



EL ECO DE CARTAGENA

AÑO XLVI

DECANO DE LA PRENSA DE LA PROVINCIA

NUM 13367

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

En la Península: Un mes, 2 ptas.—Tres meses, 6 id.—Extranjero: Tres meses, 11'25 id.—La suscripción se contará desde 1.º y 16 de cada mes.—La correspondencia á la Administración.

Redacción y Administración, Mayor, 24

MIERCOLES 7 DE FEBRERO DE 1906

CONDICIONES

El pago será siempre adelantado y en metálico ó en letras de fácil cobro.—Corresponsales en París, A. Lorette, rue Oumartin 61; y J. Jones, Faubourg-Montmartre, 31.

Como ayer

El pleito consabido no ha dado un paso en las últimas veinticuatro horas. Como estaba está, no obstante ser opinión de todos que debió resolverse hace mucho tiempo.

La minoría de la comisión, es decir los tres miembros partidarios del fuero de guerra, presentó el voto particular y voto y dictamen aguardan á que el presidente de la Cámara de senadores incluya en la orden del día.

En tanto que llega ese instante, dedícanse cada cual de los ministros á las relaciones de su preferencia, relaciones políticas, como si estuvieran en momento de necesidad.

Moret visita á Luque, y esto no es extraño; al fin el presidente del gobierno tiene un papel muy importante en la cuestión; él define la política liberal y sabe donde ha de ceder y donde hay que mostrar opinión intransigente.

En cuanto al otro conferenciante, á Luque, tampoco es extraño que se ponga al habla con el presidente. Como son las figuras principales del pleito y afrontan más responsabilidad que cualquiera de los otros que intervienen, es natural que quieran convencer el uno al otro de la razón que tienen para hacer lo que hacen.

Mientras conferencian ó cambian impresiones el presidente y el ministro, conferencian y cambian impresiones el consejero responsable que dá al gobierno la nota política y el anterior presidente del consejo; y como viene á la memoria el hecho de que el Conde está identificado con su compañero el de Justicia, en el pleito de las jurisdicciones, y éste es yerno de Montero Ríos y aquél ha declarado que si surge la crisis y se encarga Moret de formar ministerio él no será ministro, hay derecho á pensar que entre Moret y Romanones hay desvíos, en tanto que entre éste y Montero hay corrientes de mutua atracción que tienden á sumar

dos fuerzas, las que acaudillan á ambos.

Hace sospechar esto que aspiran á la herencia del actual Gabinete varios personajes no conservadores. Jefes de grandes grupos esos aspirantes á herederos, no es extraño que aspiren también á concertarse para sumar mayores fuerzas que los pongan en condiciones de lograr lo que quieren.

Esto tiene un pero; que las fuerzas que pierda Moret por un lado las busque por otro y al recibir la orden de formar gobierno lo forme sin dificultades, porque no haya lugar á oponérselas.

Después, con el decreto de disolución en el bolsillo, se hace lo demás.

La Marina mercante

En nuestro artículo de ayer sobre el abanderamiento de buques a últimos de la interpelección de nuestro diputado don Tomás Mestre sobre dicho asunto hoy, con el diario de sesiones de Congreso á la vista, publicamos gustosos el discurso del representante de Cartagena, haciendo resaltar algunos puntos importantes; el interés que la Marina comercial inspira al señor Maestro y la razón con que la industria naviera pide al ministro de ramo que destituya de trabas á la Marina comercial.

He aquí el discurso:

Antes de empezar, he de decir á los señores Diputados que como á interpelección de que voy á ocuparme se rozó, y no poro, con asuntos pertinentes con la Hacienda, yo desearía recabar de mi particular y querido amigo el señor Salvador su aquiescencia, para poder incluir dentro de esta interpelección o que siendo de la competencia del Ministerio de Hacienda se refiriera al abanderamiento de buques. (El señor Ministro de Hacienda hace algunos afirmativos.)

En vista de esos signos afirmativos que me ha hecho el señor Ministro de Hacienda, entro en materia:

En la sesión última, el señor Pi Suñer hizo un ruego al señor Ministro de Marina con respecto á la materia de que voy á ocuparme.

Aquel día se había recibido en Madrid un telegrama que trajo «El Liberal», anun-

ciando que un vapor de una Empresa naviera de Cartagena, construido en Escocia había tenido que abanderarse en el extranjero, porque eran muy exorbitantes los derechos de abanderamiento que se exigían en España.

La Empresa á que se refiere el telegrama de «El Liberal» es la Compañía cartagenera de Navegación.

Esta Empresa naviera, que en Levante tiene el prestigio que su gran crédito merece y en el mercado del mundo disfruta de un nombre respetabilísimo, por su seriedad y firme crédito, posee varios vapores, construidos casi todos ellos en el extranjero.

Habia anunciado el señor Echegaray, siendo Ministro de Hacienda, que la ley sobre abanderamiento de buques, en que se piden 25 pesetas por tonelada como derecho, iba á modificarse con un proyecto que presentaría oportunamente, y que podría estar aprobado á últimos de Diciembre ó primeros de Enero.

Esto decía el digno e ilustrado hacendista español por el verano.

La Compañía naviera de Cartagena, ateniéndose á estas promesas, mundo construir un buque en Escocia llamado «San Leandro».

Antes había hecho ya gestiones en España para que un astillero se lo construyera, y ahora veía la Cámara lo que resultó de sus gestiones.

El caso es que, ateniéndose á estas promesas, la Compañía Cartagenera de Navegación mandó construir el «San Leandro» en un astillero de Escocia.

De autorizar los términos de entrega de la Empresa constructora, la Compañía naviera acudió al Ministerio de Hacienda en instancia con el fin de ver si se aprobaba aquel proyecto de ley que abarataba los derechos de abanderamiento, y, por lo tanto, si podía abanderar el referido vapor en España, y, por último, si era al Ministerio una instancia en 30 de Diciembre último, en la que decía que si para el 20 de Enero no se encontraba esta cuestión resuelta por el Gobierno, no tendría más remedio que abanderar el buque con bandera extranjera, porque no podía abanderarlo en nuestro país por el interés con que recarga al capital industrial el sobreprecio del abanderamiento, que impide luchar en el mercado con los buques extranjeros en la competencia del flete.

Del Ministerio no recibió una contestación satisfactoria; vino aquí el director ge-

rente de esa Compañía, D. Antonio Gogorza Suárez, anduvo entre Ministerios y dependencias del Estado ocho mortales días se hicieron todas las gestiones convenientes, y éste es el momento en que se ha podido resolver todavía tan grave asunto.

El señor Ministro de Marina, por lo que oficialmente le tomado parte en esta empresa, sé que tiene bien dispuesta la voluntad para conceder á la marina mercante española, que corre los caminos del mar con bandera extranjera, aquellos oficiales procedimientos económicos convenientes para que ésta pueda refugiarse toda bajo el pabellón de la Patria.

Ahora bien; yo quiero que los señores Diputados sepan cuánta importancia tiene esta cuestión.

Este asunto es de trascendencia y vitalísimo interés para España, hasta el punto de que la Cámara va á quedarse asombrada cuando oiga la enormidad de millones que nuestro pobre y agotado país ha perdido en un quinquenio por no tener su marina mercante bajo el honrado lienzo de su bandera. Por de pronto podemos afirmar que de los buques españoles que surcan los mares, 125 000 toneladas, por lo menos, están abanderados en el extranjero.

Para hacer este cálculo que lo considero muy por debajo de la realidad, no quiero fijarme más que en los datos positivos que tengo á la vista. Abanderamiento de buques británicos con bandera inglesa. La casa Larriaga tiene ocho vapores, que suman 30.000 toneladas; debo hacer presente que esta casa naviera, que tiene la línea más importante entre Liverpool y los Estados Unidos, pudiendo decirse que mucho del comercio escocés y neoyorquino pasa por sus vapores, ha querido varias veces abanderar sus buques con bandera española, y siempre le ha contestado la Dirección de Aduanas con un «non possumus» verdaderamente irritante, hasta el punto de que estos buques que son españoles, están hoy tripulados por marinos ingleses y tienen que pagar los derechos de Consulado inglés. Es decir, que están definitivamente forzados á vivir bajo la dependencia inglesa.

En el mismo Bilbao existe la casa MacAndrew con ocho vapores, que suman 11 mil toneladas. Total, por este concepto, Bilbao tiene 41000 toneladas con bandera inglesa.

Abanderamiento de los buques bilbaínos con bandera del Uruguay:

Casa Sota, tres vapores, 4500 toneladas; casa Oyarri, un vapor, 3400; Compañía Algotona, un vapor, 2400; Compañía Uriarte, tres vapores, 6000; Compañía Gueniquena, un velero, 1200. Total toneladas, 17500.

Abanderamiento de buques bilbaínos en la República de Honduras: Compañía Echevarría Larriaga, tres vapores, 7000 toneladas; Compañía Otero, un vapor 2500; Compañía Anónim de Navegación un vapor, 2.200. Total, 11700 toneladas.

En resumidas cuentas: 70 200 toneladas tiene Bilbao abanderadas con bandera extranjera, porque no puede resistir la competencia de los mercados, dados los tributos que tiene que pagar por tenerla bajo bandera española. Así se explica que nosotros, que hemos ocupado el quinto lugar en la marina mercante del mundo hace dos ó tres años, hoy ocupamos el undécimo; precisamente desde que se viene discutiendo esta cuestión, sin llegar nunca á resolverse, pues hay que tener en cuenta que existe un proyecto de ley presentado por el Gobierno del señor Maura, según el cual se modifica por completo el arancel, y hace tres años que se está tratando tan importante cuestión, y hace tres años que todavía no se ha tomado ninguna medida.

Mas ahora vamos á ver lo que España pierde por tener su marina mercante bajo bandera extranjera. Lo primero que pierde, fuera de lo que supone el expediente de abanderamiento, lo cual importa una suma no despreciable por contribución industrial y por derechos consulares de estas 125000 toneladas, son 250000 pesetas. Pero no es nada; esta cantidad es insignificante en comparación con la cifra que va á salir la Cámara. Resumen del número de toneladas cargadas y descargadas en puertos españoles por buques extranjeros de vapor y de vela durante el quinquenio de 1900 á 1904. En 1900 fueron 9974101 toneladas; en 1901, 9529451; en 1902, toneladas 9446390; en 1903, 9796487; en 1904, 9837247. Total, 48633686. Estas toneladas, llevadas bajo bandera extranjera, costaron sus fletes y derechos consulares 778 millones de pesetas. Eso es lo que parece que ha perdido España en un quinquenio, por no tener sus buques abanderados con bandera española.

Pero voy á adelantarme á un argumento que se me podrá hacer contra este cálculo. Supongo que esos 48 millones de tonela-

EUGENIA GRANDET 547

BIBLIOTECA DE EL ECO DE CARTAGENA 546

Esto indudablemente es hermoso; el móvil de ese delito es una pasión sublime que impone á la justicia humana.

—¡Voto á dos mil demonios!—dijo Carlos.—Esto es lo que es proceder con flaquea.

Después buscó una letra, la llenó y comenzó á escribir:

•Posdata.—Adjunta es una letra á cargo de los señores Grassins, y á la orden de V., por valor de 8 mil francos, pagaderos en oro, en los cuales están incluidos principal é intereses de la suma que me presentó V.

•Espero de Burdeos una caja en que se encuentran algunos objetos que ha de serme permitido ofrecer á usted.

•Por la diligencia puede V. enviar mi necese al palacio de Aubrión, calle de Hillerin Berlin.

—¡Por la diligencia!—murmuró Eugenia.

—¡Un objeto por el cual habría yo dado mil veces mi existencia!

Naufragio espantoso y completo.

El buque se hundía en el espacioso océano de las esperanzas, sin dejar ni una cuerda á que asirse, ni una tabla en que sostenerse.

Algunas mujeres, al verse abandonadas arrancan al amante de los brazos mismos de la rival, la asesinan y buyen al fin del mundo.

XXXVI

No quiero hablar ahora, ni de las costumbres, ni de la educación, ni de los gustos de V., que por se armonizan en modo alguno con la vida de París, y que indudablemente se amoldaría mal en mis ulteriores proyectos.