REDACCIÓN
San Francisco, 23, principal

NÚMERO SUELTO: 5 CÉNTIMOS
ATRASADO: 10 CÉNTIMOS

LA ATALAYA
DIARIO DE LA MAÑANA

ADMINISTRACIÓN
Y TALLERES
Puerta de la Sierra, 2, planta baja

FRANQUEO CONCERTADO

AÑO XVII.—NÚMERO 6.254 | SANTANDER.—Martes 23 de marzo de 1909 | Teléfono número 139

✝

D. SIMÓN MAZPULE MARTINEZ

ha fallecido ayer, 22 de marzo

A LOS 85 AÑOS DE EDAD

HABIENDO RECIBIDO LOS AUXILIOS ESPIRITUALES

R. I. P.

Su desconsolada esposa, doña Dorotea Landa; hijas, doña Elvira y doña Adela; hijos políticos, don Laureano y don Alejandro Gándara; nietos, hermanos, hermanos políticos, sobrinos, primos y demás parientes

RUEGAN á sus amigos se sirvan encomendarle á Dios y asistir á la conducción del cadáver, que tendrá lugar hoy, á las cuatro de la tarde, desde la casa mortuoria al cementerio de este pueblo, y á los funerales, que se celebrarán mañana, 24, á las diez y media, favores que agradecerán.

Udalla, marzo 23 1909.

✝

LA SEÑORA

D.ª Bonifacia Pérez Calderón Quijano

VIUDA DE PELLÓN

falleció en Puebla (México) el 28 de febrero de 1909

DESPUÉS DE RECIBIR LOS SANTOS SACRAMENTOS Y LA BENDICIÓN APOSTÓLICA

R. I. P.

Sus hermanos políticos don Rafael Pellón González, don Manuel, doña Filomena y don Ramón Antonino (ausente), sus primos carnales y demás parientes

SUPLICAN á sus amigos y personas piadosas la encomienden á Dios en sus oraciones, por cuyo favor les vivirán eternamente agradecidos.

Todas las misas que se celebren hoy, en el templo de Nuestra Señora del Carmen, serán aplicadas por el descanso de su alma.

Santander 23 de marzo de 1909.

✝

QUINTO ANIVERSARIO

DEL SEÑOR

D. ANTONIO VAZQUEZ ROJÍ

fué confortado con los Santos Sacramentos

Descansó en la paz del Señor el día 24 de marzo del año 1904

R. I. P.

Su hermana, sobrinos y demás familia

RUEGAN á los amigos y personas piadosas encomienden á Dios el alma de dicho señor, en cuyo sufragio se aplicarán misas desde las seis y media, hasta las ocho de la mañana, en la iglesia de San Francisco, en el día 24, y desde las siete, hasta las ocho y media, del día 27, en la iglesia parroquial del Santísimo Cristo.

✝

QUINTO ANIVERSARIO

DE LA SEÑORA

D.ª Concepción de Escalante y Prieto

VIUDA DE SAUTUOLA

QUE FALLECIÓ EL DIA 25 DE MARZO DE 1904

R. I. P.

Todas las misas disponibles que se celebren el día 24 en la Santa Iglesia Catedral, en las parroquias de Santa Lucía, de la Anunciación, de San Francisco, del Santísimo Cristo y de Consolación, de esta ciudad, y en la de San Juan Bautista, de Puente San Miguel, y el día 25 en el convento de Nuestra Señora, de Las Caídas y en el Seminario Conciliar de Corbán, serán aplicadas por el eterno descanso de su alma.

Su hija, hijo político, nietos, hermanos, hermanos políticos, sobrinos y demás parientes ruegan á sus amigos que la encomienden á Dios.

Santander 23 de marzo de 1909.

LA NIÑA

Enriqueta Castanedo y Cano

HA SUBIDO AL CIELO

EL DÍA 22 DEL CORRIENTE

Á LOS DOS AÑOS DE EDAD

Sus afligidos padres, don Diego y doña Ramona; hermanos, Enrique, Juan José y María Asunción; tíos, primos y demás parientes participan á sus amigos tan sensible pérdida.

Reda 22 de marzo de 1909.

SANTORAL

Día 23.—Martes.—Santos Fidel, Victoriano y Toribio, arzobispo de Lima.

Emilio López Bisbal
ABOGADO
Procurador de los Tribunales
Wad-Rás, 3, 2.º

CARLOS M.º CONACHY
DENTISTA
CALLE DE CASTELAR, 4

La manifestación

Se ha propuesto el Gobierno conservador estropearles todas las combinaciones al señor Sol y Ortega y á sus amigos de última hora.

Con el anuncio de una manifestación para adherirse á la campaña de moralidad iniciada en el Senado por el señor Navarro Reverter y secundada fieramente por el señor Sol y Ortega, el terrible dialéctico, según los empresarios, creían haber dado un golpe maestro. Para presentar con más verosimilitud el propósito, hasta había dirigido el exconcejal de Barcelona una solicitud al gobernador de Madrid pidiéndole permiso para celebrar la manifestación el domingo 28 del corriente.

Vamos, que todo se había hecho para persuadir á la gente cándida de que realmente existía el deseo de verificar la manifestación. De esta manera estarían después autorizados el señor Sol y Ortega y los periódicos del *trust* para protestar de que el gobierno hiciera mangas y capirotes de la libertad y del derecho de los ciudadanos.

Porque para ellos no tenía duda que el gobierno no permitiría la manifestación. Así lo indicaban las frases ambiguas que pronunció el señor Maura en el Senado cuando el señor Sol y Ortega le pidió su apoyo para que le otorgaran la autorización. «El señor Sol y Ortega—dijo el señor presidente del Consejo—puede hacer uso de sus derechos como le parezca al amparo de las leyes. Yo no tengo para qué intervenir en esas tramoyas.» Esto embozadamente era una negativa.

Además, siendo como era la manifestación proyectada tan ofensiva para el gobierno y para cada uno de los ministros, ¿cómo éstos habían de autorizarla? No había que esperarlo. El señor Moret, puesto en el caso del señor Maura, no la hubiera permitido, ni tampoco el señor Montero Ríos, ni el mismo señor Canalejas, y estamos por decir que ni el señor Sol y Ortega, si se diera el caso—que Dios no lo permita—de que formara gobierno con el señor Lerroux y le hubieran repetido á él lo que con tanta crudeza y tantos pelos y señales le dijeron en la célebre asamblea republicana y se quisiera hacer una manifestación para pedir que se pusiera en claro lo que había de cierto en tan gravísimas acusaciones.

De modo que si los elementos más avanzados hubieran logrado el permiso para una manifestación de esa índole ¿cómo le habían de conceder los reaccionarios, los clericales? Puede que ya estuviera escrito el artículo de protesta por la negativa con esa pluma del *trust* que parece que se ha ejercitado en un registro civil, libro de defunciones, pues todos los días sin perder uno, hace dos años, extiende un certificado de defunción al Gobierno con la orden de que se le entierre.

Pues nada, artículo inútil y el gozo en un pozo, según la frase. Contra todo lo que debía esperarse y contra la misma lógica, el gobierno conservador ha autorizado al señor Sol y Ortega para que organice y dirija la manifestación.

Y ahora es el mayor apuro y el más grande compromiso, porque hay que buscar á todo trance gente que acuda á ella, que no es tan fácil como parece.

Claro que cuentan con un buen núcleo, que el señor ministro de la Gobernación ha señalado, compuesto de prestamistas, revendedores, taberneros, partidarios de la sicalipsis y otras corporaciones respetables; pero ¿les gustará ese acompañamiento al señor Sol y Ortega y á los periodistas del *trust*? Seguramente no, y se encuentran entre la espada y la pared, porque, una de dos: ó le aceptan y le presiden ó hacen la manifestación ellos solos.

¡Qué mala intención tiene el señor Maura! Tan fácil como le hubiera sido dejar en buen lugar á esos señores, dándoles asuntos para un centenar de discursos y de artículos. No tenía más que prohibirles la manifestación.

Ecos de sociedad

Ayer salió en el tren correo para Madrid nuestro querido amigo el diputado á Cortes por esta circunscripción don Manuel García Obregón.

Las visitas de inspección

Las visitas de inspección á los Ayuntamientos, ordenadas por el señor Lacierva á los gobernadores, han dado ya comienzo en nuestra provincia. Es un hecho que merece consignarse. Y no es que nosotros creamos que con estas visitas se van á remediar de golpe y porrazo todos los males, todas las deficiencias de nuestros Municipios. Estamos muy cerca de la realidad y sabemos que la realidad es otra, una realidad muy triste, que no podrá transformarse sino al cabo de muchos años y de mucha perseverancia en nuestros gobernantes.

Pero por poco que se consiga ¿no serán ya saludables estas visitas? Y todo aquel que no tenga cerrado el espíritu á la razón comprenderá que algo tiene que conseguirse.

En su primera visita, la que realizó á San Vicente de la Barquera, puntualizó el señor gobernador civil un detalle importante. Hizo constar que tales visitas están en absoluto desprovistas de todo carácter político y que no tienen nada que ver con aquellas otras que realizaban los viejos delegados, cuya principal misión era la de procesar al menor descuido á todo Municipio no adicto al Gobierno.

No, el fin de estas visitas es exclusivamente el de poner en contacto con los pueblos al representante del Gobierno para que éste pueda tener informes concretos de las verdaderas necesidades de aquéllos, esas necesidades que no pueden observarse directamente por el poder central.

La cuestión sanitaria es la que con preferencia trata el señor Bernad en estas excursiones.

Y es muy digna de aplauso esta aspiración á que los preceptos higiénicos y las medidas sanitarias vayan saliendo de las capitales, irradiando sobre el campo, para que la justamente ponderada salud de la vida campestre tenga mayor eficacia.

Porque en esta materia hay mucho que corregir en las aldeas de nuestra provincia.

El aire del campo es puro, purísimo; pero si bien se mira es acaso lo único puro que hay en nuestros campos. ¿La influencia bienhechora de éste no puede ser destruída y aun vencida por las aguas, por los malos retretes, por las malas condiciones de los establos, por las pequísimas precauciones que se adoptan con las personas atacadas de enfermedades infecciosas?

Las aguas que en los pueblos se beben rara vez han sido previamente analizadas. Hay retretes que desaguan en los caminos, otros en un campo al aire libre y otros directamente al río.

Nada necesitamos decir de los peligros que se corren con las enfermedades de los ganados, muchas de ellas contagiosas al hombre, y mucho menos del foco de infección que constituye una res muerta. ¿No es cierto que respecto á todo esto se adoptan muy pocas precauciones en nuestra provincia? ¿Y no sería un gran beneficio que todos estos descuidos que tan fácil remedio tienen, desaparecieran por completo de nuestras aldeas, desapareciendo con ellos algunas enfermedades, á veces epidemias, cuyo orígen no sabe á que atribuirse?

Ese es, sin duda el fin que se persigue con estas visitas de carácter sanitario. Con ellas se conseguirá disminuir la mortalidad en las aldeas, superior á la que debiera ser. Dígalo, si no, el tifus á la hora presente.

Aparte de esto, el gobernador civil sabrá observar cuantas deficiencias existan y necesiten una corrección inmediata. Lo que no hará, á buen seguro, el señor Bernad es nada que pueda trascender ni el más ligero olor de actividad político. ¡Dios nos libre! ¡Lo que habrían de decir, así fuera más justo que la condena de un asesino, estos nobles enemigos que se ha echado el Gobierno, estos leales adversarios para quienes la difamación y la calumnia son cosa de poco más ó menos!

Higiene y sanidad. Con eso basta, porque es lo que más falta está haciendo.

La virazón de ayer

El día de ayer amaneció sereno y despejado. El viento se había quedado mucho y solo soplaban unas frescas ráfagas que no hacían concebir temor alguno.

Los marineros habían salido confiados á la mar, creyendo que el buen tiempo estaba asegurado, y en la mar se encontraban poco antes de las once del día.

Sobre esta hora, sin que ningún indicio lo hiciera presumir, el barómetro tuvo una bajada brusca, alarmante. Casi simultáneamente el cielo se cubrió y empezó á ventar fuerte, huracanadamente.

El viento en la bahía era del Oeste, pero afuera, una vez traspuesta la barra, apuntaba el asesino y traidor vendaval.

Muchas personas de tierra no dieron quizás importancia á esta breve alteración meteorológica, que duraría una hora á lo sumo. Bastantes, encerrados en sus casas ó en sus oficinas, ni se enteraron de ella.

Solo la gente de mar, la que por triste experiencia sabe lo que estas cosas significan, fué la que vislumbró la posibilidad de una desgracia y acudió presurosa á los muelles.

¡La virazón! ¡La galerna! decían las mujeres y parientes de los pescadores comprometidos, y como por ensalmo todo el popular barrio de Molnedo, las calles marineras de Peñaherbosa y Tetuán se despoblaron, agolpándose en el muelle todos sus vecinos.

Como siempre ocurre en estos casos al instante empezaron á circular mil rumores absurdos dando á la desgracia que ya se daba por ciertas proporciones grandísimas.

Llegada de los pescadores

Afortunadamente la virazón había sorprendido lejos del puerto á pocos pescadores.

Algunos habían regresado ya y otros enfilaban la barra de regreso de la pesca cuando el tiempo se les vino encima.

Así es que coincidió la alarma del público con la llegada al muelle de varios de los vapores y lanchas, por cuya suerte se temía.

A las once, próximamente, llegaron los vapores pesqueros *Castaño* y *Unión número 3*, tripulado este último por el experto marinero Ramón Gómez conocido por el *Maletero* que es alcalde mar.

Poco después llegaba el *Felisa* que conducía á remolque á la lancha patroneada por Tomás García (a) *Achicua*.

Uno de los tripulantes de esta lancha Manuel Díez, cayó al agua al dar el remolque siendo recogido nuevamente á bordo.

Falta una lancha

Pronto se observó que de las lanchas salidas por la madrugada faltaba una, la patroneada por el conocido pescador Julio Regules.

Dicha lancha, llamada *Basilia*, había salido de puerto á las cuatro y cuarto de la mañana, con intención de dedicarse á la pesca de besugo.

Para ello se dirigió al sitio conocido por el *Cudino Castillo*, unas cuatro leguas al NNE. de Cabo Mayor.

En dicho sitio se encontraba en el momento de la turbonada, siendo la más atrasada de todas las embarcaciones, pues cuando las demás regresaban á puerto, la de Regules quedó todavía *calando*.

Estas eran las últimas noticias que se tenían de ella.

Los tripulantes de la «Basilia»

En la *Basilia* iban, además de su patrón Julio Regules, dos hijos suyos llamados Gregorio y Agustín, de 18 y 16 años, y otros 8 tripulantes, cuyos nombres son: Antonio Salazar y Salvador Salazar (de 15 años é hijo del anterior), Eugenio Laso, Ruperto Escobedo, Paulino Díez, Juan Fernández (a) *Perejil*, Andrés Chaves y Bernardo Calderón.

La mayoría de ellos eran casados y con numerosa familia todos. Uno contaba con 9 hijos y otro con 8 hermanos menores y sus abuelos, á quienes mantenía.

Estos detalles pueden dar idea del indescriptible duelo que produjo la desaparición de esta embarcación.

Una noticia alarmante

Cuando mayor era la incertidumbre que reinaba acerca del paradero de la *Basilia*, circuló rápidamente una noticia que llenó de consternación á todos

El vigía de guardia en la Atalaya avisó diciendo que en el momento de mayor intensidad de la virazón, había visto á la lancha desaparecida á cuatro millas N. S. con Cabo Mayor.

La *Basilia* iba de remontada orzando con la vela.

El atalayero quiso hacer señales con el telégrafo de banderas, pero entonces un chubasco envolvió á la frágil embarcación, borrándola de la vista.

Cuando pasó el chubasco ya no había vela ni embarcación alguna sobre el mar.

A buscar á los náufragos

En busca de los náufragos salieron rápidamente á la mar varios vaporcitos.

Uno de ellos fué el *Carmela*, propiedad de la Sociedad de botiros, que se hallaba descargando equipajes al costado del trasatlántico francés *La Navarre*.

Los generosos y caritativos boteros al enterarse de lo sucedido, suspendieron su lucrativa ocupación y se hicieron desinteresadamente al mar para prestar auxilios, si estos fueran precisos.

Los vapores pesqueros *La Unión núm. 3* y *Castaños* que acababan de tomar puerto salieron afuera con el mismo objeto. Con ellos fué el vaporcito de los prácticos del puerto *Joaquín Bustamante*, patroneado por el veterano marinero Mauricio Guxidor.

Estos tres últimos barcos obraron en combinación y navegaron cada uno á un rumbo distinto, al E. N. E., al N. E. y al N. N. E.

De este modo sus líneas de rumbo formaban un sector de gran radio, dentro del cual tenía que hallarse necesariamente la embarcación zozobrada.

A pesar de esto y de haber salido nueve millas afuera, tuvieron que regresar á las tres de la tarde á puerto sin haber hallado el más leve vestigio de naufragio.

Uno de los gánguiles que salía en aquellos momentos de puerto prolongó también su vuelta hasta cerca de Santoña pero tampoco encontró nada.

¿Estarán en Quejo?—Durante la tarde.—Un propio á Gama

En vista de la inutilidad de estas pesquisas empezó á apuntarse entre los marineros la idea de que la *Basilia* hubiese podido refugiarse al socaire de Cabo Quejo.

Aunque hubiese zozobrado—decían algunos patrones—siempre flotarían en las aguas del naufragio remos ú otros objetos. Al menos hallarse nada, no se debe desesperar.

Se convino, pues, en ponerse en comunicación con Quejo. Pero este punto de la costa, igual que otros muchos, carece de comunicación telegráfica, telefónica y ferroviaria La estación más próxima es la de Gama, y desde allí un buen andador tardará unas tres horas.

Como la incertidumbre no admite treguas, el presidente y administrador del cabildo de mareantes, nuestros amigos don Manuel Martínez y don Eloy E. Oyarbide, decidieron enviar un propio á Gama para que desde allí se mandase otro á Quejo, con encargo de avisar inmediatamente lo que se deseaba.

El enviado partió para Gama en el tren de las cinco, pero al volver en el de las nueve aún no había regresado de Quejo el propio que envió desde aquella estación.

Sin embargo, le dejó órdenes terminantes para que á su regreso utilizase el teléfono de la vía férrea y diese cuenta de su gestión.

Por la Comandancia de Marina se habían expedido también telegramas á Santoña y Castro pidiendo noticias.

Día de zozobra

Todo el día de ayer, ó, mejor aún, toda la tarde, fué de intensa zozobra para la clase pescadora.

Los grupos permanecieron constantemente en el muelle esperando noticias.

Dos ó tres veces la vista de algunas embarcaciones que llegaban hizo concebir esperanzas falsas.

Estas esperanzas se desvanecían pronto al verse que ninguna de las embarcaciones avistadas era la *Basilia*.

A última hora.—¡Todos salvados!—Alegría general.

Desde las nueve de la noche, hora en que regresó el enviado á Gama, casi se habían desvanecido las esperanzas de salvación.

En estas condiciones, cuando mayor era el desaliento, circuló rápidamente el rumor de que en la Comandancia de Marina acababan de recibirse noticias.

Allí nos dirigimos y tuvimos el gusto de comprobar la fausta nueva.

Al referido centro oficial acababan de avisar por teléfono, desde la estación de ferrocarriles de la Costa, que el jefe de la estación de Gama comunicaba que un propio, llegado de Quejo, daba la noticia de haber arribado á dicha playa la lancha *Basilia*, sin novedad á bordo.

La noticia produjo una alegría indescriptible.

Poco después la familia del patrón Regules recibía un telegrama de éste, diciendo también que había logrado coger tierra en Quejo á las doce del día.

Otras noticias

Ni el experimentado P. Orcolaga ni P. Lucas, el astrónomo de Miranda, habían anunciado este turbión.

Las embarcaciones que se hicieron ayer á la mar llevaban largo tiempo sin salir. Algunas sólo habían podido hacerlo siete días en todo el mes: Y otras aún menos. Por eso, y contra la opinión de algunos viejos marineros que desconfiaban del cariz variable del tiempo, salieron á la mar los pobres pescadores á la empresa que gracias á Dios no terminó en una hecatombe.

Panorama

El próximo domingo habrá en Madrid
gran manifestación;
la manifestación organizada
ó dispuesta por Sol.
A ella concurrirá la mar de gente,
digo, supongo yo,
pues nutridas legiones de adversarios
tiene esta situación.
Irán los usureros, cuyas uñas
el Gobierno cortó;
los taberneros, cuyos dependientes
ahora esclavos no son;
el dulce gremio de revendedores
que ya no medran hoy;
los matones, á quienes la navaja
se les arrebató
y, así, otros elementos semejantes
en significación...
¡todos saldrán á realizar un acto
de la moral en pró!

¡El desgraven!

Una comisión de la Junta de gobierno del Círculo de la Unión Mercantil, de Madrid, ha visitado al presidente del Consejo para rogarle que decrete la desgravación del hielo.

Y el jefe del Gobierno prometió á los comisionados realizarlo.

¡Qué imprudencia!

Con la frescura que ya reina, ¿á dónde iremos á parar si el hielo se desgrava?

Si se llega á desgravar,
lo cual es muy de temer,
no va á poderse aguantar
á Navarrorreverter!

Leo:

«En Persia, cuando una dama pierde á su marido, su primera preocupación es comprar dos frascos. Estos recipientes le sirven para conservar sus lágrimas. Apenas la viuda siente el anhelo de llorar, se aproxima el frasco á los ojos, y en él vierte sus perlas, amargo fruto del recuerdo. Una buena viuda debe llenar en pocos meses los dos frascos.»

Supongo que habrá casos en que no será obligatorio llenar los dos frascos.

Por ejemplo, cuando el marido se llamase *Frasquito*.

La cosa marcha.

Dicen de Barcelona que los elementos lerrouxistas de la Casa del Pueblo organizan una manifestación para pedir que el partido conservador abandone el Poder.

Y tienen razón esos elementos.

Es intolerable que continúe en el poder un Gabinete que ha interrumpido las tradiciones liberales contemporáneas de ayudar con fondos de Gobernación á la desgobernación de Barcelona y al engorde de los lerrouxistas.

Urge que el poder escalente
á la mayor brevedad
otros señores más pródigos
con fondos de los demás.
Para lograr ese objeto
es para lo que se hará
esa manifestación...
en nombre de la moral!

La música, que «en tiempos» de Orfeo amansaba á las fieras, gusta extraordinariamente á los ratones.

Un periódico canadiense refiere un hecho que lo demuestra.

En un teatro de aquel país cantaba una tiple y de pronto salió al escenario un ratón, que se quedó embelesado oyendo á la cantante, y que se marchó en cuanto concluyó la canción.

La tiple, aplaudida por el público, repitió el número y en cuanto comenzó á cantar de nuevo, volvió á aparecer el ratón, acompañado de otro. Y según fueron ejecutándose números, fueron apareciendo ratones.

M.E.C.D. 2017

Gran Fotografía
DE
Cláudio Gòmez

No hay quien haga ampliaciones tan bien hechas ni tan baratas como Claudio fotógrafo, Martillo, 2, quien pone á la venta más de 40.000 postales superiores desde tres pesetas media docena.

Teniendo enormes existencias para la confección de más de 60.000 fotografías de todas clases, esta casa anuncia grandes rebajas de precios nunca vistos por ser una verdadera sorpresa.

Seis tarjetas superiores americanas trabajo garantizado seis pesetas.

No retratarse en otra parte sin antes visitar esta casa.

Cláudio Gómez, Martillo, 2.—Santander

Así lo refiere el aludido periódico canadiense.

¿Cómo se explica eso?
No es fácil la respuesta.
¡Puede que oliera á queso
el director de orquesta!

AMADÍS.

NOTICIAS

Francisco Setién
ESPECIALISTA
en enfermedades de la nariz, garganta y oídos.
Consulta de 9 á 1, Blanca, 42, 1.º

PAPEL VITREAUX PARA DECORAR CRISTALES
SE VENDE POR METROS
Paraiso de los Niños

Despacho del Gobierno civil

Se autorizan las liquidaciones del presupuesto de 1908 referentes al 31 de diciembre último, formados por los Ayuntamientos de Penagos y Voto.

—Se aprueba la cuenta de caudales y administración de propios rendida por la Junta administrativa de Mioño, término de Castro Urdiales, correspondiente al año de 1908.

El expresidente Castro

La noticia que daba X. en la sección de *Alrededor de actualidad*, de este periódico, referente al próximo paso del expresidente Castro por nuestro puerto, de regreso para Centro de América, parece que ha resultado cierta.

Según informes que nos suministra una distinguidísima persona que tiene motivos para estar bien enterada, el famoso expresidente llegará á nuestro puerto, en el trasatlántico *Guadaloupe*, el día 27 próximo.

La referida persona nos dijo que ya estaban tomados los pasajes para el dictador y su séquito.

Como se ve, el grande hombrecillo es de palabra. Prometió que regresaría, y lo cumple.

Las revoluciones y todo lo demás que se ha interpuesto en su camino, lo considera cosa secundaria.

No nos equivocamos cuando dijimos de él que era un carácter.

R. Presmanes dentista
Puente, 1, duplicado, principal.

Coqueluche, catarro y tos de los niños se cura rápida y radicalmente con el **Anticatarral Roselló.** De venta farmacias y droguerías.

Ambrosio Sarmiento

Hoy saldrá para Madrid, donde se propone continuar su arriesgada profesión, nuestro valiente paisano el matador de toros Ambrosio Sarmiento.

Ambrosio—según él nos dijo al despedirse de nosotros en nuestra redacción—va animado de los mejores deseos y se propone dar un avance decisivo en esta temporada.

Ojalá lo logre.

Nosotros le deseamos feliz viaje y muchas orejas.

La neurastenia en la mujer tiene por lo general su origen en la *matriz*. Con *La salud de la mujer*, de J. Lagunilla, *se tonifica este órgano y desaparece aquella* grave enfermedad.

Ayer subió al cielo la niña Enriqueta Castanedo y Cano, á los dos años de edad.

Deseamos que sus padres hallen consuelo para su dolor en la cristiana idea de que tan preciosa niña ha sido llamada por el Señor á su Trono.

MANUEL PEDRERA
MÉDICO ESPECIALISTA
EN GARGANTA, NARIZ Y OIDOS
CONSULTA DE NUEVE A UNA
Alameda Primera, número 5, 2.º izquierda
AL LADO DE LA AUSTRIACA

Ya llegaron los álbuns para postales

100 tarjetas	.....	1'25 pesetas.
200 »	.....	2'25 »
500 »	.....	3'50 »

Paraiso de los Niños

Un barbero furioso

A las nueve de la noche de ayer se produjo en el Boulevard de Pereda un ruidoso incidente.

Un individuo llamado Félix García Rodríguez (a) *el Granadino*, de 25 años, amenazó de muerte y persiguió con un cuchillo en mano á un caballero con quien parece que acababa de sostener un serio altercado.

Al acudir el guardia municipal de punto, Félix se dió á la fuga, pero pudo ser alcanzado y detenido en la calle del Arcillero, conduciéndosele á la prevención.

En el momento de ser detenido arrojó al suelo el cuchillo, con objeto de rehuir la responsabilidad.

Quedó encerrado en la prevención.

EL AGUA DE SOLARES
está especialmente indicada para la neurastenia, dispepsias, artritismos y catarros gastro intestinales.

ARMANDO COSTA.--MÉDICO
ESPECIALISTA
en enfermedades del pecho, corazón y estómago.
Gabinete de rayos X y sus aplicaciones
Baños de luz, electricidad médica, masaje vibratorio, etcétera.
Paseo de Menéndez Pelayo (Villa Angeles)
Consulta de 3 á 5

El niño muerto ayer

Ampliando la noticia que adelantamos en nuestro número de ayer, referente al niño muerto en casa de la mujer que lo criaba, diremos que el Juzgado continuó instruyendo diligencias hasta las seis de la mañana.

Entre otras personas tomó declaración á los padres de la criatura, á la nodriza y al marido de ésta.

Según parece, quien observó que el niño se hallaba muerto fué el marido de la nodriza.

Entonces lo cogió en brazos y bajó con él á casa de sus padres, desde donde se le condujo á la Casa de Socorro.

Como el médico de guardia en ésta declarase que efectivamente estaba muerto, volvieron á llevarle á casa de sus padres, Vargas, 43, tercero, dando aviso al Juzgado.

El médico forense, que se presentó poco después que el señor García-Briz, certificó que el niño había fallecido de muerte natural.

El Juzgado, en vista de esto, dió por terminadas sus diligencias.

El vecino de Liendo Franco Bascón ha sido denunciado por apedrear la casa de Juan Gutiérrez é intentar agredir á éste y su familia.

Dtor. Corpas Castanedo
OCULISTA
Consulta de once á una, San Francisco, número 13.

En el **Café Novelty** concierto todas las noches, de nueve á once y media, por los profesores señores Soto, Odón y Quevedo, ejecutando obras variadas de concierto y acompañan discos de los mejores cantantes del mundo.

Un carro de una carbonería que guiaba un individuo llamado Santiago Palomera estuvo á punto de arrollar en la plaza de Velarde á un niño de poca edad.

Al ordenar el guardia á su conductor que detuviera el vehículo, lejos de obedecer, emprendió vertiginosa carrera, no pudiéndosele dar alcance hasta la zona de Maliaño.

Del hecho se cursó la oportuna denuncia.

En Puebla (Méjico) falleció el día 28 de febrero la señora doña Bonifacia Pérez Calderón Quijano.

A todos sus parientes enviamos el testimonio de nuestro pésame.

* * *

El día 22 del corriente entregó su alma á Dios en el pueblo de Udalla el señor don Simón Mazpule Martínez.

Reciba su familia la expresión de nuestra simpatía en su dolor.

A nuestros lectores suplicamos una oración por el alma de los finados.

Teatro de Apolo

Sigue proporcionando buenas entradas á la empresa de este teatro las representaciones de la tan bonita como popular zarzuela *Alma de Dios*, siendo aplaudida la señora Mira en la farruca, cuyo baile la hacen repetir.

Según nuestras noticias, la empresa nos prepara para la presente semana el estreno de la zarzuela *Entre naranjos* y la *repetisse* de la tan aplaudida zarzuela, original de autores locales, *La última guardia*.

Coso alto 86. *Huesca, 10 Enero 1908.*
"Mi hija Pilar, de 6 años, tenía débiles los pulmones y era propensa á resfriados y bronquitis. La Emulsión SCOTT la libró pronto de sus males y la ha convertido en una muchachita robusta. Mi hijo Luciano, de 3 años, era anémico y de ningún modo quería comer; pero despues de darle

Emulsión Scott

unos pocos días, se le abrió el apetito y hoy está tan fuerte como cualquier niño de su edad. La Emulsión SCOTT, ese poderoso tónico, le curó."
Ramón Casaña.

En todos los trastornos de la infancia, la Emulsión SCOTT no falla nunca; hace desaparecer los sufrimientos reemplazándolos por fuerzas en abundancia. La explicación de ello es que la de SCOTT es la única emulsión á base de los materiales mas puros y eficaces preparados por el procedimiento sin rival de SCOTT. Jamás se emplea en su elaboración aceites de pescado inferiores de poco ó ningun valor

curativo

La Emulsión SCOTT es la única emulsión que ostenta "el pescador con el pescado" en la envoltura. Fíjarse bien en esto al comprar.

Una muestra gratis será enviada por D. Carlos Marés, calle de Valencia 333, Barcelona, á todos los que manden 75 cent. en sellos de correo, para el franqueo.

En todas las droguerías y farmacias.

En Santa Lucía

El próximo jueves, fiesta de la Anunciación de Nuestra Señora es día de comunión para las Hijas devotas de María: á las siete y media dirá la misa el Excmo. señor Obispo, y acto seguido distribuirá la sagrada comunión á las congregantas.

A las diez, misa solemne.

Por la tarde, á las siete, se rezará el santo rosario y se verificará la bendición é imposición del escapulario azul celeste, y se cantarán himnos populares de Nuestra Señora de Lourdes, que tan gratos recuerdos dejaron en la novena última que en esta iglesia se hizo.

Hemos recibido el reglamento y cuestionario del primer Congreso nacional de Terciarios franciscanos en España que se celebrará en la ciudad de Santiago.

Agradecemos la atención.

VICENTE AGUINACO
OCULISTA
Consulta de diez á una.--BLANCA, 40

El palacio de la Magdalena

Terminadas las obras de explanación de la península de la Magdalena que ha venido ejecutando el contratista señor Pradera, ayer dieron principio los trabajos de replanteo.

Las obras de construcción se llevarán á cabo con gran celeridad, empleándose un crecido número de obreros.

Por infracción de las ordenanzas municipales, ha sido denunciada doña Jesusa Herrero, vecina de Santillana y dueña de una taberna.

Juegos peligrosos

Ayer fué curado en la Casa de Socorro un niño de tres años llamado Ramón Moro San Juan á quien alcanzó una de las piedras que se entretenían en arrojar otros varios chicos, sufriendo una herida contusa en la región frontal.

ANTONIO ALBERDI
MÉDICO ESPECIALISTA
Vías urinarias, partos y enfermedades de la mujer
CONSULTA DE DIEZ Á UNA
AMÓS DE ESCALANTE, 10, 1.º

TOS Por fuerte y crónica que sea, se cura ó se alivia siempre con las **PASTILLAS del Dr. ANDREU**

La secretaría de Instrucción pública.

Ha sido nombrado secretario de la Junta de Instrucción pública de la provincia, con el carácter de interino, nuestro querido amigo el ilustrado y laborioso profesor de la escuela municipal del Centro, don Eduardo Anero Pila.

Este nombramiento ha producido excelente efecto entre la ilustrada clase del magisterio de la provincia, pues nuestro amigo es, por sus dotes de ilustración é independencia, una segura garantía para los intereses de los demás maestros, sus compañeros.

Al dar al señor Anero la enhorabuena por su nombramiento, tenemos que dedicar un elogio al acierto demostrado por la superioridad para proveer interinamente la vacante de la citada secretaría.

Por el señor ministro de la Gobernación ha sido nombrado vocal de la Junta de Sanidad, de esta capital, el señor don Luis Bruil, en concepto de catedrático de Química.

Para sabañones y grietas no hay mejor preventivo y curativo que la **Crema Icilma.** Es la única que estimula la circulación de la sangre pura y así trae salud, blancura y belleza al cutis. Se vende en los principales bazares, droguerías y perfumerías.

Anuncio

La Alcaldía ha dispuesto se anuncie por término de diez días, en el *Boletín Oficial* y periódicos locales, á contar desde su publicación oficial, la plaza de jefe del Negociado de Sanidad, Higiene y Estadística, dotada con el haber ó gratificación de 2.000 pesetas anuales; así como la de médico adjunto, que deberá pertenecer al cuerpo de titulares de este Ayuntamiento, con la gratificación de 500 pesetas anuales.

Las condiciones y demás antecedentes se hallan de manifiesto en el Negociado de Beneficencia de la secretaría municipal.

En la Casa de Socorro fué ayer curada Nicolasa Pérez Quintana, de 51 años, viuda y natural de Cabezón de la Sal, de una contusión en la región occipital, que se causó en la plaza de Velarde al caerse por encontrarse embriagada.

La guardia civil de Cabezón de la Sal ha denunciado al vecino de aquella villa Justo de la Peña Franco, por desobedecer al fiscal municipal al reprenderlo por estar blasfemando y dando escándalo.

Para San José y Semana Santa
se acaba de recibir gran surtido en palmas de talco, colores finos, plantas artificiales y esterilizadas, ramos de azucenas y jacintos
PARAISO DE LOS NIÑOS

Gran restaurant LABADIE
BLANCA, 16.—TELÉFONO 101
El más moderno y elegante. Capaz para 150 cubiertos.
Almuerzos, á 2 pesetas; comidas, á 3'50.
Servicio permanente á la carta.
Especialidad en bodas y banquetes.
Plato del día: Entrecot á la parisién.

Bombonería fina, la Confitería de Ramos, Becedo, II, y kiosco-confitería ferrocarriles de la Costa.

COMUNICADO

Señor Director de LA ATALAYA.

Muy señor nuestro: Suplicamos á usted y esperamos de su bondad la inserción de las adjuntas líneas, en rectificación de otras que han visto la luz en otro periódico, sin perjuicio de las que exigiremos, en uso de nuestro derecho, del director del diario aludido.

De usted atentos s. s. q. b. l. m., por la Sociedad de Boteros del puerto de Santander, *Ruperto Rumoroso*, presidente; *Agustín Pérez*, secretario.

Santander 22 de marzo de 1909.

Comentario al uso... de 'El Cantábrico'

En la sección de «Denuncias y sucesos» asegura *El Cantábrico* en su número de ayer «que *algunos boteros* se dedican á ir á las estaciones, á la hora de la llegada de los trenes, para llevar las maletas y equipajes de los viajeros.

Y esto puede que sea verdad, aunque lo diga *El Cantábrico*.

Pero añade el diario del *bloque*:

«Una de las parejas, la que presta sus servicios en la estación de los ferrocarriles de la Costa, al notar que hacía días *que aquellos* boteros se presentaban allí, los detuvo ayer mañana, conduciéndolos al cuerpo de guardia, donde en seguida se les puso en libertad por el sargento, que entendió que no era justa aquella detención.

»*No hemos de discutir* esta medida, pero sí *censuramos* que el citado sargento reprendiera públicamente al guardia por haber cumplido con su deber, como pudo apreciar más tarde el señor teniente jefe de la fuerza.»

¿No discute el reporter; pero censura?... ¡No sabe lo que dice!

Por nuestra parte diremos, sabiendo que decimos la verdad:

1.º Que ignoramos si es ó no cierto que en días anteriores *algunos boteros* se dedicaban á ir á las estaciones, á la llegada de los trenes, para llevar las maletas y equipajes; aunque sí estamos seguros de que no es cierto en cuanto á los boteros pertenecientes á la sociedad firmante, á la cual pertenecen cuatro individuos de los arbitrariamente detenidos anteayer.

2.º Que ni ellos ni las otras dos personas (no pertenecientes á esta sociedad) detenidas anteayer lo fueran en la estación, sino á más de cincuenta metros de ella, en el boulevard de Calderón, cerca de la tienda de Perán, desde donde observaban la salida de viajeros con el único objeto de calcular ó apreciar el trabajo de embarque que á su vez les correspondería aproximadamente, y, en todo caso, en uso de un perfecto derecho, muy respetable con *bloque* y sin *bloque*.

3.º Que es falso que los boteros detenidos fueron *aquellos;* esto es, los que otras veces han acudido (si esto es cierto) á las estaciones con el propósito denunciado.

4.º Que no es cierto que el sargento del cuerpo de seguridad reprendiera públicamente al guardia, pues presentes los boteros detenidos, nos aseguran que solo le dijo que á qué traía á los detenidos puesto que el mismo guardia aseguraba que ni estaban en la estación, ni fueron sorprendidos prestando ni requiriendo el servicio de llevar maletas; lo cual también se desprende de la desdichada relación de *El Cantábrico*.

5.º Que anda mal aconsejado *El Cantábrico* en punto á derecho (y ada hay que decir en punto á democracia) reputando cumplimiento del deber la detención de individuos á quienes según la misma versión del guardia y del periódico, no se atribuye ningún delito ni falta *en el momento de la detención*, y sólo se pretende (aunque inexactamente) que en otras ocasiones habrán ido á las estaciones á buscar maletas.

Y 6.º No tontear.—Quiere decirse que no hay peor cuña que la de la misma madera; y que cuando estos pretendidos demócratas se sienten gubernamentales (como Sancho Panza desde que se sintió *parte y miembro de la caballería andante*) y por acaso el más desgraciado é indocumentado *hijo del pueblo* se ve asaltado, por obra y gracia de los diccionarios enciclopédicos, á la tribuna de la prensa, ni puede el verdadero pueblo honrado tener peor enemigo, ni el más ridículo despotismo callejero más entusiasta colaborador.—*Ruperto Rumoroso, Agustín Pérez.*

Bolsas

DE MADRID	Día 20	Día 22
Interior serie F	87 40	87 75
» » E	87 45	87 80
» » D	87 65	87 90
» » C	88 35	88 65
» » B	88 35	88 65
» » A	88 40	88 70
» » G y H	00 00	88 60
Amortizable 5 por 100, F	101 90	102 05
» » E	000 00	102 00
» » D	000 00	102 10
» » C	101 95	102 10
» » B	101 95	102 15
» » A	102 00	102 10
Azucareras.—Acciones preferentes	107 25	107 25
Idem.—Idem ordinarias	40 50	40 50
Obligaciones	105 00	105 00
Cédulas al 4 por 100	102 80	102 90
Obligaciones del ferrocarril del Norte, 4 por 100	00 00	00 00
Banco de España	448 00	448 00
Tabacaleras	393 50	393 00
Banco Hispano-Americano	000 00	149 00
Francos	11 70	11 65
Libras	28 18	28 17
Interior, En.	87 50	87 75
Exterior en París	98 15	00 00

Telegrama de Sánchez y C.ª

DE BARCELONA	Día 20	Día 22
Interior 4 por 100	87 40	87 66
» » fin de mes	87 60	87 80
Amortizable 5 por 100	101 95	102 00
» 4 por 100	95 00	95 00
Empréstito municipal 4 1/2 %	99 75	99 75
» Diputación 4 1/2 %	000 00	103 5
Almansas 5 por 100	106 00	105 75
Segovias 5 por 100	105 75	105 62
M. Z. y A.—Serie A 5 por 100	108 25	00 00
» » B 4 1/2 por 100	105 50	105 00
» » C 4 por 100	99 75	99 5
Huesca á Francia 4 por 100	97 50	97 50
Vasco Asturiano 6 por 100	106 00	106 00
General de Tranvías 4 por 100	95 50	95 50
Trasatlántica 4 por 100	00 00	00 00
Tabacos de Filipinas 4 1/2 %	100 00	100 00
General Azucarera 5 por 100	104 75	00 00
Junta del Puerto 4 1/2 por 100	105 50	104 00
Nortes de fin de mes	80 00	80 10
Alicantes »	96 25	96 25
Francos	11 70	11 60
Libras	28 20	28 17

Cotización de corredores de la plaza

OPERACIONES DE HOY

Acciones de la Azucarera, pesetas nominales 6.000 á 107'25.

Interior 4 por 100, pesetas nominales 36.500 á 87'40, 88'10, 88 y 87'95.

Londres, libras esterlinas 457 á 28'22.

OFERTAS Y DEMANDAS

Acciones del ferrocarril Cantábrico, ordinarias, papel á 95.

Idem de la Azucarera, ordinarias, dinero á 40.

Idem idem, preferentes, papel á 107'50.

Obligaciones del ferrocarril de Alar, papel á 114'25

Santander 22 de marzo de 1909.—El adjunto de turno, *Ceferino Maestre.*

Pídase en todas partes Anís Udalla
EL MÁS RICO É HIGIÉNICO DE TODOS LOS CONOCIDOS
Baldomero Landa.—Udalla (Santander)
Para detalles: JULIO PALACIOS, Atarazanas, 1

Información telegráfica

CONFERENCIA DE LA NOCHE

Madrid 22.—12 n.

LAS CORTES

EXTRACTO OFICIAL

Senado

Ábrese la sesión á las 3'30, bajo la presidencia del general Azcárraga.

El señor Loygorri hace un ruego al ministro de Marina sobre las plantillas de la Armada.

El señor Calbetón explana una interpelación sobre la cuestión sanitaria en Madrid.

Pregunta las medidas tomadas para evitar el desarrollo de las epidemias.

Opina que el Asilo Tovar debe quemarse.

Aplaude el acto realizado ayer por el presidente del Consejo y el ministro de la Gobernación.

Cree que puede hacerse que desaparezca el tifus sin que se reproduzca más y añade que los antiguos viajes están en contacto con el alcantarillado.

Censura la conducción de aguas del canalillo.

Afirma que en el actual trimestre han fallecido todos los niños ingresados en la Inclusa.

El ministro de la Gobernación dice que el problema es más difícil de lo que se cree, pues depende de la reforma de las costumbres.

Declara la existencia del tifus que se reconoció desde primero de año.

En Madrid por desgracia, el tifus es obligatorio y en el hospital de San Juan de Dios se hallan 300 enfermos de esta clase, atendidos de la mejor manera posible.

Dice que una de sus preocupaciones es la cuestión de las aguas tanto del canalillo como de los antiguos viajes, las cuales hace con frecuencia analizar.

El señor Pulido habla para alusiones.

Se suspende el debate.

Orden del día.—Se aprueba la admisión del conde de Aguiar.

Se aprueban otros dictámenes de la comisión de actas y varias carreteras.

Se levanta la sesión á las 7'20.

Congreso

Abrese la sesión á las 3'55 bajo la presidencia del señor Dato.

El señor Prado Palacios niega la exactitud de los hechos que denunció el señor Cervera sobre los sucesos en la granja agrícola de Jaén,

Pide datos sobre el asunto.

El señor Cervera interviene.

Los señores Prast y Aura hacen varios ruegos.

El señor Sánchez Arjona anuncia una interpelación sobre reorganización de la administración de Pósitos.

El señor Zamora denuncia el mal estado de los timbres de alarma en los trenes de Andalucía.

Sigue el debate sobre nuestra política en Marruecos.

El ministro de Estado lamenta la injusticia del señor Villanueva al juzgar la conducta del Gobierno.

Analiza la labor realizada en materia de obras públicas en los puertos de Marruecos por el Gobierno conservador.

Enumera las escuelas españolas que funcionan con gran provecho en Tánger, Tetuán, Larache y Melilla.

Demuestra que no ha sido un fracaso el viaje de la Embajada.

Se suspende el debate.

Orden del día.—Continúa la discusión sobre comunicaciones marítimas.

El señor Gasset apoya la proposición leída el día anterior.

Dice que es preciso retirar el dictamen para que la comisión lo reforme.

El ministro se niega por no ser reglamentario.

El señor Canalejas habla para alusiones.

Expone las soluciones que podían aceptarse y combate el art. 1.º

El presidente del Consejo dice que contestará en un mismo discurso á los señores Moret, Canalejas y Gasset.

Se suspende el debate y se levanta la sesión á las 7'20.

Noticias generales

Atrapado al fin

Una pareja de la guardia civil detuvo en el puente de Toledo á Juan Pablo Pastor que estaba reclamado por los tribunales desde el año 1902, como complicado en el robo de 17.000 duros de la caja de la empresa de tranvías de Madrid.

Los demás complicados fueron condenados.

Actualmente Pastor era *chauffeur* del marqués de Heredia.

Medida en estudio

La Junta provincial de Cárceles estudia el modo de que en vez de que tengan las presas en su compañía los hijos menores de tres años, se encarguen de ellos los establecimientos de Beneficencia, para evitar la acción nociva del ambiente carcelario.

Ansias de populachería.—Ya hay uno.

El señor Pérez Galdós ha enviado una carta á Sol y Ortega anunciándole que asistirá á la manifestación.

Será un comparsa anónimo, como lo viene siendo en las Cortes,

De la «Gaceta»

La *Gaceta* publica reglas relacionadas con la higiene en las escuelas y una circular modificando las reglas de contabilidad de los pósitos.

La construcción de la escuadra.—La real orden de reparos aceptada

Esta mañana visitaron al ministro de Marina los representantes de las casas inglesas, bilbainas y catalanas que forman la sociedad Española de Construcciones Navales para entregarle el escrito notificándole oficialmente el acuerdo de la Junta directiva de la expresada Sociedad de aceptar los reparos hechos por el Gobierno al pliego que presentó en el concurso para la construcción de la escuadra.

Después hablando el general Ferrándiz con los periodistas, se mostraba muy satisfecho del resultado del concurso, pues la Sociedad Española de Construcciones Navales acepta en general los reparos contenidos en la real orden dictada por el Gobierno, estableciendo únicamente algunas modificaciones alternativas de carácter técnico que no afectan al plan de reformas propuesto por el Estado Mayor Central de la Armada.

La próxima semana se reunirá la Junta de la escuadra para aprobar la contestación de la Sociedad Española de Construcciones Navales.

A fin de asistir á esta reunión, llegó hoy á Madrid el general García de la Vega y mañana llegará el general Esrañ.

La admisión de la hojalata

La *Gaceta* publicará mañana el decreto relativo á la admisión temporal de la hojalata.

En virtud de ese decreto se declara la admisión temporal de la hojalata extranjera previo pago de los derechos arancelarios correspondientes.

Al exportarse la hojalata en envases, se devolverán los derechos que haya abonado á su entrada en nuestra nación.

Las Aduanas que se habilitarán para la importación serán 12 ó 14 y las designarán los mismos importadores.

Las Aduanas que se habilitarán para la exportación serán más de 30.

Los fabricantes de hojalata designarán, de acuerdo con el Gobierno, el personal destinado á vigilar las costas para evitar el fraude.

Viaje del ministro de Fomento.

Mañana, á las 8'20 de la noche, saldrá el ministro de Fomento con dirección á Sevilla, donde permanecerá los días 24, 25 y 26, inaugurando las obras de la costa de Tablada.

El 27 marchará á Jerez en tren especial, y una vez en esta población hará la anunciada visita al pantano de Guadalcacín.

El 28 visitará la granja agrícola y el 29 por la mañana saldrá de Jerez, llegando á Córdoba á las 3'50 de la tarde.

El 30 visitará el pantano de Guadalmellato, inaugurando las obras, y el 31 regresará á Madrid.

M.E.C.D. 2017

MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN
DE TODAS CLASES
JOAQUIN MADRAZO
Teléfonos: Despacho, número 51, y domicilio, número 73

Despacho:
Méndez-Núñez, 11, frente á la estación de los f. c. de la Costa
Depósitos:
Calle de Madrid, núm. 6; Antonio López, núm. 6; Hoamenor, núm. 6

Estafadores detenidos

El gobernador civil de Granada comunica que en aquella capital han sido detenidos un sereno, un camarero y el hijo de un militar que fingiéndose agentes de la autoridad, venían cometiendo desde hace tiempo frecuentes estafas.

Don Alfonso

Los ministros creían hoy que en la presente semana no vendra el Rey á Madrid por no ser necesario, como lo prueba el que mañana marchará el ministro de Fomento á Andalucía y no regresará hasta el 31.

Las comunicaciones marítimas.—El discurso de Canalejas

Para que se vea las razones en que se funda la oposición que se hace al proyecto de comunicaciones marítimas, damos á continuación un breve extracto del discurso pronunciado por el señor Canalejas hoy en el Congreso, al oponerse el ministro de Fomento, por considerarlo antireglamentario, á que el dictamen vuelva á la comisión para ser nuevamente redactado.

El señor Canalejas anunció que se opondría á la aprobación del proyecto tal como se encuentra redactado en la actualidad.

Es intolerable—añadió—la coacción de la mayoría en asuntos como éste de grandes responsabilidades para el Estado.

Se extrañó de que el Gobierno se interese en sacar adelante los intereses de la Trasatlántica, olvidándose de los intereses de la riqueza pública.

No tenéis autoridad, manifestaba, para pedirnos colaboración patriótica, pues aquí sólo se trata de conservar los organismos creados y sus anejas prácticas viciosas.

Como ni en el Gobierno ni en la Comisión hay criterio, las oposiciones necesitan tenerlo.

Si queréis proteger á la Trasatlántica, decirlo claramente, y lo discutiremos á la luz del sol; pero no pretendáis que pase un proyecto que, con la máscara de proteger á la marina mercante, sólo tiende á proteger á la Trasatlántica.

Se ocupa de unas anomalías en que dice ha incurrido esa Compañía.

Combate el impuesto del tonelaje y protesta de la teoría de buques vagabundos que sostiene la mayoría.

Señaló las contradicciones de la Comisión que por un lado dice que el impuesto no alejará de nuestros puertos á los buques extranjeros y por otro se dice que eso es lo que se quiere mediante la protección á la industria nacional.

Se mostró que es partidario de nacionalizar el comercio de exportación; pero antes se precisa nacionalizar la riqueza.

Ocupóse luego de las primas, terminando con ellas con la habilitación de los astilleros para las construcciones hechas por extranjeros y otros detalles que deben meditarse y contrarrestar por todos los medios.

La manifestación de Sol.—Los políticos de la oposición se niegan á hacer el juego al senador cunero. No irá Moret.—Ni López Domínguez.—Ni Vázquez Mella.

La proyectada manifestación *solar* promete ser un fracaso completo.

Hasta ahora, á pesar de los desesperados trabajos de la prensa del *trust*, no se ha podido recabar ninguna adhesión importante.

Todos los políticos de significación se han negado á prestar su concurso á la mojiganga proyectada.

Solo se cuenta con las medianías de la política y cuatro señores mediocres, soldados rasos de todos los partidos.

Los colaboradores de Sol y Ortega están contrariadísimos.

El propio senador cunero no se recata para expresar su disgusto.

Hoy visitó el señor Sol á algunos de los políticos más significados de la oposición para ofrecerles un puesto de honor en la presidencia de la manifestación.

El señor Moret contestó rotundamente que él no concurriría.

El general López Domínguez se excusó asimismo, alegando que su carácter de militar le impedía figurar en actos de dicha índole.

El señor Canalejas salió del compromiso diciendo que tenía que consultar con el señor López Domínguez.

Azcárate alegó que no podía comprometerse á nada sin oir primero la opinión de los diputados de la minoría republicana.

El leader carlista señor Vázquez Mella fué aún más explícito.

Dijo que ni él ni sus correligionarios estaban dispuestos á hacer el juego á los liberales y lerrourixtas.

El único que prometió asistir fué el señor Latorre (don Félix).

También el doctor Ezquerdo ha escrito á sus escasos correligionarios recomendándoles la asistencia.

El viernes próximo publicará el señor Sol y Ortega un manifiesto en la prensa dando cuenta del fracaso de sus gestiones y confesando que los hombres políticos le han desautorizado.

El manifiesto terminará con estas palabras:

«Ahora espero ver si el pueblo de Madrid también me desautoriza.»

El senador cunero ha recibido las adhesiones de algunos minúsculos comités de Valencia, Zaragoza, Murcia, Granada, Córdoba, Alicante, Torrelavega, Barcelona, Burgos y Valladolid.

La Corte en Sevilla

De Sevilla dicen que S. M. el Rey, acompañado del príncipe de Battenberg, paseó en automóvil por los alrededores de la población.

—Convocada por la Reina doña Victoria se ha reunido una comisión de damas aristocráticas para tratar de la creación de un ropero benéfico.

—Ayer visitó á Su Majestad una comisión de la escuela de Bellas Artes que le invitó á visitar dicha escuela.

—Don Alfonso marchó después á la dehesa de Tablada, con objeto de jugar un partido de Polo.

—El ministro marroquí y su séquito se dedicaron durante el día de ayer á visitar los monumentos de la capital.

El colmo de la desaprensión. Robo macabro.

De Almería dicen que ha sido detenida en aquella capital una mujer que pretendía vender varios objetos, entre los que figuraba un ataud.

La dueña de una tienda reconoció en dicho ataud uno de su propiedad que en el cementerio guardaba los restos de un hijo suyo.

Al ser detenida la despreocupada vendedora, se averiguó que ésta acababa de saquear el cementerio, desenterrando los cadáveres y desvalijándolos completamente.

ÚLTIMA HORA

Conferencia de la madrugada

Madrid 23—3 m.

De Barcelona

De la capital de Cataluña dicen que á bordo del trasatlántico *León XIII* llegó el presidente de aquella Cámara de Comercio, señor Maristany.

En el muelle fué recibido por numerosos amigos.

—Han sido procesados por la autoridad militar los directores de los periódicos *La Tribuna*, *El Progreso* y *La Publicidad*.

—Se han declarado en huelga los carpinteros de la compañía de gas «La Catalana».

El reglamento del Congreso. La ponencia del señor Moret

Ayer tarde se reunió en el Congreso la comisión que entiende en la reforma del reglamento de aquella Cámara.

Se ocupó de la ponencia del señor Moret sobre las atribuciones del presidente de la Cámara.

En ella propone el jefe de los liberales la expulsión de la Cámara de un diputado, cuando se le haya llamado dos veces al orden.

El señor Moret propone también que cuando la Cámara haya de tomar algún acuerdo contra un diputado sea éste encerrado en una habitación inmediata que se habilitará al efecto cerca del salón de sesiones.

El diputado permanecerá en dicha habitación hasta que sus compañeros acuerden la sanción que le hayan de imponer.

En este punto se suspendió la reunión, por tener que asistir los individuos que la componían al salón de sesiones á presenciar el debate sobre nuestra política en Marruecos.

La crisis agraria

Noticias de Lebrija dicen que un grupo de obreros se dirigió en manifestación ante el Ayuntamiento en demanda de trabajo.

En Jerez, según telegramas de allí recibidos, continúa el mal tiempo, impidiendo trabrjar á los obreros.

En la plaza de toros fueron socorridos 2,500 trabajadores con un kilo de pan.

En otros comercios repartieron también comestibles.

Sociedad de pescadores.—Regocijo en Ferrol.

Comunican de Ferrol que en Mugardos se celebró una reunión de pescadores que se constituyeron en sociedad, acordando que una comisión vaya á Madrid á entregar su protesta contra el uso de las *tarrafas*.

—Aumenta el entusiasmo ante la próxima construcción de la escuadra.

Se han repetido las iluminaciones en la calle Real y han recorrido la población las músicas militares y municipales, que interpretaron escogidas piezas.

Reunión de ministros

Después de la sesión del Congreso se reunieron varios ministros con el señor Maura, cambiando impresiones acerca del debate y mostrándose todos altamente satisfechos.

El entierro del obispo de Osma

Ayer se condujo á la estación del Mediodía el cadáver del ilustrísimo señor Obispo de Osma.

Presidieron el duelo los señores ministro de Gracia y Justicia, marqués de Mina, los Obispos de Madrid y Sión y los parientes del ilustre finado.

Asistió una numerosírima concurrencia.

Del crimen del policía

Los policías del distrito de Buena Vista han dejado un día de haber para la viuda é hijos del cocinero asesinado.

Ante el juez declararon varios testigos desfavorablemente para el matador policía Lozano.

Ayer se practicó la autopsia de la víctima, cuyo entierro se celebrará mañana á las cuatro de la tarde.

El monumento de Pereda.—Una carta de Carretero á don Marcelino. Un error

La Correspondencia de España publica anoche una carta que el escultor señor Carretero dirige á don Marcelino Menández Pelayo, recogiendo lo dicho por LA ATALAYA de Santander el 18 de los corrientes en que se decía que don Marcelino había votado con la mayoría de la comisión de monumentos.

Pregunta el señor Carretero qué cuál de los dos proyectos discutidos obtuvo la mayoría, toda vez que el voto de calidad del gobernador decidió la votación á favor del señor Valera.

Dice que cómo pudo emitirse este voto sin haber votado este ilustre polígrafo.

Entiende que la mayoría de los técnicos votaron su proyecto.

N. de la R.—A nuestro juicio, el distinguido artista señor Carretero incurre en el mismo error en que incurrieron los diarios locales de Santander, con excepción de LA ATALAYA.

La votación no la decidió el voto de calidad del presidente, que no pudo emitirle anteriormente al de don Marcelino, sino el del señor Solano, considerado como válido.

De este modo el señor Valera obtuvo cinco votos y el señor Carretero, cuatro. Así se explica que nuestro ilustre paisano haya votado con la mayoría.

De la España trágica.—El bandido y su novia

De Antequera dicen que en el pueblo de Molinar se presentó el bandido Francisco Marqués (a) *Calero* natural de Estepa.

Dicho bandido requería de amores á una agraciada muchacha.

El padre de ésta no conforme con estos amoríos denunció al galanteador bandolero, el cual fué perseguido por dos munícipales que lo tirotearon.

Uno de los guardias, llamado Antonio Diaz, consiguió darlo alcance, entablándose entre los dos una lucha á brazo partido.

En esta lucha resultaron heridos el perseguido y el perseguidor.

Cuando con más saña se atacaban ambos combatientes, llegaron el otro municipal y el padre de la muchacha, que tras grandes trabajos consiguieron reducir al acorralado caballista.

Este resultó herido de pronóstico reservado y el municipal gravemente.

Escuadra en Vigo

Telegrafían de Vigo que ayer fondearon en aquel puerto tres grandes cruceros ingleses.

La tripulación de los tres asciende á 2.100 tripulantes y montan 95 cañones.

Al entrar cambiaron con la plaza los saludos de ordenanza, desembarcando luego los comandantes, que visitaron á las autoridades.

Los citados cruceros permanecerán en Vigo hasta el 2 del próximo abril.

Extranjero

El conflicto de oriente.—No habrá guerra

De Budapest telegrafían que el presidente del Consejo de Austria Hungría ha dicho que no estallará la guerra entre Austria y Servia por oponerse á ella el emperador.

La huelga en París

Participan de París que los delegados de los huelguistas visitaron á M. Clemenceau, quien les ofreció que el gobierno no les castigaría si reanudaban el trabajo.

Los huelguistas acordaron reanudar las labores, pero anoche celebraron una reunión los huelguistas y predominó la opinión de persistir en la huelga.

Frente á la casa del director de correos se congregaron dos mil personas que realizaron una manifestación de protesta.

La policía la disolvió, pero los manifestantes volvieron á congregarse en un café próximo, celebrando un mitin para pedir la dimisión del secretario de Correos y Telégrafos.

Censura periodística.—Penas severísimas

De Budapest telegrafían diciendo que el periódico oficial del imperio publica un decreto prohibiendo á la prensa la inserción de todas las noticias que se refieran á la supuesta declaración de guerra.

A los contraventores de esta disposición se les impondrá la pena de cinco años de prisión y 5.000 coronas de multa.

El emperador Francisco José

De Viena dicen que el emperador Francisco José celebró una conferencia con el archiduque heredero de la corona.

Después éste conferenció á su vez con el ministro de la Guerra.

Buenas noticias.—Presunto espía

De la misma capital del imperio austriaco añaden que el ministro de Hacienda ha declarado en la Cámara que abriga la esperanza fundada de que no llegará á estallar la guerra.

También el presidente del Consejo declaró, ante un numeroso grupo de diputados, que no sobrevendría el temido conflicto por ser opuesto á él el Emperador.

En los círculos militares se asegura que ha sido detenido el coronel Batybsin, del Estado Mayor Central ruso, al que se acusa de espionaje.

EL CORRESPONSAL.

Sección de espectáculos

Teatro Principal

Hoy, martes, sesiones variadas de cinematógrafo á las seis y media y á las siete y media y á las diez (doble).

Salón Variedades

Para dar lugar á los ensayos de la hermosa zarzuela en tres actos de costumbres locales *El Salto del Pasiego*, se suspenden las funciones hasta el jueves próximo que se hará un variado programa.

ABONOS QUÍMICOS
BONIFACIO ALONSO
Sucesor de Barquín, Alonso y Comp.ª
MUELLE, 20.—SANTANDER

DIARREAS
El único remedio que cura las diarreas de los niños, incluso en la época del destete, hasta el punto de restituir á la vida á enfermos irremisiblemente perdidos, es el
Elixir Estomacal de Saiz de Carlos
(Stomalix)
y en los adultos suprime los cólicos, quita la fetidez de las deposiciones, el malestar y los gases, es antiséptico y cura las diarreas y disenterías crónicas de los países cálidos, que tanto atacan á soldados, marinos y colonos, agravando su situación y obligándoles á veces á emigrar.
VIGORIZA lo mismo el estómago que el intestino poniendo al organismo en condiciones de resistencia y cura la anemia y clorosis cuando van acompañadas de *DISPEPSIA*.
De venta en las principales farmacias del mundo y Serrano, 30, MADRID.
Se remite por correo folleto á quien lo pida.

Colegio de la Inmaculada Concepción
DIRIGIDO POR LAS
SEÑORITAS DE RODRÍGUEZ
Plaza de don Pedro Gómez Oreña, 3
(antes Media Luna)
Medalla de oro en la Exposición de Santander de 1905.
Se admiten internas y medio pensionistas, dando para éstas grandes facilidades.
Clase especial de párvulos.

PINTURAS
PREPARADAS Y EN PASTA
Pinturas al esmalte, brochas, pinceles, tubos al óleo, lienzos preparados, aceites de linaza, aguarrás, colores en polvo, barnices de las mejores marcas, etc., etc. PÉREZ DEL MOLINO Y COMPAÑÍA, Droguería, Plaza de las Escuelas.—*Sucursal:* Wad-Rás, 1 y 3, al lado de *Singer*.

ABONOS Y SEMILLAS
PULPA - COCO - LINAZA
CONSULTA AGRICOLA
ALAMEDA PRIMERA, 16
CENTRO TÉCNICO AGRONÓMICO

Colegio-Academia de Mata
Santa Clara, 9
Grandioso edificio higiénico y moderno
Profesorado titular numeroso.—Material de enseñanza modernísimo y muy completo.—Bachillerato, Comercio oficial y práctico.—Idiomas.—Dibujo.—Pintura.—Gimnasia.—Primera enseñanza modelo.
Los alumnos oficiales son acompañados á las clases del Centro correspondiente y preparan sus lecciones á horas compatibles.
PÍDANSE REGLAMENTOS

Por tenerse que ausentar
su dueño, se traspasa, en el pueblo de Liérganes, un establecimiento de ultramarinos que se titula *La Central*, en sitio céntrico.
El que quiera, puede pasar á tratar con su dueño, Aurelio Lavín.

Lanería y Colchonería
DE
PEDRO CUESTA
Calle de Becedo, 11
PRECIO FIJO TELÉFONO 108
Precios sin competencia,
en igualdad de condiciones
LANAS BLANCAS, á 25 pesetas los 11 y medio kilos.—MIRAGUANO de 1.ª, á 3 pesetas kilo.—EDREDONES, última novedad, desde 25 pesetas.—Zaleas con lana, á 4 pesetas.—Borras finas, á una peseta el kilo.
Inmenso surtido en telas de damasco, cutí hilo y algodón para colchones.
Se garantizan todos los artículos.—Se hacen colchones á domicilio, por acreditados colchoneros, á precios económicos. Se carda lana á máquina.

Para comer bien y barato
EN LA
NUEVA SUIZA
plazuela de la Libertad, á cargo del antiguo cocinero del café *Suizo*.
Se sirven toda clase de comidas.

Restaurant EL CANTÁBRICO
PROPIETARIO
Pedro Gómez Fernández
Hernán-Cortés, n.º 9
SANTANDER
Las importantes reformas recientemente introducidas en el local de este de antiguo acreditado restaurant, unidas á su excelente y esmerado servicio, le colocan hoy á la altura de los mejores de su clase de España.
Plato del día: Chuletas á la milanesa.

LA PÉNDOLA
Relojería de PABLO GALÁN
Muelle, 7 y 8
Surtido en RELOJES y CADENAS de las mejores marcas.
RELOJES DE PARED á 4 pesetas.
Composturas en toda clase de relojes y aparatos de precisión.
Se garantizan por un año los trabajos hechos en esta casa.
Cambio de moneda

LÁMPARAS METÁLICAS ESPECIALES
con el 75 por 100 de economía sobre las ordinarias.—Venta en
LA INSTALADORA
Santa Clara, 11.—Teléfono 216.—Santander.
Instalaciones de alumbrado eléctrico, gas, acetileno, agua, etc.—Instalación y reparación de dinamos, motores eléctricos, transformadores, transportes de fuerza, teléfonos, bombas, pilas, timbres, pararrayos, etc.—Reparación de máquinas y aparatos eléctricos de todas clases.—Material pequeño para instalaciones; precios económicos.
Construcción y reparación de cocinas económicas, de todos precios y modelos; estufas, idem eléctricas y aparatos de calefacción en general.
SANTA CLARA, 11 (AL LADO DE LA ACADEMIA MATA)

Aprovechar la ocasión
Debido á las grandes y buenas condiciones de compra que en mi reciente viaje he hecho á las principales fábricas del reino y del extranjero, desde hoy, 22, pongo á la venta dichos artículos con un 40 por 100 de economía, que el público apreciará por los siguientes precios.

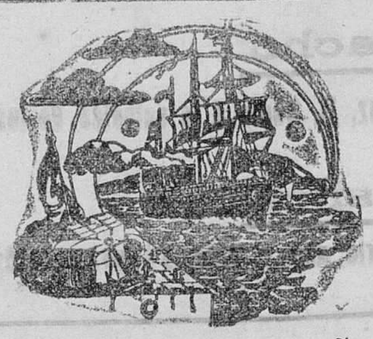
CORTES DE TRAJE	INGLESES,	GARANTIZADOS, desde	45 pesetas
— DE —	DEL PAIS,	—	15 —
— DE GABAN	—	—	18 —
— DE PANTALÓN	—	—	6 —
IMPERMEABLES INGLESES (varias formas)		—	40 —
GABANES		—	25 —

Gran Sastrería Moderna
Calle de San Francisco, número 33.—Santander
(Frente al nuevo Ayuntamiento)

Sellos de caucho ✻ Sellos de celuloide
NUEVO INVENTO, PATENTADO POR 20 AÑOS
Sellos artísticos y comerciales para toda clase de timbrado en papel, cartón, cuero, etc.—Precios más baratos que nadie.
Sellos para ayuntamientos, Juzgados, Parroquias, etc., con la correspondiente inscripción y escudo ó atributos:
incluida caja, tinta y esparcidor, á ¡CINCO PESETAS!
SELLO OFICIAL, para franquicia, servido en un bonito estuche de madera pulimentada, con botellita de tinta y esparcidor, á ¡NUEVE PESETAS!
Los pedidos, acompañados de su importe, más cincuenta céntimos para envío certificado, diríjanse á la Administración de este periódico, donde puede verse el catálogo para otras clases de encargos.

Corcho Hijos.—SANTANDER-MADRID
Estufas modernas de fuego contínuo, muy económicas, con carga de carbón para 12 horas
Cocinas económicas de todos sistemas, con precios reducidos, desde 40 pesetas.
Aparatos de termo-sifón, adaptables á todas las cocinas.
Inodoros completos, con taza de porcelana inglesa, desde 60 pesetas.
Bañeras de hierro con esmalte de porcelana, desde 175 pesetas.
Cuarto completo, compuesto de bañera, lavabo é inodoro, con todos los accesorios, desde 350 pesetas. Instalaciones generales de saneamiento.
En SANTANDER, Rampa de Sotileza.—Exposición de aparatos.—En MADRID, Recoletos, 3.

M.E.C.D. 2017



VAPORES CORREOS ESPAÑOLES
DE LA

Compañía Trasatlántica

LINEA DE CUBA Y MÉJICO

Salidas fijas el día 20 de cada mes, á la una de la tarde

EL DIA 20 DE MARZO SALDRÁ DE SANTANDER EL VAPOR

REINA MARIA CRISTINA

capitán, Antonio Fernández

Para HABANA, VERACRUZ y TAMPICO, admitiendo pasaje y carga
PRECIOS DEL PASAJE EN TERCERA ORDINARIA

Para Habana..... Pesetas 225 y 7 de impuestos
» Veracruz y Tampico » 250 y 1 de »

LINEA DEL RIO DE LA PLATA

Salidas fijas el último día de cada mes, á las tres de la tarde

EL VAPOR

CIUDAD DE CÁDIZ

su capitán don Feliciano Calzada

saldrá de SANTANDER el 31 DE MARZO, admitiendo pasajeros de tercera clase (transbordando en Cádiz al LEON XIII, de la misma Compañía) para **MONTEVIDEO** y **BUENOS AIRES.**

Precio desde Santander hasta Montevideo y Buenos Aires, **175 pesetas** y **una** de impuesto.

Para más informes, en Santander, SRES. HIJOS DE ANGEL PEREZ Y COMP.ª, MUELLE, 36—TELEFONO NUM. 63.

SERVICIOS
DE LA

Compañía Trasatlántica

Línea de Filipinas

Trece viajes anuales, arrancando de Liverpool y haciendo las escalas de Coruña, Vigo, Lisboa, Cádiz, Cartagena, Valencia, para salir de Barcelona cada cuatro sábados, ó sea: 9 Enero, 6 Febrero, 6 Marzo, 3 Abril, 1.º y 29 Mayo, 26 Junio, 24 Julio, 21 Agosto, 18 Septiembre, 16 Octubre, 13 Noviembre y 11 Diciembre; directamente para Génova, Port Said, Suez, Colombo, Singapore y Manila. Salidas de Manila cada cuatro martes, ó sea: 26 Enero, 23 Febrero, 23 Marzo, 20 Abril, 18 Mayo, 15 Junio, 13 Julio, 10 Agosto, 7 Septiembre, 5 Octubre, 2 y 30 Noviembre y 28 Diciembre, haciendo las mismas escalas que á la ida hasta Barcelona, prosiguiendo el viaje para Cádiz, Lisboa, Santander y Liverpool. Servicio por transbordo para y de los puertos de la Costa oriental de Africa, de la India, Java, Sumatra, China, Japón y Australia.

Línea de Nueva York, Cuba y Méjico

Servicio mensual, saliendo de Génova el 21, de Nápoles el 23, de Barcelona el 26, de Málaga el 28 y de Cádiz el 30, directamente para New-York, Cádiz, Barcelona y Génova.

Línea de Venezuela-Colombia

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 10, el 11 de Valencia, el 13 de Málaga, y de Cádiz el 15 de cada mes, directamente para Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, Puerto Rico, Habana, Puerto Limón y Colón, de donde salen los vapores el 12 de cada mes para Sabanilla, Curaçao, Puerto Cabello, La Guayra, etc. Se admite pasaje y carga para Veracruz y Tampico, con transbordo en Habana. Combina por el ferrocarril de Panamá con las Compañías de navegación del Pacífico, para cuyos puertos admite pasaje y carga con billetes y conocimientos directos. También carga para Maracaibo y Coro, con transbordo en Curaçao, y para Cumaná, Carúpano y Trinidad, con transbordo en Puerto Cabello.

Línea de Buenos Aires

Servicio mensual, saliendo accidentalmente de Génova el 1, de Barcelona el 3, de Málaga el 5 y de Cádiz el 7, directamente para Santa Cruz de Tenerife, Montevideo y Buenos Aires; emprendiendo el viaje de regreso desde Buenos Aires el día 1 y de Montevideo el 2, directamente para Canarias, Cádiz, Barcelona y accidentalmente Génova. Combinación por transbordo en Cádiz con los puertos de Galicia y Norte de España.

Línea de Canarias

Servicio mensual, saliendo de Barcelona el 17, de Valencia el 18, de Alicante el 19 y de Cádiz el 22, directamente para Tánger, Casablanca, Mazagán, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de la Palma, con retorno á Santa Cruz de Tenerife, para emprender el viaje de regreso el día 1.º haciendo las escalas de Las Palmas, Cádiz, Alicante, Valencia y Barcelona.

Línea de Fernando Póo

Servicio bimestral, saliendo de Barcelona el 25 de Enero y de Cádiz el 30 y así sucesivamente cada dos meses para Fernando Póo, con escalas en Las Palmas y otros puertos de la Costa occidental de Africa y Golfo de Guinea. Regresan de Fernando Póo el 26 de Febrero y así sucesivamente cada dos meses, haciendo las mismas escalas que á la ida, para Cádiz y Barcelona.

Línea de Tánger

Salidas de Cádiz: Lunes, Miércoles y Viernes, para Tánger, con extensión á los puertos de Algeciras y Gibraltar.

Salidas de Tánger: Martes, Jueves y Sábados para Cádiz.

Estos vapores admiten carga en las condiciones más favorables y pasajeros, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales por camarotes de lujo. También se admite carga y se expiden pasajes para todos los puertos del mundo, servidos por líneas regulares. La Empresa puede asegurar las mercancías que se embarquen en sus buques.

Avisos importantes: REBAJAS EN LOS FLETES DE EXPORTACIÓN.—La Compañía hace rebajas de 30 por 100 en los fletes de determinados artículos, con arreglo á lo establecido en la R. O. del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras Públicas, de 14 Abril 1904, publicada en la *Gaceta* del 22 del mismo mes.

SERVICIOS COMERCIALES.—La sección que de estos Servicios tiene establecida la Compañía, se encarga de trabajar en Ultramar los Muestrarios que le sean entregados y de la colocación de los artículos cuya venta, como ensayo, deseen hacer los Exportadores.

Línea de Cuba-Méjico

Servicio mensual á Habana, Veracruz y Tampico, saliendo de Bilbao el 17, de Santander el 20 y de Coruña el 21, directamente para Habana, Veracruz y Tampico. Salidas de Tampico el 13, de Veracruz el 16 y de Habana el 20 de cada mes, directamente para Coruña y Santander. Se admite pasaje y carga para Costafirme y Pacífico con transbordo en Habana al vapor de la línea de Venezuela-Colombia.

Para este servicio rigen rebajas especiales en pasajes de ida y vuelta, y también precios convencionales para camarotes de lujo.

Para más informes: en Santander, SRES. HIJOS DE ANGEL PEREZ y COMPAÑÍA, MUELLE, 36.—TELEFONO NUM. 63

La victoria de los medicamentos

EMERIN

DEL GRIEGO «CURA EN UN SOLO DIA»

Tomando á tiempo **Emerin** corta el progreso de las enfermedades de la

SANGRE, URINARIAS, ANEMIA

EN EL PRIMER DIA

Los *Confites Emerin* dan á las enfermedades urinarias el estado normal, quitan y calman instantáneamente el escozor y la frecuencia de orinar; los únicos que curan radicalmente las *Estrecheces, Prostatitis, Cistitis, Catarros, Cálculos, Incontinencia de orina*, etc. Una caja de *Confites Emerin*, con la debida instrucción, pesetas 4'50.

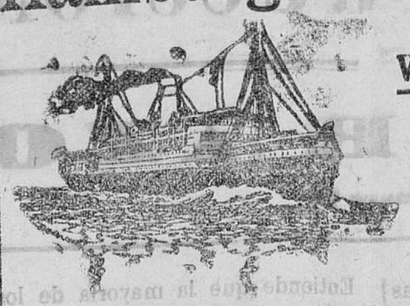
El *Roob depurativo Emerin*, inmejorable reconstituyente y refrescante de la sangre, cura completa y radicalmente las infecciones y todas sus consecuencias. Dolores de los huesos, manchas de la piel, herpetismo, albuminuria, escrófula, linfatismo, raquitismo, neurastenia, etc., etc. Un frasco de *Roob depurativo Emerin*, con la debida instruccion, 5'50 pesetas.

El *Regenerador de la Sangre Emerin* es el único descubrimiento de la Terapéutica moderna para curar radicalmente la *clorosis, diabetes, parálisis, cefalalgia, raquitismo, escrofulismo, dispepsia, atonía, debilidad de la vista, palidez de los tegumentos, decoloración de las uñas, dolores de cabeza, neuralgias faciales, palpitaciones del corazón, sofocación, digestión difícil, dificultad de los trabajos intelectuales y musculares, laxitud, insomnio, delirio, alucinación, hinchazón, edema*, etc. Un frasco del *Regenerador Emerin*, con la debida instrucción, 7 pesetas.

Para pedidos, correspondencia y consultas gratuitas también por cartas, dirigirse al inventor *Medicamentos Emerin*, Rambla de las Flores, núm. 26, primero, Barcelona, y se obtendrá contestación gratis y con reserva.

De venta en Santander: *Droguería de los Sres. Pérez del Molino y C.ª*—Compañía, 3 y 5.

Hamburg-Amerika-Linie



VAPORES
CORREOS
ALEMANES

Servicio regular mensual

ENTRE
SANTANDER, HABANA, VERACRUZ Y TAMPICO

Para Habana, Veracruz y Tampico

saldrá de SANTANDER el 20 de abril el magnífico vapor, de moderna construcción é instalación,

KRONPRINZESSIN CECILIE

admitiendo correspondencia, carga y pasajeros para dichos puertos.

Precios de cámara muy económicos.

Precios de 3.ª { **para Habana.... Pesetas 225 y pesetas 7 de impuestos**
» Veracruz.. » 250 y » 1 de »

La siguiente salida la efectuará, el 20 de mayo próximo, el magnífico vapor

FURST BISMARCK

Los vapores de esta Empresa de Navegación, la mejor del mundo, tienen todos los adelantos modernos, lujosas instalaciones para los pasajeros de cámara, y para el pasaje de 3.ª cuentan con excepcionales comodidades.

Alumbrado eléctrico, calefacción por vapor, ventiladores eléctricos en los camarotes, baños de lujo, telegrafía sin hilos, gimnasio, banda de música. La construcción especial de estos vapores evita, en lo posible, el mareo.

Llevan cocineros, camareros y camareras españoles.

Para solicitar cabida para carga é informes sobre pasaje de cámara dirigirse á

Carlos Hoppe y Comp.

y para informes sobre pasaje de tercera clase á

Don Herman Hoppe

Boulevard de Pereda, núm. 29, entresuelo. Teléfono 102

quien facilitará cuantos detalles se le pidan sobre los documentos necesarios para el embarque con arreglo á la nueva Ley de Emigración.

LA MODA ACTUAL
COMPAÑÍA, 8

El Desengaño

SE NECESITA maquinista vapor pesquero. Informarán café Cántabro, Santander, y Bernabé Gobantes, Colindres.

¿Qué busca usted?

¿Semillas frescas, á boles frutales, árboles de sombra?

¿Desea formar parque ó jardín, trabajos rústicos, grutas, cascadas, etc?

Encontrará TODO ESTO en los grandes Establecimientos de Horticultura de

P. Eduardo Laguillón
Horticultor
DESPACHO CENTRAL: MARTILLO, 6
SANTANDER

CATALOGO GRATIS — PRIMER PREMIO: Santander 1905

A las madres

Lombricida infalible ELOSEGUI

Precioso tesoro para los niños, purgante suave, agradable y eficaz remedio contra las lombrices. Caja dos reales. Droguerías de Pérez del Molino y principales. Depositarios Pérez, Martín Velasco, Alcalá, 7. Madrid.

Emplastos Perforados Americanos de Fieltro rojo ó sea bayeta encarnada del Doctor WINTER

Curan reumatismo, resfriados, dolor de riñones, dolor de espalda, dolor de pulmones, lumbago, ciática, contusiones, etc., etc.

Los EMPLASTOS perforados americanos de fieltro rojo del doctor Winter, infunden una saludable corriente eléctrica por todo el sistema, é instantáneamente mitigan los dolores, tranquilizan los nervios, fortalecen los órganos digestivos debilitados y devuelven á los enfermos la salud

Estos EMPLASTOS son especialmente útiles para fortalecer los delicados músculos dorsales de las señoras, en sus períodos mensuales.

Los emplastos de fieltro rojo, del Dr. Winter, son los únicos verdaderos y eficaces
Cuidado con las imitaciones. Exíjase siempre la marca del Dr. Winter
Cura como por encanto. Boticas y Droguerías

VINO Y JARABE

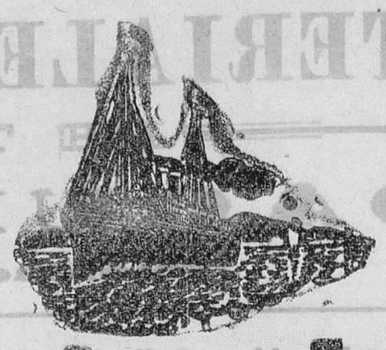
DE

DUSART

al Lactofosfato de Cal

EL JARABE DE DUSART se prescribe á las nodrizas durante la lactancia, á los niños para fortalecerlos y desarrollarlos, así como **EL VINO DE DUSART** se receta en la Anémia, colores pálidos de las jóvenes, y á las madres durante el embarazo.

Depósito en todas las Farmacias.



Vapores Correos Franceses

VIAJES LOS MAS RAPIDOS Y DIRECTOS
A LA

HABANA Y VERACRUZ

El 22 de MARZO de 1909 saldrá de Santander para Habana y Veracruz el magnífico vapor de 7.778 toneladas de carga, 10.000 de desplazamiento y 2.500 caballos de fuerza nombrado

La Navarre

admitiendo correspondencia, carga y pasajeros para dichos dos puertos

El 27 de marzo de 1909 saldrá de Santander el vapor

Guadeloupe

con correspondencia, pasajeros de todas clases y carga para Venezuela, Colombia y Costa directamente, y con trasbordo en Colón-Panamá para los puertos del Pacífico.

Se expiden pasajes de tercera clase, á precios reducidos, para Colón, Perú y Chile.

A bordo de todos los transatlánticos de esta Compañía se habla español, teniendo para los señores pasajeros de tercera cocineros y camareros españoles.

La cocina es española y á los pasajeros de tercera clase se les da por franco y vino todas las comidas.

Para informes y billetes de pasaje, dirigirse á los consignatarios

VIAL HIJOS, Muelle, 32

Sociedad Hullera Española

BARCELONA

Carbones de las minas de Aller (ASTURIAS)

Consumido por las Compañías de ferrocarriles del Norte de España, de Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo, de Salamanca á la frontera portuguesa y otras Empresas de ferrocarriles y tranvías á vapor, Marina, de Guerra y Arsenales del Estado, Compañía Trasatlántica y otras Empresas de navegación nacionales y extranjeras.—Declarados similares al Cardiff por el Almirantazgo portugués.

Carbones de vapor.—Menudos para fraguas.—Aglomerados.—Cok para usos metalúrgicos y domésticos.

Pídanse los pedidos á la

SOCIEDAD HULLERA ESPAÑOLA

Pelayo, 5 bis, Barcelona, ó á sus agentes: en MADRID, don Ramón Topete, Alfonso XII 16.—SANTANDER, Sres. Hijos de Angel Pérez y Compañía.—GIJON y AVILES, agentes de la **Sociedad Hullera Española.**—VALENCIA, don Rafael Toral

Para otros informes y precios dirigirse á las oficinas de la

Sociedad Hullera Española.—BARCELONA

LA PREVISIÓN ANDALUZA

SOCIEDAD ANÓNIMA

DOMICILIADA EN SEVILLA

Esta Sociedad realiza los Seguros que á continuación se expresan:

Seguros complementarios de Incendios.—Seguros dotales de Ahorro infantil.—Seguros de Quintas, bajo varias tarifas y formas de pago en diferentes plazos.

Nuestra «Tarifa 2.ª A» asegura á los mozos de 19 á 20 años por 720 pesetas en plazos mensuales.—Los mozos que sorteen en el reemplazo de 1910 podrán asegurarse por 750 pesetas en plazos mensuales, sin más gastos ni desembolsos.

SOLICITEN TARIFAS Y FOLLETOS — *Delegación en Santander, Cuesta del Hospital, 1.*

VERDADEROS GRANOS DE SALUD DEL Dr FRANCK

PURGATIVOS, DEPURATIVOS, ANTISEPTICOS

contra el **ESTREÑIMIENTO** y sus consecuencias

EN TODAS LAS FARMACIAS.

EL REY DE LOS PIENSOS (Molassin)

Alimento concentrado é higiénico para toda clase de ganado

PREMIADO CON MEDALLA DE ORO. — PATENTE DE INVENCION

Este pienso contiene 40 por 100 de azúcar y ha recorrido el mundo con éxito sin precedente, por su gran poder nutritivo y enorme economía que reporta, pues en cada caballo, mula, buey, vaca, etc., se ahorra el dueño unas trescientas pesetas, ó más, anualmente, si el otro pienso le cuesta de una y media peseta en adelante por animal y día, obteniendo ventaja notable aunque cueste menos.

Facilita la digestión de los demás piensos.

Los animales destinados al engorde, pueden venderse semanas antes de las que necesitan cebándolos con otros alimentos.

Cada 10.000 kilogramos producen estiércol que vale 276 pesetas.

Consumidores de esta y otras provincias así lo certifican y están dispuestos á demostrarlo prácticamente.

Se facilitan nombres de compradores por vagones.

Escribir á **J. DE BERAZA, Muelle, 16, Santander.**

MUY IMPORTANTE.—No confundir **El rey de los piensos** con otros productos que han dado malísimos resultados.

EL RABIOSO DOLOR

DE MJELAS CARIADAS

Su único y sorprendente remedio, al minuto y sin riesgo,

EL AIBAF SERDNA

(anagrama) de Andrés y Fabiá, farmacéutico premiado, de Valencia.

Cada aplicación es un nuevo testimonio de su brillante éxito, destruyendo al propio tiempo la fetidez que la carie comunica al aliento!

Este remedio no es preventivo, como lo son todos los elixires que se anuncian, sino que combate y vence en el acto á esos dolores, que parece que van á agotar los horrores del sufrimiento.

Se vende en Santander, *Droguería de Villafranca y Calvo, calle de la Blanca*, y principales farmacias y droguerías, á dos pesetas caja ó frasco, según sea enfermedades ó rabioso.

PEDID

los Chocolates y Bombones de Matías López

Representante en la provincia de Santander: DON IGNACIO PORTILLA, Muelle, núm. 22.

M.E.C.D. 2017

DEBATE SOBRE COMUNICACIONES MARÍTIMAS EN EL CONGRESO

DISCURSOS

PRONUNCIADOS POR EL

EXCMO. SR. D. ANTONIO MAURA Y MONTANER

en las sesiones celebradas los días 23 y 24 de Marzo de 1909.

Sesión del día 23 de Marzo de 1909.

No hay contradicción.

No me arrepiento, señores diputados, de haber aplazado para después del discurso elocuentísimo que acabamos de oir al Sr. Moret, la contestación que desde ayer debo al no menos elocuente del señor Canalejas, porque, en efecto, decía con mucha razón el Sr. Moret, que éste es un asunto totalmente extraño á las ordinarias divisiones políticas entre los partidos, sin dejar por eso de ser un interesantísimo asunto público y un asunto de gobierno; pero asunto en el cual debemos hacer el examen con todo apartamiento de pasión y con toda serenidad de análisis; y habría sido necesario que dos veces recorriese yo toda la materia, todo el camino, si separadamente contestara al Sr. Canalejas y al Sr. Moret. Yo procuraré cumplir á un mismo tiempo las dos obligaciones, y para ello recordar algo que habéis olvidado un poco todos, porque, recordándolo, parecería inverosímil, por ejemplo, al Sr. Canalejas, que en materia como ésta el Gobierno no tenga criterio. Ello no puede ser. Materia es ésta en la cual hace ocho años que está fija la atención de todos los hombres públicos en España; materia en la cual sería muy extraño que no tuviera criterio yo, que no era todavía diputado, y ya fué mi primer acto fuera de la vida forense, mi primer acto de vida pública, ocuparme de este asunto, al que después he dedicado una atención muy asidua. Ello no significa que no me equivoque; pero dejar de tener criterio, eso no puede ser, eso es inverosímil.

Como sería también muy inverosímil la contradicción que se buscaba, recordando el Sr. Gasset la otra tarde palabras mías de 1900. No: en 1900 lo que aconteció fué que el Sr. Silvela, de grata memoria, inolvidable para nosotros siempre, para todos, había transformado los servicios de la Trasatlántica por una Real orden que le había sugerido, que le había impuesto la triste mudanza á que hace poco aludía el Sr. Moret, y al venir en el Presupuesto solamente el guarismo de un semestre, aunque es claro que en el guarismo de un semestre la confirmación de aquella transformación de los servicios y de aquella manera de terminar la duración del contrato de 1887, yo dije que la sola votación de la subvención de la Trasatlántica, transformados los servicios, no era más que una hebra de un tejido, en el cual, en toda su complejidad, en todos sus elementos, estaba la solución del problema que era menester abordar, y que urgía abordar. Eso es lo que dicen las palabras que S. S. leyó, y las que siguen, y las que anteceden.

Antecedentes del proyecto.

En efecto: en este proyecto de ley hay muchas cosas más, innumerables cosas más, según el Sr. Moret ha tenido la lealtad de exponer al combatirlo; además, el arancel se hizo en 1906, y otras muchas leyes han ido atendiendo al conjunto y complejidad que el problema económico total á que había que atender, perdidas las colonias, presentaba á mi consideración cuando hablaba del crédito inscripto en el Presupuesto, como única manera de presentar al Parlamento esa parte de la cuestión.

En el año 1901 creo que fué, después de formada la Liga Marítima, convocado un congreso marítimo, provocada una información pública, realizada la información pública, impreso un tomo voluminoso con el resultado de aquella información, creo que fué, digo, formulado en una especie de proyecto, en una especie de demanda, la general aspiración de las industrias marítimas, y empezó á tomar cuerpo, á concretarse, esa inmensa cuestión de que ahora se trata formalmente en el proyecto sometido á la Cámara. Por entonces, una de las manifestaciones del mal consistía en los abanderamientos de buques españoles con pabellón extranjero. Muy frecuentemente ese fenómeno desagradable era asunto de indicaciones en el Parlamento, y fué presentado el proyecto de 1903, que tenía una comprensión muchísimo más limitada que el dictamen de 1904. ¿Por qué? Porque la misma solidaridad, la misma unidad y enlace y conexión de las materias, que forman todas ellas el sistema, de los intereses marítimos de la Nación española, se hicieron presentes delante de la Comisión en una larga tramitación; y todavía quedaban fuera, así del proyecto de 1903 como del dictamen de 1904, las líneas regulares subvencionadas, porque entonces el contrato no había terminado, y seguía rigiendo en la forma nueva, en adaptación á las nuevas circunstancias, hecha por el Sr. Silvela, y se había incorporado al Presupuesto.

Respecto de las líneas subvencionadas, aquel proyecto y aquel dictamen sólo decían que se nombraría una Comisión para que abriese una información pública, á fin de tener preparada una solución, y estudiada cuando el contrato llegase á su término. Cayó el Gobierno, no fué reproducido el proyecto en ninguna de las dos formas, ni en otra tercera diversa de ellas, por ninguno de los Gobiernos liberales; en su tiempo acabó el plazo del contrato de la Trasatlántica, y lo único que dejó hecho el partido liberal fué el nombramiento de la Comisión que había de abrir la información pública para estudiar lo que España debiera hacer, lo que á España le conviniera hacer cuando hubiese finalizado el contrato de la Trasatlántica. Pues el resultado de esa información, y el informe de la Comisión nombrada por el Sr. Moret, presidente del Consejo de ministros en 1906, eso, intacto, salvo en las líneas propuestas por ampliación ó adición, y como ensayo, que han sido desglosadas para llevarlas al cuadro *A*, con primas determinadas, de que luego hablaremos, eso es el cuadro *B*, y el proyecto de líneas subvencionadas que trae el dictamen, sin que el Gobierno haya hecho otra cosa que tomarlo de manos de la información pública, resumida por una Comisión en que estaban miembros de los dos partidos, y nombrada por el Sr. Moret, sin que haya habido discrepancia, sino una gran unanimidad en recomendar todo eso, con los puertos desconocidos de que hablaba S. S., sin que el Gobierno haya puesto de su parte otra cosa que el sincero apadrinar, recoger, prohijar, lo que España entera, oída y recogidos su opinión y su anhelo por esa Comisión, le había formulado. Así se ha formado el proyecto.

La información pública.

De modo que no se trata, señores diputados, de una iniciativa que á un Ministerio le haya parecido oportuna, y por buena que sea su voluntad y su intención, aparezca ante la Cámara con recelos de desconocimiento de las necesidades públicas; este proyecto no lo ha redactado el Gobierno, porque esta ley no es una obra del Gobierno: es una obra de la Nación española, durante nueve años, convocada una vez y otra, oída en todas sus representaciones, en todas sus Corporaciones, en todas sus competencias.

Eso no nos quita de examinarla, ni significa que sea infalible en los remedios que propone: significa sólo que los pareceres individuales, extremosos en la censura, tropiezan con alguna autoridad que no es la personal nuestra, que no es la del Gobierno, que es la competencia innegable de las representaciones de los intereses mismos sobre los cuales intentamos legislar.

Por cierto que no cabe discutir, no cabe analizar aquellas frases con que ayer el Sr. Canalejas vituperaba, considerándola casi como abochornadora, la información española, y ensalzaba tanto las cuatro informaciones extranjeras; pero yo deseo que quede en el *Diario de las Sesiones*, siquiera para confusión y anatema de mi ceguedad, que opino todo lo contrario, y que salvo que es más lujosa la edición italiana, que tiene más fastuosidad editorial, yo creo que la información española, con ventajas, se puede cotejar con cualquiera de las demás, que no eran desconocidas, que no estaban ausentes, y que servían, las que antecedieron, para la ilustración de los que trabajaban en nuestro país.

Por eso entiendo que es totalmente, no digo infundado, sino contrario á mi convicción, el juicio con que el Sr. Canalejas de este modo se desembarazaba de la autoridad moral de esas informaciones públicas, en las cuales no sé que nadie haya podido tener personalidad, sino la autorizadísima de los intereses mismos, que como tales intereses hablan, pero que para saber lo que les conviene, suelen ser dignos de fe.

Yo creo que, si hemos de deliberar útilmente, es bueno que procedamos por partes, y que veamos si estamos ó no conformes con el principio fundamental, con el propósito, porque algo ha dicho hoy el señor Moret, que me hace dudar de una que yo creía unanimidad.

La protección á las industrias marítimas.

Vamos á aclarar esa duda, y á quedar conformes ó divergentes sobre el punto inicial, porque es evidente que este proyecto de ley os propone una protección, que no puede menos de ser costosa, á la navegación, á la construcción, á las industrias marítimas todas, á la pesca, al cabotaje, á todo lo que sea industria marítima en España. Eso es indudable: ¿estamos conformes en que las industrias navales españolas, la navegación en todas sus manifestaciones y clases, la construcción naval, aun las industrias pesqueras, todo lo que está comprendido en este proyecto, necesita ser protegido? ¿Sí ó no? Porque si no necesita ser protegido, es evidente que el proyecto está de más.

El Sr. Moret nos ha hablado hoy del tonelaje, del crecimiento que ha tenido nuestro tonelaje, y su señoría parecía presentar eso (aunque no ha acabado de concretar su sentido en la materia) como una muestra de florecimiento, de prosperidad, de desahogo.

Yo creo que digo una cosa que no ignora su señoría de seguro, y que no ignora nadie, al afirmar que precisamente ese incremento de tonelaje que tuvo en una época crítica, que fué universalmente transitoria y excepcional, ese aumento de tonelaje es una de las causas, una de las manifestaciones de la crisis que hoy sufre la Marina mercante española. (El Sr. Moret hace signos afirmativos.) Estamos conformes. (*El Sr. Moret:* En todos los países.) Yo lo celebro, yo deseo simplificar lo más posible los puntos de divergencia; sólo que hasta oir á S. S., yo tenía por unánime el sentir de que la Marina mercante española está en momentos de tal angustia, que acaso una grandísima parte, no sé yo aforarla y decir cuál parte alícuota sea, pero una grandísima parte, no espera sino el éxito de esta ley, para amarrarse y dejar de funcionar, ó seguir viviendo; hasta ese extremo es notorio en el litoral el estado de crisis y de angustia de esos intereses. Pero sobre esto yo no digo nada con autoridad propia; yo digo lo que es para mí indudable apreciación de un fenómeno, de una realidad que todos apreciaréis, cada cual con vuestros medios, y os cercioraréis de si estoy yo ó no equivocado.

Decía el Sr. Canalejas una cosa, en que ha insistido el Sr. Moret; una cosa en la cual estamos todos conformes, aunque luego en la aplicación tengamos que entrar en análisis y diferencias, y es que no hay causa de prosperidad para la navegación nacional y para las industrias marítimas, ni hay fomento más eficaz que el aumento del tráfico y de la materia del tráfico, que la vigorización de las energías nacionales, que la mayor potencia importadora y exportadora. Eso, ¿qué duda tiene? Pero, ¿es que eso significa excluir la protección inmediata y el auxilio positivo, y por consiguiente, también á las manifestaciones de vida nacional y de economía nacional que se llaman industrias marítimas? Porque entonces ahí estará la divergencia. Yo sí diré que estamos todos de ello tan convencidos, como que á ello nos venimos aplicando todos, y todos venimos haciendo lo que sabemos, unos tras otros, los que gobernamos. En estos últimos años es evidente la solicitud de los Gobiernos para procurar impulsar las energías económicas de la Nación española en las diversas formas en que esto se puede intentar y hacer. Y de la emigración, de que hablaba S. S., nos hemos ocupado y nos estamos ocupando, y se procura retener en el Reino á los emigrantes. Quisiéramos tener medios más eficaces: empleamos los que podemos.

Competencia extranjera.

El Sr. Moret nos hablaba hoy de los coches de punto, de los coches de alquiler, anémicos, insuficientemente favorecidos por desgravaciones ó primas, y aun garantía de interés, y en cambio florecientes en cuanto se aumenta la población que los usa. Pero S. S., en este ejemplo, olvidaba uno de los factores, que es el principal en el problema de la navegación española, y es que los coches de punto no tienen coches extranjeros que utilicen los que andan por las calles, y mientras nosotros logramos el lento éxito, que lento tiene que ser por necesidad, del crecimiento de las energías económicas nacionales en su potencia importadora y exportadora, vemos que el tráfico de nuestro tonelaje propio, de lo que tenemos hoy, día por día, pasa á manos extranjeras, y hemos llegado al 10 por 100 de nuestro tráfico actual. (Muy bien, en la mayoría.) Y eso es lo que hemos de procurar recuperar, porque es lo que tenemos ya, y lo tenemos sin renunciar á ningún crecimiento, y presenciamos, día por día, cómo teniendo nosotros una Marina capaz, esa Marina es desalojada por la Marina extranjera. Vamos á ver por qué.

Yo sé que no falta quien opina (y claro es que yo respeto esa opinión, ¡no la he respetar!: no la comparto, pero la respeto), no falta quien opina que una de las maneras de servir el interés nacional consiste en no empeñarse, en no aspirar á que sean buques españoles, naves españolas, Marina española la que haga el tráfico de nuestra exportación ó importación, sino que es más útil dejar la facilidad á la competencia entre los extranjeros, y en la competencia el abaratamiento de los fletes, cualquiera que sea la forma en que el tráfico se desenvuelva, para que importadores y exportadores gocen todas estas facilidades, y la Nación se libre del esfuerzo, del sacrificio que significa vincular, atraer, asegurar á la bandera nacional navegante el tonelaje de importación y de exportación.

Los que opinen eso, tampoco pueden aceptar el proyecto, ni yo me puedo entender con ellos más que de una manera, que es discutiendo y contradiciendo; porque yo no he creído nunca eso, porque yo he creído y dicho siempre todo lo contrario, porque yo he dicho y creído siempre que la Marina, en una Nación que tiene costas, tal como España, tiene en sí no solamente un nervio principal de vida económica, sino un resorte esencialísimo de su existencia política, de su personalidad en el mundo. (Muy bien, muy bien.)

La Marina mercante.

Pero aunque no mirase yo más que el aspecto económico, ¿á título de qué ha de claudicar, cuando se llega á las industrias marítimas, el régimen total desenvuelto en nuestras leyes, un régimen tan complicado, tan enojoso, tan espinoso como es el de la protección al trabajo nacional? ¿Por qué había de suceder esto, y desaparecer esto, y hacer excepción en esto cuando se llega á la Marina mercante? La Marina mercante y todo lo que va con ella, y va con ella la construcción naval, pero aun tomando específica y separadamente la construcción naval, porque las dos en una misma línea pueden ser consideradas, en España no son industrias artificiales, en España no son industrias incubadas por las leyes; no es que vayamos á fabricar nosotros ahora artificialmente, y forzando las leyes naturales, esa clase de aplicaciones del trabajo y del ingenio humanos. España es una Nación, lo dice su historia, lo dice el mapa, nosotros lo sabemos todos; España es una Nación que, naturalmente, de por sí, es una Nación marítima, que lo ha sido, que lo es, que puede serlo, que encierra todos los elementos, lo mismo para la navegación que para la construcción.

¿En qué consiste, pues, que necesita la protección? No en que se empeñe en contrariar las leyes naturales y en aclimatar aquí industrias exóticas, absurdas, violentándolo todo y atropellando las leyes económicas, no: consiste en que el artificio de la protección que gozan de sus Estados las Marinas extranjeras viene á contrariar la ley natural, á despojarnos de lo que por naturaleza nos corresponde. (Muy bien, muy bien.)

Y así está planteado el problema; porque no se puede hablar, Sr. Moret, no se puede hablar, Sr. Canalejas, de si la ley cuesta tantos millones, y olvidar qué cuesta no salvar la Marina mercante y qué parte de la riqueza nacional perece, al dejar que perezca aquélla; porque si no se comparan las dos cosas, carece absolutamente de nervio, de razón y de substancia el argumento, aunque tenga la apariencia de una impugnación. (Muy bien.)

Yo ya sé que digo cosas muy triviales. Yo lo que deseo es que sean triviales para todo el mundo. Aun siendo para todo el mundo triviales las cosas que acabo de decir, no he perdido el tiempo; pero, notadlo bien, puesto que no venimos, ó yo al menos no vengo, con ánimo de buscar temas de controversia, sino de recíprocamente procurar que miremos el asunto con igual patriotismo y con un solo deseo de acertar; notadlo bien: si estamos en esto conformes, queda mucho terreno para la discordia, desgraciadamente; pero, al menos, tenemos un solo designio, al menos coincidimos en el propósito, y eso es mucho, porque quedará tan sólo por examinar—que no es poco, lo conozco—si el camino que se sigue es bueno, si hay otro mejor; porque teniendo iguales propósitos, todos queremos acertar en el procedimiento para alcanzar el fin.

Por lo pronto, bueno es que vayamos en una sola dirección, con un solo norte, aunque no sigamos un mismo derrotero. Tenemos el mismo fin, y no concibo, no considero que haya nadie, no he oído declarar á nadie que sea contrario, que haya declarado rotundamente—como sería menester—que no se debe pensar en proteger á la Marina y á la construcción, y á todas las industrias marítimas contenidas en el proyecto; que se deba dejar que sigan su suerte, y que los buques extranjeros hagan nuestro tráfico; que se aprovechen los fletes de los que pasen, y que España deje de ser, con sus costas, Nación marítima. Eso no lo he oído á nadie, y aunque hay muchos argumentos que no se pueden hacer sino pensando así, no se acepta la responsabilidad de la doctrina inicial. Los que la profesen, que la proclamen, y que acepten ante el país la responsabilidad de lo que digan, de lo que opinen, y así el país les juzgará.

Necesidad de la protección.

He dicho que no es falta de natural arraigo y clima benigno en España para las industrias marítimas lo que nos obliga á hacer una ley. Lo que nos obliga á hacer una ley es la porfía, la saña con que cada una de las Naciones que tienen Marina competidora con la nuestra, con recursos del Estado, con fondos del Tesoro público, las subvencionan, las alientan, las impulsan y favorecen contra nosotros, contra todos los competidores, y resultamos nosotros, por lo tanto, bajo la influencia de esa desventaja.

Pues bien: hemos oído juicios muy severos sobre las piezas que componen el sistema de este proyecto de ley, y yo afirmo que en este proyecto de ley no hay ninguna invención de la Comisión ni del Gobierno; que no hay ninguna cosa especulativa; que no hay ninguna aventura: no hay más que la aplicación, más ó menos directa—eso es lo que hemos de ver—, la combinación, más ó menos feliz—eso es lo que hemos de juzgar—, de la misma, exactamente la misma manera de protección que tienen las Marinas competidoras, las que nos han arrebatado nuestro tonelaje, sin que haya una sola (vuelvo á decirlo) que no tenga el ejemplo en sus legislaciones para esta lucha con nuestros navegantes y nuestros constructores. Eso es otra aproximación, éste es otro recinto más restricto, dentro del cual nos movemos, y hay más facilidad, por tanto, de que nos encontremos.

Porque, notadlo: de todas las manifestaciones de la actividad económica de un pueblo; de todas las industrias de una Nación, ninguna se ejercita con tal intimidad internacional como la navegación, porque la navegación es toda ella exterior, porque toda ella es entre extranjeros, mezclados, compitiendo, luchando cuerpo á cuerpo con el extranjero; por esto la reciprocidad, el paralelismo, la similitud de régimen tiene mucha más importancia para las industrias marítimas que para las industrias del interior.

Hay, en efecto, diversidad de circunstancias, de acomodaciones, de postura, dentro de la vida social de la industria de un país, y su similar en otro; pero eso no se da en la navegación. En la navegación se amarran juntos, fondean juntos los buques de diversos pabellones, compitiendo cada cual con leyes diversas; pero en el mundo económico y en la lucha industrial hay una absoluta igualdad: la lucha es en un terreno común.

Por esto tiene más autoridad que el proyecto no traiga invenciones, ni ensayos, ni especulaciones temerarias, sino aplicaciones prácticas de lo que las legislaciones extranjeras están practicando y manteniendo. Repito que queda por examinar la oportunidad, la medida y la combinación, y que cabrían muchos errores en esto. Yo no pretendo la infalibilidad.

Las desgravaciones.

Y aquí, puesto que en algún sitio ha de ser de la peroración con que os molesto, me sale al paso un tema, del cual habló ayer el Sr. Canalejas, y ha hablado hoy el Sr. Moret, como era natural é inevitable que hablase, recordando la diferencia que hay entre el proyecto presentado por el ministro en Enero ó Febrero de 1908, y el dictamen actual de la Comisión. De ahí sacaba, sin duda, el Sr. Canalejas razón y pretexto para decir que el Gobierno no tiene criterio, porque la mudanza, la variación, es notoria. Vamos á hablar de ello un poco.

De las desgravaciones se habla muy frecuentemente en nuestros debates hace algún tiempo, y natural es, é inevitable en un Parlamento, porque, al fin y al cabo, eso pasa en el mundo físico: según de donde viene el sol, toma matices y casi formas diversas la materia.

A ello se presta la diversidad de sentidos y de significaciones con que se puede hablar de desgravaciones. Yo no necesito sino referirme á un debate no há mucho mantenido, siempre con honra, con el señor Moret, también desde la tribuna y desde este sitio, para recordar que hay una desgravación, una aplicación de la práctica desgravadora, que no es más que una manera de mencionar las reformas tributarias, porque claro es que la evolución del sistema tributario y de las reformas en el asiento y en la distribución de los impuestos, siempre se realiza mediante desgravaciones que tienen compensaciones, sustituciones, otras formas y maneras de traer al Erario el recurso del contribuyente. De esto no hay que hablar aquí; de eso no se trata aquí.

Hay otra desgravación, que también se puede llamar desgravación, porque lo es, que tiene el sentido y el fin de constituir un especial, no digo privilegio, porque está justificado, pero excepción al estado de franquicia y de inmunidad, frente al impuesto para una clase determinada; por ejemplo, lo que hemos hecho, porque el proyecto fué nuestro, y la ley vuestra, y por lo tanto, es de toda conformidad, para los Sindicatos agrícolas. En vez de darles dinero, les hemos perdonado los tributos, los tributos que dice la ley, y ello no tiene nada que ver con las reformas tributarias en utilidades, en Consumos' etcétera; no tiene nada que ver con eso: eso se refiere á una clase determinada, ó una manifestación de actividad determinada que el Estado toma bajo su protección para atenderla, favorecerla, impulsarla, y le crea un estado excepcional, digamos privilegiado, aunque no sea en el sentido odioso del privilegio, y como es privilegiado y excepcional, el Estado devuelve lo que ha cobrado en Aduanas, y le da una prima, un premio extraordinario, alientos ó subvenciones, porque todo eso son acciones singulares en que el Estado interviene sobre la actividad nacional para desenvolver aquellas manifestaciones que estima de mayor interés ó de mayor necesidad.

Y desde el momento en que no olvidéis que el proyecto del Gobierno se puede llamar un proyecto de desgravaciones en el segundo sentido, no en el primero, consideraréis que es mucho más aparente que real ese cambio de que seguiré hablando todavía; pero ahora digo que es más aparente que real ese cambio de procedimientos, porque no hay tanta diferencia entre no cobrar cien pesetas ó dar cien pesetas que ya se han cobrado, porque al fin son cien pesetas con que se favorece á aquel que las recibe ó deja de pagar. No digo que sea igual, no digo que sea indiferente la opción: digo que la intención es la misma, y la substancia del acto protector idéntica, aunque sean dos procedimientos entre los cuales, consideradas ventajas y desventajas, haya que elegir. Yo digo esto cuando se me arguye que eso significa un cambio esencial y una falta de criterio. No: son dos procedimientos para dar auxilio el Estado, á expensas del Tesoro nacional, á la Marina mercante y á la construcción naval, persiguiendo el mismo fin y utilizando en substancia los mismos medios, aunque diversos procedimientos: el uno, es un desembolso latente; el otro, es un desembolso ostensible; con el primer procedimiento, el Estado deja de ingresar; con el segundo, el Estado ingresa y luego desembolsa.

En el año 1904, cuando la Comisión del Congreso entendía en el proyecto de 1903, después de una amplísima información que siguió en el Congreso á otra información extraparlamentaria, derivada del congreso marítimo de 1901, la cual andaba impresa, como anda ahora en manos de todos; en 1904 el sistema de primas, que no estaba en el proyecto del ministro, apareció formando la esencia y el tema de aquel dictamen. Pasó el tiempo—ya he contado antes la tramitación, la historia, los antecedentes del asunto—, y cuando al principio del 1908 este Gobierno formuló su proyecto, se inclinaba, efectivamente, á llevar el auxilio á las industrias marítimas por el procedimiento de la exención de impuestos, de la condonación, privilegiada y excepcional, de ciertos impuestos. Pero el análisis insustituíble de las realidades, que ofrecen en su diversidad, infinita casi, las posturas, las manifestaciones distintas de la vida nacional en aquello que es objeto de una ley, ha sido el que ha obligado á volver por el cauce de 1904. Y voy á ver si explico en pocas palabras, porque no quisiera molestaros demasiado, las principales notas culminantes de esa mudanza, obligada con razón, de procedimiento para el mismo fin.

El sistema de primas y la exención de impuestos.

No olvidéis que para que el sistema de perdón de impuestos produzca efectos análogos en todas las industrias, es menester que haya igualdad, por lo menos analogía, en el régimen tributario que soporten las industrias para las cuales se legisla; y lo primero que surgió fué que una grandísima parte de la matrícula española está en provincias donde el sistema tributario, del cual se hacían exenciones, no rige, y por consecuencia, resultaba incidentalmente en la ley una cosa que no se quería, que no se intentaba, á saber: que se variase la situación respectiva de las Provincias Vascongadas y del resto de España.

Por lo pronto, aquella parte de la matrícula quedaba fuera del acto del Poder público, que á toda la Marina quería atender. Aconteció luego que se presentó á la consideración de la Comisión una enorme diversidad de complicaciones y combinaciones de la vida económica, en las cuales no era fácil llevar á la realidad la exención de tributos para las industrias navales, para las industrias á las que el proyecto se circunscribía, sin que se extendiera indebidamente á otras actividades complicadas, entrometidas, entrelazadas con actividades del orden marítimo á que la ley quería circunscribirse. Decían los navieros, los interesados, aquellos á cuyas angustias la ley quería acudir: «Nosotros, con las desgravaciones, no nos sentimos salvados; aliviados, sí, pero no salvados; necesitamos, además, las primas; las primas son lo que tienen nuestros competidores, y las primas actúan en forma muy diversa que las desgravaciones».

Y el Gobierno y la Comisión, la Comisión con el Gobierno—porque la Comisión ha procedido de acuerdo con el Gobierno, y la responsabilidad de los acuerdos de la Comisión corresponde al Gobierno íntegramente—, ante las reclamaciones y observaciones de los interesados á quienes trataba de ayudar y servir, de los que exponen las diversas situaciones en que se encuentran, y presentan prácticamente, con una insustituíble autenticidad, los efectos, la diversidad de los efectos, la insuficiencia de los efectos de una providencia que se había adoptado para protegerlos, fué adonde estaba en 1904: al

M.E.C.D. 2017

sistema de las demás Naciones. Porque, en efecto, notadlo: nos enamoró (¡ojalá que pudiéramos ir á eso, porque seguiría yo siendo grandísimo partidario de ello!) la fórmula del proyecto, la sencillez y diafanidad del sistema de exenciones de impuestos, porque claro es que si diera los mismos resultados, si tuviera igual equidad y remediase el daño, evitaríde un lado la percepción, y de otro el abono.

Lo que hay es que nosotros, por enamorarnos de eso y perseguir ese ideal, no debíamos obstinarnos ni dejar de reconocer la realidad; en esto, claro es que no se atravesaba ninguna cuestión de principios; pero aunque se hubieran atravesado trescientos principios, porque el principio y fin de la ley era proteger y salvar las industrias marítimas nacionales, y fué un procedimiento, el mismo que en 1904 había prevalecido ya en la comunidad del Parlamento con los interesados y con las voces autorizadas de la Nación entera, el que sustituyó á otros procedimientos que teórica, doctrinal, legal y jurídicamente era mucho más seductor y agradable.

Y ahí tenéis explicado el crimen de la Comisión, que el Gobierno confiesa ser suyo.

Las líneas subvencionadas.

Después del discurso del Sr. Moret ya no necesito explicar ante el Sr. Canalejas cosa que hubiera tenido que exponerle, si antes que el Sr. Moret hubiera hablado yo; es á saber: que se necesita haber tenido el ánimo prevenido—prevención que supongo puedo mencionar sin la menor molestia para su señoría—; que se necesita tener el ánimo ofuscado para no ver en este proyecto de ley sino la congrua sustentación de la empresa que se llama Compañía Trasatlántica, que es lo único que vió en el proyecto S. S.; porque si fuera así, no habría pasado el Sr. Moret las dos terceras partes del tiempo que, con encanto de todos, estuvo en la tribuna hablando del proyecto, sin llegar todavía á mencionar las líneas subvencionadas, que es algo distinto de hablar de la Trasatlántica, como veremos luego.

¿Cómo se va á desconocer ni á negar que hasta que se llega al art. 17 no se nombran las líneas subvencionadas, ni se dice nada respecto de ellas, y que pasa el art. 17, y siguen otras muchas materias, sin que tampoco figuren para nada las líneas subvencionadas? ¿Cómo se va á negar que en este proyecto está refundido todo el de 1904, cuando la ley para nada más que para mandar estudiarlo se ocupaba del problema de las líneas subvencionadas, y que además ha recogido el informe de la Comisión aquélla sobre las líneas subvencionadas, formando de las dos leyes una—de la que entonces estaba formulada, y de la que estaba en perspectiva y en estudio—, porque había llegado ahora la sazón de que todo viniera á la Cámara?

Vamos á ver, pues; vamos á penetrar en el fondo de esta ley, y claro es que de todo el fondo de la ley no hemos de hablar ahora, porque no de todo han hablado los Sres. Canalejas y Moret. De cosas que sus señorías no han creído necesario aducir en sus razonamientos, hablaron otros oradores, y fueron contestados en las treinta y tantas sesiones que lleva este debate, y todavía quedan no sé cuántas sesiones de análisis de él. De lo que yo he de hablar es de aquellos conceptos que, por haber entrado en el análisis de SS. SS., tienen en este instante una actualidad imperativa, y está en la entrada el artículo 1.°, que por algo es primero, y además, porque habla del impuesto de tonelaje.

En efecto: ese ha sido, ese parece que es el tema de más obstinadas impugnaciones al proyecto. Yo quisiera que nos desapasionáramos todo lo bastante para comprender que, si precisamente hacéis un argumento de la circunstancia de no haber venido ese impuesto en el primer proyecto del Gobierno, y haber aparecido, como tantas otras cosas, en el dictamen de la Comisión, comprenderéis que el Gobierno podría equivocarse, porque es muy falible, pero no tiene motivo para no oir con una gran serenidad, imparcialidad y frialdad de espíritu, todas las reclamaciones en esta materia, y algo debe tener el impuesto de tonelaje, cuando tantos esfuerzos, tantas instancias, tantas reclamaciones y tantas porfías no han suprimido el artículo 1.° Vamos á hablar de eso con toda calma, sin perjuicio de lo que haya que hacer después, y me desentenderé pronto, me parece, de una novedad que el problema ha ofrecido hoy en los labios, autorizadísimos siempre, del Sr. Moret, que reconvenía á la Comisión de una extralimitación desusada, de una demasía imperdonable, por haber puesto en el dictamen ese artículo 1.°

Claro es que yo respeto en todo, en materia parlamentaria más, si más cabe, las opiniones del señor Moret; pero yo no puedo suscribir lo que expuso su señoría en este momento de su discurso, porque creo que si eso dijéramos del artículo 1.°, había que decir lo mismo de cualesquiera de las otras sustituciones que el proyecto del Gobierno lleva de mano de la Comisión; y si el Parlamento nombra siete diputados para ser ponentes, para apoderarse de un pensamiento del Gobierno, de un propósito del Gobierno, de una finalidad del Gobierno en una iniciativa legislativa, y ellos tienen de tal manera circunscritas sus funciones, sus facultades, que no pueden discurrir sino por el cono de luz de la linterna sorda ministerial, creo que el Parlamento queda disminuído, y creo, además, que no es bueno que el Gobierno se inhabilite para hacer lo que quiera, lo que tenga por conveniente en el seno del Parlamento, y mucho menos cuando es el Congreso, que tiene al contribuyente más á la mano que le tendría la otra Cámara, por un precepto constitucional.

Pues, ¿qué más da? ¿No resulta que cuando se dan primas se dispone del dinero del Tesoro? Pues, qué, ¿no ha propuesto la Comisión, no hablemos más que de su propuesta, no ha tomado, sin que sus señorías protesten, la iniciativa de decir las primas que se pagarán? Pues eso no lo había dicho el Gobierno: el Gobierno iba por otro camino, el Gobierno presentó un proyecto de protección y fomento de las industrias marítimas, y entre los varios sistemas, la Comisión ha elegido éste, del cual forma una pieza, un elemento integrante, algo orgánico é interno, el impuesto de tonelaje, y ahora vamos á ver de qué modo, para el fin mismo de la ley, está establecido.

El impuesto de tonelaje.

Es asunto ese del impuesto del tonelaje, sobre el cual me están obligando á fijar la atención todos los días las diversas reclamaciones, las diversas maneras de discutirlo ó impugnarlo, los diversos intereses y regiones de España que en ello se ocupan. Por tanto, mi dificultad mayor consiste en escoger algunas de las ideas que necesaria y profesionalmente han tenido que tomar asiento en mi espíritu, en mi pensamiento, para con breve espacio y poca fatiga vuestra presentar las facetas que me parecen más á propósito para sentar el concepto sobre la materia; debiendo advertir que no hablo ahora de la redacción literal, textual, del dictamen, porque ya el señor ministro de Fomento tiene anunciadas adaptaciones, inflexiones, transacciones considerables en lo que parecen fundadas las quejas de algunos de los intereses que contra ese artículo 1.° han clamado.

Notad, señores diputados, que en todas las Naciones se puede decir, porque son excepciones raras é insignificantes aquellas que habían de salir de la regla, más ó menos cuantiosos, regulados de una ó de otra manera, la Marina española paga impuestos similares ó idénticos á los que en los puertos españoles no pagan los buques de las Naciones que nos los cobran á nosotros.

De modo que, por de pronto, el artículo 1.° lleva en sus entrañas una reciprocidad de trato en la industria—lo he dicho antes—más internacional que se ejercita por un país, cruzando los buques, fondeándolos juntos, entrando y saliendo juntos de los puertos, y teniendo el privilegio (el privilegio triste de los españoles) de ser ellos los únicos que, como caballeros, no cobran lo que les cobran en todas partes. Y teniendo nosotros una situación deficiente, penosa, en la Marina nacional, ¿no ha de ser nuestro primer cuidado procurar que siquiera substancialmente el trato sea igual, y en aquella forma y medida que no tenga inconvenientes de inmediata implantación, establezcamos la reciprocidad y quitemos esa desventaja? ¿Está una Marina tan en crisis como la nuestra para esas generosidades y para esos tratos de lujo?

¡Ah! A mí me parece que una ley que, reconociendo el sufrimiento, y la crisis, y la ruina de las industrias marítimas españolas, de la navegación española, que es de lo que ahora se trata, y teniendo delante ese contraste entre el trato que reciben nuestras naves en los demás puertos, y el que las naves de esas Naciones tienen en nuestros puertos, no se pone á remediarlo, ya vuelve la espalda á su propósito, y ya deserta de su fin principal. Ahora hay que examinar el modo, hay que examinar la consecuencia para lo que sea nuestro interés; está bien: pero el principio de justicia y la oportunidad del pensamiento, las leyes extranjeras mismas nos lo dan trazado.

Luego hay otra cosa, que es para mí fundamental, que es para mí esencial, y está ausente de todo cuanto se dice con el donaire, con el ingenio y con la autoridad que naturalmente pone en todos sus discursos el Sr. Canalejas, como estaba también ausente de la previsión de los demás oradores que sobre eso le habían precedido en el vituperio; cuando se pone un poco en caricatura esa aversión al buque vagabundo, y hasta se insinúa un poco cosa tan rara como la de que ese artículo 1.° es para la Trasatlántica, que le costaría, ó á quien sea la concesionaria de las líneas subvencionadas, unas 150.000 pesetas al año, porque lo paga como las demás. Pero á eso vamos: al efecto, á la función, al propósito del impuesto de tonelaje en nuestras circunstancias; y consiste la diferencia, para mí, en que vosotros, todos los que impugnáis ese impuesto en principio, en raíz, en concepto, sin hablar ahora de sus determinaciones y formas de adaptación, olvidan el valor inmenso, la importancia inmensa que tiene para la economía nacional que la ley influya para regularizar y sistematizar las corrientes de tráfico nacional.

Yo oigo á muchos que no tienen de eso convicción alguna, pero no me convencen, porque yo tengo sobre eso una honda convicción que no es especulativa, una convicción que nos están metiendo en la carne con sangre los extranjeros, que en su país lo realizan con esfuerzos y sacrificios enormes; porque, en definitiva, el Sr. Moret y todos los que han hablado no tienen para el régimen y para el sistema de protección alemán sino encomios, y le colocan en categoría aparte. Pues bien: ¿no es un éxito en la Historia, sin ejemplo ni segundo, el que ha logrado el Imperio alemán en el fomento de su Marina mercante?

Pues, notadlo: toda la excelencia de la legislación alemana, de la política alemana en materia de Marina mercante, toda la diferencia entre ella y las demás Naciones consiste en eso: en que ha podido regularizar y canalizar su tráfico exterior, porque Alemania era dueña de las líneas férreas, porque no tenía antecedentes que trabaran su acción, y porque ha construído canales hondísimos, angostísimos, cortadísimos, por donde ha vertido toda la corriente de su energía económica en el exterior, lo mismo en la importación que en la exportación.

Y eso tiene que ser así, aunque no contemplásemos el ejemplo de Alemania, y aunque Alemania no nos hubiese enseñado la estimación que ese beneficio final tiene en su política, cuando á obtenerle consagra tantos esfuerzos y sacrificios. ¿Por qué? Porque la nave, el transporte marítimo es tanto más eficaz, es tanto más fecundante, es tanto más provechoso para la total economía de la Nación, cuanto mejor engrana, cuanto mejor se armoniza y combina con los fenómenos internos económicos que determinaron la exportación ó importación; y claro es que cuanto más sistemático, y más canalizado y más regular es el movimiento de importación y exportación, mayores facilidades hay para que la Marina nacional pueda acudir á recoger ese tráfico y á nutrirse con su tonelaje, que es su savia principal. En cambio, disperso el tráfico, evaporado, arrebatado en pacotillas por los transeuntes, no es posible, y mucho menos cuando hay que reconquistarlo, que el pabellón nacional recoja esa mercancía, ó se dificulta enormemente esa reconquista que vamos á buscar. Debiendo añadir que una Nación que renuncia á esa sistematización de sus tráficos, á los estímulos que la ley puede poner para esa sistematización de sus tráficos, renuncia á ser Nación, con personalidad propia en el comercio internacional, y es un callejón de paso, es una presa de tránsito que los demás despedazan, de la que llevan un jirón en el pico las que vuelan por encima de las costas españolas, colocadas en el derrotero de todas las navegaciones extranjeras. (Muy bien.)

Y España tiene que aspirar á que su tonelaje propio, su propia substancia comercial, sea, en efecto, el nervio y la savia principal, y el elemento de vida más fecundo para su Marina mercante; pero no debe renunciar á ser también punto de recalada del comercio de altura, de la navegación de altura, para disfrutar el mercado del gran cabotaje, como otras Naciones situadas en peor condición que España, como otras Naciones, venciendo dificultades mayores que las que España tiene que vencer, han conseguido, con inmensa ventaja de su navegación y de toda su economía.

Sesión del día 24 de Marzo de 1909.

Idea fundamental del proyecto.

Llegaba ayer tarde, señores diputados, cuando terminaron las horas reglamentarias, á ponderar la estimación que hago yo, que la Comisión hace, puesto que hemos estado en una perfecta conformidad, y lo estamos, de toda aquella influencia que la ley puede ejercer, naturalmente, sin agravio de los intereses públicos y de los derechos de los ciudadanos, sobre la corriente comercial de importación y exportación, con la tendencia á concentrar, á normalizar, á canalizar, á sistematizar esos fenómenos importantísimos, transcendentalísimos de la vida nacional; y decía todo esto á propósito de la explicación de los motivos y del sentido del impuesto de tonelaje, que había sido un tema tratado con su autoridad, sin gran extensión, pero con mucha intensidad, por el Sr. Moret. Y prosiguiendo, porque no hay para qué resumir cosas que están en el *Extracto*, digo que toda la contextura de las soluciones que propone dar la Comisión (ya he dicho que recogiendo durante este tiempo de las reclamaciones todo aquello que pueda incorporarse al pensamiento de la ley) responde á esta idea fundamental. Porque, notadlo—que muchos lo olvidan—: aunque con esto nos apartemos de llegar al límite extremo de lo que pudiera estar justificado por el principio de reciprocidad, advertid que recogemos el estatuto que se propone al Congreso, á un límite más estricto de aquel á que alcanzarían la razón y el derecho; nosotros desde luego dejamos fuera, exentos del impuesto de tonelaje, todos los tráficos de gran cabotaje, todos los tráficos de navegación de altura que no son de tránsito, los viajes emprendidos y los viajes rendidos en la Península ó en las islas Baleares.

Nosotros todavía, cuando hemos reconocido por la reclamación de las regiones levantina y meridional de España, que hay determinadas mercancías para las cuales es de esencia que se hagan las exportaciones en partidas diminutas, para respetar en el mercado de destino el valor de la mercancía y conservar íntegro el negocio de la exportación, también las hemos exceptuado; por donde juntamente con la reducción de los tipos, juntamente con las referencias de los tipos á la proporción de la carga con la capacidad del buque, estimulando de ese modo, dando ventajas á las expediciones considerables, al gran tonelaje, respecto de las pequeñas, nosotros con todo esto hemos llegado á los abonos, y claro es que ese trato idéntico resulta para españoles y extranjeros y reduce á cantidad insignificante el derecho del tonelaje para las líneas que frecuentemente, regularmente, repetidamente, visitan un puerto. Lo cual significa que es temor infundado el de que se dificulte la frecuencia de las escalas y la visita de los buques extranjeros y nacionales, en los puertos españoles. Lo que se hace es dar preferencia, dar ventajas para aquellas líneas á las escalas regulares y periódicas, que establezcan, por tanto, la fácil comunicación, la fácil concordancia, el recíproco auxilio de las corrientes comerciales y de la industria de transporte; pero sin excluir la bandera extranjera, sin tratarla de diferente modo que á la española, porque de eso no hay absolutamente nada en el proyecto.

Esa es—yo no sé si lo he explicado con bastante claridad—la estructura de las modificaciones del texto primitivo que, en efecto, tenía una rigidez excesiva, y que por evitar otros inconvenientes notorios hemos procurado acomodar á las aspiraciones comunes de la Cámara, representación de muchos y diversos intereses nacionales, y que me parece que se definen y modelan en el pensamiento cuya exposición empecé ayer y estoy completando ahora.

Preocupaciones infundadas.

Como se ha dado en todo el debate tal preponderancia á la preocupación de la Trasatlántica, debo decir que si se funda en esa tendencia del proyecto á dar estímulo para la navegación á las importaciones y exportaciones regulares, haciendo de peor condición las pequeñas operaciones de exportación é importación en tránsito accidental de buques que eventualmente toquen en los puertos; si de esto se ha sacado la consecuencia de que pueda salir favorecida la Trasatlántica, tengo que llamar la reflexión de los señores diputados sobre este punto.

Nótese primero que las líneas subvencionadas, que tienen obligaciones de velocidad, de fecha fija, de todo lo que exige el pliego de un contrato de esta clase, tienen asignada en el tráfico nacional una parte no más de las mercancías, porque otras no pueden soportar los fletes que corresponden al tal pliego de cargas, á ese modo de navegar, á esas obligaciones precisas, inexorables del itinerario de una Compañía subvencionada. Por eso, al lado de las Compañías subvencionadas y á su sombra, tienen su curso las otras cargas que no pueden soportar el flete de semejantes navegaciones.

Todavía debo decir una cosa, y es que supongo no penetrará tan adentro esa preocupación de la Trasatlántica, que es la de hoy (aunque fuere la de mañana), que prefiráis transporten, exploten y cobren los fletes disponibles navieros extranjeros, á que los cobre la bandera nacional, si es la Trasatlántica. Supongo que á esto no se llegará, no se pensará, aunque virtualmente se ingiera el indicio en la contextura dialéctica de algunas cosas registradas en el *Diario de las Sesiones*.

La preocupación de que se encarecerán los fletes se exagera en parte, suponiendo que el impuesto de tonelaje va á impedir las escalas de los barcos extranjeros en puertos españoles. De eso he dicho ya bastante; y de otra parte, nace aquel temor de que se olvida que son hermanos gemelos en la ley el impuesto de tonelaje y las primas. De las primas vamos á hablar en seguida; pero ahora adelanto ya que la prima es una parte del importe del coste del servicio, del transporte marítimo, que el Tesoro paga, con que el Tesoro contribuye, para que el naviero pueda cobrar menor flete al exportador y al comerciante. Consideradlo como queráis: siempre resultará cuadruplicada ó quintuplicada en las primas la importancia de lo que puede gravar el tonelaje íntegro, y en una proporción desmedida, cuando se trate del tonelaje pagado por abonos, que reduce á unos céntimos insignificantes la parte que en cada viaje se devenga. Por lo tanto, de esta ley no se puede decir que encarecerá los fletes ni que los abaratará.

Pero, en fin; aunque yo acaricio la esperanza, porque tengo mucha fe en la eficacia de la razón en los debates, de que muchas preocupaciones que antes de ahora se manifestaron, considerado conjuntamente, y considerado sobre todo en la forma definitiva, en la estructura actual, que en el ánimo de la Comisión, y según indicaciones del señor ministro de Fomento, tiene el régimen del impuesto de tonelaje, se desvanecerán, y al menos disminuirán, como no parece todavía que vayamos á dejar de discutir el tonelaje, aplazaremos la disección detallada de esta materia para cuando queráis, para cuando se discuta el artículo 1.°, y vamos á las primas á la navegación, que fué tema predilecto del discurso del señor Moret.

Las primas á la navegación.

Ayer tuve oportunidad de explicar mi sentir acerca de aquella contraposición que entendía yo que exageraba el Sr. Canalejas, entre el sistema de la exención de los impuestos y las primas; y ahora digo, contestando al Sr. Moret, que en sus palabras entiendo ver también exagerada otra contraposición entre primas y supresión de trabas, libertades de movimiento, alivio de molestias y de vejámenes para la navegación; porque no hay tal contraposición, y la prueba está en el proyecto, donde se simultanean ambas cosas.

Porque S. S. no tuvo bastante presente, y eso no me extraña, no arguye nada contra el buen propósito de su ánimo; no tuvo bastante presente, cuando hablaba, aquella parte del proyecto que no había tomado asiento en su espíritu, porque no la iba á combatir; pero está en el dictamen y forma parte de su estructura total. El art. 18 es un avance rudo, intensísimo, contra esas trabas, contra esas gabelas, contra esas molestias, contra esos vejámenes, y también es alivio de la carga pecuniaria, no poco considerable. Sobre todo es la preparación, es la habilitación (tanto mayor, cuantas más energías administrativas y económicas el país dé de sí, que no tropezarán en barrera que les suscite el art. 18, ni que el art. 18 deje en pie, revistiendo más ó menos eficacia, según sepamos entre todos, ciudadanos y Gobierno, realizarlo) en toda la traza de la ley, encaminada hacia soluciones ulteriores para el desenvolvimiento que en la política de fomento á la Marina mercante ha tenido en otras Naciones, y espero en Dios que tendrá en España cuando esta ley haya surtido sus efectos. Pero no es sólo el art. 18, porque el 19 y el 20, el 24 y el 25 son todos ellos artículos destinados á realizar el pensamiento de quitar trabas, de dar facilidades, de crear estímulos, de aliviar sacrificios pecuniarios, conjuntamente con las primas, sin llegar por esto á reincidir en las ideas que, sustituyendo á las primas, traía el proyecto de exención tributaria total en otros tributos.

El sistema de la ley en este punto es, en pocas palabras, el siguiente: conviene recordarlo para que al examinar un argumento, que á lo mejor cae en un ángulo de la materia, no se olvide el sistemático conjunto de la materia misma de las primas.

La ley, en su art. 6.°, asigna las primas á la navegación libre, á toda navegación libre de altura ó de gran cabotaje, condicionándola con varias obligaciones; pero la principal, la que para el caso importa más, la que caracteriza el sentido y el efecto en la economía nacional, la primera en esa navegación libre, consiste en que el buque lleve, no como decía el Sr. Moret, el 20 por 100, sino el 50 por 100 de la potencia de transporte que el buque tenga durante todo el año. Es decir, que no se subvenciona el acto de navegar por navegar; no es el premio para aquellos corredores, que fueron la polilla y el avinagramiento de la primera inexperta prima, que estuvo hace veinte años aplicándose en Europa; sino que es la prima una subvención dada, en el buque, al fenómeno de exportación de las mercancías en tráfico directo; y aunque se busca el buque para consumar el acto de apoyo y de impulso ministerial ó gubernamental ú oficial, á la carga se refiere, porque la carga es la condición para que el buque obtenga el auxilio, y todos esos millones son impulso á la exportación, estímulo al tráfico, y por lo tanto, excitadores de la energía económica nacional, de la producción nacional. (Muy bien.) De modo que aunque en ello participa la industria de transportes, no participa sino en cuanto ella de veras preste servicio, cause el estímulo y produzca el fenómeno económico que á todos unánimemente nos importa.

En el art. 7.°, las primas de una cuantía algo más considerable (luego hablaremos de cuantías), establecen estímulo, auxilio, ¿para qué? Para navegaciones regulares, de altura unas, de gran cabotaje otras, en líneas determinadas que en aquella pública información, presidida por la Comisión que nombró siendo presidente del Consejo de ministros el señor Moret, se recomendaban como ampliaciones de los servicios de las líneas subvencionadas, como líneas de ensayo que debían añadirse al cuadro de las líneas subvencionadas, naturalmente, con considerable aumento en la subvención, con mucho mayor coste del que tienen las primas del art. 7.°

El Gobierno y la Comisión han desglosado ese cuadro adicional, de incremento de la red de líneas subvencionadas, para traerle al régimen de las primas, con designación de velocidades, con designación de itinerarios, con designación de periodicidad, aunque no con aquella regularidad y aquella imposición costosísima que significa la línea regular subvencionada, como está en el cuadro *A*, dándole una prima, de cuya cuantía, repito, hablaré en seguida; algo mayor, como es natural, porque es mayor el interés público, porque ha sido mucho mayor el voto nacional de la necesidad y mayor la recomendación, y porque al fin y al cabo es menos suelta, menos libre, para atender á la conveniencia, al estado y á las fluctuaciones del tráfico, que la Marina libre de que se trata en el art. 6.°

Y todo ello dentro de los límites máximos de tonelaje y de millaje, y por lo tanto, dentro de las cantidades ciertas que en los dos grupos de los artículos 6.° y 7.° llegan á 4.750.000 pesetas, con la regla necesaria para el prorrateo, en el caso feliz, en el caso felicísimo de que lográsemos con esta ley rescatar para el buque nacional tal cantidad de la carga que ahora transporta la Marina extranjera del tráfico actual (porque de los desenvolvimientos futuros del tráfico claro es que se ocupa la ley, pero no le tiene presente como realidad, ni podía tenerlo á la hora presente), que el tonelaje y el millaje que representan esas 4.750.000 pesetas fuese rebasado por la realidad. ¡Qué más quisiéramos, sino que hubiera ocasión de prorratear!

Este es el sistema del proyecto, y frente á este proyecto, ¿qué decía el Sr. Moret? Voy á leeros en brevísimas palabras, aunque lo de brevedad, siendo discurso de S. S. será una mala noticia para el Congreso, que de seguro con mucho gusto oiría repetir hoy los conceptos fundamentales del Sr. Moret sobre esta materia.

Decía el Sr. Moret, hablando de las primas: «El sistema, poco menos que ridículo, de las primas, que aún sostiene Francia, pero anunciándolo en la última ley, la de 1906, como solución interina, pasajera, y el de Italia, negándolas ya en el proyecto presentado por aquel Ministerio». De modo que nos presentaba S. S. en ese párrafo como quien ahora se vistiese y saliese á la calle con los trajes de principios del pasado siglo: con redecilla, casaca y chupa bordada: cosa que ya pertenece á la Arqueología; y resumía S. S. todo lo que sobre esta materia dijo, y ocupa cuatro páginas del *Diario de las Sesiones*, resumía su pensamiento sobre primas, antes de tratar de líneas subvencionadas, en estos términos: «Las primas, para concluir sobre este punto, no remediarán, ya os lo he dicho, y ya he citado las autoridades y las cifras, no van á aumentar; al contrario, disminuirán la masa de mercancías para los barcos».

Eso yo no lo puedo entender, y por eso no lo puedo admitir; cualquier cosa sucederá, menos eso. ¿Conque las primas van á disminuir el tonelaje para los barcos? Sería milagroso que no lo aumentaran; porque como la prima significa que el Estado paga el flete á escote con los ciudadanos exportadores, como una parte del coste del servicio que presta el buque lo paga el Tesoro, es evidente que al exportador le ha de salir más barato el flete, porque hay una competencia más barata que sin primas. Esto es evidente. ¿Cómo le va á quitar la prima á la exportación nada de tonelaje, nada de lo que todos reconocemos que es el elemento más apetecible, el más saludable, el más fecundo, el verdadero nervio para la navegación, el mucho flete y la mucha mercancía, y la mucha importación y exportación?

Lo que haya de transportarse por todas las concausas y todos los resultados y desenvolvimientos de la acción social y política de los Gobiernos, lo que haya que transportar, se transportará con ventaja, mediante las primas, porque es auxilio y subvención para la exportación y la importación.

Lo que se ha hecho en el extranjero.

Pero el Sr. Moret, cuando daba por muerto el sistema de las primas y presentaba el régimen del proyecto como una antigualla, se dejó ofuscar demasiado por las contradicciones individuales de pareceres sueltos en Italia y en Francia, y aun en la misma Inglaterra, y S. S., por una preocupación de su espíritu, que estaba ya vinculado á una tesis, que estaba adscrito á una convicción, daba preferencia á los pareceres individuales vencidos, á los pareceres individuales ineficaces sobre los actos colectivos y persistentes de las Naciones mismas, los cuales no abonan, sino todo lo contrario, la tesis de S. S.

Tomémoslo por donde se quiera, tomémoslo por lo analítico ó lo sintético. El Sr. Moret habla de lo que ha pasado en Italia con la Comisión general ó superior de la Marina mercante y el ministro de Marina, general Mirabello. Su señoría decía: «La Comisión se mostró partidaria todavía de las primas, como quien transige, como quien prometía distancias en una colectividad en que pugnan opiniones contrapuestas; pero el ministro rechazó eso (esto parecía deducirse de su discurso), y el ministro ha tomado otros derroteros». No, Sr. Moret: ha pasado una cosa muy diferente.

Lo que pasó fué que el ministro convocó á la Comisión, y para oirla, para aconsejarse de ella, sometió á la Comisión, en el mismo mes en que el Gobierno español formulaba su proyecto y os lo presentaba á vosotros, á comienzos de 1908, un pensamiento muy parecido al pensamiento de este Gobierno, apoyándolo principalmente en las desgravaciones y tendiendo á sustituir las primas por exenciones tributarias; por donde ya se colige que no era un desatino, aunque no haya resultado un acierto, ni allí ni aquí, el anhelo de esa sustitución que, simultánea y separadamente, sentíamos, allí el Gobierno italiano, y nosotros aquí, ocupándonos de problemas análogos y paralelos. Y la Comisión italiana, separándose del pensamiento y de la propuesta de Mirabello, no al revés, como dijo S. S., no el ministro, separándose y obrando y actuando fuera del dictamen de la Comisión, la Comisión desechó el pensamiento del ministro é insistió en las primas, y todavía en un recargo del tonelaje, que es también pieza de la máquina protectora allí, como lo va siendo en todas partes; porque es bien reciente que Portugal y Grecia hayan establecido, que no lo tenían, ese tonelaje que os parece á vosotros tan gran desatino de la Comisión y del Gobierno. Pues la Comisión, entre otras cosas, frente á la tesis de Mirabello, proponía recargar el tonelaje, al mismo tiempo que mantenía las primas, y además las primas á la construcción: todo el sistema de esta misma ley.

Y eso era en 1908, y en este mes pasado, ó en Enero, todavía está la Comisión que se encargó de formular un proyecto para llevarlo á la Cámara italiana, enredada en las discusiones interiores para formular el proyecto, y todavía no se ha formulado el proyecto, ni se ha presentado á la Cámara. Ese es el estado del asunto en Italia: bien diferente de lo que aparece de las palabras del Sr. Moret; y á mí me importa mucho esto, porque S. S. buscaba una autoridad, y la autoridad resulta al revés: en abono de este proyecto; y como se trata de hechos recientes, lo de arcaico y mandado recoger no resulta.

Pero, yo, ¿qué he de andar en análisis? ¿Queréis saber cómo anda este asunto por el mundo? Pues os lo voy á decir.

Francia inauguró con gran inexperiencia, y dando lugar á muchos abusos, en 1880, el sistema de las primas á la navegación. Las primas á la navegación de los países que las usan toman diversas formas, se asientan y organizan y se les hace funcionar de distintos modos, según las circunstancias, según los tanteos de la experiencia, según las inflexiones de la conveniencia nacional, en medio de la competencia mundial en la navegación mercante. Unas veces se preocupa, el que da la prima, de si el buque ha sido construído en el país ó en el extranjero; otras veces se acude á dar una subvencion de armamento, considerando que cada día que el buque está armado presta un servicio, por el solo hecho de estar en situación de navegar, y ausentándose la Administración del uso que haga el buque de su potencia comercial y de transporte. De todas maneras, en las combinaciones con el tonelaje, con las primas á la construcción, con las ventajas á la construcción nacional ó sin ellas, en todas estas formas se va modelando el sistema, siempre sobre la substancia de pagar primas á la navegación.

Pues bien: Francia evolucionó manteniendo las primas en 1902, y en 1906 hizo la tercera ley con primas: dice el Sr. Moret que como transitoria. ¡A cualquier cosa llama S. S. transitoria! El art. 14 dice que por doce años, y nosotros traemos una ley por diez; es decir, que simultáneamente deben acabar las primas aquí y en Francia, suponiendo aquí aprobado el proyecto, y estando allá vigente la ley. ¿Es eso haber rechazado Francia el sistema de las primas?

Italia empezó á dar primas á la navegación en 1885; con la experiencia de 1895 hizo su ley fundamental sobre la materia en 1896; preparó un cambio de postura por un decreto en 1899, y la ley vigente es de 1901, con primas, y siguen las primas, y cuando se quiere variar el sistema surge el conflicto, surge la divergencia de que antes hablábamos, entre el ministro, enamorado de otras ideas, y la gran Comisión de la Marina mercante, que está estudiando un proyecto y no ha llegado á formarle, porque ella siempre insiste en que han de ser las primas la base de la nueva ley. Y esto es ahora, en 1909.

Austria, en 1893, entró con las primas, estableció las primas é hizo la nueva ley en 1907, combinando las primas á la navegación por millaje y tonelaje, como en la generalidad de las Naciones, y en esta ley, y también para cierta clase de buques, estableció la prima de armamento administrativo; es decir, una subvención por el solo hecho de estar armado el buque en potencia de navegación, sin fijarse para nada en lo que navegue ni en lo que haga; claro que con un mínimum de navegación, que siempre se ha de comprobar, pero sin intervenir luego el millaje, ni el tonelaje, ni todas las operaciones de transporte, como en las primas otorgadas según millaje y tonelaje.

La ley de 1907 de Austria, como es la más moderna, si exceptuamos la del Japón, de que hablaré ahora, ha recogido las enseñanzas de todas las Naciones. Nos parece á nosotros de las más perfectas. Es la más encarmentada, es la más parecida al proyecto que os sometemos; porque ya he dicho que éste no es un proyecto de ley que se haya elaborado en algún escritorio ó en alguna torre de marfil, por un sabio, no: es un resultado de la experiencia humana, de la experiencia política y de los hechos mercantiles que han comprobado las Naciones que, en paralelismo con nosotros, tenían que abordar ese problema.

¿Y el Japón? ¿Y el Japón, con sus desenvolvimientos y afortunados éxitos en la paz, que es de lo que hablamos ahora, aunque claro es que los éxitos en la paz, cuando se trata de las industrias marítimas y de la navegación, son cosa muy parecida al asiento primario de los éxitos militares en el mar? El Japón, en 1896, empezó á desarrollar su Marina mercante con las primas; insistió en las primas en 1899, y en

M.E.C.D. 2017

1908, con nuevas disposiciones, ha insistido en las primas que rigen allí.

Son Naciones respecto de las cuales se puede establecer con España toda clase de divergencias—¡pues no faltaba más!—toda clase de divergencias; pero no se puede suprimir un hecho notorio, y es que los buques franceses, italianos, austríacos y japoneses, como todos los demás, se barajan y mezclan en la competencia universal, y se disputan los fletes, y procuran llevar la mayor cantidad posible de carga en sus bodegas, porque en eso consiste su negocio; y todas esas Naciones usan el sistema de las primas, el que creía el Sr. Moret que es una antigualla mandada recoger, y están aplicando ese sistema ahora, por leyes recientísimas, rectificadas después de la experiencia de tres ó cuatro leyes sucesivas, como medio que consideran insustituíble para defender su Marina de la agresión de las Marinas extrañas, amparadas y fomentadas con los recursos de los Tesoros de las Naciones á cuya pabellón pertenecen.

Claro es que Inglaterra no va por ese camino, ni necesita ir; ya decía el Sr. Moret—¿no había de decirlo persona como S. S.?—que es ejemplo que no puede parangonarse, y sobre el cual no hay argumento de analogía cuando como ejemplo en España se presenta; pero el Sr. Moret también vió con ánimo prevenido el trabajo de la alta Comisión á que se refirió S. S. en su discurso. Su señoría leyó una frase de la conclusión 5.ª á que llegó esa Comisión en 1902, y todavía en ese párrafo de la conclusión 5.ª su señoría no se fijó bastante, en mi sentir, en lo que dice; porque lo que dice no es que las primas sean un desatino: no.

Hablando de las primas en las Naciones que las dan, porque Inglaterra tiene una constitución marítima excepcionalísima y totalmente fuera de regla y de comparación; hablando y estudiando el fenómeno en las Naciones que han seguido el sistema de las primas, y juzgándole y residenciándole para formular su opinión sobre él, dice que un sistema general de primas, *cuando no va á cambio de servicios prestados*, es oneroso y contraproducente. ¡Ah! Pero note el Sr. Moret que en este proyecto la prima no se separa del servicio prestado, como se separó en la primera ley francesa, y aun creo que en la segunda—no recuerdo si en la segunda ya se corrigió—; porque entonces, como se subvencionaba el mero hecho de navegar y el mero ejercicio de la industria de transporte, vinieron aquellos abusos y aquellos escándalos que aleccionaron á los legisladores; pero aquí, en este proyecto, no; porque ya he dicho antes que la prima no se cobra, sino habiendo transportado, durante el año, por lo menos la mitad de la potencia de transporte que el buque tenga.

Pero la conclusión primera de aquella Comisión, ¿qué dice? Pues dice lo siguiente, y son ingleses, que en materia de navegación y en materia de trato legal y económico de la industria marítima tienen autoridad indudable, y aquí desinterés completo, porque ellos formulaban el juicio que les merecía la política ajena, y levantaban acta de los éxitos de la política de primas diciendo: «La concesión (y es literal) hecha por varios Gobiernos extranjeros, de subvenciones, subsidios y primas á la navegación de todas clases, *ha favorecido grandemente el desarrollo de la competencia, en perjuicio de los armadores y tráfico ingleses, y contribuido á la transferencia de puertos ingleses, á otros continentales, de algunos de los tráficos extranjeros y coloniales*», etc.

¡Ah! Pues si esa autoridad que invoca S. S. es favorable al éxito y á la eficacia del sistema de las primas, y las Naciones como las que antes he citado han persistido una y otra vez en ese sistema, ¿cómo nos dice S. S. que el sistema de primas que proponemos es una antigualla mandada recoger, que casi vergonzosamente todavía Francia no ha acabado de cancelar, cuando el hecho real es todo lo contrario? (Aprobación en la mayoría.)

El verdadero ideal.

Pero yo he de decir, por si consigo que estas palabras se recuerden, y en todo caso para que la verdad íntegra quede en el *Diario de las Sesiones*, según mi sentir, que yo no digo que el sistema de las primas sea el ideal; que yo no digo que el régimen de las primas esté llamado á perpetuarse como modo de fomentar y proteger la Marina mercante. No es que sólo se deba aspirar á eso, y que no se deba aspirar á salir de eso; digo que es un paso, un trámite, el inexcusable principio, como lo ha sido para esas Naciones, aspirando y tendiendo todos cada día, en las evoluciones de esas leyes que he citado, á aproximarse al verdadero ideal, que es el régimen alemán; pero los ideales son siempre muy lujosos y están muy altos, y no basta verlos, como vemos los astros, porque hay que poder alcanzarlos, y el método alemán está fuera de nuestro alcance, y estará lejos él durante mucho tiempo, por afortunados que seamos al comenzar por el camino rutinario, anticuado, todo lo que queráis, pero único positivo y práctico, por donde han ido todas las Naciones para salir del atolladero en que estaban. Al fin y al cabo, á eso hay que ir, á que sea el flete, á que sea el tráfico, á que sea la mercancía la savia de la Marina mercante. ¡Ya lo creo! Eso quisiéramos; pero eso no se improvisa, y lo primero que hay que hacer es ir reparando el daño, convaleciendo. Su señoría, que es tan aficionado á símiles, y que nos hablaba del kilogramo de peso para el niño y para el adulto, haga la aplicación y vea que aquello mismo que al atleta le es posible y saludable, al convaleciente, anémico y destrozado por la sevicia ajena, le resulta mortal de necesidad.

Nosotros tenemos, gemelos, aquí, los problemas de la navegación y de la construcción, y notad que ni siquiera vamos á lo que han ido hace muchos años las leyes de primas de otras Naciones, que es á reservar la prima para el buque de construcción nacional, que es la manera más barata, más cómoda, más espiritual, de proteger la construcción naval. No podemos ir á eso ahora, porque en el estado presente de la matrícula española, del tonelaje español, reservar las primas para los buques de construcción nacional sería negárselas á todos. Día vendrá en que esa enseñanza se pueda recoger, si entonces las Cortes creen, en su sabiduría, que es ocasión de aplicarla. Pero aun de eso nos hemos tenido que apartar, de eso que es nada más que un modo de la política de las primas; tal es nuestro atraso y tal la hondura del mal que padecemos.

La cuantía del impuesto.

En cuanto á la cuantía del impuesto, yo también tengo que someter al Sr. Moret, en primer término (claro que al Congreso; pero tengo de la lealtad de propósitos y deseos de acierto de S. S., tal concepto, que, en primer término, me permitirá la Cámara que á S. S. me dirija), algunas observaciones.

Su señoría estuvo muy severo con la Comisión, respecto de la página 11 del preámbulo de su dictamen; muy severo. A mí me parece que cuando una Comisión parlamentaria le dice al Congreso que Francia debe tantos millones, Austria tantos, Italia tantos, la Comisión no hace nada de más suponiendo que el Congreso sabe que la población, que los Presupuestos de Francia, Austria ó Italia, no son como los españoles, y que no necesita decir eso, como no dice que amanece todas las mañanas.

Y claro es que el argumento, como todo argumento estadístico, como toda comparación estadística, hasta que se acaba el comentario, hasta que se completa con la indicación de la enseñanza que del número se quiere sacar, es un oráculo pérfido, un oráculo socarrón, que responde á gusto de quien quiere consultarlo. Ese es el achaque de todas las estadísticas y de todas las comparaciones; por eso es tan corrosivo el almanaque de Gotha. (Risas.)

Tanto, Sr. Moret, que yo le estaba oyendo á su señoría, y decía entre mí: pues si ahora yo estuviera en la tribuna, y el Sr. Moret en la Comisión, y lo que está pronunciando allí el Sr. Moret lo hubiera dicho en este dictamen, yo le reproduciría las mismas cosas que está diciendo á la Comisión. ¿Por qué? Porque, en efecto, la cuantía más ó menos desmedida, la moderación del gasto, la prudencia del sacrificio pecuniario que el Tesoro se imponga, no tiene nada que ver con la magnitud de los Estados, con su población ni con su Presupuesto: tiene más que ver con su Marina, con su tonelaje.

Tomemos, para buscar el ejemplo, una Nación como Austria. ¿Cómo se va á comparar la proporción del interés marítimo autríaco con el interés marítimo español? ¿Qué importa que Austria tenga muchos más millones de Presupuesto? Nosotros tenemos más litoral, más vida marítima, más carácter marítimo. Si acaso, con lo que habría que establecer comparación, en cuanto al dinero que da el Presupuesto, sería con el tonelaje, con la población marítima á la cual aplica ese esfuerzo la Nación, y aun eso habría que hacerlo con muchas compensaciones, y de nada de eso se acordaba S. S. Porque no basta decir tonelaje, no basta decir navegación, no basta decir exportación ó importación: hay que ver cómo son los tráficos, y qué diferencias y qué necesidades diversas, unas prósperas, otras en crisis, otras en ruina; unas con la competencia arrolladora, otras sin ella, y á cada cosa, puesto que se trata de una medicina, á cada estado morboso, á cada grado de fiebre, corresponde un tratamiento.

Pero, en fin, la competencia es de barco á barco; la competencia es de viaje á viaje. Al fin y al cabo se disputan esos fardos dos consignatarios de dos vapores; al fin y al cabo el transporte de esos fardos desde aquí á allá es un mismo servicio, y la comparación menos falible, menos falaz, más fidedigna, es la que se establece entre la cuantía de las primas de la navegación libre; porque cuando ya se entra en las navegaciones subvencionadas ó en las navegaciones estimuladas, singularmente con designación de velocidades y escalas é itinerarios, claro es que interviene un interés político, un interés nacional, una presión, una torcedura en la conveniencia libre del ejercicio de la industria, que hay que apreciar en cada caso; pero en la navegación libre, en las primas del art. 6.º, es donde hemos de establecer la comparación, porque es donde está la paridad, la franca competencia mundial.

Pues para que veáis con cuánta sinrazón se achaca al dictamen haber sido pródigo, haber sido largo, haber excedido el límite de la prudencia, os voy á decir cómo son las primas que gozan las navegaciones que compiten con nosotros en las Naciones de que os he hablado.

Francia. La ley de 1902, 1,70 francos por tonelada y 1.000 millas. Lo ha rebajado después; en este instante no tengo la cifra, porque cuando anoté este volante no la tenía á mano; pero lo advierto con toda lealtad. Un franco setenta; esto es: más de lo que resulta el millaje y tonelaje para líneas subvencionadas en este proyecto de ley. Italia: 80 céntimos de lira, 50 céntimos de lira, 40 céntimos de lira, según los casos, porque también hay casos allí, como en el proyecto, y varían de 0,80 á 0,40 de lira. Austria, 0,50 francos; Japón, 0,65 francos. Proyecto que os sometemos, 0,30 ó 0,50 pesetas; es decir, que está por debajo de la casi totalidad de los tipos que viven en el mundo. Cobrarán menos primas los barcos españoles que los competidores de las otras Naciones, en navegación libre y en igualdad de circunstancias. Lo que yo temo es que sean escasas, porque yo sentiría no lograr el fin que con esta ley se ha propuesto el Gobierno, y creo que debe proponerse la Cámara.

Ventajas de la ley.

Pero cuando se habla del sacrificio, cuando se habla del coste de la ley, ¿es lícito volver la espalda á lo que costaría no hacer la ley? Pues qué, ¿podemos desconocer el presente estado de cosas? ¿Podemos nosotros ignorar lo que significa el que ese capital representado por el tonelaje, cuyo crecimiento recordaba ayer el Sr. Moret, en fecha reciente acontecido, que ese capital se destruya, se reduzca á una mínima parte de su valor, y ese aliento industrial y ese espíritu de empresa queden escarmentados, rotos, y los servicios que prestan á la economía nacional se supriman y se anulen los rendimientos que el Tesoro percibe por el movimiento y la actividad de estos buques en todas las influencias y efectos que sobre la riqueza que tributa tienen el acto, el ejercicio, la realidad, la potencia de la navegación nacional, que es la que contribuye con el movimiento de la riqueza á nutrir al Tesoro nacional? ¿Cómo esto no se pone enfrente de las 4.750.000 pesetas, y sí queréis, para abarcar el concepto de una vez, frente á la totalidad del coste de la ley? Porque tenemos que mirar no sólo el bien que no alcanzamos y que renunciamos á perseguir, sino el daño evidente que vendrá si la ley no se vota y se promulga, y así es cómo se miran los gastos, porque si fueran estériles, si fuera un favor y un despilfarro, merecerían ser fusilados el Gobierno y también los señores diputados que lo votaran. Pero es un gasto para perseguir un fin, para lograr un bien, y hay que comparar el bien con el sacrificio.

La única explicación que yo tengo para que persona tal como el Sr. Moret haya impugnado en este aspecto la ley, es que, sin notarlo S. S., tiene incorporado á su espíritu, aunque su patriotismo y la evidencia de la realidad le hayan mandado suprimirlo y cancelarlo, un espíritu doctrinal, una tendencia invencible, ya consolidada en el pensamiento de su señoría, que se manifiesta en dos lugares de su discurso.

Decía S. S. una vez, después de recordarnos el tonelaje: «No está, pues, tan mal; no ha llegado el momento de hacer una transformación, usaré esta palabra, la transformación que se intenta dar á nuestro presupuesto y á nuestra manera de ser. Habría algo más que estudiar, algo más que pensar.»

Y más adelante, en la misma página del *Diario*, columna segunda, decía:

«Pero es que, á pesar de todo, España ha demostrado una fuerza, una energía, una vitalidad que, señores, á mí me es muy agradable decirlo, cuando se está pensando darle al enfermo medios artificiales para sostenerle» (esto son las primas); «cuando se acude á la botica para buscar remedios ó paliativos, mucho consuelan, mucho enseñan estas cifras...» Las del puerto de Bilbao (*El Sr. Moret*: No; las de la transformación de la Marina de vapor) «...enseñan que por sí sólo vive el país, y que, en último término, hasta en esto el soplo de la libertad es el más fecundo y aquel que imprime vigor en todo lo que toca.» (Muy bien, muy bien.)

Si queréis, les diremos á los navieros que el soplo de la libertad les curará. ¡Con tal de que se convenzan las Naciones donde sopla la libertad con las primas, con las subvenciones y con la brutalidad de protección que nosotros padecemos, yo puede que suscriba la doctrina, porque es la más barata! (Risas.)

El problema de la construcción naval.

El Sr. Canalejas (tengo que procurar recoger juntamente aquello en que coinciden, separadamente aquello en que no han ido por el mismo derrotero sus señorías) tocó brevemente, no ligeramente, porque S. S. no sabría hacerlo así aunque quisiera, ni lo quiere, tocó brevemente el asunto de las primas á la construcción, de que el Sr. Moret me parece que no hizo especial asunto de sus observaciones, no porque no le dé toda la importancia que tiene, sino porque quizá se reserve hablar de ello; pero el hecho es que ayer no lo examinó, no lo incluyó en el orden de su razonamiento; y lo que el Sr. Canalejas dijo del problema de la construcción naval, que es uno de los asuntos del proyecto, se reduce, si no recuerdo mal, y debo recordar bien, porque tengo acotado y examinado su discurso, á esto: «Si carecemos de todo eso, ¿ha de ser política nuestra rechazar á todos los buques extranjeros, adoptando, además, un sistema de primas á la construcción tan exorbitantes, tan suntuosas, tan inadecuadas, tan ilegítimas, tan perturbadoras y tan alejadas de toda vía de progreso como las que se consignan en el proyecto?». Conclusión del juicio de S. S.: que, trayendo la autoridad de S. S., implica un razonamiento, aunque no lo exprese, porque razonamiento es que persona tal diga que él juzga así esa parte del proyecto.

Pues bien; yo digo que las Naciones mismas de quienes os he referido el régimen de las primas y la cuantía de las primas, esas mismas Naciones simultanean la prima á la navegación con la prima á la construcción. Y no creáis que sea fácil acomodarse á los calificativos de excesivo, suntuoso, dilapidador, que S. S. aplicaba á las primas del proyecto, porque á mí me parece que Francia tiene para la construcción naval algún adelanto sobre España; á mí me parece que Francia está un poco mejor que España para la construcción naval. ¿Sabéis cuál es la prima de construcción en Francia? Ciento cuarenta y cinco francos la tonelada. Comparadlos con las pesetas del proyecto, y comparad la situación de Francia y la de España. La prima del proyecto tiene un levísimo aumento inexcusable, porque la experiencia ha demostrado la insuficiencia de las actuales con la total ruina de la construcción naval española. Por eso se ha incorporado á la cuantía de la prima las consecuencias de las reformas legislativas, de las reformas arancelarias que han sobrevenido en 1906, lo mismo en el abanderamiento que en el régimen de los materiales empleados en la construcción, y después de sumar todo eso con las cantidades que hay que reintegrar deshaciendo el perjuicio que para la construcción naval implicaban estas reformas, se añade un levísimo aumento á la suma que resulta de estos factores, todos ellos independientes de la voluntad de la Comisión y de la vuestra, porque son realidades nacionales, hechos presentes, circunstancias y ambiente de la construcción naval que tratamos de fomentar.

No digo más por ahora, porque para cuando se extienda el razonamiento, debemos reservar extender también las réplicas, y llegamos así al asunto culminante de las líneas subvencionadas, que ha sido la preocupación de todos los oradores, ó de la mayor parte, y principalmente lo ha sido de los Sres. Canalejas y Moret, á quienes juntamente procuraré someter las ideas del Gobierno en la materia.

Necesidad de que haya líneas subvencionadas.

Y lo primero que hay que hacer, creo yo, es un examen de conciencia ó un acto de espontaneidad ó de sinceridad, que hasta ahora no ha aparecido en el *Diario de las Sesiones*. Seguramente en el ánimo de los oradores está, y como á su ánimo me dirijo, y no de otra cosa trato, hago el llamamiento al pensamiento íntimo de SS. SS., y me atengo al que sea su juicio, para razonar yo con el mío.

Yo pregunto: ¿es que se quiere ó no se quiere que España tenga líneas subvencionadas? Porque lo primero que hay que averiguar es eso; eso es lo primero que hay que definir.

El Sr. Canalejas mostró una vivísima oposición y una convicción airada—todo lo airada que corresponde á la templanza y cortesía con que discute su señoría—contra la forma, contra la estructura, contra el modo de figurar en este proyecto los servicios de líneas subvencionadas. Pero yo no he oído decir que, radicalmente ni en principio, se rechazara la idea de que España tuviera líneas subvencionadas; por tanto, me queda la duda de si S. S. es ó no partidario de ellas, y no tengo derecho para hacer una definición que ha omitido S. S.

Me pareció que el Sr. Moret quería dar á entender, cuando recordaba noblemente su tradición en la materia como sobreviviente del Ministerio de 1897, y hacía notar la notoria, la hondísima necesidad de casos que desde 1898 para este asunto sobrevino por efecto de la desaparición, triste para España, de necesidades políticas, que cuando se hizo el contrato eran preponderantes, hasta el punto de que se mirase como cosa subalterna el tráfico comercial en la navegación de la Trasatlántica, parecía dar á entender, y debió entenderse, cuando las minorías aplaudían las palabras de S. S., que habían pasado los tiempos de las líneas subvencionadas, y que el cuadro de servicios de líneas subvencionadas era una cosa anacrónica. Decía S. S.: «Pasaron los tiempos, mudaron las circunstancias, suprimiéronse las necesidades; pero la rutina en el pensamiento sigue actuando é inspirando este proyecto, y sigue aquí presente como un cadáver no sepultado.» Esta era, salvo la imagen, la frase, ó al menos la impresión que yo he recogido, leyéndola.

Pero tampoco pretendo yo definir las ideas de nadie. Al contrario, yo desearía no tener que discutir y si discuto es porque no hay más remedio que contraponer ideas para que todos juzguemos. Yo no pretendo adscribir el nombre de S. S. y la firma de su señoría á una ni otra opinión; lo que digo á todos los señores diputados es que necesitamos resolvernos por una, la que sea, antes de empezar á discutir.

Porque el que no sea partidario, el que crea que no hacen falta líneas subvencionadas, al que le parezca un despilfarro inaudito que se subvencionen líneas regulares de navegación, dirá: si no hacen falta y no son útiles, ¿para qué se llevan al proyecto? Para los que creemos que las líneas subvencionadas son útiles, son necesarias, para esos, ya hay que discutir otras cosas, que son el modo, la medida, la oportunidad de la organización para llegar á ese resultado, en el cual estamos conformes. Pues ese examen inicial, sin el que es absolutamente imposible acertar, sin el que yo creo que es imposible saber si se acierta, aun en el propio juicio interno, ese no está en los discursos que se han pronunciado estas tardes en este debate.

El Gobierno no vacila ni ha vacilado un momento; el Gobierno cree que son inexcusables las líneas subvencionadas; pero el Gobierno cree esto en buena compañía, porque en 1906, el Sr. Moret, desde aquí, convocó á España entera, á todas las Cámaras de Comercio, á todas las Asociaciones, á todas las Corporaciones, á todos los intereses que pudieran tener alguna relación con eso del comercio y de la navegación, y ha sido unánime, absolutamente unánime la voz de España que pide, no sólo que se conserven, sino que se amplíen las líneas subvencionadas, y nosotros hemos quitado la ampliación y la hemos llevado al cuadro *A*, para servir con las primas ese interés, para servir por medio de las primas esa ampliación de la red de líneas subvencionadas; sin que sea verdad, aunque lo han creído sin duda muchos, puesto que muchos lo han dicho en este debate, que eso signifique una contraposición de intereses entre la empresa que tenga la línea subvencionada y los demás factores de la navegación.

Ese es un antagonismo totalmente fantástico en la realidad de España y de todos los países, porque ya lo he dicho antes: la línea subvencionada, compitiendo con la línea subvencionada extranjera, es una defensa para reservar ó conservar, ó conquistar el mercado para los productos nacionales, para la importación y exportación nacionales; y como ella, porque está sujeta á cargas, porque tiene obligaciones, porque tiene gastos extraordinarios, porque ha de zarpar con las bodegas vacías ó con las bodegas llenas á la hora fija, porque tiene que llevar la marcha que le han prescrito y hacer las escalas que están establecidas en los itinerarios, tiene una navegación costosa y no puede tener fletes baratos porque han de corresponder al servicio, no lleva toda la carga y queda una masa de tonelaje que no pertenece en ningún país á las líneas subvencionadas, y á la sombra de estas líneas subvencionadas hay otras líneas que recogen esa carga y explotan el mercado. (Muy bien, en la mayoría.) Ese es el fenómeno en todas partes, y ese es el fenómeno en España.

Y porque es así, todas las voces del litoral y todos los intereses marítimos, unánimes, piden las líneas subvencionadas ó piden que se amplíen, y no hace un mes que ha venido á verme una Comisión de la Asociación general de Navieros de España, en donde las víctimas de ese privilegio de la Compañía subvencionada estaban en mayoría, naturalmente, á decirme que ellos piden insistentemente al Gobierno y á las Cortes la aprobación del proyecto íntegro, tal como está. Y esos venían no solamente en nombre de la Asociación general de Navieros de España, cuyo testimonio acerca de que ellos no se sienten agraviados y postergados por un privilegio ajeno me parece que es concluyente, sino que también venían en nombre de la Asociación de Capitanes, Pilotos y Maquinistas, que no son los plutócratas, que no son los empresarios, que no son los que hacen la explotación, que son los obreros inteligentes de esa industria; y todo ese conjunto de intereses y de voces unánimes dice que no hay que vacilar, como no ha vacilado un instante el Gobierno, como no vaciló aquella Comisión, compuesta de hombres de muy distintas significaciones, cuando resumió el resultado de la información y presentó las conclusiones.

Pero, ¿qué más? El Sr. Moret, que consulta con tanta autoridad y tanta pericia las estadísticas, vea las de toda Europa, y notará que es constante la progresión en todos los países del tonelaje subvencionado, y que dentro de la totalidad de tonelajes en la Marina extranjera, va creciendo siempre el tonelaje subvencionado. Supongo que ellos sabrán lo que hacen; supongo que ellos estarán atentos á la experiencia de todos los demás y á la diversidad de juicios, y coinciden en esto: en que las líneas subvencionadas no sólo no son para suprimidas, sino que son para acrecentadas, tanto cuanto se pueda y convenga al interés nacional; porque yo no diré que en cualquier parte y de cualquier modo sean útiles esas líneas; pues claro es que si éstas tienen por objeto llegar á establecer el tráfico sobre una corriente comercial, no se ha de hacer el intento sin temeridad cuando no haya fundadas esperanzas de llegar á establecer la corriente comercial. Eso no es más que el modo de llegar á la normalidad en la salud; en que el tráfico por sí solo sea lo que sustente la navegación, que es el pensamiento común que inspira todas las fases de este proyecto.

El pabellón influye en la mercancía.

Ya oí decir al Sr. Moret una cosa que en S. S. he de respetar, porque lleva la firma de S. S., y es que su señoría desconoce, niega la doctrina, el apotegma que parecía consolidado por la experiencia y por el testimonio de todos los pueblos (ya se podría decir de todos los siglos á la hora presente), de que el pabellón influye en la mercancía y conquista el mercado, ó influye en el mercado y en la producción de la Nación que representa. Y es gran novedad ver rechazada esa doctrina por hombre como el Sr. Moret. Yo recuerdo á S. S. que dió ayer, con gran complacencia mía, el diploma de primer almirante liberal al Sr. Roselló (Risas), mi querido paisano, condiscípulo y amigo, que el Sr. Roselló opina todo lo contrario que S. S., y yo espero que, estando más cerca, él convencerá al Sr. Moret de que el pabellón no es indiferente. Alemania está ya convencida, y por eso ostenta aquello de «hecho en Germania» con tanto orgullo, y con tanta molestia para la Nación, que solía poner «hecho en Britania».

Para nosotros, respetando todas las opiniones, es averiguado (no digo axiomático porque se puede contradecir, y se contradice) que conviene mantener las líneas subvencionadas, y si fuera posible, aumentarlas en donde haya esperanzas de llegar á una corriente normal de tráfico suficiente.

Pues, señores, llegados á este punto del razonamiento, así como en las escaleras tiene uno, para la fatiga, el reposo del rellano, aquí tenemos el rellano en el cuadro *B*, porque nos encontramos que el cuadro *B* nos le ha dado hecho España en esa información amplísima, que consta de tres tomos, que quizás sean impresos más que leídos, porque luego se quejan muchos de que los proyectos vienen sin preparación, y cuando vienen con tantos tomos no se ve la preparación en el debate. En esa información está la génesis del cuadro *B* muy al menudo. ¿Cómo nos pregunta el Sr. Moret que de dónde ha salido el cuadro *B*? Ha salido de esos tres tomos que ha escrito España, y que nos ha resumido la Comisión, compuesta de hombres de todos los colores y de hombres que no tienen color político, pero que representan todas las competencias intelectuales y económicas del país. De ahí lo hemos tomado. Cualquiera que fuese el acierto de un jefe de negociado, de una Dirección general ó de un Consejo de ministros, compuesto de las personas que solemos estar en el banco azul, tendría su obra menos autoridad que lo que ha hecho en caso de esta naturaleza la Comisión que nombró S. S. después de una información tan amplia, de todos los razonamientos y todos los debates impresos y difundidos en esos tomos de que antes he hablado.

Cuadros de comparación.

Y yo no quiero encarecer, porque está demasiado cerca, y porque es inútil y creo que lo ha encarecido quien lo oyó y quien lo leyó, el trabajo del señor ministro de Fomento y del presidente de la Comisión, y de cada uno de sus compañeros que han intervenido en el debate de tantos días.

Todos habéis visto cómo han desmenuzado el dictamen y lo han aplicado y lo han razonado, rellenando el *Diario de las Sesiones* de cuadros de comparación y de estadística que, una vez impresos, quedaban en el olvido y ya no se volvía á hablar de ellos como no volviera á hablar la Comisión, porque los impugnadores volvían á empezar el tema, como si la víspera ó la antevíspera no se hubiera dicho nada en contra, ni aportado datos. Pero ahí está todo al menudo, y ahí está la demostración de que en las obligaciones, en la baratura y en la cuantía de la subvención resiste con ventaja la comparación con los contratos de las líneas subvencionadas extranjeras; y de eso debían haberse enterado los que siguen arguyendo, saliendo al paso con lo que voy á decir ahora. Dicen: «¿Yo qué tengo que ver con los contratos que existan? ¿Qué tengo que ver yo con que las otras Naciones no impongan tales velocidades y no exijan tales ó cuales requisitos? La realidad es que hay un buque que se llama *Tal* y otro que se llama *Cual*», y desfila por aquí la aristocracia marítima del Universo; y dicen: «Con quien hemos de competir no es con los contratos, sino con las realidades, y si hay naves extranjeras que tienen esas velocidades y esas excelencias, nos arrollarán si no exigen los contratos más que lo que dice el proyecto.»

¡Vamos despacio! Se confunden en esta manera de eludir la demostración que han hecho la Comisión y el Gobierno, dos cosas completamente heterogéneas. ¿De qué se nutre una línea subvencionada de navegación? ¿Es, acaso, que se nutre de la subvención? No. En toda línea subvencionada, al menos en España (porque no he hecho el estudio en todas, y la afirmación pudiera no resultar exacta en todas partes, pero eso no importa), las estadísticas demuestran que el principal ingreso, la máxima parte del ingreso con que se sustenta una empresa de navegación subvencionada, es el flete y el pasaje, es el rendimiento industrial del trabajo, del servicio que presta, y la subvención es un aditamento, lo que completa la posibilidad con que la industria se ejerce.

Pues bien: en el elemento flete, en el elemento pasaje, en la recaudación industrial de una Compañía, puede ella encontrar estímulo para mejorar las cosas que le están impuestas por el contrato, y por atraer pasajeros ó cargas determinadas, aumentan las líneas, las velocidades, los viajes, mejora, en una palabra, los servicios, apoyándose en aquella parte de su nutrición, que consiste en los rendimientos de la industria: en eso es en donde se verifican lo más frecuentemente los avances de la realidad sobre los contratos; pero en el contrato que impone á una Compañía que salga tal día, que haga tales escalas y tantas veces, periódicamente, en tal fecha, verificar la navegación comoquiera que esté la carga, háyala ó no, la subvención tiene que guardar con las cargas una relación que, en efecto, en todas las Naciones tiene alguna paridad, y no se puede pedir que se mejoren los servicios y las velocidades, que todos sabemos lo costosas que son, que se aumenten los viajes, que los buques sean más modernos, que tengan más capacidad, todo lo que queráis de excelencias, sin aprontar en seguida el bolsillo para pagar eso; porque las obligaciones del contrato son conmutativas, recíprocas, y á más excelencia, más dinero. Eso es indudable, y yo no he oído hablar de dinero, sino de excelencias; si se hablase de dinero, yo no lo votaría, porque creo que no corresponde á las necesidades y conveniencias de la Nación española.

Por lo tanto, ¿qué argüir es ese de comparar el cuadro con el contrato, que tiene la inexorable atadura del precio, como en todo contrato de servicios remunerados?

Hay cosas que Naciones felices, que están en el apogeo de la grandeza, realizan cuando construyen un magnífico barco para la navegación de lujo ó cuando tienen determinados tráficos singulares, en los cuales la velocidad de un día representa un inmenso valor industrial. ¿Qué tiene que ver una cosa con otra? Con lo que hay que comparar es con los contratos, con las relaciones que establecen en países diversos entre las obligaciones que pagan, que es lo que establece la ley; lo demás, Dios lo dé; pero no lo puede ofrecer el Gobierno, ni pueden pretenderlo las Cortes. La prosperidad del tráfico podrá inducir á las Compañías á esos avances, como en otras Naciones las induce, y no se pueden comparar cosas totalmente heterogéneas.

El flete y pasaje extranjeros.

Desde el origen del debate (y ha retoñado en los discursos del Sr. Moret y del Sr. Canalejas) brota una objeción contra el proyecto, y por tener el razonamiento sobre esa objeción conexión con lo que acabo de decir, ahora lo recuerdo, y es el escándalo que produce, la indignación que causa que una Nación como la española tolere que una línea subvencionada por el Tesoro arranque en sus viajes de un puerto extranjero. Eso parece una cosa abominable, y no se puede negar que quien no haga más que leer la abominación y el vituperio, debe estar inclinado á asentir, porque, en efecto, la cáscara es seductora; ¡un Estado que subvenciona una navegación, y la navegación empieza en un puerto extranjero! Parece que el Estado dedica su dinero, como si no tuviera cosa mejor en qué emplearlo, á favorecer la navegación extraña; pero en cuanto se escarba un poco, ¿es esa la realidad? ¿Es que vamos á legislar sobre tan fútiles y superficiales apariencias?

Vamos á verlo. El dictamen dice una cosa en la que no se puede conceder merma alguna, yo creo que el dictamen no consiente merma alguna; pero si el dictamen la consintiera, deberíamos enmendarlo, creo que no lo podréis enmendar, y es que las líneas subvencionadas por el Tesoro español están al servicio del tráfico español ilimitadamente, y que ni un sólo kilogramo de carga española, ni un sólo pasajero de nacionalidad española que salga de puerto español será postergado por ninguna carga ni ningún pasaje de puerto extranjero. Pero después de sentado esto como está en el proyecto, ¿queréis decirme si pretendéis que no habiendo en el puerto español carga y pasaje bastante para el viaje, teniendo capacidad el buque para mayor carga y mayor pasaje, marche con las bodegas y las cámaras vacías, con tal de que no las llene con tráfico extranjero?

Eso se puede querer; yo no sé si eso conviene, no sé si eso es útil; pero, repito, se puede querer; mas en cuanto eso se quiera, hay que pagarlo, porque se da entonces la Nación el lujo de hacer navegar por el Atlántico ó por el Pacífico, por donde sea, á los buques de las líneas subvencionadas á costa del Tesoro, aunque lleven muy poca carga ó muy poco pasaje; cosa que tiene que ocurrir cuando se está conquistando un mercado, cuando se intenta penetrar en un mercado, ó cuando se está ensayando si se puede penetrar en un mercado, en que, naturalmente, la carga nacional es deficientísima, y una de dos: ó le consentís que cubra los gastos de viaje con flete y pasaje extranjeros, ó lo pagáis vosotros, porque si no, no se hará. Yo no sé si es claro, me parece que es clarísimo.

M.E.C.D. 2017

¿Y cómo ha de tomar el sobrante, que no le da la economía nacional, el rendimiento industrial del viaje? Lo ha de tomar de una de dos maneras: ó saliendo del puerto español y dando un rodeo para hacer escala en puerto extranjero, logrando ese pasaje, ó teniendo que venir, cuando arranque el viaje oficial, obligatorio, con aquella parte de carga que es compatible con la totalidad de la carga española que puede tomar en otros puertos.

Y eso es elemental, y eso es lo que sucede, con la particularidad de que España, por su situación geográfica, está en el camino de la navegación de altura de casi todas las navegaciones; de manera que si tuviese que arrancar de puerto español y completar la carga en curso de viaje, con una escala, lo que haría sería alargar el viaje, empeorar un servicio, hacerlo infinitamente peor, y restar utilidad á aquello que el Tesoro español subvenciona. Y como no se prohibiese al barco tomar carga extranjera, de modo que eso fuese delito ó poco menos, desengañaos: el barco estaría dispuesto para hacer el viaje que le mande el contrato, y tendría en sus bodegas la carga correspondiente al exceso de potencia de transporte que no ha podido utilizar en servicio de la Nación española; y vosotros no le podríais decir nada, ni os daría cuenta de cuándo había ido á buscar la carga; estaría dispuesto á salir á la hora del contrato y sería exactamente lo mismo. Pero en cuanto se lo prohibierais habría que pagarlo, y es una de tantas ocasiones que he oído hablar de excelencias y no de pagos: es lo mismo que esas aficionadas á las joyas que se suelen ver delante de los escaparates en las calles de Madrid: no les falta más que una cosa, que es poder entrar. (Risas.)

Las confabulaciones, las conferencias y los «trusts».

Otro capítulo hubo, muy frecuente en la discusión de este proyecto, que es otra abominación y otra indignación: la abominación é indignación contra las confabulaciones, las conferencias y los *trusts*, y es asunto que hemos de examinar con franqueza: franqueza en el hablar, y franqueza en el pensar de los que tienen la molestia de escucharme.

Cuando yo oigo hablar de estas cosas, me ocurre algo parecido á lo que siento cuando oigo hablar de librecambio y protección.

Ahora no voy á ampliar—precisamente lo que voy es á restringir—la materia de mis observaciones, y me atengo á lo de los sindicatos, las agremiaciones y las confabulaciones, diciendo: el fenómeno universal que presenciamos, ¿qué será? Si no estuviéramos en un Parlamento, nos pondríamos á departir sobre lo que cada cual piensa en esto, delante del hecho que todos conocemos, que todos presenciamos, y que es inútil querer negar; puede que unos pensaran que eso es una protesta de la ley natural contra una constitución económica del mundo, que ha creído que la ley de la concurrencia, por sí sola, sin freno ni límite, era bastante, y puede que otros crean que precisamente porque necesita ese complemento, en la ley de la concurrencia se da ese fenómeno, que no fabrica ni decreta nadie, sino que se verifica en todas las Naciones con una progresión notoria. Y cuando las cosas son así, al efecto corresponde proporcionada causa.

Pero, ¿para qué hemos de ponernos sobre eso de acuerdo, ni intentarlo? ¿Qué importa? Decid y juzgad lo que queráis; yo me reservo lo que juzgo de eso. Lo ensalzaremos como un bien, lo vituperaremos como un crimen; lo que queráis: el hecho es que se verifica la confabulación, y que cada día el movimiento económico universal interior y exterior propende á esas grandes, enormes, potentes, gigantescas unidades industriales y comerciales. Y yo os digo: ¿tenéis vosotros poder para suprimir el fenómeno? Pues no discutamos, y vamos á decretar que no haya conferencias ni confabulaciones, y que se acaben todas esas maneras de violar las leyes económicas clásicas y de agraviar el artículo del Código penal al día siguiente de votar la ley de huelgas: como queráis; pero dadme la autoridad, presentadme el título con el cual vamos á suprimir el fenómeno, porque mientras no le suprimáis, no olvidéis que las líneas subvencionadas españolas van á navegar en competencia con esas confabulaciones y conferencias.

¿Qué queréis vosotros? ¿Tener líneas subvencionadas sin bastante poder para luchar solas contra la confabulación oceánica de las Compañías de las más grandes Naciones del mundo? Pues, ¡apenas tendréis que aportar subvenciones! Como la competencia se verifica, lo he dicho muchas veces, entre los buques y las líneas de todas las Naciones; si vosotros constituís una línea española, prohibiéndola la entrada en la conferencia en que están todas las demás contra ella, para competir con ella exclusivamente y dominarla, la entregáis maniatada para que la degüellen. ¿No os gustan las confabulaciones? Pues á mí tampoco; pero vamos á suprimirlas, vamos á ver si podemos, y mientras no podamos, nos resignaremos al hecho, porque otros más poderosos que nosotros se resignan.

La duración del contrato.

Exécrenlo ó no, se resignan y viven en eso hasta que nos libren á nosotros con su poder de presenciar el fenómeno y de padecerlo, pero lo estamos presenciando y padeciendo. Para el Sr. Canalejas hay en el proyecto otros diversos motivos de preocupación y de impugnación, y es que se trata de un contrato por veinte años. De manera que S. S. reflexionaba sobre la situación intolerable que resultaría un día al partido liberal encontrar al Gobierno ligado nada menos que por veinte años aquí y por los años de la ley del Banco de que S. S. anticipaba conceptos que yo reservo para la próxima discusión del proyecto mismo, y sostenía la teoría de que eso no es lícito, de que un Gobierno no puede de esta manera poner una argolla á los Gobiernos sucesivos para que no puedan moverse y tengan que respetar esos contratos ó saltar por encima de ellos con actos de Gobierno que parezcan arbitrarios ó por tumultuario impulso de la indignación general.

Me parece que, en síntesis, este es el reparo del señor Canalejas.

Pues yo le oía con sorpresa, lo cual no significa más sino que yo tuve sorpresa, porque yo no entiendo las cosas de esta manera ni las he entendido nunca. A mí me extraña que lo entienda así su señoría ahora. A mí me parecía que los partidos en el Gobierno están para servir á la Nación, que hay que hacer lo que sea de conveniencia pública cuando se gobierna, y que no está el Gobierno precisamente para disponer las cosas de manera que halague las aspiraciones de tal ó cual partido; pues su labor ha de estar subordinada al interés nacional. A mí me parece que la vida no es un tablero de ajedrez en que hoy es la casilla blanca y mañana la negra; me parece que es una solución orgánica en que, prevaleciendo unas veces más, otras menos, unas y otras tendencias, simultáneamente colaboran los que gobiernan y los que impugnan en el Parlamento. Sólo así me explico la continuidad de la vida nacional y la posibilidad de que los Gobiernos parlamentarios no sean un inmenso azote para los publos. (Muy bien.)

¿Qué obra de Gobierno se podría hacer con la doctrina del Sr. Canalejas? Pues qué, ¿son sólo los contratos de líneas subvencionadas los que se prolongan más allá de la vida ministerial? Pues qué, ¿hay algo en las obras de Gobierno y en las obras legislativas, aun en la misma Administración, que no sea de mucha más duración, sin que nunca se haya puesto ese reparo? Las reformas tributarias, las reformas judiciales, las obras públicas, las obras de defensa nacional, las organizaciones militares, ¿hay alguna cosa en que no resulte que el ayer influye en el hoy? Pero sin el ayer, sin el hoy y sin el mañana, ¿dónde está la vida, Sr. Canalejas? ¿No somos sino la consecuencia del ayer y la preparación del mañana en lo privado y en lo público? (Muy bien.) No sería una cosa incorporada á la vida de los pueblos, no sería una cosa humana esa sucesión de los factores diversos de la política de un país, desligados unos de otros, sin respetar éstos las facilidades y comodidades para las ideas ajenas que encarnan aquéllos.

Pero, además, si esa doctrina por mí pudiera ser aceptada, que yo no digo que no sea cierta, porque al proclamarla S. S. tiene una presunción en su favor; si esa doctrina fuera razonable, cualquiera la podría sustentar menos S. S., menos el partido liberal, porque S. S. olvida, y claro es que no lo digo como reproche, que hay cierta propensión á tomar por reproche las cosas en que se menciona al partido liberal, que el partido liberal debió darnos resuelta esta cuestión que al partido liberal correspondía, y estamos aquí supliendo su omisión, su desgracia, lo que quiera que sea; pero le tocaba á él, porque en 1904 estaba dictaminado el proyecto de de 1903 sobre toda la materia de esta ley, que no son las líneas regulares, y las líneas regulares debían haber estado legisladas cuando acabó el contrato con la Trasatlántica. No hicisteis ni lo uno ni lo otro.

Yo no hago cargos, pero consigno el hecho de que, cabalmente, dentro de la constelación liberal se presentó la oportunidad de resolver las dos partes que forman la substancia y la materia de esta ley, y no se hizo lo uno ni lo otro; y por no haberlo hecho vosotros, lo tenemos que hacer nosotros; y después de no haberlo gobernado vosotros, no queréis que lo gobernemos los que os hemos sucedido. Tiene gracia, pero no es nuevo. Del propio modo que vosotros hicisteis el arancel, y vosotros hicisteis por veinte años el concierto con las Vascongadas, que acaso tiene bastante más importancia que el contrato de las líneas subvencionadas, del propio modo os tocaba á vosotros haber hecho en esto lo que teníais que hacer, y lo habríais hecho bajo vuestra responsabilidad y á vuestro gusto, y nosotros habríamos tenido ocasión de saber, en definitiva, lo que queríais en la materia. (Muy bien, muy bien.)

El concurso y la Trasatlántica.

Y luego se llega al otro cargo, á la censura amarga en labios del Sr. Canalejas, y también del señor Moret, de que ahí hay una falta de sinceridad, un titubeo vergonzante, un encogimiento pueril por el cual se suscita la suspicacia de que se hace un concurso simulado, queriendo ocultar que eso no es más que la congrua de la Compañía Trasatlántica. Vamos á hablar de esto un poco.

Por de pronto, vamos á prescindir de todo lo que son insinuaciones sobre las Compañías poderosas, porque eso de las Compañías poderosas es una combinación de palabras que no llegan á expresar conceptos más que añadiendo una cosa que nunca se dice, y es que, siendo poderosas las Compañías, deben ser prevaricadores los Gobiernos. Si á la primera frase se le quita el complemento de la segunda, se queda en puras palabras, no dice nada, y esa literatura que, en efecto, es fecunda, abundante, fértil, tiene el inconveniente de que se vuelve inmediatamente contra los que la emplean.

De eso no se acuerdan los que dicen estas cosas, porque olvidan que frente al interés de una Compañía hay intereses de otras muchas Compañías, y que en las competencias del mundo en materia de tráfico, lo que están ansiando las unas es lo que están poseyendo las otras; de manera que si entráramos por esos caminos subterráneos, húmedos, viscosos, no se haría más que resbalar y mancharse. No; hay que levantar sobre todo eso el pensamiento, y levantando sobre todo eso el pensamiento, también se debe prescindir de todo lo que en el debate han sido gestas, censuras y cargos á la realización del actual contrato.

Porque eso es una de dos cosas, de tres, no hay inconveniente en poner la tercera, de que me he acordado ahora, ó es censura de los Gobiernos, que no han hecho cumplir el contrato, ó es advertencia para que en el contrato nuevo no se puedan repetir esas cosas, ó es declaración de que hemos de excluir del contrato venidero á una Compañía que se ha portado mal: lo que queráis; pero eso no tiene nada que ver con el proyecto, como no sea añadir eso de la exclusión, idea contra la cual protestaba el Sr. Canalejas, alejándola de su responsabilidad; pero, en fin, yo admito que otro creyese que debía excluir á la Compañía Trasatlántica de entrar en el concurso. Enhorabuena, porque yo ahora no tengo que discutir eso, ni esa es misión del Gobierno, ni se trata de eso; de lo que he de hablar es de la Providencia para el bien público que estamos examinando y preparando.

¿En qué consiste el reproche de falta de sinceridad, de falta de valor que se ha dirigido contra la Comisión y el Gobierno? Consiste en que los impugnadores del dictamen dan por cosa averiguada, y por más que se les conteste, ellos dan por cosa averiguada, y no hay quien les saque de declarar averiguada la cosa, que éste es un proyecto en el cual no hay más contratista posible que la Trasatlántica, y echan de menos el que no haya dicho desde luego el Gobierno: vamos á contratar con la Trasatlántica sobre estas bases. ¡Pues habría tenido que leer el *Diario de las Sesiones* si hubiera dicho esto el proyecto!

¿Y qué se pierde por no haberlo dicho? Pronto se verá que no se pierde nada; pero vamos un poco más adelante en esto. El proyecto del Gobierno, y á eso aludía el Sr. Moret, decía, con arreglo á la propuesta de la Comisión extraparlamentaria: se sacarán, sobre tales bases, los servicios subvencionados de las líneas regulares, á concurso, y si la entidad que se quede con la adjudicación es la actual concesionaria del servicio, le tomará con una rebaja de 10 por 100, sin duda en consideración á que la Compañía, que tiene ya hecha una organización, que tiene establecida ya la red de sus agencias, de sus consignatarios, de sus servicios, de toda la organización compleja que representa esa industria, va con ventaja, y puede sin tanto sacrificio igualar en la función á una Compañía, que, además del servicio, tenga que organizarse y hacer esos gastos preparatorios. ¿Y qué hace la Comisión? Dice: puesto que, según el proyecto, al precio de cualquier otro concurrente hay que rebajarle el 10 por 100, porque con 10 por 100 de ventaja para el Estado hay un postor, el que ahora tiene el servicio, vamos á sacar el concurso haciendo desde luego la rebaja, porque así no habrá el inconveniente que siempre tiene un tanteo, un tanteo del cual se dice, con razón frecuentemente, si no siempre, que aleja á los concurrentes: que concurran todos en igualdad de condiciones; es decir, que si hay alguien que pueda mejorar la propuesta, que la mejore. Y aunque el Sr. Moret decía que esto no constaba, le costará á su señoría poco trabajo comparar el informe de la Comisión extraparlamentaria, el proyecto y el dictamen de la Comisión, para ver cómo está rebajado el 10 por 100.

Y eso es todo. Y digo yo: ¿qué se pierde por decir que es concurso? Qué, ¿no lo es? ¿Hay algo en el proyecto que impida que venga otra entidad ó que vengan diez? ¿Hay algo que lo impida? Vosotros lo que decís es que no conocéis, que no veis la otra entidad; pero no advertís que eso, suponiendo que sea una realidad, que yo creo que no lo es, eso ni es imputable á la Comisión, ni al Gobierno, ni podéis pedirnos que lo remediemos. Eso lo que significaría es que, en la realidad de la vida nacional, vosotros creéis que no es fácil constituir un organismo que venga á concurrir. ¿Y qué culpa tenemos nosotros de eso? Si fuera verdad, ¿qué culpa tendríamos de ello nosotros, ni cómo podríamos remediarlo? No estaría en nuestra mano remediarlo, si fuera verdad, que yo lo dudo, porque el proyecto está de manera que permite á una sola persona organizar la entidad suficientemente poderosa para acudir al concurso, como lo permite á la aglomeración ó conjunción de entidades libres, sueltas, que no tengan ahora el servicio.

Pero yo no tengo gran empeño en demostrar que eso será, ni que no será: digo que no me importa, para el efecto de la redacción de la ley; podrá importarme luego como interesado en el buen éxito de un contrato con el Estado, pero para la redacción de la ley no importa nada. ¿Qué ha de importar? Pues Bravo Murillo, ¿no hizo una ley, ley que se estima como veneranda, y cuando no hay más que un postor suprime los concursos, que es igual que hacerle, y no haber más que uno que hace la postura? ¿Qué más da? ¿Qué falta hay de sinceridad en eso? En cambio, puede que os duela, en el extremo á que lleváis la impugnación, el no haber encontrado el argumento que tendríais si hubiéramos dicho: el contrato será con la Trasatlántica; porque entonces nos diríais: «¿Por qué la Trasatlántica?» Si se pueden agrupar otras Sociedades, si se puede constituir una Sociedad nueva ó varias Sociedades que concurran con la Trasatlántica, ¿por qué con ella? Y como no podéis decir eso, decís lo otro, para no dejar de decir algo. (Aprobación en la mayoría.)

Todavía queda la recomendación de dividir las líneas y sacarlas por separado á concurso. A mí me parece claro: si la materia se hubiese de apurar, por especulación y raciocinio, me parecía claro que servicios que requieren una organización mundial en apartados continentes, en numerosos puertos, con complejidad grandísima de servicios, la pluralidad de gastos generales y de organizaciones paralelas habría de significar, por fuerza, un coste enorme, un recargo enorme en los servicios, ó éstos no tendrían todos aquellos apoyos que en los puertos de viaje y de escala necesita, para surtir su efecto en la economía nacional, una empresa, una red, un sistema de líneas subvencionadas.

A mí me parece que, además de esa multiplicación de los gastos generales y de los esfuerzos de organización mundial que representa un servicio de esta naturaleza, bastaría considerar que cuando hay la obligación de prestar determinados servicios en industria tan azarosa como es la navegación, y la navegación de altura, una empresa necesitaría siempre tener reserva de vapores, tener previsiones para lo contingente: previsiones y reservas que resultan mucho más llevaderas cuanto más grande y más complejo es el servicio general, porque un vapor está para todas las líneas que haya que servir, y una línea que tenga un accidente, sin la reserva, es una línea que no cumple el contrato.

Pero, ¿para qué eso? ¿Para qué hemos de discurrir y de razonar? ¿No está ahí Italia? ¿Y qué hizo Italia más que eso que nos recomendáis? ¿Y qué ha pasado? Pues ha pasado el fracaso absoluto: que hecha la división de líneas, quedaron desiertos los concursos; y desiertos los concursos, ha habido que contratar directamente, con enorme recargo del coste de las subvenciones, que es lo que habría de suceder en España; no habría más que el gusto de que vosotros vierais desaparecer el fantasma, con que no dormís, de la Compañía Trasatlántica. (Muy bien, muy bien, en la mayoría.)

Y ahora mismo se está presentando (ó se va á presentar, porque ahora no están en funciones las Cámaras italianas), se va á presentar un proyecto en sustitución de aquel que fracasó absolutamente por haber hecho la división; porque no consideráis que las Naciones que tienen diversas líneas subvencionadas son Naciones de tal tráfico, de tal servicio, que cada una de esas líneas subvencionadas es inmensamente mayor que la totalidad de los servicios del cuadro *B*.

Las comunicaciones marítimas con Baleares.

Qué lame por examinar un tema muy interesante, que es el del cuadro *C*, respecto del cual me urge decirle al Sr. Moret (y por conducto y autoridad de su señoría á mi querido amigo el Sr. Roselló, iniciador del pensamiento) que yo no he tenido nunca la sospecha de que fuera indelicado ocuparme de las comunicaciones marítimas de Baleares. ¡No faltaba más! Yo no soy de los que creen que el cargo ministerial autoriza, por ejemplo, para llevar á la catedral de su país todo el fondo de reparaciones de templos de España, como alguna vez sucedió.

Yo no soy de los que creen que basta ser hijo de un país para hacer toda clase de mercedes al pueblo en que se ha nacido, á costa del resto de la Nación; pero de eso á sentir escrúpulos para servir al interés nacional, ocupándose de las líneas de Baleares, va tanta diferencia como del escrúpulo monjil á la rectitud y á la probidad. No es eso, ni es menester sustituirme en el celo por las Baleares, porque lo tenemos todos y todos cabemos en él muy bien, con mucha honra y con mucho gusto. *(El señor Roselló:* ¡Ya lo creo! No he dicho yo lo contrario.) Perfectamente, no es eso; es que respecto al cuadro *C*, el Sr. Moret ha disminuído mucho en su discurso lo que dice el proyecto y ha olvidado por qué no dice más el proyecto.

El proyecto no dijo más, porque en la organización de los servicios del Mediterráneo (llamémoslo así, aunque claro está que Canarias y la costa occidental de Africa no están en el Mediterráneo; yo hablaba ahora del Mediterráneo por tratarse de Baleares), esos tres grupos de servicios del cuadro *C* no son servicios exclusivamente destinados al fin comercial que desde 1900 tienen los de las líneas subvencionadas del cuadro *B*.

De eso hablé ayer, y no he hablado hoy más porque fué en tiempos del Sr. Silvela la transformación y adaptación al nuevo estado de cosas después del desastre. Allí, en las líneas aquellas, después de 1898, se verificó, en efecto, la transformación que decía y recordaba el Sr. Moret, aunque S. S. olvidaba, y lo recordé ayer, que á esa transformación atendió ya la Real orden del Sr. Silvela, y ha atendido todo el estado de cosas que por prórrogas, cuando acabó el contrato, y antes por duración del contrato, ha venido uno y otro partido, uno y otro Gobierno conllevando, presenciando y consintiendo.

Por cierto, y suplo un olvido, por cierto que el señor Moret tendrá presente sin duda que, no obstante haberse abolido aquel pasaje oficial, aquellos servicios oficiales y aquellos servicios postales que eran, en efecto, predominantes en el contrato de 1887, la prosecución de los servicios de las líneas regulares subvencionadas, según la Real orden del Sr. Silvela, y según la adaptación al nuevo estado de cosas, ha dado el siguiente resultado. Ha dado el resultado de que en las Antillas, prescindiendo de las estadísticas perturbadas por el estado de guerra, lo mismo en aumento que en mengua de unos y otros tráficos, tomando los puntos extremos, en las Antillas, á pesar de la extinción de la soberanía de España, cuando se hizo el contrato importaba el tráfico 73 1|2 millones, y en 1905 importa 76 1|2. Es decir, que hemos perdido las Antillas, pero hemos conservado el mercado de las Antillas, y lo hemos conservado con la presencia de nuestra bandera, merced á la línea subvencionada. En Filipinas el tráfico oficial que, en efecto, había sido antes el objeto primordial del contrato de 4 1|2 millones en 1887, ha sido en 1905 de 12 1|2 millones. Y en las líneas del continente americano, ahí están las estadísticas en la información y en los estados que ha entregado al señor ministro de Fomento, y que están en el *Diario de las Sesiones*, se ha triplicado y muchas veces se ha más que triplicado el tráfico, y se han adquirido mercados que no teníamos, y esa ha sido la preocupación y la experiencia, y sobre esa experiencia y sobre esa preocupación pudo la Comisión, con pleno conocimiento de causa, dar el estado letra *B*.

Pero para formar detalladamente el estado letra *C*, ni había la experiencia comercial que desde 1900 había en las líneas del cuadro *B*, ni se podía prescindir de los ministerios de la Gobeanación y de la Guerra; y note S. S. que el Gobierno estuvo esperando que la Comisión acabase su dictamen para presentar su proyecto, y lo presentó semanas después, y en la Comisión, con el especial conocimiento y el celo del Sr. Roselló, pudo él aportar un proyecto de líneas y unas combinaciones para las Baleares, que conoce mucho; pero eso no era más que uno de los capítulos de la letra *C*; y en lo demás había habido que improvisar, porque había datos oficiales, porque había necesidad de líneas titulares en otros ministerios que no estaban en la información.

Y por eso no se pudo detallar el cuadro *C* como el cuadro *B*. Pero eso no significa que haya quedado olvidado ni autoriza—ya se lo indiqué á su señoría en una interrupción que no llevó á mal, porque tenía un buen propósito—aquellas cavilaciones de su señoría porque se había suprimido ese guarismo, del cual se habla en la página 11, en el preámbulo tan vituperado por S. S., que coincide bien con el guarismo que calculaba en su ponencia el Sr. Roselló en el seno de la Comisión. No, no es eso; sería bien ruín motivo.

Es, vuelvo á decirlo, que no se pudo presentar en la oportunidad, urgente ya el proyecto, con los perfiles, con los detalles, autorizado con la debida conciencia y conocimiento y con la debida consulta de otros intereses, que no son precisamente los que están á cargo del ministerio de Fomento, toda la complejidad de las líneas de Africa, Canarias y Baleares; líneas respecto de las cuales hay que empezar por el problema de la comunicación que haya de establecerse con algunas de ellas ó no.

Pero qué, ¿no dice el cuadro *C*, preceptivamente, todo lo que S. S. echaba de menos, como no sean los detalles de las valoraciones y de las condiciones técnicas de los buques, que es lo que requiere un mayor estudio? ¿No dice que para Canarias «se fomentarán las comunicaciones marítimas actualmente contratadas (se acaban de contratar por diez años, con aumento ya sobre lo anterior), en combinación con las que contienen el cuadro *B*, hasta hacerlas periódicas cada tres días entre el archipiélago y la Península, y diarias las principales interinsulares?»

Me parece que esto es una base, y un jalón y una norma á la cual se ha de atener el Gobierno en la ejecución de la ley.

Su señoría hablaba de las escalas de los buques extranjeros en Canarias; yo supongo que el señor Moret no aspirará á que nosotros nos encarguemos del tráfico que hace escala en Canarias, entre los puertos del Continente americano ó de más allá, y de toda Europa, y que siempre subsistirá, por ser necesario que se vean en Canarias más escalas de buques extranjeros, en el tráfico mundial, que las comunicaciones con España, que por muchas que pongamos no podrán guardar proporción con la caudalosísima corriente que las necesidades de la navegación lleva á Canarias, con gran fortuna del archipiélago y nuestra, sin que esto disminuya en lo más mínimo la cordialidad y el cariño de aquellos habitantes, hermanos nuestros, y la madre Patria.

De Baleares dice el segundo grupo:

«Se desarrollarán las actuales comunicaciones marítimas regulares contratadas, hasta obtener seis semanales en viajes redondos entre Palma y Barcelona, extensiva una de ellas á Tarragona, ó sustituible por ésta, una semanal entre Marsella ó Barcelona y Palma y Argel, Palma, Ibiza y Valencia, Palma, Ibiza y Alicante, y Barcelona ó Ibiza; tres semanales entre Palma ó Ibiza, Palma y Mahón, Mahón y Barcelona, y Palma, Cabrera, Ibiza y Formentera, y diaria entre Ciudadela y Alcudia.»

Ahí hay un cuadro que deberá llenarse con los detalles y especificaciones y estimación de precios para abrir el concurso; pero el pensamiento de la ley es éste, ó será otro, si lo variamos; de omiso no se puede juzgar más que en cuanto no da pormenores, que son más actos de ejecución que requisitos que preocupen al Congreso para que no se pueda votar la ley. Y la Comisión, creo que lo tiene manifestado, no ha de regatear aquellos avances que podamos introducir en los párrafos para señalar los plazos en que se han de realizar las mejoras. Porque vuelvo á decir cuál es el motivo de no haber especificado aquí como en el cuadro *B*, donde había más experiencia y más continuidad; porque éste es nuevo, y el cuadro *B* no.

Digo lo mismo respecto de los viajes del Norte de Africa. No leo el párrafo, porque es muy largo, y hay tal cantidad de nombres geográficos, que su lectura no aprovecharía á la Cámara.

Y no hablo, si bien de lo que debo excusarme no es de lo que no hable, sino de lo que llevo hablado (aunque ya comprenderéis que yo tenía esta obligación, que no es por recreo por lo que la cumplo, aunque sea muy honroso dirigirme al Congreso); no hablo, digo, de todas aquellas materias que la ley contiene y que no han sido objeto de los discursos de los Sres. Moret y Canalejas; lo haré acaso en otro debate, pero en el fondo queden ahora á un lado.

Conclusiones del debate.

Y vamos al fin de estas molestias, y á las conclusiones que debemos sacar de todo ello:

Aquí está una ley para proteger las industrias marítimas, abonada por el ejemplo, por las peticiones, por la unanimidad, por las autoridades que he ido presentando frente á vuestras observaciones, para que vierais si debéis volver sobre vuestros juicios.

Y yo digo frente á esta ley: ¿qué cabe? Cabe negar que la Marina mercante española y las industrias de construcción naval y todas las anexas, necesiten que los gobernantes se preocupen de esto: el que crea eso que lo diga, y que vote con arreglo á eso. Aquí estamos todos, yo lo digo siempre, porque esa es la norma constante de la conducta parlamentaria, mayoría y minorías, Gobierno y oposiciones, actuando bajo nuestra responsabilidad ante la opinión nacional. Si hay alguien que diga y crea que la ley no tiene que ocuparse ahora de las industrias marítimas, y que ellas pueden valerse por sí, que vote en contra de la ley, porque eso le manda su conciencia y su deber. Nosotros tenemos que votar lo contrario, porque creemos y vemos lo contrario. El que crea que hay necesidad de una ley de protección, pero le parezca mal esta ley, tiene la obligación ineludible de sustituir esta ley con una propuesta, porque se le puede decir al Gobierno que él no puede entregar á las minorías la iniciativa de las resoluciones; pero como el Gobierno trae su iniciativa, contra ella hay que concretar otra, porque disiparse en murmuraciones, evaporarse en críticas, deshacerse en negaciones, eso no es nada, y menos en partidos que han de gobernar, y que han gobernado.

¿No queréis eso? Venga vuestra propuesta, y si la propuesta es una antítesis fundamental, yo ya comprendo que declinéis el colaborar á esta ley con enmiendas parciales, con rectificaciones accidentales que os parezcan á vosotros que no remedien el error fundamental de la ley misma; pero eso no os excusa de unas ú otras propuestas, porque en cuanto á aquellas que sean compatibles con el designio de la ley y con las convicciones madres, generadoras de la obra que intentamos que votéis y aprobéis, en eso ya os hemos dicho que estamos dispuestísimos, ya lo estamos haciendo, lo hemos hecho ya muchas veces en el curso que lleva de trabajo este proyecto, á incorporar todos los aciertos y á aprovechar todas las advertencias y todas las apreciaciones. Lo que no podemos hacer nosotros es proceder en contra de nuestra convicción, y de lo que creemos evidencia de la necesidad pública. Nosotros estamos gobernando, tenemos la responsabilidad del Gobierno, y el deber primero del Gobierno es atender á las necesidades nacionales, y una de ellas creemos nosotros que nos reclama esta ley, esta ley con enmiendas, si nos convencierais; pero esta ley con modificaciones, y en último caso, con sustituir al Gobierno y á la ley, el país quedaría servido, que es lo que importa. Las censuras, las críticas, las negaciones, son un grato pasatiempo y una misión de la enseñanza; pero no es precisamente un establecimiento docente el Congreso de los Diputados; aquí venimos á hacer una obra práctica. Vamos á ver cómo salimos y qué es lo que resulta de nuestra deliberación, que para eso son los Parlamentos, no para retirar las leyes á los treinta y un días de estar discutiéndolas.

Decís que no están conformes mayoría y minorías. ¿Qué le vamos á hacer? Yo espero que lo estaremos, porque yo sí que soy, Sr. Canalejas, lo he dicho otras veces, y más que decirlo creo que lo pruebo todos los días, un fanático de la fuerza de la razón en la vida parlamentaria. (Grandes y prolongados aplausos.)

Imprenta de Fortanet. 29, Libertad, 29.
TELÉFONO 991.

M.E.C.D. 2017