

El Eco de Cartagena.

Año XXVI.

DIARIO DE LA NOCHE.

NUM. 7420

Precios de suscripción.

CARTAGENA.—Un mes, 2 pesetas; tres meses, 6 id.—PROVINCIAS, tres meses, 7 50 id.—EXTRANJERO, tres meses, 11 50 id.
La suscripción empezará contarse desde 1.º y 16 de cada mes.
Corresponsal en París para anuncios y reclamos, Mr. A. Lorotte, 31 bis rue Saint-Anne.

Números sueltos 15 céntimos.
REDACCIÓN, MAYOR, 24.

MIÉRCOLES 4 DE AGOSTO 1888.

Condiciones.

El pago será siempre adelantado y en metálico ó letras de fácil cobro.—La Redacción no responde de los anuncios, remitidos y comunicados, conserva el derecho de no publicar lo que recibe, salvo el caso de obligación legal.—No se devuelven los originales.

Anuncios á precios convencionales.
ADMINISTRACIÓN, MAYOR, 24.

NAVEGACION EXTRANJERA. DOCUMENTO DE ACTUALIDAD.

El gobierno francés acaba de conceder próroga de su servicio á las Mensajerías marítimas del Brasil, Plata, China y Nueva Caledonia.

De los documentos enviados al Parlamento con tal motivo, tomamos los párrafos.

«El camino de Oriente se acorta. De Constantinopla á París se tarda solo cuatro días. El Egipto se acercó extraordinariamente á Europa el mismo día en que los caminos de hierro italianos permitieron que fuesen los puertos de embarque para Alejandría y Brindis.

Nosotros no podemos quedarnos á la zaga de este movimiento y debemos aprovechar la renovación de contratos con las Mensajerías marítimas, para asegurar á nuestra marina su parte en el tráfico comercial que no puede ménos de establecerse.

El fin principal y la razón de ser de nuestras líneas subvencionadas es proteger los grandes intereses del país, asegurar el desenvolvimiento de nuestro influjo en el exterior por la frecuente presencia del pabellón nacional, mantener entre la Metrópoli, y sus posesiones de Ultramar las relaciones indispensables, garantizar el transporte de la correspondencia oficial y privada, el del personal y material por cuenta del Estado, abrir á nuestro comercio nuevos mercados facilitando el camino á la iniciativa particular, siempre tímida para empresas de cierta monta, y por último, para servir de modelo regulador á la

marina libre, así por la perfección de su material naval como por la exactitud de sus servicios.

Cuando esto se alcanza, el Estado puede considerar su misión satisfecha y cumplida.

Sin embargo, bien que no queramos inmiscuirnos en la gestión comercial de las líneas subvencionadas más de lo que convienen al interés mismo del Estado, creemos que sería útil en beneficio del comercio y de la industria nacional, estipular ciertas ventajas, como por ejemplo, un derecho de preferencia en igualdad de condiciones para la carga de mercancías francesas en los buques de la empresa, y para las provisiones de carbón francés en los puertos de Francia.

Al reorganizar el gobierno todos estos servicios postales del Mediterráneo, Indó-China, Brasil, la Plata y Australia, su objeto ha sido mejorar estas grandes líneas de las economías compatibles con una buena exportación.

Al buscar este doble fin, teníamos que elegir entre la adjudicación libre y la concesión á

una Compañía. Las ventajas y desventajas de los dos sistemas. Una comisión los ha estudiado no hace mucho, con motivo de la renovación de los antiguos contratos de los correos de Córcega y el Atlántico.

Los partidarios de la adjudicación, se apoyaban en las ventajas que proporciona ese sistema al Estado, al estimular la concurrencia y á la marina mercante, al promover la formación de nuevas Compañías de navegación.

Los partidarios de la concesión directa replicaban que la adjudicación, tan apropiada para garantir los intereses del Tesoro cuando se trata de servicios reducidos, pierde la mayor parte de sus condiciones cuando se aplica á empresas de la importancia de las grandes líneas de navegación.

Estas, en efecto, exigen la formación de un capital considerable, un material inmenso é instalación de agencias y corresponsales en el interior; presentando, un una palabra, dificultades tales de organización y ejecución, que muy pocos concurrentes pueden arrostrar.

Por otro lado, no es posible prescindir de la enseñanza que se saca del ensayo hecho, de lo que es el sistema de la adjudicación, por las líneas de Córcega y el Atlántico.

El servicio de Córcega no halló la primera vez ningún postor; y sacado á concurso de nuevo, solo se presentó una proposición. Lo mismo sucedió con las líneas de Nueva York y el Atlántico.

Las líneas de que era concesionaria la Compañía Trasatlántica, se subastaron el 23 de Julio de 1883, en dos partes:

1.ª Línea del Havre á New-York.

2.ª Línea de Méjico y Antillas.

Para la primera adjudicación solo se presentó un postor además de la Compañía Trasatlántica. Este, que subordinaba el servicio á la formación ulterior de una sociedad, pidió por el servicio 8.450.000 francos. La Compañía Trasatlántica obtuvo la concesión en 5.480.000.

Para la segunda adjudicación, la

Compañía se presentó sola, obteniéndola en 4.478.000 francos.

El concesionario anterior fué el que en definitiva se quedó con la concesión, mediante el precio inferior de 606 francos de diferencia con el precedente contrato.

Esta experiencia, señores, nos ha parecido decisiva. Por lo tanto, al renovarse los contratos referentes á los servicios de las líneas del Mediterráneo, Indó-China, Brasil y la Plata, nos hemos creído en el deber de dirigirnos en primer término al actual concesionario, bien que á la vez resueltos á entrar de nuevo en el sistema de la adjudicación, en el caso de que las negociaciones entabladas con la Compañía no alcanzasen feliz éxito.

Este procedimiento nos ha parecido tanto más conforme con los intereses del Estado:

1.º Porque los servicios actualmente concedidos á la Compañía de Mensajerías, forman en cierta manera un todo indivisible cuyas partes todas se completan entre sí:

que estos servicios en diversas empresas solo tendria el resultado de colocar al concesionario de cada uno de esos servicios en situación más desfavorable que la del que lo fuera de todos ellos;

3.º Porque estas especialísimas condiciones no se prestan á la adjudicación de lotes parciales, á causa del lazo que existe entre los diversos servicios; ni la adjudicación en masa á causa de su excepcional importancia;

4.º Porque, en suma, la Compañía