios, en contra de los intereses generales del Estado.) El centro técnico, repito, después de muchas vacilaciones aconseja que se hagan las obras propuestas y nuevas pruebas, variando la artillería con otra más ligera, pues la altura metacéntrica de 0 m. 43 es insuficiente.

Aprobado todo esto por Real orden de 17 de Octubre, resulta que las lanchas van á costar á más de 210.000 pesetas, abonadas á Otero Gil, por lo menos 145.000 más gastadas hasta ahora; que su máximo andar, según sus comandantes, á la salida á la mar en buenas circunstancias, ha sido de 7 millas, y con mar por la amura 2 1/2, no sirviendo, por lo tanto, para perseguir el contrabando; y en un palabra, que, según las comisiones, nunca servirán para nada, pues ni la artillería proyectada llevan.»

Señores Senadores, esto es lo que arroja de sí el expediente. Esto es exacto, perfectamente exacto, é invito á todos, y deseo que lo vean otros señores Senadores, con cuya amistad me honro. Se han recibido estos barcos, y ya no tiene remedio; los paga el Tesoro, y por cierto que al señor Ministro de Marina no le cuestan nada; si le costaran, sabe Dios si se habrían recibido.

Además, señores, esto se hace ¿cuando? Cuando el país está en la miseria, cuando perecen los jornaleros, cuando existe una emigración horrosa y cuando se embargan fincas á millares para el pago de las contribuciones. Me parece que el momento no ha podido ser peor escogido. Es cuanto tenía que decir.

El señor Ministro de Marina (Rodríguez de Arias) Deploro en extremo, señores Senadores, que el señor Pezuela haya creído conveniente dividir la interpección anunciada al Ministro de Marina, y aceptada por mí para contestarla hoy. Su señoría anunció la interpección, no solo sobre las lanchas, sino también sobre el estado en que se encuentran las construcciones, y yo venía dispuesto á contestar á los argumentos que S. S. hiciera con toda la extensión que me fuese posible. Su señoría se limita á las lanchas *Rubi*, *Perla* y *Diamante*, y dice que se les ha dado estos nombres por autonomasia, puesto que no responden á esos nombres y no tienen valor relativo las lanchas en cuestión. Si fuésemos á hablar de nombres de buques, yo le citaré á S. S. otro de mucha más importancia, por ejemplo la goleta *Caridad*, que por poco aboga en el Mediterráneo á todo el almirantazgo español. Los nombres importan poco; pero vamos á ver si puedo contestar á lo que se ha servido decirme el señor Pezuela.

Ha vuelto S. S. á hablar del 29 de Octubre otra vez. No parece sino que esa fecha es una fecha siniestra para el señor vicealmirante Pezuela, porque la ha citado tantas veces, que creo está dispuesto siempre á tomarla como principio de quejas y censuras dirigidas al Ministro de Marina. No sé qué fecha fatídica es esa del 29 de Octubre para S. S.; sin duda la cita repetidamente porque fué ese día aquel en que anunció al Ministro que pensaba dirigirle unas preguntas para el momento en que recibiera tales y tales documentos. Los documentos eran el expediente relativo á las lanchas construidas en la Graña por la casa

Gil y Compañía, y al estado en que se encontraban las construcciones en nuestros arsenales.

Yo respeto agradecido la intención del señor vicealmirante Pezuela en no querer mortificar ni ofender al Ministro de Marina. Como he de suponer yo en el señor Pezuela la idea de ofenderme? Podrá censurarme, pero ofenderme no creo nunca que por parte de S. S. exista tal intención, y además el Ministro de Marina no cree poder ser ofendido con la censura de sus actos.

Habló S. S. de la industria particular con detrimento de los fondos del Estado, y que una cosa es protegerla y otra favorecerla, hasta el punto de que sufran perjuicio los fondos del Estado. Dice S. S. al mismo tiempo que todo español desea proteger la industria particular. No lo dudo; pero no lo ha demostrado mucho S. S. siendo Ministro. (El señor Pezuela: Sí.) Favores á la industria particular, jamás creo yo que se han hecho por el Ministerio de Marina; y si S. S. ha creído que el Ministro actual ha concedido tales favores á la industria particular, está S. S. en un completo error. (El señor Pezuela: Lo probaré.) El Ministro de Marina no ha concedido favor alguno á la industria particular; y como veo que S. S. hace signos afirmativos, deseo que el señor Pezuela pruebe esos signos, diciéndome cual ha sido el favor que el actual Ministro de Marina ha concedido á la industria particular.

Ha leído al Senado el señor senador Pezuela una serie de documentos, de los cuales, leídos así y presentados de esa manera escueta, resulta que la industria particular se ha equivocado al construir esas lanchas, y que no obstante, la administración de Marina las ha admitido y pagado, añadiendo que después, á causa de las reformas que hay que hacer en ellas, se gastará mucho más de lo presupuesto.

En la fecha que ha citado S. S., que no recuerdo en este momento cual fué, se mandaron construir seis lanchas de vapor para sustituir en la bahía de Algeciras el excesivo número que había de escampavias; idea laudable que no fué iniciada por el que tiene la honra de dirigirse al Senado; pero por esto mismo la encuentro muy oportuna y laudable.

De las seis lanchas, tres fueron adjudicadas para su construcción á la casa Otero Gil, en la Graña, y tres á la casa Valghemut, de Barcelona. Se dieron los planos para la construcción en el Ministerio de Marina, y al concluirse esas lanchas arregladas enteramente á los planos, se nombró una Comisión receptora, la cual dijo lo que me voy á permitir leer al Senado, contestando al Sr. Senador Pezuela.

«Reunida la Comisión receptora nombrada por el capitán general del departamento para practicar las pruebas de recepción de la segunda lancha de vapor que con destino á la marina construyó la Sociedad mercantil de Ferrol denominada Otero Gil y Compañía, compuesta del capitán de fragata de la armada D. Manuel Villalón, como presidente, y de los vocales D. Leoncio Lacaci, ingeniero jefe de primera clase, D. Máximo Ramos, contador de navío de segunda clase, y don César de la Peña, teniente de navío, procedieron el día 31 del pasado á verificar las pruebas de que queda hecha mención.»

Es decir, las pruebas que, con arreglo á contrato, habían de ser verificadas por la Comisión receptora de las lanchas.

Habla también de los pesos que debían figurar en estas lanchas armadas, y dice:

«La Comisión receptora embarcó en cada una de estas lanchas un peso de 8.008 kilogramos en equivalencia de la artillería, municiones, consumos, carbones, etc.»

Después de colocados todos estos pesos equivalentes, se procedió al reconocimiento y esta Comisión receptora, compuesta de las personas que firman el dictamen, y entre las que figuran distinguidos oficiales de la marina militar, dice:

«Las condiciones evolutivas de las lanchas son las ordinarias en esta clase de embarcaciones, gobernando bien.»

Hay que advertir que las lanchas de que se trata son unos buques pequeños que no tienen de desplazamiento más que de 35 á 40 toneladas. Y sigue el dictamen:

«Con todo el timón á la banda describió el círculo en 3 minutos 5 segundos, variando su diámetro entre 150 y 180 metros, según la velocidad. Navegando á la vela en condiciones de viento fresco y marejadilla, la lancha conservó un andar de 4 millas. El aparejo se considera escaso como único motor, pero de utilidad en las circunstancias que lo requieran.»

Y para que conste, en cumplimiento de la condición 14.ª del contrato, levantamos por duplicado esta acta, que firmamos en Ferrol á 9 de Noviembre, etc.»

Es decir, que la Comisión receptora con arreglo á las condiciones de los planos de los barcos y aun también tenido en cuenta, aunque aquí no se expresa, la clase de servicio que estas lanchas debían prestar, las admitió, y las admitió como buenas.

Se dispuso, como acaba de decirnos el señor vicealmirante Pezuela, la prueba en la mar, y se las montó en la proa un cañón de nueve centímetros, cuyo peso era de tres toneladas. Por consiguiente, las condiciones de estabilidad de estos

buques padecieron desde el momento en que se les montó ese cañón de excesivo peso en la cabeza del barco, y con la mar que siempre hay en las costas del Norte.

Pero á pesar de todos esos defectos y de ese perjuicio causado al Estado, que si existe soy el primero en deplorar; teniendo en cuenta que esas lanchas no eran más que una sustitución en la bahía de Algeciras de las antiguas escampavías, las lanchas serán útiles para el servicio de guarda-costas en aquella bahía, una vez desmontado el cañón de 9 centímetros, cuyo peso he dicho, y sustituido por uno de 7, ó por una ametralladora; de modo, que no llevando este peso, ann teniendo en cuenta que han de llevar una ametralladora en el sitio en que tenían el cañón de 9 centímetros, las lanchas serán útiles para el servicio á que se les destina.

No se ha concedido, pues, favor ninguno á la industria particular; porque si el Centro técnico dijo que teniendo en consideración que era la primera obra que hacía dicha casa, se creyó en el deber de admitirlas, aunque no fuera más que por esta consideración, encuentro laudable el pensamiento del Centro técnico.

El señor Senador Pezuela ha dado gran importancia á la adquisición de estos pequeños buques, y no parece sino que se trata de una importante escuadra de acorazados ó de buques á los cuales se vaya á confiar la honra de la bandera. Esas lanchas se dedican al servicio de vigilancia en un punto determinado, donde generalmente la mar es tranquila, y no han de hacer más que el servicio ordinario de lanchas de vapor. La prueba de ello es que una de las lanchas esta ya en activo servicio. No sé si también disgustará al señor senador Pezuela el nombre de las construídas en Barcelona, una de las cuales se titula la *Condor*, como sus compañeras se llaman *Aguila* y *Cuervo*. Todas esas lanchas prestarán servicio desde el instante que se monten en ellas los cañones que les corresponden. Por consiguiente, el caso no es de tanta gravedad como ha indicado S. S.

La navegación oceánica que tienen que emprender es bien corta; y si bien será sensible que no puedan ir ellas por sí, podrán ir perfectamente á remolque desde Ferrol á Cádiz ó á la bahía de Algeciras tan pronto como se concluya la reforma que se está llevando á cabo.

Yo pregunto ahora al señor Senador Pezuela: El caso que S. S. presenta como una deficiencia, ¿es el único en la marina? ¿No ha tenido nunca S. S. el disgusto de ver en nuestro propio país, en nuestra propia casa, buques salidos de las gradas de nuestros astilleros con algunos defectos? ¿No pueden citarse en las marinas extranjeras desperfectos de muchísima más consideración? ¿No tiene presente el señor senador Pezuela la cuestión del *Laplain*? Dirá S. S., y con mucha razón, que todos esos desastres que yo cito no pueden ser comparables al que nosotros experimentaríamos, porque somos pobres. Pero eso, señores, se deplora y se enmienda para lo futuro, á fin de conseguir la perfección deseada.

Ciertamente, yo estoy completamente de acuerdo con S. S. al encomiar las condiciones del capitán general del Ferrol, aún cuando yo no he dado ocasión para que S. S., al tributarle esas alabanzas, pareciese que le defendía, toda vez que, como digo, yo no le he atacado, y soy el primero en reconocer que merece esos elogios, y los míos son muy sinceros.

Tampoco he comprendido (á no ser como una acusación dirigida al ministro de Marina) la alusión que el señor Senador Pezuela ha hecho al señor Presidente del Consejo de ministros, al decirle que viera como se gasta el dinero en la marina.

Dijo también S. S., al ocuparse del presupuesto de las lanchas, y de lo que se había pagado por ellas, que si al ministro de Marina le costase su importe, ya lo sentiría. Ruego á S. S. que me haga alguna más justicia, porque si S. S. cree que por no ser gasto personal no ha de sentirlo el ministro, está S. S. equivocado. El ministro de Marina siente tanto como puede sentirlo S. S. cualquier gasto, cualquier error, todo lo que sea censurable en el departamento de su mando; y lo siento, no porque esté al frente de la Marina, sino porque desearía que todo todo lo que á ésta se refiriese, fuera perfecto y estuviese exento de censuras.

Estoy, por tanto, en desacuerdo relativo, condicional, con el señor Senador Pezuela.

En el momento que esas lanchas sufran las reformas que se están efectuando, irán á remolque ó por sí al departamento de Cádiz, y cumplirán allí el servicio que se exige á buques de su desplazamiento y condiciones; y por consiguiente, no ha de ser tan grave la falta del ministro de Marina, ni la que ha incurrido el Centro técnico, ni aquella que también se atribuye á la casa constructora, puesto que tenemos repetidas pruebas, no solo de los astilleros particulares, sino de los arsenales de todos los Estados marítimos del mundo, de que no todos los buques caen al agua en completas condiciones de servicio, y que muchos de ellos necesitan grandes reformas y reparaciones para poder llenar el objeto á que se les destina.

Espero que el señor Senador Pezuela no se dará por satisfecho con mis contestaciones; sin embargo, yo satisfecho estoy de haber procurado contestarle con toda la extensión que me ha sido posible, y espero sus nuevas observaciones, si tiene la bondad de hacerme alguna, para replicarle en el sentido que deba hacerlo.

El señor Pezuela (D. Manuel de la): El señor ministro de Marina ha empezado la contestación que se ha servido darme como lamentándose de que yo citase la fecha del 29 de Octubre. Pues precisamente tenía que citarla, porque ese fué el día en que le hice los dos ruegos, y tenía que disculparme de que no me ocupase hoy del punto referente al primero de dichos ruegos. Me ocuparé de él si S. S. quiere, porque si S. S. dice que está preparado, y que puedo hacerlo, debo manifestarle que también yo lo estoy, aunque no tan completamente como podría hacerlo mañana; pero repito que, si el señor ministro de Marina lo desea, me ocuparé también hoy mismo de las construcciones navales.

Ha dicho S. S. que al primer reconocimiento hecho de estas lanchas cañoneras, al que asistió el ingeniero, se declararon de recibo. ¿Dónde está eso? (El señor Ministro de Marina: En el acta.) El acta no dice eso; yo tengo el expediente, y el acta consigna que la altura metacéntrica no es la que exige el contrato; constanding también en la misma, que el capitán general, al remitirla al Ministerio, dijo:

«Como V. E. podrá ver por dichos documentos, las condiciones de estabilidad de las lanchas no están de acuerdo con lo que exige el contrato; sin embargo, V. E. resolverá lo que estime por conveniente.»

Después de esto, fué á la Junta técnica, se nombro un vocal, éste dió su opinión, y dijo que sí, que no, y qué sé yo; y entonces la Junta técnica hizo suyo el informe (cosa que siento), aconsejando que, en virtud de que eran las primeras lanchas que hacía la industria particular, podían admitirse.

El Sr. Ministro de Marina en cuanto oyó hablar de industria particular, que es una cosa que tiene siempre en la cabeza, dijo: «pues admítanse las lanchas.» (El Sr. Cuesta y Santiago: Muy mal recibidas.) Después se han hecho diferentes pruebas, y todas han resultado malas, malísimas, aun, por supuesto, para ir á Algeciras, porque aquel que tenga que embarcarse en ellas, debe mirarse muy mucho antes de decidirse á hacerlo, pues puede contar con el 99 por 100 de probabilidad, de que no llegará con ellas á las aguas de Algeciras, como dice el Sr. Topete, que en su conciencia no lo ordenaría.

Pues bien: si esas lanchas llegan á ir, si Dios quiere que lleguen, arribarán á Algeciras con gran peligro, porque todo aquel mar está muy azotado por los vientos, y porque no es más que una rada abierta y nada más. Creo que el Sr. Ministro ha estado allí alguna vez; yo no he ido nunca; pero he visto los planos, he hecho mis estudios, y sé las malas condiciones de aquella rada.

Su señoría ha dicho, así como menospreciando, que yo he leído una serie de documentos.

Lo que he leído es el contrato, el expediente íntegro, palabra por palabra; no es decir que yo haya buscado, ni enmendado, ni modificado nada absolutamente, sino que estos datos son la verdad y resulta de ellos que S. S. ha mandado recibir como buenas unas lanchas cañoneras completamente inútiles, cuyo coste importa más de 70.000 duros; y por consiguiente, se trata de un dinero perdido para el Tesoro público en las circunstancias gravísimas en que se halla. Por esto lamento mucho que un compañero mío haya cometido esta equivocación. He dicho.

El Sr. Ministro de Marina (Rodríguez de Arias): Respecto al 29 de Octubre, no he sido yo quien ha citado esa fecha, sino S. S., y lo ha hecho como diciendo: «Desde el 29 de Octubre al presente no me ha mandado el Ministro lo que le pedía.» Perfectamente; esto ya se halla contestado, y no quiero ocuparme ya de una cita pueril, ni hablar más del 29 de Octubre.

El Sr. Senador Pezuela dice que yo tengo siempre metido en la cabeza todo lo que se refiere á la industria particular por lo que se afecta á construcciones navales, hasta el punto de que paso por todo con tal de protegerla. No es enteramente exacto eso; pues yo hago siempre diferencias entre la industria particular que sirve y la que propone y no sirve. Así es, que existen muchas proposiciones en el Ministerio de Marina hechas por la industria particular, que he desechado; y en cambio hay otras que están aceptadas y en estudio; y al decir esto, no me refiero solo á los buques, sino á otras proposiciones.

La industria particular es digna de ser atendida por todos conceptos, pero no hasta el extremo de pasar por sus errores en detrimento de los intereses del Tesoro público. Eso de ninguna manera. Si tal fuera mi proceder, yo estaría al lado de S. S. para formular la censura, y diría: «Me he equivocado; he creído acertar en esto, y no lo he conseguido.»

Ha creído el Sr. Pezuela que yo he dicho que S. S. había leído ciertos documentos con aire de menosprecio. Yo no he empleado ese menosprecio de ninguna manera, y por tanto ruego á Su señoría que rectifique su creencia, porque no ha habido en mí ni la más remota idea de encontrar menospreciable la lectura de documentos que Su señoría ha hecho; antes al contrario, han sido muy del caso.

Me ha dicho también el señor Senador Pezuela que estas actas no son exactas. Yo me fío en que esos documentos están escritos y suscritos por varios jefes y oficiales de marina, y en que se trata de un acta de la Comisión inspectora para cada lancha, no para las tres. Si esas lanchas tienen un peso equivocado con relación al que debían llevar, fueron admitidas por esa Comisión inspectora, y si al comprobarlas con los pesos verdaderos han resultado defectuosas, es sensible este hecho, y más aún porque no están prestando el servicio para que se las asignó. Pero como esos desperfectos son susceptibles de reforma, yo espero que una vez hecha ésta, servirán las lanchas.

Ha extrañado S. S. que un oficial de marina haya hablado de las aguas de Algeciras, pintándolas como un lago. Yo no he manifestado eso, sino que siendo las lanchas *exprofeso* para la bahía de Algeciras, no tenían que hacer navegaciones largas, y pueden desempeñar el servicio que hoy prestan los botes pequeños y escampavías. Esto he querido decir.

No sé si habré incurrido en alguna omisión al contestar al señor Pezuela; pero siempre resultará que la cosa es de poca importancia. Encontrar alguna imperfección en las pruebas, y ocasionarse un pequeño gasto con este motivo, eso no es la primera vez que sucede, tanto en nuestra marina, como en las extranjeras. Esto no merece que el senador señor Pezuela haya dicho que el ministro de Marina ha cometido un error y que es culpable de omisión.

Por lo demás, tengo el gusto de manifestar al señor Pezuela, que si quiere explicar su segunda interpelación relativa á construcciones, el ministro está dispuesto á contestarle en el acto; y si

desea aplazarla para cuando lo crea conveniente, tampoco tiene el ministro inconveniente en ello.

El señor presidente: El señor Pezuela tiene la palabra.

El señor Pezuela (don Manuel de la): Señores senadores, contra mi voluntad abuso de la paciencia del Senado. No pensaba explicar más interpelación que la de los señores senadores ha oído. El señor ministro de Marina no ha contestado á ninguna de mis observaciones; pues es lo cierto que los buques se contrataron con condiciones fijas, y se ha dado orden de recibirlos, y se han recibido en efecto sin tener las condiciones del contrato. Por consiguiente, conste esto.

Y ahora voy á ocuparme, puesto que el señor ministro quiere, de las construcciones en los arsenales.

(Se continuará.)

Crónica marítima

LA MARINA ANTE EL PARLAMENTO

En la sesión que el viernes último celebró en alta Cámara el señor Pezuela anunció que sólo iba ocuparse de las trasgresiones de ley cometidas con motivo de la construcción de tres lanchas cañoneras en los astilleros de la Graña en el Ferrol.

Empieza declarando que es deber de todo español proteger la industria particular, pero que esta protección no debe traspasar ciertos límites si con ello no han de perjudicarse los intereses del Tesoro público.

Tal dice que ocurre con las lanchas *Perla*, *Rubi* y *Diamante*, construídas en el astillero mencionado, las cuales no reúnen las condiciones precisas para el objeto á que se destinan.

Si no precisas las cantidades, declara que las lanchas han costado mucho, y censura al Ministro de Marina que las haya recibido á pesar de sus defectos, precisamente cuando los apuros del Tesoro son inmensos, grande la miseria general y enorme la emigración.

El señor Ministro de Marina dice que no puede citarse un solo caso en que él aparezca protegiendo la industria particular en perjuicio del Tesoro.

Encuentra laudable el pensamiento del Centro técnico si al emitir dictamen favorable sobre las lanchas tuvo en cuenta que eran las primeras que construía la casa del Ferrol.

El señor Pezuela declara que las lanchas cañoneras importan más de 70.000 duros y que son inútiles de todo punto.

No comprende que de una suma tan importante hable un Ministro de la Corona de España con tanto desprecio.

El señor Ministro de Marina insiste en sus primeras afirmaciones, y dice que está dispuesto á contestar la segunda parte de la interpelación del señor Pezuela.

El señor Pezuela, aprovechando las buenas disposiciones del Ministro, pasa á ocuparse de las construcciones navales en general, si bien considera que la primera parte de su interpelación no ha sido contestada.

Se extiende en algunas consideraciones sobre la informalidad que hay en todos los arsenales.

El presidente de la Cámara que no había oído bien las últimas palabras del Ministro de Marina, interrumpe al orador para manifestarle que está fuera del asunto de la primera interpelación.

Los señores Pezuela y Marqués de Estella destruyen el error de la presidencia.

El señor Pezuela continúa ocupándose en el asunto de su interpelación.

El señor Vivar pide la palabra para una cuestión de orden.

El señor presidente de la Cámara: Tiene la palabra el señor Vivar. (Protestas en la minoría conservadora.)

El señor Marqués del Pazo de la Merced: Pido la palabra. Pido que se lea el artículo 167 del reglamento.

El señor presidente de la Cámara: Se trata de una cuestión de orden, para la cual el señor Vivar tiene la palabra.

El señor Marqués del Pazo de la Merced: No hay artículo del reglamento que autorice su suspensión el discurso de un orador para conceder á otro la palabra.

El señor Vivar: Pido que no se consienta al señor Pezuela el explicar la segunda interpelación sino que antes consuma el segundo turno de la primera, para lo cual tiene pedida la palabra.

El señor Pezuela pide que no le interrumpa el señor Vivar.

El señor presidente de la Cámara reconoce el derecho, después de leído el art. 167 del reglamento, del Senador señor Pezuela.

El señor Pezuela, prosiguiendo su discurso, dice que en nuestros arsenales se construyen escaso número de buques y no se hace nada por sacar de la atonía en que se halla sumida esta industria.

El ministro de Marina,—añade—fué partidario en un principio de los cañoneros, después, de los cruceros, y últimamente, y al parecer, de las fajas blindadas, pues no se decide por nada.

El señor ministro de Marina se declara partidario de que antes que se encarguen las construcciones al extranjero, se practiquen en España con elementos propios, aunque sea preciso transigir con algunas deficiencias.

El señor Pezuela rectifica, manifestando que el Gobierno, y singularmente el ministro de Marina, se preocupa de los asuntos de su departamento con criterio muy equivocado, siendo buena prueba de ello el escaso resultado de los sacrificios del Tesoro, pues que no se conoce que existan once millones consignados en los presupuestos de Marina para el fomento de la armada. Censura lo poco que han adelantado las construcciones de los cruceros encomendados á la casa Martioez Rivas-Palmer.

El señor Vivar consume el segundo turno en la interpelación.

Se declara conforme con el ministro de Marina en encomendar las construcciones navales á la industria nacional con preferencia al extranjero.

Hace constar que, teniendo tres arsenales que cuestan 5 millones de pesetas á la nación y un cuerpo de ingenieros también muy costoso, no debe acudir á la industria de otros países.

Declara que la marina ha atravesado épocas más tristes que la actual, y que la única vez que se ha procedido con criterio fijo en las construcciones navales fué durante el tiempo que desempeñó la cartera el señor Pavia y Pavia, quiea puso la quilla á doce buques.

«Sobre esta base,—añade,—han procedido los demás ministros de Marina.

El Sr. Pezuela no quiere rectificar de nuevo, y dice que la Marina es un cuerpo ejemplar en moralidad administrativa, y en el cumplimiento de su deber, culpa al Ministro y no á los marinos de que los trabajos de los arsenales se hallen paralizados, y entiende que cualquier cargo que pretenda hacerse al patriotismo de la Marina es altamente injusto.

El Sr. Ministro de Marina contesta brevemente.

El Sr. Pavia y Pavia consume el primer turno en contra, y se ocupa de la organización del Consejo de Guerra y Marina.

Del interior

LOS LADRONES EN EL FERROL

Se vienen repitiendo con frecuencia tan inaudita los robos en nuestra ciudad que con sobrado motivo están sobreexcitados los ánimos y es la indignación general, por las circunstancias especiales que concurren en tales hechos é ineficacia de la autoridad para averiguar á los autores, poniéndolos á buen recaudo.

Aparte damos cuenta de otro robo cometido á las puertas de nuestra ciudad y que si bien revisite carácter más insignificante y sin relación ninguna con los graves acontecimientos que desde poco tiempo vienen siendo teatro nuestras más céntricas calles, no por eso deja de sustraerse á la atención pública.

Estamos á merced de una invasión de rateros de mala ley que desarrollan sus artes entre nosotros, llevando la desconfianza, la incertidumbre y el desasosiego á las familias.

¿Vivimos seguros? Esta es la única pregunta que se hacen los vecinos poco acostumbrados á tal género de fechorías de que no se había dado nunca tan descarado, repetido y alarmante ejemplo.

Los autores del robo del comercio de Torres continúan siendo ignorados, é igual resultado, según todos los presentimientos, se obtendrá de cuantas pesquisas vienen poniéndose en acción para seguir la pista de los que perpetraron el robo del establecimiento de Müller. La opinión pública cree que son las mismas personas.

EL ROBO DE MULLER

Las más encontradas versiones hácese acerca del suceso que á la ligera reseñamos ayer, y poco tenemos que rectificar y poco también que añadir hoy.

El sereno, cumpliendo su cometido, descendía la calle por la acera del establecimiento robado, empujando las puertas para cerciorarse de que estaban cerradas, habiéndole sorprendido que se abriera la del señor Müller; y aun no se había restupuesto de la sorpresa, cuando se vió de súbito arrollado por los tres ladrones que dieron con él en tierra. Al incorporarse de pronto tuvo tiempo para arbolarse el chuzo y descargar un golpe, sobre uno de los malhechores.

Y esta es la parte más confusa del asunto; por que mientras el sereno dice que al ponerse en dispersión, dos huyeron por la calle Real en dirección á la plaza de Dolores y el otro descendió por la travesía de Sanchez Barcáiztegui hay personas, que acababan de salir del baile del Centro, las cuales aseguran haber visto correr á tres individuos en la misma dirección hacia el Túnel por la travesía de Sanchez Barcáiztegui. Parece que el sereno los persiguió hasta la calle de la Iglesia y retrocedió al lugar de los sucesos, ó amedrentado, ó creyendo que podrían haber quedado más individuos de la cuadrilla en el local objeto del robo.

—¿Por qué no hizo usted servicio del revólver? —le preguntaron algunos transeúntes atraídos al lugar de los sucesos por los gritos de alarma.

—Señores, yo no sé que me pasó; que me atorolaron, y como tenía el abrigo muy abrochado y me era difícil apelar al revólver, solo tuve tiempo á defenderme con el chuzo.

—¿Usted pitó?

—Sí, señor.

Hay quien asegura no haber oído pito alguno de alarma, sino los ayes que daba uno de los malhechores al huir quejándose de que lo habían herido.

El sereno se concretó á gritar ¡ladrones! ¡ataja!

De todas las indagaciones que se han hecho parece resultar que el sereno se amedrentó y esta es la causa de que hubieran podido fácilmente los malhechores evadirse.

Tan pronto tuvieron noticias del hecho las autoridades desplegaron sus agentes, habiéndose podido inquirir, según versión pública, que el carabinero del muelle vió desembarcar á las doce de la noche á tres hombres, desconocidos, cuyas señas coinciden con las que dió el sereno de servicio en la calle Real.

Por otra parte, se dijo que unos muchachos de Mugaros, los cuales vienen á cursar estudios en esta ciudad han revelado que al embarcar ayer de madrugada para el Ferrol vieron á la sazón desembarcar en el muelle de aquella villa á tres individuos, cuyas señas coinciden también con las del sereno; y añádate además que de otras confidencias resulta averiguado este dato plenamente.

Obedeciendo á tal género de versiones, de cuya autenticidad no podemos responder, parece que el alcalde interino, rebasando los límites de su jurisdicción, se trasladó á Mugaros y practicó algunas diligencias, convertido en un agente de policía. Dicese que la dueña del *restaurant-confitería* de aquel punto ha manifestado que tres

individuos estuvieron allí tomando unas copas y que las señas también condenan á esos tres individuos ó fantasmas, que todo el mundo ha visto, menos la guardia civil y los agentes de policía, que practicaron tan activas pesquisas por Puentedeume, Mugaros, Seijo, Ares etc. etc.

Como precedente más seguro se susurra también que escolares y confitería manifiestan haber notado en uno de ellos una herida en el rostro, y se relaciona este dato con la versión hecha por los transeuntes de que uno de los tres hombres que huyeron al ser sorprendidos por el sereno se lamentara de haber sido herido y concurda, á la vez, con la manifestación hecha por el agente nocturno, de haber descargado un palo sobre uno de los rateros.

Pero lo más particular es que mientras las autoridades tienen vivísimas sospechas de que los malhechores huyeron en un bote, no aparece ni por un ojo de la cara el botero que los haya conducido, y se deduce de aquí si estará en inteligencias también con ellos, ó si ocultará ahora el hecho, para no verse involucrado en el procedimiento criminal.

Pero mientras todas las corrientes averiguativas afluyen al muelle de Curuxeirás, parece que circula el rumor de que el carabnero de punto en el muelle de San Fernando ha encontrado en la madrugada de ayer un pañuelo ensangrentado en aquella rampa, y si esto fuera cierto cabría dudar si los ladrones hicieron su huida por aquel lado.

Lo que hay es que ni agentes de consumos, ni carabineros, ni serenos dan noticia de haber visto después de las 4 de la madrugada, hora en que se cometió el robo, á tres individuos de sombrero hongo y capa uno, de impermeable y gorra otro y de sombrero hongo y chaqueta á cuadros blancos el tercero.

¿Estarán entre nosotros muy tranquilos y riéndose de los procedimientos de inspección del Alcalde interino?

Todo pudiera ser.

EL ROBO DE AYER

Aun no concluimos de dar cuenta del robo perpetrado en el establecimiento del señor Müller, y ya está en turno otro, de que fué víctima ayer por la mañana don Emilio Casal.

De la caseta que este posee en el barrio extramuro de Santa Marina fueron sustraídas todas las tripas secas allí depositadas y que se valúan en 2.000 reales.

Para poder penetrar en dicho edificio hubieron de ser fracturadas tres puertas; pero no consiguiendo su intento, apeló el criminal al derribo de la que ofrecía menos resistencia, teniendo necesidad de hacer brecha también en un tabique para pasar al departamento en donde se hallaban los efectos cuyo robo se perseguía.

La circunstancia de constituir estos un voluminoso lote, bastó para denunciar al ratero, á quien le siguió la pista la policía, tan pronto tuvo conocimiento del hecho, consiguiendo á las tres de la tarde de tenerle y ocuparle parte del cuerpo del delito, en el mismo lugar de los sucesos, y recuperar la otra parte de los efectos en una tablaría de la plaza de Armas.

Llábase el presunto autor José Grimaldos, vecino de esta ciudad y que hasta hace poco tiempo se haba venido dedicando á implorar la caridad pública, persona ya achacosa y que si revela por el hecho poca aprensión, demuestra á la vez que no debe ser muy adiestrado en el «oficio.»

Dicho individuo fué puesto á la disposición del Juzgado.

Aun que es este un hecho aislado y sin tanta importancia como los de igual índole registrados en nuestra ciudad, está siendo objeto de muchos comentarios, por la coincidencia que vienen teniendo tantas fechorías, y las cuales dan una idea, cuando menos, de la inmoralidad de costumbres.

Cuando con dirección á la cárcel, se internó el ratero en nuestras calles, custodiado por una pareja de agentes de orden público, las gentes se aglomeraban al paso, creyendo que se había realizado la captura de los ladrones del establecimiento de Müller.

Al enterarse de que se trataba de otro nuevo robo y al contemplar el voluminoso lote que conducía sobre los hombros el ratero, ocultando su rostro entre aquella tupida earedadera de tripas, no faltó alguna vecina burlona que informando á otras curiosas del suceso, les decía:

¡Estamos de enhorabuena! ¡Ahora sí que ha aparecido el des-tripador...!

El Boletín oficial de ayer publica la relación de bajas anotadas en el censo electoral de diputados provinciales de este distrito.

El alcalde interino fué ayer á Mugaros para perseguir á los ladrones del robo de Müller, convertido en agente de policía.

No queremos ahondar en esa cuestión, porque nos interesamos mucho por el decoro de la alcaldía; pero le recomendamos que no repita sus excursiones fuera del territorio de su jurisdicción porque lo probable es que consiga ahuyentar la caza.

Se ha dispuesto que sea entregado al ramo de Guerra el solar conocido por el cuartel de guardias-marinas sito en la plazuela de San Roque.

El próximo domingo se celebrará en la sociedad Mendez Nuñez la elección para renovar la Junta directiva.

Por tal concepto el baile proyectado se aplaza para el sábado, 21.

CONCURSOS

Por la Junta de subastas del arsenal, le fué adjudicada la contrata de las obras de construcción de una armadura provisional de madera en la Iglesia parroquial castrense de San Francisco, á don Carlos Cubillo y Silgado, por el precio señalado como tipo.

—Por la de administración y trabajos del mis-

mo, se anuncia para la una de la tarde del 23 del actual, el concurso público para la venta de los efectos comprendidos en los lotes segundo y tercero que resultaron desiertos en la subasta celebrada el 25 de Noviembre último, cuyos efectos existen en la primera subdivisión de este arsenal, sin aplicación para el servicio de la Marina; comprendiéndose en el segundo mangueras de goma y cuero y fuelles grandes para fragua, por valor de 283 pesetas; y en el tercero muebles, alfombras y otros efectos, ascendentes á 337'80 pesetas.

—Por la misma Junta se anuncia para las doce y media del día 26 de Diciembre actual, el segundo concurso para contratar las obras de reparación necesarias en el almacén de montaje de la tercera sección de este arsenal, bajo el tipo de 147'90 peseta y con arreglo á las condiciones publicadas en el Boletín Oficial de la provincia de la Coruña, número 118 de 19 de Noviembre último.

Han sido nombrados: teniente fiscal militar del Consejo Supremo de Guerra y Marina, el capitán de navío don Alejandro Churruga; ayudantes de las comandancias de Marina de Cádiz y Manila, el teniente de navío de primera clase don Juan Manuel Heras, y el alférez de fragata graduado, don Angel Mora; comandante de Marina de San Juan de los Remedios, don Francisco Aragón y Diaz; ayudante de Isla de Vieques, don José Contreras; auditor auxiliar del departamento de Cádiz don Francisco Peña y Galvez; y fiscal del apostadero de Filipinas, don Alberto Gomendio y Salezes.

Ha salido el domingo de Cádiz el acorazado Pelayo, con rumbo á Tolón, dejando al teniente de navío señor Ramos Azcárraga, al capitán de artillería señor Oteiza y al médico señor Mané.

MOVIMIENTO DE POBLACION

DIA 9

Nacimientos

Eduardo Carlos Manuel Urbano Varela Lopez.
Manuel Pedro Francisco Fraga Lopez.
Juan Ambrosio Botas Alomso.
Manuel Ramon Lopez.

Defunciones

Manuel Carregal Varela, 3 y 1/2 meses.
Pedro Lopez Castiñeira, 77 años.

Por telégrafo

(DE NUESTRO SERVICIO PARTICULAR)

Madrid 9, 8'40 n.

En el Senado continuó hoy el debate sobre la interpelación de Marina que ha consumido todas las horas de la sesión, imprimiendo gran animación en la Cámara.

Intervinieron en la discusión el marqués de Trives señores Teruel, Rivera y general Beránger.

Este pronunció un discurso de verdadera oposición culpando al ministro de Marina de la adquisición escandalosa de las tres lanchas cañoneras construidas por la casa de Gil y compañía. Hizo declaraciones en favor de las construcciones extranjeras, de las cuales se mostró partidario, siendo interrumpido por el señor Rodríguez Arias.

Este al contestar recordó al general Beránger que no se conciliaban sus declaraciones ex tranjeristas con el voto que había dado en favor de la adjudicación de los cruceros á la casa Palmers de Bilbao al celebrarse el concurso de la nueva escuadra.

El general Beránger rectificó diciendo que aquel voto respondía á un deber de conciencia, por ser la proposición de dicha casa la que reunía mayores garantías y que su conducta se ajustó entonces á las reglas que estaba anunciado el concurso.

Usando de la palabra el general Pezuela insistió en poner de relieve la completa inutilidad de las tres lanchas cañoneras, refiriendo los trámites, pruebas y análisis de que fueron objeto por varias comisiones que las han reconocido, coincidiendo todas en declararlas inservibles para el servicio que estaban llamadas á prestar. No tienen condiciones de estabilidad, se ahogan de proa y son impotentes para admitir la artillería proyectada.

Pues bien, esas lanchas —añadió el general Pezuela— costaron al país 72 000 duros y el ministro se opone á que se haga luz acerca de asunto tan delicado, por

el cual se adquieren tres embarcaciones que no sirven para nada.

El marqués de Trives, abundando en las mismas apreciaciones, concretase á manifestar que no se pretende con la interpelación de molestar al ministro en lo mínimo sino que la casa Gil construya otras lanchas útiles ó que, en caso contrario, devuelva el dinero.

El ministro dijo que las lanchas son útiles, puesto que han montado los cañones de siete centímetros ó las ametralladoras.

Protestan los generales Beránger y Pezuela, promuévense vivos incidentes y puestos, por fin, de acuerdo mayoría y minorías de la Cámara convienen en retirar las proposiciones presentadas, aceptando todos otra que se limita á nombrar una comisión parlamentaria, la cual debe informar acerca de los motivos á que alude la interpelación del general Pezuela.

Dicho informe será discutido probablemente en la sesión de mañana.

Madrid 9, 9'20 n.

En el Congreso continuó el debate suscitado por el señor Gil Sanz sobre el incidente á que dió margen la prohibición de pasar por la calle de Alcalá el entierro del marqués de Montemar.

El debate careció de interés.

Intervinieron los señores Ruiz Capdepón, Muro y Aguilera en la interpelación del señor Azcárate que se relaciona con las irregularidades del ayuntamiento de Madrid.

Madrid 9, 10'10 n.

Telegrafian de París que en el último Consejo de ministros se acordó la creación de una escuela de medicina naval que se instalará en una de las poblaciones francesas donde haya universidad.

Se ha verificado la recepción del señor Castro y Fernan en la Academia española, contestando á su discurso el señor Duque de Rivas.

Madrid 9, 10'45 n.

El presidente del Consejo de ministros continuó en cama más molestado de su tenaz catarro.

Se acentúan los rumores dando por seguro que la crisis es inmediata. Los ministros de la Guerra y de Marina se oponen resueltamente á continuar por más tiempo en el Gabinete.

Madrid 9, 11'20 n.

Notician de París que entre el numero personal del Bazar del Louvre reina gran pánico, por haber sido dado de baja 400 dependientes atacados de fiebre tifóidea. Ignóranse las causas á que puede atribuirse esta epidemia localizada en aquella espaciosa casa comercial.

Bolsin 4 por 100 interior 74'30.

Imp.de Pita.—Sinforiano Lopez, 142.

LA CARMELITA

FABRICA DE ABON INGLESES Y SEVILLANO

precios economicos

Venta al por mayor y menor.—Magdalena, 11 frente á «La Cruz Blanca.»

8—8 alt.



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

JUANA

Admite carga y pasajeros.—Consignatario don Nicasio Perez, San Francisco, núm. 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.



SEGUNDO ANIVERSARIO

LA SEÑORA

D.^a Consuelo Revestido Almozara

VIUDA DE PATO

FALLECIÓ EL DIA 12 DE DICIEMBRE DE 1887

R. I. P.

Todas las misas que en dicho día se celebren, de ocho á doce, en el Altar Mayor de la capilla de Nuestra Señora del Carmen serán aplicadas por el eterno descanso de su alma.

Sus hijos, madre, hermano, hermana política y demás parientes, suplican á las personas de su amistad la encomienden á Dios y asistan á alguna de dichas misas, por lo que les anticipan las gracias.

SEVENDE EL TEATRO-CIRCO

para su inmediata demolición

Sillas, decorado, aparatos de alumbrado, mata-fuegos y demás enseres pertenecientes al mismo.

Se admiten proposiciones en el mismo local para el todo ó en parte.



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 *REINAM. CRISTINA* con escala en la Coruña Liverpool el 10 y 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 MEXICO 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 PERSICO), ZANZIBAR Y MOZAMBIQUE (COSTA ORIENTAL DE AFRICA) BOMBAY, CALCUTA, SAIGON, SIDNEY, BATAVIA, HONG-KONG, SHANGAY, HYAGO Y YOKOHAMA.

Salidas, cada cuatro semanas de Liverpool, con escalas en Coruña, Vigo, Cadiz, Cartagena, Valencia y Barcelona, de donde saldrán cada cuatro viernes a partir del 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 encaminará a los destinos que los mismos designen, las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen.

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

Esta compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo servidos por líneas regulares. Para más informes en Ferrol, D. Nicasio Perez. Coruña.—E. de Garda.

LA INDUSTRIAL

FABRICA DE MOSAICOS VENECIANOS

DE

V. VALDERRAMA Y COMPAÑIA SANTANDER

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

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

Se remiten catálogos ilustrados a quien los pida.

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

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, Aristones, 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 OLOZAGANÚMERO 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, Soraluze, Cantón Grandé, 27, Coruña, y D. José Llorente, Cantón Grande, 17.

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

La Moda Elegante

periódico esencialmente utilitario y por áctico, pone al alcance de sus suscriptoras el corte y confección 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 tanto 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 cascós 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

Interin 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)



LÍNEAS COMBINADAS DE VAPORES ASTURIANOS

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

Salidas de Bilbao, con destino a Gijón y demás 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.

CAMISERO CORTADOR

11 años de PRACTICA en dos de

LAS PRINCIPALES

CAMISERIAS DE MADRID

Hallándose en ésta el Cortador de Camisería de LOS DOCKS de Coruña lo avisa al público de FERROL por si gusta confiarle sus encargos.

LOS DOCKS, 122, REAL, 122



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

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

Miércoles, para los de Gijón, Santander y Bilbao.

Jueves, para Carril, Villagarcía, Cádiz y Sevilla.

Admiten carga y pasajeros para los expresados puertos, llevando los del Norte carga para San Sebastian, Bayona y Burdeos y los del Sur para todos los del 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.