

EL CANTON EXTREMEÑO.

PERIÓDICO REPUBLICANO, DE INTERESES MATERIALES Y NOTICIAS

PRECIOS DE SUSCRICION.

En Plasencia por un trimestre 8 reales.
 En la redacción de Plasencia por idem 10 " "
 En el Extranjero trimestre 4 francos
 Comunicados a 1 rs línea suscriptor y 4 rs. no suscriptor.

DIRECTOR Y PROPIETARIO

D. Evaristo Panto Sánchez

PUNTOS DE SUSCRICION.

En la redacción e imprenta de este periódico, Calle de Trujillo, núm. 12, y fuera remitiendo el importe de un trimestre en libranzas o letras de fácil cobro.
 Se publica todos los Domingos.
 Número suelto, un real.

EL CANTON EXTREMEÑO.

Retiramos con gusto el original que teníamos dispuesto, para trascribir íntegro el notable discurso pronunciado por nuestro querido amigo el diputado por este distrito don Ramon Cepeda y Montero, así como algunos de los juicios que ha merecido de la prensa.

DOCUMENTO PARLAMENTARIO.

Discurso pronunciado por el Sr. D. Ramon Cepeda y Montero en el Congreso el día 12 de Abril de 1887, con motivo de defender una enmienda que había presentado al artículo 1.º del contrato de la Trasatlántica.

El Sr. Presidente: El Sr. Cepeda tiene la palabra para apoyar su enmienda.

El Sr. Cepeda: Sres. Diputados, la enmienda que he tenido el honor de presentár al proyecto que se discute, tiene por objeto aminorar los inmensos perjuicios que en otro caso ha de ocasionar al país el proyecto de contrato celebrado entre el Gobierno y la poderosa é influyente Compañía Trasatlántica.

En los arts. 6.º y 7.º del expresado proyecto, cuyos efectos aspiro á modificar con mi enmienda, puede decirse que está contenida la esencia toda del contrato; en esos artículos se ven los claros y manifiestos propósitos de la mencionada Empresa de exigir al Gobierno, mas ó menos tarde, crecidas indemnizaciones; en esos artículos finalmente, está lo más grave del contrato sometido á la deliberación de la Cámara, la cual debe, por tanto, fijarse en ellos detenidamente, si es que quiere evitar una larga serie de reclamaciones al país, que, sin ser mi propósito faltar al respeto que me inspiran nuestros tribunales, bien puede asegurarse por anticipado que esas reclamaciones se resolverán en contra de los intereses públicos, y en pró, por consiguiente, de los intereses particulares de la Compañía Trasatlántica.

Declaro, Sres. Diputados, que entro con temor, con mucho temor en este debate; pero no porque crea que no es para mí un deber inexcusable entrar en él, considerando como considero altamente perjudicial a los intereses públicos el contenido, de esos artículos 6.º y 7.º que he de examinar, sino porque me ha sido siempre enojoso dar pretexto á los que no me conocen para sospechar acerca de los móviles que me inducen á tomar esta ó la otra actitud; y lo siento, porque aun careciendo de toda autoridad mi palabra, no quisiera pronunciar ni una, que de cerca ni de lejos molestara á los dignos, dignísimos individuos de la Comisión, y mucho menos todavía al Gobierno, al cual deseara yo no ocasionar la más leve, la más pequeña dificultad, en tanto, por supuesto, que perseverare en los propósitos de cumplir los compromisos políticos contraídos con el país liberal, y á los cuales debe, á juicio mio, su exis-

tencia en el Poder, el Ministerio del Sr. Sagasta.

Debo declarar así mismo, Sres. Diputados, la firmísima resolución que me anima de no faltar á ningun género de conveniencias: por lo tanto, si en el calor que estas disputas ó estas competencias engendran, y si por carecer, como carezco, de la importante cualidad de dominar la palabra pronunciara alguna que de cerca ó de lejos molestase a cualquiera persona presente ó ausente, es mi voluntad que esa palabra se tenga por no dicha y por retirada además sin reservas de ninguna clase á la primera insinuación que se me haga, y sin más preámbulo voy á entrar en materia.

Mi enmienda, como he dicho, tiene por objeto principalmente examinar con alguna detención las cláusulas contenidas en los arts. 6.º y 7.º del contrato sometido á la deliberación de la Cámara.

La primera cláusula del art. 6.º dice literalmente: "El Gobierno se compromete á no celebrar mientras dure este contrato otros que tengan por objeto subvencionar nuevas líneas de vapores entre los mismos puntos."

Señores Diputados, yo (y supongo que á la mayor parte de vosotros os habrá sucedido lo que á mí), he sentido una verdadera pena al ver consignada semejante cláusula en un contrato cuya duración ha de ser de veinte años. ¿Que el Gobierno se compromete á no celebrar nuevos contratos ni á subvencionar nuevas líneas de vapores entre los puntos que han de visitar y servir los de la Compañía Trasatlántica objeto del contrato! ¿Se ha fijado el Gobierno, se ha fijado la Comisión en las graves, gravísimas consecuencias, en los verdaderos conflictos que un compromiso de esta naturaleza puede traer al país? ¿Tan poca fé tiene el Gobierno en las energías de nuestra raza y en los progresos de la mecanica aplicada á la navegación que no teme que al cabo de veinte años resulte este contrato un verdadero despropósito? ¿Que el Gobierno se compromete á no celebrar nuevos contratos que no tengan por objeto subvencionar nuevas líneas destinadas á prestar servicio entre los puntos que ha de visitar la Compañía Trasatlántica!

Yo, Sres. Diputados, no quiero hacerme la ilusión de que España recobre en un periodo relativamente corto su antigua grandeza, su antiguo poderío en Europa; pero entiendo que, sin hacerme ilusión alguna, es lícito presumir que España, bien sea por el desenvolvimiento de su riqueza, ó bien sea por el ejemplo que nos suministra Italia, que sin ser nada ó muy poco hace veinte años, es hoy una de las primeras Potencias del mundo, bien puede esperarse, digo, que España, a virtud de sus propias energías ó mediante una afortunada política, alcance antes de diez años una gran preponderancia en Marruecos, por ejemplo, si eso sucede, ¿es justo, es conveniente, es acertado siquiera que España no pueda celebrar nuevos contratos que tengan por objeto subvencionar otras líneas de vapores entre sus puertos y los del Imperio de Marruecos que las establecidas en el presenta contrato?

Supongamos que las corrientes de simpatía establecidas entre nuestro país y las Repúblicas sudamericanas por una parte, y otra el desenvolvimiento de nuestro tráfico con la República argentina, (que ya ha llegado á alcanzar en el año de 1885 nuestra exportación de vinos á aquél país la importantísima cifra de 150.000 pipas de 40 arrobas cada una); supongamos, digo, que

esas corrientes exigen, hacen absolutamente indispensable subvencionar, en esta ó en otra forma, nuevas líneas de vapores entre España y la República argentina, sería conveniente, ni acertado, y mucho menos justo que España si llegara ese caso, cuya posibilidad nadie puede poner en duda, careciera de derecho para celebrar nuevos contratos, para subvencionar nuevas líneas destinadas á prestar servicios entre nuestros puertos y el puerto de Buenos-Aires?

Supongamos más; supongamos (Dios no lo quiera), que las exigencias de la política nos obligasen á entendernos con una Potencia militar; que á consecuencia de esa inteligencia emprendiésemos una expedición á la China, por ejemplo, y que por resultado de esa expedición nos apropiásemos parte de aquél inmenso territorio. ¿Por qué, si tal sucediera, había de carecer de derecho nuestro Gobierno para establecer una sola línea de vapores que sirviese á la vez á China y Filipinas, montándola en condiciones, tanto por la velocidad, como por la comodidad, que por la economía, que á su lado resultase un verdadero despropósito la manera de hacer el viaje, tal cual ahora se establece con aquellos países en el proyecto puesto á discusión? Y he de decir más, señores Diputados, ¿cómo han de renunciar las Antillas á la celebración de nuevos contratos que tengan por objeto establecer nuevos servicios entre nuestros puertos y los suyos cuando precisamente antes de ser rectificado este contrato por las Cortes, antes de empezar á regir, ya se ha presentado á la otra Cámara una exposición suscrita por navieros, industriales, comerciantes y hacendados de la isla de Cuba, quejándose de que se establezcan velocidades postales de 11'50 millas por hora para el servicio actual, de 12 para el servicio que se haga desde 1888, y como máximun, de 12'50 desde 1893, cuando precisamente en estos momentos las Antillas pueden comunicarse con Europa por medio de buques que hacen el recorrido con una velocidad de 14 millas por hora? Para demostrar los industriales, comerciantes, navieros y hacendados de Cuba que el contrato celebrado entre el Gobierno y la Compañía Trasatlántica es un verdadero despropósito, acompañan á esa exposición los cálculos medios de Mr. Well para 1886, de los cuales resulta que de once líneas citadas en ese trabajo, en ocho hay buques que tienen marcha desde 13'25 á 16'18 millas por hora. Esto para 1886, que de 1887 en adelante, ha de ser tal la velocidad, que si se adopta para el servicio entre la Península y las Antillas una marcha de 11 millas, aunque sea de las llamadas nudos, toda la correspondencia de Cuba y Puerto-Rico se hará por medio de los buque-correos extranjeros, resultando así ineficaz el servicio postal español. Dentro de pocos días, dice esa exposición, una carta podrá ir de Madrid á Nueva-York en ocho días, y á la Habana en once, y esto cuatro veces á la semana.

Cuando estas quejas se producen y estos hechos se alegan, ¿es justo que España haya de renunciar por espacio de veinte años á colocarse en las condiciones en que se hallan colocadas hoy casi todas las Potencias de Europa? Acordémonos de lo sucedido á la Compañía Cunard. Hace veinticinco años, los buques de esa Compañía invertían de doce á doce y medio días desde Liverpool á Nueva-York, y hoy hacen ese recorrido en seis días ó seis y medio.

Una duda me asalta, Sres. Diputados, y es la de si acertaré ó no á exponer con claridad mi pensamiento. Si yo pudiera poner ante vuestra conciencia, con la evidencia que aparece ante la mía, la enormidad de los perjuicios que para los intereses públicos puede traer la aplicación de los arts. 6.º y 7.º del contrato, yo afirmo que no podría menos de aceptar el sentido de la enmienda que estoy apoyando.

La cláusula 2.ª del art. 7.º dice:

"La Compañía concesionaria disfrutará de los privilegios y ventajas que por disposiciones generales se otorguen á la marina mercante española."

Terminada, ó á punto de terminarse, la red general de nuestros ferro-carriles, y concluyendo todos ó la mayor parte de ellos en puertos importantes, ha llegado el caso de prestar preferente atención al comercio marítimo, que precisamente empieza en los muelles donde el ferro-carril acaba.

Hablar aquí con esta ocasión de la necesidad y de la utilidad del comercio marítimo, recordar que España es una Potencia marítima y colonial, y que es necesario, por lo tanto, prestar la debida atención á esta manifestación de la riqueza pública, me parece inútil, y sería hasta cierto punto faltar al respeto que me merecen los señores Diputados; así que he de dar por supuesto que no hay ninguno, absolutamente ninguno, que no acepte como un hecho inconcuso la necesidad de procurar el engrandecimiento marítimo.

Varias causas han contribuido en España al decaimiento de la industria naviera, pero entre esas causas descuellan principalmente las dificultades puestas por nuestra legislación al comercio marítimo, y además las trabas y gravámenes que pesan sobre el buque, hasta tal punto, que con estar tan recargadas en España todas las manifestaciones de la riqueza pública, acaso haya muy pocas que lo estén tanto como la industria naviera. Esto ha motivado sin duda unas palabras consignadas en el dictámen de la subsecretaría del Ministerio de Marina, dictámen ó informe que corre unido al expediente, y que voy á permitir-me leer á la Cámara.

Las palabras á que me refiero dicen así:

"Si no llegamos á introducir en la legislación marítima y administrativa las urgentes reformas que reclama el atraso de nuestra navegación, si no arbitramos los recursos necesarios para los gastos y sacrificios que serían reproductivos en el doble concepto de dar mayores rendimientos al Tesoro y proporcionar al Estado buques y servicios; si no procuramos ensanchar el tráfico, hoy limitado á los puertos capitales de nuestras Antillas y Filipinas, de modo que se extienda á otros del Archipiélago, á Marianas, Carolinas, Fernando Póo y demás posesiones españolas del golfo de Guinea, y responda eficazmente á la necesidad de desarrollar nuestro comercio marítimo y de realizar nuestras aspiraciones políticas respecto á las Repúblicas hispano-americanas, previendo á tiempo las consecuencias de la apertura del Istmo de Panamá, quejaremos excluidos del tráfico general y reducidos al exíguo que hoy mantenemos, sin poder evitar que llegue á monopolizarse completamente en banderas extranjeras; siendo lo más doloroso que otro tanto sucederá en nuestros mismos puertos y en los mercados de todas las Américas de raza española."

Ya hoy la concurrencia de buques extranjeros en puertos españoles hace sobre el 50 por 100 ó mas de su tráfico, y en gran número de los comerciales del extranjero, frecuentados por buques de todas las naciones, ó no figura nuestra bandera, ó solo está representada en un número insignificante de buques.

El porvenir de España depende del desarrollo del comercio é intereses marítimos, y á este fin es forzoso que se dirijan los esfuerzos de la Administración del Estado. De lo contrario resignémosnos á las fatales consecuencias de la situación que atravesamos y de ocupar entre las Naciones civilizadas un lugar bajo en demasía en marina mercante y de guerra."

¿Qué hacer en este caso para procurar el engrandecimiento de nuestra industria naviera y sacarla de la lamentable situación en que se encuentra, segun el informe que acabo de leer? Luchando como luchan las Naciones por aumentar el tráfico en sus puertos en bandera nacional y

esforzándose así mismo en inutilizar la mayor parte del general, con estímulos de primas y subvenciones que compensen los derechos é impuestos á que están sujetos los buques; no queda otro recurso que imitar á Francia, la cual, además de las subvenciones que paga á varias líneas de Empresas establecidas, concede primas de 60, 40, 20 y 10 francos respectivamente por tonelada de capacidad, segun que en la construcción se emplee acero, hierro ó madera, respectivamente; las concede también á las máquicas, aparatos auxiliares, etc. por cada 100 kilogramos de peso, indemniza por todo cambio que tienda á aumentar la capacidad del buque, por el de calderas, si son francesas, por tonelada de registro de los buques nuevamente construidos en astilleros nacionales, y por cada 1.000 millas que navegan; reduciendo á la mitad la subvención en el caso de que sean de construcción extranjera."

Ahora bien; si España se decide á imitar á Francia, y convencida de la necesidad de proteger ó amparar la marina mercante, otorga á ésta ciertos beneficios ó ventajas, ¿sería justo que esos beneficios y esas ventajas que se otorguen á la marina mercante se hagan extensivos á la influente y poderosa Compañía Trasatlántica? ¿Dónde quedaría en ese caso la justicia y su inseparable hermana la equidad? ¡Ah! Sres. Diputados, el propósito de la Compañía Trasatlántica está bien conocido, ha oído que solo ella es en España la Sociedad naviera que ofrece garantías, formalidad, para el cumplimiento de sus contratos, y ese monopolio que por tal consideración viene ejerciendo pretende asegurarse para el porvenir de suerte y manera que aquí no nazca, ni prospere industria, ni Empresa ni vier capaz de hacer competencia á la Compañía trasatlántica en las operaciones y tráfico á que la misma se dedica.

La tercera cláusula del art. 6.º que examino dice: «Asimismo no podrá ser sometida á ningún impuesto especial.» Yo no sé si lo que voy á decir á este propósito es ó no de todo punto pertinente, pero si no lo es, ruego á los individuos que me escuchan me dispensen.

Pertenezco, Sres. Diputados, á una familia de agricultores; he nacido en un pequeño pueblo rural, y en ese pequeño pueblo rural me he criado, cuya circunstancia me ha hecho conocer muy de cerca, aunque afortunadamente no las he experimentado, las necesidades y las estrecheces que asedian constantemente á la clase labradora. Conozco que la generalidad de esa clase carece hasta de lo necesario para atender á reponer las fuerzas que pierde á virtud de su incesante trabajo: recuerdos contemporáneos míos á quienes la escasez de la alimentación por una parte, y lo rudo de las faenas agrícolas por otra, han hecho prematuramente viejos, hasta el punto de que sea muy general en la clase labradora carecer de aptitudes físicas para dedicarse á los trabajos propios del campo á la edad de 45 años. ¿Y ha pensado el Congreso en las causas que producen eso?

Pues la causa principal consiste en que en España toda ó casi toda la contribución gravita sobre la tierra y sus productos, originándose de este tal malestar, tal ruina, tal miseria entre la clase labradora, que son pocos los afortunados de esa clase que no se rinden á los agentes de la contribución ó á las manos de la usura. Y cuando esto sucede, ¿es justo que el Gobierno pacte, obligándose á no imponer ninguna contribución especial, cualesquiera que sean las necesidades, cualesquiera que sean las circunstancias en que se encuentre este país, y sean los que quieran los beneficios y ventajas que obtenga la poderosa Compañía Trasatlántica?

Hay un pueblo en el distrito que tengo el honor de representar, que hace veinte años era un pueblo floreciente, un pueblo rico, porque en él se cosechaba una abundante cantidad de castaña y una abundante cosecha de seda, con cuyos productos, aquellas gentes aseguraban su alimentación para todo el año y el abrigo en el invierno. Durante esos veinte años, aquellas dos cosechas han desaparecido enteramente, con lo cual el pueblo á que me refiero se ha quedado sin ingresos. ¿Cree el Congreso que nuestra despiadada Administración ha oído las quejas de aquella infortunada gente, reducida sola y exclusivamente á que se les rebaje la

contribución en la proporción que han perdido sus cosechas, á que se les rebaje el impuesto en relación siquiera á la baja que ha tenido su riqueza imponible?

Pues nuestra Administración está constantemente sorda á esas gestiones y á esas reclamaciones; y ha sucedido que aquel pueblo que hace veinte años tenía 500 vecinos, hoy ha quedado reducido á 250. Con los ahorros reunidos los años en que hubo cosecha de castaña y seda, aquellas gentes siguieron pagando las contribuciones; pero como todo concluye en este mundo, y mas que todo el dinero, llegó un día en que ya no tuvieron para pagar la contribución, y entonces el fisco ó sus agentes embargaron las propiedades donde se producía la castaña y la hoja para alimentar el gusano de seda, y hoy es el día que toda la propiedad de aquel pueblo está embargada, y hoy es el día que á consecuencia de semejante estado de cosas andan descalzos hasta algunos de los concejales del pueblo de Garganta la Olla, que es el pueblo á que, Sres. Diputados, me refiero.

Y cuando esto sucede, cuando esto ocurre en aquel pueblo, y de seguro habrá muchos en España que se encontrarán en idéntica situación, ¿es justo, es siquiera equitativo que se venga á establecer una condición, una cláusula como esta, que, despues de todo, ata al Estado para que no pueda imponer sobre la Trasatlántica mientras dure este contrato ninguna contribución especial, cualesquiera que sean las necesidades del país? Pues qué, ¿no podemos tener una guerra en que sea de necesidad reunir recursos é imponer contribuciones, no solamente sobre aquellas clases necesitadas, sino sobre Empresas tan poderosas como la Compañía Trasatlántica? Yo ruego al Gobierno que se fije en estas cosas; que no haga cuestión de amor propio el sostener cláusulas y condiciones que muy bien han podido pasar desapercibidas al redactarse ó al firmar este contrato; yo ruego al Gobierno que se fije en las consecuencias que ciertos hechos engendran; que se fije en que nada quebranta más que esta clase de negocios; que se fije, finalmente, en que todos los grandes conflictos sobrevenidos á este país, han sido ocasionados por hechos de esta naturaleza; yo le ruego que se fije en todo eso, y atienda las palabras de este adversario leal, que nada quiere, que nada apetece tanto como que ese Gobierno tenga todo el tiempo que sea necesario para cumplir los compromisos políticos que ha contraído con el país liberal.

Otra cláusula del art. 6.º del contrato dice así:

«Si la supresión de viajes obligase á la Compañía á retirar ó inutilizar una parte de su material, el Gobierno estará obligado á la correspondiente indemnización.»

De todas las cláusulas contenidas en este contrato, no hay ninguna más importante que ésta, ninguna ha de dar lugar á tantas cuestiones y contiendas como ésta que acabo de leer; á juicio mio en esta cláusula es en donde se revela el talento del representante ó del presidente de la Sociedad Trasatlántica; indudablemente en esta cláusula es donde un día ha de apoyar sus pretensiones la Compañía Trasatlántica para obligar al gobierno á pagar crecida indemnización ó á quedarse con los cuatro barcos viejos que tiene pudriéndose en sus arsenales.

Se hablado de haber consignado el compromiso de establecer líneas de ensayo, entre otras las de España con la República Argentina. ¿Hay nadie que conozca algo esta clase de negocios, que pueda creer que el ensayo de una línea de seis viajes redondos al año entre los puertos de España y los de la República Argentina pueda dar resultado aceptable? ¿Como quiere el Gobierno que dé buen resultado el ensayo de una línea destinada á hacer solo seis viajes redondos durante un año á la citada República cuando esta puede exportar sus productos diariamente á España y recibirlos de ésta por conducto de las Empresas navieras establecidas en Francia, Inglaterra, Italia y Alemania, cuyos barcos tocan casi todos en nuestros puertos? ¡Valiente competencia podrá sostener la Trasatlántica y buenos resultados dará el ensayo pactado por el Gobierno con la misma! Y sobre todo, si se tiene en cuenta que la

responsable reclamación de perjuicios, cuando para evitarlo ha dado sus explicaciones el Sr. Gamazo, yo he de decir que esas explicaciones no son una garantía para los intereses públicos. El contrato dice que si no dieran resultado estos ensayos, y por consecuencia de lo mismo se viese obligada la Compañía á retirar ó inutilizar una parte de su material, el Gobierno quedará comprometido á pagar la indemnización correspondiente.

Esto es una cosa muy grave; esto es una cláusula que ha de dar seguramente á reclamaciones por parte de la Compañía, que por ser muy poderosa ha de obligar al Estado á entregarse á sus desmedidas exigencias ó á quedarse con esos barcos, con los que podrá aumentar el número ya bastante crecido de los barcos inservibles que tiene en sus arsenales.

Voy á examinar, porque comprendo la situación de la Cámara, el art. 7.º del contrato, artículo que, como ha dicho muy oportunamente el Sr. Gamazo, es el módulo puesto á la corriente de la subvención para que disminuya en provecho del país, para que aumente y mejore los servicios; para que, en una palabra, nos acerquemos al *desideratum* que persiguen los que impugnan el proyecto. Cuando leí este artículo con más cuentas que el rosario y más pecados que el Korán, se me ocurrió el cálculo que suelen hacer las gentes sencillas á propósito de lo poco que producen en España las acciones de ferro-carriles. Esas gentes no se fijan en que en la construcción de los ferro-carriles españoles aparece gastado dos ó tres veces más de lo que se ha gastado realmente. Supongamos para que podamos entendernos que un ferro-carril aparecen gastados 75 millones de pesetas cuando en realidad de verdad no se han gastado ó no han debido gastarse más que 25 millones, y que ese ferro-carril en que resulta empleado un capital de 75 millones de pesetas divide entre sus accionistas un 3 por 100 de interés anual. Luego si en ese ferro-carril aparecieran gastados solo 25 millones de pesetas, suma realmente empleada en su construcción, los accionistas repartirían un interés á su capital de un 9 por 100.

Pues sobre este montaje, sobre esta base, prepara habilidosamente la Compañía Trasatlántica su cálculo, la cual, luego que se haya reintegrado: primero, de los gastos corrientes de entretenimiento del vapor; segundo, de la parte proporcional de los gastos generales en la explotación de los servicios contratados; tercero, del 6 por 100 del valor del barco (según balance), como prima de seguro; cuarto, del 5 por 100 del capital del barco y 20 por 100 de su mobiliario, como amortización; quinto, del 5 por 100 del valor de inventario del barco; sexto, del 5 por 100 como fondo de reserva especial de las líneas que deberán ser servidas en ejecución del presente contrato; y sétimo, de los gastos hechos en concepto de mantenimiento de hombres, carbon, conservación de máquinas, útiles, etc., etc., porque hasta esta indeterminación hay en el contrato, entonces es cuando, y al cabo de cinco años, el Gobierno podrá exigir que la tercera parte de ese sobrante, se invierta en el establecimiento de nuevas líneas, en aumentar la marcha de los vapores, en proporcionar mayor comodidad á los viajeros, ó en mejorar las condiciones del servicio del Estado. Es decir, que aquí podría tener perfecta aplicación aquí antiguo romance que dice:

Quando vayamos á Flandes
Y le hayamos conquistado,
Recuérdame que te he dicho
Que te he de prometer algo.

He dicho anteriormente, que no quiero pronunciar palabras que puedan molestar á ninguno de los dignos individuos de la Comisión y menos todavía al Gobierno, pero francamente,

¿dónde está la previsión del Gobierno al consignar cláusulas y condiciones como las contenidas en el art. 7.º del contrato celebrado con la Trasatlántica? ¿Se ha fijado el Gobierno, se ha fijado la Comisión, en que el personal que ha de llevar la contabilidad, en que el personal que ha de prestar servicios en los puertos, en los barcos, en los escritorios, han de ser y no pueden menos de ser nombrados por la misma Empresa? ¿Y qué ha de hacer ese personal, más que seguir las indicaciones que sobre asuntos de contabilidad le haga la Compañía? ¿Qué garantía se dá á esos funcionarios, mas que la inmediata separación de sus cargos en tanto en cuanto no se presten á seguir los propósitos y las indicaciones que les hagan sus jefes?

¿Quiénes, sino los empleados nombrados por la Compañía Trasatlántica, han de llevar la cuenta de los gastos corrientes de entretenimiento del vapor; de la parte proporcional de los gastos generales en la explotación de los servicios contratados; de los gastos hechos en concepto de mantenimiento de hombres, carbon, conservación de máquinas, útiles, etc., etc.? ¿Quién ha de llevar esta cuenta mas que el personal nombrado y designado por la Compañía? Si aquí se diera intervención á funcionarios dependientes del Estado, habría justificación para una cláusula semejante: pero no la hay desde el momento en que se excluye la intervención del Estado, porque la intervención de que hablaba el Sr. Gamazo es una intervención perfectamente inútil, porque si el Estado puede inspeccionar los libros de contabilidad de Empresa, el Estado no puede intervenir en la compra de lo necesario para el sostenimiento de los buques, y en tantas otras cosas de las que comprende una Empresa de la importancia de la Trasatlántica,

Yo no quiero pronunciar palabra que moleste absolutamente á nadie, porque es muy grande el respecto que me inspiran todos los Gobiernos de mi país, y singularmente el que hoy se encuentra al frente de sus destinos; pero con ser muy grande y muy profundo el respeto que me inspira el Gobierno, necesito manifestar, no que el Gobierno no haya leído el expediente, sino que no ha leído con la detención necesaria el contrato objeto de nuestra deliberación, y que no se ha fijado en la larga serie de concesiones otorgadas en el mismo á la Compañía Trasatlántica, concesiones que no podrán menos de dar lugar á muy serios conflictos en el porvenir.

Entre los hechos que se admiten como indudables y que pueden servir de base para los cálculos que han de tenerse presentes á fin de liquidar el Gobierno en su día ese 33 por 100 de beneficio que se le otorga, se establece que habrá de reintegrarse á la Compañía del 6 por 100 del valor del barco según balance. Supongamos que el valor dado á los barcos no es el que en realidad tienen; supongamos que se les ha dado un precio mayor en una tercera parte mas, ó en una mitad de lo que en realidad valgan; en cuyo caso no será un 5 ó un 6 de interés lo que perciba la Compañía Trasatlántica, sino un 12 ó un 15 por 100 de su capital, según que sea un doble ó un triple del verdadero el valor en que justiprecia esos barcos. Por consiguiente, sería de absoluta necesidad que el Estado hubiera de intervenir en el justiprecio de ese material, y como quiera que en el contrato no se establece que el Estado haya de tener esa intervención, resultará que tendremos que aceptar como hecho indiscutible el valor que á su material dá en sus balances la Compañía Trasatlántica, y siendo esto así, vuelvo á repetir lo que antes he dicho, no será un 5 sino que podrá ser un 10 ó un 15, según sea doble ó tres veces más el valor que la Compañía Trasatlántica dá á sus barcos.

De los 25 barcos que componen la flota de la Compañía citada, ya se ha dicho multitud de veces que 9 han sido construidos después del año 1876, y que los restantes se construyeron antes de la citada época; por consiguiente, bien puede asegurarse que gran parte de ese material no puede tener las condiciones necesarias para prestar, desde el día en que se ratifique este co en

la Compañía á sus accionistas, se consigna un valor de 36 millones de pesetas á ese material. Y yo pregunto: ¿Es justo suponer que ese material, que esos 25 barcos valen la cantidad que les asigna la Compañía Trasatlántica? Porque hemos de tener presente que de esos 25 barcos, 11 pertenecieron á la flota del Marqués del Campo, en cuya época, á juicio de la Compañía Trasatlántica, eran esos barcos los más desvencijados y más viejos que recorrían los mares demandando: y que desde el momento en que han entrado á ser propiedad de esa Compañía se dice que son los mejores y más importantes que recorren los mares.

Ahora bien; si de los 25 barcos que componen la flota de la Trasatlántica, 11 fueron comprados al Marqués de Campo en la suma de 2 millones de duros, hace cuatro ó cinco años, y esos 11 barcos son de los mejores que tiene la Compañía, ¿cómo hemos de conceder que habiendo costado cada uno de ellos novecientos mil y pico de pesetas, hace, digo, cuatro ó cinco años, valgan hoy millon y medio de pesetas cada uno? ¿Es esto serio? ¿Es esto siquiera formal?

No quiero cansaros más, Sres. Diputados, y concluyo rogándoos os fijéis en las consideraciones apuntadas, rogando que os fijéis en lo que vais á votar; que os fijéis entanto contribuyente como se vé agobiado por los impuestos irresistibles que sobre él gravitan á consecuencia de proyectos de contratos y otros excesos, análogos por su índole y naturaleza al que es objeto de este debate; os ruego; finalmente, que os fijéis en lo que importa y vale más que todo esto; en las exigencias de la razón y de la justicia, malparadas ciertamente, si lo que no es de esperar de vuestra rectitud y patriotismo, desechais la enmienda que he tenido el honor de apoyar.

El Sr. Cepeda: Pido la palabra para rectificar.

El Sr. Presidente: La tiene V. S.

El Sr. Cepeda: He de comenzar dando las gracias al señor Marqués de Terverga por las primeras palabras que en su discurso me ha dedicado. Yo sé bien que esas frases son hijas de la bondad de S. S., y que no han sido dichas porque yo las merezca.

Inviertiendo el órden que ha seguido el señor Marqués de Terverga al contestar á mi discurso, voy á comenzar por hacerme cargo de las observaciones que S. S. ha expuesto relativamente al art. 7.º del contrato celebrado entre el Gobierno y la Compañía Trasatlántica. Sin ese artículo, bien puede asegurarse que los intereses públicos quedarían á salvo de la serie de las reclamaciones á que ha de dar lugar ese contrato; reclamaciones que han de traducirse en perjuicio de aquellos intereses.

El Sr. Marqués de Terverga ha sentado un hecho que no concuerda con lo que resulta del contrato; ha dicho S. S. que una vez resarcida la Compañía y recibidas esas indemnizaciones de los gastos consignados en el art. 7.º, el 33 por 100 de los beneficios que resulten será para el Estado, y esto no es exacto, ese hecho no resulta del contrato. El contrato dice textualmente de esta manera:

"Que después de cubiertos los gastos y pasados cinco años, el Gobierno podrá exigir que la tercera parte de ese sobrante se invierta en el establecimiento de nuevas líneas, en aumentar la marcha de los vapores, en proporcionar mayor comodidad á los viajeros, ó en mejorar las condiciones del servicio del Estado."

Esto, después de todo, al Estado podrá reportarle alguna utilidad, pero á quien en definitiva favorece y beneficia es á la misma Compañía Trasatlántica, porque esa parte de los beneficios hará que aumente el movimiento de viajeros á medida que los barcos sean más cómodos y tengan mejores condiciones; de modo que aumentaran los transportes y obtendrá mas ventajas la Trasatlántica. Pero esto es muy distinto á decir que el 33 por 100 de esos beneficios ingresará en las arcas del Estado en cuyo caso podría aplicarlos al pago de una parte de la subvención anual. De suerte que la redacción terminante y clara del artículo á que me refiero no permite asegurar lo que ha dicho el señor Marqués de Terverga, que el 33 por 100 de los beneficios va á ser para el Gobierno; eso no es exacto.

Ha dicho también mi digno amigo el señor

Marqués de Teverga que la cláusula del art. 6.º, referente á que el Gobierno no podrá imponer ningun gravámen especial á la Trasatlántica, ha tenido por objeto el impedir que se imponga exclusivamente á esa Compañía como tal Compañía naviera. Yo he comprendido, desde luego, cuál es el pensamiento de la Comisión, á quien hago la justicia de creer que ese, y no otro es el sentido de la cláusula, pero así como cuando un particular contrata con otro particular, procura establecer las cláusulas y condiciones de una manera clara y terminante, para evitar ulteriores reclamaciones, así ha debido procurar hacerlo la Comisión, ya que en ella hay personas de la competencia del señor Gamazo, cuya ilustración nadie, y yo menos que nadie, pone en duda. Es, por lo tanto, verdaderamente extraño, que una cuestión como ésta no se aclare como debe aclararse para evitar disgustos y reclamaciones.

Por otra parte, la Compañía Trasatlántica tiene establecido en sus estatutos que puede dedicarse á un sinnúmero de operaciones; y mientras no se determine con precisión qué operaciones de las que la misma realice son las exceptuadas de todo impuesto especial, puede suceder que la Compañía venga un día á dar á esta cláusula una extensión y un alcance que en realidad, no tiene, y que según las palabras del Sr. Marqués de Teverga, no debe tener. Por eso yo quisiera que esta cláusula se redactara con completa claridad para evitar reclamaciones se presentaran, me temo mucho que se despacharian á favor de los intereses particulares de la Trasatlántica, y en contra de los intereses generales del Estado, como ya expuse.

Ha dicho el señor Marqués de Teverga que la cláusula mas importante del art. 6.º no puede dar lugar á las dudas que he tenido el honor de exponer esta tarde. Dice esa cláusula lo siguiente:

"Si la supresion de viajes obligase á la Compañía á retirar ó inutilizar una parte de su material, el Gobierno estara obligado á la correspondiente indemnización."

Ahora bien; si se suprimen algunos de los servicios establecidos, queda ó no queda el Gobierno obligado á pagar á la Compañía la consiguiente indemnización. Ha dicho tambien S. S. contestando á mis observaciones relativas cláusula, que hay en el contrato otro artículo por virtud del cual el Gobierno y el concesionario tienen el derecho de denunciar el contrato dentro de los dos primeros años; y por consiguiente, que haciendo la denuncia en ese plazo, no habra lugar á la indemnización. No dudo de la inteligencia que el art. 6.º de la Comisión; sé que según esa inteligencia no habra lugar á la indemnización; sé que hay, en efecto, un artículo adicional que concede al Gobierno y al concesionario el derecho de denunciar dentro de los dos primeros años, á contar desde el día en que hubiesen empezado á prestarse los servicios de Buenos-Aires, Fernando Póo y Marruecos; pero creo que tratándose de asuntos de esta clase, importa mucho evitar toda duda y toda cavilosidad. ¿Se deduce de que puedan denunciarse esos servicios que quede el Gobierno libre de la obligación de pagar daños y perjuicios á la Compañía? Pues si lo uno no es deducción lógica de lo otro debe decirse claramente en el contrato.

Yo, que conozco hasta cierto punto la importancia de nuestro comercio con las Repúblicas hispano-americanas, estoy convencido de que si se estableciese el servicio con aquél país, con las condiciones de velocidad y comodidad de las líneas francesa, inglesa é italiana, es posible que diera buen resultado, pero casi me atrevo á asegurar que no lo dará en la forma en que el servicio ha de hacerse según el contrato, y por esto me temo que la cláusula referida se ha establecido de una manera hábil por la Compañía Trasatlántica, preparando así la cosa para salir de los barcos viejos que tiene, y obligar al Gobierno á que se los compre.

Aparte de esto, ¿qué sucedería si se tratara de suprimir algun servicio que no fuera el de Fernando Póo, el de Buenos-Aires ó el de Marruecos? ¿Estaría obligado el Gobierno á indemnizar á la Compañía? Yo creo que esto debe consignarse de una manera explícita y terminante en el contrato, evitando de esa suerte dudas y reclamaciones que en su día pudieran suscitarse.

Ha dicho el Sr. Marqués de Teverga que se

viene hablando por la mayor parte de las personas que han intervenido en esta discusión que se recibe la correspondencia de la gran Antilla por medio de las combinaciones que hay al cabo de doce ó catorce días, y nos habló de una certificación oficial, según la cual esto no es exacto. Tengo á la vista una carta suscrita en la Habana el día 30 del último mes, y que el 15 del corriente ya se encontraba en Madrid, lo cual prueba de una manera elocuente la inexactitud de los informes suministrados en contrario á S. S.

El Sr. Presidente: Señor Diputado, está dando S. S. una excesiva amplitud á su discurso, ruegole que se limite á rectificar.

El Sr. Cepeda: Señor Presidente, yo estoy siempre incondicionalmente á la disposición de S. S., y por consiguiente, voy á ver si me resta algo que rectificar; y si así es, lo haré con la mayor brevedad.

Ha hablado el Sr. Marqués de Teverga de que es necesario suponer que todos los empleados de la Compañía Trasatlántica no han de faltar al cumplimiento de sus deberes. Yo desde luego hago justicia á los empleados de la Compañía Trasatlántica, y que ellos no procurarán de ningún modo faltar á sus deberes; pero respecto de este punto se me ocurre objetar lo siguiente:

Cuando un particular contrata con otro, procura establecer todas aquellas condiciones y cláusulas que respectivamente les han de servir para asegurar el cumplimiento de sus mútuos derechos y obligaciones. Se me quiere decir, ¿qué garantías son las que se reservan al Gobierno ese contrato? ¿Qué garantías reserva la Comisión al Gobierno en esa operación de contabilidad, según la cual, y cuando la Trasatlántica haya cubierto los gastos consignados en el art. 7.º, es el caso de destinar el 33 por 100 restante á los fines y objeto expresados en el primer párrafo del citado artículo? Yo creo que no procurarán faltar á su deber los empleados de la Compañía Trasatlántica; pero S. S. no podrá negar la posibilidad de los que haya ó que esté al frente de la Compañía alguna persona que procure más por sus intereses particulares que por los intereses públicos, aumentando los unos á expensas de los otros. HE DICHO.

Juicio de la prensa.

«Es la palabra del Sr. Cepeda por todo extremo correcta y muy adecuada para un debate como el que actualmente ocupa á la Cámara, pues su oratoria tiene gran parecido con la de la escuela inglesa, que se apoya mas en hechos que en frases hechas de antemano y figuras retóricas.»

(El Imparcial.)

«El propósito del Sr. Cepeda era santo á más no poder, y la elocuencia con que apoyó sus pestimas intenciones hubiera convenido á una piedra; mas en esto de la Trasatlántica, los fusionistas y conservadores superan en dureza á nuestros más resistentes adoquines, y la enmienda del distinguido orador republicano fué deshechada en votación ministerial.»

(El Liberal.)

«Nuestro querido amigo D. Ramón Cepeda, aunque no espuesto de la enfermedad que ha inspirado tanto cuidado á sus amigos, como tuviese presentada una enmienda á la base sexta del contrato, no quiso dejar de apoyarla, y con alguna fiebre todavía tomó la palabra é hizo un discurso razonado y elocuente, que ahondó hasta las entrañas mismas del asendereado proyecto.»

El Sr. Cepeda, con verda tera fuerza de análisis, descubrió en el texto mismo del artículo del proyecto de que manera han sido atendidos y servidos los intereses de la Compañía.....

Por eso decía con justa razón y grande elocuencia el orador, que la modificación de esos artículos se impone de un modo indudible.

El diputado por Plasencia ha sido muy felicitado por su discurso.»

(El Globo.)

CRÓNICA LOCAL Y GENERAL.

Por falta de espacio no podemos contestar á *Las Antorchas*, no lo tome á mala parte y en nuestro próximo número lo haremos.

Sepa Al-Haizari que nosotros no hemos inventado lo del candidato futuro para luchar en contra del robusto Sr. Gonzalez Fiori, ha sido *La Reforma* y por eso nosotros la devolvemos la pelota.

Ya sabemos que Al-Haizari no es *muñidor* de elecciones, pero lo es y con poca fortuna la persona á quien él consue nobleza nunca desmentida, hecha siempre su manto protector y procura sacar á flote en todos los malos pasos que en su vida pública ha dado.

EL CANTON no puede echar de menos aquella época, por la sencilla razón de que la combatió, sino con tanto lucimiento, más enérgicamente y con más justicia que nuestro colega lo hace con el señor Diz Romero.

Y conste, colega que ni nosotros somos entusiastas admiradores del Sr. Diz, ni tampoco de los que le censuran solo por que así lo crean conveniente.

Un asunto nos interesa con el Sr. Gobernador, y es, el esclarecimiento de lo de la suscripción nacional, y tenga entendido Al-Haizari que si el señor Diz Romero hace lo que los Sres. Ahumada y Ruiz Martínez en ese asunto, no le han de escasear nuestras censuras un poco más acres que la que él hoy le dirije.

En contestación á las preguntas que *La Reforma* nos dirije sobre el proceso del *muerto resucitado* le diremos:

1.º Que, por ahora, hemos dicho cuanto tenemos que decir.

2.º Que esperamos se levante el secreto sumarial para continuar nuestra tarea.

Y 3.º Que la razón de nuestro silencio obedece á que se nos denuncia cuando hablamos del asendereado proceso.

Libros.—Acaba de ponerse á la venta el cuaderno cuarto de la interesante obra del Sr. Rodriguez Solís, *Los GUERRILLEROS DE 1808 (historia popular de la guerra de la Independencia)*, que se publica con tanta aceptación.

Para que nuestros lectores puedan juzgar mejor del interés que encierra el nuevo cuaderno, vamos á copiar el sumario de los capítulos de que se compone:

«Blake.—Nuestras derrotas.—La Junta Central.—Vuelta á Madrid.—Doña Teresa Miranda y D. José Romeu.—Preparativos de defensa.—Defensa de Madrid.—Extraña conducta de Napoleón.—Nuevas desdichas.—Sucesos de Cataluña.—Saturnino Abuín.—La Junta Central en Sevilla.—Reglamento de Guerrillas.—Muerte del conde de Florida Blanca.—El general Moor.—Regreso á Madrid de José Bonaparte.—Batalla de Uclés.—Cataluña.—Derrota de Moor.—Salida de Napoleón de España.—Hechos.—¡Al combate!»

Esta obra está llamada á alcanzar un éxito extraordinario, tanto por la grandeza del asunto, cuanto por el mérito de la ejecución.

Se suscribe en casa del autor, Lavapies, 28 y 30 Madrid, y en las principales librerías de España, á una peseta el cuaderno mensual de 96 columnas de impresión, lleno de grabados.