

DE

EL POPULAR

Adquiriendo cada día mayor importancia los debates del Senado sobre la concesión de los servicios marítimos en favor de la compañía Trasatlántica, seguimos tomando de la prensa los artículos mas notables que en pro de dicha empresa se están publicando.

La opinión, que desde el primer día se pronunció en pro de dicha compañía, encontrará en nuestro trabajo de recopilación cuantos argumentos desee para rebustecerla sobre los escasos que defienden lo contrario.

Hé aquí lo que refleja la prensa de ayer y de hoy:

De El Figaro:

La Trasatlántica en el Senado.

Antes de ocuparnos de lo acontecido en el Senado en el día de ayer respecto de la rectificación del contrato sobre servicios marítimos, vamos a complacer a varios amigos, y hasta podemos llamar admiradores de la inteligencia y patriotismo de los antiguos y modernos directores de la Compañía Trasatlántica española, publicando los dos estados que desean conocer, ofrecidos al Senado el sábado por el señor Hoppe, y a los cuales hicimos referencia en el número de anteayer de nuestro periódico, si bien muy a la ligera, no obstante su mucho interés, por carecer de tiempo y espacio. Hoy disponemos de ambas cosas; es muy justa la demanda que se nos hace y no vacilamos en atenderla como merece.

La causa que ha tenido el ilustrado senador Sr. Hoppe para presentar a la consideración de la Cámara alta los estados a que nos venimos refiriendo, la constituye el haber dicho a los inusitados impugnadores de la digna y honrada Compañía Trasatlántica española, que ésta solo contaba con tres ó cuatro vapores que no sirven, que no hacen navegación rápida, que son un continuo peligro, que han llevado los soldados a Cuba como esclavos, con otras inexactitudes análogas. Y nuestros lectores van a convencerse, como ya lo están cuantos oyeron al Sr. Hoppe, de que al formular esas acusaciones se atropelló la verdad. Hé aquí la prueba:

Nombres de los vapores que pertenecen a la Compañía Trasatlántica española.

Línea de las Antillas.

Cataluña, Ciudad de Santander, San Ignacio de Loyola, Isla de Luzón, Ciudad de Cádiz, España, Ciudad Condal, Antonio Lopez, P. de Satrustegui, Mendez Nuñez, Habana, Coruña.

Tonelaje exigido por el pliego de condiciones vigentes: 2.000 toneladas españolas del sistema Moorson, ó 1.800 de constructor.

Andar que se exige: 11 millas en mar calma.

Resultado de las actas de reconocimiento:

VAPORES	TONELAJE	ANDAR — Término medio
Isla de Luzón	4255'05 bruto	13 m.*
San Ignacio de Loyola, antes Viñuelas.....	3227'58 id.	13 m.*
Ciudad de Santander.....	3867'00 id.	13'85
Cataluña.....	3785'00 id.	16'51
Antonio Lopez.....	3459'91 id.	15'87
pez.....	1979'02 neto	

Coruña.....	2108'89 »	12'02
Habana.....	1678'40 »	12'69
España.....	2334'03 »	12'69
Ciudad Condal.....	2395'80 »	12'57
Mendez Nuñez.....	2345'33 »	12'06
Satruestegui, antes A. Lopez.....	2171'03 »	12'94
Ciudad de Cádiz.....	3084'25 »	14'02

Línea de Filipinas.

San Agustín, Isla de Cebú, Santo Domingo, Reina Mercedes, Veracruz, Isla de Panay.

Tonelaje exigido por el pliego vigente: 2.000 toneladas de arqueó, total bruto, sistema Moorson.

Andar que exige: 11 millas en mar calma.
Resultado de las actas de reconocimiento:

VAPORES	TONELAJE	ANDAR — Término medio
San Agustín, antes Venezuela.....	2332'44 bruto	13 m.*
Isla de Cebú.....	1553'93 neto	
Santo Domingo.....	3259'07 total	14'43
Reina Mercedes.....	2000'00 total	11
Veracruz.....	3181'31 total	12'93
Isla de Panay.....	2073'91 neto	
	2749'60	12'41
	3544	13

Vapores suplementarios de las líneas de las Antillas y Filipinas.

VAPORES	TONELAJE	ANDAR — Término medio
Mindanao.....	4129	13'34 m.*
Panamá.....	2085'38 bruto	12'41
	1317'29 netas	

Esos son los tres ó cuatro vapores sin toneladas y sin fuerza. Juzguen nuestros lectores.
Ocupémonos ahora de los restantes vapores que hay en España.

ESTADO que comprende el número de buques de vapor mercantes españoles, y su diferente tonelaje, existentes en el año actual, con expresion del dueño á que pertenecen:

NOMBRE DEL ARMADOR.	DOMICILIO.	De 1.000 á 2.000 toneladas.	De 2.000 á 3.000	De 3.000 en adelante.
Compañía bilbaina de navegacion.....	Bilbao.	4	»	»
Señores Olano, Larrinaga y Compañía.....	Liverpool.	1	4	1
Compañía línea de vapores Serra.....	Bilbao.	2	4	1
D. Eduardo Yebes.....	Idem.	3	»	»
D. J. Roc y Compañía.....	Barcelona.	4	»	»
Señores Salas y Vidal.....	Idem.	2	»	»
D. Antonio Martinez de Pinillos y Compañía.....	Cádiz.	2	1	»
Marqués de Campo.....	Madrid.	2	3	»
D. Manuel María Arroategui.....	Bermeo.	3	3	1
D. Juan Bautista Morera.....	Barcelona.	2	1	2
D. Dionisio T. Elizaga.....	Bilbao.	3	4	»
D. José Astier.....	Palma.	1	»	»
Señores Ibarra y Compañía.....	Sevilla.	3	»	»
D. Juan Vicente Durañona.....	Santurce.	2	»	»
D. José A. Uriarte.....	Guecho.	2	»	»
Compañía catalana de vapores Trasatlánticos.....	Barcelona.	1	1	»
D. José Pi y Comas.....	Idem.	3	»	»
Compañía trasportes marítimos.....	Idem.	»	1	»
Empresa marítimo puerto-riqueña.....	Puerto-Rico.	1	»	»
D. Joaquin Gurri.....	Barcelona.	1	»	»
Compañía navegacion La Flecha.....	Bilbao.	2	5	2 Super-dióno
Señores Inchausti y Compañía.....	Manila.	1	»	»
D. Pablo María Tintoré y Compañía.....	Barcelona.	3	»	»
D. Ramon Herrera.....	Habana.	5	»	»
Señores Mendez y Compañía.....	Cienfuegos.	3	»	»
Señores Saez y Compañía.....	Sevilla.	5	»	»
Señores Ibarra, hermanos y Compañía.....	Bilbao.	2	2	»
D. José Sister y Compañía.....	Valencia.	2	»	»
D. José Serra y Font.....	Bilbao.	2	2	»
D. Francisco Rojas.....	Idem.	1	»	»
D. José Ramon Uriarte.....	Bilbao.	1	»	»
D. Angel Urraza.....	Idem.	1	»	»
D. Pedro Miró.....	Palma.	1	»	»
D. José Martínez de las Rivas.....	Bilbao.	4	1	»
Señores Aldecoa y Compañía.....	Manila.	2	»	»
D. Miguel Jose Martin Martinez.....	Bilbao.	1	»	»
D. Ramon Larrinaga.....	Liverpool.	1	1	»
Señores Vinuesa y Compañía.....	Sevilla.	2	»	»
D. Felipe Cuza y Compañía.....	Santiago de Cuba.	1	»	»
Señores Sanginés Sobrino.....	Bilbao.	»	1	»
D. Godofredo A. Munder.....	Santiago de Cuba.	1	»	»
D. Pelegrin Pomés.....	Barcelona.	»	»	1
Compañía valenciana de navegacion.....	Valencia.	1	»	»
		81	34	7

Queda demostrado con estos estados oficiales que la flota de la Compañía Trasatlántica española no tiene rival, ni equivalente, ni existe nada que a ella se acerque en nuestro país; y que no contamos, por desgracia, con elementos para un concurso, en el cual, de intentarse, se hubiera impuesto la Trasatlántica á los postores, al Gobierno y al país. Por esta razon hemos sostenido y sostendremos siempre que el Gobierno fué precavido y discreto al ofrecer á esa notable Compañía un contrato mucho más beneficioso al Tesoro que hubiera podido serlo el resultado de una subasta.

Con esto damos por terminado ese asunto, y pasamos á ocuparnos del acontecido ayer en la sesión del Senado.

Fué ésta la más corta de las seis dedicadas á la ratificación del contrato de la Trasatlántica en el alto Cuerpo, y el peso de ella lo sostuvo el señor ministro de Ultramar con la ayuda de una regular parte que tocó á la rectificación del señor duque de Tetuan.

Empezó el Sr. Balaguer quejándose de la fuerte oposición que ha hecho al proyecto que se discute el señor duque de Tetuan. Entiende que dicho señor no ha estudiado bien el contrato, y que por esta causa lo ha combatido tan rudamente.

Como el señor duque se fijó solo ó muy principalmente en lo gravoso que á su juicio era el referido contrato, manifiesta el error en que aquél está.

«Los cargos, dice, del señor duque de Tetuan son tan injustos, por ser

hechos por un hombre de la rectitud de dicho señor, como infundados, se gun tendré ocasion de demostrar. En primer lugar, señores senadores, yo debo decirles que una de las cosas que más me han asombrado en mi larga vida pública, ha sido el que se venga haciendo tan dura oposición á este contrato con la Compañía Trasatlántica, cuando sinceramente creía, y lo he dicho varias veces, y vuelvo á repetirlo ahora, que en lugar de ataques íbamos á recibir plácemes y aplausos. Si de algun asunto sometido á la deliberación de las Cámaras se puede decir que tiene verdadera opinion pública, es de éste. Recordad, señores senadores, las manifestaciones hechas en este mismo sitio, ocupando la presidencia de la Cámara la misma ilustre persona

que hoy; recordad las manifestaciones hechas en el otro Cuerpo Colegislador; recordad el eco de la opinion pública expresado por la inmensa mayoría de los periódicos de España; recordad, en fin, las manifestaciones de las Sociedades económicas, de los Centros navieros, de las Cámaras de comercio, de las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos, de las cuales en uno de mis anteriores discursos os hice una breve reseña, y decidme si despues de todo esto no debia creer el Gobierno, y especialmente el ministro de Ultramar, que la opinion estaba hecha sobre un asunto que es de verdadera trascendencia, no como se ha venido suponiendo y se quiere suponer para los intereses de una Compañía determinada, sino para los altos, grandes y legítimos intereses de la patria.»

El señor ministro de Ultramar no ha querido fijarse, é hizo muy bien, en que el duque acentuaba tanto más su oposición al contrato cuanto quería aparecer ardiente ministerial; ó más claro, atacando al uno pretendia que resaltara más su amor al otro. Pero el Sr. Balaguer, fundado en un principio de estricta justicia, prescindió, con aplauso de cuantos le oíamos, de la parte amorosa, y atento á la defensa de un contrato conveniente al país, fué refutando con brillantez uno por uno todos los cargos que al mencionado contrato y á la benemérita Compañía Trasatlántica habia hecho el señor duque.

Hé aquí otro párrafo del señor ministro, que debe ser leído por nuestros suscritores:

«El señor duque de Tetuan sabe presentar las cosas de una manera hábil y admirable; no solo es un distinguido orador, sino que es un hábil polemista, y como tal, procuró presentar en su discurso las cosas de manera que pudieran hacer (yo no sé si hicieron) algun efecto en la Cámara, fundándose en sofismas y en apreciaciones de su señoría completamente inexactas. Yo no sé si aprovechó la ocasion de sostener esta ruda oposición al contrato para hacer lo que aquí se llama un acto político... (El señor duque de Tetuan: Declaré que no; dije precisamente lo contrario.) Pues no queriendo su señoría hacer un acto político, como lo declaró, no comprendo, se lo digo con franqueza, ni esa division de voto que S. S. hizo entre voto político y voto administrativo, ni tampoco esa ruda oposición hecha á un contrato, dirigiéndose á la parte más esencial y más política que puede tener, porque este contrato (ya lo he indicado y lo he leído aquí), según ha dicho un periódico, no precisamente de nuestro país, sino un periódico extranjero, obedece á todo un plan de política continental y colonial de España; este contrato, como decía el periódico extranjero que os lei en una de las últimas sesiones, significa el despertar de la política española para todo lo que conduce á velar por los intereses comerciales, marítimos é industriales.»

Despues le recuerda las nuevas vías de comunicacion que por ese contrato se abren al comercio, á la industria y á la nacion; en fin, que va á pasear por casi todos los mares conocidos su bandera española.

El Gobierno pudo limitarse á pedir el crédito necesario para realizar el contrato; pero hemos preferido, decía el Sr. Balaguer, traerlo honradamente á las Cámaras para admitir y apendizarlo con todas las enmiendas que en poco ó en mucho lo mejoren.

No quedó idea ni frase del señor duque de Tetuan que el ministro no rebatiera con brillantez, y concluyó añadiendo á lo que exponia varios estados que probaban cuanto acababa de decir.

Aprovechamos esta ocasión, y nos complacemos mucho hallarla, para tributar á un ministro fusionista los merecidos elogios á que se ha hecho acreedor.

No tendrán queja alguna los liberales de nuestra constante imparcialidad.

Terminado un incidente sobre quién debía reemplazar en el uso de la palabra al Sr. Balaguer, se levantó el señor duque de Tetuan para rectificar.

Sin sorpresa vimos que el senador señor Ruiz Gomez ordenaba los documentos y datos que habian de servir al orador, constituyéndose luego en un celoso é inteligente apunador del señor duque. ¡Muy bien, Sr. Ruiz Gomez; el grupo agradecido le aplaudirá por lo bajo! ¡Quién sabe si mañana podrá hacerlo por lo alto!

El señor duque de Tetuan empezó por disculpar la suposición de que él pudiera pretender formar grupo en el partido. Oigamos sus propias frases:

«Saben bien los señores senadores que yo no he tenido jamás aspiración, ni la tengo, de formar grupo ninguno parlamentario; así es, que siempre que en casos semejantes me he levantado para tener la honra de dirigiros la palabra, lo he hecho, como en el presente, por mi cuenta y bajo mi sola y única responsabilidad. Me encuentro muy bien formando parte de las fuerzas regulares que constituyen la masa de mi partido, y el hecho de que yo me levante á impugnar proyectos libres, de carácter administrativo, como el actual (que hasta concurre la circunstancia de que no le ha impugnado una sola procedencia, sino que le han impugnado lo mismo el Sr. Beranger, representante de la democracia, que el Sr. Salamanca, del antiguo y más puro constitucionalismo, que yo, que tengo la honra de pertenecer á la derecha del partido liberal), el hecho, digo, de que me levante á impugnar proyectos declarados libres, por lo menos en su origen, puramente administrativo, y que exponga de ellos mi criterio propio, no puede ni debe entenderse en el sentido de que no me encuentro bien donde estaba cuando tuve la honra de concurrir á la formación del partido liberal, siquiera concurrese á ella en la modesta esfera de acción en que es dado influir y en que pueden moverse mis escasos medios.»

No dirá el señor duque que tergiversamos sus ideas ni sus palabras; íntegras las apuntamos.

Terminó la parte política de su discurso siendo sus frases de alimbar para el Gobierno, como anteriormente, y la emprendió contra el contrato, pero algo más temeroso y retraído que el sábado.

Veán la prueba nuestros lectores. Dirigiéndose al señor ministro de Ultramar, decía:

«De otra clase de manifestaciones se ha ocupado S. S. al final de su discurso de hoy; ha expuesto las muy autorizadas y muy respetables que aquí en una sesión, creo que del año 1886, se hicieron, como S. S. ha dicho muy bien, con objeto de inclinar el ánimo ó llamar la atención del señor ministro de Ultramar, á fin de que no se rescindiera el contrato con la Trasatlántica, que, según parecía entonces, por noticias que circulaban, se intentaba rescindir, no sé si á instancia ó no de la Compañía. Es verdad; yo estoy conforme con cuanto allí se dijo. ¡Si yo no me opongo á que la Compañía Trasatlántica continúe sus servicios! ¡Ha oído S. S., ha escuchado de mis labios algo que pueda ser en desdoro ó en perjuicio del crédito de esa Compañía? ¡No la he tratado con toda la consideración y la justicia que se merece? ¡Por qué me he de oponer yo á que continúe prestando los servicios, si los presta, á mi juicio, con perfecta regularidad? No, yo no tengo nada que oponer á lo que aquí manifestaron esos señores dignos senadores á que S. S. ha aludido, entre los cuales figura el dignísimo y respetado para mí señor general Martínez Campos. ¡Pero es que esas manifestaciones á que S. S. se refería, y esas excitaciones de la prensa, es que esas personas que aquí se interesaban por la no rescisión del contrato, le pedían á S. S. que diera á la Trasatlántica más de lo que ella solicitaba, que le duplicara la subvención? Eso es lo que S. S. tenía que demostrar para que su argumento pudiera servir de verdadera réplica eficaz á mi argumentación.»

Media hora más, por lo menos, continuó; no tanto ya atacando el contrato, como defendiéndose de los contentos y lógicos razonamientos con que el señor ministro de Ultramar había descompuesto su castillo de naipes levantado con tanto trabajo el sábado último.

No faltan frases ni oratoria al señor duque; lo que le falta en la ocasión presente es un asunto adornado con la lógica y la severa actitud. Ni el erudito y culto apunador que la amistad y el afecto le habían proporcionado, consiguió con esa poderosa ayuda fabricar un átomo de convencimiento.

Por último, acabó el señor duque, diciéndonos lo que él y sus amigos querían, que es simplemente esta *pequeñez*.

«Pues nosotros deberíamos decir por lo menos lo mismo. Presenta una renovación de contrato disminuyendo en cantidad importante la subvención á la Compañía Trasatlántica; aumentando, si fuera posible, el recorrido á otras líneas; mejorando sus barcos, disminuyendo los beneficios de las subvenciones indirectas, y yo, que en definitiva soy siempre partidario, si no de la subasta, del concurso, yo, por lo menos, no haría oposición á este proyecto, y al país se le daría una justificación, diciéndole: no hemos seguido el procedimiento que hasta aquí; hemos faltado á esa práctica establecida y no interrumpida, á lo que el Consejo de Estado, una y otra vez, salvo la tercera, ha aconsejado que se haga, pero en cambio le presentamos un proyecto de contrato con el cual vas á pagar tanto menos y te va á producir estas ventajas, y con esto habrá ya una tranquilidad de conciencia para votar este contrato.»

Lo quieren bueno, excelente, bonito y casi de balde.

¡Ah, señor duque, mucho le agradeceríamos nos dijese donde se pueden adquirir esas cosas, para hacer provisiones nosotros de lo mucho que nos hace falta! Porque somos bastante más pobres que el país.

De El Día:

«LA TRASATLÁNTICA.»

Ayer intervino de nuevo en la discusión que sigue el Senado sobre el proyecto de la Compañía Trasatlántica el señor ministro de Ultramar, aduciendo nuevas razones en pró del contrato sometido á la aprobación de las Cámaras.

Varios puntos importantes trató el señor Balaguer, y conviene que nuestros lectores conozcan lo que sobre cada uno de ellos dijo el ministro, limitándonos, sin embargo, á dar cuenta solamente de lo más esencial, por falta de espacio:

Comparación entre el nuevo contrato y el anterior.

Precisamente 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 sólo, 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 Trasatlántica, 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 Trasatlántica, 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.

Traigo aquí una comparación entre el servicio hoy vigente por el contrato actual y los servicios que implica el contrato que se discute, y la comparación

de los servicios que comprende el contrato que se está debatiendo.

Como esto es enojoso y largo, yo lo explicaré de una manera más concreta, repito que entregaré estos documentos á los señores taquígrafos, y al mismo señor duque de Tetuan, en cuya lealtad, no solo no he de poner la menor sombra, sino que conozco y me fio en ella por completo, para que se convenza de que he hecho un estudio profundo y meditado, y que se ha tratado de salvar á toda costa los intereses del Estado, sacrificando, por más que esto parezca una paradoja, los intereses de la Compañía.

Vamos á ver, pues, si puedo convenceros 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, ánn 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 es de 770.000.

El servicio puramente colonial que España tenía, queda, gracias á ese aumento de recorrido, en buques propios, convertido en vasto servicio intercontinental 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 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 arqueo, y 5.000, 6.500 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 emigración 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 ba-

jas 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 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 vicios en tantas y tan complicadas líneas; cuando se recaba 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 palpablemente 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 permitirle 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 trasportados 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 extranjeros, 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, ánn 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 los 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 puedo dejar sin réplica otra objeción que hizo S. S. afirmando que yo había sostenido que para plantear ese proyecto de escuadra de reserva que propone el ministro de Marina sería necesario que aumentáramos grandemente la subvención, siendo así, decía el señor duque de Tetuan (y le ruego que me rectifique si no repito al pie de la letra sus palabras), «siendo así que en el presupuesto presentado por dicho ministerio, se decía que la línea de las Antillas y la de Filipinas deben continuar sirviéndose á los tipos actuales de subvención, y ánn á esos mismos tipos debe quedarle suficiente ganancia para prosperar.»

¿Está es lo que dijo S. S.? (*El señor duque de Tetuan*: El informe á que pertenecen esos presupuestos.) Pues yo tengo el sentimiento de decir á S. S. que no ha leído bien ese informe, porque no existe esto en el informe, sencillamente. En los Presupuestos de Marina que se han citado, no se hace referencia alguna á esta especie, señores senadores, en cuanto á la subvención de Filipinas, ni tampoco á la de los servicios de América, Marruecos y Fernando Póo; el ministerio limitó su indicación, y copio las palabras, al tipo actual de subvención que disfruta el servicio de España á las Antillas, indicación que, como sabeis, ha sido tenida en cuenta por el Gobierno, puesto que para las 318.000 millas de recorrido anual de este servicio, los 3.600.000 pesetas representan una subvención de 11'32 pesetas por milla, que en el nuevo contrato se retribuyen solamente á razón de 10'18, es decir, que el Gobierno ha tenido en cuenta el informe y los Presupuestos del ministerio de Marina respecto á la línea de las Antillas; pero en cuanto á la de Filipinas, de la cual me hablaba el señor duque de Tetuan, el informe del ministerio de Marina no dice una sola palabra. (*El señor duque de Tetuan*: Yo se lo leeré á S. S.), debiendo advertir que la mayor marcha pedida por el ministerio de Marina impone, naturalmente, mayor subvención, y esto creo que ya ha sido demostrado, porque ya se lo dije al general Beranger, interrumpiéndole ó contestándole á uno de sus discursos: cuanta más velocidad, mayores gastos. (*El Sr. Beranger*: Es verdad.)

Celebro mucho la afirmación del general Beranger, tan perito en muchas cosas, pero sobre todo, y especialmente en esta, en la que tiene una autoridad que siempre le he reconocido, todo el mundo le concede y no le he de negar. Por consiguiente, tenemos que cuanta más velocidad mayores gastos. Y ¿cómo se me hace un cargo por haber aumentado la subvención en la línea de Filipinas, cuando se piden á la empresa 2 1/2 millas más de velocidad y se le exigen todos los servicios que antes he tenido la honra de indicar?

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.

IMPRESA DE JUAN GAYETANO GARCÍA
Atocha, 151, frente á San Carlos