

DE

## EL POPULAR

Al fin, y después de largos y empeñados debates, se ha aprobado en el Congreso el proyecto de la Trasatlántica, quedando, como era de esperar, victorioso de los escasos y reducidos elementos que le han combatido.

Cuando una votación tan fuerte y tan nutrida como la de ayer viene a robustecer el proyecto que nos ocupa, es indudable de que la opinión, y no el capricho, ó el negocio, como se ha supuesto, se ha impuesto de tal manera, que cuantos esfuerzos se han hecho para desvirtuar la importancia de la Trasatlántica han sido nulos y estériles.

¿Qué significan 17 votos en contra, suma insignificante, microscópica é imperceptible que, como se verá en este suplemento, fueron los que se manifestaron en contra de la concesión?

El espíritu imparcial de las personas más desapasionadas puede decirlo.

Compréndese que cuando se nivelan las fuerzas del pró y del contra, se pueda vacilar respecto de la bondad de una idea, pero cuando ocurre, como en la votación de ayer, que solo se ve una discrepancia tan exigua, todo el mundo quedará convencido que la causa que defendemos es la que interesa al país, y que solo la Trasatlántica es la única empresa posible que puede llenar ese servicio tan importante como el que ha servido de debate en la Cámara popular.

No entraremos en la serie de argumentos que se vienen exponiendo desde que principió este famoso litigio (y lo llamamos así porque la mas recta justicia ha prestado su fallo con arreglo á la equidad y al derecho), porque sería reproducir lo que la mayoría de la prensa ha manifestado de una manera lógica é irrefutable.

¿Qué importa que el despacho se valga de palabras gordas, de comparaciones improcedentes, de suposiciones fortuitas, aprovechando cuantos medios y recursos se han encontrado á mano, si el éxito ha superado á cuanto era de creer, si la imparcialidad y el patriotismo unidos han coronado la discusión con la aureola del triunfo?

De esperar es que en el Senado ocurra lo propio, y que pronto veamos convertido en ley un proyecto que ha de unirnos cada día mas con nuestras ricas posesiones ultramarinas, esas hoy mas necesitadas que nunca de su union íntima con la Metrópoli.

No es cuestion de partido, lo es de carácter eminentemente nacional, y bajo este punto de vista creemos que el país tendrá motivos para felicitarse por la votación de ayer.

Creemos que basta con lo dicho; véase ahora cómo se expresan los periódicos que defienden la Trasatlántica sobre los últimos debates parlamentarios.

Dice la *Gaceta Universal*:

#### La Trasatlántica en el Congreso

Si alguna vez hubiésemos nosotros tomado en serio la calificación de optimistas con que á los partidarios de la Trasatlántica nos distinguían los que tuvieron y aún tiene la triste misión de combatirla, buena ocasión se nos pre-

sentaría hoy para probar lo infundamentado del calificativo. Porque cuando en el cálculo razonado, producto del detenido y severo examen se basa una opinión, no es el que la sustente un iluso, ni muchísimo menos un fanático.

Tampoco es un optimista, porque el optimismo más imbuica generalmente buen deseo que exacto conocimiento, y en el caso presente bien hemos demostrado en los muchos artículos que hemos publicado sobre los servicios marítimos, que algun conocimiento tenemos de ellos.

No eran, pues, vanas nuestras afirmaciones, como tampoco resultarán incumplidos nuestros pronósticos. Más de 200 votos hemos dicho que se sumarian en pró del art. 1.º del contrato, y, con efecto, la votación de ayer arroja un total de 259. Cifra tanto más elocuente, si se la compara con la que representa el colectivo esfuerzo de los impugnadores del proyecto, que solo han sumado 17 votos. ¡Gran batalla la librada por los obstruccionistas! ¡Gran éxito el suyo! ¡Y para eso entretuvieron la atención de la Cámara un mes y un día, como si así pudiese malgastarse el tiempo en los Cuerpos Colegisladores?

Si la mayoría, pero la mayoría absoluta de la Representación nacional, ha aprobado el artículo 1.º del proyecto, resulta que los que verdaderamente han incurrido en responsabilidad moral son única y exclusivamente los que, al par que de buenos deseos, sentíanse animados de propósitos de exhibición que han conseguido, es cierto, pero sin que los tales propósitos hayan quedado coronados de gloria. La minoría republicana ha sostenido principalmente la lucha, y si bien es verdad que denota ese esfuerzo suyo grandes condiciones batalladoras, también podrá acusar, para algunos, algo de jotismo, que por ser parlamentario, es menos dado á perseguir extraordinarias aventuras.

Pero estos hidalgos republicanos y más ó menos manchegos, han ido en sus empresas solos, absolutamente solos, esto es, sin la compañía de ningún Sancho Panza, que al fin y al cabo es en la obra inmortal de Cervantes el más genuino representante del sentido práctico, que ahora decimos, por no incurrir en la vulgaridad de seguir llamándole sentido común ó buen sentido.

Eso sí; ni un punto hánse dado de sosiego, áun previendo lo tremendo de la derrota que les esperaba. Ni ayer mismo, cuando la contienda iba á decidirse por el número, que además de la propia suya, tenía ayer la fuerza de la razón, dejaron los republicanos de quemar sus últimas municiones. El Sr. Baselga combatiendo el artículo 1.º y el Sr. Labra hablando para alusiones personales, han sido los últimos combatientes. Últimos en todo.

Porque el Sr. Baselga ha hecho únicamente una paráfrasis del discurso del Sr. Azcárate, sin reforzarla con ningún dato nuevo ni ningún argumento, no ya nuevo, sino de fuerza. Todo lo que dijo pudo haberlo omitido sin que por ello tuviesen nada que echarle en cara sus correligionarios. Y lo poco que dijo el Sr. Baselga obtuvo por parte del Sr. Rodríguez refutación tan brillante y elocuente, que el Sr. Baselga, en sus adentros, seguramente sentiría, al oír la contestación dada á su discurso, haberse metido en tales honduras y en tales libros de caballería, porque de los unos ni de los otros podía salir victoriosamente.

Algo parecido le pasó al Sr. Labra. Este diputado aprovechó la ocasión para hablar como jefe de los autonomistas, porque desde que el Sr. Montoro le quitó moralmente su jefatura, y no del todo mal quitada, el Sr. Labra coge por su único pelo toda ocasión que se le presente para declarar

que sigue siendo jefe del autonomismo. No presumimos de estar en el secreto; pero esta explicación del discurso de D. Rafael María la juzgamos bastante aproximada á la exactitud, todo lo aproximada posible.

El orador quiso fundamentar los votos en contra del art. 1.º que iban á emitir los autonomistas; pero no se ha visto el argumento, porque el único que podía aparecer como tal, demostró que no lo era el Sr. Gamazo.

Y para que se vea que es rigurosamente cierto esto que afirmamos, fijense los lectores en lo que el Presidente de la comisión dijo, contestando á ese argumento á que nos referimos:

«Pero hay un punto especial en el cual el Sr. Labra se ha fijado principalmente, y á ese he de contestar.

No es exacto, señor Labra, que este proyecto se haya abandonado al propósito plausible, iniciado en 1884, de disminuir las cargas de los presupuestos de las Antillas.

Concederlos los individuos de esta comisión de las necesidades de la situación de las provincias de Cuba y Puerto-Rico, no podía en manera alguna conducirse en la forma que el señor Labra supone, y tanto es así, que lo que hemos hecho ha sido extender los beneficios á Filipinas.

Resulta, pues, que el principio de 1884, no sólo no está abandonado, sino que se ha extendido.

Los sesenta y seis mil duros más de gastos que se exigen á Cuba y Puerto-Rico son gastos reproductivos, porque los servicios marítimos que se establecen aseguran á aquellas provincias un mercado con rebaja de derechos de aduanas, de que actualmente carecen.

Yo tengo la seguridad de que así como los gastos realizados con las empresas en lo que se refiere al establecimiento de nuestras comunicaciones terrestres han sido reproductivos, lo serán también estos otros gastos que ahora han de realizarse para el establecimiento de la línea de vapores que han de poner en comunicación á la Península con nuestras posesiones de Cuba, Puerto Rico y Filipinas.»

Después de las rectificaciones consiguientes, los timbres sonaron y se verificó la votación nominal.

Algunas abstenciones hubo en la mayoría, pero no han perjudicado en lo más mínimo el éxito.

259 votos contra 17, son muchos votos.

Comprendemos que los impugnadores de la Trasatlántica estén que boten á estas horas.

*El Correo*, á su vez, ocupándose de la sesión definitiva de ayer, se expresa así:

#### La discusión de la Trasatlántica

Y LA VOTACION DE AYER.

Han concluido en el Congreso los debates sobre la Trasatlántica de manera bien distinta á como se esperaba en las primeras sesiones consagradas á este asunto. Tal resultado debe servir de lección á los que creyeron que sembrando vientos iban á recoger tempestades, sin contar con que aun en la atmósfera siempre revuelta de nuestro Congreso, el sentido común y la razón prevalecen al cabo. Alguna nube, algun chaparrón, ó quizás pedrisco, turbaron el debate; pero luego ha venido la más admirable bonanza y el triunfo moral y numérico del proyecto con una de las votaciones más nutridas de esta legislatura.

Conviene meditar un poco sobre el giro que tomó la discusión en su primera parte.

Es en España vicio antiguo siempre que se trata de una relación de intereses entre el Estado y las grandes empresas industriales, suponer que los

defensores y los impugnadores del proyecto no obedecen á móviles desinteresados. Esta suspicacia no es cosa nueva; es, mejor dicho, uno de los más viejos y arraigados vicios de la raza. Proviene quizás de un espiritualismo insano que llevamos desde inmemorial tiempo en el fondo de nuestro carácter.

Ya se sabe; en cuanto se pone en tela de juicio cualquier asunto de esta especie, el criterio del vulgo se pronuncia al instante, suponiendo que el negocio no es limpio, y que los que en él intervienen, ya para apoyarlo, ya para combatirlo, no proceden con la debida probidad. Ciertamente muchos maliciosos propalan estos rumores, porque á sus fines conviene, sin creer en ellos; pero los más les dan curso con la mayor inocencia, creyendo honradamente poner de este modo los fueros del espíritu por encima de los de la materia.

Muchas muchísimas personas que son incapaces de apropiarse un céntimo ajeno, no pueden oír hablar de negocios grandes sin sentir una profunda emoción nerviosa, y otras hay que en cuanto oyen pronunciar la palabra millones se ven acometidas de un verdadero terror pánico.

En la mente de estos espiritualistas (y por cierto que algunos de ellos están bien gordos y no se parecen nada á los frailes de Zurbarán) no cabe la idea de las empresas poderosas, que negocian con capitales más ó menos sólidos, activando el trabajo, difundiendo la riqueza y aumentando el dominio del hombre sobre la naturaleza.

En España la antipatía al trabajo en grande escala es tradicional, sobre todo en esta región del centro, exclusivamente labradora, y en la cual la raza parece conservar una especie del culto de la pobreza. La idea de que pobreza y honradez son sinónimos está cristalizada en la raza, y ha de llevar mucho de aquí á que se desnaturalice. En el litoral, donde el sentido mercantil y de las grandes empresas se vá abriendo camino, ya está muy de capa caída ese espiritualismo y ese santo horror de los negocios, al cual debemos que las cifras de nuestra riqueza, aunque altas en relación con nuestro pasado, ofrezcan comparación tan desairada con la de Francia é Inglaterra.

Hay que convenir en que Felipe II, al fijar la sede del Estado en las regiones del puro pan llevar, tan apropiadas á la somnolencia mercantil, condenó á España á estar durante siglos bajo el dominio de las ideas económicas mas estrechas, y fundó el imperio de la pobreza española, convirtiéndola de dignificación personal en condición histórica del Estado, enormísima calamidad, porque si no es cosa probada que el individuo, para ser bueno y merecer la gloria eterna, deba estar siempre á la cuarta pregunta, menos lo que es que las naciones, para figurar gloriosamente en el mundo, deban ser miserables y no tener sobre qué caerse muertas.

El santo horror á las cifras altas de riqueza, la aversión á todo lo que salga de los límites rutinarios del trabajo menudo, son la causa de que se aparten de los grandes negocios muchos que se sienten altos para acometerlos.

Hay hombres emprendedores que se desaniman ante el descrédito y la impopularidad, compañeros inseparables de toda gran empresa, conexiada en alguna manera con el Estado.

Y también hay hombres políticos y de Gobierno que retroceden ante su misma impopularidad, y por no atronarla, no se atreven á patrocinar asuntos y negocios de indudable utilidad. Pero lo peor del caso es que con este sistema, se deja el campo libre á los verdaderamente audaces y desmoralizados para hacer lo que no deben. El mayor de los males es el apartamiento

de la gran masa de los inocentes y la cara terriblemente pudorosa que ponen cuando se les habla de millones.

Asunto en que entran guarismos seguidos de seis ceros, ya se sabe que es genuino chanchullo, y que hay que huir de él como el diablo de la Cruz.

Es preciso que esto concluya por decoro de la nación. Los grandes negocios hay que estudiarlos, como se estudian estas cosas, enterándose bien, desechándolos si son perjudiciales al país, y aceptándolos si son útiles; pero esto de dar por malo todo lo que no pertenece á un orden puramente espiritual y teórico (que viene á ser á la postre lo mas vano); esto de llamar conculsonarios á los que defienden un asunto político mercantil, nos conduciría á la impotencia, al descrédito y á la pobreza.

Prueba de que ciertas rutinas van desapareciendo ha sido el asunto de la Trasatlántica. Los adversarios esperaban hundir el proyecto, explotando la monomanía espiritualista de algunos, la suspicacia maliciosa de otros y la indiferencia delicada de los más. Pero la misma amplitud de los debates dió la victoria al dictamen de la comisión, disipando las oscuridades en que los impugnadores querían envolver el proyecto.

Los argumentos de índole personal perdieron al poco tiempo su malicia, convirtiéndose en armas completamente inofensivas, y lo peor del caso es que se volvían contra sus primitivos propaladores. Por esta vez el plan de difamación ha hecho el fiasco más ruidoso, y los que creían desacreditar el proyecto (sin conocerlo ni estudiarlo) en secretos de pasillos, han visto defraudados sus esfuerzos, quedando en la situación más desairada.

La batalla ha concluido. Véase la posición en que han quedado los combatientes, y por la posición, juzguese de las ideas y de los planes que llevaron al combate.

Ha resultado, en último término, una cosa, y es que aquella parte misma de la mayoría, que en los primeros días andaba vacilando se ha decidido al fin por el dictamen, votando contenta y convencida.

La mayoría ha pagado, en primer término, un tributo á su conciencia, y luego ha honrado, como era justo, las leales excitaciones del Sr. Sagasta, la conducta elevada del Sr. Martos y los discursos luminosísimos del Sr. Gamazo.

En esta ocasión, como en otras dos ó tres difíciles que hasta ahora se han ofrecido, la mayoría ha demostrado un sentido que la hace digna de la alta misión que está llamada á realizar.

Y este sentido, que además se funda en el cariño y en el apoyo al Sr. Sagasta, nadie tendrá fuerza para debilitar ni para torcerlo.

*La Opinión* expone lo mas sustancial é importantísimo de las aclaraciones del Sr. Gamazo, y dice lo siguiente:

#### Aclaraciones importantes.

Publicamos íntegras á continuación las palabras pronunciadas ayer por el señor Gamazo en el Congreso, y que tienen gran importancia, porque fijan por completo aquellos términos del contrato con la Trasatlántica que podían ser orígenes de dudas.

El digno presidente de la comisión ha prestado con esto un verdadero servicio al país evitando que algun día se pudieran deducir cuestiones enojosas de conceptos torcidamente interpretados por cualquiera de las dos partes contratantes.

Digna conclusión del debate es este trabajo de interpretación que, preci-



sando y aclarando el verdadero y recto sentido de los artículos del contrato, limite el campo del dispendio y los litigios.

Dice así el discurso del señor Gamazo:

«Señores diputados. En uno de los incidentes de esta discusión ofrecí á la Cámara que la comisión, de acuerdo con el Gobierno, recogería del debate todas las declaraciones útiles para la verdadera inteligencia del contrato, que el Congreso ha tenido á bien aprobar.

A fin de que en todo tiempo conste cómo se entiende este contrato, y aún pueda ser sometido por el Gobierno á la aceptación de la Compañía para que expresamente quede declarado que a í lo entiende ella también, y en ningún caso pueda formular pretensiones contrarias á la inteligencia de la Cámara, de la comisión y del Gobierno, voy á recorrer los artículos sobre que han versado las dudas de los señores diputados y las declaraciones de la comisión. No os molestaré mucho.

El art. 2.º trata de la determinación de los viajes, y la comisión entiende que en ningún caso puede el ministro de Marina, al fijar los itinerarios de que habla el art. 4.º (lo cual debía hacerse previamente), sustituir á las que han de ser combinaciones, según el texto del art. 2.º, letras A, C y D, viajes directos. Es decir, que aún cuando la Compañía los haga en barcos propios, no le pueden ser abonados más que por 0'73.

En este caso se encuentran los enlaces de Santander con los puertos del Norte de Europa, de Cádiz con los puertos del Mediterráneo, ó del Atlántico en la expedición de Buenos Aires, y de Cádiz con Barcelona en la expedición á Fernando Póo.

Entiende la comisión que, después de retirado el art. 3.º del proyecto, el artículo 4.º del contrato debe sufrir una modificación en su redacción, modificación que será esta.

En vez de decir:

«El presente contrato empezará á regir desde que las Cortes concedan el crédito necesario para su cumplimiento por parte del Estado.

Los nuevos servicios de las Antillas y Filipinas se establecerán el día 1.º del mes inmediatamente posterior á la resolución de las Cortes.»

Deberá decir:

«El presente contrato empezará á regir desde que se conceda el crédito necesario; es decir, desde que intervenga la sanción real en el acuerdo de las Cortes.»

Y en vez de aquella fecha poco precisa del mes inmediatamente posterior al en que las Cortes tomen acuerdo, deberá decirse: desde 1.º de Julio 1887, en lo que toca á los servicios de las Antillas y Filipinas, y en lo relativo á los servicios de Buenos Aires, Fernando Póo y Marruecos desde 1.º de Diciembre de 1887, en que hará un año poco más desde la fecha de la celebración del contrato, que era lo que decía la redacción primitiva.

La comisión entiende, como el Gobierno, que el párrafo del art. 6.º, en que se habla de la supresión de viajes y de la obligación del Gobierno de indemnizar á la Compañía por la retirada de una parte de su material, no puede referirse en ningún caso á la denuncia y supresión ó sustitución de la Compañía en los viajes de Fernando Póo, de Marruecos y de Buenos Aires; pues al hacerse esta denuncia dentro de los dos años, el Estado queda desligado de la Compañía, y no tendrá obligación ninguna de adquirir los barcos que resulten sobrantes, aunque al día siguiente contrate con otra Compañía distinta.

En cuanto al art. 7.º, la comisión, de acuerdo con el Gobierno, entiende que debe procederse también inmediatamente á la fijación del valor de cada uno de los barcos que han de constituir el material naval de la Compañía, pues si bien esta evaluación hasta los cinco años no ha de dar el resultado que se propone el art. 7.º, puede influir en la cuestión de tarifas conforme al art. 42, párrafo 6.º, según el cual, atendido el estado económico de la Compañía, podrán ser rebajadas

anualmente, es decir, desde 1.º de Julio de 1888 en adelante.

En cuanto á los tantos por ciento de que tratan los distintos párrafos del artículo 7.º, la comisión entiende que cada año ha de hacerse en el material naval de la Compañía una reducción proporcionada al tanto por ciento de amortización que se señala. Entiende la comisión, además, que dentro de los gastos corrientes de entretenimiento del vapor, que el Gobierno podrá fijar por un tanto alzado, previo informe del ministro de Marina, y de acuerdo con la Compañía, ó anualmente en virtud de las justificaciones que la Compañía presente, no podrá entrar nunca los gastos de renovación de calderas, ni de reparaciones extraordinarias de máquinas, ni siquiera los gastos de conservación de estas que vienen en el párrafo 7.º del mismo artículo.

Entiende asimismo la comisión que al determinar la cuantía de los gastos generales de explotación se han de tener en cuenta todos los de la Península, y de las agencias y combinaciones en el extranjero, y que todos estos gastos generales de explotación se han de repartir en proporción al número de buques que la compañía destine al servicio de las líneas, siempre que esos gastos no se consagren al servicio de otros buques que tengan destino completamente distinto, ó á la vigilancia y administración de cualquier negocio extraño al de los servicios del contrato.

Respecto á la recepción de los buques con que ha de prestarse el servicio, entienden el Gobierno y la comisión que no podrán admitirse barcos que tengan una edad superior á aquella que, según el contrato, necesitan para quedar totalmente amortizados con la reserva de un 5 por 100 anual; es decir, que barcos de más de veinte años no podrán ser en ningún caso recibidos.

Tampoco podrá excusarse el reconocimiento de que habla el art. 36, á pesar de la prescripción contenida en el párrafo 2.º del art. 21, y en cuanto á la prescripción del art. 22, según la cual, la Compañía queda dispensada de la obligación de tener á flote doce buques cuando todos juntos realicen una marcha media de 14 millas en prueba, no impide que se exija á cada barco en el acto de recibirle la marcha de 13 ó de 14 millas, según sea el servicio que haya de prestar, el de 11'50 ó el de 12.

Entiende la comisión que debe preceder al cumplimiento de este contrato la exhibición, por parte de la Compañía, de los planos de los barcos que haya presentado, para que el ministro de Marina haga estudiar detenidamente las reformas necesarias en el casco de cada uno de ellos.

La disposición relativa á que los tripulantes y oficiales de los buques hayan de ser españoles, queda explicada en el artículo 41 del contrato, con arreglo á la enmienda del señor Navarro Reverter, y en el art. 50, con la adición que el señor ministro de Ultramar hizo á la misma enmienda, relativa á los agentes comerciales que la Compañía nombre para el servicio de las combinaciones.

Ya se ha dicho que antes de vencer el período de los cinco años á que alude el art. 7.º, el Estado puede usar de la facultad que le concede el art. 49 para hacer la reducción anual de las tarifas, y si la situación económica de la Compañía es favorable y autoriza la rebaja, el Estado puede exigir la rebaja; es decir, desde 1.º de Julio de 1888.

Respecto del art. 61, la comisión cree deber declarar que si se llegase á realizar el contrato de arrendamiento del monopolio para la fabricación y venta del tabaco, ni el art. 61, ni el artículo 59, párrafo 2.º obligarían en ningún caso al contratista á servirse de los buques de la Compañía, por que estos artículos se refieren á servicios directos del Estado y no á servicios que el Estado tenga ó pueda tener arrendados ó enajenados.

De todas suertes el art. 61 no implica modificación alguna del art. 49 relativo á las tarifas, según el cual éstas han de ser las más bajas de las compañías paralelas.

Es decir, que aún cuando aquí se haya fijado el tipo que por cada quintal castellano haya de satisfacer el Es-

tado por el transporte del tabaco desde Filipinas y desde las Antillas, esto no quiere decir sino que aunque las tarifas de la Trasatlántica francesa ó de la Mala Real inglesa en la línea de las Antillas, ó las de las Mensajerías Marítimas, la Peninsular Oriental, el Lloyd Alemán ó la Compañía italiana en la línea de Oriente fueran superiores á las nuestras, en ningún caso el Estado debía pagar más que las 10'65 pesetas y 8 pesetas por quintal; pero que si las tarifas de todas esas Compañías fuesen inferiores á esos tipos, deben ser estos rebajados con arreglo al artículo 49 que trata de las tarifas.

Tales son, señores diputados, las principales declaraciones que resultan del conjunto de esta discusión, y que la comisión ha creído que debía poner como final para que ellas sirvan de explicación al texto del contrato y de aclaración en todo tiempo de los conceptos en el contrato contenidos.»

\*\*\*

Por último, *El Pabellón Nacional*, en medio de oportunas reflexiones, condensa la votación de ayer.

Dice así:

## La Trasatlántica en el Congreso

### FIN DEL DEBATE

Ayer, después de aprobado el artículo 2.º y de retirada una enmienda del Sr. Baselga al art. 3.º del contrato el Sr. Pons defendió brevemente otra al art. 4.º, que fué combatida por el Sr. García San Miguel y retirada después por su autor, habiendo hecho otro tanto el Sr. Mochales con una adición que presentó.

El art. 4.º y todo el dictamen fué aprobado en votación ordinaria, después que el Sr. Gamazo, con gran sentido, explicó algunos de los artículos del contrato, especialmente los que se refieren á la suspensión de algunas líneas, condiciones de admisión de los buques, presentación de planos al ministro de Marina, nacionalidad de los empleados de la Compañía y otros detalles, que demostraron una vez más la previsión del Gobierno y de la Comisión en garantizar el servicio.

Más abajo insertamos la lista nominal de los señores diputados que han tomado parte en la votación del artículo 1.º, que ha sido la decisiva, para contestar de esta elocuente manera á cierta clase de insinuaciones; pero antes, y sin perjuicio de hacer un resumen extenso y razonado de este debate, que ha alcanzado un interés y unas proporciones que no es costumbre adquieran un nuestro Parlamento los asuntos de orden puramente administrativo, creemos deber manifestar nuestra satisfacción por un resultado que ha llenado de legítimo contento al Gobierno, á las Cortes y al país.

Hagamos constar, al mismo tiempo, que esta satisfacción tiene dos motivos: el uno, se funda en ver al fin aprobado un contrato que se considera fuente de beneficios para los intereses comerciales y marítimos de la nación; el otro se explica teniendo en cuenta que pocas veces, y después de la cizaña sembrada en la mayoría, que hubiera justificado un éxito menos completo, se ha visto en nuestro Parlamento una votación tan nutrida y una mayoría tan numerosa en favor de un proyecto de la índole del que nos ocupa.

La mayoría parlamentaria, lejos de dividirse, como se procuró con insistencia; lejos de desmayar, y para conseguirlo se han hecho inauditos esfuerzos han ido aumentando en entusiasmo y en convicciones á medida que el debate ha ido empeñándose, resultando á la postre un triunfo completo en vez de la derrota vaticinada primero y buscada luego con tenaz empeño.

Los individuos de la Comisión, y especialmente su digno presidente, señor Gamazo que, sin duda, merece los honores del debate; el Gobierno y su ilustre jefe que con tanta decisión y oportunidad deshizo la atmósfera de calumnias que llegó á condensarse sobre este asunto; los diputados que resistiendo primero las excitaciones la rebelión y aceptando después con entusiasmo las conclusiones que se despen-

de de un tan largo y luminoso debate; la prensa, que con rara unanimidad ha venido consagrandos grandes esfuerzos al objeto de ilustrar y dirigir la opinión, de suyo inclinada en favor del contrato, todo, en fin, hasta algunos de los que con mejor buena fé que razón, le han combatido, han cumplido como buenos y deben estar satisfechos.

Por lo demás, nada de cuanto ha pasado debe extrañar á nadie.

En un país como el nuestro, tan falto de costumbres públicas, como sobrado de impresionabilidad; aquí, donde siempre se alimenta la creencia de que no hay ministro que no se venda, ni juez que no prevarique, ni funcionario que no defraude, ni autoridad que no se incline ante el favor ó el dinero, aunque luego esos mismos á quienes se supone enriquecidos por malos medios, no tengan, al morir, ni con qué sufragar los gastos de enterramiento; donde esto pasa, decimos, no puede hablarse de grandes negocios, ni de empresas poderosas, ni de proyectos grandes, sin que la malicia atribuya á unos y á otros propósitos de lucro, refidos con la rectitud de conciencia y con los intereses del país.

En fin, aun después de recaída la votación, se pretende sacar partido de las abstenciones y de los votos en contra, exprimiendo hasta la quinta esencia el asunto, puesto que, como sabe todo el que saberlo ha querido, ni el Sr. D. Venancio González, ni el Sr. Montero Ríos, ni los Sres. Sánchez Pastor y Ronell, se han abstenido; los dos primeros porque no es abstenerse ausentarse de Madrid, después de ofrecer al Gobierno quedarse si creía necesario sus votos, y en cuanto á los dos últimos, lejos de abstenerse han votado con la mayoría, no habiendo por consiguiente, más abstenciones que las que se sabían de antemano, y con las cuales se contaba.

El debate ha terminado y la Compañía Trasatlántica ha dejado de ser el blanco de las iras y de los ataques de cierta clase. Mucha debe ser su satisfacción por el resultado de la discusión, pero justo es confesar que bien merecido lo tiene, porque si bien no le han faltado celosos defensores que han procurado presentar á la consideración del país los inmensos servicios que debe al patriotismo y á la abnegación de que siempre ha dado pruebas la Compañía Trasatlántica, en cambio los ataques han sido vivos, apasionados, injustos y hasta ofensivos para su buen nombre y crédito.

Unos han hablado de privilegios y monopolios; otros han insinuado cargos de inmoralidad; otros han declarado en quiebra á la Compañía; quién ha hablado de su ilustre fundador en términos poco exactos, acusándole de egoísmo y de explotador de las desgracias nacionales; quién, en fin, ha llegado hasta á comparar el trato de sus buques, con los que daban á los esclavos los barcos destinados al comercio de esclavos africanos.

Afortunadamente, estas acusaciones y estas diatribas no dejarán huella. En cambio el comercio, la navegación, la industria, bendecirán el día en que el Gobierno prestó á la sanción de las Cortes un contrato que pone en manos de esa Compañía tan combatida y calumniada, elementos poderosos que habrán de emplearse en su provecho y, por consiguiente, en provecho de la riqueza y de la prosperidad de la patria.

\*\*\*

He aquí ahora los nombres de los diputados que han tomado parte en la última votación:

«Señores que dijeron sí:

Sanchez Arjona (don Luis), Ibarra, Sallent (conde de), Sagasta (don Práxedes), Alonso Martínez, Balaguer, Leon y Castillo, Cassola, Navarro y Rodrigo, Lopez Puigcerver, Sagasta (don José), Garijo y Lara, Garnica, Marin, Arrando, Lopez y Molano, Crespo Quintana, Fernandez Blanco, Matos, Cort, Parias, Drake de la Cerdá, Ruiz Villegas, Gomez Cabezon, Socias, Rózpide, Lamas Varela, López Dórga, Albacete, Rodriguez Correa, Grande, García del Castillo, Martinez (don Candido), Muruve, Ferreras, Alonso Martinez (don Vicente), García Alix, Mansi (don Angel), Cuartero, Martinez, Aquerreta, Silve-

la (don Francisco), Rodriguez San Pedro, Gutierrez Agüera, Aguilar (marqués de), Sanchez Pastor, Arroyo (don Enrique), Jaramillo (don Juan José), Bosch y Serrahima, Rosell, Quiroga, Lopez Ballesteros, Cañellas, Godó, Avila Ruano, Ochando (don Andrés), Rodriguez Yagüe, Ochando (don Federico), Cabezas, Silva, Infantas (conde de las), Escavias de Carvajal Martinez del Campo, Mina (marqués de la), Castel Moncayo (marqués de), Romeral (marqués de), Alba, Ruiz Martinez (D. F.), Ortiz Gil, Perez Galdós, Maciá y Bonaplata, Sarga, Salcedo, Pérez (D. Sebastian), Hernández Prieta, Andrés Moreno, Soler y Plá, Aranda, La Cadena, Ruiz de Calarreta, Ruiz Capdepon, Gamazo (D. German). Fernandez de Soria, Bosch y Garbonell, Fernandez Villaverde, Rodríguez, García San Miguel, Pando, Aguilera, Sagasta (D. Primitivo), Leon y Cataumber, Orozco, Marcet, Búrgos, Guerrero, San Juan, Llera, Gosalvez, Puerta, Sancho, Bushell, Cañamaque, Fernandez Peral, Frau, Fernandez Capello, Castellano, Mochales (marqués de), Oñate, Gorostidi, Marin Luis, Salvador, Castel, Antequera, Ordóñez, Testor, Ballesteros, Bas, Quiroga Vazquez, Soto, Vior, Mompeon, Martinez Asenjo, Diaz Moreu; Lopez Pelegrin, Canalejas, Lopez (D. Juan José), Pineda, Cobian, Cruz, Chapa, Rodriguez (D. José), Betegon, Morales, Ausaldo, Alcalá del Olmo, Sanz y Peray, Fernandez Daza, Gonzalez Fiori, Gasca, Nuñez de Velasco, Niebla (conde de), Eguilior, Valle, Badaran, Mansi, (D. Rufino), García Benito, Sanchez Arjona (D. Gonzalo), Groizard, Fabra (D. Camilo), Laá, Aravaca, Palmerola (marqués de), Danvila, Nicolan, Vilana (conde), Heredia Spinola, (conde de), Díez Macuso, Garijo (D. Cipriano), Rodriguez Batista, Gutierrez de la Vega, Martinez Villasante, Hermida Ortiz y Casado, Recio, Calveton, Arriando Ballester, Rius (conde de), Silvela (D. Francisco Agustie), Rodriguez (D. Felipe), Bernabé y Soler, Montejó, Torre Minguéz, Vazquez Queipo, Aparicio (D. Luis), Montalvo, Santa María, Pardo Belmonte, Moncasi, Riquelme, Aguirre (D. Eduardo), Lopez Chavarri, Alcega, García Lomas, Nieto, Dominguez Alfonso, García Gomez de la Serna, Arribas, Martin Toro, Santana, Calvo Muñoz, Suarez Sanchez, Allende Salazar, Alvear, Torenó (conde de), Garrido Estrada, Revillagigedo (conde de), Isasa, Gonzalez Longoria, Peña-Ramiro (conde de), Jaqueto, Fernandez Alsina, Guitian, Rema, Oriol, Gamazo (D. Trifino), Enriquez, Mosquera, Gallego Díaz, Suarez Inclán, Pimentel, Prieto, Rey, Xiquena (conde de), Azcárraga, Rodriguez (D. Manuel), Maura, Monares, Fabra y Floreta, Villanova, Boixader, Gullon (D. Pio), Alonso Gastillo, García Riega, Gullon (D. Eduardo), Delgado (D. Justo Tomas), Sanz Riobó, Perojo, Burrell, Talero, Merelles, Flores Dávila (marqués de), Prast, Ibargoitia, Cardenas, Campo Grande (vizeconde de), Cánovas del Castillo, Cos-Gayon, Alvarez Bugallal, Ramos Calderon, Barroso, Pacheco, Soler y Bou, Gomez Marin, Gonzalez de la Fuente, Chavarri (D. Victor), Lastres Espinosa, Lopez (D. Gayo), Vilaseca, Badillo (marqués de), Pidal y Mon, Pidal (marqués de), Folla, Usara, Castro Serna (marqués de), Villanueva, Vincenti, Astray, Aparicio (D. Vicente), Maluquer, Martin Bernal, señor presidente.

Total, 260

\*\*\*

Señores que dijeron no:

Muro, Baselga, Azcárete, Villalba Hervás, Prieto y Caules, Figueroa, Pedregal, Cepeda, Celleruelo, Labra, Montoro, Portuondo, Fernandez de Castro, Castelar, Pons, Maissonave.

Total, 17.»

MADRID: 1887.

IMPRENTA DE JUAN CAJETANO GARCÍA  
Atocha, 151, frente á San Carlos