

EL POPULAR

Continuando en nuestra patriótica tarea de reflejar cuanto dice la prensa respecto del debate y votación del proyecto de ley de la Trasatlántica, hoy tenemos el gusto de consignar los artículos que escriben varios apreciables colegas.

Hélos aquí:

El Figaro escribe este notable artículo:

La Trasatlántica en el Congreso

Por fin llegó su turno a la enmienda presentada por el Sr. Cepeda Montero, diputado por Plasencia. Algo oímos hablar sobre la importancia de la misma y después vimos que se habían equivocado los que así opinaban. Se contrae dicha enmienda a examinar las cláusulas contenidas en los artículos 6.º y 7.º del contrato, y en su discurso se ha concretado el Sr. Cepeda a censurar cosas que no son exactas, y claro es que partiendo de errores, los argumentos caen por su base en el momento que se demuestra la verdad. Y esto es sencillamente lo que ha hecho el señor marqués de Terverga al contestar a dicho señor.

En estos dos discursos oímos además repeticiones de cargos gratuitos y repeticiones de justas defensas, pero algo nuevo hubo en las últimas.

Véanlo nuestros lectores en el siguiente párrafo que oímos al señor marqués de Terverga:

«Y ahora que está ya próxima la terminación de esta discusión, he de dar un dato de que no he querido hacer uso hasta este momento. Se habla aquí mucho de las grandes velocidades de los buques de las empresas extranjeras, y sobre todo de las que desarrollan los de la compañía Trasatlántica francesa que hace la navegación de las Antillas. Pues tengo en mi poder, a disposición de los Sres. Diputados, un estado demostrativo de las marchas realizadas en estos últimos seis meses por los buques de la Trasatlántica francesa y los de la Trasatlántica española en el servicio de las Antillas, y de él resulta que los buques de aquella compañía han marchado con una velocidad media de 12,4 millas por hora, mientras que los de la compañía Trasatlántica española lo han hecho con una velocidad de 12,1 millas; es decir, sólo tres décimas menos de milla que los buques de la Trasatlántica francesa, a pesar de estar esta obligada por su contrato a desarrollar una marcha media de 11 1/2 millas por hora, mientras que a la española solo se la obliga a emplear una velocidad media de 9'90 millas por hora; lo que prueba que el estímulo y la competencia impulsan a las compañías a acelerar la marcha mucho más que las estipulaciones del contrato.

Así es la verdad, y no abrigamos duda alguna de que la importante Compañía Trasatlántica continuará sobreponiéndose a los compromisos que ha contraído con el Gobierno y con el público. Día ha de llegar, a nuestro juicio, en que nada envidiamos sobre velocidad, buen trato y seguridades a los mejores buques que crucen los mares del mundo. Por lo que lleva hecho la Trasatlántica desde el inolvidable primer marqués de Comillas hasta ahora podemos lógicamente deducir lo que llegará a hacer esa inteligente y poderosa Compañía.»

Entrando de nuevo en la cuestión a que dió lugar la enmienda del Sr. Cepeda, diremos que los deseos de dicho señor serían los mejores, no lo negamos; pero que, efecto de haber estado enfermo durante los pasados debates a que al principio dió lugar el contrato que él ha combatido, no pudo com-

prender que ya se había dicho y rebatido victoriosamente cuanto expresó, resultando por esa causa estériles y sin consecuencia alguna todos los esfuerzos que hizo.

La enmienda se leyó por segunda vez, y fué desechada, dando principio acto continuo la discusión del artículo primero del contrato. Pidió y obtuvo la palabra en contra D. Antonio Daban y Ramirez de Arellano.

Este señor diputado empezó manifestando que el proyecto que se discutía no era del Gobierno; aseguró formalmente que era de la Empresa contratante, y para confirmar su aserto nos hizo un retrato de la Compañía Trasatlántica tan sin parecido alguno al original, que por lo menos malo que presentata fueran las infinidad de contradicciones en que incurrió el autor de tan peregrina estampa.

Unas veces nos hizo ver la Compañía casi arruinada y otras tantas poderosa, que daba primas de 40 millones y sitiaba al Gobierno hasta reducirlo y dominarlo con sus hechos y superior inteligencia.

—Hágame V. un poema épico, dijo un principe a cierto poeta distinguido.

—¿Y el asunto, señor? le preguntó el vate.

—Lo inventa V., y luego lo viste con las más bellas octavas reales, añadió el principe.

Algo de eso estamos viendo en la oposición que haciéndose viene al contrato de la Trasatlántica. Se inventan los hechos, se desfiguran las cosas, y luego se censura con la mayor comodidad, pero con fundamento tan poco sólido, que basta el aliento de cualquier individuo de la comisión, en particular el de su digno presidente, para echar a bajo el edificio levantado con una bella argumentación que todos hemos admirado, pero que nadie ha creído.

Después de asentar este aserto pasó el señor Daban a examinar el contrato, y lo hizo sin duda alguna con la mejor forma, pero con tan poca fortuna, que nos obligó a seguirle en un desdichado viaje, tan largo como penoso y molesto, porque nada sacamos de él.

Fué un viaje en tren de recreo a la española, que nos mareó y no tenemos la pretensión de marear con él a nuestros lectores.

Terció el señor Balaguer para aclarar un punto que juzgaba algo confuso; lo aclaró muy bien y seguidamente contestó al señor general Daban el señor general Pando, como individuo de la comisión.

Basta la inserción de dos trozos de párrafo, para comprender y apreciar la contundente réplica del distinguido general Pando.

Dice en uno de ellos:

«Yo, si estuviese presente el señor Celleruelo, le felicitaría en este momento por haber tenido quien le siguiera, no ya solo en sus errores, sino en algo más que en errores, y casi casi pudiera llamar horrores.

El Sr. Celleruelo, y en esto contesto algo también al señor general Daban, tocó la cuestión del ejército, respecto al buen ó mal trato que se les daba en los barcos de la Compañía Trasatlántica. Lo que he oído al señor general Daban será exactísimo, basta que lo haya dicho S. S.; pero añadiendo esto así, ¿qué culpa tenía de esto, Sres. Diputados, la Compañía Trasatlántica, si se le obligaba a llevar en sus barcos más pasaje del de su cabida natural?

El mímico Sr. Daban lo ha demostrado aquí. En otras circunstancias, en que sin duda S. S. ha viajado, siendo tal vez jefe de expedición, no ocurrirán verdaderamente esos hechos, y hoy han cambiado las condiciones de navegación para el transporte de los individuos de tropa y de la oficiali-

dad; pero en algunas ocasiones las exigencias del servicio se imponen, y S. S. sabe que hemos estado muchas veces en peores condiciones; no creo, pues, se pueda exigir responsabilidad a una compañía cuando se le obliga, por ejemplo, a que lleve mas número de pasajeros del que puede y debe llevar.»

Y el otro le termina con las siguientes frases:

«No encontrándose argumentos científicos para combatir este proyecto, se han lesionado las leyes más rudimentarias de la mecánica aplicada y de la racional, y no encontrando verdaderos argumentos, se ha apelado a ese maltrato que se supone se dá al ejército; maltrato que S. S. y el modesto diputado que os dirige la palabra no hemos podido ver, porque no es exacto, y yo lo niego en absoluto, según lo que sé y lo que he visto.

No ha sido esto todo, sino que también se ha apelado a presentar una parte de España, como Cataluña, en oposición con su carácter de siempre, suponiendo que ha sido injusta al rendir el homenaje debido a un ciudadano ilustre, a D. Antonio Lopez.»

Con este breve, pero buen discurso, terminó la sesión del lunes.

El general Daban nos demostró que sabe argüir y que no carece de talento, lo cual ya sabíamos nosotros, pero no pudo lucir por lo funesto de la causa que defendió.

Le aconsejamos que en lo sucesivo dé mejor aplicación a sus bellas cualidades.

El martes dió principio el debate relativo al contrato de la Trasatlántica con un corto discurso del general Daban, que fué, mas que rectificación, ampliación del que antes habia pronunciado, terminando con un ruego al Gobierno para que no permita el regreso de los soldados de Cuba a la Península durante el rigor del invierno.

Rectificó el general Pando las ideas que lo merecían, de las expuestas por el Sr. Daban, y el señor ministro de Ultramar ofreció hacer lo que pudiera para atender al ruego que le habia hecho el citado general Sr. Daban.

El segundo turno le consumió el señor Baselga, que empleó una hora, más que en hablar del contrato, en tratar de los presupuestos de Ultramar, de los alcances de los soldados, de los pleitos contentorios que fuera del contrato sostiene la Compañía Trasatlántica, de patriotismo, de humanidad, y de asuntos tan diversos, que logró entretener a la Cámara los sesenta minutos a que antes nos hemos referido. Nos gustó el discurso que nos ocupa, porque implícitamente decía: «Hablo de esto, porque nada más lo tengo que decir de la Trasatlántica.»

Le contestó el Sr. Rodríguez, y después de rectificar ambos oradores, empezó a consumir el último turno en contra el Sr. Labra.

Este orador tiene fácil palabra, bastante talento, y no le falta elocuencia; pero está tan agotado el debate, que las tres consideraciones importantes que hizo, se habian expuesto por otros oradores, y solo oímos la novedad de que existía en el contrato una injusticia, en lo que se refiere al reparto de la subvención entre Cuba y Puerto-Rico.

El Sr. Gamazo le contestó bien, echando por tierra la argumentación del diputado antillano, terminando con el siguiente notable párrafo:

«Señores diputados: De si vale ó no establecer líneas subvencionadas siempre que al establecerlas lo hagamos en condiciones en que puedan vivir y no para que sucumban al día siguiente, de eso da buen testimonio la estadística

comercial de las naciones centrales de Europa.

No hay mas que comparar lo que era el comercio de Francia con las Antillas y con las posesiones de Oriente en 1857 y 1862 con el comercio actual, y se verá que han duplicado las cifras. Desde el momento en que esto es un hecho averiguado y que Francia ha podido disputar a Inglaterra la supremacía comercial, hay que someter a la evidencia de que los gastos hechos en las líneas subvencionadas han sido cien veces mas reproductivos que en otras cosas; y así como todo el mundo está convencido de que las subvenciones otorgadas a las vías terrestres, aunque hayan sido grandes han sido beneficiosas, yo espero que también se convencerá de que los gastos consagrados al desarrollo de las comunicaciones marítimas son tanto, cuando no mas, reproductivos.»

Seguidamente pronunció el señor Pons, reformista, algunas frases encaminadas a manifestar que el y sus amigos consideraban la cuestión absolutamente libre y creían que el voto debía emitirse a impulsos tan solo de la propia conciencia y por el juicio sereno é imparcial que hubiera merecido a los diputados.

Así sucedió: se votó el art. 1.º que sintetizaba el proyecto, y este fué aprobado por 260 contra 17.

Es decir, que la inmensa mayoría de los diputados dieron la razón al Gobierno, a la comisión y a la Compañía Trasatlántica española.

Fué la votación más nutrida de estas Cortes.

Tememos una viva satisfacción en consignarlo así.

La Gaceta Universal, que tan fecunda campaña ha hecho en pró de la Trasatlántica, se expresa así:

Fin de un debate.

Después de largos y empeñados debates, en los que la pasión de los opositores extremó el ataque, produciendo de tal suerte manifiesto contraste con lo razonado y metódico de la defensa, el proyecto de ratificación del contrato con la Compañía Trasatlántica solo está pendiente en la Cámara popular de una insignificante requisito, que es la votación definitiva.

En medio de todos los apasionamientos que han inspirado la campaña opositonista, reconocemos que en el sistema parlamentario se va obrando una metamorfosis que, no por lenta, es menos favorable y útil a los intereses del país.

Fama han tenido hasta el presente nuestros Congresos de no preocuparse por otros asuntos que no fueran esencialmente políticos, y en los que casi siempre la lucha ha sido de personalidades y muy pocas veces de principios.

Pero esta segunda legislatura de las primeras Cortes de la Regencia rompió en buen hora los antiguos usos, y no sólo se inauguró sin el acostumbrado debate político, sino que se entregó desde luego a las tareas propias de legisladores serios que saben bien por qué y para qué han merecido, con los votos del cuerpo electoral, la representación de los distritos.

El proyecto de arriendo del tabaco, primero, y el de la Trasatlántica ahora, han ocupado por largo tiempo la atención de los diputados que han prestado, con buen deseo todos ellos, su concurso a la discusión.

Y cuando aquí se trata de sobreponer, ó por lo menos de equiparar la administración a la política, no puede menos de sernos grato para los que en la prensa nos hacemos eco de las aspiraciones y necesidades del país,

que los proyectos de carácter administrativo atraigan hacia sí todo el interés con que son estudiados y discutidos en los países cultos.

En ley de verdad, el proyecto de ratificación del contrato con la Trasatlántica, cuya ejecución abrirá a la industria y al comercio nacionales nuevos y amplios horizontes, aunque no fuese más que por esto, bien valía la pena de que se discutiese con toda detención. No es esto decir que los impugnadores del proyecto hayan interpretado con su oposición los sentimientos del país; nada de eso.

Pero el hecho es que descontentado de esa oposición el apasionamiento sistemático que ha demostrado, puede concepcuarse digna de elogio bajo el punto de vista de que ha servido para que el Gobierno y los dignos individuos de la comisión hayan dado todas las explicaciones precisas para que la bondad del proyecto resulte palmaria, aun para las inteligencias más rehacias ó menos axequibles a la comprensión y al raciocinio.

Ya nadie hay que dude hoy que la idea del concurso acariciada por algunos representantes de la nación, sobre ser impracticable, resultaría bochornosa para la marina mercante, que, aunque sea doloroso reconocerlo, no ha alcanzado todavía en España el desarrollo que obtiene, ó por mejor decir, que ha obtenido ya en Francia, Inglaterra y otras naciones. Nadie puede repetir con fundamento el supuesto cargo de que los buques de la Trasatlántica no reúnen muy aceptables condiciones así de comodidad para el viajero como de seguridad y de velocidad, porque se ha demostrado que excepto a los grandes vapores franceses *Blurria*, *Gascogne* y *Borgogne*, pueden ser comparados a los de todas las compañías europeas y norteamericanas que desempeñan análogos servicios a los que la Trasatlántica viene prestando, y a los nuevos que habrá de establecer en cuanto empiece a regir la ratificación del contrato.

Nadie, en fin, puede con éxito tocar el registro de que son muy caros esos servicios de la Trasatlántica, porque además de que resultan hasta económicos, si en paragon se los ponen con los de otros países, la Compañía no ha puesto obstáculo alguno a aquellas reformas que impliquen un sacrificio por su parte, como lo demuestra la promesa de establecer una cuarta expedición mensual a las Antillas, sin subvención del Estado, y el compromiso de rebajar las tarifas pasado que sea el primer año del contrato.

Datos son estos demasiado elocuentes para que insistamos en ellos; que ni nuestros lectores lo necesitan ni há menester tampoco esclarecer mucho lo que por sí es ya bastante claro.

Y hechas estas consideraciones de carácter general que nos sugiere el hecho de haber sido aprobado en votación ordinaria el proyecto presentado en el último mes de Noviembre por el señor ministro de Ultramar, deber nuestro es dar breve noticia de la sesión de ayer, ya que de un modo constante hemos venido ocupándonos de las peripecias del debate.

Después de manifestar el Sr. Balaguer que el Gobierno retiraba el artículo 3.º del proyecto en que proponía la concesión de un crédito para hacer frente a los gastos que originasen los servicios marítimos durante el 4.º trimestre del año económico actual, quedaron también retirados el dictamen de la comisión de presupuestos, favorable a la concesión de ese crédito, y el voto particular a ese dictamen presentado por el Sr. Baselga.

Al art. 4.º presentó una enmienda el Sr. Pons. Deseaba este señor diputado que se ampliasen a 18 los seis viajes que se establecen al Río de la Plata, y que este servicio se concediese por 10 años a la compañía Sud Atlántica.

Fundaba esta pretension el diputado reformista en el supuesto monopolio que se otorga á la Trasatlántica, y al pedir la concesion del tal servicio por 10 años á otra compañía, defendía á favor de esta el monopolio que en la Trasatlántica censuraba. El señor marqués de Taverge, que tan buen papel ha desempeñado en el debate, demostró lo improcedente de la enmienda, toda vez que no se trataba de un servicio permanente y definitivo, sino de uno que se establece por vía de ensayo, y que, por lo tanto, no debe pasar con tal carácter del término que se fija en el proyecto, y que es el de dos años.

Cuando el servicio sea definitivo, el Gobierno verá cómo debe proceder para su adjudicacion á la compañía que despues de esos dos años haya de prestarlos.

El Sr. Pons retiró su enmienda, y lo mismo hizo el marqués de Mochales con el artículo adicional en que pedía el establecimiento de una cuarta expedición á Guba, porque, como manifestó oportunamente el Sr. Villaverde, no hay necesidad del tal artículo adicional despues de las francas declaraciones hechas por el Sr. Sagasta en beneficio de los intereses de Galicia.

Despues de esto, el Sr. Gamazo expresó las modificaciones que la comision introducirá en algunos artículos del contrato, como resultado de las observaciones hechas durante el debate, y que si bien no modifican la esencia de aquel, introducen reformas de detalle, sumamente provechosas para los intereses del país, y en las cuales figuran la de amortizacion de buques, la fecha en que empezará á regir la rebaja de tarifas, que será el 1.º de Julio de 1888, y las en que comenzarán los nuevos servicios de las Antillas y Filipinas y del Rio de la Plata, que serán, respectivamente, la del 1.º de Julio y 1.º de Diciembre del corriente año.

Esto demuestra que la comision ha puesto especial cuidado en satisfacer las aspiraciones justas, aunque las hayan expresado los adversarios del proyecto. Y si es loable esta conducta de la comision, no lo es menos la de la Compañía Trasatlántica, que accedió patrióticamente á todo aquello que la comision la propuso como conveniente para los intereses nacionales.

La patria está, pues, de enhorabuena, y nosotros, que tanto nos interesamos, dentro de la modestia de nuestros esfuerzos, por su prosperidad y engrandecimiento, no hemos de ocultar la satisfaccion que nos produce la seguridad de que España tendrá en breve montados sus servicios marítimos como cumple á su grande importancia colonial y á los intereses que tiene que defender y fomentar de la parte de allá de esos mares en que ondeará el pabellon español, y, con orgullo, en los buques de la Compañía Trasatlántica.

El Eco Nacional, hace las siguientes consideraciones:

La votacion.

La gran cuestion que ha tenido por tanto tiempo suspensos los ánimos, ocupada la Cámara, preocupada la prensa y lleno de ansiedad al país, ha sido por fin resuelta.

Este acto ha revestido la solemnidad de los grandes acontecimientos, pues pocas veces ó ninguna se había visto un proyecto puramente administrativo llamar tan poderosamente la atencion y suscitar tantas tempestades como el aprobado proyecto de contrato entre el Gobierno y la Trasatlántica.

Desde luego celebramos este fenómeno, que se nos aparece como un hermoso augurio de nuevas costumbres parlamentarias, y como el despertar de la Representacion nacional á la vida de la realidad, en la cual tie-

nen, por lo menos, tanto interés estas cuestiones que deciden la suerte del comercio, de la industria y de la marina, como las mas altas cuestiones políticas. El ejemplo que la Cámara acaba de ofrecer será citado como modelo á los representantes del porvenir, quienes verán en él un ideal de conducta parlamentaria en los que disponen de la fortuna de sus conciudadanos.

Tiene, sin embargo, la cuestion otro aspecto, que á muchos les parece funebre y desastroso, y es la substancia de dicho contrato, tan dura y tan cruel como injustamente apreciado por los republicanos, que no han cesado durante dos meses de hostigarlo y cubrirlo de descrédito.

No nos fijaremos en la parte técnica, suficientemente discutida en el Congreso y puesta á mas clara luz de lo que nosotros podríamos hacer con nuestros escasos conocimientos; sino en su parte política, que *El Liberal* y algun otro periódico han interpretado erróneamente, estudiándola bajo un punto de vista falso, y sobre todo, poco lisonjero para el gobierno liberal.

Crean estos adversarios del contrato que este ha nacido pura y simplemente del propósito concebido por el Sr. Cánovas, de rodear la monarquía restaurada de instituciones de crédito y bancarias potentes y avasalladoras, capaces de sustituir la disuelta aristocracia de la sangre, formando una especie de valladar en torno de la monarquía representativa. A este fin suponen que ha obedecido la creacion del Banco Hipotecario de Cuba, del Banco Hipotecario agrícola español y de otras sociedades, entre las cuales descuella últimamente la conocida con el nombre de Compañía Trasatlántica.

En sentir del nombrado periódico, no debía el Sr. Sagasta prestarse á los planes ultra-monárquicos del señor Cánovas, porque en último resultado redundan en perjuicio de la nacion.

De buena fé creemos que son tan falsas ó inexactas las premisas como las consecuencias de este raciocinio. Ni creemos verdad que el nacimiento de aquellas grandes sociedades haya sido provocado directamente por el jefe del partido conservador, ni que, aún siéndolo, hubieran influido en él tales consideraciones, ni mucho menos que aquellas resulten en detrimento de los verdaderos intereses del país.

Nadie ignora que las grandes asociaciones financieras son un producto espontáneo de nuestro tiempo; en prueba de lo cual no carece de ellas ningun país civilizado. El carácter de las mismas es totalmente ajeno á la política, y de ellas es imposible hacer un puntal, ni una piqueta para determinadas formas políticas, pues á todas sirven con el mismo interés, moviéndose en una esfera enteramente distinta.

No ha podido el Sr. Cánovas proponerse aquellos fines, ni por tanto el Sr. Sagasta secundarlos, como se supone, inconscientemente. Ha sido una mera coincidencia de apreciacion, nacida del mismo amor que ambos profesan á la prosperidad de la nacion y á las artes de la paz.

La Opinion expone estas elevadas observaciones:

Ataques insidiosos.

Próximo está á inaugurarse en el Senado el debate de la Trasatlántica, que, segun nuestros informes, no llevará, ni con mucho, tantas sesiones como en el Congreso.

Apesar de que en la alta Cámara no alcanzan los discursos los tonos de pasion que son privativos de los que se pronuncian en el otro Cuerpo Legislativo, por el buen nombre y el prestigio del régimen parlamentario, tene-

mos, sin embargo, que hacer algunas consideraciones.

Las reticencias y las frases insidiosas deslizadas en el curso del debate por los enemigos sistemáticos de la Trasatlántica, si son muy del gusto de todos aquellos que tienen constantemente una sospecha en el alma y una palabra depresiva en los labios, no constituyen para los hombres verdaderamente razonables y prudentes, sino motivo de legítimo disgusto y ocasion de fundado reproche.

Podrán los Diputados ó los Senadores que así procedan halagar las pasiones de tanto y tanto desgraciado como por ahí pulula, dudando de la honradez ajena y preocupándose muy poco de la propia; pero todo aquel que estime que es un deber de su propia conciencia no mancillar con palabras dudosas el buen nombre de esos alardes de malicia y esas insidiosas reticencias, cuyo principal defecto estriba en que nada se alcanza con ellas, si no es el desprestigio de quien las emplea por cálculo ó por sistema.

Pero si en todas las discusiones, cualquiera que sea el sitio donde se celebren, el primer deber de los adversarios consiste en el mútuo respeto y en la consideracion reciproca, jamás debe este precepto obedecerse con tanta exactitud y lealtad como en las discusiones parlamentarias. Es preciso que en ellas se hagan cargo los oradores de que su palabra va á resonar en toda la nacion, que despues de profirido, no es posible ya desvirtuar el concepto expresado, y que una reticencia injuriosa que la pasion puede arrancar en un momento de excitabilidad, va á servir de base á ese creciente rumor de la calumnia, el cual, cuando resuena ya con el fragor de una tormenta, será para ellos mismos motivo de disgusto y de pesar.

Tiene en España desgraciadamente demasiados esclavos la ignorancia para que no fructifique la malicia; en cuanto se haga pesar sobre un Gobierno la injuria de considerarle capaz de la corrupcion, esas masas, enemigas por por instinto de toda honradez que no esté vinculada en la miseria, se lanzarán de la sospecha á la certidumbre ciega, y no habrá quien resista el impulso de tan loco desbordamiento social.

Ignoran esto acaso los que alimentan con imprudentes frases pasiones tan bajas? ¿Será el Parlamento español anfiteatro de honras, ó respetuoso templo de la Representacion nacional? ¿Descenderán, los que se sienten en sus escaños, del argumento al insulto y de la discusion serena y elevada al ignominioso combate de las injurias y las pasiones personales?

No lo creemos, á pesar de que muy recientemente se haya dado en el Congreso el primer paso en ese detestable camino.

Pero lo que más nos asombra es que con motivo de la Compañía Trasatlántica, cuyos largos y generosos servicios al país constan á todos, hayan podido pronunciarse ese género de acusaciones, inaugurándose con ellas el sistema del escándalo y la difamacion.

Esa importante y respetable Compañía, que en momentos muy azarosos para la patria, transportó nuestros soldados á la porción de tierra española que ambiciones extrañas, querían arrebatarnos; esa Compañía, que tanto ha contribuido y contribuye al desarrollo de nuestro comercio y á la prosperidad de nuestros puertos, no es acreedora á que se la combata con armas tan injustas y reprobadas, ni á que se le considere torpemente, como entregada á una explotación impropia de su crédito.

Creemos que en el Senado no hallarán eco las reticencias proferidas en el Congreso; pero de todas suertes, hemos creído de nuestro deber advertir el desprestigio que sobre el régimen parlamentario arrojan al régimen parlamentario arrojan todas las compañías

en que el escándalo sea la principal arma y la difamacion el único argumento.

El tiempo demostrará que de esa aprobacion surgen grandes bienes para España y que es al mismo tiempo el título más glorioso de la honrada y larga carrera política del excelentísimo señor don Victor Balaguer, porque, aunque en menor escala, ha de sea para nosotros ese convenio lo que han sido para Inglaterra las protecciones que dispensaba hace cincuenta años á las compañías marítimas que iban abriendo los horizontes de su actual grandeza; las mismas á que se debe hoy allí el que se diga en la conferencia de las colonias con la madre patria, que en los últimos cincuenta años se ha progresado del siguiente modo:

«Las importaciones á nuestras dependencias americanas, que en 1837 eran de 5.200.000 libras, han llegado á 25.700.000. Las exportaciones de 5.000.000 de libras, han subido á 21.100.500.

En Australia las importaciones han pasado de 1.500.000 libras á 63.500.000. Las exportaciones de 1.300.000 á 52.000.000 de libras.

En Africa lo importado ha crecido de dos millones á diez; las exportaciones de 1.500.000 á 12.000.000, siempre de libras esterlinas; y en todo el comercio del Reino Unido ha sido inmensa la extension y enorme el crecimiento.

Considerando en conjunto las exportaciones é importaciones, importan en 1887 once veces lo que importaban en 1837.

La poblacion de las colonias en 1837 se limitaba á 4.204.700; la de las mismas en el último censo de 1881, 12.753.277, y la poblacion de todas las colonias que teníamos en 1881 sumaba 15.763.072, que hoy se han aumentado extraordinariamente.»

¿Hubiera llegado jamás la Gran Bretaña á publicar estadísticas semejantes, si no hubiese protegido con largueza á las Compañías de navegacion de su país?

Por último, *La Publicidad*, da á luz el notable artículo que á continuacion copiamos:

El convenio con la Trasatlántica

La sancion que ha obtenido en la Cámara de diputados el proyecto de convenio con la Trasatlántica, presentado y apoyado en nombre del Gobierno por el señor ministro de Ultramar, ha demostrado otra vez más que la independencia de esta publicacion la permitia ver con acierto lo conveniente para el país en tan debatida cuestion, y que no nos engañábamos al predecir un triunfo á la Compañía que está paseando con honra el pabellon español por lejanas latitudes y al augurar la mejor de sus numerosas victorias al honrado y popular ministro que, sin otro objetivo que engrandecer á su patria, tenía valor para afrontar las iras de la envidia, los rigores de la maledicencia y la ingratitude de los que, proclamándose superiores en liberalismo, desconocen ó fingen desconocer los mejores derroteros para la conquista de la verdadera libertad.

Aun el martes, cuando oíamos en el Congreso los últimos disparos de la oposicion sistemática repitiendo que á Guba y á Puerto Rico les importaba poco que estableciéramos líneas á Méjico, á los Estados Unidos y otras repúblicas americanas, porque aquellos puertos españoles se ven frecuentados por muchos vapores extranjeros nos preguntábamos con admiracion: ¿Será posible que desconozca ese señor orador la honra y la conveniencia de

que buques españoles, subvencionados por su patria, concurren dignamente en el tráfico, que sin la subvencion pertenecería exclusivamente á potencias extranjeras. ¿No habrá visto el que dice que la Trasatlántica sería sin el convenio una compañía quebrada que esa quiebra sería una afrenta para la nacion?

Y unos y otros, los que tanto parece que están estudiando el asunto, ¿no leen los periódicos de Cuba? ¿No ven que por el 17 del pasado Marzo se publicaba en la Habana la entrada del vapor nacional *Veracruz*, procedente del puerto de su nombre y de Progreso, con carga para Nueva York, Coruña, Santander, Bordeaux, Havre, Hamburgo, Liverpool y Londres? ¿No se hacian cargo los que combatían á la Trasatlántica de que con las franquicias hoy vigentes en favor de la carga de tránsito y con el establecimiento de líneas internacionales obligadas, se aseguran nuevos vendedores de riqueza para todo el comercio de las Antillas con las repúblicas de cuyo territorio fué dueña España, y que la prosperidad de la compañía naviera hoy subvencionada refluirá sobre las tierras colonizadas por nosotros en que flota aun nuestros invencible pabellon?

¿No comprendían que líneas de vapores nacionales, enlazando esta Península y nuestras Antillas con las Repúblicas donde imperan nuestro idioma, nuestra religion y nuestras costumbres, tienen que desarrollar vastísimos horizontes á la patria, y que cuanto más se engrandezca la compañía concesionaria de esas líneas y de la norte-americana, mayor será el beneficio pátrio?

Si lo entendían; ó por lo menos lo ha entendido la mayoría de la Representacion nacional, puesto que el proyecto ha sido aprobado.

Léanse hoy mismo, que ya no necesitan andadores esas compañías, como se trata en la citada conferencia colonial de abrir las nuevas escalas y nuevos depósitos de carbon, de asegurarlas nuevas defensas, y de considerarlas como el elemento que en caso de guerra puede ser más útil á la nacion, y convénzanse los que aún no lo están de que quien despues de ese estudio, vistas las recientes resoluciones del gobierno norte-americano para subvencionar á su marina mercante y aumentar la de guerra, y despues de examinar cómo Francia, Italia, Alemania y aun la misma Rusia dedican inmensas sumas á extender y perfeccionar la navegacion, pagando espléndidamente líneas marítimo-postales, pudiera complacerse en que quebrara nuestra compañía Trasatlántica, demostraria dudoso patriotismo; mientras que si fuera cierto lo que se ha dicho de que esa compañía salía muy beneficiada con el contrato, de sus beneficios tendría que participar forzosamente la nacion: primero con la prosperidad de los accionistas de la empresa naviera; despues con el impulso que daría á otros capitales la idea de que no siempre se han de perder en España los que se dedican á negocios de utilidad pública; luego porque los que hoy de 2.400 empleados solo tienen 39 extranjeros, ofrecerían mayor y mejor número de plazas salariales á sus compatriotas, y por fin, porque todos los españoles podríamos navegar por remotos climas, bajo nuestra gloriosa enseña, con tantas comodidades y acaso más seguridad que en los mejores barcos extranjeros, donde nos consideramos miserables expatriados hasta los que hablamos la lengua de los que los dirigen.

L. M. C.

MADRID: 1887.

IMPRESA DE JUAN CAYETANO GAROFA
Atocha, 151, frente á San Carlos