

EL POPULAR

Cumpliendo lo ofrecido, condenamos cuanto la prensa dice respecto del debate sostenido en el Senado sobre la importante compañía Trasatlántica.

De la *Gaceta Universal* del lunes, tomamos lo siguiente:

«EXITO LEGITIMO.

El debate de la totalidad no ha sido en la alta Cámara menos importante que en el Congreso.

La tarde del sábado debe señalarse con piedra blanca, así en los fastos del parlamentarismo, como en los de la Compañía Trasatlántica.

Cuanto a los primeros, porque casi al tiempo mismo en que era victoriosamente aprobado en el Congreso el artículo 1.º del proyecto que ha de transformar radical y ventajosamente la Administración de justicia, en el Senado pronunciaba un magnífico discurso el señor ministro de Estado, que sustituía en misión tan delicada al presidente del Consejo de ministros, que se hallaba enfermo.

En cuanto a la Compañía, porque sus prestigios han quedado tan bien demostrados, que puede estar orgullosa del éxito.

Dos aspectos tiene el debate á que nos referimos. El político y el administrativo.

Este será el primero que examinemos, si bien para hacerlo precisemos el espacio que otros asuntos nos reclaman.

Las alusiones de que había repetidamente sido objeto el señor Arnus por parte de algunos oradores que habían impugnado el dictamen, hicieron que este respetable senador pronunciase un discurso, que después de los pronunciados por los individuos de la comisión, es, en nuestro concepto, el que mejor destruye ciertos cargos formulados, con mejor deseo que acierte, contra la Compañía.

En efecto: el señor Arnus puntualizó tan discretamente la cuestión, que no fué exajerado tributo de simpatía el que le rindió la Cámara, oyéndolo sin perder dato de los aducidos por él oportunamente.

Y que este elogio no es exagerado tampoco, sino que está inspirado en la justicia é imparcialidad más estrictas.

Para demostrarlo bastará que reproduzcamos aquellos párrafos que por su fuerza de argumentación, han quedado incontestados por los que se oponen al dictamen.

Decía el señor Arnus:

«Yo entiendo, señores senadores, que el Estado, lo mismo que los particulares, tienen que rendir tributo de gratitud á los que prestan servicios á su país; y si el señor presidente lo tiene á bien, me permitirá leer los apuntes de los grandes servicios que ha prestado la empresa antes Antonio Lopez, hoy la Trasatlántica; será lo mas breve posible; pero deseo que conste que hubo un Mr. Mitchell que tomó la subasta de vapores y no cumplió con las condiciones impuestas; que entonces la empresa Lopez se sujetó á un servicio provisional para que el Gobierno tuviera ocasión y tiempo de hacer una nueva subasta; que se le pidió un depósito mas fuerte, y, en fin, señores, deseo que consten tambien los servicios que prestó la personalidad Lopez. Se ha dicho aquí, sin rebajar por eso en nada, muy al contrario, ensalzando como es debido y justo, no solo al ejército, sino á la marina de guerra, se ha dicho aquí cuáles han sido los servicios prestados á España por esta empresa durante la guerra de Cuba. Yo tengo buena memoria, trabajé mucho entonces,

y sé los grandes y eminentes servicios que prestó la compañía Lopez, como propietaria de la empresa de vapores y como particular, pudiendo asegurarnos que á ella se debe una parte de la tranquilidad y de la paz de Cuba, por los recursos que se adquirieron con la creación del Banco Hispano-Colonial, á la que coadyuvó grandemente D. Antonio Lopez. Deseo que conste esto, porque contribuyó mucho á que el digno general Martínez Campos pudiera salir tan brillantemente como salió de la empresa de pacificación de Cuba.»

Hé aquí ahora la historia y los servicios prestados al país por la empresa Lopez:

«Su jefe, D. Antonio Lopez, que había traído de América una gran fortuna y no escasos conocimientos, estableció en el año 1857 un servicio de vapores bisemanal entre Marsella y Alicante, tocando en Barcelona, que se extendía hasta Cádiz, combinado con el ferro-carril de Alicante á Madrid, que dada su rapidez, y en virtud de ofrecimiento espontáneo de la Compañía, el Gobierno le confió el servicio de la conducción de la correspondencia pública y de oficio que prestó gratuitamente. Este servicio entre Francia y la capital de España, fomentó extraordinariamente las relaciones mercantiles, por cuanto no solo atendía al pasaje, sino que verificaba el transporte, combinado tambien, á más de 500 pueblos del interior de España.

Ocurrió la guerra de Africa, y la Compañía, impulsada por su patriotismo, puso incondicionalmente todos sus vapores á disposición del Gobierno, que los utilizó trasportando tropas, heridos, material de guerra y provisiones.

En el año 1861, el servicio de correos de Cuba dejaba que desear por sus buques pequeños y de poca marcha. Comprendiéndolo así el Gobierno, al sacarlo á subasta por cinco años, de 1862 á 1866, exigió vapores de mayor tonelaje y marcha. Como mejor postor le fué adjudicado á la Compañía Lopez, éste fué su primer contrato trasatlántico, y yendo la empresa más allá de lo que pedía el Gobierno, presentó vapores de doble tonelaje y mayor marcha de lo que exigía el pliego de condiciones.

En 1865 el Gobierno sacó á pública subasta el servicio por diez años, y fué adjudicado á Mr. Mitchell.

Pasó el plazo que marcaba el pliego de condiciones (un año); el contratista no presentó ningún buque, y el Gobierno se incautó del depósito.

Terminando el primer contrato la Compañía y no habiendo cumplido el contratista Mr. Mitchell, el Gobierno propuso á la Empresa Lopez el contrato de un servicio provisional, con un número menor de barcos, por el mismo precio durante un año (1867), á fin de dar lugar á nueva subasta sin que se resintiera el servicio de correos, y la Compañía, siempre dispuesta á secundar al Gobierno, lo aceptó, destinando al servicio más barcos de los que pedía el Gobierno, es decir, haciendo el servicio provisional con el número de buques que el anterior. Este fué el segundo contrato trasatlántico.

Entonces el Gobierno convocó un concurso, y para evitar el fracaso de la subasta anterior exigió, un fuerte depósito á los que hicieran ofertas (8 millones de reales). Fué adjudicado el servicio á la Compañía Lopez por diez años (de 1868 á 1878), y este fué su tercer contrato trasatlántico.

Durante el mismo (en 1875), se aumentó una tercera expedición mensual

de correo, ida y regreso, y se hicieron con motivo de la guerra de Cuba, gran número de viajes extraordinarios conduciendo tropas. En 1876 fué á aquella Antilla, para terminar la guerra, el bravo general y mi amigo don Arsenio Martínez Campos, y con este motivo el Gobierno decidió mandar un refuerzo de 25.000 hombres, que la Compañía trasportó sin desatender el servicio de tres viajes mensuales de correos de ida y tres de regreso, en menos de mes y medio desde mediados de Setiembre, primer embarque, á fines de Octubre, que tuvo lugar el último, época la peor del año para cruzar el Atlántico, por el equinoccio, y sin que ocurriera el menor incidente. Este transporte, en la expresada época del año, llamó extraordinariamente la atención en Inglaterra, en términos tales, que el *Times* de Londres, periódico el más importante del Reino Unido, se ocupó de este hecho con gran elogio de la Compañía.

En 1877 se subastó nuevamente el servicio por diez años (desde 1878 á 1888), y fué adjudicado tambien á la Compañía Lopez. Sea el cuarto y actual contrato trasatlántico.»

Indudablemente, los datos citados por el Sr. Arnus son de esos que, valiéndolos de una frase vulgar, no tienen vuelta de hoja. La relación de los servicios prestados por el difunto D. Antonio Lopez obligan ciertamente no sólo á gratitud sino á recompensa por parte de la nación que ha sido objeto de ellos, uno y otro día, y en circunstancias bien difíciles y azarosas por cierto.

Ha quedado, pues, perfectamente dilucidado el punto administrativo, referente á la conveniencia del contrato.

Pero aun sobre este punto debemos reproducir algunas palabras del ilustre ministro de Estado, porque ellas demuestran la lealtad con que el Gobierno ha procedido y procede en este asunto, atento, como está, no al logro de particulares intereses, que por grandes que sean siempre resultan mezquinos, cuando se les pone en parangón con los sagrados intereses de la patria, que son los que el Gobierno cuida de fomentar, para que de su desarrollo se obtengan beneficios tan importantes como los que indudablemente producirá en su día la prórroga del convenio con la compañía anteriormente mencionada.

El señor Moret, con la elocuencia que le es propia y que tanto admiran propios y extraños, decía, contestando al respetable señor duque de Tetuan, lo siguiente:

«Cuando oia yo á S. S. lanzar al Gobierno con tanta elocuencia los últimos cargos de su discurso, por haber terminado ese contrato con la Compañía Trasatlántica, ó mejor dicho, por haberlo preparado trayéndolo al Parlamento y no haberlo llevado al concurso, me decía á mi mismo: el argumento del señor duque de Tetuan es de aquellos que prueban demasiado y hacen el elogio del Gobierno. Todos esos argumentos tendrían una fuerza inmensa si el Gobierno hubiera pedido una autorización para contratar y hubiera realizado el contrato; pero cuando lo trae al Parlamento, ¿qué concurso, ni qué clase de condiciones hay superiores al análisis que está sufriendo y á las cosas que están diciéndole contra él?

El Gobierno tiene la misión, y si no la responsabilidad, de hacer lo que crea bueno por las razones ya dichas, muchas de las cuales han repetido eloquentemente el señor duque de Tetuan, haciendo justicia al Gobierno; pero, una vez aceptada esa responsabilidad,

la razón de la censura desaparece cuando la cuestión se airea, se ventila y se vé con esa luz y claridad que dá la discusión, cuando se mira y valiéndome de un símil, por la lente convergente de los Cuerpos Colegisladores que hace que se penetre hasta los últimos intersticios y átomos de la cuestión que se discute.

Este argumento contesta, en mi sentir, satisfactoriamente á ese recelo, que yo aplando, á esa delicadeza, que yo estimo, de los señores senadores que han querido llevar su escalpelo hasta este punto.»

No cabe de ello duda. La rectitud del Gobierno no pueden dejar de reconocerla ni los más encarnizados adversarios é impugnadores del dictamen, porque las razones aducidas por el señor ministro de Estado son incontrastables.

Y por cierto—y en esto llegamos al segundo punto que someramente nos proponemos tratar en el artículo—por cierto que el discurso del señor Moret ha sido, bajo su aspecto político, tan conciliador, tan hábil, tan elocuente, que ha destruido, en nuestro concepto, las delicadas suspicacias que en sus ánimos pudieran sentir, por su actitud contraria al proyecto, los señores general Salamanca, á quien nosotros respetamos en todo lo que vale, y no es poco, y el duque de Tetuan, ilustre figura de nuestro partido, al cual pertenece, más aún que por espíritu de disciplina, por la convicción y fe profunda que tiene en la bondad y pertinencia de nuestros ideales, sintetizados completamente en el programa del Gobierno.

Si; el Sr. Moret ha suavizado con tal acierto las asperezas que á los pesimistas parecían menos pulimentables, que ha merecido por ello entusiastas felicitaciones de todos los que juzgan la política desapasionadamente.

El período en que el Sr. Moret se ocupa de la actitud de los expresados señores respecto al Gobierno, y de este respecto á aquellos, merece que lo reproduzcamos, y vamos á hacerlo, aunque tengamos que vencer exigencias de espacio y tiempo, para nosotros formidables.

Dice así:

«En primer lugar, permítame el señor general Salamanca que extraña de algún valor, atribuya algún sentido político, bien entendido, á las declaraciones de periódicos que S. S. ha supuesto, en mi sentir, sin fundamento bastante, inspirados por alguno de los ministros. Los ministros no tienen otro pensamiento que el del Gabinete, y á las declaraciones de un periódico no se puede atribuir fuerza alguna política cuando se trata de hechos de esta importancia.

Los ministros no desean ni individual, ni en colectividad, que el señor Salamanca abandone el partido liberal, ni esté enfrente de él.

Su señoría, pues, no puede fundar ninguna evolución política en esas declaraciones, y en efecto, no la ha fundado. Por eso sus declaraciones anteriores son las de estar dentro del partido liberal con independencia de juicio.

Esa la teneis todos, vosotros, señores senadores, y el Gobierno no intenta privaros nunca de esa facultad, que es la que constituye la esencia del régimen parlamentario. Tiene si el Gobierno el derecho de juzgar en qué momentos y ocasiones debe dejar caer en balanza, no su influencia como Gobierno, sino su amistad y juicio propio sobre aquellos que sientan vacilar el suyo en cuestiones como ésta; en las cuales no es extraño, sino natural y lógico, que las corrientes se crucen, que

en espíritus rectos y patrióticos, como los de los señores duque de Tetuan y Salamanca, se verifiquen esas luchas encontradas entre afectos, sentimientos y direcciones que son las que producen en el mundo físico los torbellinos, y en el moral de la política y el moral de la vida parlamentaria, estas discusiones. (Bien, bien).

Enhorabuena, pues, al Gobierno por el acierto con que ha encauzado el debate, y enhorabuena tambien á la nación, porque ya no hay recelo alguno de que los servicios marítimos sufran percañes ni entorpecimiento alguno de mayor cuantía.

Creemos, pues, que no pecamos de optimistas al decir que merece señalarse con piedra blanca en los fastos parlamentarios la tarde de anteayer.»

De El Pabellón Nacional:

«EN EL PARLAMENTO.

LA TRASATLÁNTICA

Como estaba anunciado, ayer habló el señor ministro de Ultramar para contestar al duque de Tetuan y hacer el resumen del debate sobre la totalidad del dictamen.

Aunque parezca mentira, el señor Balaguer hubo de empezar por defenderse de inculpaciones en que nadie, ni los mismos que las hacen, creen, recabando para sí todas las responsabilidades que pueda haber en el contrato; pero creemos que el Sr. Balaguer ha gastado demasiado tiempo en esa defensa.

El tono y el carácter que han dado á sus discursos los oradores que han hecho oposición al dictamen, y especialmente los señores duque de Tetuan y general Salamanca, revelan que de lo que se trata es de hacer política, y política menuda, y que, á trueque de hacerla, no importa que se amontonen cargos y se hable de responsabilidades y de otras cosas que ya no causan efecto, porque todo el mundo sabe á qué atenerse.

El señor ministro de Ultramar creyó, sin embargo, debe consagrar una parte de su discurso á este asunto, y después habló con lenguaje entusiasta de las ventajas que traerá el contrato que se discute, negando que se trate de espléndidos regalos á la Compañía Trasatlántica, que nadie ha pedido ni á nadie le conceden, antes por el contrario, el Estado puede llegar á entrar en participación de las utilidades de la Compañía.

Se ha dicho que el Gobierno y la comisión se han negado á admitir modificaciones en el dictamen, y á esto contestó el Sr. Balaguer que se han admitido en el Congreso y pueden admitirse tambien en el Senado, mientras se limiten á puntos que se estimen justos y convenientes; pero pudo añadir tambien que, como lo que se discute no es el contrato, sino una cuestión de subsidios, que naturalmente se relaciona con lo contratado, son difíciles las modificaciones, hallándose como se hallan previstos, los casos más esenciales.

Hablando de las opiniones emitidas por algunos periódicos extranjeros, de esos que el Sr. Beranger supone vendidos, confirmó el ministro de Ultramar la exactitud de estas opiniones, manifestando que el contrato para el establecimiento de los servicios marítimos forma parte de un vasto plan de organización, encaminado á poner remedio á la situación que atraviesan nuestras provincias de Ultramar y á desarrollar los intereses de España en América.

Entró después el señor ministro de

Ayuntamiento de Madrid

Ultramar en consideraciones sobre los argumentos expuestos por los impugnadores del contrato, respecto á velocidades, subvenciones y demás detalles que tan prolijamente se han tratado. Esto ha llegado ya á convertirse en un círculo vicioso, del que esperamos se salga pronto, porque la discusión en un asunto, siquiera de la importancia del que se discute, adquiere el carácter que ha llegado á tomar con la discusión, no se consigue nada.

Los que no se hayan convencido ó no quieran convencerse por cualquiera razón, entenderán á su modo el asunto, acumularán sofisma sobre sofisma, truncarán discursos para mejor aplicarles deducciones violentamente sacadas, barajarán á su gusto los números y datos de la estadística, y estarán así hasta la consumación de los siglos, aderezando de vez en cuando su tarea con frases de dudoso gusto, ó cargos poco pertinentes, ó retenciones que quieren parecer hábiles ó intencionalmente y resultan de una ridiculez extraordinaria.

De la *Gaceta Universal* de anoche:

UN BUEN DISCURSO.

Nos referimos al que ha pronunciado ayer en el Senado el señor ministro de Ultramar, resumiendo el debate sobre la totalidad del proyecto de ratificación del contrato con la Transatlántica.

El Sr. Balaguer, con esa firmeza que sólo da el convencimiento, refutó brillante y victoriosamente los cargos que se le han dirigido durante la discusión, y sus argumentos no tienen réplica posible, porque son argumentos que apoyan de consuno la razón y la lógica.

Sabido es que alguien ha dicho que el contrato que se discute no es una gloria para el partido liberal. Pues bien; véase de qué digna manera destruyó el Sr. Balaguer tan insidiosa afirmación y sospecha tan insidiosa:

«Precisamente—decía—por ocupar hoy los liberales el Gobierno, precisamente por responder á lo que de ellos podía esperar la opinión y á lo que tenía derecho la opinión á pedir á los hombres de ese partido, precisamente por esto solo, es por lo que se ha traído este proyecto á la Cámara.

Era para mí tan clara y evidente la razón que tenía el Gobierno, tan clara y evidente también la necesidad de celebrar este contrato con la Compañía Transatlántica, estaba de tal modo alejada de este contrato ó proyecto de contrato, que es lo que hoy es en realidad, toda idea de sombras y nebulosidades, que se podía con toda independencia venir á solicitar de las Cámaras su voto afirmativo ó negativo, precisamente porque de las mismas Cámaras había salido el primer eco ó el primer sentimiento de adhesión á los intereses del país, rogando al Gobierno que no rescindiera el contrato con la Compañía Transatlántica, y que tratara de estudiar la manera de establecer una línea de servicios marítimos y postales que nos pusiera en comunicación con todas las naciones principales del mundo, á fin de abrir nuevos mercados á nuestros productos y nuevos caminos á la industria y comercio.

Esta es la verdad, y pretender desconocerla es cerrar los ojos á la luz de la evidencia.

Como tampoco tiene fundamento los cargos de carácter técnico opuestos al dictamen, porque el señor Balaguer supo demostrar tan claramente la verdad, contestando al duque de Tetuan,

que nosotros, guiados en este asunto como en todos, de móviles patrióticos, no podemos resistir al deseo de reproducir íntegro el importante discurso del ministro.

Decía este:

«Vamos á ver, pues, si puedo convencerlos y llevar á vuestro ánimo, señores senadores, y á vuestra conciencia, la convicción que hay en la mía. Fácil ha de ser mi cometido.

Los servicios marítimos que el nuevo contrato establece, áun hecha abstracción de los de Buenos Aires, Fernando Póo y Marruecos, esos servicios que el duque de Tetuan considera iguales á los que hoy existen, lo mismo en punto á marcha y capacidad de los buques, que en cuanto al recorrido de estos y á las tarifas de trasportes, etcétera, esos servicios se diferencian sin embargo en las siguientes condiciones:

En cuanto al recorrido, los actuales servicios implican uno de 540.000 millas; los nuevos servicios establecen el de 770.000.

El servicio puramente colonial que España tenía, queda, gracias á ese aumento de recorrido, en buques propios, convertido en vasto servicio continental que, completado con las líneas de Buenos Aires, Fernando Póo y Marruecos y con los servicios combinados, nos colocan en punto á comunicaciones marítimas regulares á la altura que puede apetecer una potencia de primer orden.

En cuanto á servicios combinados, el pliego actual nada establece. El nuevo obliga á establecer servicios combinados con un recorrido de millas 840.504, que nos ponen en comunicación con casi todos los puertos importantes del mundo, no visitados por los correos, y que, gracias al aliciente que al cargador ofrecen en sus tarifas, ha de resultar altamente ventajoso para el país.

La marcha media de los buques debe ser en la actualidad de millas 9'90 por hora en la línea de Cuba, y lo mismo en la de Filipinas. En adelante deberá ser de 11 1/2, 12 y 12 1/2 en la línea de Cuba, y 10'15, 11'15 y 12 1/2 en la de Filipinas.

La marcha en prueba, que es hoy de 11 millas en ambos servicios, se elevará á 12, 13 y 14 y deberá llegar en tres buques á 17 millas, aumentándose en media para los que deban sustituir á estos, y en una para los que deban sustituir á los restantes.

¿Y sabe el señor duque de Tetuan el mayor costo que implica la navegación á las nuevas marchas? Pues con arreglo á presupuestos extranjeros, ya citados, no bajaría de 6.122.000 pesetas.

Respecto á la capacidad, exigen los pliegos actuales 2.000 toneladas de arque, y 5.000, 5.500 toneladas de desplazamiento los nuevos.

En cuanto á los servicios de guerra, aquellos establecen solo los de trasportes, y éste, además los de cruceros y avisos, por lo cual además de exigir tres buques de un andar excepcional y un mayor armamento en todos ellos, obliga á que los planos de los buques se sometan á la aprobación del ministerio de Marina.

Los pliegos vigentes nada fijan acerca de los servicios comerciales: el nuevo establece tarifas relacionadas con las extranjeras, nunca más caras en los puertos españoles que en los extranjeros, 10 por 100 más baratas que aquellas para los puertos servidos por combinación, y reducidas en un 50 por 100 para cierto número de toneladas en cada línea, en 20 por 100 para cierto número de emigrantes, y siempre 10 por 100 más bajas para la emi-

gración á nuestras colonias que para la emigración al extranjero. La importancia de estos servicios no necesita explicaciones.

Las facilidades que al comercio proporcionan los agentes y la seguridad de fletes económicos, son la base sobre que se desarrolla en todas las naciones el comercio de exportación.

Las tarifas oficiales, hoy fijas, se sustituyen por tarifas que han de ser siempre 30, 35 y 60 por 100 más bajas que las particulares de la Compañía, y por tanto, que las extranjeras, lo cual ha de proporcionar grandes economías al Tesoro en el porvenir.

Por último, es peculiar del nuevo pliego la condición de destinar á mejoras del servicio ó rebajas de tarifa el 33 por 100 de los beneficios de la Compañía que excedan del 5 por 100 sobre el valor de los buques.

Señaladas estas diferencias, que son otras tantas ventajas que el nuevo pliego proporciona al Estado y al país, ¿se concibe que se diga que la mayor subvención que otorga no está justificada por mejora alguna introducida en el servicio?

Un recorrido de una mitad más de extensión, buques de un andar muy superior, líneas nuevas, nuevos servicios auxiliares de guerra, ventajas comerciales de indisputable importancia, garantías de mejora en el servicio, ¿nada significa todo esto?

Pues bien, señores: cuando se exigen estos servicios de una compañía; cuando hay una rebaja tan considerable en los fletes; cuando se protege de tal modo al comercio de nuestro país, que realmente no estaba protegido por el anterior contrato; cuando se consigue que los fletes se fijen por lo menos al precio de los fletes extranjeros; cuando se alcanza acabar con la irritante desigualdad que resultaba, por ejemplo, de que los fletes desde Liverpool á Manila fueran más baratos que desde Barcelona á Manila; cuando se consigue una verdadera flota que será un contingente auxiliar importantísimo para nuestra marina de guerra, en un caso dado; cuando se establecen servicios en tantas y tan complicadas líneas; cuando se recaba en el 50 por 100 de beneficio para los productos que el Gobierno quiera introducir en determinadas comarcas, ¿cómo una inteligencia tan clara como la del señor duque de Tetuan se ofusca hasta el extremo de hacerme ver á mí palpalmente que estaba S. S. completamente ofuscado por la pasión del momento y por el deseo de combatir este contrato?

Rectificado ya este, que era uno de los puntos capitales del discurso del señor duque de Tetuan, voy á rectificar el otro, que me incumbe más directamente, porque S. S. dijo que yo desconocía el art. 49 del contrato, y os voy á demostrar que quien le desconoce es él.

Y antes de pasar á otro punto, voy á permitirme rectificar la mala inteligencia que el señor duque ha padecido al suponer que yo desconocía el artículo 49, puesto que suponía que el país se había de beneficiar en un millón y pico de pesetas por rebajas de que disfrutarían los fletes de los productos transportados entre España y Filipinas, gracias á la rebaja de 10 por 100 que solo concede dicho artículo á los productos destinados á puertos servidos por líneas combinadas.

Si el señor duque de Tetuan hubiese leído el *Extracto del Diario de Sesiones*, se hubiera convencido de que yo no he padecido ese error. Es de la condición que dicho artículo establece, de que nunca las tarifas de las Compañías serán más caras para los productos españoles que para los extran-

jeros, de donde yo he deducido la cifra á que el señor duque de Tetuan se refería.

Con efecto, yo dije que hoy los fletes están recargadísimos; como que hay gran diferencia en lo que cuestan de Liverpool á Manila comparado con lo que cuestan de Barcelona á Manila, mientras que por el párrafo 4.º del artículo 49, las tarifas no podrían exceder de los que para iguales destinos rijan en servicios postales extranjeros.

Pues bien; aquí está la fuerza de mi argumentación y en esto se halla basado mi aserto.

Pero agregaré más, y es que esa cifra puede ser todavía mayor, pues el Gobierno, con arreglo al párrafo 8.º de ese artículo que el señor duque supone que desconozco, puede destinar á rebajas de las tarifas de la Compañía, áun por encima de las que exija su nivelación con las análogas extranjeras, el 33 por 100 de los beneficios de la Compañía que excedan del 5 por 100 del valor de sus buques, beneficios que no serán, ciertamente pequeños, á juicio del señor duque de Tetuan, que cree que la Compañía ha de disfrutar de un regalo anual de 3.464.000 pesetas.

También tendrá el Gobierno el derecho de rebajar las tarifas, aunque se mantengan dentro de las condiciones de este artículo: pero las que nuevamente se establezcan, no serán obligatorias para la Compañía hasta que las líneas produzcan el excedente de que trata el art. 7.º.

Este cálculo, que debe aceptarlo el señor duque de Tetuan, porque está basado en los beneficios de la Compañía que, según S. S., va á obtener tan grandes rendimientos, y por consiguiente, ó la Compañía se arruina ó alcanza beneficios, y si éstos obtiene entra de lleno por parte del Gobierno el art. 7.º, y en ese artículo se agrega al cálculo de un millón y pico de pesetas el 33 por 100 después del 5 por 100 del valor de los buques.

Véase, por tanto, cuán equivocado estaba S. S. en los cargos que dirigía al ministro de Ultramar; su equivocación es todavía mayor.

No cabe duda de que el Sr. Balaguer en las anteriores apreciaciones, fundadas en datos exactos é incontrovertibles, ha demostrado la rectitud de los propósitos del Gobierno y la conveniencia del contrato.

Otros puntos trató el ministro que desvanecieron toda duda respecto á que nuestro contrato sea mucho más ventajoso para el estado que lo son los de las Compañías extranjeras para sus Estados respectivos; y como esta comparación importa mucho conocerla, creemos conveniente reproducirla. Es la siguiente.

«Vamos á comparar contrato con contrato—decía el ministro.

En tamaño de buques, los pedimos de 4.500 y de 5.000 toneladas, cuando Francia, en su línea paralela á la de las Antillas, nos pide de 2.500 y de 4.000 en la Indo-China.

Alemania los pide de 2.000 toneladas de arque, que equivalen á unas 3.200 de desplazamiento. Inglaterra no determina el tamaño.

Respecto á pruebas de velocidad, Inglaterra no exige pruebas. Francia 13 millas para el servicio á Méjico; nosotros pedimos buques de 13 millas, de 14 millas y de 17 millas.

Velocidad en servicio.—Nuestra velocidad, que gradualmente va aumentando hasta 12 1/2 millas, es superior á la de 11 1/2 y 12 millas de Francia y de Inglaterra en sus líneas á Centro América, y superior también á las de

Italia, Alemania ó Inglaterra en sus servicios á la India.

Francia paga una subvención adicional, ó prima de velocidad, en su servicio de Centro América, y nosotros tendremos las mismas ventajas que ella tenga, en punto á aumento de velocidad, sin pagar la prima ó su subvención adicional, porque es sabido que todas las Compañías superan la velocidad contratada, so pena de exponerse á no cumplir, y porque la competencia entre ellas mismas las obliga á exceder sus compromisos.

En punto á tarifas.—La Compañía inglesa tiene completa libertad, lo mismo la francesa, aunque obligada á no hacerlas superiores para puertos franceses que para extranjeros. Nosotros hemos impuesto esta condición á la Compañía española y además sus tarifas serán intervenidas por el Gobierno, no podrán ser superiores á las que rijan en líneas paralelas extranjeras.

El Gobierno puede imponer rebajas de 50 por 100 para favorecer el transporte de ciertos productos y de 15 y de 2 por 100 en el transporte de emigrantes en ciertas circunstancias. Tampoco podrá la Compañía cobrar á los emigrantes á nuestras colonias precios que no sean 10 por 100 más bajos que para el extranjero.

Los trasportes del Gobierno.—Sepagan en la línea inglesa á precio completo, y la compañía solo está obligada á recibir en cada buque 8 de primera, 4 de segunda, 10 de tercera. En el contrato español, el Gobierno puede disponer de la tercera parte de la cubierta, y disfruta de rebajas de 30 por 100, 35 por 100 y 60 por 100. En el contrato francés, la rebaja de que disfruta el Gobierno es de 30 por 100.

Servicios militares.—El contrato inglés para la India solo reserva al Gobierno el derecho de comprar ó fletar los buques á precios que se fijen por arbitraje, pero los barcos no están obligados á tener ninguna condición especial en su construcción.

Los nuestros deberán construirse sobre los planos aprobados por el ministerio de Marina, lo mismo que en Francia, pero allí se exige á los buques la marcha en prueba que estrictamente corresponde á la del servicio, y nosotros exigimos que haya tres buques de 17 millas en prueba, que es muy superior á la que se necesita para el servicio, con el objeto de tener ese número de buques en condiciones completamente satisfactorias para casos de guerra. Los demás buques, á medida que se vayan inutilizando en el servicio, irán siendo sustituidos por otros de una milla más de marcha.

Todas estas condiciones son desconocidas en los contratos extranjeros. ¿Cuál es, pues, el punto en que el Gobierno ha desatendido los intereses del Estado?»

Ninguno ciertamente. El contrato es una gloria para el partido que lo propone, porque es una grande necesidad nacional, como repetidas veces hemos demostrado.

Con decir que la rectificación del duque de Tetuan no ha desvirtuado en lo más mínimo el buen efecto producido por el discurso del Sr. Balaguer, queda dicho que los honores de la sesión de ayer en el Senado correspondieron á ese discurso.

Nos complacemos en consignarlo así para satisfacción del país, que ve nuevos horizontes de prosperidad en la prórroga del contrato.

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