

## Congreso geográfico

Hace tiempo que se dejaba sentir en nuestra patria la necesidad de que la atención pública y la actividad intelectual se fijasen en las cuestiones geográficas, que tan intimamente enlazadas se hallan con los intereses materiales y con el bienestar de los pueblos. En este concepto, el país debe estar reconocido á los iniciadores y organizadores del Congreso español de geografía colonial y mercantil, cuyas conclusiones dimos á conocer ayer. Podrán estas no reportar inmediatos resultados prácticos; podrán adolecer de defectos, nacidos más de la inexperiencia que de la mala intención; pero la semilla sembrada en tal ocasión no ha de ser infructífera. Ella germinará lentamente, y al celebrarse el Congreso ibero-americano, se hallara en disposición de producir los deseados frutos, siempre que sean rehuidos los inconvenientes que no han podido evitarse en este primer ensayo. Las faltas principales en que se ha incurrido, a nuestro entender, son las siguientes, y las señalamos, no en son de censura, mas en aras de nuestro deseo porque los trabajos del futuro Congreso no sean estériles.

1.º El haberse ocupado algo más de la creación de nuevas colonias que de la conservación de las presentes. A esto último, en verdad, atención secundaria se le ha otorgado, a pesar de lo mucho que urge el estudio de los medios de establecer en ellas un sistema de justicia y de moralidad administrativa. Un orador, el Sr. Rato, que conoce a fondo las cuestiones antillanas, habló en aquel sentido, y citó las paternales medidas dictadas en Cuba y Puerto-Rico por Fernando VII, encaminadas todas á proteger los derechos de aquellas provincias y á fundar la administración de éstas sobre un régimen liberal. Aquel rey fijó la suerte de la propiedad territorial (R. C. 30 Agosto 1815); habilitó puertos; facilitó la adquisición de buques; sentó las bases de la colonización libre (10 Agosto 1815); declaró libres el cultivo, venta y tráfico de tabaco (23 Junio 1817), para contrapesar los perjuicios causados por una política fatal y por el dominio de los privilegios. El Sr. Rato se colocó en un terreno perfectamente práctico; del que por desgracia huyeron casi todos los demás oradores que intervinieron en dicho debate.

2.º El haberse intentado que el Congreso, en su coronamiento de todos sus trabajos, crease una Sociedad mercantil por acciones; este proyecto se ha aplazado, que no desechado, y nosotros en verdad, para decoro de las ciencias geográficas, que se abandonase por completo. Puede cada cual, en uso de un indiscutible derecho, disponer de sus capitales propios, ó los que otros le faciliten, el desarrollo y aplicación que mejor les convenga, mas no se encubran ideas de especulación privada y de interés particular con el augusto nombre de una Asamblea puramente científica. Confiamos que el Congreso ibero-americano huirá el peligroso escollo en el que estuvo á punto de tropezar y estrellarse el primer Congreso español de geografía.

3.º El haberse invocado en demasia la ayuda del Gobierno para toda clase de soluciones. Hay que apelar, ante todo, á la iniciativa privada, porque una de dos: ó existe, y entonces despues que cree intereses sólidos se granjeará, por derecho propio, la acción oficial; ó no existe, y en tal caso nada puede hacer el prematuro apoyo del Gobierno para darla vida ó fomentarla.

4.º El haberse suscitado asuntos que hubiera sido más prudente dejar pasar en silencio.

5.º El no haber hecho objeto de un exámen previo las ponencias que se han presentado, de manera que viniesen al debate, no como opinion individual, sino interpretando el espíritu de una comisión facultativa. Sólo en tal caso hubiera revestido autoridad el carácter unánime de las votaciones de la Asamblea.

El discurso del Sr. Cánovas sintetizó admirablemente la indole y las aspiraciones del Congreso. Fué á la vez discurso inaugural, por lo bien que sentó los principios en que debe basarse una reunion de este género, y discurso de clausura, por lo hábilmente que reasumió la discusión, colocando las cosas en su genuino terreno, para poner á la opinion en guardia contra equívocas interpretaciones.

En un punto no podemos estar conformes con el señor Cánovas, y es cuando dijo que tenemos abiertas todas nuestras fronteras y cerrados todos los mercados. Si nuestra industria y agricultura protegidas, como están, por la distancia, esto es, por el coste del transporte, por el derecho arancelario fiscal, que es hártó crecido, y por las comisiones de los agentes de Aduanas, no pueden luchar dentro de nuestras fronteras; si se les acostumbra á subsistir bajo la tutela oficial, especie de *grandmotherly protection* (cuidados de

abuela), que dirian los ingleses, mal podremos ir en pés de la lucha en terreno neutral, y lo que precisamente nos hace falta es el valor de buscar competencia, fuera de nuestro país, á los productos de las demás naciones, cosa ya posible para bastantes de nuestros artículos, y que mañana puede serlo para otros muchos.

Otro día nos ocuparemos de lo tratado en el Congreso acerca de nuestra marina mercante, problema trascendental que tan relacionado se halla con el porvenir de nuestro Comercio.



manera alguna por el acuerdo del Consejo de ministros declarando bien dictada dicha disposición.

La batalla que sobre este particular sostuvieron ayer los señores Moret y Sardoal puede juzgarse como sería, teniendo en cuenta que el Consejo revocó su anterior acuerdo, que la Real orden ha sido remitida a informe del Consejo de Estado, para aplazar por ahora todo efecto ulterior, y que terminado el Consejo, los señores Moret y Martos celebraron una conferencia de más de dos horas para examinar con detención el caso y decidir si el ministro de Fomento podía ó no podía con dignidad seguir al frente del departamento que desempeña. No tiene nada de extraño que el señor Sardoal consulte con el diputado por Valencia estas cosas, si se recuerda que el señor Martos fué en el seno del Directorio y cerca del señor Posada Herrera, el único campeón de su candidatura para el ministerio de Fomento.

La divergencia de pareceres entre los ministros es más trascendental aun en la cuestión política, y así resultó del Consejo de ayer á que voy refiriéndome. Se trata todavía del eterno tira y afloja del sufragio y la reforma constitucional, de las condiciones que impone Sagasta para transigir, de la actitud de los individuos del Directorio que no son ministros, de las negativas de Alonso Martínez, de las amenazas de Martos si no se cumplen las promesas y del criterio particular que tiene cada ministro respecto al mencionado asunto.

Se trata de esto, y el ministerio ofrece el mismo espectáculo que ofrecían los constructores de la Torre de Babel, después de la confusión de lenguas. Pero... aquí entra lo más particular. Esta confusión, que era pública anoche y que no admite paliativos de ninguna clase, aparece desmentida hoy oficiosamente por un acuerdo del Consejo de ministros que se acaba de celebrar en este momento en la Presidencia.

El gobierno ha acordado comunicar oficiosamente á varios periódicos una nota que acuse el acuerdo más perfecto que pueda imaginarse; ya no se discute, ya no hay dificultades; Sagasta debe haberse dejado cortar las uñas de león con que amenazaba destruir al gabinete, y Martos sonriente y plácido, no tendrá que poner por obra sus amenazas. La nota oficiosa del Consejo dice así:

«Con motivo de la continuada baja que se advierte en la cotización de los valores públicos, y presumiendo que en este hecho influyen poderosamente rumores de incertidumbre acerca de los propósitos del gobierno, el Consejo acuerda por unanimidad perseverar en la resolución de mantener íntegramente su programa, ya conocido por el país, y encarga al señor ministro de la Gobernación que con este criterio redacte el discurso de la Corona.»

El Consejo ha acordado lo que antecede, no así como quiera, sino por unanimidad; y ha acordado que el señor Moret redacte el discurso de la Corona, con arreglo al programa conocido por el país, que no es otro que el leído en el Senado, al hacer la izquierda, por el duque de la Torre. Las consideraciones á que se prestan estos acuerdos ya las harán mañana los periódicos fusionistas, y por ellos sabremos si efectivamente estos acuerdos se han tomado con ó contra el parecer del señor Sagasta, si han sido suscritos unánimemente y lo que es más interesante todavía, si el programa á que se refieren los ministros es el legítimo y verdadero programa de la izquierda, ó una mistificación á todas luces repugnante. El primer paso, por lo demás, está ya dado, y va llegando la hora de dejar los embozos y descubrir francamente las intenciones.

Y no hay otra cosa de particular, á excepción del programa de festejos en obsequio al príncipe de Alemania y demás pormenores relacionados con este viaje. En los centros oficiales, el último telegrama recibido dice que la escuadra paró á las tres de la tarde á veinte millas de Valencia. Es, pues, de suponer que ya haya llegado á la ciudad del Cid Vale.

NICEFORO.

#### DISCURSO

pronunciado por don José Elias de Molins en el Congreso geográfico Colonial y Mercantil, sobre el estado de la marina mercante española y medios de fomentarla.

Señores: El comercio y la marina, son dos factores indispensables para la solución del problema «Colonial;» por ser lazos estrechos y vigorosos de unión entre la metrópoli y sus provincias ultramarinas. Verdad es esta fuera de discusión, por lo que atañe al «Comercio,» y así lo han reconocido los más ilustres próceres del libre-cambio. Decía don Segismundo Moret en el preámbulo de un célebre Real decreto de 16 de octubre de 1870: «Que suprimiría gustoso las aduanas del Archipiélago Filipino, sino mediasen de un lado el presupuesto, y de otro la importante consideración que reclama el comercio de la Península, no tanto por lo que este comercio y aquel mercado representan para nuestra «Industria,» cuanto por que no es posible olvidar que la civilización ha seguido en el mundo las corrientes comerciales, que con el tráfico han empezado y se han desarrollado las relaciones más íntimas entre los pueblos más distantes.»

»Por eso, añade el preámbulo, Inglaterra ha adquirido tan gran influencia en todo el mundo conocido y en especial en Asia y Oceanía, influencia que va sintiéndose ya con perjuicio nuestro en el Archipiélago Filipino. Y que por tanto, España no podía ayudar á la formación, en aquellas lejanas tierras, de un pueblo hermano, sin unir á sus naturales con lazos indisolubles; si por medio del envío de nuestros productos y con el aliciente del comercio, no lleva á ellas su lengua, sus costumbres, su riqueza, su civilización, en fin, que solo por este camino se difunde primero y se arraiga despues con poderosa fuerza.»

Lastima grande es que tan hermosas palabras y conceptos las aplicara el distinguido economista, solo al comercio, cuando pintan con gran vigor y colorido la misión de la marina mercante.

Es que una nave, es mucho más que un vehiculo de transporte; una nave, surcando las olas, es un pedazo desprendido del suelo patrio protegido por su bandera y sus leyes, que al tocar en las playas españolas de allende los mares se confunde amorosamente con ellas.

En aquella nave van un puñado de español es con su cultura, ideas, lengua, preocupaciones, anhelos, recuerdos, esperanzas, alegrías y tristezas y devorados, en fin, de un amor intenso hacia la patria que parece crecer con las distancias. Pues bien; este vivo y animado compendio de la nación española, ha de influir de un modo mas directo y poderoso en las relaciones entre la metrópoli y sus provincias, que las mercancías y los intereses comerciales.

Inglaterra que señorea las naves merced á una flota mercante de 22,524 naves, acrece de día en día sus dominios coloniales. España que tiene pobre marina ve menguar su añejo poderío colonial.

Con gran tino y verdad, han señalado los inspiradores del Congreso, el estado de la marina mercante española como poco lisonjero. La marina mercante del Mundo, segun los datos publicados en setiembre último por el Repertorio del «Veritas» es de 48,704 buques de vela de cabida 13.647,877 toneladas y de 7,764 vapores de cabida 9.232.096 toneladas. España, segun los datos proporcionados por la Comisión de Hidrografía, posee solo 1.670 barcos de vela de 286,225 toneladas y 394 vapores de 307,352 toneladas. De suerte que una nación que tiene 2,215 kilómetros de costa y territorios esparcidos por todos los ámbitos del Globo, figura en el cuadro general de la marina detrás de Inglaterra, Noruega, Italia, Alemania, Francia y otras potencias de mas escasa importancia marítima.

Segun datos curiosísimos publicados recientemente por la Oficina central de estadística del reino de Noruega; España solo tiene un tráfico de 0.78 toneladas por cada kilómetro cuadrado de su territorio y 23 toneladas por cada 100,000 habitantes mientras que Inglaterra tiene 2.082 y 190 respectivamente, Noruega 4 y 762, Alemania 2 y 24 Suecia 1 y 104, Dinamarca 5 y 115, Italia 3 y 38;

Segun la estadística oficial publicada en Francia en setiembre de este año, su marina mercante ha tenido en el Puerto del Havre durante el año 1882, un movimiento en el tráfico de importación y exportación de 1.041.073 toneladas; en cambio segun las balanzas españolas de 1881, últimas publicadas, la participación de la bandera española en el tráfico general de importación y exportación en todos los puertos de España fué de 946,399 toneladas; de suerte, que la marina mercante francesa ha alcanzado en uno solo de sus puertos, que no es por cierto el mas importante, mayor movimiento que la marina española en todos los puertos reunidos de la Península.

Citamos con toda intencion estos datos, primero, porque se trata de una nación vecina habitada por congeneres de raza; y segundo, por que apesar del estado rico y floreciente de su marina comparada con la nuestra ha dejado oír quejas y lamentos, logrando que con general aplauso el Gobierno de la Republica Francesa promulgase la ley de 9 de enero de 1881, otorgando primas á la construcción de buques y á la navegación de altura.

Facil nos seria aglomerar la cita de datos estadísticos para probar el misero rango marítimo que hoy ocupa España.

Nuestra marina mercante no se ha desarrollado ni tomado vuelo en estos últimos años al compás de los demás elementos productores del país, y mientras notamos que gracias á la protección crecen y prosperan la riqueza pública, las líneas ferreas y otras industrias, vemos permanecer casi inmovilizada á la marina en general y especialmente á la de altura, escepto la subvencionada ó protegida por el derecho diferencial de bandera en Cuba y Puerto-Rico.

En 1876 fecha en que son muy vivas las quejas y clamores de la marina y en que empiezan á sentirse los efectos producidos por la abolición del derecho diferencial de bandera en la Península, la marina mercante española se componia de

	2,752 buques de vela de	451,841 toneladas
	388 » de vapor de	159,000 »
<b>Total.</b>	<b>3,140 naves con</b>	<b>610,841 tonelada</b>

En 1883 la marina mercante se compone		
	de 1674 buques de vela de	236,164 toneladas
	394 » de vapor de	304,092 »
<b>Total.</b>	<b>2,068 naves con</b>	<b>540,256 toneladas</b>

Por consiguiente resulta de estos datos tomados escrupulosamente de los publicados pro

la seccion de Hidrografia del Ministerio de Marina, que la marina mercante ha perdido en menos de siete años 1,072 buques y 20,585 toneladas.

Si á esto añadimos, que en lugar de los 16 vapores subvencionados con 29,763 toneladas que habia en 1876, en 1883 las Compañias subvencionadas tienen 53 vapores con 99,103 toneladas, quedarán completos los datos para probar el estado poco lisonjero de la marina mercante española.

La pérdida de la marina de vela Española que ha sido en menos de 7 años de 1078 naves es debida segun algunos a la transformacion que hoy sufre la marina de vela y su sustitucion por la de vapor. Pero esto no es del todo exacto.

Segun los datos proporcionados por la Agencia Veritas, en el año 1877, la flota mercante de vela del globo, era de 51,912 buques mayores de 50 toneladas con 14,799,130 toneladas. Pues bien, segun la estadística publicada últimamente por el mismo «Registro del Veritas,» la marina mercante de vela en 1883, es aun de 48,704 buques con 13,647,877 toneladas. Así es que en seis años la marina de vela ha perdido únicamente 3,208 buques y 1,151,253 toneladas. De manera que España en igual período ha perdido por sí solo 1,072 buques y 165,671 toneladas ó sea el 33 por 100 de las naves de vela de todo el globo y el 20 por 100 de su tonelaje.

No debe, pues, ser exacta la teoria de los que achacan las pérdidas que ha sufrido la marina a su transformacion, cuando en 1877, Inglaterra tenia en marcha 17,765 buques de vela con 5,526,930 toneladas, y en 1883 tiene 17,875 con 5,271,160 toneladas, ó sea un aumento de 110 buques de vela; y Noruega que tenia en 1877, 4,135 barcos de vela con 1,352,949 toneladas; en 1883 tiene aun 4,003 con 1,366,941 toneladas. Múltiples ejemplos podriamos citar para probar que mientras ha sido escasa la pérdida proporcional que han sufrido todas las naciones del globo del material de vela, ha sido enorme el quebranto sufrido por la marina de vela de España que ha sido por sí sola la tercera parte de las experimentadas por todas las demás naciones marítimas del globo.

Y es muy digno de ser notado, que mientras las nulas ó insignificantes pérdidas sufridas por la marina de vela de otras naciones han sido suplidas por el enorme crecimiento de su marina de vapor, en España segun queda apuntado este movimiento ha sido escaso; así Inglaterra que en 1877 tenia en marcha 3,133 buques de vapor con 3,283,910 toneladas, tiene hoy 4,694 vapores con 5,919,819 toneladas; Francia que tenia 272 buques con 319,379, tiene hoy 458 con 667,474 toneladas, y Alemania que tenia 220 vapores con 259,735 toneladas, tiene hoy 420 vapores con 476,839 toneladas.

Lejos de desaparecer la marina de vela, hoy cobra nuevo empuje, y datos é informaciones fidedignas nos permiten afirmar con seguridad, que Inglaterra, la gran maestra de la navegacion, construye multitud de barcos de vela.

Otras causas habrán ocurrido sin duda, propias solas de la nacion española, cuando se observa que el fenómeno del rapido descenso de su marina de vela se ofrece de un modo característico y acentuado cual no se nota en el resto de las naciones marítimas.

La señal elocuente del pobre aliento que anima á nuestra marina, es ver como va perdiendo terreno en la participacion de su propio tráfico. Las naves extranjeras arrollan á las españolas en el tráfico con la Peninsula. Segun las balanzas de 1881 últimas publicadas por la Direccion General de Aduanas, la bandera española ha participado en el movimiento general de importacion 296,278 toneladas y la bandera extranjera 1,597,783 toneladas, y en el movimiento de exportacion aprovecharon solo las naves nacionales 650,112 toneladas, y las extranjeras 4,467,013 toneladas. De suerte que si levantamos un plano gráfico por ejemplo, del movimiento general de importacion desde 1875 á 1881, observaremos que, mientras que la línea que indica la importacion en bandera nacional apenas oscila y se mueve, y varia entre 325,000 toneladas en 1875, 250,000 en 1877 y 296,278 toneladas en 1881; en cambio la línea que indica la importacion en bandera extranjera, asciende y crece de un modo visible y marcado y de 800,000 toneladas de participacion que tenia en 1875, pasa en 1877 á 1,150,000, y si en 1878 experimentó un ligero descenso de 100,000 toneladas, fué un breve descanso para tomar despues nuevo y vigoroso empuje, y subió rápidamente en 1881 á 1,597,783 toneladas, semejando la línea que indica este movimiento en el cuadro gráfico á altísimo monte, en cuya cima flota orgullosa la bandera extranjera, y parece contemplar con lástima la mísera participacion que cabe en nuestro propio tráfico las naves españolas.

Algunos economistas se empeñan en señalar la prosperidad de nuestra marina mercante, paragonando su estado con el que ofrecia en el primer tercio de este siglo. No tenemos espacio para estudiar con el auxilio de la filosofía de la historia las múltiples causas de decadencia de la nacion española y el modo como ha ido creciendo y desarrollándose; pero repetimos, la marina mercante no se desarrolla hoy con el brio que los demás elementos de riqueza nacional.

¿Cuál es la causa? Los legisladores de 1869, juzgaron con mejor intencion que acierto, que la abolicion del derecho diferencial de bandera, sería la panacea de todos los bienes. ¿Qué ha sucedido? Ya lo hemos visto, ha decrecido en gran manera la marina de vela que visitaba las mas remotas playas y desafiaba todos los peligros, que así doblaba el cabo de las Tormentas como el de Hornos, apuella marina, semillero de navegantes y factorias ambulantes que daban vida á millares de familias en las costas levantinas y solo ha aumentado la de altura subvencionada, ó protegida por el derecho diferencial de bandera en las Antillas.

Al realizarse la reforma de 1869, sus inspiradores juzgaron sin duda inferir á la marina una herida, cuando abolieron gradualmente el derecho diferencial de bandera y prometieron por via de compensacion aminorar y simplificar los impuestos y gabelas que sufría; pe-

ro las antiguas cargas subsisten tan gravosas como antes, bien que se denominen en vez de derechos de fardo, sanidad, fondeadero, etc., derechos de carga y descargo etc., amen del sin número que sería enojoso detallar.

Creyeron de buena fe, que abrirían nuevos y dilatados horizontes á nuestra marina, é hicieron brillar la esperanza de halagüeños tratados con las Repúblicas del Centro y Sud de América; y nuestras naves han perdido el tráfico de Suecia y Noruega y no visitan nuevas playas, ni se han realizado aquellas hermosas promesas de tratados con las Repúblicas Hispánicas Americanas.

No tenemos el propósito de hacer la crítica y examen de la reforma de 1869, basta decir que creemos que la marina mercante necesita á todo trance auxilio y protección.

La cuestión de la protección y del libre-cambio colocada en el terreno puramente doctrinario, carece de sentido práctico; lo ideal y utópico tienen por fuerza que encarnarse y tomar vida y transigir con la realidad. La ciencia se nutre de hechos, y de la observación uniforme de estos, se forman las leyes; pues bien; los hechos demuestran que las industrias nacen y crecen al calor de la protección, y cuando son fuertes y vigorosas desafían á maravilla todos los elementos, y que cuando son débiles y pobres necesitan amparo y protección. Los hechos demuestran porque la Inglaterra, á la que sobran el 80 por 100 de sus productos manufacturados y le faltan el 50 por 100 de los alimenticios y primeras materias, sea libre-cambista en todo menos en el impuesto que protege sus cervezas, y porque Alemania y los Estados Unidos, que crecen y prosperan merced á la protección, sean proteccionistas. Los hechos demuestran también, porque la potente marina inglesa protegida por leyes uniformes, favorecida por el Crédito, no sacudida por continuados cambios y trastornos políticos, con magníficos puertos, Docks, diques y consules inteligentes é infatigables, y con un sistema colonial perfecto, sea un atleta fortísimo que pueda impunemente desafiar la competencia extranjera. En cambio, Francia é Italia, que tienen mas marina que España, y mayores elementos de prosperidad, solicitan con empeño la protección.

La protección justa y oportuna, no enerva, vigoriza; en cambio, si se deja al débil solo ante el fuerte, forzosamente ha de sucumbir. Es necesario hacer notar que es muy peregrino lo que acontece á la pobre marina mercante. Todas las industrias del país gozan de justísimos y merecidos derechos protectores, y en el Presupuesto de ingresos de 1882 á 1883 figuran las rentas de Aduanas por la suma de 115.458,000 pesetas. Pues bien; esta muralla de millones y los mayores gastos de acarreo, aseguran, ó al menos alientan la competencia de las industrias indígenas con las extranjeras; los libre-cambistas mas radicales se detienen respetuosos ante los derechos fiscales, por más que pugnan con la pureza de sus doctrinas; pues bien; estos impuestos fiscales siempre serán derechos protectores para la industria.

Pero semejante criterio claudica ante la marina, declarando el «mare liberum» y libre la competencia. ¿Es que la marina no es digna de igual respeto? ¿No existen altísimos intereses políticos y económicos que exigen que la marina mercante llegue á un estado floreciente? Es indudable; pues si es así es preciso para el fomento de nuestra marina mirarla con singular predilección y cariño. Francia que tiene un tonelaje dos veces y medio mayor que España, y su marina una participación en el tráfico de 36 á 37 por 100, no sólo no ha abdicado á los recargos sobre las procedencias indirectas, sino que en 1881 ha concedido á la larga navegación una prima de un franco, y medio por tonelada de registro por cada mil millas. Italia que tiene una participación de un 26 por 100 en el movimiento general de su tráfico, ha coronado dignamente la información sobre el estado de su marina aconsejando la Comisión especial, al Gobierno la concesion de primas. La marina mercante española que en 1878 participó únicamente en el movimiento general de su importación y exportación de un 13 por 100, en 1879 un 16 por 100 y sólo un misérrimo 13 por 100 en 1880. ¿Cómo no ha de pedir auxilio y protección.

## II.

Llegados á este punto indicaremos brevemente los principales medios que hoy cabe escogitar para el fomento de la marina mercante Española.

El tráfico de nuestras naves con las Antillas es el único de altura que tiene importancia gracias al derecho diferencial de bandera, en cambio las naves españolas que van al Archipiélago Filipino, tienen escaso alimento y viven por pertenecer á compañías subvencionadas. Para conservar siquiera aquel tráfico con las Antillas es necesario que se cumpla seria y lealmente la ley de relaciones comerciales con Cuba y Puerto Rico, promulgada hace un año, y que fué fruto de prudentes y conciliadoras transacciones entre los intereses patrios y los Antillanos. Un pacto solemne selló la abolición gradual del derecho diferencial de bandera en Cuba. Este pacto es el establecimiento de una rebaja gradual en los derechos arancelarios sobre los productos peninsulares para llegar en un período dado á la franquicia y al cabotaje.

Desgraciadamente en la nueva ley de presupuestos votada precipitadamente en las postrimerías de la última legislatura se quebranta la ley de relaciones comerciales imponiendo á los vinos españoles en vez de 11 reales que ántes pagaban 280 reales por pipa sin distincion de valores ni de escala alcohólica. Esto es tanto más lamentable cuando es sabido que para obtener una pequeña rebaja por hectólitro en los vinos de ménos de 15 grados, por medio del tratado con Francia, se rebajaron casi todas las partidas del Arancel provocando gravísimas quejas de la Industria. Este nuevo impuesto que cobra el Gobierno, es un recargo Arancelario distraído que grava á las pipas de vino comun en un 50 por 100 de su valor hiere por consiguiente de muerte un mercado de exportación de cerca de 100,000 pipas anuales, equivalentes aproximadamente á unos 100 millones de pesetas, que era el alimento dar copioso de nuestras naves de altura. El Excmo. señor ministro de Ultramar ha prometido dar pronta so-

lucion al conflicto. Hay una que se impone como necesaria y justa ya que hoy no cabe la derogacion de la ley de presupuestos y está en su interpretacion y aplicacion. Bajo el nombre de bebidas espirituosas se comprenden lo mismo los vinos comunes que los mas ricos en alcoholes, licores y espumosos. Pues bien; esto que choca con la equidad, está salvado excluyendo de las bebinas espirituosas el vino comun.

El establecimiento de recargos prudenciales á las procedencias indirectas ó bien bonificaciones á las directas, darian por resultado por un lado el fomento de la navegacion de altura hoy tan pobre y abatida y que vive á la sombra del manto protector hecho girones merced á reformas sucesivas y por otro la creacion de depósitos en los principales puertos de España á semejanza de Marsella. La donosa parábola del aguador del Lozoya que hizo tanta fortuna en la informacion naviera, podrá ser invocada por nosotros el día que nuestro comercio é industria, tengan depósitos en nuestros puertos y no tengan que acudir á los de Liverpool y Marsella.

Nuestra marina pide fletes, pues de ellos vive y se alimenta, y necesita por consiguiente aprovechar, no solo el tráfico nacional, sino desarrollar corrientes comerciales. Por esto la Asociacion de Navieros y Consignatarios de Barcelona solicitó con empeño las admisiones temporales y señaladamente la importacion de arroces de la India para ser despues descascarados y reexportados á Cuba y Puerto Rico. El «tránsito» constituye uno de los elementos más valiosos de la navegacion, sobre todo para las naciones que poseen provincias ultramarinas. En Marsella las cuatro quintas partes de su movimiento es de «tránsito», y los estados que publica semanalmente la Compañia de Docks y Entrepôts dejan suspenso y admirado, y sin embargo, este movimiento, no es considerable comparado con los Puertos del Norte. Pero el tránsito es imposible sin el auxilio de los depósitos de Comercio y más que todo sin plantear resueltamente el régimen de las «admisiones temporales».

El comerciante ó industrial que ha de importar un producto bruto destinado á sufrir una preparacion fabril para su reexportacion, acude al régimen de las «admisiones temporales», lleva los productos á su fábrica con franquicia temporal de derechos, mediante la obligacion de reexportarlos despues al extranjero. Segun el anuario de Block publicado en 1882, el tránsito en Francia durante el año 1881, fué de 3.091,639 quintales métricos que representa un valor de 746 millones de francos, y en el mismo año se pusieron á la sombra de las admisiones temporales, mercancías por valor de 79 millones de francos, que transformados por la Industria salieron en breve para surtir á otros mercados por valor de 132.000.000 de francos. Las balanzas oficiales pregonan un hecho tan triste como elocuente. Cuba y Puerto-Rico consumen anualmente más de cien mil toneladas de arroz de la India que valdrán aproximadamente cerca de 24 millones de pesetas, enviadas por el comercio extranjero de Europa, y en cambio la Peninsula en 1880 envió 1,712 toneladas y puede afirmarse sin temor de ser desmentidos que durante los años 1881 y 1882 la exportacion de arroces de la Peninsula á las Antillas ha alcanzado ménos de 2,000 toneladas.

Todo este arroz es manipulado en los puertos extranjeros, y de este gran movimiento á las Antillas, nada beneficia el Comercio y la marina española. Durante la informacion arrocera me cupo en nombre de la Sociedad «Crédito y Docks de Barcelona», el honor de demostrar la justicia y necesidad de que cesara el espectáculo vergonzoso de que España no participase ni poco ni mucho de este aluvion de arroces de la India que reciben las Antillas, que si lo aprovechara, daria alimento copioso á nuevas industrias y movimiento y vida á los puertos y abundantes fletes á nuestras pobres naves tan necesitadas de tráfico. Presente está en la memoria de todos la celebre Odisea de los arroceros valencianos, que dió motivo á una informacion y al ilustrado dictamen de la Junta de Aranceles abogando por las importaciones temporales. Lástima grande es que á raiz de sucesos de triste recordacion saltaran al Excelentísimo Sr. Ministro de Hacienda ciertos escrúpulos para denegar la solicitud de la Asociacion de Navieros y Consignatarios de Barcelona y de una importante casa comercial de Santander, cuando existen ya en España depósitos de Comercio y con una sola ampliacion cabe legalmente y sin ningun peligro para la Industria Nacional, el inmediato planteamiento de las admisiones temporales.

Decidido partidario del sistema prudente de importaciones temporales de primeras materias que solo necesitan una sencilla elaboracion para ser reexportadas á las Antillas y Filipinas abrigamos la profunda persuacion de que su planteamiento combinado con una sabia legislacion arancelaria, han de ser el preludio de nuestra regeneracion mercantil.

En pleno dominio del sistema proteccionista, fué introducida en Francia por la ley de 5 de julio de 1836 y en ella se declaró que era su objeto favorecer el «trabajo nacional», sin debilitar en nada el sistema protector. La experiencia de cerca medio siglo ha demostrado cuan prudentes y acertados anduvieron los estadistas franceses.

Sobre la aligeracion de trabas y gabelas á la marina, simplificacion de los impuestos, rebaja de tarifas consulares, etc., etc., hay casi unanimidad de parecerse y existen valiosos datos en la informacion oral y escrita naviera que considero ocioso repetir. Las primas á la navegacion, hoy están en boga y obedecen al mismo criterio que la proteccion concedida á las líneas férreas y á las obras de utilidad pública. Stuart Mil ha dicho con razon «un pueblo que no es dueño de sus trasportes, está á punto de perecer.» Francia ha otorgado segun repetidamente hemos dicho, primas á la marina, é Italia las concederá en breve en vista del resultado de la informacion y sin embargo una y otra nacion tienen una marina más próspera y floreciente que la nuestra. Francia ofrece un valioso ejemplo de lo que vale esta proteccion. Hace escasamente dos años que se votaron las primas á la construccion de buques y á la navegacion de altura y las estadísticas oficiales recientemente publicadas, prueban el valor

y acierto de aquellas medidas. El último estado oficial del número de buques y toneladas, deducidos los de cabotaje y pesca que han visitado los puertos franceses durante los primeros 9 meses de los años 1881, 1882 y 1883 dice elocuente y menta que, mientras en 1881, el tonelaje de registro de los buques franceses en la salida, fué de 2.812,144 en 1883 es ya de 3.292,144; es decir, que existe un aumento de 480.000 toneladas en menos de dos años; en cambio la bandera extranjera reunida, ha aumentado solo en la misma proporción que la francesa su tonelaje, lo que supone un estado envidiable. Respecto a los buques de salida franceses, aún es más notable el aumento; pues, mientras en 1881 era su tonelaje de 2.327.192 en 1883 es de 2.991.520 ó sea 464,328 toneladas más y en cambio la bandera extranjera en 1883 solo ha tenido 2.930,508 toneladas ó sea menos que la marina francesa.

En el puerto del Havre en 1880 la marina francesa tuvo una participación en el tonelaje de altura de un 33 por 100; pues bien; en 1882 llegó ya á 42 por 100. El informe de la Cámara de Comercio de aquel puerto, atribuye este crecimiento á las primas á la navegación. En todos los puertos de Francia se registra igual crecimiento y hace pocos días el «Sémaphore» de Marsella publicaba un sustancioso artículo llamando la atención sobre el mayor movimiento que ha habido en los últimos seis meses en aquel puerto. Otras convincentes pruebas podríamos aducir para evidenciar el renacimiento marítimo de Francia; pero no podemos pasar en silencio los siguientes datos publicados por el «Boletín Oficial» del Canal de Suez de 12 de febrero de este año. El pabellón francés, que 1880 tuvo un movimiento por el canal de 102 navés y 271,598 toneladas, en 1882 ha alcanzado ya el de 165 navés y 405,346 toneladas, de manera que en dos años casi ha doblado el tonelaje de su movimiento marítimo en dirección á Oriente; en cambio España en dos años ha bajado de 84,517 á 78.663 toneladas.

Creemos, pues, justas las primas para alentar á la marina mercante de altura no protegida y por lo mismo exceptuamos de este beneficio la que hace el tráfico con Cuba y Puerto Rico. Solo así se podría alcanzar que nuestras navés visitaran mas nuestros territorios de Africa y Oceanía, y existiera una base fructífera de un sistema colonial. En Francia se calcula que las primas cuestan al Tesoro unos 8 millones de francos, en España costarían á lo sumo 2 ó 3 millones de pesetas anuales, exiguo sacrificio por cierto, comparado con los beneficios inmensos que reportaría.

Ni una palabra hemos de añadir sobre la necesidad de la construcción de diques, falta que hoy ocasiona que nuestras navés tengan que hacer su limpia y carenaje en el extranjero; la hipoteca marítima, y sobre las demás instituciones y elementos que necesita la navegación, pues carecemos de espacio para ello, y es necesario poner punto á este largo y desaliñado trabajo. Solo consignaremos que hoy todas las naciones se preocupan de la reorganización del Cuerpo Consular, que en Alemania é Inglaterra son verdaderos agentes de la marina, del comercio y de la industria.

Por desgracia según noticias el remate de la información naviera Española no ha sido halagüeña para la marina mercante, como en Francia é Italia. Algunos hombres de escuela, reformistas cuyo talento y buena fé no cabe discutir, siguen otros rumbos y creen que el decrecimiento de nuestras navés, su pérdida en la participación en el propio tráfico; la falta de nuevos horizontes y mercados y estado de cultura de nuestro país que bajo ningún concepto puede parangonarse con otros del continente Europeo, no son motivos suficientes para echar una mirada compasiva sobre tan importante ramo de la producción nacional; en cambio juzgan que un misero aumento en su tonelaje de carga, microscópica é insignificante al lado del movimiento creciente que en nuestro tráfico tienen las marinas extranjeras, significa sino prosperidad cuando menos no decadencia.

¡Ah, señores! Al considerar que este pequeño aumento del tonelaje de carga es debido casi todo al pequeño cabotaje con Europa, esto es, al tráfico entre Bilbao, Inglaterra y Holanda para la exportación de mineral y no á las largas navegaciones, cuando se nota que, según los datos publicados hace pocos meses por la Junta de Obras del Puerto de Bilbao en el año económico de 1881 á 1882, el mineral exportado por solo aquel Puerto fué de 2.807.358 toneladas y en el año de 1882 á 83, 3.626.968, á las que cabe, según las últimas balanzas consultadas, una misera participación de un 5 por 100 á las navés españolas, derroche y despilfarro de mineral que hace lanzar el grito de alarma á un periódico, nada sospechoso á los reformistas, como es «El Liberal», augurando que dentro de 3 ó 4 años quedarán agotados los veneros de aquella rica primera materia, se comprende fácilmente que tan efímero aumento y los pobres fletes que satisface el tráfico de cabotaje no son elementos serios de prosperidad para la marina.

Ante la elocuencia de los hechos, ante el testimonio del camino emprendido por los pueblos latinos y vecinos, que al dar vigoroso aliento á su marina, han puesto junto á nosotros terribles competidores que surcan las mismas aguas, abrigamos la esperanza de que el Congreso Colonial, abogará por conclusiones protectoras en favor de la marina mercante nacional.

Lo absoluto es hermoso en sueños ó en libros por ser la patria purísima del ideal. Pero los hechos con su lógica, la naturaleza con sus enseñanzas, dispiertan á la realidad y muestran que existen una serie de concausas que gobiernan los fenómenos sociales políticos y económicos, así la igualdad absoluta de los hombres, es una palabra vana ante la naturaleza y ningún cerebro sano concede el ejercicio de unos mismos derechos y obligaciones al hombre como á la mujer, al púber como al impuber, al loco como al cuerdo.

El cosmopolitismo sufre hoy crueles desengaños y decepciones, pues los conceptos de nacionalidad y patria se robustecen y afianzan más de día en día, y España que tiene colonias de una extensión de 432,940 kilómetros y una población que se calcula de más de ocho mi-

llones de habitantes, diseminados en las costas de Africa y en la Oceania y América, que necesita unir con robustos lazos con la Península, ha de conservar y proteger la marina mercante que en libre competencia con la extranjera sería arreballada y vencida como lo es siempre en el día por el fuerte. Por todo lo cual señores, pienso y repito lo que en cierto memorable discurso dijo el ilustre hombre de estado Presidente de este Congreso don Antonio Cánovas del Castillo: «que lo primero que las naciones tienen que hacer es vivir; pobres ó ricas, con magnificencia ó con privaciones, modestas ú orgullosas, según los casos; pero vivir á toda costa, y vivir si preciso es, mudas, retiradas, en reposo, no de otro modo que los enfermos viven, ó viven los convalecientes, de ordinario, hasta que el pleno restablecimiento de su salud les consiente desafiar el frío, la lluvia, el hielo, todas las duras impresiones, en fin que al aire libre se experimentan. Dichoso el individuo, dichosa la nación, que siempre pueden así vivir, cual viven los robustos y sanos, disfrutando, realizando la vida por entero.

Ruego, pues, al Congreso se sirva adoptar las siguientes conclusiones.

- 1.º Declarar exclusivamente de cabotaje para la bandera nacional, el tráfico entre la Península y las Antillas.
- 2.º Establecer recargos prudenciales á las procedencias indirectas ó mayores bonificaciones á las directas.
- 3.º Establecer las importaciones temporales de primeras materias para su reexportacion despues de manipuladas y elaboradas.
- 4.º Aligerar á la marina mercante de algunas de las trabas y gabelas que pesan sobre ella y.
- 5.º Conceder primas á la navegacion de altura y á la construccion de buques mayores de 50 toneladas —He dicho.

REMITIDOS.  
AVISO IMPORTANTE.

De la publicacion de la Circular que la Compañia EL PROGRESO NACIONAL ha dirigido á sus accionistas, resulta que las contratas que esta Compañia tiene suscritas en la Península serán rescindidas en todo el mes de diciembre del presente año.

Señala, pues, infundada la publicacion del AVISO IMPORTANTE que bajo la firma de un inspector particular de la Compañia, ha publicado EL DILUVIO en su edicion del 21 del corriente.—UN ASEGURADOR.

CRÓNICA COMERCIAL

CAMBIOS CORRIENTES dados por la Junta de Gobierno del Colegio de Corredores Reales de Comercio de la plaza de Barcelona á 22 de Noviembre de 1888.

Barcelona, a 22 d. fecha, 47'30 a. por 5 pesetas.  
Paris, a 30 d. fecha, 4'93 1/2 p. por 5 pesetas.  
Marsella, a 30 d. fecha, 4'93 1/2 p. por 5 pesetas.

Id. deuda amortizable 71 d. 71'50 p.  
Billetes del Tesoro de Cuba 86'50 d. 87 p.

ACCIONES

Banco de Barcelona 82'50 d. 84 p.  
Banco Hispano-Colombia 43'50 d. 43'75 p.  
Banco de Cataluña 24'50 d. 24'85 p.  
Banco de Villanueva d. p.  
Banco de Prestamos y Descuentos 29'50 d. 30 p.  
Banco Iberoico 23'65 d. 24 p.  
Banco General de Madrid 17'20 d. 18 p.  
Sociedad Cat. Gen. de Crédito 66'50 d. 67'50 p.  
Sociedad de Crédito Mercantil 39'0 d. 40 p.  
Comp. Gen. Tabacos Filip. 1.ª serie d. p.  
Fer-car. Tar. Barcel. y Francia 71'50 d. 71'75 p.  
Fer-car. Alcan. Valen. y Tarrag. 172 d. 173 p.  
Fer-car. Medina de Zam. y Or. a Vigo 25'36 d. 25'65 s.  
Fer-car. Norte de España 106'25 d. 106'50 p.  
Fer-car. Madrid á Barcel. (directo) 22'75 d. 23 p.

OBLIGACIONES

Emp. Mun. Kn. 30 y Jul. 31. 250 ps. 101 d. 101'25 p.  
Id. id. 300 ps. 97 d. 97'25 p.  
F.-car. Nort España priorit. Barcel. 66'50 d. 67 p.  
F.-car. Tar. Barcel. y Francia 103'50 d. 103'75 p.  
F.-car. Tar. Barcel. y Francia 60'25 d. 60'65 p.  
F.-car. Grao Al. y Al. Val. Tarrag. 53'25 d. 53'35 p.  
F.-car. y Min. S. Juan Abadesas. d. p.  
F.-car. Medina de Zam. y Or. a Vigo 44'75 d. 45 p.  
Fer-car. Madrid á Barcel. (directo) 60'75 d. 61 s.  
Compañia Transatlántica d. p.

EFFECTOS PERLIGOS.

Fit. al port. perpetuo int. 57'40 d. 57'55 p.  
Id. id. ext. 56'75 d. 56'80 p.

BOLSIN.—(Casino Mercantil).—El 4 por 100 queda á las diez noche á 57'52 1/2 din.  
BOLSIN CATALAN.—El 4 por 100 perpetuo queda á las diez noche á 58'55 pap.

las sesiones del presente.  
Bien pronto entre los salones y la biblioteca se estableció la circulación, y por las galerías comenzó el desfile de hermosuras, ilustraciones y elegancias.

La duquesa de la Torre, á quien correspondían los honores de la fiesta, lucía traje brochado Luis XV, á pecho sujeta con rico broche rizada pluma azul, y en el cuello hilos de perlas unidos con brillantes.

9439

La señora de Remero Robledo llevaba traje encarnado.

**EMBARCACIONES**  
De Cagliari en 13 días, polacra italiana Celestina, de 210 ts., c. Johnsson, con 240 toneladas de carbon á los señores Canadell y Villavechia.

De Pitea en 52 días, corbeta sueca Saturnus, de 749 ts., c. Johnsson, con 311 estandartes tabloneros á la órden.

De Avilés y escalas en 30 días, bergantín goleta Pepe, de 125 ts., c. Crespo, con 150 barriles zinc á la Real Compañía Asturiana y 3 680 kilos carnaza á don Ramon A. Ramos.

De Trieste y escalas en 11 días, vapor austro-hungaro Melpomene, de 1.943 ts., c. Lemegrinch, con 120 bocoyes espiritu y cargo de tránsito, consignado á los señores Schwartz, Weber y compañía.

Además 6 buques menores con 84 pipas vino á don P. Grau, 75 idem para trasbordar, 22.460 kilos algarrobas y 28 barriles alquitran á los señores Vidal y Murall, 23.000 kilos algarrobas, 470 sacos arroz y otros efectos á la órden.

Nota.—El vapor noruego Heindal conduce, además de lo publicado, lo siguiente: 19 bultos papel á don R. Salvatella, 6 idem idem á los señores Ruffner y Busca, 90 idem tierra de color á los señores don Vicente Ferrer y compañía, 10 cajas colores á los señores Cerdá y Viñas, 5 idem idem á los señores don J. Gomez y compañía, 4 idem idem á la señora viuda de Rusñol y Gresa, y 19 barriles drogas á los señores Massó, Font y compañía.

### ABERTURAS DE REGISTRO.

## Sociedad General de Transportes Maritimos por Vapor.

COMUNICACION RAPIDA ENTRE EUROPA Y LA AMERICA DEL SUR.

Se emplean solo 26 dias en el viaje.

Salidas fijas del puerto de Barcelona el 15 de cada mes.

Prestan este servicio los grandes y magnificos vapores

*Navarre, Bearn, La France, Savoie, Poitou y Bourgoigne.*

Estos vapores admiten pasajeros y carga

PARA RIO-JANEIRO, MONTEVIDEO Y BUENOS-AIRES.

Saldrá de Barcelona el 15 de Diciembre el vapor-correo francés

## LA FRANCE

de 5,000 toneladas, admitiendo carga y pasajeros.

PRECIOS DE PASAJE: 1.ª clase, 160 duros.—2.ª clase, 100.—3.ª clase, 50 duros.

NOTA.—Estando ya limitada la cabida, se advierte á los señores cargadores se sirvan pasar nota anticipada de la carga, la que deberá ser entregada el dia 12 precisamente.

Estos vapores reúnen todas las comodidades que pueden apetecerse.

Los pasajeros de 3.ª clase serán alojados en grandes cámaras bajo cubierta y se les proveerá de jergon, cabecera y manta, y se les suministrará diariamente vino, pan y carne fresca, con el servicio de mesa, cubiertos, etc.—Hay cámara especial para señoras en 3.ª clase.

Los pasajeros que lleguen á Buenos-Aires por los vapores de la Sociedad, serán si gustan desembarcados y admitidos durante ocho dias en la Fonda de Emigracion por cuenta del Gobierno Argentino. Serán tambien conducidos por cuenta del mismo Gobierno (por mar ó por ferro-carril) al punto de la República que ellos elijan. Las peticiones sobre estos particulares se harán al capitán del vapor durante la travesía.

Se despachan pasajes hasta el 14, si antes no se ha llenado el cupo.

Los equipajes deben entregarse precisamente el dia 14 en el local destinado por la Compañía.

Para mas informes acúdase á los Sres. Ripoi y C.ª, Plaza de Palacio, esquina calle de la Marquesa.

Servicio fijo semanal entre Barcelona y Marsella.

## El vapor **MARIA.**

Saldrá todos los miércoles á las cinco de la tarde. Admite carga y pasajeros de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase.

Informarán los señores J. Bautista Selma y compañía, Plaza Palacio, n. 7.

## PARA PALMA DE MALLORCA

Saldrá el sábado 24 del corriente á las cuatro de la tarde, el vapor

## **Jaime II.**

admitiendo carga y pasajeros

Consignatarios: D. Antonio Plandiura, Ribera, 8.

Agente: Mariano Puig, Paseo de Isabel II 3.

# Congreso geográfico

## LAS CONCLUSIONES

Habíamos aplazado el ocuparnos con detenimiento del Congreso geográfico hasta la aparición de sus conclusiones, las cuales acabamos de recibir impresas. Son en número de 76, y no con extremo laconismo redactadas; de transcribir las todas, ocuparíamos una página entera de nuestro periódico. Nos limitaremos, pues, á hacer de ellas un resumen, que no perjudique en lo más mínimo á la idea que se hubieran formado nuestros lectores viéndolas íntegras.

Tema primero. *Cuestiones de Marruecos.*—Elección acertada del personal diplomático y consular; constitución de tribunales mixtos; conceder la nacionalidad á los hijos de renegados españoles; fundar casas-misiones en el interior de Marruecos, hasta tanto que se establezcan allí consulados; mejora del servicio postal; nuevo tratado de comercio y extensión del derecho de protección al elemento musulmán; apoyo á líneas de vapores; denuncia del tratado para el establecimiento de la aduana de Melilla; transformar Chafarinas en un gran puerto de refugio, comercial y militar; habilitar un puerto en Céuta y construir carreteras entre esta plaza y Tetuan y Tánger; aumentar el presupuesto de nuestras posesiones de Africa, y reformar la organización de los presidios; constituir nuestras posesiones del N. de Marruecos en provincia civil; emprender la exploración científica y comercial del territorio de Riff; cumplimiento del art. 8.º del tratado de Guad-Ras, ocupando la ensenada de Ifuj; fundar uno ó dos establecimientos nacionales de pesca en la costa del Sahara, y enviar allá un buque de guerra para protección de los pescadores; instituir en Canarias escuelas de lengua árabe y de comercio, y crear allí un periódico redactado en árabe vulgar y español; fundar una Sociedad de africanistas españoles.

Tema segundo. *Golfo de Guinea y Mar Rojo.*—Existe base natural para sostener entre la Península y las posesiones españolas del Golfo de Guinea un comercio de importación y exportación por valor de algunos centenares de millones; denunciarse el tratado de 1835 sobre el derecho de visita; colonización blanca, de canarios y azerianos principalmente; explotación de Fernando Póo por medio de cría de ganados, corte de madera, plantación de cereales y cultivo del café, cacao, azúcar, algodón, tabaco, etc.; construir muelles y car-

reteras en Fernando Póo y en el continente africano; establecer más líneas de vapores con subvención del Estado; conveniencia de que las misiones españolas se instalen en el continente y se atienda más á estas que á las de Fernando Póo; colonización penitenciaria; mantener en Fernando Póo un cañonero y un crucero; instalar puertos militares en los islotes Elobey y en el continente; impresión de una obra inédita del Sr. Pellón y Rodríguez; incitar al ministerio á que resuelva favorablemente el proyecto de exploración presentado por el Sr. Iradier; incluir los gastos del Golfo de Guinea en el mismo capítulo que los del N. de Marruecos; establecer factorías comerciales en varios puntos del Mar Rojo; protección oficial á cierta Sociedad Hispano-arábigo-africana.

Tema tercero. *Antillas españolas.*—Fomentar la inmigración en Cuba por los medios que practican con éxito los Estados-Unidos y la República Argentina; descentralización, desarrollo de la vida local; tratados de comercio con las repúblicas hispano-americanas y con los Estados-Unidos; establecer depósitos comerciales, para adelantarse á las consecuencias de la apertura del canal de Panamá; crear depósitos y mercados en varios islotes del Pacífico; celebración de un Congreso ibero-americano de geografía mercantil y colonial.

Tema cuarto. *Asia y Oceanía.*—Unificación de razas en Filipinas; declarar obligatoria la enseñanza de la lengua española; descentralización, autonomía, y la mayor suma de libertades posible en el Archipiélago filipino; reforma del régimen económico y tributario; secularización de la enseñanza; libertad absoluta de imprenta; establecer faros en distintos puntos del Archipiélago y un dique para carenas en Manila; fomentar las relaciones mercantiles de Filipinas en el Japon y el Tonkin; estaciones navales en las Carolinas y puerto franco en las Marianas; protección diplomática ó de otro género á las misiones españolas de Amnam, secundando la acción de Francia en aquellas regiones. Sobre lo de Borneo y Joló no se resuelve nada.

Tema quinto. *Emigración y colonización.*—El censo actual de población en España es insuficiente y desproporcionado; foméntese la producción para desarrollar la población; generalicense los riegos artificiales; la emigración no debe ser reprimida, ni desviada de sus corrientes naturales; apoyo oficial en todos sentidos á los emigrantes; constitución de sociedades para fomentar la emigración española á Cuba y á Filipinas; conveniencia de crear en el exterior nuevas provincias ó estados, para dar salida al exceso de población que algún día pueda tener España; colonización por medio de compañías mercantiles; estudiar la manera de abrir carreteras, construir puertos, etc., en las futuras colonias; la colonización penitenciaria no debe ser exclusiva, sino combinada con la colonización libre.

Tema sexto. *Marina española.*—Utilidad de que la marina de altura y de gran cabotaje admita flete de mucho volumen y poco valor, para impedir el monopolio de parte de los extranjeros; comercio activo en Argelia y Marruecos, y explotación de las pesquerías canario-africanas; preséntese por el Gobierno en la próxima legislatura un proyecto de ley instituyendo el registro de la propiedad naval, sobre la base de la ley inglesa *merchant shipping act 1854*; reducción de impuestos sobre primeras materias; levantar el entredicho que pesa sobre el comercio de tránsito, creando depósitos comerciales con franquicia de derechos; favorecer las relaciones de España con los estados de América; no provocar represalias arancelarias; abrir nuevos mercados al comercio español; reforzar el capítulo del presupuesto consagrado á obras de puertos; unificar los servicios marítimos, poniéndolos bajo la dependencia del ministerio de Fomento; descargar los aranceles consulares; reforma de la instrucción naval; restauración de la marina militar.

Mañana expondremos el juicio que nos merece este Congreso, innovación utilísima y patriótica, que á ser tan fecunda en resultados prácticos como lo ha sido en conclusiones, marcaría realmente un gran paso en la senda del progreso nacional.

# Vapores-correos de la Compañía Trasatlántica

(ANTES DE A. LOPEZ Y C.)

Servicio para Puerto-Rico, Habana y Veracruz.

Servicio para Venezuela, Colombia y Pacifico.

	Barcelona.	los días 5 y 25	
	Málaga.	» 7 y 27	
Salidas.	Cádiz.	» 10 y 30	de cada mes.
	Santander	» 20 .....	
	Coruña.	» 21 .....	

Los vapores que salen los días 5 de Barcelona y 10 de Cádiz admiten carga y pasajeros para LAS PALMAS (Gran Canaria) y VERACRUZ.

Los que salen los días 25 de Barcelona y 30 de Cádiz, enlazando con servicios antillanos de la misma Compañía Trasatlántica en combinación con el ferro-carril de Panamá y líneas de vapores del Pacifico, toman carga a flete corrido para los siguientes puntos:

Litoral de Puerto-Rico.—San Juan, Mayagüez y Ponce.

Litoral de Cuba.—Santiago, Gibara y Nuevitas.

América Central.—La Guayra, Puerto Cabello, Sabanilla, Cartagena de Indias, Colon y todos los principales puertos del Pacifico, como Punta Arenas, San Juan del Sur, San José de Guatemala, Champorico, Salina Cruz.

Norte del Pacifico.—Todos los puertos principales desde Panamá á California como Acapulco, Manzanillo, Mazatlan y San Francisco de California.

Sud del Pacifico.—Todos los puertos principales de Panamá á Valparaiso, como Buena-ventura, Guayaquil, Payta, Callao, Arica, Iquique, Caldera, Coquimbo y Valparaiso.

Rebajas á familias.—Precios convencionales por camarotes de lujo.

Rebajas por pasajes de ida y vuelta.—Billetes de 3.<sup>a</sup> clase para Habana, Puerto-Rico y sus litorales á 35 duros, de 3.<sup>a</sup> preferente con mas comodidad á duros 50 para Puerto-Rico y 60 duros para Habana.

El día 25 de noviembre saldrá de este puerto

## EL VAPOR ALFONSO XII

Para Cádiz, escalas y demás servicios correspondientes.

Consignatarios Sres. Ripol y Comp.<sup>a</sup>, Plaza de Palacio, esquina á la calle de la Marquesa.

NOTA.—Esta agencia puede facilitar directamente á los cargadores los medios de asegurar las mercancías y efectos transportados por los vapores de esta Compañía, hasta verificar la entrega de dichas mercancías y efectos en los puntos de consignación.

## Compañía de Transportes Marítimos.

Servicio mensual entre nuestro puerto y

Montevideo, Buenos-Aires y Rosario de Santa Fé,  
con escala en Canarias

Para los citados puertos saldrá el día 9 de Diciembre el vapor

**FIVALLER,**

admitiendo un resto de carga y pasajeros de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> clase.—Se despacha Merced, 23, 1.<sup>o</sup>

## Sociedad General de Transportes Marítimos por vapor.

SERVICIO FIJO SEMANAL ENTRE BARCELONA, GENOVA y MARSELLA.

EL VAPOR **AUVERGNE.**

Saldrá de Barcelona todos los sábados, llegando á Genova los Lunes.

id. » Genova » » martes id. » Marsella » Miércoles.

id. » Marsella » » jueves id. » Barcelona » Viernes.

admite carga y pasajeros.

El servicio se inaugurará el sábado 24 del corriente mes.—Consignatarios: Ripoll y compañía plaza de Palacio, esquina á la de Marquesa.

# Vapores-paquetes de la Compañía General de Tabacos

## de Filipinas

### SERVICIO REGULAR MENSUAL

#### DE BARCELONA A MANILA

CON ESCALAS EN PORT-SAID, SUEZ, ADEN, PUNTA DE GALES Y SINGAPORE.

#### VAPORES DE LA COMPAÑÍA

ISLA DE LUZON,	8,300 toneladas inglesas de desplazamiento			
ISLA DE MINDANAO,	8,100	id.	id.	id.
ISLA DE PANAY,	7,700	id.	id.	id.
ISLA DE CEBU,	7,700	id.	id.	id.

El magnífico vapor de gran marcha

# GIJON.

saldrá de Barcelona para Manila el 15 de Diciembre, admitiendo carga y pasajeros para dicho punto y escalas intermedias.

Los señores pasajeros encontrarán espaciosos y bien ventilados alojamientos, pues estos vapores han sido construidos expresamente para el servicio á que se les destina. Hay baños y cuantas comodidades pueden apetecerse en los climas en que han de navegar.

Consigatarios en Barcelona, señores Ripol y compañía, Plaza de Palacio, esquina á la calle de la Marquesa.

## Sociedad General de Transportes Maritimos por vapor.

### SERVICIO REGULAR SEMANAL ENTRE

### BARCELONA, CETTE Y MARSELLA.

## CON LOS VAPORES **TOURAINÉ Y DAUPHINE.**

Salidas de BARCELONA para CETTE y MARSELLA, todos los sábados Admiten carga y pasajeros.

Consigatarios: Sres. Ripol y C.<sup>a</sup>, Plaza Palacio, esquina á la calle de la Marquesa.

## PARA MONTEVIDEO, BUENOS-AIRES

## y Rosario de Santa Fé.

Saldrá el 4 de Diciembre el magnífico vapor francés, de primera clase

# SUEZ.

Admite carga. Informarán los Sres. Curós y Argemi, Llauder, 1, principal y Serra y Ros, Pórticos Xifré, 14.

La carga deberá entregarse el día 1.º en la machina n. 3, (colla del Noy Gran.)

#### PARA LONDRES.

Saldrá el 28 del actual el vapor

**GEORGIAN.**

Consigatarios Mac-Andrews y C.<sup>a</sup> P. Palacio,  
n.º 16, 1.º

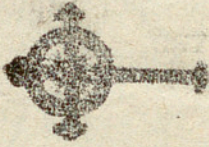
#### LÍNEA DE VAPORES DE J. BOCA Y C.<sup>a</sup>

PARA HAMBURGO

Saldrá el 26 del actual el vapor

**CISCAR.**

Consigatarios: Mac-Andrews y C.<sup>a</sup> Plaza de Pa-  
lacio, 16, 1.º



Todas las misas que se celebrarán el sábado día 24 en la parroquia mayor de Santa Ana, serán aplicadas en sufragio del alma del

**Excmo. Señor**  
**DON JOSÉ MUNNÉ Y NUGAREDA**

**Q. E. P. D.**  
 fallecido en 9 de Agosto del año 1882.

La viuda, hijo, hija política, nieto, hermanos políticos, tíos, primos, sobrinos y demás parientes, ruegan á sus amigos y conocidos se sirvan encomendarle á Dios y asistir á alguna de las espresadas misas.

Habrà ofertorio en las que se celebrarán de diez á doce.

**No se invita particularmente.**

# CONGRESO ESPAÑOL

DE

## GEOGRAFÍA COLONIAL Y MERCANTIL

Conclusiones votadas y aprobadas en las sesiones de los días 6 á 12 de  
Noviembre de 1883.

### TEMA 1.º

Costas septentrionales de África.—Comercio de España en ellas.—Posesiones españolas.—Lugares que pudieran colonizarse: puntos á propósito para establecer factorías, y tal vez puertos francos.

Costa occidental de Marruecos.—Derechos de España en ella.—Importancia mercantil de la costa que corre más al Sur, independiente del imperio marroquí.—Comunicaciones con el interior.—Tratados con España, y tentativas de instalación hechas por españoles.

Pesquerías canario-africanas.

1.ª El Congreso recomienda que se tengan muy presentes las condiciones del personal diplomático y consular destinado á Marruecos, de modo que se hallen en relacion con la índole especial de la política y costumbres del país.

2.ª Debe negociarse la constitución de tribunales mixtos para la resolución de las cuestiones que surjan entre musulmanes y españoles.

3.ª Debe concederse nacionalidad á los hijos de renegados españoles, nacidos en Marruecos, sean cualesquiera los antecedentes de sus padres.

4.ª Debe procederse á la fundación de casas-misiones en el interior de Marruecos, hasta tanto que se establezcan allí consulados.

5.ª Urge mejorar el servicio postal, así terrestre como marítimo, que España tiene en Marruecos.

6.ª Conviene celebrar un tratado de comercio con este imperio, reformando los artículos 5.º, 7.º y 11.º del existente, y extendiendo á favor del elemento musulmán el derecho de protección, el de construir, el de adquirir inmuebles, etc.

7.ª El Gobierno debe prestar el más eficaz apoyo para el establecimiento de una línea de vapores que enlace los puertos españoles de la Península y Marruecos con los de Canarias, haciendo escala en los de Berbería.

8.ª Es urgente denunciar el tratado para el establecimiento de la aduana de Melilla, con objeto de evitar que ésta exista dentro del territorio español.

9.ª Es indispensable trasformar las islas Chafarinas en un gran puerto de refugio, comercial y militar, ampliándolo convenientemente.

10.ª Al propio tiempo que se piensa en habilitar un puerto de buenas condiciones en Ceuta, debe gestionarse la construcción de dos carreteras que pongan en comunicación esta plaza con Tetuan y Tánger, como medio de fomentar el comercio entre España y Marruecos.

11.ª Es necesario aumentar el presupuesto general de nuestras posesiones de África, principalmente en el capítulo relativo á puertos y faros.

12.ª Deben reformarse los presidios españoles de África, restaurando su antigua organización y destino exclusivamente para militares.

13.ª Conviene constituir con todas nuestras posesiones del Norte de Marruecos una provincia civil, adaptando á sus condiciones especiales las leyes provincial y municipal que rigen en la Península é islas adyacentes.

14.ª Es conveniente emprender la exploración científica y comercial del territorio del Riff.

15.ª Es urgente que se cumpla el art. 8.º del tratado de Uad-Rás, ocupando



R. 20602

la ensenada de Ifní, indicada por las comisiones oficiales hispano-marroquíes, y fundando en ella una estación comercial.

16.<sup>a</sup> Urge sobre manera la fundación de uno ó dos establecimientos nacionales en la costa de las pesquerías españolas canario-africanas, como elemento esencial é indispensable para el desarrollo de la industria pesquera, y el envío de un buque de guerra que reconozca los bancos de pesca y proteja á los pescadores.

17.<sup>a</sup> Debe invitarse á la Diputación, Municipios y Sociedades económicas y mercantiles del archipiélago Canario, á que creen y sostengan escuelas de lengua árabe y de comercio, y un periódico redactado en aquel idioma y en español, para distribuirlo en la costa frontera, como ya se practica en Ceuta.

18.<sup>a</sup> Conviene fundar una Sociedad de Africanistas españoles, cuyo objeto sea ilustrar y agitar la opinión acerca de los problemas de política hispano-africana y mover á los poderes públicos, por los procedimientos modernos de meetings, conferencias con el Gobierno, publicaciones de propaganda, etc.

#### TEMA 2.º

Golfo de Guinea.—Posesiones españolas.—Comercio de España en ellas.—Ensayos de colonización en Fernando Póo hechos hasta hoy.—Reformas administrativas que son indispensables.—Lugares más convenientes para la creación de factorías y estaciones civilizadoras ó misiones.

Intereses comerciales de España en el mar Rojo: necesidad de consulados y factorías para el desarrollo de nuestro comercio, y como apoyo de nuestras comunicaciones con Filipinas.

1.<sup>a</sup> Atendidos los objetos naturales é industriales que se producen y que se consumen en la Península y en las posesiones españolas del Golfo de Guinea, existe base natural para sostener entre estas y aquella un comercio de importación y de exportación por valor de algunos centenares de millones de reales al año.

2.<sup>a</sup> Para que ese comercio pueda iniciarse y desenvolverse, es indispensable que se dé á los navieros la seguridad de haber quedado sin efecto el tratado celebrado en 1835 entre España é Inglaterra para la represión del tráfico negrero, sea porque el Gobierno lo considere caído en desuso, por falta de objeto, á consecuencia de la ley de 13 de Febrero de 1880, sea porque lo denuncie al Gobierno inglés, si viere necesaria la revisión, tan pronto como quede extinguido en Cuba el estado de patronato.

3.<sup>a</sup> La colonización de estas posesiones conviene que sea blanca, de canarios y azorianos principalmente; mas para prepararla, debe fomentarse la emigración de cubanos negros, labradores y artesanos, á Fernando Póo y Cabo San Juan, y á los que se hallan actualmente deportados en aquella isla, unirles sus familias, trasportándolas por cuenta del Estado.

4.<sup>a</sup> La explotación de Fernando Póo y posesiones anejas debe abarcar tres períodos: 1.º cría de ganados en las praderías elevadas y corta de maderas en la región marítima; 2.º agricultura extensiva, cultivando principalmente cereales en las zonas altas; 3.º agricultura intensiva, para la producción de café, cacao, azúcar, algodón, tabaco y demás géneros ultramarinos en la región marítima y en la intermedia.

5.<sup>a</sup> Para hacer posible esta explotación, es urgente construir muelles y abrir caminos carreteros, que atraviesen la isla de Fernando Póo, y que en el continente pongan en comunicación la costa con las sierras más inmediatas del interior.

6.<sup>a</sup> Para iniciar en poco tiempo una corriente comercial entre España y el Golfo de Guinea, debe establecerse una línea de vapores con subvención del Estado.

7.<sup>a</sup> En el caso de que el Gobierno crea deber seguir subvencionando misiones religiosas en las posesiones españolas del Golfo de Guinea, conviene que se instalen inmediatamente en la frontera del Gabón y Cabo San Juan, y que atiendan por lo pronto á las del continente más que á las de las islas de Fernando Póo y anejas; y en todo caso, debe imponerles como condición que obren por modo de colonización agrícola, al igual de las misiones españolas de Australia, sin perjuicio de que empleen además los medios auxiliares de la predicación y la enseñanza de las primeras letras.

8.<sup>a</sup> Conviene establecer en Annobón una penitenciaría con penados que hayan dado señales ciertas de arrepentimiento y enmienda, y dedicarlos, según sistema, á desarrollar las obras públicas y auxiliar la colonización libre en las demás posesiones españolas del Golfo de Guinea.

9.<sup>a</sup> Es indispensable mantener en Fernando Póo un cañonero del tipo *Salamandra*, ó en su defecto, una goleta de 80 caballos, disminuida su tripulación en un tercio, y además, un crucero de 250 á 300 caballos que proteja la navegación en aquellos mares.

10.<sup>a</sup> Es urgente instalar destacamentos militares en uno de los islotes Elobey, y en los límites extremos de la parte de tierra firme que en dicho Golfo corresponde á España.

11.<sup>a</sup> Para propagar el conocimiento de las condiciones sanitarias, comerciales, agrícolas y demás de aquellas posesiones, conviene que se dé inmediato cumplimiento á la Real Orden que dispuso la impresión de la gran obra inédita de D. Julian Pellón y Rodriguez, existente en el Ministerio de Ultramar.

12.<sup>a</sup> Por este mismo Ministerio debe resolverse favorablemente y con urgencia el proyecto de exploración presentado por el viajero D. Manuel Iradier y recomendado por la Sociedad Geográfica.

13.<sup>a</sup> Los gastos de administración, gobierno y fomento oficial de Fernando Póo y posesiones anejas, deben incluirse en el mismo presupuesto y en el mismo capítulo que los de las posesiones españolas del Norte de Marruecos.

14.<sup>a</sup> Conviene que España posea factorías comerciales en las costas del mar Rojo, africana y arábica, y que su Gobierno establezca representantes consulares en varios puntos de ella, á fin de que protejan nuestros intereses y sirvan de punto de apoyo en nuestra ruta con las Filipinas y el extremo Oriente.

15.<sup>a</sup> Conviene que el Gobierno preste su apoyo moral á la *Sociedad hispano-arábigo-africana*, y cualquier otra análoga que, como ésta, se proponga entablar relaciones mercantiles en las costas del mar Rojo.

TEMA 3.º

Provincias españolas de América.—Medios de fomentar su producción, su población y su comercio.

Importancia de nuestras Antillas, y en particular de las menores, con respecto al canal de Panamá.—Necesidad de fundar en estas últimas un puerto franco.

1.<sup>a</sup> Conviene fomentar la inmigración en Cuba, por los procedimientos que practican con éxito los Estados-Unidos del Norte de América y la República Argentina; y por la mejora, además, de las condiciones sanitarias del país.

2.<sup>a</sup> Interesa reorganizar con espíritu ampliamente descentralizador la vida local de las Antillas.

3.<sup>a</sup> Deben celebrarse con las Repúblicas hispano-americanas, tratados de comercio inspirados en el criterio más liberal, con objeto de proporcionar mercados á la producción antillana y peninsular y fletes abundantes á nuestra marina mercante, y de estrechar los lazos que unen á la nación española con aquellos pueblos hermanos.

4.<sup>a</sup> Urge asimismo la celebración de un tratado de comercio con los Estados-Unidos del Norte de América, para conseguir la desaparición del régimen de represalias que estos mantienen y colocar nuestra producción en aquel mercado en condiciones de poder sostener la competencia con las demás naciones.

5.<sup>a</sup> Para adelantarse en lo posible á las consecuencias de la apertura del canal de Panamá, conviene al desarrollo de la riqueza en nuestras Antillas y al aumento de su población, establecer en vasta escala depósitos comerciales con franquicia de derechos, eligiendo al efecto los puntos menos castigados por la fiebre amarilla.

6.<sup>a</sup> Con igual motivo y para iguales fines, se hace preciso establecer depósitos y mercados en algunos puertos del Pacífico ó en islotes con buen fondeadero, para que sirvan de puntos de escala en la ruta entre las Antillas, Australia y Filipinas.

7.<sup>o</sup> Debe celebrarse, lo antes que sea posible, un Congreso ibero-americano de Geografía colonial y mercantil, con representantes de todos los Estados de la Península ibérica y de la América del Centro y del Sur.

#### TEMA 4.º

Posesiones españolas de Asia y Oceanía.—Necesidad de extender la colonización en la isla de Mindanao y en el archipiélago de Joló.

Necesidad de establecer un puerto franco en las Marianas y estaciones navales en las Carolinas, como puntos de escala en el Pacífico.

Isla de Borneo.—Su importancia mercantil y estratégica.—Derechos de España en su parte Nordeste.—Conveniencia de fundar en ella factorías mercantiles y estaciones militares.

Misiones españolas en Asia.

1.ª Es indispensable la unificación de razas en Filipinas, haciendo desaparecer del lenguaje de la administración las distinciones de español, indio, mestizo español y mestizo chino, como primer paso para que desaparezcan de igual modo en la consideración pública, y vengán á confundirse todos los pobladores bajo el común dictado de españoles.

2.ª Asimismo es necesario declarar obligatoria en todos los pueblos filipinos la enseñanza de la lengua española, componer en ella los libros de texto, y preceptuar que estos consistan en manuales de física, agricultura, geografía, etc.

3.ª Urge réformar de un modo radical el sistema entero de gobierno y administración de Filipinas en el sentido de la mas amplia descentralización, asimilándolo casi en absoluto al que rige en la Península, y abandonando á sus pobladores la mayor suma de libertades que sea compatible con la seguridad del Archipiélago y la unidad nacional.

4.ª No urge menos trasformar el régimen económico y tributario del Archipiélago, llevando inmediatamente á ejecución los proyectos formulados ya y pendientes de resolución en el Ministerio de Ultramar.

5.ª Conviene sobremanera la secularización de la enseñanza, colocando esta en las mismas condiciones en que se halla la de la Península.

6.ª Por el Gobierno debe reconocerse y declararse la libertad de imprenta en Filipinas, así como el derecho de introducir sin previa censura todo género de obras científicas y literarias.

7.ª Para facilitar la navegación y el desarrollo del comercio filipino, conviene establecer algunos faros en varios lugares del Archipiélago, y un dique para carenas y reparaciones de buques en Manila ó en otro lugar próximo.

8.ª Conviene asimismo fomentar por todos los medios posibles las relaciones mercantiles de Filipinas con el Japón y el Tonkín.

9.ª Es urgentísimo establecer estaciones navales en las Carolinas, y un puerto franco ó depósitos comerciales con franquicia de derechos en el archipiélago de las Marianas, para que sirvan de puntos de escala en el Pacífico.

10.ª El Congreso declara que no se halla suficientemente ilustrado para pronunciarse en ningún sentido con respecto al problema de Joló y Borneo, planteado en el tema 4.º

11.ª El Gobierno debe velar por los misioneros españoles de Cochinchina y Tonkín, prestándoles toda la protección diplomática ó de otro género que le sea posible y ellos necesiten para próseguir su obra civilizadora, creando un consulado en el puerto más conveniente al efecto, y secundando, siquiera moralmente, la acción de Francia en aquellas regiones.

#### TEMA 5.º

Ventajas ó inconvenientes de la emigración española: medios de dirigirla adonde favorezca los intereses de España.

Sistemas usuales de colonización en países salvajes; colonización por compañías, colonización oficial, etc.

1.ª El censo actual de población de España es insuficiente para servir de base á una política exterior que responda á las tradiciones de la nación y á los destinos de la raza española, y no corresponde á los elementos de riqueza que encierra el suelo de la Península.

2.ª La causa de que la población española aumente con tanta lentitud, no está en la emigración, sino en la poca intensidad de la producción; y el medio más eficaz de fomentar aquélla consiste principalmente en fomentar ésta.

3.ª Entre las medidas que puede y debe adoptar la Administración pública para fomentar directamente la producción é indirectamente los nacimientos, la salud pública y el aumento de la vida media, se cuenta como principal la generalización de los riegos artificiales, emprendiendo en vasta escala la construcción de obras hidráulicas que retengan en el suelo la mayor cantidad posible de las aguas pluviales que vierten en él.

4.ª La emigración no debe ser reprimida ni derivada de las corrientes que se abra espontánea y naturalmente, por ningún medio empírico y artificial nacido de la ley.

5.<sup>a</sup> La nación, por medio de asociaciones benéficas de patronato, y aún por agentes especiales, delegados del Gobierno, debe proteger á sus emigrantes en los puertos de embarque y de desembarque, principalmente haciendo eficaz el artículo 4.º del decreto de 6 de Mayo de 1882, relativo á las agencias de emigración y á los contratos celebrados entre ellas y los emigrantes.

6.<sup>a</sup> El Gobierno español debe prestar á los emigrados, así en sus personas como en sus intereses y derechos, una protección más eficaz que la que actualmente les presta en los países extranjeros donde residen.

7.<sup>a</sup> Conviene que la emigración española se dirija á Filipinas, y aún á Cuba, con preferencia á las repúblicas hispano-americanas; y para lograrlo, que se constituyan asociaciones de propietarios y capitalistas de aquellas provincias y de la Península.

8.<sup>a</sup> Conviene que la nación inicie un movimiento de colonización, en la corta medida que se lo consienta lo exiguo de la fortuna pública, á fin de crear para el porvenir nuevas provincias ó estados que sirvan para dar salida al exceso de la población española en territorio que sea nacional.

9.<sup>a</sup> Esa colonización no debe iniciarla ni dirigirla el Estado, sino principalmente compañías mercantiles y territoriales creadas al efecto.

10.<sup>a</sup> En ningún caso debe procederse á colonizar un territorio sin que le haya precedido el estudio de sus condiciones naturales y la ejecución de las obras preliminares á la instalación, tales como apertura de vías de comunicación, construcción de muelles, saneamiento y parcelación del suelo, etc.

11.<sup>a</sup> La colonización por expósitos y por penados no debe ser exclusiva, sino combinada con la colonización libre, tomando en ella el Estado solamente la suma de intervención necesaria para que se cumplan los fines tutelares que son de su exclusiva competencia.

TEMA 6.º

Estado de la Marina española y medios de fomentarla.

1.<sup>a</sup> Conviene que la Marina de altura y de gran cabotaje acentúe el movimiento iniciado en los últimos dos ó tres años, en el sentido de admitir á flete carbones, maderas, minerales y demás mercancías de mucho volumen y poco valor, de cuyo transporte ejerce el monopolio la bandera extranjera por dejación de la nacional.

2.<sup>a</sup> Conviene que la Marina de cabotaje emprenda un comercio activo con el Riff por Melilla y Alhucemas, y con los puertos de Marruecos, Argel y Orán, y regenere la industria de la pesca desarrollando la explotación de las pesquerías canario-africanas y el transporte de pescado salado y fresco á Europa.

3.<sup>a</sup> Con el objeto de facilitar y desarrollar el crédito marítimo sobre hipoteca de las naves, debe el Gobierno presentar á las Córtes en la próxima legislatura un proyecto de ley instituyendo el registro de la propiedad naval sobre la base de la ley inglesa *merchant shipping act 1854*.

4.<sup>a</sup> Deben fomentarse los trasportes marítimos reduciendo los derechos de introducción de las sustancias y productos que sirven de primera materia ó de auxiliar á la agricultura y á la industria.

5.<sup>a</sup> Es de lamentar que el Gobierno no haya resuelto hace muchos años el problema del comercio de tránsito, y urge sobremanera que se levante el entredicho que pesa sobre él, principalmente otorgando franquicia temporal de derechos á todos los artículos que se introduzcan para la elaboración de productos destinados á la reexportación.

6.<sup>a</sup> Urge asimismo la creación de grandes depósitos comerciales con franquicia de derechos y administración libre, en el mayor número de puertos que sea posible.

7.<sup>a</sup> Deben favorecerse, por medio de tratados de comercio, las relaciones mercantiles de España, principalmente con las Repúblicas hispano-americanas, con los Estados-Unidos del Norte y con Inglaterra.

8.<sup>a</sup> Debe evitarse cuidadosamente el provocar represalias arancelarias, como la reciente de Venezuela contra los vinos españoles, y los recargos á la introducción, como el imprudentísimo y todavía más reciente impuesto á nuestros vinos en Cuba.

9.<sup>a</sup> Conviene abrir al comercio español nuevos mercados é iniciar nuevas corrientes comerciales fomentando el establecimiento de factorías, y aún de pequeños núcleos de población agrícola, principalmente en África; instalando consulados en los puertos del mar Rojo y estaciones navales en las islas del Pacífico; creando depósitos comerciales ó puertos francos en las Antillas menores y en el Riff; suprimiendo trabas, como la del derecho de visita en Guinea; y subvencionando temporalmente líneas de vapores á Venezuela, Brasil y la Plata, á las Repúblicas del Pacífico, al golfo de Guinea y Angola, al mar Rojo, á Marruecos y Canarias, y de Manila al Japón, y escuadrillas de pesca en África y de transporte de pescado á Europa.

10.<sup>a</sup> Es urgente ampliar la capacidad y mejorar las condiciones comerciales de los puertos, imprimiendo á las obras de estos un gran impulso, y á este efecto, reforzar el capítulo consagrado á ellas en el presupuesto de Fomento, y consagrar en la ley el principio de descentralización absoluta, dejando á las Juntas de puertos, á las Diputaciones y á los Ayuntamientos en completa libertad para establecer arbitrios y recargos con destino á dichas obras.

11.<sup>a</sup> Es preciso unificar los servicios marítimos de los puertos comerciales, y confiarlos por entero á corporaciones civiles locales, bajo el gobierno y suprema inspección de una «Dirección general de la Marina mercante», dependiente de Fomento, librando de ellos á la Marina de guerra.

12.<sup>a</sup> Caso de no ser posible por el momento la reducción de los impuestos que gravan la industria naviera, deben, al menos, unificarse; y en todo caso, es indispensable descargar considerablemente los aranceles consulares, poniéndolos en relación con los de las demás naciones.

13.<sup>a</sup> Debe reformarse la instrucción naval, haciéndola más práctica y ampliando sus enseñanzas.

14.<sup>a</sup> Es indispensable y de toda urgencia restaurar la Marina militar, como medio y condición esencial de progreso para la Marina mercante.







# CONGRESO ESPAÑOL

DE

## GEOGRAFÍA COLONIAL Y MERCANTIL

Nota de las personas que han sido invitadas á tomar parte en las deliberaciones de esta Asamblea. (Las señaladas con un asterisco son las que hasta el día de la fecha han contestado aceptando la invitación.)

### Sesión inaugural (4 de Noviembre).

DISCURSO DE APERTURA.—D. Antonio Cánovas del Castillo \*.

**Sesión 1.<sup>a</sup>** (5 de Noviembre).—Costas septentrionales de África.—Comercio de España en ellas.—Posesiones españolas.—Lugares que pudieran colonizarse; puntos á propósito para establecer factorías, y tal vez puertos francos.

PONENCIAS.—D. Castor Amí.—D. Cesáreo Fernández Duro \*.—D. Pedro de la Puente.

Costa occidental de Marruecos.—Derechos de España en ella.—Importancia mercantil de la costa que corre más al Sur, independiente del imperio marroquí.—Comunicaciones con el interior.—Tratados con España, y tentativas de instalación hechas por españoles.

TURNOS.—D. Emilio Bonelli \*.—D. Felipe Ovilo \*.—D. Nicolás Cheli.—D. Julio Cervera.—D. Luis García Martín \*.—D. José Alvarez Pérez \*.—D. Pedro Bravo de Laguna \*.—D. Pedro Fantún.—D. Saturnino Jiménez \*.—D. José Carvajal \*.—D. Antonio Manrique.—D. Felipe Pérez del Toro \*.—D. Francisco Cañamaque \*.

Pesquerías canario-africanas.

**Sesión 2.<sup>a</sup>** (día 6).—Golfo de Guinea.—Posesiones españolas.—Comercio de España en ellas.—Ensayos de colonización en Fernando Póo hechos hasta hoy.—Reformas administrativas que son indispensables.—Lugares más convenientes para la creación de factorías y estaciones civilizadoras ó misiones.

PONENCIAS.—D. Manuel Iradier \* y D. José Montes de Oca \*.—D. Víctor Abargues de Sostén \*.

Intereses comerciales de España en el mar Rojo: necesidad de consulados y factorías para el desarrollo de nuestro comercio, y como apoyo de nuestras comunicaciones con Filipinas.

TURNOS.—D. Eduardo Saavedra.—D. José de la Gándara.—D. José María Gómez San Juan \*.—Don Joaquín Costa \*.—Rev. P. Xifré.—D. Teodosio Noeli.—D. Joaquín Navarro \*.—D. Manuel Corsini.

**Sesión 3.<sup>a</sup>** (día 7).—Provincias españolas de América.—Medios de fomentar su producción, su población y su comercio.

PONENCIAS.—D. Julio Vizcarrondo \*.—D. Bernardo Portuondo \*.

Importancia de nuestras Antillas, y en particular de las menores, con respecto al canal de Panamá.—Necesidad de fundar en estas últimas un puerto franco.

TURNOS.—D. Justo Zaragoza \*.—D. Apolinar de Rato \*.—D. Rafael María de Labra \*.—D. Ricardo Beltrán y Rózpide \*.—D. Gabriel Rodríguez \*.—Don Manuel Pedregal.—D. Félix de Bona.

**Sesión 4.<sup>a</sup>** (día 8).—Posesiones españolas de Asia y Oceanía.—Necesidad de extender la colonización en la isla de Mindanao y en el archipiélago de Joló.—Misiones españolas en Asia.

Isla de Borneo.—Su importancia mercantil y estratégica.—Derechos de España en su parte Nordeste.—Conveniencia de fundar en ella factorías mercantiles y estaciones militares.

Necesidad de establecer un puerto franco en las Marianas y estaciones navales en las Carolinas, como puntos de escala en el Pacífico.

**Sesión 5.<sup>a</sup>** (día 9).—Ventajas ó inconvenientes de la emigración española: medios de dirigirla adonde favorezca los intereses de España.

Sistemas usuales de colonización, etc., en países salvajes: colonización por compañías, etc.

**Sesión 6.<sup>a</sup>** (día 10).—Estado de la marina española y medios de fomentarla.

**Sesión de clausura** (día 11).—Adopción de un plan para proceder inmediatamente á la fundación de factorías mercantiles y estaciones civilizadoras en las regiones del planeta más favorables al desarrollo de los intereses de nuestra nación, y emprender exploraciones científicas en algunas de ellas.

Resumen de los debates.

Madrid 4.<sup>o</sup> de Octubre de 1883.

PONENCIA.—D. Francisco Cañamaque\*.

TURNOS.—D. Carlos Ibañez.—D. Francisco Coello.—D. Marceliano de Abella\*.—D. Ricardo Beltrán y Rózpide\*.—D. José Ricart Giralt\*.—D. Ignacio Fernández Flores.—Rev. P. Ramón Martínez Vigil.—D. Melchor Ordoñez.—D. Eugenio Alonso Sanjurjo.

PONENCIAS.—D. Laureano Figuerola\*.—D. Rafael María de Labra\*.

TURNOS.—D. Manuel Alonso Martínez.—D. Miguel López Martínez\*.—D. Carlos María Perier.—D. Melitón Martín.—D. Antonio Balbín de Unquera\*.—D. José M. Alonso de Beraza.—D. Joaquín Maldonado Macanaz.—Rev. P. Fr. Rosendo Salvado.

PONENCIAS.—D. Joaquín Costa\* y D. José Ricart Giralt\*.

TURNOS.—D. Gabriel Rodríguez\*.—D. Salvador Albacete.—D. Gumersindo Azcárate\*.—D. José M. Beránger.—D. Federico Loigorri.—D. Segismundo Moret\*.—D. Avelino Brunet\*.—D. Federico Nicolau.—D. Estéban Amengual.—D. Joaquín Jamar.—D. Alejandro Roselló\*.

EXPOSICIÓN DEL PLAN.—D. Joaquín Costa\*.

DISCURSO-RESUMEN.—D. Segismundo Moret\*.