

ACTA

DE LA

SESIÓN PÚBLICA

CELEBRADA EN EL

ATENEO BARCELONÉS

el día 18 de Diciembre de 1885



BARCELONA

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE LOS SUCESESORES DE N. RAMIREZ Y C.^o

Pasaje de Escudillers, número 4.

1886

MINISTERIO
DE CULTURA



ACTOS DE LA SOCIEDAD

JUNTA DIRECTIVA PARA EL AÑO 1885-86.

PRESIDENTE:

D. Manuel Girona.

VICEPRESIDENTE:

D. Santiago Soler y Plá.

SECRETARIO GENERAL:

D. Rosendo Jener.

VICESECRETARIO.. . . .	D. José Armangué.
CONTADOR.	D. Narciso Campmany.
TESORERO.. . . .	D. Buenaventura Durán.
CONSERVADOR.	D. Juan Solá y Masanas.

BIBLIOTECARIO:

D. Enrique Heriz.

VOCAL SIN CARGO:

D. Emerenciano Roig.
D. Bartolomé Bosch.
D. Ignacio Gorgas.
D. Diego Tomás y Salvany.
D. Juan Imbert de Janer.
D. Francisco Luis de Gassol.
D. Juan Pla y Mas.

JUNTAS DE LAS SECCIONES

SECCIÓN DE LITERATURA, HISTORIA Y ANTIGÜEDADES.

- D. Emilio Blanchet, *Presidente*.
- D. Alberto Robatti, *Vicepresidente*.
- D. Pelegrín Casades, *Secretario*.
- D. Gustavo Penter, *Vicesecretario*.
- D. Antonio Feliu y Codina, *Revisor de cuentas*.
- D. Rosendo Jener, *Vocal de la Directiva*.
- D. Francisco Luis de Gassol, *id. id.*

SECCION DE BELLAS ARTES.

- D. José Masriera, *Presidente*.
- D. José Tamburini, *Vicepresidente*.
- D. Luis de Oriola Cortada, *Secretario*.
- D. Santiago Rusiñol, *Vicesecretario*.
- D. Enrique Gomez, *Revisor de cuentas*.
- D. Narciso Campmany, *Vocal de la Directiva*.
- D. Juan Imbert de Janer, *id. id.*

SECCION DE CIENCIAS MORALES Y POLÍTICAS.

- D. José Milá y Pí, *Presidente*.
- D. José Collaso y Gil, *Vicepresidente*.
- D. José Ricardo Ventosa, *Secretario*.
- D. Gaspar Malet, *Vicesecretario*.
- D. Ramon Marquet, *Revisor de cuentas*.
- D. Santiago Soler y Pla, *Vocal de la Directiva*.
- D. Bartolomé Bosch, *id. id.*

SECCION DE CIENCIAS EXACTAS Y NATURALES.

- D. Pedro García Faria, *Presidente*.
- D. José Tutau, *Vicepresidente*.

- D. Angel Moya, *Secretario*.
- D. Gerónimo Bolivart, *Vieesecretario*.
- D. José Navarro, *Revisor de cuentas*.
- D. José Armangue, *Vocal de la Directiva*.
- D. Emerenciano Roig, *id. id.*

SECCION DE AGRICULTURA.

- D. Miguel Prim, *Presidente*.
- D. Ignacio Jaumandreu, *Vicepresidente*.
- D. Enrique Serra, *Secretario*.
- D. José Esteve, *Vicesecretario*.
- D. Ricardo Rico, *Revisor de cuentas*.
- D. Juan Solá y Masanas, *Vocal de la Directiva*.
- D. Juan Pla y Mas, *id. id.*

SECCION DE INDUSTRIA.

- D. Celestino París, *Presidente*.
- D. Fortunato Tomas y Salvany, *Vicepresidente*.
- D. Pedro Cruells, *Secretario*.
- D. Múcio Marsá, *Vicesecretario*.
- D. Miguel Malagarriga, *Revisor de cuentas*.
- D. Buenaventura Durán, *Vocal de la Directiva*.
- D. Diego Tomas y Salvany, *id. id.*

SECCION DE COMERCIO.

- D. Juan G. Morera, *Presidente*.
- D. Pompeyo Mestre y Carbó, *Vicepresidente*.
- D. Manuel Egozcue del Pozo, *Secretario*.
- D. Juan Galobart y Duran, *Vicesecretario*.
- D. Pablo Codorniu y Terres, *Revisor de cuentas*.
- D. Enrique Heriz, *Vocal de la Directiva*.
- D. Ignacio Gorgas, *id. id.*

SESION INAUGURAL

del año académico de 1885 á 1886, celebrada el día 18 de Diciembre de 1885.

PRESIDENCIA DEL SR. D. MANUEL GIRONA.

En la ciudad de Barcelona, á los 18 días de Diciembre de 1885 con asistencia ó representación de las autoridades superiores y locales, corporaciones invitadas, ex-Presidentes del ATENEO, individuos de la actual Junta Directiva y gran número de socios; el Sr. Presidente declaró abierta la sesión pública inaugural del presente año, y para dar lectura de la reseña de los trabajos del último ejercicio académico, concedió la palabra al Vocal de la Junta Directiva, Secretario general saliente, D. Bartolomé Bosch y Puig, que cumplió su cometido como sigue:

SEÑORES:

Vengo á cumplir hoy un deber reglamentario, dándoos cuenta en breve y compendiosa reseña de los actos y trabajos realizados por este ATENEO, en fomento y beneficio de los intereses que le están encomendados.

Estos relatos, acostumbran por su propia índole á ser sumamente áridos, pasando poco menos que desapercibidos, debido á que se espera con ansia el discurso de la presidencia, con la avidez propia y natural de oír la autorizada voz de quien ocupa el sitio preferente en este Centro.

Es costumbre también en el preliminar de estas reseñas, que el Secretario diga á la Sociedad sus inmerecidos méritos para haberle elevado á tal altura, é igualmente se solicita la benevolencia del que en tales momentos ocupa vuestra atención. Siguiendo este deber consuetudinario, debería principiar á daros gracias por mi elección, y que me concediérais esa benevolencia, que otros han solicitado y habeis otorgado; pero no lo haré, porque esta benevolencia la piden grandes inteligencias y preclaros talentos; y siquiera para diferenciar-me algo, siquiera para que comprendais que no puedo igua-

larme á ellos en nada, siquiera para que sepais que no tengo el orgullo de la modestia, no lo pido, porque al conferirme ese cargo reconociendo mis pobres méritos con anterioridad me la dísteis y yo la acepté.

El ATENEO BARCELONÉS, señores, ha cumplido su tarea prestando su modesto concurso á la ciencia, á la literatura y á las artes. En su modesta esfera, porque modesta es dentro su fin, ha dado el óbolo de su inteligencia y el producto de su actividad, al fomento de los intereses morales y materiales del país, con el libro, la disertación y la controversia. Pero el ATENEO BARCELONÉS no se ha circunscrito á los trabajos propios de su órbita interior, sino que se ha exteriorizado, prestando su apoyo ante la patria dolorida, restañando sus heridas y enjugando sus lágrimas.

No puede negarse que la nación española pasa una crisis tristísima coronada por un hecho más triste y deplorado, por muchos. No puede negarse que durante el año que espira, han caído sobre nuestra patria desgracias sin cuento, lo bastantes para abatir naciones más soberbias y pueblos más gigantes.

Tomaba posesión de su cargo la Junta saliente, y al propio tiempo empezaba en esta ciudad la epidemia colérica aunque en pequeña escala: dominada después, surge en el orden económico el conflicto del tratado Anglo-Español: no resuelto aun ese conflicto, ocurren los terremotos, y todos sabeis las terribles escenas que aquellas catástrofes produjeron, y qué cuadro de desolación y muerte presentaba aquella rica región de Andalucía: á poco aparece de nuevo la epidemia que cual correo de alarma se había iniciado el año anterior, y adquiere brevemente colosales proporciones paseando durante cuatro meses por nuestras populosas ciudades y hermosas campiñas su funerario estandarte; y cuando esta calamidad se halla en su mayor apogeo, una cuestión internacional amenaza la integridad de la patria; remate de tanta desgracia y de tanta sangre ha sido la muerte del Rey Don Alfonso XII en su palacio del Pardo.

No extrañeis ese rápido relato de las desdichas patrias, porque como mi deber es reseñar los actos del ATENEO, ne-

cesariamente debía explicar estos antecedentes para decir, que al alivio de tales desgracias ha dado su modesto concurso.

Surgió la epidemia, y habiendo sido llamado nuestro Presidente á formar parte de la Junta de Auxilios, la Directiva acordó consignar la cantidad de 1,500 pesetas para socorros á los coléricos, entregando de momento el 10 p.º de la misma no habiéndose hecho entrega del resto gracias á haber menguado la invasión de 1884.

Viene el conflicto económico y Cataluña lanza á la faz del país su enérgica protexta contra el Tratado por medio de sus representantes en las Cámaras, sus Diputaciones Provinciales, sus municipios, sus sociedades y centros de producción y el ATENEO nombró una comisión de la Sección de industria que en 17 de Mayo último redacta una concienzuda exposición al Senado que fué cursada por conducto de nuestro actual Presidente D. Manuel Girona.

Al aparecer las catástrofes de Andalucía, cuando España y las naciones extranjeras derraman en las manos de aquellos desgraciados raudales de socorros, para minorar tanta desgracia, cuando Cataluña da muestras de ser la primera en caridad, la Junta del ATENEO se ocupa también de contribuir al socorro de aquellos pueblos. Surgen en el seno de la Junta divergencias de forma, pero un acuerdo unánime determina abrir una suscripción para levantar en uno de los pueblos destruídos la casa-escuela con lo cual el ATENEO fomentaba por medio de su óbolo uno de los fines de su instituto.

Esta suscripción alcanzó cerca de 2,000 pesetas.

Cuando más tarde aparece el conflicto internacional, y Alemania penetra en nuestras Islas Carolinas; cuando el sentimiento patrio se agita y surgen por un lado clamores de guerra, sustituídos después por las reposadas notas diplomáticas; cuando los centros, sociedades, autoridades, elevadas personas y las fuerzas vivas del país en alas de su patriotismo ofrecen su concurso á la nación, también la Junta Directiva toma parte en el alivio de estas desgracias, en la forma que en su día se os dará cuenta.

Surge, finalmente, la última epidemia y también el ATENEO ha cumplido su deber, que no reseño aquí por razones fáciles de explicar.

Tal es, señores, á grandes rasgos y en compendiando síntesis lo realizado por el ATENEO en sus relaciones exteriores. Esto sólo parecía lo bastante para afirmar que el curso ha sido laborioso y la Sociedad ha estado á la altura de su misión, sino satisfecha de su obra porque muchos más eran los deseos de la Junta, cuando menos tranquila, por que cree haber cumplido su deber, é interpretado vuestros sentimientos en los cargos con que vuestros votos los había honrado.

Pero el ATENEO BARCELONÉS además ha vigorizado su vida interior por conducto de sus secciones, con una serie de conferencias, veladas, conciertos y discusiones de que voy á dar somero relato.

Inauguróse el curso Académico con un brillante discurso del Presidente del Ateneo D. Luis Góngora, desarrollando el tema de la Medicina ante el sentido común. La sesión revistió la solemnidad acostumbrada, asistiendo las primeras Autoridades de la provincia.

En 5 de Noviembre de 1884 el socio forastero D. Jaime Cervera dió una conferencia de estudios sobre el Congo, expresando con minuciosos datos la historia de aquél país.

Dió dos conferencias el socio D. Luis Ricardo Fors sobre la de Berlín en sus relaciones con España y América.

En 9 de Enero del corriente año inauguró la Sección de Ciencias Morales y Políticas sus trabajos literarios con un brillante discurso leído por el Sr. Presidente de la sesión, D. José Zulueta, bajo el tema de *Eficacia del Gobierno representativo*; condensó á grandes rasgos y en brillantes períodos sus teorías, haciendo atinadas observaciones sobre el excepticismo á que todo el mundo se sentía inclinado, aceptando como causa fundamental la superstición dominante, que consiste esperar todo de los Gobiernos y nada de sí mismos.

En 16 de Enero empezó la discusión del tema de la dicha Sección *¿Es en Europa la Democracia una solución definitiva al problema político?* Dió lectura á la Memoria el socio de

la Sección D. Rogelio Columbier, y en las sucesivas tomaron parte en la discusión consumiendo turnos en pró de la Memoria los distinguidos socios D. Luis Ricardo Fors, D. Emilio Domenech, D. Emilio Jumoy, D. Federico Rahola y D. José Egorcue del Pozo; y en contra D. José Lázaro Galdiano, D. Juan Balaguero, D. Domingo Marti y Gonfau, D. Ignacio Jaumandreu, D. Alvaro Lope Orriols, terminando con el discurso resumen del debate el Sr. Presidente D. José Zulueta. Es inútil reseñar que la discusión estuvo á la altura del ATENEO. Esta discusión tuvo lugar los días 9, 16, 19, 29 de Enero; 3, 9, 13, 23 de Febrero; 2, 16, 23, 30 de Marzo; 10, 14, 20, 27 de Abril; 4, 11 y 29 de Mayo, siendo de notar que el Sr. Presidente ocupó tres sesiones en su discurso resumen, en el que después de demostrar sus vastísimos y profundos conocimientos sobre el problema político, acabó por afirmar que la única solución estaba en la Democracia que se imponía por la fuerza de los hechos.

Digna de encomio es la sección de Ciencias Morales que no contenta con la discusión del tema referido, dió además una serie de conferencias y veladas tomando en ellas parte distinguidos oradores.

Veladas: en 12 de Enero se dió la primera en la que tomaron parte los Sres. D. Ignacio Jaumandreu, D. Federico Rahola, D. Alvaro Lope Orriols, disertando respectivamente sobre el pesimismo y su influencia en la sociedad; la colonización; y dos cartas sobre la educación intelectual de la mujer.

En 23 de Enero se celebró la segunda en la que tomaron parte D. Emilio Blanchet, D. Alvaro Lope Orriols y D. José Zulueta.

En 30 de Enero se celebró la tercera donde D. José Zulueta expuso algunas consideraciones sobre la obra de H. Spencer el individuo contra el Estado. En 6 de Febrero, D. Federico Rahola leyó una revista sobre el movimiento colonial, y D. Pedro Arnó impugnó la obra de H. Spencer expuesta en la velada anterior. En 13 de Febrero tomaron parte D. José Zulueta y D. Alvaro Lope Orriols. En 27 de Febrero el socio Brigadier D. Felix Camprubi leyó un trabajo sobre

la posición de los ingleses en los límites del Sudam Egipcio, y otro socio dió lectura á un artículo sobre la inmoralidad política. En 6 de Marzo D. Federico Rahola leyó un trabajo sobre una revista colonial, y D. Salvador Sampere otro sobre Hachel y el Monismo.

En 7 del mismo mes el Secretario de la Sección de Ciencias Exactas, D. José Tutau y Gonzalez, leyó una Memoria sobre el cólera.

En 13 y 21 de Marzo se celebraron dos veladas donde el socio D. José Ricart y Giralt leyó una acta de la conferencia de Berlín, y otro trabajo sobre colonias Europeas en el Litoral de Africa; y D. Emilio Blanchet una biografía á Itúrvide, Emperador de Méjico.

En 20 de Marzo, la sección de Bellas Artes dió un concierto organizado por el Sr. Albeniz, con la cooperación del Sr. Ibargurren y dirigido por los maestros Sres. Albeniz y Sanchez.

En 26 de Marzo, el viajero D. Saturnino Gimenez dió una conferencia sobre sus recientes exploraciones en el Este de Marruecos y en el Sahara.

En 24 de Abril, Mr. Paul Daguzán, disertó sobre la raza latina en Africa, fundado en los datos y observaciones que ha hecho en sus exploraciones desde Trípoli á Marruecos.

En 6 de Mayo, dió otra conferencia D. Tomás Lletget, leyendo unos apuntes acerca de la curabilidad de la tisis pulmonar.

En 8 de Mayo se celebró una velada tomando ella en parte principal, el distinguido ingeniero D. Pedro García Faria, disertando acerca de las relaciones entre la política, administración y justicia en España.

En 1.º de Junio y previo acuerdo de la Junta directiva, tuvo lugar una solemne velada necrológica, á la cual fueron invitadas las autoridades y corporaciones; dedicada á la memoria del distinguido literato, nuestro consocio D. Manuel Milá y Fontanals, habiéndose colocado su retrato en la Galería de Socios Ilustres. Presidió esta solemnidad el Sr. Presidente don Luís Góngora, que pronunció un brillante discurso, enco-

miando los méritos del finado, y tomaron parte en ella don Cayetano Vidal Valenciano que leyó la necrología de Milá, D. Melchor de Palau y D. Federico Rahola que leyeron sentidas poesías, terminando con un discurso de gracias del señor Presidente, habiéndose acordado remitir la corona que remataba el retrato á la vinda de aquel ilustre consocio.

Con motivo del fallecimiento del ilustre Victor Hugo, la Junta Directiva nombró una comisión compuesta de los señores D. Ivo Bosch y D. Pompeyo Gener, para que representaran al ATENEO en el entierro que tuvo lugar en París, habiéndose depositado una corona para lo cual se mandaron las flores de esta ciudad. La comisión nombrada manifestó en comunicación que había cumplido su mandato, habiendo sido objeto de cumplidos elogios la manifestación del ATENEO.

En 2 de Junio tuvo lugar el segundo y último concierto patrocinado por la Sección de Bellas Artes, organizado por el distinguido pianista D. Carlos G. Vidiella, tomando parte en él la Srta. María Luísa Guerra y los Sres. Waudrey y Moragas.

Una novedad importante digna de encomio y de brillantes resultados ha introducido el ATENEO en el pasado curso. Me refiero al establecimiento de dos cátedras, una de idioma inglés bajo la dirección de D. Juan Roig, y otra de alemán, dirigida por D. Gaspar Sentiñon: en la primera aparecen matriculados 24 socios y 33 en la segunda.

Tal es Señores, el cuadro de lo realizado por el ATENEO en su esfera científica, artística y literaria en el pasado curso. Las proporciones que adquirió, los méritos que alcanzara, las condiciones especiales de cuantos socios tomaron parte, no soy yo quien debo encomiarlo, porque bastan sus nombres para conocer que estos trabajos habían de revestir el sello caracterizado de la inteligencia y el saber, y que aquellas manifestaciones, científicas, artísticas y literarias, propagadas aquí con la lectura, la disertación, la controversia y la enseñanza, habían de ser un timbre de gloria para el ATENEO.

Con respecto á la Junta Directiva, me ceñiré hacer un brevísimo relato de los acuerdos importantes que tomó.

Sostuvo y aumentó considerablemente la suscripción de la biblioteca enriqueciéndola con obras nuevas: aumentó el personal para el servicio de los Sres. socios; dejó consignado una cantidad para impresión del Boletín; tuvo que atender á gastos imprevistos, como fueron: alfombrar de nuevo el Salon de Cátedras; organizar la desinfección del local durante los tres meses epidémicos, embaldosar la sala de Tresillo, estableció la portería de la casa para mayor comodidad de los Sres. socios, subvencionó la sección de acuarelistas comprando diez catálogos de la exposición; y á pesar de estos gastos extraordinarios pudo dejar un sobrante de 17,761 pesetas 91 céntimos que unidas á las que habían dejado anteriores ejercicios, habrán [de agregarse á las 53,000 pesetas nominales que en papel del Estado, deuda exterior del 4 por $\%$ tiene depositadas en el Banco de Barcelona.

El ATENEO, como saben los Sres. socios acaricia la idea de un nuevo edificio á cuyo objeto se halla organizada una Junta especial que preside nuestro actual Sr. Presidente: los trabajos se practican con la rapidez que es posible dadas las dificultades que el tal entraña; pero esperamos confiadamente que antes de poco verémos coronados los esfuerzos de aquella Junta para la satisfacción de todos los Sres. socios.

En 1.^o de Julio de 1884 constaban en los Registros 1,197 socios residentes y 57 transeuntes, y al finalizar nuestro ejercicio había en los mismos 1,175 residentes, y transeuntes 48.

Como habeis comprendido por cuanto dejo manifestado el ATENEO ha llevado en el finido curso una vida activa y laboriosa, realizando sus proyectos en la esfera de sus medios y á impulsos de su propia actividad, pero no sin dejar en la jornada girones de su propio ser.

Durante el pasado ejercicio han bajado á la tumba nuestros queridos consocios,

D. Francisco de P. Fornis.

» Joaquín Serra.

» Manuel Milá.

» Mariano Maspons.

- D. Francisco Llagostera.
- » Manuel Risueño.
 - » Cayetano Ventura.
 - » Roberto Guille.
 - » Lorenzo Badell.
 - » Isidoro Canadell.
 - » Joaquín Vehils.
 - » Agustín Prió y Saleta.
 - » Manuel Martínez Gutierrez.
 - » Rómulo Batlle.
 - » Antonio Traver de Ros.
 - » Germán García.
 - » Antonio Gomez Polo.
 - » Daniel Esteban Liarte.
 - » Fernando Pla y Prats.
 - » Emilio de San Germán.

El ATENEO acostumbra siempre en esta solemnidad á dedicar un recuerdo á su memoria. Descansen en paz.

He terminado, Señores, este modesto trabajo; vosotros, deseando su conclusión, yo, anhelando su fin, y todos con el ánsia vivísima de oír otra voz más autorizada que la mia. Tal es de un modo sintético lo que ha hecho el ATENEO en el pasado curso; ojalá días mejores iluminen el sol de la patria y no deba el ATENEO contribuir al socorro de desgracias y catástrofes, no por falta de medios ni deseos, sino porque será señal de que corren para ella días más prósperos.

No sabemos cuál será el porvenir que la providencia reserva á la Nación Española que así puede ser de paz y bienandanza como de desecha y desencadenada tempestad; pero sea el que fuere, yo hago votos para que el ATENEO sea un oasis dentro ese mar proceloso, tabla de salvación donde el estudio, la conferencia y la discusión sean el lenitivo á nuestros males, puerto de refugio del hombre estudioso que se interesa por los adelantos, el bien y la prosperidad de la patria.

—HE DICHO.

A continuación el Sr. Presidente, D. Manuel Girona, pronunció las siguientes palabras:

Por segunda vez tengo el gusto de presentarme ante vosotros en este día inaugural como lo efectué la vez primera en el año 1883, á manifestaros mi gratitud, y suplicaros como entónces, vuestra cooperación en beneficio de esta respetable Sociedad.

Gracias á la que me acordásteis pudo establecerse un sistema de economías y de estricto cumplimiento de los Reglamentos, y esto fué bastante para que sin faltar á las atenciones de la casa al finir el citado año 1883 quedáse un sobrante depositado en el Banco de Barcelona, de 53,000 pesetas de capital nominal de la deuda exterior del 4^o/_o que se ha elevado á 91,000 pesetas, y que por consiguiente representa una renta anual para el ATENEO de pesetas 3,640, y perseverando todos y cada uno de nosotros en el mismo plan, irá aumentando progresivamente.

Ya sabeis que decidida la adquisición de un edificio propio para el ATENEO se nombró una Junta especial, y esta tuvo á bien encomendarme ciertos trabajos, y aunque lentamente y con algunas dificultades, va el asunto por buen camino, y podemos confiar llevarlo, á no tardar, á buen fin.

Esperémos que en este año cesen las calamidades que nos han afligido, y que sea en pró del fomento de los intereses de esta Corporación.

Hecha esta ligera reseña, voy á ocuparme del mandato reglamentario, dando lectura al discurso que he basado en el siguiente tema de actualidad:

En seguida procedió á dar lectura del siguiente discurso:

De la navegación.
Decadencia de nuestra marina.
Manera de mejorar pronto su situación.

Recordaréis, Señores, que al inaugurarse en el año 1883 los trabajos de este ATENEO, mi discurso tuvo por objeto, la

exposición de los medios y elementos que necesita poner en planta la Industria Nacional para su desarrollo y para evitar grandes quebrantos y contratiempos, á causa de la lucha que ha de sostener con los partidarios del libre cambio.

Yo no sé si los industriales se impresionaron lo bastante de mis razonamientos y de la necesidad de organizarse como institución sólida y activa, para obtener la perfección y la baratura de sus productos; pero no dudo, que la campaña que los representantes del país hubimos de sostener en ambas Cámaras al comenzar este año, con motivo de la discusión del *modus vivendi* con Inglaterra, les daría pleno convencimiento de la bondad y eficacia de mis argumentos; que los librecambistas trataron entonces, bien que en vano, de desvirtuar, prueba evidente de que contrariaban sus doctrinas, como lo es también de la importancia que se dá á los actos solemnes de este ATENEO.

La cuestión sanitaria que despues de tantas otras calamidades, ha pesado sobre esta Nación, ha demostrado de una manera clara, la necesidad de abrir nuevos mercados para evitar la miseria que proviene de la falta de trabajo; calamidad que no hubiera alcanzado las proporciones que hemos tenido que lamentar, si además de los mercados del país que han estado cerrados, hubiéramos servido los de otras regiones; siquiera fuesen nuestras posesiones ultramarinas, pues para estos casos de nada serviría el producir barato, si anulado nuestro consumo interior, no tuviéramos donde enviar nuestros productos.

Para obtener esos mercados en el exterior, es necesario fomentar nuestra marina y nuestra navegación, tan postradas hoy por causas de todos conocidas, que no permiten á nuestras naves reducir los fletes, ni entrar en competencia con los más módicos á que pueden navegar los de las demás naciones.

En el mes de Junio último, al consumir en el Senado un turno sobre los presupuestos, ya manifesté mis ideas para obtener una notable reducción en el precio de los trasportes por ferro-carril que también son demasiado elevados; si he-

mos de desarrollar nuestra exportación y si las Cortes en su alta sabiduría toman en consideración las proposiciones de ley de que aquellas son mensajeros, y que me propongo presentar sucesivamente, abrigo la convicción, que pronto y de un modo fácil podremos obtener tarifas moderadas que permitan el desarrollo del comercio interior y exterior, favoreciendo con ello la navegación que está pereciendo. Después de esta ligera introducción, voy á desarrollar el tema que he adoptado, si bien á grandes rasgos, porque de otro modo sería abusar de vuestra benevolencia y faltaría tiempo.

DE LA NAVEGACIÓN

La mar, es hoy el elemento más activo del comercio; ella une en estrecho lazo sin obstáculo, y puede decirse casi sin peligro alguno, los países más remotos; y es indudablemente el medio de transporte más económico, porque no tiene peaje alguno que pagar, ya que los mares son del uso público, de todas y cada una de las naciones; no hay posadas donde pernoctar y hacer gastos, y esta vía ilimitada que tiene toda la extensión suficiente para admitir á todas las naves del mundo, viene á ser uno de los principales agentes de la civilización. La naturaleza siempre pródiga, paga todos los gastos; el agua por un lado en la que flotan los bajeles, la brisa y el viento por el otro que los mueven á distancias infinitas, el carbón de piedra que con tanta profusión nos dá la tierra, convirtiendo el agua en vapor, permite cuanta velocidad se quiere así que la utilización de esas inmensas molas flotantes que son verdaderas poblaciones, y ultimamente el fluido eléctrico que se encuentra en todas partes, se inicia ya como un nuevo y poderoso agente de la navegación.

Su historia nos presenta cuatro grandes épocas:

La primera, comprende desde los primitivos tiempos en que se usaban medios de flotación muy toscos, hasta los Fenicios, que ya tenían bajeles, movidos en un principio á fuerza de remo y luego por medio de velámen. Fueron los más

osados marinos; pero como no tenían mas guía que los astros temieron extraviarse internándose en los mares, y limitaban su comercio á los pueblos de la costa y algunas islas. Esto sucedió ocho ó diez siglos antes de Jesucristo.

Vino después la caída del Imperio Romano, que como es sabido produjo la pérdida de las ciencias y de las artes, resultando así mismo la de la navegación; hasta que los Italianos y especialmente los Venecianos y Genoveses, durante la Edad media lograron restablecerla; y si bien entónces no se reconocía otra fuerza ni otro poder que el de las armas, creóse la famosa liga Anseática, digna émula de la del medio-día y marcharon de concierto para el desarrollo de las relaciones comerciales, hasta que vino el descubrimiento de la brújula, que cambió por completo su faz y su porvenir; de modo que bien puede decirse que con ella empezó la era en que se han dominado y monopolizado los mares y que produjo el descubrimiento del Nuevo mundo. De este hecho se deriva el sistema colonial que tan grandes resultados ha dado, y que hoy mismo es objeto de la ambición de casi todas las potencias en demanda de la supremacía comercial, que en el espacio de cuatro siglos ha pasado sucesivamente de Portugal á España, á Holanda y á Inglaterra. Esta nación es la que hoy impera entre las potencias marítimas, segun es notorio y así lo demuestra más claramente el siguiente estado comparativo de tonelaje correspondiente al año 1883 (1).

Véase qué enormes diferencias, que son mayores todavía á favor de Inglaterra en la actualidad.

La segunda época empieza desde el descubrimiento y uso de la brújula, que se cree inventada en los primeros tiempos del siglo XIV por Flavio Silvia, ciudadano de la República de Amalfi; cuyo hecho y sus consecuencias produjeron un cambio tal en el sistema y en la extensión de la navegación:

(1) Buques vapor y toneladas.	De vela toneladas.	Buques total tons.	Prom.º
Inglaterra. 4470 con 3.823.000 —	17,875 con 5.271.000 —	22,345 con 9.094.000 —	407 ton.
Francia. . 458 » 444.000 —	2,424 » 452.000 —	2,882 » 896.000 —	310 »
Italia. . . 135 » 111.000 —	3,044 » 411.000 —	3,179 » 522.000 —	164 »
España. . 282 » 200.000 —	1,545 » 208.000 —	1,827 » 408.000 —	223 »

que la permitió sin limitación alguna por todos los mares, abrió ancho campo á la audacia y ambición de los marinos; y para España especialmente fué un acontecimiento de los mas gloriosos, porque produjo en su beneficio el descubrimiento de las Américas por Cristóbal Colón, con cuyo ejemplo se practicaron muchas exploraciones de más ó menos importancia con mayor ó menor fortuna.

Así marchaba la navegación haciendo continuos y útiles descubrimientos en beneficio del comercio, adelantaba notablemente la náutica, se perfeccionaba la construcción de los buques cuyo número iba en aumento; hasta que el vapor empezó á emplearse como fuerza motriz y directiva de las embarcaciones en el primer tércio de este siglo.

Y empezó la tercera época, con ese nuevo y fecundo elemento que ha producido otra gran revolución, pues no sólo ha acortado considerablemente las distancias, por la gran velocidad que ha podido imprimirse al movimiento de los buques, sino que, desde entonces, el itinerario de sus viajes, tan incierto como era siempre, respecto á su duración, ha podido establecerse, con escrupulosa exactitud y cumplirse en el tiempo señalado. Por otra parte, la notable disminución del que se empleaba en los viajes, ha reducido considerablemente todos los gastos en una cantidad muy superior al que representa el gasto de carbón.

La cuarta época, la constituye la sustitución del hierro á la madera que hasta mediados de este siglo venía empleándose para la construcción de los buques, y esta otra novedad ha producido una nueva y mayor economía en los gastos, porque el empleo del hierro permite dar á las naves una capacidad de tonelaje casi ilimitada, que abarata notablemente los fletes; por esto, los que se construyen se disponen para miles de toneladas de cabida, navegan sin dificultad alguna, y como por medio del vapor lo efectúan á grandes velocidades, y se equipan con menor personal que las antiguas fragatas ó clipers de 1,000 toneladas, y realizan en el mismo periodo de tiempo cuatro ó cinco viajes, resultan tan enormes ventajas, que desde los Estados-Unidos á Barcelona, dis-

tancia unos 6,000 kilómetros, cuestan mucho menos los transportes que desde el centro de Castilla, que sólo dista 1,000 y proporcionalmente de la Australia y otros puntos, y que el flete de Liverpool á Singapore, en vez de 16 duros, haya bajado á 5 $\frac{1}{2}$, tipo sumamente exiguo, considerada su distancia de más de 10,000 kilómetros.

Como se ve, la gloria de los grandes adelantos, en este ramo, como en otros, corresponde al presente siglo, si bien ha sido á costa de algunos quebrantos, para aquellos antiguos armadores, que no han tenido previsión bastante y valor suficiente para quemar sus naves de madera con su complicada maniobra y ampuloso velamen, y sustituirlas con otras de hierro movidas por vapor.

Cuando se vive en un siglo como el presente, en que el telégrafo, el vapor y la química han hecho y están haciendo grandes progresos y dan lugar á tan prodigiosos descubrimientos, es necesario no dormirse, y vivir siempre atentos, no sólo á lo que pasa, sino también á lo que ha de suceder; siendo de esperar que no pararán aquí las ventajas de la aplicación de todos estos elementos, sino que se encontrará algún medio con el cual se logre reducir el gasto de combustible, que es todavía un factor importantísimo, que pesa sobre la navegación.

DECADENCIA DE NUESTRA MARINA.

Todo en el mundo está sujeto á la ley general del equilibrio; pueden los hombres, es verdad, faltar á ella, pero no impunemente; el correctivo viene del propio abuso, y si bien hoy no nos es dable apreciar las reglas á que debe estar subordinada, hemos de esperar, para evitar contratiempos, que algún día se conozcan como se conocen desde el siglo XVII, las de la ley de gravedad de todos los cuerpos que descubrió Newton, formulando el sistema á que obedecen las fuerzas de atracción y repulsión que le condujeron á su sistema del Universo y equilibrio de los cuerpos celestes, y á la teoría de

la gravitación universal, destruyendo para siempre las arbitrarias hipótesis que se sustentaban. La navegación, sujeta también á la ley del equilibrio, tiene sus límites, cuales son, el máximo del consumo; y de consiguiente, si creciendo este normalmente en nuestro planeta, por ejemplo, en un 3 % al año, la navegación crece en mayor proporción, es evidente que ha de venir el desequilibrio, la competencia y, por tanto, la decadencia.

Y que la construcción de buques, siempre creciente, el aumento relativo y considerable de su tonelaje, y la reducción de tiempo de cada viaje, han dado por resultado un aumento de medios de navegación, muy superior al del consumo ó comercio que han de servir, es evidente y palpable: cuarenta años atrás, un cliper de 1,000 toneladas, era ya un barco notable, hoy se trata de buques de 5,000 como de una cosa común, y, sin embargo, no sólo quintuplican la unidad, sinó que por medio del vapor efectúan en el mismo tiempo cuatro viajes, de lo que resulta, que cada unidad de las modernas representa 20 de las antiguas, y esto que asombra, es lo que indudablemente ha producido la crisis marítima por que atraviesa Europa. Inglaterra tenía en el año 1840 *25,511 buques* con un tonelaje de *2.783,761 toneladas* ó sea por buque un promedio de 109 toneladas; en 1883, según hemos visto, ascendía á *9.094,000* y cada buque 407 toneladas; véase, pues, cuán enorme ha sido el aumento de los medios de transportar, muy superior indudablemente á las necesidades del comercio.

Esta causa de decadencia general puede desaparecer con el tiempo por medio de la retirada que naturalmente tendrá lugar, de aquellos servicios marítimos que no se encuentren en condiciones ó estén faltos de medios para sostenerse; pero para nosotros existen además otros motivos que explican el decrecimiento y dificultades para repararlo.

En efecto, dos grandes acontecimientos, casi olvidado el uno y desconocido tal vez de la actual generación el otro, son, en mi opinión, los factores principales que han producido la decadencia de nuestra marina y la atonía de nuestra

navegación. Es el primero, el glorioso desastre de Trafalgar, que tuvo lugar en 1805, y el segundo, la pérdida de nuestras Américas continentales, desde el año 1820.

Aquel gran combate marítimo, célebre en el mundo todo, porque entonces no se luchaba como ahora á millas de distancia, sinó de un modo terrible: barco con barco; abordage con abordaje; cuerpo con cuerpo; mezclándose la sangre de los que combatían, que lo hacían con tal encarnizamiento y con tal furor, como lo demuestra el que allí recibieran la muerte los dos almirantes Gravina, que mandaba la escuadra española, y Nelson la inglesa. La historia reconocerá eternamente como héroes á aquellos valientes cuyo esforzado aliento y cuya poderosa sombra se veía en todas partes, sembrando la destrucción, el fuego y el exterminio; honremos siempre agradecidos la memoria de Gravina, como una gloria para esta Nación, tan dignamente representada en aquella suma de desgracias.

La pérdida de nuestras Américas provino, sin duda alguna, del suceso que tuvo lugar en Cádiz, en el año 1820. Se encontraban en dicha ciudad, con orden de embarcarse para Ultramar, las tropas expedicionarias del respetable ejército que reunió Fernando VII después de su restauración, en número más que suficiente para restablecer efectivamente el orden en aquellos países; algo quebrantado desde que llegaron á su noticia las desgracias sobrevenidas á la metrópoli, con motivo de la invasión de los franceses, lo cual les movió á aprovecharse de la situación de la Península, propagando el deseo de su independencia. Las esperanzas fundadas en aquella expedición quedaron defraudadas, pues en lugar de embarcarse, subleváronse algunos cuerpos que formaban parte de ella, proclamaron la Constitución formada por las Cortes en el año 1812, y secundado el movimiento por varias ciudades, aceptó el Rey el Código en 9 de Marzo de 1820. Esto dió lugar á una guerra civil entre liberales y absolutistas hasta que la entrada de 100,000 franceses en apoyo de los últimos, produjo otra vez la caída de la Constitución, en el año 1823. Pero en este intermedio, como no tuvo lugar la

salida de las tropas que, sin duda alguna, hubieran acabado con los insurrectos, como con idéntico sistema se pacificó la Isla de Cuba en 1876, por aquella brillante expedición que mandaba el bizarro general Martínez Campos, las tropas residentes en aquellas lejanas tierras, fueron sucumbiendo; pasó á ser un hecho inevitable la emancipación de aquellas colonias, y arrojados de ellas como enemigos, perdimos también los grandiosos mercados de Méjico, Chile, Perú, Venezuela, Guatemala, Buenos-Aires y demás provincias constituidas hoy en repúblicas. Para tener una idea de su importancia, bastará considerar que con nuestros productos llenábanse gran parte de las necesidades de sus 26 millones de habitantes, cuyos mercados, si hoy los tuviéramos, ¡cuánta riqueza no representarían para España! ¡cuánta pujanza para nuestra marina y navegación! ¡y qué comercio tan prodigioso no sustentaríamos con pueblos tan fértiles, tan abundantes en frutos riquísimos, incluso el oro de California, que sería nuestro! ¡Cuán sensible es que aventuras de tal trascendencia como la de 1820 no se mediten y piensen, que si se hubiesen meditado, no hubieran ocurrido y de seguro que hoy tendríamos más libertad que la que aquel acto produjo, como la tienen los países donde hay más riqueza, por ejemplo, Inglaterra y los Estados-Unidos; y se explica; pues la riqueza de una nación produce el bienestar de todas las clases; no hay descontentos é impera por tanto el respeto á la ley, que es la única y verdadera base de la libertad.

Tengo el convencimiento que si no hubiese ocurrido lo de Cádiz, hubiéramos podido rehacernos del quebranto de Trafalgar, porque conservando aquellas provincias y bien explotada su inmensa riqueza, con la paz, hubiera bastado para todo; pero desgraciadamente, desde entonces hemos ido empobreciendo, no hemos tenido un momento de reposo, sinó una perturbación constante en todo nuestro modo de ser: insurrecciones, pronunciamientos, revoluciones, guerras civiles, separatistas, etc., etc. Así se explica nuestro atraso y nuestro malestar; el comercio, falto de mercados; limitadas sus relaciones, se ha ido aniquilando, ha ignorado los adelantos que

se iban realizando en otras naciones, y no hemos tenido previsión bastante para evitar lo que sucede al que se queda estacionado; de ello ha resultado, nuestra marina deficiente por todos conceptos, exigua capacidad de las naves con viejas ordenanzas para tripularlas; los fletes excesivos, y al punto á que han llegado las cosas, ya no es posible que el remedio salga pronto, como es necesario, de la asociación particular ó de una opinión sana y compacta que emane de un sentimiento patriótico general; olvidando esas continuas reyertas, ese afán del poder y vivir del presupuesto, que es una verdadera calamidad, que todo lo paraliza. Véase sinó, como las demás naciones, mientras nosotros hemos perdido el tiempo, aniquilándonos tontamente, han aumentado su riqueza, sin necesidad de guerras y batallas, como en otros tiempos, utilizándose tranquilamente de los grandes progresos, que han hecho las ciencias naturales y exactas, por medio de los descubrimientos debidos á esos genios que Dios se complace en enviarnos de cuando en cuando, como séres predestinados para el bienestar de la humanidad.

Asombra verdaderamente el considerar la antigua grandeza é importancia de nuestra marina, y lo poco que es en el día, puesto que á pesar de lo elevado de nuestro presupuesto, nuestros buques difícilmente hacen el servicio, y sus condiciones respecto á velocidad y armamento para combate, deficientes; así es, que apenas navegan fuera del Mediterráneo, y esto teniendo que evitar algunas veces los temporales, reclamando gran prudencia de parte de sus capitanes; especialmente los acorazados, que, en mi concepto, como ya he dicho en otra parte, son, por su índole, un peligro constante, porque su enorme peso, que excede de la mitad del de su desplazamiento, tiende constantemente á sumergirlos.

Así se explica que ni una solá escuadrilla tengamos que ostente nuestro pabellón por todos los mares, alegrando con su vista á nuestros compatriotas establecidos en lejanas tierras, y disipando ilusiones de aquellos que osaren tal vez molestarles; la única que funciona se dedica á la instrucción, y la vemos limitada á nuestros mares, en los que no es fácil

aprender á luchar con los temporales, y peligros de lejanos viajes, que es lo que da al marino la pericia, la audacia y la serenidad, indispensables para triunfar de las olas y de las tempestades de alta mar, donde hay que agotar todos los recursos humanos; porque no hay otro refugio que el que la Providencia depare.

Nuestros Gobiernos se proponen, hace tiempo, restaurar nuestro material flotante, y varios son los proyectos que se han pensado; parece que por ahora se prescinde de esos inmensos acorazados que la experiencia ha demostrado, que sólo sirven para arruinar presupuestos, y en su lugar se encargan cruceros y transportes de mucho andar, y poca artillería, pero potente. Con el coste de un acorazado se adquieren 4 cruceros á lo menos, y por tanto es de creer que antes de comprometer nuestros mermados recursos, se estudiará maduramente respecto á cuál sea el material más conveniente para que no suceda lo que en 1850 en que el Gobierno se propuso abrir subastas para la adquisición de una cantidad considerable de madera, propia para la construcción de una escuadra importante. Hubo licitadores; rematóse el servicio á favor de una respetable casa de Galicia, que luego comprendió que no podía entregar ni una pequeña parte, porque no existía la cantidad que se necesitaba; gracias á este fracaso, quedó limitado el proyecto á la construcción de un solo navío, el nombrado *Rey D. Francisco de Asis*, que parece fué luego declarado inservible; poco después, vino la aplicación del hierro que permitió los grandes buques; de manera, que si se hubiese construido la proyectada flota, hubiera resultado un enorme sacrificio sin utilidad alguna.

En resumen, Señores, nuestra marina militar si bien consta, de muchos buques, carece de material flotante propio á su objeto; la mercante tiene pocos buques, é impropios para un buen servicio de altura; existen, es cierto, algunos buenos, entre los que hacen los servicios trasatlánticos, y otros pocos particulares destinados á servicios especiales; pero todos llevan vida raquítica y descorazonada. Este (sensible es decirlo) es el actual estado de nuestra marina, que parece que en vez de

ir adelantando con los progresos del siglo, limitada casi al cabotaje, retrocede á la época de los Fenicios; necesario es que nos hagamos cargo de esta situación, por mucho que nos duela, porque sólo así, tendremos aliento necesario para mejorarla; á cuyo fin vamos á ver como podría obtenerse.

MANERA CÓMO PUEDE MEJORAR PRONTO LA NAVEGACIÓN.

¿Qué medios pueden ser eficaces para regenerar nuestra navegación?

¿*El derecho diferencial de bandera?* Algunos lo consideran un remedio radical, pero por más que á primera vista parece fructuoso. el que en las Aduanas de España y colonias se recargasen los derechos de los artículos que se importasen en bandera extranjera, bastará considerar, *primero:* que existen tratados de comercio cuyas estipulaciones no permitirían variación alguna; *segundo;* que semejante sistema ha estado establecido durante muchos años, y no ha contenido siquiera el decrecimiento de la navegación; *tercero:* que aunque fuese posible imponerlo desde luego. ¿Dónde están los buques con tonelaje suficiente para ofrecer fletes baratos de modo que pudieran llenar el servicio? Supongamos, no obstante, que los hubiere y que pudiesen asegurar el servir todo lo que fuese importación; entonces, como las demás naciones tomarían represalias, la ida sería en lastre, teniendo que imponer doble flete, lo cual no evitaría la competencia extranjera, cuya baratura tal vez soportaría el pago de derecho diferencial, sobre todo en los artículos de mucho peso y poco valor, como el carbón, trigo, etc.; y en toda empresa de transportes, sea por mar, sea por tierra, es necesario, para que sea posible, que los tenga asegurados para la ida y para el retorno; *cuarto y finalmente:* suponiendo todavía, que es mucho suponer, que el derecho diferencial permitiera un flete compensatorio de los gastos del servicio, los extranjeros abanderarían á la española sus buques, como lo han hecho otras veces, y entonces el perjuicio sería todavía mayor.

Por esta razón se ha abandonado casi por todos el sistema, y y porque siendo los mares del uso de todo el mundo, parece que debe ser completa la libertad.

Resulta, pues, que en los tiempos presentes, y dada la enorme baratura de los fletes extranjeros, no sería en la práctica remedio bastante para devolver á nuestra marina su antigua pujanza.

Las primas según distancias. Ese podría ser otro medio de fomentar la navegacion de altura; está en vigor Francia, y consiste, en que cuando las expediciones se dirigen á puntos remotos, cuya distancia excede del número de millas señaladas según los mares, y mediante cierta reglamentación, el Gobierno abona por cada milla excedida, una cantidad tarifada de antemano, que se cobra regularmente al adeudar los derechos de Aduanas cuando regresa el barco; pero este sistema sólo puede establecerse en un país donde exista una buena y sólida administración pública, en un país en que se respete la ley y no se conculque por nadie; en un país en que no exista, como existe en el nuestro, el adagio de: *hecha la ley, hecha la trampa*; en un país en donde, como desgraciadamente sucede aquí, el abuso es casi la normalidad, y en donde si hay quien se venda, es porque son muchos los que se atreven á comprar; por otra parte, nuestro Tesoro no está en disposición de exponerse á que por este lado se sangre sin provecho, y sin esperanza de que haya utilidad.

Finalmente, la experiencia nos enseña que tampoco sería salvador, ni siquiera un alivio, la adopción de este sistema, y esto es obvio: Francia lo tiene establecido hace algunos años, y esto no obstante su marina no ha prosperado. Según el estado que he leído hace poco, resulta que su tonelaje, en el año 1883, era sólo de 896,000, que no llega á una décima parte del de Inglaterra; es poco más del doble de España, y actualmente sufre también cierto malestar, como lo demuestra la cotización de la Bolsa de París de los valores trasatlánticos, que á pesar de la gran subvención que reciben, pierden un 70 0/0 de su capital.

Después de lo dicho se comprende que hemos de abando-

nar también el sistema de *primas*, que como vemos, no es salvador, y que aquí sería desastroso para el Tesoro, sin provecho alguno, como tampoco lo han sido las *primas* subvenciones y franquicias de todo género, concedidas á las Empresas de ferro-carriles y obras públicas, que por el mal sistema empleado, no han producido ni la mitad de los kilómetros de ferrocarriles que con los sacrificios hechos por el país, deberían existir, y con trasportes mucho más baratos; como es indispensable, si queremos obtener un gran movimiento, y el desarrollo de la riqueza pública.

No me ocuparé de una reforma en los aranceles de Aduanas de nuestras provincias de Ultramar, que se ha creído podría favorecer nuestra marina, porque sería cuestión de mucha controversia y de mucha duración el estudio que debería hacerse antes de exponernos á la perturbación que podría producir en el comercio y en nuestras relaciones internacionales,

Desechados los sistemas anteriores, voy á exponer un *remedio capaz de restaurar desde luego la navegación, desarrollar el comercio y abrir continuamente nuevos mercados á nuestra producción*, que para mayor claridad, reasumo en las siguientes bases:

Primera.—El servicio de correos marítimos se hará como se hacía antes por el Gobierno, y con buques oficiales y marinería del Estado.

Segunda.—Podrá adquirir para dedicarlos á este servicio, los buques que sean útiles y capaces, de las empresas, que con ó sin contrata, mediante subvención ó sin ella, hacen el servicio trasatlántico y de altura, pero limitadamente al número de buques que necesite, que sean de las condiciones convenientes y que puedan armarse y ponerse en situación efectiva para cumplir con el servicio á que se les destina, así en tiempo de paz como en tiempo de guerra. Si no tuvieren estas condiciones ó no convinieran los precios, podrá contratar el Gobierno su construcción, en el país ó en el extranjero.

Tercera.—Por de pronto, se establecerán dos grandes

líneas: una en dirección á Occidente, que servirá á nuestras posesiones Ultramarinas, extendiéndose á los puertos principales del Atlántico, hasta el Rio de la Plata; otra en dirección á Oriente, sirviendo especialmente á nuestras posesiones de Filipinas, sin perjuicio de prolongarla, en la forma más conveniente, hacia los mares de la Australia, haciendo el número de expediciones necesarias, según lo reclame el servicio ó el desarrollo del comercio.

Cuarta.—Cada buque formará de entre sus oficiales una Comisión especial de tres de ellos, que cuidará de tomar los datos necesarios en los puntos de escala para conocer todas las condiciones y circunstancias de su comercio, consumo, derechos de Aduanas, comercio interior, medios de transporte, y demás noticias al efecto convenientes, de que se formará una Memoria oficial para su oportuna publicación, á los efectos de desarrollar el comercio.

Quinta.—Estos buques harán también el servicio del comercio general, admitiendo para su transporte las mercancías y demás objetos y pasajeros, pero arrendándolo á empresas particulares, si las hubiere, en la forma conveniente, ó de otro modo explotándolo por su cuenta el Estado.

Las subastas ó concursos, versarán sobre el número de buques que se sirvan en su parte de explotación mercantil y sobre el tanto del importe del sobordo, que se les conceda como compensación; estableciéndose todas las reglas necesarias bajo la base de que el buque, los gastos todos de viage, y de tripulación van de cuenta del Estado, y de cuenta de los arrendatarios sólo el personal de la Administración y economía de la explotación; lo que se establecerá de antemano en el pliego de condiciones, así que toda la reglamentación y sujeción á los itinerarios del correo y á tarifas convenientes.

Sexta.—Las cantidades que el Tesoro recibirá por razón de los arriendos del sobordo de pasajeros y mercancías que produzca cada buque en cada viaje, unido á lo que importan las subvenciones concedidas por las contratas de correos que con este sistema quedarán suprimidas, deduciendo el mayor

gasto por carbón de piedra que exigirán estas expediciones sobre el que hoy tiene el Estado, formarán una suma que se distribuirá del modo siguiente: 1.^a La parte que sea necesaria para pagar la anualidad correspondiente del servicio de interés y amortización de las cantidades que se levanten, por medio de una operación de crédito, bastante para el pago del importe de los buques que adquiriera el Estado por compra ó que mande construir; del material ofensivo y defensivo que haya necesidad de comprar; fomento de los arsenales; fábricas de construcciones navales y armamentos, y defensa de las costas. 2.^a Otra parte que no podrá exceder del 5 % del sobordo, que perciba el Gobierno del buque respectivo que se distribuirá entre la oficialidad y personal correspondiente. 3.^a La parte restante será en rebaja del presupuesto de marina. Estas seis bases constituyen el pensamiento para restaurar desde luego nuestra navegación, y como consecuencia, el fomento y desarrollo de nuestra marina, y el acrecentamiento de nuestro comercio.

Para el hombre de negocios, para el que se dedique al comercio y á la navegación será fácil comprender el alcance, la importancia y los grandiosos resultados que se han de obtener de la idea expuesta; pero como quiera que no todas las personas que oigan ó lean este discurso han de estar iniciadas en tales prácticas, creo del caso entrar en algunas consideraciones que contribuyan á esclarecer más este pensamiento.

Es evidente que el servicio de correos, hecho por los buques de la Nación, convertiría á nuestros oficiales de marina, del estado pasivo en que se encuentran, al estado activo, ya que constantemente visitarían los puertos más importantes del mundo, adquiriendo de este modo la pericia y los conocimientos prácticos, necesarios al buen marino; la bandera española militar se ostentaría con frecuencia en ellos, y repitiéndose estas visitas, darían muestras de nuestra existencia, de nuestros medios y de nuestra actividad; con lo que aumentaría necesariamente nuestro prestigio, nuestras relaciones, el respeto que nos es debido, y reconquistaríamos, tal vez á no tardar, la amistad y los importantes mercados que perdimos

de las Américas continentales, en cuyos habitantes circula la sangre española, y han de estar cansados de sesenta años de luchas fratricidas, en lugar de la independencia que creyeron conquistar emancipándose de la metrópoli.

La compra de los buques trasatlánticos y la construcción de cruceros, transportes y otros, de que hablo en la base 2.^a, además de efectuarse, sin menoscabo del presupuesto, produciría un alivio en la situación financiera del mercado, porque las empresas que hoy los poseen y explotan, no ven recompensados sus esfuerzos ni remunerado su capital, y si el Gobierno acordase dicha compra, mejoraría la situación desagradable en que se encuentran sus accionistas, y volverían á la circulación general capitales que hoy nada producen, y la misma situación actual de aquellas empresas daría grandes facilidades al Gobierno para dicha compra.

Las dos grandes líneas de la base 4.^a, son las mismas que hoy están servidas por contratas subvencionadas, pero ampliándolas; de este modo, el Gobierno contaría desde luego con unos productos importantes y con servicios en plena explotación, que aumentarían con la prolongación que propongo hasta el Río de la Plata, la de Occidente, y hasta los mares de Australia, la de Oriente, añadiendo las escalas de algunos puertos y otras ramificaciones de la India que hoy no servimos y que han de dar resultados ventajosos.

Los más inmediatos han de ser necesariamente un considerable aumento en los transportes de comercio, no sólo en cuanto se relacione con los mercados que hoy sirven nuestras naves trasatlánticas, sino también en cuanto á los nuevos que se abrirían desde luego, porque con el nuevo sistema podríamos luchar ventajosamente, y todo el excedente de tráfico habría de hacerlo la navegación ordinaria, porque las líneas de correos no podrían dar el abasto, y las trasatlánticas, por razón de la venta de sus buques al Estado, habrían desaparecido.

Esto ofrecería un aliciente para el naviero, y aumentándose la navegación de altura, aumentaría en proporción el cabotaje, que es su auxiliar, porque el servicio podría ser remunerativo para toda clase de barcos, y los que se construye-

ran, podrían hacerse de las condiciones necesarias al objeto.

Además, en Inglaterra hay plétora de buques, y muchos en venta que podrían adquirirse por los particulares á precios convenientes, y tanto para tripularlos como para el servicio de las empresas mercantiles arrendatarias, hallarían colocación los capitanes, pilotos y gente de mar que hoy no la tienen.

Se dirá, ¿por qué lo que se propone que haga el Gobierno, no lo hacen empresas particulares? Esto no es posible, porque las trasatlánticas no pueden vivir á pesar de contar con una subvención del Estado, y algunas se liquidan y disuelven porque no obtiene rendimiento alguno su capital. ¿Cómo puede animar este ejemplo á su aumento, y á nuevas construcciones? Apelando al Estado; este no tiene necesidad de desembolsar ni aumentar el personal oficial; es el único que puede ofrecer que el tráfico mercantil se haga, sin necesidad de comprometer capitales ni efectuar otros gastos importantes; con lo que se logra resolver el problema de abaratar los fletes y hacer posible la navegación.

De otro modo, si no se va á este remedio ó á otro mejor, la suerte de nuestra marina y de nuestra navegación es tan cierta como la del cuerpo que se va debilitando por falta de alimentación, que muere.

Y este sistema no es nuevo en España, pues años atrás se hacía por el Gobierno, limitadamente, al servicio de correos marítimos, al igual que el del interior y del telegráfico; y yo recuerdo todavía con gusto el magnífico viaje que hice en el año 1850 por el mar Báltico, en buques de guerra del Gobierno ruso, servidos admirablemente; y durante la travesía de tres días pude apreciar en la práctica todas las ventajas de relacionar la marina militar con el comercio; la cultura que se adquiere por medio de las relaciones sociales que origina el trato; el conocimiento de las prácticas y costumbres de los países extranjeros, y además la facilidad con que se adquiere con este movimiento continuo, la práctica de la maniobra y de la navegación por todos los mares (1).

(1) Es rara coincidencia que á los diez días de citarse el hecho, conste haber entrado en nuestro puerto, y que sea la primera vez que esto suce-

Que para las empresas comerciales que arrienden el sobordo de los buques, será un buen negocio, se comprende con sólo considerar que para efectuar una expedición marítima, el comerciante necesita capital para adquirir una nave, habilitarla, montarla y equiparla, pagar todo el gasto de la tripulación, combustible, seguros, parte proporcional de averías, recomposiciones y amortización del capital, derechos de faros, de tonelaje, de entrada y salida de los puertos, etc., etcétera. cuyos gastos se han de cubrir con el flete; pues bien, en nuestro caso el comerciante ni necesita barco, ni equiparlo, ni tripularlo, ni pagar gastos ni derechos; todo esto lo paga el Estado, porque de todos modos lo necesitaría para llenar su servicio de correos; es, por tanto un negocio que se hace casi sin capital.

¡Ojalá pudiera algún día hacerse lo propio con los ferrocarriles, como ya en algunas naciones se está ensayando! entonces sí que los transportes por el interior serían muy baratos con gran utilidad para el país.

Yo ya sé que no es tan fácil realizar mi pensamiento como decirlo y explicarlo; sé que se han de presentar dificultades, pero hay necesidad de hacerlo, y Dios ha dado al hombre la razón y la perseverancia, que unidos á la voluntad, realizan cosas más difíciles.

Para que se comprenda mejor el resultado de este sistema, véase el siguiente cálculo, basado en los datos que he obtenido, de la práctica de otros buques trasatlánticos:

Para las dos líneas indicadas, serán necesarios 30 barcos, que costarán, listos y aparejados, calculo sobre unos 300,000 duros uno, y en junto. . . . \$ 9.000,000

Cada buque hará 6 viajes al año, que son 180 viajes.

Suponiendo la mitad de carga en cada viaje, sean 1,600 toneladas por buque, importará el so-

da, el grandioso vapor de guerra ruso denominado *Rossia*, de seis cañones con su oficialidad y tripulación, vistiendo todos el uniforme correspondiente á su graduación con cargamento de trigo y pipas de alcohol que el día 30 de Diciembre último estaba descargando, segun es de ver en el *Diario de Barcelona* de 30 de Diciembre de 1885. Edición de la tarde.

bordo de los 180 viajes, á razón de 11 duros la tonelada por fletes..	\$ 2.970,000	} \$ 5.130,000
Del pasaje á 12,000 duros por viaje 2.160,000		

Supongo que los arrendatarios obtengan el 20 por 100 del sobordo, ingresará el Gobierno el 80 por 100 restante, que son. \$ 4.104,000

Los ingresos para las empresas arrendatarias serán \$ 1.026,000

Coste de su administración, interés del capital empleado, etc., el 15 por 1000. \$ 153,900

Beneficio líquido para las empresas. \$ 872,100

NOTA.—El tipo de duros 11 por flete y el pasaje, es el de Cuba; lo demás será proporcional á las distancias que se recorran.

El capital que estas empresas necesitarían para llenar este servicio, sería insignificante, y de consiguiente, remunerado con esplendidez su trabajo.

El Tesoro tendría un ingreso de 4.104,000 duros, y añadiendo el importe de las subvenciones que paga y que quedarían suprimidas, tendría, entre ingreso y minoración de gastos, la cantidad de unas Ptas. 26.000,000. Si de esta cifra rebajamos una mitad (que no llegará), por exceso de gasto de carbón, todavía quedarían Ptas. 13.000,000 de cuya suma, según lo dicho en la base 6.^a, se destinaría la mitad ó sea 6.500,000 Ptas. para el servicio de intereses y amortización de la operación de crédito hacedera para la restauración de la marina militar, según he indicado, se dedicarían Ptas. 1.020,000 que importa el 5 por 100 del sobordo calculado para el Tesoro, que se distribuiría entre los oficiales y dotación del buque; y el resto de Ptas. 5.480,000 sería baja del presupuesto, sin contar la importante economía que obtendría por razón del transporte de tropas y marinería, ni la ventaja de que todos los buques destinados á las líneas de correos, en caso de guerra, podrían ser de mucha utilidad para la defensa.

Aun cuando esas cifras tienen importancia, no son ni significan nada en comparación de las grandes ventajas morales y materiales que produciría el inmenso desarrollo del tráfico, que determinaría la apertura de nuevos mercados, y el incremento y preponderancia de la marina militar, que llegaría á ser lo que ha sido en otros tiempos.

Creo haber cumplido con el propósito del tema elegido; no se si, al conferirme de nuevo la Presidencia de este Ateneo, esperabais más de lo que en este momento he podido ofrecer; pero ya sabeis que yo soy hombre esencialmente práctico, y de consiguiente, que de materia práctica he de tratar, y en estos asuntos que no permiten ilusiones poéticas, hay que explicar la verdad tal como es sencilla, concreta; ni hay humor en estos tiempos para otra cosa, después de tantas calamidades por que acaba de pasar este país, y dominados como estamos por la dolorosa impresión que embarga el ánimo de todos los buenos españoles, ante la prematura tumba de un Rey tan justo, tan noble y tan generoso como el joven don Alfonso XII, que nos obliga á inclinar la rodilla ante la omnipotencia divina, pidiéndole que se apiade de España, y que nos haga perseverar en los hábitos de trabajo y de actividad, peculiares de este laborioso país: que el trabajo es lo que verdaderamente ennoblece á los hombres y hace prosperar á las naciones. HE DICHO.

MANUEL GIRONA.

Barcelona 18 de Diciembre de 1885.

Terminada esta lectura, el Sr. Presidente dió las gracias á los señores asistentes por haberse dignado concurrir á este acto, declarando abierto en este ATENEO BARCELONÉS el año académico de 1885 á 1886, y dió la sesión por terminada.

EL SECRETARIO GENERAL,

Rosendo Fener.

V.º B.º

EL PRESIDENTE DEL ATENEO,

Manuel Girona.

MINISTERIO
DE CULTURA

