



*Al Excmo. Sr. D.^{no} Antonio Canovas del Castillo,
eminente estadista
y Presidente del Consejo de Ministros,
en testimonio de la mas respetuosa consideracion
Su muy afecto servidor*

Benito de Alzola

LAS PRIMAS Á LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

Y Á LA NAVEGACIÓN



H. 51392
F-51430

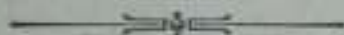
ATV
24430

LAS
PRIMAS Á LA CONSTRUCCIÓN NAVAL
Y
Á LA NAVEGACIÓN

DATOS Y NOTICIAS QUE CONVIENE TENER PRESENTES PARA HACER UNA LEY SOBRE LA MATERIA

POR EL INSPECTOR DE INGENIEROS DE LA ARMADA

D. BENITO DE ALZOLA Y MINONDO



BILBAO

Imprenta de la Casa de Misericordia

1894

T. 12452.



CAPÍTULO I.

Consideraciones generales.

Ya que la Divina Providencia dotó á España y á otros Reinos de su Majestad de todos los materiales necesarios para los Armamentos de Mar y Tierra, será acertado que agradecidas á este beneficio, nos apliquemos á disfrutarle con las providencias correspondientes, así por tener aseguradas estas provisiones dentro de los mismos dominios de su Majestad, sin estar pendientes de el inconstante arbitrio de potencias extranjeras, ni de temporales y accidentes de los mares del Norte, como por evitar la extracción de los millones, que sin duda nos harían, si hubiésemos de comprar de ellos todas ó la mayor parte de estas cosas, además de lo que se suele aventurar en la buena calidad de los materiales.

JERÓNIMO USTÁRIZ.

I.

Decadencia de la industria nacional en los últimos años.—Reacción favorable.—Información para la reforma arancelaria.—Opinión del país contraria al régimen económico seguido hasta fecha reciente en España.—Obra incompleta del Gobierno en la legislación relativa á las construcciones navales.—Aceptación de las primas de construcción.—Omisión de la Comisión arancelaria.—Son echadas en olvido por el Gobierno las primas á la navegación.—Propósitos atribuidos á la Administración de implantar un régimen semejante al que existe en otras naciones.—Ineficacia de las medidas adoptadas.—Necesidad de que todos los ramos de la Administración del Estado ejerzan por igual su acción protectora en favor de la industria nacional.—Variaciones importantes que deben introducirse en los servicios subveccionados y en las Obras públicas.—Protección prudente y justa de la Marina.—Devolución de derechos arancelarios.

El ilustre Secretario de Su Magestad en el Consejo y Cámara de Indias, D. Jerónimo Ustáriz, decía en 1774 á Felipe V, en su *Theórica y práctica de Comercio y de Marina*, lo que llevamos transcrito.

Así se expresaba hace 170 años un Ministro patriota que segura-

mente estaría muy ajeno de pensar que habían de llegar tiempos tan menguados para la industria nacional, como los que hemos atravesado en los últimos 40 años.

Pero hoy parece notarse una reacción favorable, pues tras largo período de tiempo en que se ha rendido culto en España á las ideas preconizadas por los discípulos de Cobden y Bastiat, el país se muestra decidido á seguir otro rumbo en su política comercial á juzgar por los resultados de la última información arancelaria y por las opiniones que de algún tiempo á esta parte vienen sustentando en el Parlamento y en la prensa gran número de hombres de los de más valer y autoridad, pertenecientes á todos los partidos políticos: (1)

En la amplia información citada que con estricta imparcialidad y gran acierto llevó á cabo la Comisión creada por Real decreto de 10 de Octubre de 1889 para el estudio de la Reforma Arancelaria y de los Tratados de Comercio, se puso de manifiesto la opinión casi unánime del país contraria al régimen económico seguido hasta entonces y la necesidad de revisar los Aranceles de Aduanas, de conformidad con los intereses de la producción nacional.

El Gobierno, por otra parte, al aceptar los aumentos de protección arancelaria propuestos por la Comisión mencionada que dirigió y resumió la información y con cuyo espíritu y tendencias se halló conforme, como se hace constar en el Real decreto que va al frente de los nuevos Aranceles, dió satisfacción cumplida á los clamores de la industria nacional, estableciendo las bases para una defensa eficaz contra la concurrencia extranjera.

Pero por lo que respecta á la industria de las construcciones navales, cuya aclimatación en España es del mayor interés, como lo haremos notar más adelante, la obra del Gobierno hasta el día ha resultado incompleta é ineficaz.

Todas las conclusiones relativas á los tipos para el adeudo de las

(1) Después de escrito este capítulo, y antes de dado á la estampa, han tenido lugar dos sucesos importantes que afectan hondamente á la industria nacional: el de los tratados de Comercio y la proposición presentada en el Congreso relativa á la ley de Escuadra, pero creemos conveniente pasar por alto ambos sucesos y los incidentes á que han dado lugar.

embarcaciones importadas del extranjero y á las primas de construcción aplicables á las que se construyeran en el país, propuestas por la Comisión de referencia, fueron aceptadas por la Administración y tenidas en cuenta al redactar los Aranceles de Aduanas de 1892.

Lo propio se hizo al fijar los derechos de las máquinas de vapor marinas á su introducción en España, así como para las que cambiásen los buques en el extranjero.

Pero hubo por parte de la Comisión arancelaria una omisión lamentable, y que parece premeditada, la de las máquinas motoras, calderas y aparatos auxiliares de á bordo, que aparecen en el dictamen exentos de protección.

Es cierto que se concedieron implícitamente primas á la construcción de máquinas de vapor marinas, desde el momento que se asignaron tipos menores para la misma unidad, á las embarcaciones de hierro y acero y de construcción mixta para navegar á la vela, que á las de vapor, pero esas primas á la construcción que hoy rigen, si bien parecen razonables para ser aplicadas exclusivamente á los cascos, resultan insuficientes de no contarse con el concurso de las que por separado es costumbre otorgar en otros países al aparato motor y con las que se conceden también á la milla navegada. En cuanto á estas últimas, ó sean, las primas á la navegación, fueron echadas en olvido por el Gobierno, tanto para los buques de producción nacional, como para los de construcción extranjera, no así por la Comisión susodicha, que recomendaba para los de todas procedencias, abanderados en el país, la adopción del régimen de las primas de navegación de altura, ó que se estableciese en su lugar un gravamen equivalente á dichas primas sobre los buques ó mercancías que llegasen á los puertos españoles con los pabellones que las disfrutaban, llamando la atención sobre las razones de alta conveniencia que aconsejaban se colocase nuestra bandera, en el comercio de España con las Repúblicas hispano americanas, en iguales condiciones que colocaban la suya los demás países.

Ahora bien, es sabido que en otras naciones, en las que también

se han visto precisados á dictar medidas protectoras en favor de las construcciones navales, no sólo se conceden primas á la construcción de los cascos y de las máquinas, sino también á la navegación, considerándose estas últimas como el mayor aliciente, como el medio más eficaz, para estimular á los armadores á construir en el país con preferencia al extranjero.

Este es un punto que requiere detenido estudio y del que nos ocuparemos en el lugar correspondiente; pero de todos modos, salta á la vista que es deficiente la legislación actual, puesto que las ventajas concedidas hasta el día no han despertado el menor interés para el establecimiento de talleres y gradas destinados á la construcción de buques.

Repetidas veces se han hecho en la prensa indicaciones sobre este particular, atribuyendo al Gobierno el propósito de completar la obra iniciada, implantando en España un régimen semejante al que existe en otros países para la protección de la industria de las construcciones navales.

El ilustre Vicealmirante Sr. Beranger, ha encarecido recientemente en el Senado la necesidad de otorgar primas á la construcción y á la navegación á nuestros buques mercantes, y el dignísimo Ministro de Marina, Sr. Pasquin, ha hecho en la Alta Cámara declaraciones relativas á su propósito de favorecer la industria de las construcciones navales en España.

Estando, pues, persuadidos, de que habrá de plantearse en breve tan complejo problema, consideramos un deber para todos aquellos que se interesen en el establecimiento y prosperidad de un ramo tan importante de la industria nacional, el aportar el mayor número de datos y noticias conducentes á ilustrar el asunto y facilitar su estudio, y á este fin obedece nuestro trabajo que, sin pretensiones de ninguna clase, ofrecemos al público, esperando que otras personas con más competencia han de secundar nuestros propósitos y ayudarnos en nuestra tarea de llevar á las esferas oficiales en particular y á todos cuantos tengan que intervenir en este asunto en general, el convencimiento de la ineficacia, por sí solas, de las medidas adoptadas, y de la necesidad de aplicar más

eficaces remedios, á semejanza de lo que se practica en otras naciones, para que puedan vivir y desarrollarse en España los astilleros destinados á la construcción de buques mercantes; pues si bien somos los primeros en reconocer que, como nos lo dicen á diario los enemigos de la protección, el estado del Erario no permite hacer grandes sacrificios, también debemos consignar que las partidas con que habria que gravar el presupuesto para el objeto indicado no son de mucha importancia, según se verá más adelante, aparte de que estos gastos son siempre reproductivos.

Pero entendemos nosotros que no basta para que arraiguen en el país estas y otras industrias similares, con que rijan unos Aranceles y unas primas que defiendan más ó menos nuestra producción, sino que es preciso al propio tiempo que todos los ramos de la Administración del Estado se inspiren en los mismos sentimientos de benevolencia hacia la industria nacional, ejerciendo por igual su acción protectora en favor de la misma y desechando las prevenciones injustificadas que ha habido hasta ahora.

Hasta el día, sólo la Marina ha procurado alentar y dar estímulo á la industria del país, buscando en ella los elementos que le son necesarios para sus construcciones y armamentos navales, y si el Gobierno empujado por la opinión se decide á entrar en un régimen de franca protección á la industria nacional, debe en primer término introducir en nuestra legislación, á semejanza de lo que sucede en el extranjero, una variación importante, cual es, la de que en todos los servicios subvencionados y en las obras públicas, de cualquiera naturaleza que estas fueren, será obligatorio el utilizar en lo posible los recursos con que pueda brindarnos la industria del país.

No con esto pretendemos que la Administración debe dispensar una protección ciega é inconsciente que pudiera traducirse en grave quebranto para los intereses del Estado, no; sino una protección prudente y justa, siguiendo así el patriótico ejemplo dado por la Marina en los últimos años, de cuya gestión, en lo que se relaciona con la industria nacional, nos ocuparemos con la extensión que merece el asunto en el capítulo VI.

Pero desgraciadamente quedan muchos resabios todavía en los centros oficiales que ha de costar trabajo extirpar, como nos lo prueba un hecho reciente relativo á la Compañía Trasatlántica. Nos hemos lamentado más de una vez del largo plazo por que fué adjudicado el contrato, á causa principalmente, de la libertad que en él se concedía para adquirir el material en el extranjero, y el Sr. Marqués de Comillas, interpretando los deseos del país y posponiendo á su patriotismo los intereses de la Compañía, se brindó á construir en España dos de los buques que en un plazo dado debía presentar, solicitando la prórroga que es consiguiente, pero con gran sorpresa vimos que el Gobierno no accedió á petición tan halagüeña y que venía á enmendar errores de otros tiempos.

Y ya que hemos tocado el punto relativo á las variaciones que necesariamente habrán de llevarse á cabo, desde el momento que el país, á semejanza de la mayor parte de las naciones del continente europeo, entre resueltamente en la patriótica senda de protección al trabajo nacional, no podemos menos de llamar la atención sobre la anomalía de que todavía se conserve en nuestra legislación la cláusula relativa á la devolución de derechos arancelarios satisfechos por los materiales y efectos introducidos del extranjero con destino á las construcciones navales y á las máquinas de vapor marinas, cláusula tomada de la ley de la marina mercante de Francia, donde há tiempo fué derogada por sus malos resultados, así como en Italia, que la copió también como nosotros de los franceses. Aquí se mantiene sin embargo en vigor, no obstante la experiencia infructuosa de muchos años y de los perjuicios que con ello se irrogan á la industria metalúrgica en general y muy especialmente á la siderúrgica, siendo de notar que hasta los mismos constructores que se benefician con esta exención de derechos, reconocieron la injusticia de la medida en la última información arancelaria pidiendo su abolición, y es evidente además que esta clase de franquicias no encajan ya bien en unos Aranceles como los de 1892, inspirados en la defensa de la producción nacional.

II.

Industrias naturales susceptibles de arraigo en el país.—Menosprecio con que han sido miradas en España.—Importancia extraordinaria de las mismas.—Valores comparativos entre la riqueza creada con la construcción de máquinas y la del mineral de donde provienen.—Repartición de esta riqueza.—Justa aspiración de que tengan más amplios horizontes las clases trabajadoras.—Abandono lamentable de la enseñanza industrial en España.—Escasez de personal facultativo.—Causas que han contribuido al establecimiento en gran escala de la industria siderúrgica en Vizcaya.—Necesidad de trabajo regular y constante.—Demanda insuficiente del país.—Remedios parciales.—Injusto privilegio que disfrutaban las compañías de ferrocarriles.

No desconocemos las dificultades que existen en España para la implantación de industrias importantes, pero debemos ante todo hacer la distinción entre aquellas que son naturales, perfectamente legítimas, y susceptibles por lo tanto de arraigo, por estar fundadas en primeras materias que se encuentran en buenas condiciones en el país; y las que requieren para su fabricación de elementos exóticos que hay que introducir necesariamente del extranjero.

Entre las primeras, basadas principalmente en la utilización de los productos de una industria cual es la siderúrgica, de antiguo abolengo en España, se encuentran las grandes construcciones metálicas, tales como las armaduras y los puentes, la maquinaria en general, el material fijo y móvil de los ferrocarriles y las construcciones navales, que revisten una importancia extraordinaria y reportan grandes beneficios al país, por la serie de transformaciones á que va dando lugar sucesivamente la primera materia, desde el momento en que es arrancada de la mina.

Y éstas son precisamente las industrias que hasta fecha reciente han sido miradas con mayor desdén por parte de la Administración.

La propaganda librecambista, hecha siempre en estilo dogmático, y de tonos más radicales en nuestro país que en ningún otro de Europa, ha sido por muchos años activa, tenaz é incesante. Las

últimas generaciones han mirado en España el menosprecio á la vida industrial y muy especialmente hacia las industrias mecánicas; no parecía sino que sólo algunas razas privilegiadas del Norte eran las llamadas exclusivamente á entender en las artes mecánicas y á transformar los minerales arrancados de la tierra en maquinaria y toda esa variedad de artefactos con que nos brinda la industria extranjera.

Pero ya el país está convencido de que no debemos limitarnos al cultivo de la ingrata tierra de Castilla, de que ha sido un error crasísimo el que hayan figurado hasta los Aranceles de 1892 para la maquinaria, por ejemplo, unos derechos casi nulos, y de que hayan disfrutado de franquicia, merced á la cual han introducido en España material por valor de algunos cientos de millones de pesetas, las compañías de ferrocarriles.

Para poner de relieve la importancia capital, extraordinaria, de las industrias de que nos ocupamos y de los beneficios inmensos que producen al país, allí donde han logrado aclimatarse, bastará consignar algunas cifras.

La riqueza creada con la extracción de una tonelada de mineral de hierro es de 9 pesetas. Dos toneladas de este mineral son necesarias para la producción de una de lingote, que vale 70 pesetas (1), de modo que con la transformación experimentada en el alto horno, las 18 pesetas de primera materia se convierten en un producto cuyo valor ha casi cuadruplicado. Pasa el lingote de hierro por el horno Siemens-Martin y se obtiene el de acero cuyo precio es de 140 pesetas por la expresada unidad, y estirado este lingote en barras ó laminado en planchas de acero adquiere un valor de 190 pesetas. El precio del acero forjado en ejes acodados ó cigüeñales es de 730 pesetas, y si con los elementos que nos suministra la industria siderúrgica damos un paso más llegando á la construcción de las máquinas motoras y de las calderas que las alimentan, alcanzan ya éstas un valor de 1.200 pesetas por tonelada y de 1.500 las locomotoras, locomóviles y máquinas marinas.

(1) Los valores que asignamos á la tonelada son los oficiales publicados en Abril de 1891 por la Junta de Aranceles y Valoraciones.

Resulta pues de lo expuesto, que los valores de los productos enunciados con respecto á la primera materia de donde provienen están en las relaciones siguientes:

El lingote de hierro	en la de	4 á 1
El lingote de acero	»	8 »
Las barras y planchas	»	10 »
Los ejes acodados y de cigüeñales	»	40 »
Las máquinas motoras	»	66 »
Las locomotoras, locomóviles y máquinas marinas	»	83 »

Lo propio pudiéramos decir de la construcción naval mercante, y si de aquí pasamos al material de la marina de guerra, todavía se acentúa más la relación indicada, alcanzando, por ejemplo, para las máquinas de los cañoneros torpederos la relación de 200 á 1, la de 270 á 1 para los cañones González Hontoria de 14 centímetros, cuya relación va aumentando á medida que disminuye el calibre, y si se trata de máquinas especiales ó material de guerra que tiene privilegio de invención, entonces sube considerablemente el precio por la unidad expresada, pues un cañón Nordenfelt de 57 milímetros, cuyo peso es de 343 kilogramos, cuesta 7.981,50 pesetas y 7.358,40 una ametralladora de 11 milímetros que pesa 76 kilogramos, de modo que los precios de estas armas de guerra comparados con el del mineral, de donde provienen, están relativamente en las relaciones de 1.300 á 1 y 5.300 á 1.

Es cierto que al establecer estas relaciones no hemos tenido en cuenta las mermas del material en las diversas transformaciones metalúrgicas porque ha ido pasando, las cuales aumentan en las operaciones mecánicas sucesivas del torneado, mandrilado, cepillado y ajuste, en cuanto á los órganos y demás elementos que constituyen las máquinas se refiere; y con las pérdidas debidas al corte, punzonado, taladrado y recantado de las planchas, si se trata de las calderas.

También debemos consignar que además del acero entran en la composición de una máquina motora, aunque en pequeña escala, otros productos metalúrgicos, pero aún hechas estas deducciones,

siempre resultará que la riqueza creada con la construcción de máquinas de los tipos más comunes será 40 ó 50 veces mayor que la alcanzada con la extracción del mineral de que proviene, y esta consideración por sí sola basta para poner de manifiesto los grandes resultados que reporta la implantación de las industrias mecánicas ú otras similares, pues esa riqueza creada que en proporción tan grande se acrecienta en su evolución industrial á medida que va pasando por las diversas manipulaciones de la siderurgia y de las artes mecánicas que es preciso practicar para llegar á producir la máquina motora, queda íntegra en el país, correspondiendo en primer término una pequeña parte á utilidades de los altos hornos y al sostenimiento del personal obrero, así como del facultativo y administrativo empleado en aquéllos. Vienen después los beneficios de las fábricas de acero, debidos al rendimiento de los hornos Siemens ó los convertidores Bessemer ó Robert, los de los trenes de cilindros y talleres de forja, y por fin, si de máquinas se trata, bien sean fijas ó marinas, tenemos los cubilotes y hornos de reverbero de las fundiciones, los talleres de calderería de hierro y de cobre, los de tuercas, tornillos y remaches, y los de ajuste y montura; todos los cuales concurren á la construcción de dichas máquinas, así como á la de las locomotoras y á la del material naval.

El establecimiento de estas industrias tiene entre otras ventajas, la de proporcionar alimento á las fábricas indicadas, en las cuales, así como en los talleres de construcción mencionados encuentra empleo bien retribuido la clase obrera y colocaciones lucrativas el personal técnico y administrativo, así como el subalterno que tiene cabida en los mismos y los agentes comerciales destinados á dar salida á los productos.

Consideramos por otra parte justa y legítima la aspiración de que nuestras clases trabajadoras tengan horizontes más amplios y que no se limite su misión á las rudas é incultas labores de las minas empleándolas sólo en la extracción de mineral, sino que debe dárseles también ocupación en trabajos más remuneradores y que requieren más ilustración é inteligencia, proporcionándoles

así mayor cultura y bienestar, pero con el sistema seguido hasta aquí, hemos sido tributarios del extranjero, casi en absoluto, en las industrias más interesantes y que mayores beneficios pueden reportar al país.

Por todas partes se ven manifestaciones del desdén con que la Administración ha mirado las industrias mecánicas, todo ha obedecido aquí al criterio erróneo de que España no debe de ser un país industrial y así resulta, que la enseñanza oficial, en lo que á este ramo se refiere, ha llegado á un estado de abandono lamentable del que habrá pocos ejemplos en las demás naciones de Europa.

Las escuelas industriales en donde se daba la enseñanza superior fueron desapareciendo, una tras otra, habiéndose salvado sólo la de Barcelona, gracias al esfuerzo y patriotismo de las corporaciones populares de aquella provincia, y á cuyo sostenimiento contribuye también el Erario con la insignificante subvención de 15.000 pesetas, única partida de esta clase con que se halla gravado el Presupuesto español.

Así ha resultado, que al brotar las nuevas industrias en las márgenes del Nervión, se ha notado la escasez de personal facultativo para las mismas.

Los Cuerpos de Ingenieros de Minas y del Ejército han suplido en parte esta deficiencia dando un buen contingente, especialmente el último, á las fábricas y ferrocarriles bilbaínos en donde han hallado destino en ocasiones hasta once oficiales de tan distinguido Cuerpo, por no haber ingenieros industriales en la localidad, excepción hecha de un corto número de ellos, educados en el extranjero. Y á propósito de este particular citaremos también el caso de que habiéndose instalado recientemente en Bilbao un taller para la construcción y reparación de material eléctrico en combinación con una importante casa extranjera, hay empleados en él seis ingenieros electricistas alemanes, y es muy sensible que no existan ya en España varios Centros de instrucción, tanto elementales como superiores donde se estudien á fondo las aplicaciones de la electricidad, que han alcanzado ya un desarrollo tan extraordinario, pues sólo en la mencionada escuela de Barcelona,

que sepamos, se halla planteada la enseñanza de la ciencia eléctrica á la moderna.

Pero ya que el Gobierno hasta el presente no se ha preocupado, al parecer, de la enseñanza industrial, no podemos menos de hacer notar la satisfacción con que hemos visto las gestiones que por parte de las Corporaciones populares de Asturias y de Vizcaya se están haciendo para la implantación de las escuelas de referencia en estas dos regiones que, bajo el punto de vista industrial son, después de Cataluña, las más importantes de la Península.

Para el establecimiento de las grandes industrias, de que se ha hecho mención, contamos afortunadamente con los recursos que nos ofrece la siderúrgica del país que, respondiendo á llamamientos hechos por la marina, produjo primero en Asturias, los aceros dulces Siemens-Martin, y más tarde en Vizcaya, los laminados obtenidos por los procedimientos de Bessemer, Siemens-Martin y Robert y los moldeados de estos dos últimos sistemas. Y no estará de más el consignar aquí que la instalación de estas grandes fábricas de Vizcaya, montadas á la altura de los adelantos modernos, fué debida, no á la acción benéfica de nuestra legislación en la materia, sino á una circunstancia casual que supieron aprovechar con acierto la diligencia y actividad de los bilbaínos. El descubrimiento de los procedimientos de Bessemer y Siemens-Martin para la obtención del acero causó una revolución completa en la industria siderúrgica, dando por resultado un aumento considerable en la producción, y el mayor consumo de primeras materias que es consiguiente.

La nueva fabricación requería minerales escogidos muy puros y exentos completamente de fósforo, cuyas condiciones llenaban cumplidamente los minerales vizcaínos, y entonces empezó esa activa demanda de nuestra primera materia cuya exportación excede de cuatro millones de toneladas al año.

Ahora bien; el espíritu emprendedor y de progreso de esta localidad fué la causa de que las utilidades alcanzadas en la exportación de las minas, en vez de emplearse en valores del Estado como es costumbre en casos semejantes, se invirtieran en empresas

industriales destinadas á aumentar la riqueza del país, siendo entre éstas las más importantes las fábricas de referencia para la producción en gran escala de toda clase de hierros y muy especialmente de los aceros modernos.

Pero estas fábricas no pueden marchar en buenas condiciones económicas sin un trabajo regular y constante, y pronto se notó que no había demanda suficiente en el país para mantenerlas en plena actividad, viéndose precisadas á suprimir el relevo de la noche, con lo que se aumenta considerablemente el costo de producción y teniendo que luchar además en muchos trabajos con la industria extranjera, por lo general muy protegida, y que nos envía, gracias á la casi franquicia que todavía disfruta en España el material de ferrocarriles, aunque sea á precios ruinosos, el sobrante de su producción, como nosotros exportamos al extranjero á tipos poco remuneradores el exceso de lingote de nuestros altos hornos.

Con los nuevos Aranceles se ha remediado en parte este mal, pero quedan todavía descartados de contribuir á la alimentación de la industria siderúrgica nacional dos factores importantes, el material fijo y móvil de ferrocarriles y las construcciones navales, si bien, por lo que respecta á estas últimas, la Marina ha cuidado siempre de consignar en sus contratos para las obras encomendadas á la industria particular, así como en los concursos que se abren para suministros con destino á los trabajos de los arsenales, la obligación de que los materiales deben ser de producción nacional.

Somos los primeros en lamentar que no sea más próspera la vida de nuestras grandes compañías de ferrocarriles, pero por otra parte, es indudable también que el injusto privilegio que disfrutan, y que sólo existe en España, no puede subsistir mucho tiempo, habiendo entrado el país, á semejanza de la mayor parte de las naciones del continente europeo, en un régimen de prudente protección á la industria nacional.

La Providencia ha sido muy pródiga con España al darle un riquísimo y abundante subsuelo dotado de todos los elementos

necesarios para el establecimiento de las grandes industrias metalúrgicas y sus derivadas. En otro lugar nos hemos ocupado de la producción de hierro y acero, cobre y sus aleaciones, plomo, zinc y estaño, que son los metales que concurren principalmente á los fines indicados (1), pero es de lamentar que en las regiones oficiales haya prevalecido por tantos años esa atmósfera refractaria al desenvolvimiento industrial, en la cual se han informado muchos de sus actos.

El cobre es después del hierro y el acero el metal más importante y de más vastas aplicaciones en la industria. Figuramos á la cabeza de las naciones de Europa en cuanto á la abundancia y riqueza de minerales cobrizos y á la producción de los mismos, y esto no obstante, gracias á la venta de las minas de Río Tinto por el Gobierno de la Revolución y al acaparamiento de las restantes por las compañías inglesas, los fabricantes de cobre se ven privados de adquirir en España, como en otros tiempos, la primera materia, ó sea la cáscara, para beneficiarla en sus hornos de reverbero, teniendo que recurrir por ella ó por el toral ó lingote de cobre en que dicha cáscara se transforma, al mercado de Londres ó al del Sur de Gales, pues allí y no en nuestros puertos tienen por conveniente vender los ingleses estos productos, resultado del beneficio de los ricos y abundantes minerales que se explotan en las provincias de Huelva, Córdoba y Sevilla; y los constructores de máquinas se ven obligados del propio modo á introducir del extranjero el toral de cobre con destino á las aleaciones de sus talleres de fundición de bronce.

(1) Estudio relativo á los recursos de que la industria nacional dispone para las construcciones y armamentos navales.

III.

Conveniencia de fijar la atención en las medidas tomadas en Francia é Italia para la protección de la marina mercante.—Comisión de funcionarios nombrada en Francia por el Ministerio de Comercio.—Rumbo distinto seguido por la de la Cámara de diputados.—Prólogo del proyecto de ley presentado por la Comisión de la Cámara.

Concretándonos ahora al material de la marina mercante, creemos conveniente dar comienzo á nuestra tarea, fijándonos ante todo en lo que otros países, en condiciones análogas al nuestro, han hecho para defender su producción.

Dos naciones hay en Europa, Francia é Italia, en las cuales el desenvolvimiento industrial en el ramo de las construcciones navales ha tropezado con dificultades similares á las que se tocan en nuestro país y cuyos gobiernos respectivos han tratado de fomentar con empeño, procurando dar á la industria nacional los medios más eficaces para aclimatar la construcción naval mercante, y ahora que al parecer trata de hacerse lo propio en España, conviene que fijemos en primer término nuestra atención en las medidas conducentes al objeto que se persigue, adoptadas en aquéllas, con el fin de aprovecharnos de la experiencia allí adquirida y de apartarnos de los errores que la práctica de muchos ha aconsejado abandonar.

Es, pues, del mayor interés para nuestro propósito el traer á la vista cuanto se relaciona con las leyes sobre la marina mercante, muy especialmente en lo que á Francia se refiere, fijándonos en las vicisitudes porque ha pasado allí la legislación relativa á este asunto, estudiando los resultados alcanzados con las ventajas concedidas á los constructores y á los armadores, y buscando en los documentos parlamentarios recientes sobre este particular, y en las discusiones de los Cuerpos colegisladores y de la prensa de de aquella nación, los fundamentos en que descansa la nueva ley, para sacar de ella enseñanzas que han de ser utilísimas, en nuestra

opinión, al fijar en España las bases en que ha de descansar la ley de primas á la construcción y á la navegación, que se trata de plantear.

Hagamos, pues, historia de lo ocurrido en la vecina república con motivo del planteamiento de la ley de 30 de Enero de 1893.

Próximo á espirar en Francia el plazo de diez años durante el cual debía regir la ley de 29 de Enero de 1881 sobre la marina mercante, el Ministro de Comercio creyó conveniente nombrar una Comisión compuesta de varios funcionarios, que estudiase un nuevo proyecto para presentarlo á la Cámara de diputados, pero habiéndose limitado aquélla á introducir algunas modificaciones sin importancia en la legislación á la sazón vigente, el Gobierno, de conformidad con lo recomendado por la Comisión citada, acordó pedir al Parlamento, por un nuevo periodo de diez años, la prórroga pura y simple de la ley que había regido hasta entonces.

Pasado el asunto á la Cámara, se nombró, bajo la presidencia de Mr. Raynal, una Comisión compuesta de 22 diputados, la cual creyó deber seguir distintos derroteros de los marcados por el mencionado ministro, empezando por llevar á cabo una información en la que fuesen oídos todos los interesados, y estudiando á fondo tan delicado é importante asunto, con el fin de someter á la deliberación de las Cámaras un proyecto de ley encaminado á establecer los medios más eficaces para remediar el mal que se dejaba sentir en Francia en lo que se relaciona con la navegación, y muy especialmente con la industria de las construcciones navales, la cual, según se desprende de documentos oficiales, arrastraba allí una vida muy lánguida, pudiendo decirse que sólo había estado sostenida en los últimos años por la protección decidida dispensada por la marina de guerra del país, por algunos pedidos de las marinas militares extranjeras, y por las líneas postales subvencionadas que están obligadas á construir en Francia todo su material.

Reconociendo desde luego el alto grado de cultura de la nación francesa y el gran desarrollo que han alcanzado allí las ciencias y la industria, así como su superioridad respecto á nosotros en el

ramo de las construcciones navales, no puede negarse por otra parte que esta industria se encuentra por muchos conceptos en aquel país en condiciones similares á las nuestras, y conviene por lo tanto que, antes de pasar adelante, nos fijemos con algún determinimiento en el interesante preámbulo del proyecto de ley sobre la marina mercante presentado á la Cámara de diputados en 23 de Mayo de 1892, formulado por la Comisión ya citada, y cuyo ponente fué el conocido diputado del Havre Mr. Jules Siegfried, nombrado posteriormente Ministro de Comercio, cuyo puesto ocupó durante la discusión de la ley en las dos Cámaras, en el mes de Enero del año próximo pasado.



CAPÍTULO II.

El proyecto de ley de la marina mercante de Francia en la Comisión de la Cámara de diputados.

I.

Estudios de la Comisión.—Utilidad de la marina mercante.—1.º Bajo el punto de vista comercial é industrial.—2.º Bajo el punto de vista del trabajo nacional.—3.º Bajo el punto de vista militar.—Los dos aspectos diametralmente opuestos de la cuestión.—La construcción naval y la navegación.

UTILIDAD DE LA MARINA MERCANTE.

La Comisión parlamentaria francesa estudiaba el asunto bajo tres puntos de vista distintos, el comercial é industrial, el del trabajo nacional y el de la marina militar.

1.º Bajo el punto de vista comercial é industrial.

El desarrollo de nuestra marina mercante, bajo el punto de vista comercial é industrial, decia la Comisión, tiene una gran importancia, porque nuestro comercio y nuestra industria, para hallarse en buenas condiciones deben poder recibir rápidamente y á bajo precio sus primeras materias y hallarse en condiciones de expedir regularmente á los mercados consumidores sus productos manufacturados.

De aquí resulta la necesidad de tener un gran número de buques mercantes, porque es evidente que en el interés de los negociantes, de los industriales, de los corredores, dependientes de comercio y obreros de los puertos ó de los talleres; en el interés de las vías férreas, en lo que se relaciona con los transportes y en el

interés, por lo tanto, del Tesoro, está el atraer hacia el país grandes cantidades de mercancías.

Debemos esforzarnos en recibir, no sólo los que son necesarios á nuestra industria nacional, añadia la Comisión, sino también en facilitar la exportación y en proveer en la mayor escala posible á los países vecinos.

Pero pudiera objetarse que las mercancías importadas en Francia ó que hubieren de ser exportadas, podrían ser transportadas en condiciones económicas equivalentes por naves extranjeras, con lo que la industria y el comercio no tendrían quebranto, á lo que replicaba la Comisión que, con semejante procedimiento, se experimentarían á la vez perjuicios materiales y morales: materiales, en el sentido de que la industria de la navegación marítima requiere para la construcción los servicios de ingenieros, empleados y operarios numerosos; y para la navegación, el concurso de armadores, de capitanes y pilotos, de maquinistas, de fogoneros y marinería; morales, en el sentido de que la bandera francesa reemplazada por la extranjera, no iría á recordar en lejanas tierras que su comercio ocupa en el mundo un lugar importante, y que los productos de su industria pueden rivalizar y en muchos casos sobrepajar, por su buen gusto y calidad á los de otras naciones.

2.º Bajo el punto de vista del trabajo nacional.

Si bajo el punto de vista comercial é industrial presenta la marina mercante nacional una utilidad indiscutible, lo propio sucede bajo el punto de vista del trabajo nacional.

En efecto, el movimiento de la navegación entre Francia y las naciones extranjeras en buques de vela y de vapor, es de unos 20 millones de toneladas, sumadas las entradas con las salidas, y suponiendo que el flete sea por término medio de 20 francos por tonelada, se llega á una suma de 400 millones, que puede ganar el país, ó se le escapa de entre las manos, según que dicha navegación se haga en buques franceses ó extranjeros.

Esta suma de 400 millones comprende en primer término,

decía la Comisión, los materiales que han servido para la construcción de los buques y que han suministrado un trabajo importante á nuestra industria metalúrgica, bajo la forma de jornales, beneficios de las minas, de los altos hornos, fábricas de acero y talleres de construcción.

Viene después el trabajo de todas las industrias accesorias, máquinas, chigres, anclas, velamen, jarcia, etc.; y el armamento y los gastos de la navegación, en fin, que comprenden los sueldos de los capitanes, pilotos y demás empleados de todas clases, los haberes de los maquinistas, fegoneros y marinería, el interés de los capitales empleados y el beneficio de los armadores.

La mayor parte de esta suma de 400 millones, vuelve, pues, por mil conductos diversos á las clases trabajadoras y contribuye necesariamente á la riqueza nacional.

Supongamos, decía la Comisión, que el comercio total de nuestra navegación marítima se haga en buques franceses, esta suma importante queda en el país; supongamos por el contrario que este movimiento se verifica en buques extranjeros, en este caso, no tan solo no se benefician nuestros conciudadanos, sino que tienen todavía que pagar esta suma al extranjero. La demostración, añadía, es evidente, y todo el mundo debe reconocer el interés que existe para fomentar el desarrollo de la marina mercante nacional.

3.º Bajo el punto de vista militar.

La Comisión parlamentaria continuaba estudiando el asunto bajo este nuevo punto de vista en los términos siguientes:

Pero una última razón, y no la menos importante, debe decirnos: sólo la existencia de una potente marina mercante hace posible el desarrollo normal de la marina de guerra.

Francia ha sido siempre una de las primeras potencias marítimas, y es de un interés nacional de primer orden el que conserve el rango que ocupa.

Ahora bien, no es posible que todos nuestros buques de guerra

estén siempre armados, el gasto en hombres y en metálico que resultare sería demasiado elevado. El presupuesto de nuestra marina militar excede ya de 240 millones anuales.

Es necesario, por otra parte, que contemos en tiempo de guerra con numerosos transportes y buques de gran velocidad que puedan prestar el servicio de cruceros.

¿Y á quién puede pedirselos el Estado sino á la marina mercante?

¿Se ha fijado la atención en los gastos que se ocasionarian si la Administración estuviese obligada á construir y á conservar por su cuenta estos transportes y estos cruceros?

Esta razón por sí sola justificaria los sacrificios pedidos.

Es pues necesaria una marina mercante numerosa que esté en condiciones de poder suministrar rápidamente á la Armada en tiempo de guerra, por una parte, los buques accesorios que le son indispensables, y por otra, las tripulaciones, listas para prestar servicio inmediato, y por lo tanto, á la altura de la difícil misión que tienen que llenar.

La marina mercante es, como se ha dicho con mucha razón, el verdadero plantel de la marina militar.

LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y LA NAVEGACIÓN.

La Comisión parlamentaria francesa, después de demostrar la utilidad de la marina mercante, hacia notar que ésta presenta en realidad dos aspectos diametralmente opuestos, ambos igualmente importantes para la prosperidad del país: la construcción naval y la navegación.

LA CONSTRUCCIÓN NAVAL.

La construcción naval, dice la Comisión, es una industria que merece por todos conceptos ser tratada con tanta consideración como las demás industrias nacionales.

Está obligada á luchar con la construcción extranjera que, especialmente en Inglaterra, ha alcanzado un gran desarrollo y ha llegado á un grado de perfección difícil de igualar, no solamente

bajo el punto de vista del costo de producción, sino también, y esto es lo más importante, sobre la rapidez en la ejecución.

Esta es una industria que presenta grandes dificultades, que exige capitales considerables y requiere ingenieros distinguidos y prácticos, así como operarios hábiles y laboriosos.

La proporción de la mano de obra que entra en esta industria, es muy importante, lo que contribuye á darle mayor interés.

Así es, continuaba la Comisión, que las planchas y angulares necesarios para la construcción de los cascos de los buques de hierro ó acero, y las máquinas de vapor que montan, pueden proceder de nuestras fábricas y talleres donde habrán dado lugar al empleo de una mano de obra importante; la construcción de los cascos, que lleva consigo el volteo y ajuste de las planchas y el remachado, requerirá por otra parte en nuestros astilleros la cooperación de numerosos herreros, remachadores, armadores y peones.

Puede decirse, añade la Comisión, que el coste de un buque de vapor de un millón de francos se descompone aproximadamente como sigue:

540.000 frs. de hierros, aceros, planchas, angulares, máquinas, etc.

270.000 » de mano de obra directa.

190.000 » de gastos generales.

1.000.000 de francos.

Por otra parte, si nosotros llegamos á contar con astilleros de construcción numerosos y bien organizados, dotados de un personal obrero educado para el delicado trabajo de las construcciones navales, habremos alcanzado una ventaja importante para nuestra marina militar, llevando á cabo las construcciones nuevas en tiempo de paz y las carenas en tiempo de guerra.

La industria privada puede ser un auxiliar poderoso del Estado para la construcción de sus buques de guerra, que los hará en general con más rapidez y más baratos que los arsenales militares; sabrá aportar ese espíritu práctico que la caracteriza y esos procedimientos de trabajo en los que la iniciativa personal de los

jefes y el interés bien comprendido de los operarios, producen maravillas de rapidez y economía.

El día en que contemos con numerosos astilleros, constantemente alimentados con pedidos, veremos producirse progresos importantes en el valor de nuestros operarios, cuya productividad aumentará, y en el costo de nuestros buques, que sufrirá una disminución notable por lo que respecta á los gastos generales, los cuales, repartiéndose sobre una suma de trabajo de mayor importancia, podrán reducirse á la mitad.

Las gradas de construcción y talleres con que contamos actualmente dan ocupación ya á unos veinte millares de operarios, sin contar los de los arsenales del Estado; esta cifra puede aumentarse considerablemente y conviene bajo todos los puntos de vista que se mire el asunto, alentar la industria de las construcciones navales aunque debieran hacerse para ello durante algunos años sacrificios metálicos mayores, cuyos sacrificios serian ampliamente compensados á la larga con las economías correlativas que resultarían para el Presupuesto de la marina militar.

LA NAVEGACIÓN.

Pero no basta con tener astilleros dotados de todos los elementos necesarios, es preciso que los buques que suministren al Comercio reúnan las condiciones requeridas para hacer una navegación regular, y que den utilidades al armador. La navegación, en sentir de la Comisión parlamentaria, presenta tanto interés como la industria de las construcciones navales.

Se calcula, en efecto, que la navegación de altura y el cabotaje internacional dan ocupación á cerca de 25.000 hombres entre marinería, maquinistas, fogoneros, etc., y á unos 65.000 el cabotaje francés, la pesca de todas clases, el remolque, practicaje y servicio de puertos.

La inscripción marítima se eleva á la cifra de 157.000, de ellos 100.000 hombres útiles y 57.000 que cuentan menos de 20 y más de 50 años.

Hace notar la Comisión que la paga de la marinería en Francia

varia entre 60 y 65 francos por mes de navegación, en tanto que en Inglaterra, á causa de la mayor demanda, se eleva á 100 frs. y continúa más adelante: pero á la par del interés que naturalmente nos inspira esta masa de marinería está también el que despierta en nosotros la clase de capitanes y pilotos, en que debemos fijar nuestra atención, por ser un plantel de hombres enérgicos y sumisos, esclavos de su deber, y dotados de las condiciones necesarias para prestar los servicios más importantes al país en la hora del peligro.

II.

LEGISLACIÓN DE LA MARINA MERCANTE EN FRANCIA.

Origen del régimen actual.—Ley de 19 de Mayo de 1866.—Abolición del derecho diferencial de bandera.—Módicos derechos arancelarios para los buques.—Compensación ineficaz.—Competencia ruinosa de la construcción naval.—Tentativas para el restablecimiento del derecho diferencial.—Su abolición definitiva.—Trabajos de Dupuy de Lôme.—Leyes de 1881 y 1893.—Variaciones en el seno de la Comisión en lo que se relaciona con las primas.

Vamos á hacernos cargo ahora de las vicisitudes por que ha pasado en Francia la legislación encaminada á asegurar la prosperidad á la marina mercante, tanto por lo que respecta á las construcciones navales como en lo que se relaciona con la navegación.

El régimen actual de la marina mercante en la vecina República se remonta á la ley de 19 de Mayo de 1866 (1). Esta ley abolió el derecho diferencial de bandera, fuertemente quebrantado ya á la sazón por los tratados de comercio, y para permitir á los navieros luchar, provistos de armas iguales, con sus concurrentes extranjeros, se consideró necesario concederles los medios de procurarse el instrumento de su trabajo al mismo precio que sus rivales, y de aquí el que se autorizase la introducción en Francia de buques construídos en el extranjero, mediante un derecho de 2 francos por tonelada de arqueo. Al dejar casi exentos de derechos los buques de procedencia extranjera, se estableció en la ley como compensación á los constructores del país la misma franquicia para las primeras materias que les fueren necesarias y autorizaba la introducción libre de derechos de todos los materiales en bruto ó elaborados que entrasen en la construcción, aparejo y armamento de los buques.

Esta ley de 1866, inspirada en las ideas librecambistas que tanto

(1) En el apéndice podrá verse esta ley y todas las demás relativas á la marina mercante que han regido en Francia hasta la del 93 hoy vigente.

terreno habían ganado á la sazón en Francia, estaba hecha exclusivamente bajo el punto de vista de favorecer la navegación y entregaba la construcción naval francesa á una competencia ruinosa, así es que en pocos años se operó una fuerte reacción en favor de la industria nacional y la ley de 30 de Enero de 1872 fué una tentativa para restablecer el derecho diferencial de bandera y los derechos de aduanas, para los buques construidos en el extranjero.

Pero la aplicación de estas medidas presentaba el inconveniente de colocar al armador en una situación de inferioridad, encareciendo con derechos de aduanas elevados el costo de los buques y subiendo los fletes, lo cual se traducía en un gravamen para las importaciones, doble efecto pernicioso que afectaba de consuno al comercio y á la industria, y estas consideraciones llevaron al ánimo de todos el convencimiento de la necesidad de seguir otros derroteros para defender los intereses de la industria de las construcciones navales en Francia.

Así es que la ley de 28 de Julio de 1873, al propio tiempo que abolió el derecho diferencial de bandera que se había hecho bastante impopular en la vecina República (como en España, en donde también se intentó restablecer) derogó los derechos arancelarios que satisfacían á su introducción en Francia los buques de construcción extranjera.

En virtud de lo consignado en el artículo 2.º de dicha ley, se nombró por decreto de 15 de Octubre de 1873, la Comisión á la que se encomendó el estudio de los medios más eficaces para prestar ayuda á la marina mercante y asegurar su prosperidad, y la notable memoria redactada con fecha 15 de Julio de 1874 resumiendo sus trabajos por el célebre ingeniero Dupuy de Lôme, sirvió de base en la vecina República, á la legislación sobre las primas.

En los años 1880 y 1881, después de amplia discusión en la Cámara de diputados y en el Senado, se aprobó la ley de 29 de Enero de 1881, cuyos artículos 9 y 10 fueron prorrogados por primera vez por un año, con una ligera modificación, en virtud de la ley de 31 de Julio de 1890, una segunda vez por la ley de 25 de



Enero de 1892, hasta 31 de Julio de 1892, más adelante por seis meses más, ó sea hasta 31 de Enero de 1893, y por fin, en esta misma fecha, previa una completa información parlamentaria y después de animada discusión en los Cuerpos colegisladores, se promulgó la ley que rige en la actualidad. Dicha ley ha pasado por varias alternativas hasta su completa aprobación por las Cámaras, habiendo experimentado variaciones importantes, primero en el seno de la misma Comisión y después en la Cámara de diputados, y creemos conveniente, arrancando de la ley de 1881, hacer notar dichas variaciones en lo que se relaciona con las primas á la construcción y á la navegación.

Ley de 1881. Prorrogada hasta el 31 de Enero de 1893, pero quedando anulada, á contar del 31 de Enero de 1891, la semi-prima que se concedía á los buques construídos en el extranjero.

Primas por tonelada de arqueo bruto.

A los buques de hierro ó acero	60 frs.
A los buques de madera de 200 ó más toneladas	20 »
A los buques de madera de menos de 200 toneladas	10 »
A los buques mixtos	40 »

Primas por 100 kilogramos.

A las máquinas motoras y auxiliares	12 frs.
A las calderas de nueva construcción y su tubería	12 »
Por reemplazo de calderas	8 »

Primas á la navegación de altura.

Por tonelada de arqueo *neto* y 1.000 millas de recorrido:

Frs. 1,50 á los buques de construcción francesa.

Con un decrecimiento anual á contar de la construcción de:

Frs. 0,075 para los buques de madera.

» 0,075 para los buques mixtos.

» 0,05 para los buques de hierro.

Los buques construidos en el extranjero disfrutaron la mitad de estas primas, como se lleva dicho, hasta el 31 de Enero de 1891.

Proyecto de ley presentado por la Comisión en 28 de Mayo de 1892, que fué modificado más adelante por la misma de acuerdo con el Gobierno. (1)

Primas á la construcción por tonelada de arqueo bruto.

A los buques de vapor de hierro ó acero	120 frs.
A los buques de vela de hierro ó acero	100 »
A los buques de madera de 200 ó más toneladas	50 »
A los buques de madera de menos de 200 toneladas	40 »

Primas por 100 kilogramos.

A las máquinas motoras y auxiliares	15 frs.
A las calderas de nueva construcción y su tubería	15 »
Por reemplazo de máquinas y calderas ó partes de las mismas	15 »

Primas á la navegación de altura y á la de cabotaje internacional, para recorridos de más de 60 millas entre un puerto francés y un puerto extranjero.

Por tonelada de arqueo bruto y 1.000 millas de recorrido:

Frs. 1 á los buques de vapor.

» 1,25 á los buques de vela.

Con decrecimiento anual á contar de la construcción de:

Frs. 0,06 para los buques de vapor de madera.

» 0,04 para los buques de vapor de hierro ó acero.

» 0,07 para los buques de vela de madera.

» 0,05 para los buques de vela de hierro ó acero.

La mitad de estas primas para los buques construidos en el extranjero.

(1) En la pág. 35 podrán verse los motivos que obligaron á retirar este proyecto de ley.

Los nacionalizados antes de la promulgación de la ley de 29 de Enero de 1881, quedaban asimilados para la prima á los de construcción francesa.

Proyecto de ley modificado, presentado por la Comisión y sometido á la discusión de las Cámaras en 14 de Enero de 1893.

Primas á la construcción por tonelada de arqueo bruto.

A los buques de vapor ó de vela de hierro ó acero . . .	90 frs.
A los buques de madera de 150 ó más toneladas . . .	50 »
A los buques de madera de menos de 150 toneladas . . .	40 »

Primas por 100 kilogramos.

A las máquinas motoras y auxiliares	15 frs.
A las calderas de nueva construcción.	15 »
Por reemplazo de máquinas y calderas ó partes de las mismas.	15 »

Primas á la navegación de altura y á la de cabotaje internacional para recorridos de más de 60 millas entre un puerto francés y un puerto extranjero.

Por tonelada de arqueo bruto y 1.000 millas de recorrido:

- Frs. 1,10 para los buques de vapor.
- » 1,40 para los buques de vela.

Con decrecimiento anual á contar de la construcción de:

- Frs. 0,06 para los buques de vapor de madera.
- » 0,04 para los buques de vapor de hierro ó acero.
- » 0,07 para los buques de vela de madera.
- » 0,05 para los buques de vela de hierro ó acero.

La mitad de estas primas para los buques construidos en el extranjero.

Los nacionalizados antes de la promulgación de la ley de 29 de Enero de 1881 quedaban asimilados para la prima á los buques de construcción francesa.

Ley votada por las Cámaras promulgada en el «Journal Officiel» de 31 de Enero de 1893.

Primas á la construcción por tonelada de arqueo bruto.

A los buques de vapor ó de vela de hierro ó acero.	65 frs.
A los buques de madera de 150 ó más toneladas	40 »
A los buques de madera de menos de 150 toneladas	30 »

Primas por 100 kilogramos.

A las máquinas motoras y auxiliares	15 frs.
A las calderas de nueva construcción y tubería.	15 »
Por reemplazo de máquinas y calderas ó partes de las mismas	15 »

Primas á la navegación de altura.

Por tonelada de arqueo bruto y 1.000 millas de recorrido:

- Frs. 1,10 á los buques de vapor.
- » 1,70 á los buques de vela.

Con decrecimiento anual á contar de la construcción de:

- Frs. 0,06 para los buques de vapor de madera.
- » 0,04 para los buques de vapor de hierro ó acero.
- » 0,08 para los buques de vela de madera.
- » 0,06 para los buques de vela de hierro ó acero.

Queda abolida la semiprima para los buques de construcción extranjera.

Primas á la navegación de cabotaje internacional para recorridos de más de 120 millas entre un puerto francés y un puerto extranjero.

Los dos tercios de las otorgadas á la navegación de altura.

Los buques nacionalizados antes de la promulgación de la ley de 29 de Enero de 1881 quedan asimilados para la prima á los de construcción francesa.

Los buques de construcción extranjera abanderados después de la promulgación de la ley de 29 de Enero de 1881 y antes de 1.º de Enero de 1893, sólo recibirán la mitad de la prima.

Los buques destinados al cabotaje internacional nacionalizados antes del día 1.º de Enero de 1893 quedan asimilados para la prima á los de construcción francesa.

Y antes de terminar esta ligera reseña de la legislación de la marina mercante de Francia en lo que se relaciona con las primas á la construcción y á la navegación, haremos notar un incidente ocurrido en la Comisión de la Cámara de diputados.

Aunque hemos seguido con interés todas las vicisitudes por que ha pasado en Francia este asunto, nos sorprendió el ver en la prensa parisiense y en las relaciones oficiales *in extenso* de las sesiones de las Cámaras, que el texto que se discutía en Enero de 1893 difería notablemente del proyecto de ley presentado en la Cámara de diputados en 28 de Mayo de 1892 por la Comisión de la que, como se lleva dicho, fué ponente Mr. Siegfried, pues precisamente teníamos en nuestro poder un ejemplar impreso de dicho proyecto de ley, remitido particularmente y firmado por el mencionado Mr. Siegfried, siendo la variación esencial introducida en él, al ponerlo á discusión en las Cámaras, la reducción de la prima de construcción para los buques de vapor de hierro ó acero de 120 francos á 90, y la explicación de ello es la siguiente, según uno de los diputados que tomaron parte más activa en la discusión.

En el primer proyecto de ley presentado por la Comisión á la Cámara de diputados se consignaba, de acuerdo con el Gobierno, una prima para la construcción de 120 francos por tonelada, doble de la que había regido hasta entonces, pero conservándose la semi-prima para los buques introducidos del extranjero. El establecimiento de un tipo tan alto se consideró más tarde que podría dar resultados contraproducentes permitiendo á los astilleros extran-

jeros construir las partes más esenciales de los buques é introducirlos desarmados en Francia satisfaciendo los derechos arancelarios, pues para todo había margen con los 120 francos citados; esta consideración obligó á la rebaja á 90 francos, en la prima de construcción y al aumento consiguiente en las de navegación, en lo que también estuvieron de acuerdo la Comisión y el Gobierno, y así se presentó el proyecto á la Cámara de diputados, en la cual el diputado Mr. Mahy, al defender su enmienda sobre este particular, manifestó que si quedaba sin efecto la prima á la construcción extranjera estaban dispuestos á hacer una baja importante en la que se otorgaba por la construcción en los astilleros franceses y de ahí el que, habiendo sido desechada la primera, se fijase la segunda en 65 francos.

III.

RESULTADOS DE LA LEY DE 29 DE ENERO DE 1881 EN FRANCIA.

- 1.º *Para las construcciones navales.*—Resultados poco favorables.—Ventajas insuficientes dadas á los astilleros franceses.—Tonelaje de los buques construidos en Francia y en el extranjero.—Diferencia de precio de las construcciones navales en Francia y en Inglaterra.—Otras ventajas de los astilleros del Reino Unido.—Primas á la construcción concedidas por Francia de 1881 á 1890.
- 2.º *Para la navegación.*—Resultados satisfactorios.—Disminución de la marina de vela y aumento de la de vapor.—Nuevas líneas de navegación de altura.—Aumento de navegación en bandera francesa.—Primas de navegación concedidas en Francia de 1881 á 1890 á los buques de construcción francesa y á los de construcción extranjera.

Pasa después la Comisión parlamentaria francesa á examinar si la ley de 1881 ha dado los resultados que se esperaban, empezando por consignar que, en lo concerniente á la construcción naval, dichos resultados no han sido favorables.

No hay duda que en su artículo 4.º se hacía á los constructores, como compensación de las cargas que el arancel de aduanas les imponía, concesiones bastante importantes; pero la verdadera ventaja que la ley quería reservar á los constructores, estaba consignada en el artículo 9 y consistía en la prima de frs. 1,50 por tonelada de arqueado neto y 1.000 millas recorridas que se concedió á los buques de construcción francesa, cuando los construidos en el extranjero no disfrutaban sino de una semiprima, ó sea, frs. 0,75.

Esta diferencia de prima, en el pensamiento de los legisladores de 1881, debía estimular á los armadores á hacer construir de preferencia sus buques en Francia, aun pagándolos más caros.

La diferencia de prima de frs. 0,75 que existía en favor de los buques construidos en Francia lo evalúa la Comisión en frs. 125 por tonelada de arqueado bruto para los buques de vapor, y en frs. 62,50 para los buques de vela y debía permitir al armador, según la misma, el pagar esta cantidad de más al constructor

francés, para hallarse en las mismas condiciones que al comprar un buque en el extranjero y abanderarlo mediante el módico derecho de 2 francos por tonelada.

La Comisión pretende llegar á esta suma de 125 francos computando la prima de frs. 0,75 por 1.000 millas y por tonelada de arqueo neto para un recorrido de 40.000 millas por año y á razón de frs. 0,62 $\frac{1}{2}$, que supone que es el promedio durante diez años de la prima total, lo que da según la misma 166 francos por tonelada de arqueo neto y 125 francos por tonelada de arqueo bruto, pero creemos que estos cálculos son erróneos; así lo hizo notar al discutirse la ley el senador Mr. Guibourd de Luzinais contestando á Mr. Trarieux, y más adelante nos ocuparemos de este particular.

El estado comparativo que va á continuación manifiesta el número y arqueo de los buques construidos ó adquiridos en Francia y en el extranjero durante el decenio que rigió la ley, ó sea, desde 1881 á 1890, ambos inclusive.

**BUQUES CONSTRUIDOS EN FRANCIA Y EN EL EXTRANJERO
DE 1881 Á 1890.**

	CONSTRUIDOS EN FRANCIA.		CONSTRUIDOS EN EL EXTRANJERO.	
	Número de buques	Arqueo bruto.	Número de buques	Arqueo bruto.
Buques de vapor.				
De hierro ó acero.	393	307.620	317	332.027
De madera	57	2.413	33	1.954
Mixtos	5	612	4	291
TOTAL.	455	310.351	354	334.912
Buques de vela.				
De más de 200 toneladas, de hierro ó acero	120	22.079	47	49.433
De más de 200 toneladas, de madera	43	15.943	87	36.119
De más de 200 toneladas mixtos.	»	»	»	»
De menos de 200 toneladas, de hierro ó acero	2	490	4	66
De menos de 200 toneladas, de madera	6.780	80.342	596	19.272
De menos de 200 toneladas mixtos	»	»	1	26
TOTAL.	6.945	118.554	732	104.916
Total de los buques construídos ó comprados de 1881 á 1890				
Buques de hierro.	515	329.895	365	382.126
» de madera	6.880	98.398	716	57.385
» mixtos	5	612	5	317
TOTAL.	7.400	428.905	1.086	439.821

De buques de vapor de hierro ó acero vemos que se construyeron en Francia 307.626 toneladas, pero es menester deducir 124.000 pertenecientes á las líneas subvencionadas, las cuales están obligadas á construir su material en el país:

Hecha esta deducción, resulta que al amparo de la ley de 1881 se construyeron en Francia.	183.626 t.
en tanto que los buques de vapor de hierro contruidos ó comprados en el extranjero suman	332.627 t.
Para los buques de vela de hierro es aun más sensible la diferencia, siendo los contruidos en el país	22.079 t.
y los importados del extranjero	49.433 t.
	<hr/>
Diferencia en favor del extranjero.	27.354 t.

Los buques de madera están en decadencia; de embarcaciones de vela de este material se construyeron en Francia 96.285 toneladas, siendo 55.391 los de procedencia extranjera, pero son buques menores de menos de 200 toneladas, destinados principalmente á la pesca.

Estos datos prueban la ineficacia de la ley por lo que respecta á las construcciones navales, no habiendo respondido al objeto del legislador las ventajas concedidas.

Hace notar la Comisión que los buques de vapor comunes cuestan en Inglaterra 300 francos por tonelada de arqueo bruto, en tanto que el precio por la misma unidad de igual clase de buques, es de 420 francos en Francia.

Aparte de la diferencia de prima que beneficia á los buques franceses y que en concepto de la Comisión apenas llega á compensar los 120 francos por tonelada que hay de diferencia en el precio, los astilleros ingleses presentan otras ventajas importantes, siendo una de ellas la de que, á causa de sus vastas instalaciones y del gran número de buques que construyen, empleando con frecuencia los mismos gálibos; pueden dar cumplimiento á las órdenes que reciben en plazos mucho más breves que en Francia.

Ahora bien, el tiempo es en ocasiones para las empresas de navegación un factor importantísimo. Cuando una línea que tiene

establecidos servicios regulares pierde un buque, sabe que dirigiéndose al Reino Unido tiene allí siempre un gran mercado donde puede encontrar listos ó próximos á su terminación gran número de buques, y esta ventaja es difícil contrarrestar.

Todas estas razones explican, según la Comisión, el que la ley de 1881 no haya dado resultados satisfactorios, pero también hace constar la misma que, sin la protección dispensada por la mencionada ley, los astilleros franceses hubiesen desaparecido por completo.

Los sacrificios hechos, que ascienden por término medio en los diez años de duración de la ley á 2.679.766 francos para las construcciones navales, no han sido inútiles, pero sí insuficientes.

Los estados que van á continuación, comprenden todas las primas concedidas en Francia desde 1881 á 1890, ambos inclusive, á los buques, tanto de madera como mixtos y de hierro ó acero, así como á las máquinas, y las satisfechas también por renovación de calderas.

PRIMAS Á LA CONSTRUCCIÓN EN FRANCIA.
RELACION GENERAL DE LAS PRIMAS CONCEDIDAS DE 1881 Á 1890.

CLASE DE CONSTRUCCIONES.	1881.		1882.		1883.		1884.	
	TONELADAS.	PRIMAS. frs. c.	TONELADAS.	PRIMAS. frs. c.	TONELADAS.	PRIMAS. frs. c.	TONELADAS.	PRIMAS. frs. c.
de menos de 200 toneladas (10 francos por tonelada)	7,807,46	78,673,60	8,619,46	86,194,60	7,906,05	79,060,50	9,535,33	95,353,30
de más de 200 toneladas (20 francos por tonelada)	803,29	16,685,80	1,695,91	33,918,20	836,24	17,903,20	2,335,17	46,903,40
Buques mixtos (30 francos por tonelada)								
velada)								
Buques de hierro (60 francos por tonelada),	9,775,37	586,582,20	58,186,80	3,494,208	38,440,33	2,303,981,30	53,667,95	3,280,077
TOTAL GENERAL de arqueo de los buques construídos	18,378,12	681,912,66	68,502,17	3,511,320,80	47,217,70	2,503,303,40	69,571,07	3,322,939,29
Máquinas (12 frs. los 100 kgs.)	4,612,003	103,351,16	6,868,032,90	822,965,13	5,166,172,80	610,940,74	7,565,985,66	911,316,28
Renovación de calderas (8 frs. los 100 kgs.)	915,821,94	75,505,75	1,328,681	106,310,38	1,739,676	138,306,08	1,882,029	150,543,12
TOTAL de primas concedidas.		950,899,57		4,540,596,32		3,169,297,92		4,385,908,69

PRIMAS Á LA CONSTRUCCIÓN EN FRANCIA.

RELACION GENERAL DE LAS PRIMAS CONCEDIDAS DE 1881 Á 1890.

CLASE DE CONSTRUCCIONES.	1885.		1886.		1887.		1888.	
	TONELADAS.	PRIMAS. frs. c.	TONELADAS.	PRIMAS. frs. c.	TONELADAS.	PRIMAS. frs. c.	TONELADAS.	PRIMAS. frs. c.
de menos de 200 toneladas (40 francos por tonelada)	6,539,78	65,397,80	7,531,90	74,319	5,219,54	52,415,40	7,993,97	79,493,70
de más de 200 toneladas (20 francos por tonelada)	2,755,24	54,703,80	1,489,05	29,781	766,39	15,327,80	420,60	8,312
Buques marítimos (40 francos por tonelada)								
Arqueo								
Primas								
Buques de hierro (60 francos por tonelada)	11,573,73	694,353,80	31,707,80	1,962,468	15,643,13	968,587,80	24,338,72	1,466,923,20
Arqueo								
Primas								
TOTAL GENERAL de arqueo de los buques construidos	20,858,75	814,626,40	40,388,75	2,306,668	21,628,06	1,076,141	52,839,29	1,556,004,90
Máquinas (12 frs. los 100 kgs)	1,775,357,63	210,652,51	7,507,731,90	950,928,46	2,876,587,50	315,193,50	1,455,581,09	652,363,73
Arqueo								
Primas								
Renovación de calderas (8 frs. los 100 kgs)	1,296,420	103,873,60	1,906,281	104,028,50	1,027,260	106,181,28	1,620,680,50	121,654,92
Arqueo								
Primas								
TOTAL de primas concedidas		1,429,152,51		3,005,618,72		1,427,482,79		2,216,909,56

PRIMAS Á LA CONSTRUCCIÓN EN FRANCIA.

RELACION GENERAL DE LAS PRIMAS CONCEDIDAS DE 1881 Á 1890.

CLASE DE CONSTRUCCIONES.	1889.			1890.			Total general.	
	TONELADAS.	PRIMAS.	TONELADAS.	PRIMAS.	TONELADAS.	PRIMAS.	TONELADAS.	PRIMAS.
		frs. c.		frs. c.		frs. c.		frs. c.
Buques de madera { de menos de 200 toneladas (10 francos por tonelada) } { de más de 200 toneladas (30 francos por tonelada) }	6,503,03		7,226,29		71,818,02			
		45,030,30					748,489,26	
Buques metálicos (40 francos por tonelada) } { Buques metálicos (40 francos por tonelada) }	613,09		2,380,39		43,875,91			
		42,273,80					277,518,80	
Buques metálicos (40 francos por tonelada) } { Buques metálicos (40 francos por tonelada) }			72,54		85,65			
							3,426	
Buques de hierro (60 francos por tonelada) } { Buques de hierro (60 francos por tonelada) }	35,341,70		30,577,55		310,310,10			
		2,120,502					19,029,311,30	
TOTAL GENERAL de arqueo de los buques construidos	42,458,42		40,256,77		300,150,70			
Máquinas (12 frs. los 400 kgs.) } { Máquinas (12 frs. los 400 kgs.) }	0,016,206,25		5,922,274,30		50,345,516,13			
		753,943,75					6,041,461,89	
Renovación de calderas (8 frs. los 100 kgs.) } { Renovación de calderas (8 frs. los 100 kgs.) }	783,114		1,613,607		43,829,529,84			
		62,753,12					1,406,301,87	
TOTAL de primas concedidas		3,051,433,97		2,707,180,18			26,777,069,22	

**RESULTADOS DE LA LEY DE 29 DE ENERO DE 1881
PARA LA NAVEGACIÓN**

Los resultados alcanzados en lo que concierne á la navegación fueron satisfactorios. La estadística de la marina de vela y de vapor, exclusión hecha de las embarcaciones dedicadas á la pesca costera, comprendía:

En 1880, 15.058 buques con un arqueo de 919.298 toneladas
y en 1890, 15.111 » » » 944.013 »

Aumento 53 buques con un arqueo de 24.715 toneladas.

Pero para darse bien cuenta de la situación comparativa de estos dos periodos es preciso hacer la distinción entre los buques de vela y los de vapor.

La estadística de la marina de vela arrojaba:

En 1880, 14.405 buques con un arqueo de 641.539 toneladas
y en 1890, 14.000 » » » 444.092 »

Disminución 405 buques con un arqueo de 197.447 toneladas.

**ESTADÍSTICA DE LOS BUQUES DE LA MARINA MERCANTE DE FRANCIA
DESDE 1850 HASTA 1890, EXCLUSIÓN HECHA DE LAS EMBARCACIONES
DESTINADAS Á LA PESCA COSTERA.**

Años.	BUQUES DE VELA.		BUQUES DE VAPOR.		TOTAL.	
	Número.	Tonelaje.	Número.	Tonelaje.	Número.	Tonelaje.
1850	14.228	674.205	120	13.925	14.354	668.130
1860	14.608	928.099	314	68.625	14.922	996.124
1866	15.230	915.034	407	129.277	15.637	1.044.811
1872	15.002	911.613	542	177.462	15.574	1.089.075
1874	15.002	850.726	523	194.516	15.525	1.047.272
1876	14.861	798.836	536	213.449	15.407	1.012.285
1878	14.939	730.675	588	235.808	15.527	975.883
1880	14.506	641.539	652	277.759	15.058	919.298
1882	14.368	566.789	832	446.228	15.200	983.017
1884	14.414	522.757	938	541.072	15.352	1.033.829
1886	14.470	492.867	951	500.584	15.421	993.291
1888	14.263	451.272	1.045	509.801	15.378	961.073
1889	14.128	440.051	1.096	492.681	15.194	932.735
1890	14.001	444.092	1.110	499.921	15.111	944.013

**ESTADÍSTICA COMPARATIVA DEL MATERIAL DE LAS PRINCIPALES MARINAS
MERCANTES DEL MUNDO EN 1873, 1880 Y 1890 SEGUN EL VERITAS.**

NACIÓN.	MARINA DE VELA.			MARINA DE VAPOR.		
	1873	1880	1890	1873	1880	1890
Inglaterra	5,320,089	5,486,666	3,693,650	1,716,071	2,773,082	5,106,581
Estados Unidos	2,132,839	2,048,975	1,445,016	313,623	389,957	375,350
Noruega	1,137,177	1,131,721	1,405,831	28,870	59,067	176,419
Italia	1,126,032	913,782	635,650	51,381	72,813	185,796
Alemania	898,952	953,856	706,475	142,384	263,322	636,782
Francia	768,650	541,853	298,787	209,894	277,781	481,900
España	540,241	325,086	253,426	90,919	135,814	273,819
Rusia	317,744	426,226	455,067	45,780	82,834	116,742
Suecia	327,409	369,237	273,357	36,746	69,292	126,642
Grecia	392,864	321,777	299,473	2,533	9,526	44,424
Holanda	397,332	332,750	234,787	52,356	80,652	149,355
Dinamarca	170,834	177,639	145,862	*	47,844	103,578
Austria	336,113	239,790	120,739	*	62,114	96,503

El estado que precede nos manifiesta que en el año 1890 iban disminuyendo considerablemente los buques de vela de todas las naciones, excepción hecha de Noruega y Rusia, pero las estadísticas del año actual (1894), como veremos más adelante, acusan también descenso en la marina de vela de estos dos países.

En cuanto á la marina de vapor, tenemos los datos siguientes:

En 1880, 652 buques con un arqueo de 277.759 toneladas netas.

En 1890, 1.110 » » » 499.921 » » »

Aumento, 458 buques con un arqueo de 222.162 toneladas netas.

Este aumento de buques de vapor es, pues, importante, siendo el resultado final del decenio tanto más satisfactorio, cuanto que la potencia de transporte de los vapores se considera que está con la de los buques de vela en la relación de 3 á 1.

Las cifras que anteceden están tomadas de las estadísticas oficiales de la Dirección de Aduanas de Francia, en las cuales no se hace distinción entre las distintas clases de navegaciones, y en las que aparecen también mezcladas las líneas libres con las que reciben subvención del Estado, no pudiendo apreciar por lo tanto con toda exactitud los resultados de la ley de 1881.

En esta ley se daba un estímulo á la navegación de altura, y

En lo que los franceses llaman gran cabotaje (Europa y cuenca del Mediterráneo):

En 1880	el 23	por 100.
En 1890	el 23 ½	por 100.

La navegación de altura, que es la única que disfrutaba del beneficio de la prima, experimentó, pues, un aumento importante, pasando del 28 al 39 por 100 en tanto que el gran cabotaje sufrió el descenso del 26 al 23 ½ por 100.

Pero debemos además indicar otro resultado importante en la navegación de altura.

En 1881 sólo existían, excepción hecha de las líneas postales subvencionadas, dos líneas regulares con bandera francesa en la navegación de altura, la de los *Chargeurs Réunis du Havre* y la de los *Transports Maritimes à Marseille*, navegando al Brasil y Río de la Plata, y en 1891 había las líneas siguientes:

5	líneas francesas libres al Brasil y al Río de la Plata.
3	» » á New-York.
3	» » al Senegal.
2	» » á la costa occidental de Africa.
4	» » al Tonkin.
4	» » á Chile, el Perú y el Ecuador.
1	» » á la Reunión, Tamatave y Mauricio.
1	» » á Nueva Orleans.
1	» » á las Antillas y Méjico.
1	» » á las Antillas y Colón.

—
19 líneas de vapor francesas.

En cuanto á las partidas con que se ha gravado el presupuesto en el periodo de duración de la ley de 1881, ó sea en los diez años que median entre el mencionado de 1881 y el 1890, podrán verse en los estados siguientes:

PRIMAS A LA NAVEGACIÓN CONCEDIDAS EN FRANCIA DE 1881 A 1890.

1.º Buques de hierro de construcción francesa.

Años.	Número de buques	Número de viajes.	ARQUEO.	Número de millas recorridas.	Total de primas concedidas.	
			Toneladas.		Frs.	Cts.
1881	98	414	96.217,92	4.480.991	2.037.900,01	
1882	110	296	159.714,38	3.278.924	3.831.300,97	
1883	122	323	154.546,35	3.300.671	5.278.784,42	
1884	127	329	172.401,27	3.313.795	5.671.123,12	
1885	121	321	165.552,21	3.293.270	5.155.939,79	
1886	117	319	165.216	3.009.788	5.363.583,72	
1887	121	362	167.037,10	3.335.930	6.024.405,13	
1888	137	372	172.424,07	3.569.036	6.131.925,95	
1889	131	439	190.821,05	3.542.767	6.322.853,19	
1890	124	416	177.572,31	3.228.231	5.659.553,77	
	1.217	3.291	1.621.502,66	31.444.303	51.468.385,07	

2.º Buques de hierro de construcción extranjera.

Años.	Número de buques	Número de viajes.	ARQUEO.	Número de millas recorridas.	Total de primas concedidas.	
			Toneladas.		Frs.	Cts.
1881	6	8	11.256,06	91.363	128.512,47	
1882	21	52	40.787,45	509.022	836.584,04	
1883	42	110	73.402,37	1.213.382	1.715.198,76	
1884	48	118	78.707,40	1.263.516	1.561.152,94	
1885	50	119	72.059,03	1.302.078	1.331.488	
1886	40	131	64.507,25	1.176.438	1.328.051,96	
1887	41	137	72.001,43	1.125.617	1.317.065,64	
1888	53	138	80.853,25	1.273.178	1.473.848,30	
1889	58	186	91.119,67	1.534.368	1.666.081,02	
1890	79	225	123.009,37	1.938.442	1.877.744,40	
	441	1.224	714.813,29	11.613.404	13.235.727,53	

3.ª Buques de madera de construcción francesa.

Años.	Número de buques	Número de viajes.	ARQUEO.	Número de millas recorridas.	Total de primas concedidas.	
			— Toneladas.		Frz.	Cts.
1881	347	362	122.823,68	3.443.586	813.571,03	
1882	424	617	150.232,60	7.039.942	1.784.904,71	
1883	371	604	122.252,20	6.160.125	1.455.900,57	
1884	365	580	124.461,89	5.671.819	1.339.278,94	
1885	321	561	106.232,67	4.556.488	1.055.755,88	
1886	283	467	92.740,74	3.754.288	856.027,49	
1887	272	445	84.768,59	3.683.517	840.995,73	
1888	223	357	67.930,18	2.916.984	557.775,76	
1889	195	427	57.067,87	2.524.549	468.574,65	
1890	192	408	56.760,19	2.364.710	451.577,46	
	2.993	4.828	935.303,01	41.825.008	9.625.122,12	

4.ª Buques de madera de construcción extranjera.

Años.	Número de buques	Número de viajes.	ARQUEO.	Número de millas recorridas.	Total de primas concedidas.	
			— Toneladas.		Frz.	Cts.
1881	4	4	299,35	11.488	902,72	
1882	4	6	1.220,27	42.773	5.811,24	
1883	6	9	4.971,34	96.479	15.349,02	
1884	14	19	4.095,02	147.080	17.778,49	
1885	18	27	5.140,42	202.856	24.097,97	
1886	24	33	6.513,72	291.276	30.686,83	
1887	24	44	6.279,60	330.748	31.016,41	
1888	28	30	7.281,20	283.832	27.913,27	
1889	31	60	9.799,16	313.678	29.022,18	
1890	36	59	12.562,92	445.724	38.614,82	
	186	291	55.213,00	2.195.934	220.592,95	

RESUMEN DE LAS PRIMAS CONCEDIDAS DE 1881 A 1890.

		Francos.	Cts.
<i>Buques de hierro.</i>	{ De origen francés . . .	51.408.385,07	
	{ De origen extranjero . . .	13.235.727,53	
<i>Buques de madera.</i>	{ De origen francés . . .	9.625.122,12	
	{ De origen extranjero . . .	220.592,95	
		74.549.827,67	

O sea un promedio de 7.454.982 francos por año.

Los estados precedentes comprenden tanto los buques de vela como los de vapor, siendo la razón de aparecer confundidos, el que la Dirección de Aduanas no hace en las estadísticas que publica, la distinción entre los de una y otra clase.

IV.

MODIFICACIONES NECESARIAS EN LA LEY DE 1881

- 1.º *En lo que concierne á la construcción.*—Duración.—Tipo de la prima para los cascos. Tipo de la prima para las máquinas y calderas.—Buques destinados á la exportación.
- 2.º *En lo que concierne á la navegación.*—Duración.—Tipo de la prima.—Base de la prima.—Decreimiento.—Prima al cabotaje internacional.—Distancia entre dos puertos.—Cabotaje francés con escalas.

Una vez estudiados los resultados de la ley de 1881, y después de hacer resaltar sus ventajas é inconvenientes, pasa la Comisión francesa á consignar las modificaciones que en su concepto debieran introducirse con el fin de llegar á alcanzar los resultados que el país tiene derecho á esperar.

1.º *En lo que concierne á la construcción.*

La Comisión parlamentaria hace constar que, en lo que atañe á la construcción naval, la ley de 1881 ha sido insuficiente.

Mientras los astilleros franceses, añade, no alcancen mayor desarrollo y tengan trabajo importante y regular, les será imposible producir en las mismas condiciones que á los establecimientos similares extranjeros. Estos, y especialmente los ingleses, tienen la primera materia en condiciones mucho más ventajosas; el costo de las planchas en Inglaterra es en la actualidad de 15 francos los 100 kilogramos y de 23 á 25 en Francia, y en cuanto á los carbones, su precio es también allí muy inferior.

La mano de obra es sin duda alguna más barata en Francia, donde los ajustadores y herreros se pagan entre 5 y 6 francos al día, en tanto que en Inglaterra ganan por término medio de 12 á 15 francos, pero el operario inglés, pagado casi siempre á destajo, llega á una producción considerable que compensa en gran parte este aumento.

Los gastos generales, en fin, que constituyen uno de los elemen-

tos más importantes en el costo de las construcciones navales, son mucho menores en Inglaterra. Los talleres y gradas de construcción están allí establecidos en general en condiciones de sencillez y economía mucho mayores; no se busca lo bello, sino lo práctico y barato, lo cual reduce los gastos de intereses y amortización. El personal es por lo general mucho ménos numeroso; los ingenieros, especialmente los de cierta categoría, son escasos, los mismos modelos y los mismos planos se utilizan varias veces; siendo en fin numerosos los pedidos y teniendo en construcción al mismo tiempo muchos buques y máquinas, resulta que los gastos generales son tanto menos elevados, cuanto que se reparten sobre una suma mayor de trabajo.

Se calcula que dichos gastos generales son en Inglaterra la mitad que en Francia.

En estas condiciones, opina la Comisión, que la lucha con armas iguales es imposible.

La experiencia de la ley de 1881 ha puesto de manifiesto que la prima de construcción de 60 francos por tonelada, aun con el concurso de una prima de navegación mayor para los buques construidos en Francia, no era suficiente.

Durante los primeros años no faltaron pedidos en los astilleros franceses, porque los armadores tenían la perspectiva de recibir la prima de navegación en un período de ocho ó diez años como minimum; pero á medida que se aproximaba el vencimiento de la ley, los pedidos escaseaban, por la sencilla razón de que nadie se atrevía á hacer construir un buque en Francia no teniendo asegurada la prima de navegación sino por muy pocos años.

DURACIÓN.

El corto período de duración de la ley de 1881, que fué solo de diez años, llevaba en sí una condición de deficiencia, que en concepto de la Comisión convenia modificar.

Era de absoluta necesidad para alcanzar los resultados apetecidos, el introducir una modificación en la nueva ley, y opinaba la

Comisión, que al fijar en diez años la duración de aquella, debía establecerse, que todos los buques que fuesen construidos en este periodo disfrutasen de la prima de navegación durante los diez años que siguiesen á su construcción. De este modo, los armadores á quienes se daba la seguridad de percibir la prima durante un decenio completo, tendrán interés en hacer construir en todo el periodo que comprende la ley, hasta el último momento, en tanto que con el sistema de 1881 tiene que suceder necesariamente, que se apresuran á construir en los primeros años, produciendo una aglomeración de trabajo excesiva en los astilleros, viéndose estos precisados á rehusar algunos pedidos ó á cargar un sobreprecio, y por el contrario, algunos años después, una vez pasado el periodo de actividad, se corre el riesgo de que dichos establecimientos se vean amenazados de falta de trabajo por no haber pedidos.

Esta cuestión de duración de la ley es de una importancia capital, y no hay duda que la Comisión la ha resuelto de un modo satisfactorio.

En el proyecto de que nos ocupamos se fija, como se lleva dicho, un periodo de diez años, en tanto que en la ley de 1881, en lo que respecta á la construcción, no se consignaba limite de tiempo alguno, de modo que los constructores franceses tendrán ahora la seguridad de poder disfrutar de las ventajas que se les conceden durante los diez años mencionados, lo cual es preferible á la sola esperanza de una duración mayor.

TIPO DE LA PRIMA PARA LOS CASCOS.

En cuanto á la prima de construcción, el tipo de 60 francos por tonelada de arqueo bruto, para los cascos de hierro ó acero, lo consideraba insuficiente la Comisión parlamentaria.

No hay duda de que con este tipo se compensa con exceso el importe de los derechos arancelarios correspondientes á los materiales empleados, pero la experiencia de la ley de 1881 prueba que dicha prima no ha sido suficiente para estimular á los armadores á hacer construir en Francia, de preferencia á Inglaterra.

Y continuaba luego la Comisión en los términos siguientes:

Ahora bien, en el momento en que empujado por la mayoría del país acaba de entrar el Parlamento en un sistema, no solo de compensación estricta, sino de gran protección para el trabajo nacional ¿no conviene tratar á esta gran industria de las construcciones navales en las mismas condiciones que á todos los demás ramos de la actividad industrial, concediéndole las ventajas que le son necesarias para vivir y prosperar?

Esta Comisión ha estudiado el asunto con el mayor detenimiento y penetrada de que la construcción naval, no solo dá alimento considerable de mano de obra directa, empleando gran número de operarios, sino de que es también uno de los mejores clientes de las fábricas de hierro y acero, y de los establecimientos metalúrgicos en general, proporcionando de este modo una gran suma de trabajo á los obreros de metales, así como á los mineros; es de parecer que conviene hacer un esfuerzo serio, que permita á esta industria, tan necesaria á la grandeza nacional, entrar sin vacilaciones en una vía de prosperidad.

Preocupada no obstante con el gasto que habia de ocasionar, y queriendo recargar lo menos posible el Presupuesto, que es ya tan elevado, le ha parecido conveniente convertir en prima á la construcción una parte de la prima á la navegación que, según los legisladores de 1881 debía repartirse en una cierta proporción entre el constructor y el armador.

Esta Comisión entiende que es posible disminuir la prima á la navegación de frs. 1,50 y 75 céntimos respectivamente á frs. 1,30 y 65 céntimos por tonelada neta y 1.000 millas de recorrido y aumentar por el contrario la prima directa á la construcción, de 60 francos por tonelada bruta á 120 francos, para los vapores de hierro ó acero, y á 100 para los veleros.

Este aumento en favor de la construcción es mayor que la disminución de prima que se hace sufrir á la navegación, puede considerarse que es un tercio más para los vapores y el doble para los buques de vela; pero la Comisión entendía que era conveniente hacer un sacrificio importante para conseguir definitivamente la

aclimatación de esta gran industria en Francia, la cual, por otra parte, devolvería decuplicados, en tiempo de guerra, los sacrificios hechos por ella en tiempo de paz.

En lo que respecta á la construcción de buques de madera, la prima de 10 francos que les fué concedida por la ley de 1881 para los de menos de 200 toneladas, y de 20 francos para aquellos cuyo tonelaje excediese de 200, resulta completamente insuficiente á causa de los derechos de aduanas que se han puesto á las maderas en el nuevo arancel francés.

En el proyecto presentado por el Gobierno al Parlamento, se subían dichas primas á 30 y 40 francos respectivamente.

En una enmienda presentada en la Comisión parlamentaria, se proponía que se fijase indistintamente en 80 francos por tonelada para toda clase de buques de madera; esta enmienda fué desechada pero se aumentaron 10 francos á las cifras consignadas por el Gobierno, quedando por lo tanto en el proyecto de la Comisión en 50 francos para los buques de más de 200 toneladas y en 40, para los de menos de 200.

TIPO DE LA PRIMA PARA LAS MÁQUINAS Y CALDERAS.

La Comisión era de parecer que, como compensación por el aumento de los derechos de aduanas, debía subirse el tipo de la prima para máquinas y calderas, fijándose en vez de 12 francos por 100 kilogramos los 15 pedidos por el Gobierno, y que los 8 francos de las calderas debían elevarse también á 15, sin establecer distinciones según los sistemas.

De este modo entendía la Comisión, que, tanto para las construcciones nuevas como para las reparaciones y cambios de máquinas y calderas, tendría la industria nacional sobre la extranjera una ventaja que le permitiese, no solo vivir, sino también alcanzar desarrollo.

Podría temerse que una protección acentuada que excluyese la competencia extranjera, diese á los constructores una especie de monopolio del que pudieran abusar, pero contra este peligro consi-

deraba la Comisión que les quedaba á los armadores el recurso de comprar ó hacer construir los buques en Inglaterra introduciéndolos en Francia con el módico derecho de aduanas de 2 francos por tonelada de arqueo, pudiendo disfrutar además del beneficio de la semi-prima á la navegación que concedía á estos buques la legislación anterior; pero, como veremos más adelante, si bien en la nueva ley se consigna la prima de 15 francos por cada 100 kilogramos de máquinas y calderas construidas en Francia, conforme proponía la Comisión, fué desechada la semi-prima á la navegación para los buques de procedencia extranjera y abanderados en el país.

BUQUES DESTINADOS Á LA EXPORTACIÓN

La Comisión era de parecer que las ventajas de que se ha hecho mención debían hacerse extensivas á los buques de guerra ó mercantes destinados al extranjero cuya construcción fuese encomendada á los astilleros franceses, pues con la mayor actividad en ellos, se conseguiría disminuir los gastos generales de los mismos.

2.º En lo que concierne á la navegación.

Hemos visto ya que las ventajas concedidas por la ley de 1881 fueron suficientes en lo que concierne á la navegación, puesto que el movimiento de altura en bandera francesa aumentó de 28 á 39 por 100, y no hay duda por lo tanto de que convenía conservar en la nueva ley las bases principales de la antigua, pero aportando á aquélla las modificaciones conducentes á aumentar en mayor grado los resultados alcanzados.

La Comisión opinaba que el país debía tener la ambición de realizar en buques propios la mayor parte de sus trasportes; y continuaba después: cuando vemos á Inglaterra hacer, no sólo casi todos los suyos, sino también, y en una proporción importante, los de otras naciones, no está fuera de razón el pensar que, mediante los sacrificios que fueren necesarios, podamos en quince ó veinte años hacer los dos tercios ó los tres cuartos de nuestros trasportes marítimos.

DURACIÓN

Nos hemos ocupado ya del periodo de duración de la ley bajo el punto de vista de la construcción naval. En lo que se refiere á la navegación, es también insuficiente el plazo de diez años fijado en la de 1881.

No hay duda que el importe de la prima durante diez años es un beneficio importante en favor del buque y que compensa ampliamente las cargas impuestas por la inscripción marítima, pero debe tenerse presente que de esta ventaja solo se disfruta durante los primeros años.

No teniendo asegurado el armador á partir del quinto año más que otros cinco para el goce de la prima, y con mayor razón si solo faltan dos ó tres años, no se atreve á lanzarse en nuevas especulaciones y desiste de la compra de buques.

De remediarse esta deficiencia de la ley ampliando á quince años, por ejemplo, el periodo citado, se tropezaría pasados algunos años con el mismo inconveniente y es mejor por lo tanto conservar el periodo de diez años pero consignando al mismo tiempo que todos los buques construidos en Francia durante el decenio tendrán derecho durante diez años al beneficio de la prima.

Podría objetarse que en el caso en que la ley no fuese prorrogada, los buques construidos ó comprados el primer año dejarían de disfrutar de la prima en el undécimo, en tanto que los construidos el último año continuarían cobrándola durante diez años, estableciéndose de este modo una desigualdad entre los dos buques.

Pero esta desigualdad es más aparente que real, porque el primero, que se ha beneficiado de la prima durante diez años, estará en gran parte amortizado, no sucediendo lo propio al segundo, con lo que su situación respectiva será sensiblemente la misma.

Podría objetarse también que en el caso de no prorrogarse la ley, á los buques que se construyeran en adelante, no estando amortizados en poco ni en mucho y sin tener el beneficio de la prima, les sería imposible la lucha.

A lo que pudiera replicarse que esta eventualidad no es probable, debiendo por el contrario suponerse que cuando la ley llegue á su término si, como es de esperar, dá buenos resultados, se prorrogará por un nuevo periodo, si bien es verdad que podrá ser más corto y recargar menos el Presupuesto por una disminución en la entidad de las primas.

Fundándose en todas estas razones, que no puede negarse que son de gran peso, la Comisión parlamentaria francesa propuso los periodos de tiempo indicados para primas á la construcción y á navegación, todo lo cual fué aceptado por las Cámaras y se halla consignado en la ley de 31 de Enero de 1893, hoy vigente.

TIPO DE LA PRIMA

La Comisión, como se ha dicho ya, fué de parecer que la prima de construcción debía aumentarse considerablemente, y teniendo en cuenta esta circunstancia, cuya consecuencia inmediata había de ser el permitir al armador la adquisición de los buques á más bajo precio, y considerando por otra parte que se proponía mayor duración de la ley, opinaba que debía reducirse algún tanto la prima de navegación con el fin de no recargar demasiado el Presupuesto. Fundándose en estas razones proponía que el tipo de la prima se redujera á 1,30 frs. por tonelada de arqueo neto y 1.000 millas de recorrido para los buques construidos en Francia y 0,65 frs. para los de procedencia extranjera.

Con la disminución indicada calculaba la Comisión que se conseguiría una economía de un millón de francos, pero en cambio el aumento de prima de construcción representaba, según la misma, un mayor gasto de 2.300.000 francos.

Este proyecto de ley de la Comisión, según se ha dicho ya, sufrió en este punto modificaciones importantes al discutirse en las Cámaras.

DECRECIMIENTO.

¿Cuál debe ser el grado de decrecimiento anual de la prima? se preguntaba la Comisión francesa.

En la ley de 1881 se le calculó partiendo de la base de que al cabo de treinta años debían desaparecer todas las primas.

Los buques franceses disfrutaban:

Frs. 1,50 el primer año, con un decrecimiento anual de frs. 0,05 ó sea:

Frs. 1 al cabo de diez años.

Frs. 0,50 al cabo de veinte años.

» 0,05 el trigésimo y último año.

Los buques construidos en el extranjero debían percibir:

Frs. 0,75 el primer año, con un decrecimiento anual de frs. 0,02 $\frac{1}{2}$, ó sea:

Frs. 0,50 al cabo de diez años.

» 0,25 al cabo de veinte años.

» 0,02 $\frac{1}{2}$ el trigésimo y último año.

Se observará que la diferencia de primas entre los buques construidos en Francia y los de procedencia extranjera, que era de frs. 0,75 el primer año, se reduce á frs. 0,50 el décimo, y á frs. 0,25 el vigésimo.

De aquí se deduce, que la ventaja en favor de los buques franceses, que podía ser suficiente el primer año, no lo es ya el décimo y mucho menos aun el vigésimo, y parece lógico por lo tanto, que se estableciese un decrecimiento uniforme para todos los buques ó que se aumentase para los de construcción extranjera.

El decrecimiento uniforme, conservando los mismos tipos de frs. 1,50 y frs. 0,75 hubiera dado por resultado la anulación de la prima al cabo de quince años para los buques construidos en el extranjero, cuando á los construidos en Francia les correspondería todavía una prima de frs. 0,75.

Esta sería una gran desventaja para el material de construcción extranjera, y principalmente, en concepto de la Comisión,

para aquellos buques de bastante vida, comprados á bajo precio, y que permite á los armadores modestos, ó á los capitanes veteranos de la navegación de altura, que no disponen de grandes capitales, dar comienzo á las operaciones de armamento en una escala reducida haciendo travesías cortas, transportando carbón ó madera, que soportan solo fletes reducidos.

Esta navegación secundaria, presentaba para la Comisión parlamentaria francesa, un gran interés, tanto mayor, á causa de su carácter democrático, y opinaba que recibiría un golpe mortal de no permitírsele disfrutar de la prima en las mismas condiciones que los buques construídos en Francia.

Por otra parte, si bien es cierto que á primera vista se destaca la disminución que separa las primas, y parece hacer resaltar la inferioridad para los buques construídos en Francia, bien se deja ver, fijándose un poco, que esta inferioridad es más aparente que real, porque queda en gran parte compensada, teniendo en cuenta los intereses compuestos.

Fundándose en estas razones, la Comisión fué de parecer que convenia conservar el decrecimiento proporcional, tal como existía en la ley de 1881, pero con un aumento ligero con el fin de favorecer los buques nuevos más bien que los de larga vida y proponía que se fijase el decrecimiento anual en la forma siguiente:

En frs. 0,06 para los buques de vapor de madera.

En » 0,04 para los buques de vapor de hierro ó acero.

En » 0,07 para los buques de vela de madera.

En » 0,05 para los buques de vela de hierro ó acero.

De este modo los buques de vapor y de vela de hierro y acero perderían el derecho á la prima á los 25 años y los de madera entre los 17 y 18.

Aunque hemos creído conveniente consignar los razonamientos precedentes de la Comisión, referentes al decrecimiento de las primas para los buques de construcción francesa y de construcción extranjera, las Cámaras, como veremos más adelante, se pronunciaron por gran mayoría en contra de primas de navegación para buques de procedencia extranjera que se abanderasen en

Francia después del 1.º de Enero de 1893, siendo rechazada en la Cámara de diputados por 422 contra 106 votos la semiprima pedida por la Comisión y el Gobierno, y por 213 contra 27, el tercio de prima solicitado en la alta Cámara por un senador.

PRIMA AL CABOTAJE INTERNACIONAL.

Los resultados alcanzados con la ley de 1881 en la navegación de altura comparados con los que dá el movimiento de navegación de Francia, con Europa y los puertos del Mediterráneo acusan una inferioridad notable para lo que la Comisión francesa llama cabotaje internacional, pues en tanto que la primera ha subido de 28 % á 39 % en el periodo de 1880 á 1890, la segunda ha descendido de 26 % á 23 1/2 %.

Estos resultados, en sentir de la Comisión, explican todo el valor de la prima y ponen de manifiesto que la navegación de cabotaje internacional, sobre la que pesan también, así como sobre la navegación de altura, las cargas de la inscripción marítima, no puede luchar con la marina extranjera, siendo de parecer que el día que se le diesen las mismas ventajas alcanzaría igual desarrollo.

La Comisión parlamentaria opinaba que esta navegación presenta tanto interés, por lo menos, como la de altura; en ella se forman excelentes oficiales y buenos marinos, dá ocupación á gran número de marineros, maquinistas y fogoneros, y bajo el punto de vista del reclutamiento militar puede ofrecer en caso de guerra una reserva importante en cualquier momento, en tanto que del personal empleado en la navegación de altura no puede echarse mano inmediatamente.

En el Ministerio del Comercio se formaron estados poniendo de manifiesto que, tomando por base las cifras de la navegación de 1881 á 1890 y con las primas de frs. 1,50 y 0,75, el suplemento de crédito sería de 1.587.409 francos, pero la Comisión era de parecer que con los tipos de frs. 1,30 y 0,65 por ella fijados, el importe de las primas para el cabotaje internacional podía calcularse en un millón quinientos mil francos.

DISTANCIA ENTRE DOS PUERTOS

En el proyecto del Gobierno francés presentado al Parlamento no se concedía la prima á la navegación para recorridos entre dos puertos inferiores á 60 millas. Con esto quedaban excluidas las escalas, que en concepto de la Comisión son del mayor interés para el Comercio, principalmente para el que se hace con la América del Sur.

La Comisión era de parecer que no debía hacerse ninguna excepción sobre este particular, pero considerando como casi de cabotaje francés la navegación que se haga entre un puerto francés y otro extranjero que no estén separados sino 60 millas uno de otro, las excluyó de la prima, estableciendo que no se concediese ésta sino para recorridos entre un puerto francés y otro extranjero distantes entre sí más de 60 millas, cuya distancia se aumentó hasta 120 millas en la nueva ley, como se lleva dicho.

CABOTAJE FRANCÉS CON ESCALAS

En el artículo 5.º del proyecto de ley estableció la Comisión la cláusula siguiente: «Quedan igualmente exceptuados de la prima los buques destinados al cabotaje francés que toquen en puertos extranjeros que no desembarquen ó embarquen en ellos mercancías que representen por lo menos la cuarta parte de su tonelaje neto.»

Dicha Comisión quiso con esto impedir que los buques que se dediquen al cabotaje francés y vayan, por ejemplo, de Marsella á Argel ó de Dunkerque á Orán, dejen de hacer escala en Barcelona ó Málaga en el primer caso, ó en Lisboa y Cádiz en el segundo, con el fin de aprovecharse de la prima sosteniendo ser la navegación hecha de cabotaje internacional.

Los estados que van á continuación comprenden los presupuestos de primas á la construcción y á la navegación que la Comisión parlamentaria francesa consideraba necesarios con arreglo á los

tipos y condiciones que había fijado en su proyecto de ley, pero estos cálculos no son exactos, pues como hemos dicho ya, los tipos de la Comisión fueron variados al discutirse el proyecto de ley en las Cámaras, habiéndose desechado además la semiprima para los buques de procedencia extranjera abanderados con posterioridad á la promulgación de la ley de 30 de Enero de 1893.

Creemos, sin embargo conveniente insertarlos en la misma forma en que fueron presentados á la Cámara de diputados.

PRIMAS Á LA CONSTRUCCIÓN.

CLASE DE BUQUES.	ARQUEO	GASTO ANUAL MEDIO		GASTO CALCULADO	
	ó	en el		para el Presupuesto con	
	PESO.	periodo de 1881 á 1893.		arreglo al proyecto	
	—	Prima	Importe de	Prima	Importe de
	—	por	las primas.	por	las primas.
	—	unidad.	—	unidad.	—
	—	—	Francos.	—	Francos.
	Tonelada.	Francos.	Francos.	Francos.	Francos.
Buques de madera de menos de 200 toneladas	7.485	40	74.848,92	40	299.330,88
Buques de más de 200 toneladas	1.388	20	27.751,88	50	66.870,45
Buques mixtos.	8	40	342,60	*	*
Buques de hierro.	31.634	60	1.862.041,14	120 y 160	3.724.082,28
TOTAL.	39.915		1.904.984,54		4.090.357,61
	Kilogrs.				
Máquinas	5.034.372	12	604.146,40	15	755.182,73
Renovación de calderas.	1.382.352	8	110.636,49	15	207.442,86
TOTAL GENERAL.			2.679.766,92		5.052.983,01

PRIMAS Á LA NAVEGACIÓN.

CLASE DE BUQUES.	GASTO ANUAL MEDIO en el período de 1881 á 1890.		GASTO CALCULADO para el Presupuesto con ar- reglo al proyecto de la Comisión.		
	Prima por unidad.	Importe de las primas.	Prima por unidad.	Importe de las primas.	
	<i>Toneladas seguro neto</i>	<i>Francos.</i>	<i>Toneladas seguro neto</i>	<i>Francos.</i>	
BUQUES DE HIERRO	de construcción francesa . . .	1,50	5.116.838,51	1,00 para vapores 1,25 (p. buques de vela)	4.163.593,38
	de construcción extranjera . . .	0,75	1.323.572,75	0,50 para vapores 0,625 (p. buques de vela)	1.117.096,38
BUQUES DE MADERA.	de construcción francesa . . .	1,50	962.512,21	1,00 para vapores 1,25 (p. buques de vela)	834.177,29
	de construcción extranjera . . .	0,75	23.059,20	0,50 para vapores 0,625 (p. buques de vela)	19.118,66
			7.454.982,77		6.460.985,11

**GASTO TOTAL POR AÑO DE LAS PRIMAS Á LA CONSTRUCCIÓN
Y Á LA NAVEGACIÓN.**

	LEY DE 1881. GASTO ANUAL MEDIO durante el período de 1881 á 1890.		GASTO CALCULADO con arreglo al proyecto de la Comisión.	
	<i>Esc.</i>	<i>Cts.</i>	<i>Esc.</i>	<i>Cts.</i>
1.º Primas á la construcción	2.679.766,92		5.052.803,01	
2.º Primas á la navegación	7.454.982,77		6.460.985,11	
3.º Primas al cabotaje internacional	»		1.500.000	
TOTALES.	10.134.749,69		13.013.968,12	
<i>Aumento.</i>	»		2.879.218,43	

Los estados que preceden fueron formados en el Ministerio de Comercio con arreglo al proyecto de ley susodicho.

De ellos resulta que el aumento en favor de la construcción lo estimaba la Comisión parlamentaria en Frs. 2.373.216,09

Nueva partida en favor de la navegación de cabotaje internacional,	»	1.500.000
Disminución en la navegación de altura,	»	993.997,67
Aumento que resulta,	»	<u>2.879.218,43</u>

Pero con las variaciones introducidas al discutirse el proyecto de la Comisión, la nueva ley de la marina mercante de Francia impone al Tesoro mayores sacrificios aun. Al ser aprobada definitivamente dicha ley en el Senado pidió la palabra el ponente de la Comisión de presupuestos Mr. Boulanger, para dar cuenta del aumento que sería necesario consignar con arreglo al texto de la nueva ley.

El promedio anual gastado en primas á la construcción y á la navegación en el decenio susodicho fué, como lo manifiestan los estados que anteceden, Frs. 10.134.748,69.

En el Presupuesto anterior había un crédito de 10.500.000 francos para primas á la marina mercante, pero, según los cálculos hechos por la Comisión mencionada, la cantidad que habría que consignar en los presupuestos sucesivos para hacer frente á las necesidades que trae consigo la nueva ley, era 13.776.000 francos, ó sea un aumento de más de 3.200.000, respecto á lo que se consignaba en los presupuestos anteriores.



CAPÍTULO III.

La ley de la marina mercante francesa en las Cámaras.

I.

CÁMARA DE DIPUTADOS.—Discurso de exposición del ponente Mr. Le Cour haciendo notar los resultados incompletos de la ley de 1881 y abogando por el aumento de prima de navegación á los buques de vela, así como por la abolición de la semiprima á los de procedencia extranjera.—Discurso de Mr. Cabart en apoyo de que no se conceda prima á los buques extranjeros.—Contestación de Mr. Raynal, presidente de la Comisión, poniendo de manifiesto los beneficiosos resultados de la ley de 1881.—Medios que se proponen para corregir las deficiencias de esta ley.—Discusión por artículos.—Discursos de Mr. Périer, Mr. Sibille y Mr. Mahy en contra de la semiprima.—Contestaciones de Mr. Roux, de los ministros de Comercio y de Marina y del presidente de la Comisión.—Se aprueba por gran mayoría la enmienda de Mr. Mahy aboliendo la semiprima á los buques de procedencia extranjera.—Discurso de Mr. Sibille en defensa de su enmienda relativa al aumento de prima de navegación para los buques de vela.—Contestación de Mr. Raynal.—Discurso de Mr. Le Cour en favor de la enmienda.—Contestación del ministro de Comercio.—Se aprueba el aumento de prima para los buques de vela.—Enmienda de Mr. Peytral que es desechada.—Aprobación de los dos tercios de la prima para el cabotaje internacional y de los artículos restantes de la ley.

En la sesión del 14 de Enero del año último (1893) se dió principio en la Cámara de diputados á la discusión del proyecto de ley relativo á la marina mercante, de la que creemos conveniente dar un ligero extracto.

Hizo uso de la palabra, en primer término, pronunciando un discurso de exposición en el que señaló los puntos culminantes del proyecto, el diputado por Nantes *Mr. Le Cour*, que había sustituido en la ponencia de la Comisión á Mr. Siegfried, nombrado ministro de Comercio.

Manifestó que el lugar que debiera corresponder á Francia en

el movimiento marítimo era el segundo, después de Inglaterra, y que, no obstante, ocupaba el sexto.

La decadencia de la marina mercante, continuó, es el resultado de faltas cometidas, que se han ido acumulando en el transcurso de muchos años. La ley de 1881 no ha sido sino una tregua entre intereses opuestos. La marina mercante ha estado durante quince años abandonada, tanto á la competencia extranjera, como á la competencia interior. En vez de conceder una protección directa, se recurrió por medio de la ley de 1881 al régimen de las primas; la que se otorga á la construcción, no es en realidad una prima, sino una restitución directa hecha por el Estado al constructor de los derechos de aduanas establecidos para la protección de la industria. La prima á la navegación tiene por objeto estimular á los buques de altura, lo cual ha producido efectos útiles.

El progreso importante realizado ha consistido en la creación de un material nuevo, pero los resultados obtenidos han sido incompletos. La ley de 1881 tenía una laguna lamentable: el cabotaje se había echado en olvido. El cabotaje internacional de Francia se hace por completo en bandera inglesa, y es preciso restablecer la igualdad y tomar las medidas necesarias para poner término á un estado de cosas tan desfavorable.

En lo que concierne á las construcciones navales, la protección ha sido insuficiente. La marina de vela ha disminuído en Francia en un 50 por 100, mientras que en el Reino Unido el decrecimiento por 100 ha sido sólo de 23.

La explicación de que nuestro tonelaje sea tan reducido está en que no tenemos cabotaje ni contamos con buques de vela, y el Parlamento es el llamado á hacer que desaparezcan estas lagunas y á colocar á Francia en el segundo lugar, que nunca debió perder.

Las primas á la construcción han importado unos dos millones, pero no hay realmente en ello quebranto para el Tesoro, puesto que este gasto no representa sino una restitución de los derechos de aduanas. Las primas á la navegación han costado de 6 á 7 millones por término medio al año, pero bajo la forma de derechos de puerto se han conseguido ingresos iguales. Resulta, pues, que

las primas no han sido, bajo ningún concepto, onerosas para el contribuyente francés.

El orador da cuenta de las discusiones habidas en el seno de la Comisión y de su resolución final de aceptar el texto del proyecto de ley redactado por aquélla, pero presentando dos enmiendas importantes; la primera al artículo 5.º para negar toda clase de primas á la industria extranjera, y la otra al artículo 6.º pidiendo que se conceda una protección más completa, más eficaz, á la marina de vela, que fué sacrificada anteriormente. En una nación democrática, continúa, deben favorecerse las empresas de pequeños capitales, y esto se conseguirá estimulando la construcción de los buques de vela; es preciso que se multipliquen las naves que lleven la bandera francesa á los mares más apartados, donde se la vé tan poco, y que los sacrificios concedidos por la Cámara sirvan para la creación de una marina verdaderamente nacional.

Mr. Cabart Danneville, diputado por Cherbourg, hizo presente la necesidad de desarrollar la construcción naval en Francia, suprimiéndose toda clase de primas á los buques de procedencia extranjera que se abanderaran después en aquel país, pues de lo contrario cundiría el desaliento entre los constructores; los astilleros, cada vez más escasos, acabarían por desaparecer y la marina, que había descendido al 9.º lugar en lo que respecta á la navegación de vela y que ocupaba el 3.º en la de vapor, siendo sobrepujada por Alemania, que se había colocado en el sitio que antes correspondía á los Estados Unidos; vería acentuarse más su decadencia.

El presidente de la Comisión, *Mr. Raynal*, hizo notar los satisfactorios resultados de la ley de 1881; gracias á ella, dijo, se ha operado la transformación de la flota francesa, sustituyéndose los buques de vela de poco porte por los de gran tonelaje, y se ha desarrollado la navegación de vapor. El número de nuestros vapores no subvencionados, añadió, ha pasado de 47 á 215 y su arqueo ha llegado á ser de 453.428 toneladas, en vez de 72.985. Existen actualmente 19 líneas regulares que hacen la navegación de altura, sin contar entre ellas las subvencionadas. La industria

nacional de las construcciones navales se ha beneficiado en gran escala, y si bien es cierto que una parte de los buques ha venido en los últimos años de los astilleros extranjeros, ha sido debido á deficiencias de la legislación anterior que trata de corregir la Comisión, proponiendo que un buque que sea construido en cualquiera de los años del decenio que abarca la ley, aunque fuere el último, disfrute de la prima durante diez años.

Se concede por otra parte una doble prima á las construcciones del país, y pretender que no basta con esto, equivaldría á confesar nuestra impotencia. La supresión de lo que por error se llama semiprima á los buques nacionalizados, ha sido experimentada durante los dos últimos años: la construcción francesa ha sufrido un descenso inmediato en proporción considerable, y una medida análoga ha producido los mismos efectos en los Estados Unidos.

Todo cuanto podía hacerse en favor de la industria de las construcciones navales, se ha hecho ya, y lo que procede ahora es ocuparse en lo relativo á la navegación.

Mr. Antide Boyer, de Marsella, donde existen numerosos talleres de construcción así como en Arlés, la Ciotat, la Seyne et cetera, lamenta que se admita sólo la prima de 90 francos, en vez de la de 120 fijada primeramente por la Comisión, y desea por otra parte que se disminuya la semiprima.

Con estas salvedades, manifiesta que acepta el proyecto.

Mr. Jourde, diputado por Burdeos, es de parecer que las únicas medidas eficaces para remediar el mal, serian la aplicación de los derechos diferenciales de bandera y de procedencia.

Censura la semiprima, que constituye, según él, una protección á la industria extranjera.

Mr. Félix Faure se levanta á protestar diciendo que es un error el hablar de semiprimas. La prima de cincuenta y cinco céntimos que se da á los buques nacionalizados, continúa, es la compensación exacta de las cargas relativas al armamento; y para inducir ó estimular al armador á que construya sus buques en Francia, se concede una sobreprima.

Con esto se da por terminada la discusión de la totalidad y se pasa á la discusión por artículos, aprobándose el 1.º

Respecto al artículo 2.º pregunta *Mr. Le Myre de Vilers* si será aplicable á las Colonias donde no rige el arancel de la metrópoli, recibiendo contestación afirmativa.

Debiendo ser este artículo objeto de una consulta al Consejo de Estado, fué retirado por la Comisión. A continuación fueron aprobados el 3.º y el 4.º

Con motivo de la discusión del artículo 5.º, que concede primas de navegación, no sólo á los buques franceses, sino también á los abanderados en Francia, de procedencia extranjera, se plantea la cuestión de la semiprima.

Mr. du Périer de Larsan la combate en un discurso que fué muy aplaudido por la Cámara, tratando el asunto, no sólo bajo el punto de vista de la industria nacional, que no puede conformarse, según dijo, con que sólo se le arrojen algunos huesos que roer, limitándola á las reparaciones, sino también bajo el punto de vista de la gente de mar, interesada en la prosperidad de la construcción y armamento de los buques.

Se dice que el armador, continúa *Mr. du Perier*, esta en posesión de la gallina de los huevos de oro; sea enhorabuena, pero á condición de que esa gallina ponga sus huevos en Francia.

Se habla de monopolio, pero todavía quedarán muchas ventajas en beneficio de los astilleros ingleses: los constructores del país renunciarían gustosos al aumento de prima que solicitan si se suprimiese la semiprima á los buques de procedencia extranjera, y puedo asegurar que, una vez hecho ésto, los armadores están dispuestos á hacer construir sus buques en Francia.

El orador pide, pues, la supresión de las palabras *ó abanderados* del artículo que se discute.

Mr. de Mohy manifiesta que está conforme con las indicaciones hechas por el Ministro para que se retire el 2.º párrafo del artículo 5.º y que se discuta en su lugar el artículo 6.º

Mr. Raynal, presidente de la Comisión, hace presente que el

artículo completo, con las enmiendas presentadas, debía enviarse á la Comisión de la marina mercante.

Con lo que se levantó la sesión.

SESIÓN DEL 16 DE ENERO DE 1893.

Continuando la discusión del artículo 6.º, hace uso de la palabra *Mr. Sibille*, y dice:

En la repartición de las cantidades que han sido distribuidas á la marina mercante, la parte que ha correspondido á la construcción ha sido muy pequeña.

El importe de las primas otorgadas en 1887 fué 9.669.964 francos.

Esta cifra podrá parecer elevada á alguno de mis colegas, y me importa hacer notar que la marina mercante ha restituido al Estado la mayor parte de estos 9 millones.

En 1887 cobró la Administración de aduanas, por derechos de tonelaje, de muelles, etc., 8.177.242 francos, de modo que el contribuyente ha tenido que aportar bien poco al presupuesto por cuenta de los gastos que originan las primas dadas á la marina mercante.

Pero, ¿cómo se han distribuido estos 9.669.964 francos?

Los armadores recibieron bajo la forma de permisos de navegación la mayor parte, 8.213.482.

¿Y qué ha correspondido á nuestros constructores? Sólo 1.456.482 francos.

Y estos constructores, que han tenido una participación tan exigua en las ventajas otorgadas á la marina mercante, tienen que luchar, no debéis olvidarlo, con la competencia extranjera, en condiciones excepcionalmente desfavorables. Pagan los hierros más caros que los ingleses y las maderas á precio mucho más alto que los noruegos, y no obstante, los buques construidos en Inglaterra ó en Noruega y comprados por armadores franceses, pueden navegar en bandera francesa sin más que satisfacer un derecho insignificante: 2 francos por tonelada de arqueo.

¿Y cuál ha sido la consecuencia de esto en los diez años trans-

curridos? Que las grandes sociedades de navegación han pedido casi todo su material al extranjero, 332.000 toneladas á Inglaterra y 183.000 á los astilleros franceses.

Estos hechos han sido puestos en conocimiento de la Comisión, la cual os propone que se eleve á 90 frs. la prima de construcción que era antes de 60.

¿Pero es esto bastante? No; y en este sentido, dice, se expresan los principales constructores franceses, de los cuales hace mención.

Se ocupa después el orador de la oposición al proyecto hecha por los astilleros más importantes, no obstante lo asegurado por la Comisión, en apoyo de lo cual lee un párrafo de la protesta que ha hecho circular la Compañía de *Forges et Chantiers de la Méditerranée* que dice así:

«Lo que es verdaderamente monstruoso, que á una industria francesa que ocupa un lugar importante en el país, que contribuye á la defensa nacional en la medida que todos saben y á cuyo patriotismo se ha apelado con frecuencia; se le haga competencia, concediendo primas á constructores extranjeros.»

Se extiende después *Mr. Sibille*, en otras consideraciones y termina su brillante discurso entre ruidosos aplausos de la Cámara con los párrafos siguientes:

¿Queréis que el Estado pague primas para que sigan navegando con bandera francesa buques construidos en el extranjero?

¿Queréis conceder bajo una forma más ó menos disfrazada subvenciones á los astilleros ingleses?

¿Queréis mantener el estado de cosas que os pintaba *Mr. Raynal* días pasados?

¿Queréis que en el porvenir, como en el momento actual, sea sólo Inglaterra el único gran mercado para la compra de buques?

Si así fuere, votad el texto de la Comisión.

¿Deseáis por el contrario que el dinero de Francia se consagre únicamente á alentar la industria francesa?

¿Deseáis el fomento y desarrollo de esos grandes astilleros que dan ocupación en nuestros puertos á más de 20.000 operarios?

¿Deseáis la prosperidad de esos altos hornos, de esos vastos

establecimientos metalúrgicos extendidos por toda Francia y con cuyos productos se alimentan las construcciones navales?

Entonces, votad la enmienda que tenemos el honor de proponeros.

Mr. Charles Roux, de la Comisión, contesta á *Mr. Sibille* haciendo notar que la frase semiprima á la construcción extranjera es impropia, pues los 55 céntimos de que se ha hecho mérito, se dan en compensación de las cargas que pesan sobre el armador, tales como la de que las tripulaciones satisfagan á condiciones determinadas, que los oficiales sean franceses, que sólo la cuarta parte de la marinería sea de extranjeros, que las carenas de los buques se practiquen en puertos franceses y que los útiles, jarcia, etc., sean de producción nacional. Lamenta que se hayan creado antagonismos entre el constructor y el armador cuyas industrias son hermanas, estando íntimamente ligada la prosperidad de la una con la otra, y termina llamando la atención sobre los resultados poco lisonjeros alcanzados desde que cesó el abono de prima para los buques construídos en el extranjero.

La ley que discutimos, continúa, afecta tanto á la navegación como á las construcciones navales y creo deber recordaros la opinión sobre este particular de Dupuy de Lôme.

A este célebre ingeniero debe considerársele más constructor que armador, puesto que fué el fundador de los astilleros de la Ciotat, y en su magnífica é interesante memoria, que fué, como sabéis, la base de la ley de 1881, decía, que para que la industria de la construcción naval prosperara, era preciso empezar por tener una marina mercante próspera, y que el día en que contásemos con gran número de buques, es cuando llegarían á tener importancia nuestros astilleros.

Hace después uso de la palabra *Mr. Mahy*, autor de la enmienda en favor de la abolición de la semiprima á los buques construídos en el extranjero, pintando con vivos colores la brillante situación de los astilleros de la Gironde en la última parte del reinado de Napoleón III, así como la activa campaña hecha por sus rivales los ingleses, interesados en engañarles, y por algunos franceses

extraviados, consiguiendo de este modo la implantación de las nuevas doctrinas en Francia y la ruina con ellas de la industria de las construcciones navales en Burdeos, y pide que no se restablezca el régimen de la semiprima que tan funestos resultados ha producido para el desarrollo y prosperidad de los astilleros franceses, terminando su discurso del modo siguiente:

Siempre que se discute el presupuesto del Estado invitáis al Gobierno, y con mucha razón, á que recurra para todo á la industria nacional. En cuantas ocasiones se ha tratado aquí de compañías francesas subvencionadas, las habéis obligado con condiciones imperativas, y que yo hallo muy justificadas, á que se sirvan para todo de nuestra industria privada, y hoy tratáis de alentar á los particulares, á los armadores, á todo aquel que necesite adquirir un buque, á que vaya á ese gran mercado de las construcciones navales, como decía días pasados Mr. Raynal, á Inglaterra.

Y seamos lógicos, señores, ya que invitáis al Gobierno á que haga uso de los recursos de la industria del país y obligáis á las compañías subvencionadas á hacer lo propio, no es admisible que deis aliciente á los armadores franceses para que vayan á adquirir su material en el Reino Unido.

Le contesta *Mr. Siegfried*, ministro de Comercio, haciendo resaltar con números las ventajas del proyecto de ley que se discute en favor de la construcción, y diciendo que esta industria quedará tan protegida como cualquiera otra de las existentes en el país, y terminando de este modo: Estoy convencido de que si os fijáis en nuestros argumentos, reconoceréis que es una exageración el sostener que la prima de navegación de 55 céntimos que dáis á un buque construido en Inglaterra, es una prima otorgada á la construcción extranjera.

Habla después *Mr. Raynal*, presidente de la Comisión, en defensa del proyecto, diciendo que la protección que se concede en él á las construcciones navales es de un 60 por 100, y que no puede hacer á la industria nacional la ofensa de que no le sea suficiente.

También toma parte en la discusión el Ministro de Marina, al-

mirante Rieunier, para apoyar el dictamen de la Comisión, procediéndose luego á la votación de la enmienda de Mr. Mahy, que fué aprobada, la cual estaba concebida en estos términos:

«Queda abolida la prima para los buques construídos en el extranjero.»

Siendo el resultado el siguiente:

Votos en pro	422
" en contra	106

Con lo que se levantó la sesión.

SESIÓN DEL 18 DE ENERO DE 1893

Mr. Sibille presenta una enmienda al párrafo 4.º del artículo 6.º pidiendo que la prima de navegación para los buques de vela se fije en frs. 1,70 en vez de frs. 1,40 que proponía la Comisión.

Hace presente que las bases adoptadas en 1881 para la repartición de las primas entre los buques de vela y de vapor habían dado por resultado la disminución del tonelaje de los veleros que, de 544.853 toneladas en 1881, descendió en 1890 á 298.787.

En la actualidad, continúa, no podríamos poner en frente de cada ciento de buques de vela ingleses diez de los nuestros, ocupamos en la navegación de vela el 9.º lugar, por bajo de Noruega y de la Grecia, y es necesaria una reacción.

Hay mercancías que no pueden soportar los fletes de transporte de los vapores, y dígase lo que se quiera, la navegación de vela no disminuye.

Durante el período indicado, los veleros han aumentado 39.022 toneladas en Inglaterra y 22.345 en Alemania, y es preciso conceder una protección especial á la navegación de vela, en lo que está interesada la marina mercante, por ser la única escuela en que se forman los hombres de mar.

Es cierto que hay que hacer un pequeño sacrificio, pero puede calcularse éste en 227.000 francos, cuando más.

Francia debe continuar siendo una gran potencia marítima y se

requiere para ello la existencia, tanto de buques de vela, como de vapor. Las necesidades de la defensa nacional, así como las tradiciones de la historia de esta nación, lo exigen imperiosamente.

El presidente de la Comisión, *Mr. Raynal*, manifestó que se veía en el triste deber de combatir el aumento pedido por *Mr. Sibille*.

El tipo consignado en el proyecto, continúa, impone al Tesoro sacrificios que es de parecer no deben excederse. Con la prima de frs. 1,40 quedaría el buque casi reembolsado por el Erario al cabo de diez años, lo cual coloca al armador en situación bastante ventajosa, sin que se vea la necesidad de llegar á la prima de frs. 1,70.

Mr. Le Cour contesta que si las ventajas concedidas á la navegación de vela eran tan importantes como indica el presidente de la Comisión, no se explica cómo no se dieron cuenta de ello los armadores. Es evidente, añade, que los cálculos en que se apoya dicha Comisión son inexactos y que no se ha ganado dinero durante los últimos diez años en la navegación de que se trata.

La ley de 1881, que ha dado resultados positivos para los vapores, no ha favorecido en nada á los veleros.

Todo el mundo reconoce que la marina de vela fué sacrificada en la ley de 1881 y se propone ahora darle menos ventajas aún de las que tenía.

Hay una idea preconcebida de hostilidad contra los veleros, según resulta de los mismos cálculos de la Comisión, como puede verse fijándose en los coeficientes aplicados para los buques de vela y de vapor, pero la Cámara no ratificará lo hecho por aquélla y otorgará los céntimos que se le piden para la marina de vela.

Mr. Siegfried, ministro de Comercio, dice que el Gobierno no acepta la enmienda, haciendo notar que el tipo de frs. 1,40 propuesto, tomando por base el arqueo bruto, equivale á frs. 1,50 de la ley de 1881, en que la unidad era el arqueo neto. La navegación á la vela, continúa, disminuye, es cierto, y va desapareciendo, como las diligencias han desaparecido ante los ferrocarriles, así el buque de vela va dejando su puesto al de vapor.

Con la prima de frs. 1,70 á los buques de vela se recarga el presupuesto y la Cámara debe tener presente que con los artícu-

los aprobados anteriormente se ha aumentado considerablemente ya el crédito necesario para la marina mercante.

Puesta á votación la enmienda solicitando la prima de frs. 1,70, fué aprobada por 379 votos contra 126.

Mr. Siegfried hace presente que habiéndose elevado el tipo de la prima deben subirse también los coeficientes de decrecimiento, fijándolos en 8 céntimos para los buques de madera y en 6 para los de hierro.

Mr. Le Cour combate estos coeficientes, proponiendo 6 céntimos para los buques de madera y 4 para los de hierro, con la condición de que la prima caduque á los 20 años para los primeros y á los 28 para los de hierro.

El ministro de Comercio replica que los de 8 y 6 céntimos que él ha propuesto son más favorables para los armadores que la limitación indicada por *Mr. Le Cour*, y puestas á votación estos coeficientes, son aprobados.

Mr. Peytral presenta una enmienda á los últimos párrafos del artículo 6.º, pidiendo que se haga extensivo el beneficio de la prima á los buques de altura de procedencia extranjera abanderados en Francia antes de 1.º de Enero de 1893, cuya enmienda es combatida por la Comisión y por el Ministro, haciendo notar este último, que la aprobación de aquélla implicaría un sacrificio para el Tesoro de 1.500.000 francos.

Puesta á votación, fué desechada por 289 contra 185 votos.

Se aprueba á continuación la parte del artículo 6.º en que se consigna que los buques que hagan la navegación de cabotaje internacional no disfruten sino los dos tercios de la prima.

Mr. Siegfried pide después la supresión del párrafo siguiente, en virtud del cual, los buques destinados á esta navegación que hubiesen sido abanderados antes del 1.º de Enero de 1893 quedasen asimilados para el beneficio de la prima á los buques de construcción francesa, haciendo notar que la navegación de altura, que es en definitiva la más interesante, quedaría menos protegida, pero la Comisión se opone á ello, conservando la redacción del párrafo

en la forma presentada, y puesto á votación se aprueba por 264 contra 197 votos.

Igualmente mereció aprobación el último párrafo relativo al modo de computar las millas recorridas.

Los artículos restantes del proyecto de ley, excepción hecha del 2.º y 5.º, fueron admitidos á continuación, con ligeras variaciones.

Respecto al artículo 5.º, que había sido retirado por la Comisión, pidió *Mr. Lagnal*, que se concediese la prima á la construcción á todos los buques, cualquiera que fuese su clase, construídos en los astilleros franceses para el extranjero, lo cual fué aceptado.

En cuanto al artículo 2.º, fué nuevamente presentado por la Comisión con las variaciones consiguientes á la abolición de la semiprima de navegación á los buques de procedencia extranjera, concediéndose una prima de construcción de 65 frs. á los buques de vapor y de vela de acero; 40 á los de madera de más de 150 toneladas y 30 á los de menos de 150.

Sin discusión fué admitido el artículo 2.º en la forma indicada.

Puesta después á votación la totalidad del proyecto de ley de la marina mercante, fué aprobado.

II.

SENADO.—Discurso de exposición de Mr. Moinet abogando porque se hicieran concesiones más importantes á la construcción del país, suprimiéndose la semiprima á los buques de procedencia extranjera y admitiéndose al goce de la prima al cabotaje internacional.—Enmienda de Mr. Trarieux en favor del tercio de la prima para los buques de construcción extranjera, que es desechada por gran mayoría.—Aprobación definitiva de la ley.

En la sesión del Senado francés de 26 de Enero del año último (1833), se dió principio á la discusión exponiendo *Mr. Moinet*, en un razonado discurso, los fundamentos de la ley.

Manifestó que la marina mercante había sido sacrificada por la ley de 1831 y que era llegado el momento de la reparación.

La Cámara de diputados, continuó, ha creído conveniente alterar la base de la prima fijando para unidad la tonelada del arqueo bruto en vez del neto, siendo al mismo tiempo de parecer, que debía mantenerse el sistema de decrecimiento proporcional de primas, con el fin de favorecer á los buques nuevos más que á los viejos, y que era preciso hacer concesiones más importantes á la construcción naval del país, aboliendo la semiprima para los buques que, habiendo sido construidos en el extranjero, se abanderaran después en Francia. Se han tenido en cuenta además las reclamaciones del cabotaje internacional, las cuales no fueron desatendidas por la ley de 1831, si bien su admisión al goce de la prima fué aplazada. Todas estas reformas podrán llevarse á cabo, decía *Mr. Moinet*, sin aumento notable de gastos, hallándose en el incremento de la vitalidad marítima una compensación, en gran parte, á los pequeños sacrificios que se hagan. No debéis olvidar además, decía el senador mencionado, que la ley tiene un carácter esencialmente democrático, pues hay en ella un artículo que impone á todos los constructores y armadores que sean beneficiados

con la prima, un descuento de 4 por 100 destinado á constituir una caja para socorros y pensiones del personal de la marina mercante.

Pasóse después á la discusión por artículos, habiendo sido aprobados los cinco primeros en la forma en que habían sido votados por la otra Cámara, y presentando *Mr. Trarieux* una enmienda al artículo 6.º pidiendo, de conformidad con las reclamaciones de las Cámaras de Burdeos, de Marsella y de todo el comercio marítimo en general, según manifestó, que se concediese por lo menos el tercio de la prima á los buques construidos en el extranjero por cuenta de los armadores franceses. No hay duda, decía *Mr. Trarieux*, que debemos favorecer la construcción francesa, pero hagámoslo sin detrimento del comercio francés. ¿Qué irán ganando los constructores si agotadas las fuerzas de los armadores va disminuyendo el número de sus buques? ¿Qué irá ganando el país con que la bandera francesa sea reemplazada por la inglesa ó la alemana en todos los mares?

Este argumento fué refutado por *Mr. Moinet*, que terminó su discurso diciendo: la construcción francesa está necesitada de pedidos y nosotros seguimos el mejor camino para asegurarlos.

Un miembro de la derecha, *Mr. Guibourd de Luzinai*, le secundó con ardor gritando: «La votación de la enmienda implicaría la concesión de una prima de navegación al extranjero, enormidad que seguramente no querrá sancionar el Senado.»

El presidente de la Comisión, *Mr. Leonel*, hizo presente que se trataba de una cuestión patriótica, exponiendo con calor, que para tener marinería era preciso contar con buques, y que para tener buques era necesario disponer de talleres de construcción nacionales. Esta dialéctica sedujo á la mayoría, pero el golpe de gracia á la enmienda que se discutía se lo dió el Ministro de Comercio, *monsieur Siegfried*, quien, si bien parecía inclinarse del lado de *Mr. Trarieux*, manifestó al propio tiempo que, en el breve plazo que restaba hasta el 31 de Enero (cinco días) no había la posibilidad de que la Cámara de diputados, en la que el proyecto alcanzó una votación enorme, modificase su voto.

El argumento debió parecer decisivo al Senado, cuando desechó la enmienda de Mr. Trarieux por *213 votos contra 27*.

Puesta á votación la totalidad de la ley de la marina mercante, fué aprobada por *230 votos contra 4*.

Por las votaciones de que hemos hecho mención, alcanzadas en las Cámaras, se verá que el espíritu de éstas fué desde el principio de resuelta protección á la industria nacional. Este es en el día el régimen de la mayor parte de las naciones del continente, que bajo una forma ú otra defienden con ahinco su propia producción y en cuyo camino desearíamos ver entrar también sin vacilaciones á España.



CAPÍTULO IV.

La Ley de la marina mercante en Italia.

I.

Puntos más salientes de la legislación italiana.—Ley de 6 de Diciembre de 1885.—Libertad de introducción de buques en Italia.—Necesidad de compensaciones á la construcción.—Compensaciones de la ley de 1885.—Aumentos del decreto-ley adicional de 22 de Marzo de 1888.—Bonificación para las construcciones que puedan utilizarse bajo el punto de vista militar.—Abolición de la franquicia para los materiales con destino á la construcción naval.—Primas por transporte de carbón.—Primas de navegación.—Período de duración de la ley.—Deficiencia de la misma.—Compensaciones para las construcciones de la marina militar.—Protección del Gobierno italiano á la industria nacional.—Producción de los establecimientos más importantes que contribuyen con elementos para la construcción naval.

Después de habernos ocupado de la legislación de la marina mercante en Francia, haciendo notar las vicisitudes por que allí ha pasado y los resultados alcanzados con la misma, consideramos conveniente también dirigir una ojeada á la legislación italiana sobre la materia, fijando la atención en los puntos más salientes, pero sin entrar en muchos detalles por insertar íntegras en el apéndice, en la parte que nos interesa, las leyes vigentes en aquella nación relativas á este particular, y por no repetir las consideraciones expuestas en los capítulos precedentes.

La ley de la marina mercante de Italia concede, como la francesa, primas á la construcción de los cascos de buques, á la de las máquinas y calderas marinas y á la de los aparatos auxiliares de á bordo. Se otorgan igualmente primas á la navegación y hay además en la legislación italiana dos novedades: las compensaciones á la construcción de los cuerpos flotantes de hierro y acero, comprendiéndose en esta denominación las lanchas de vapor, las bar-

cazas, los algibes, las boyas, etc., y las primas que se dan por el transporte de carbón.

La ley que rige actualmente en aquel Reino, con las modificaciones que se dirán, es la de 6 de Diciembre de 1885, la cual está inspirada en el mismo espíritu protector que la de la marina mercante francesa de 1881.

Se concedía en ella una prima de construcción, no designada en la ley con el nombre de *prima* sino con el de *compensación*, á los constructores, y esto tiene su explicación. El arancel de aduanas italiano vigente en la actualidad, permite la introducción en aquel país de toda clase de embarcaciones, libres de derechos. Muy reducidos son también los que se pagan en Francia, como se ha dicho ya, pues los buques completos ó cascos de los mismos destinados á la navegación marítima, satisfacen derechos de introducción de 5 francos por la tarifa general y 2 por la mínima.

De lo expuesto resulta, que la mercancía buque disfruta de un privilegio extraordinario en beneficio del armador italiano y en contra del constructor, á quien hay que compensar el perjuicio que se le origina con esta franquicia que no se concede á ningún otro artefacto ni útil, cualquiera que sea su clase y aplicación y que ni aún el buque mismo disfrutaría si fuera introducido en partes, pues cada uno de los elementos que lo constituyen pagaría fuertes derechos arancelarios, y así se explica que la ley italiana llame compensaciones á las primas á la construcción.

En virtud del artículo 1.º de la mencionada ley del año 85, la compensación por tonelada de arqueó bruto para los buques de hierro y acero, tanto de vela como de vapor, era de 60 liras, de 15 para los de madera y de 30 para los cuerpos flotantes de hierro ó acero de que se ha hecho mención.

En el artículo 3.º se otorgaban compensaciones por la construcción en Italia de las máquinas y calderas destinadas á la navegación, siendo éstas de 10 liras por caballo indicado de máquinas y 6 liras por cada 100 kilogramos de peso de calderas tanto de obra nueva, como de reparaciones de las que hubieren sido construidas en el país.

La ley de 6 de Diciembre de 1885 experimentó una variación importante como consecuencia de la publicación del Arancel de aduanas de aquella nación en sentido protector, de 14 de Julio de 1887, habiéndose dado á luz con tal motivo el decreto-ley de 22 de Marzo de 1888 en el que se fijaron los aumentos de las compensaciones ó primas á la construcción, con lo que, las concedidas anteriormente á los buques de vela y de vapor de hierro y acero, se elevaron á 77 liras por tonelada; á 12,50 por caballo indicado las de las máquinas empleadas en la navegación y á 9,50 liras por 100 kilogramos la de las calderas de nueva construcción y la correspondiente á la reparación de aquellas que hubieren sido construidas en el país.

Pero excepción hecha de las modificaciones relativas á las compensaciones á la construcción, quedó en vigor la mencionada ley de la marina mercante del 85.

Es indudable que el constructor italiano necesita una compensación á causa del quebranto que sufre al obligársele á satisfacer derechos de aduanas por los materiales y efectos destinados á la construcción de buques, siendo así que éstos no están protegidos por el Arancel, y creemos que son justas las ventajas que la ley les concede, pero el importe de la compensación estricta no llega á las 60 liras por tonelada de arqueo bruto que la ley del 85 fijaba para los cascos de hierro ó acero, y menos á los 77 que hoy disfruta el constructor.

En virtud del artículo 4.º de dicha ley se concede una bonificación de 10 á 20 por 100 por la construcción de los cascos, de las máquinas y de las calderas de buques de vapor construidos con el fin de que puedan ser utilizados bajo el punto de vista militar.

En el artículo 5.º quedó derogada la franquicia de derechos que antes regía para los materiales con destino á las construcciones navales, quedando subsistente y con carácter provisional sólo para las carenas de los buques de madera y hierro.

El artículo 8.º concede la prima de 1 lira por cada tonelada de carbón importado en Italia en buques nacionales de vela y de va-

por procedentes de puertos situados del otro lado del estrecho de Gibraltar.

La prima de navegación, según el artículo 10, es de 65 céntimos de lira por tonelada de arqueo neto y 1.000 millas de recorrido para los buques nacionales de vela y de vapor que zarpando de puertos del Mediterráneo pasen el canal de Suez ó el estrecho de Gibraltar con destino á puertos no europeos y viceversa, así como para los que naveguen entre distintos continentes, con exclusión de las navegaciones del Mediterráneo.

Para disfrutar el beneficio de las primas se fija el límite de edad de 15 años á los buques de vela y de 10 para los de vapor.

En virtud del artículo 15, el ejercicio del cabotaje en las costas italianas, queda reservado á la bandera nacional.

El período de duración de la ley es de diez años como el de la de 1881 de la vecina República, lo mismo para las compensaciones á la construcción como para las primas á la navegación, es decir, que el mencionado período comprende desde el 6 de Diciembre de 1885 hasta el 6 de Diciembre de 1895.

Para los constructores no hay desventaja entre los primeros y los últimos años del decenio, pero no sucede lo propio para los armadores, que sólo tienen asegurada la prima de navegación hasta el 6 de Diciembre del 95, de modo que cuanto más se aproxima esta fecha menor es el plazo en que pueden contar con seguridad con la prima dicha. Esta deficiencia la hemos hecho notar ya en las páginas 54 y 59, al ocuparnos de la ley francesa de 1881 y no insistiremos más sobre el particular.

En el artículo 2.º del decreto-ley adicional de que hemos hecho mención se consignan las compensaciones á que tienen derecho los industriales del país por la construcción de cascos de los buques de guerra y de las máquinas motoras y auxiliares con destino á los mismos, así como de las calderas y por las reparaciones que se hicieren en estas últimas, también para la marina militar.

Al propio tiempo que el Gobierno italiano daba las ventajas enunciadas á la construcción naval mercante, dispensaba una protección decidida á la industria oficial, imponiéndose sacrifi-

cios importantes, con el fin de crear en el país los elementos para la producción del material de la marina de guerra en los variados y complejos ramos que abarca, dando grandes estímulos á los constructores nacionales y extranjeros para implantar en suelo italiano las industrias relacionadas con las construcciones navales que en gran escala se están llevando á cabo, como es sabido, en aquel país para la marina militar.

En los amplios é interesantes informes oficiales del ilustre Inspector de Ingenieros de la Marina italiana Sig. Comm. Antenore Bozzoni (1) se hallan las descripciones de todos los establecimientos metalúrgicos y mecánicos, así como de los astilleros de aquel país, con los elementos de producción de los mismos, los cuales no vamos á detallar, pero merecen mención especial entre ellos el gran establecimiento de Terni para la producción de toda clase de aceros destinados á las construcciones navales, incluyéndose en éstos las grandes placas de blindaje; la importante fábrica de cañones instalada en Pozzuoli por los Sres. Armstrong, Mitchell y C.^o, de Newcastle y la montada en Venecia para la construcción de los torpedos automóviles ó siluros por los Sres. Schwartzkopf de Berlín.

Para formarse una idea de la importancia que tiene la industria relacionada con las construcciones navales en aquel país, conviene consultar el anuario del Director de la marina mercante correspondiente á 1892 (2) en el que se da cuenta detallada de los establecimientos que contribuyeron con sus trabajos á las obras de nueva construcción y reparaciones de la marina militar y mercante. Son estos en número de 55, entre establecimientos metalúrgicos, astilleros para la construcción y carena de buques de hierro y acero y factorías de máquinas, no hallándose comprendido entre ellos, el muy importante de Terni que trabaja casi exclusivamente para la marina de guerra. En el año 92 dieron

(1) *Relazione a S. E. il Ministro della Marina sulle attuali condizioni delle industrie metallurgiche, meccaniche e navali in Italia.*

(2) *Elenco degli stabilimenti metallurgici e dei lavori negli stessi eseguiti durante il 1892.*

ocupación á 412 empleados y 10.761 operarios y creemos conveniente entresacar de dicho documento las notas relativas á los trabajos verificados en algunos de los mencionados establecimientos, que consideramos como más importantes, los cuales damos á continuación:

Cantieri di costruzioni navali in ferro Gio. Ansaldo e C.

Sestri-Ponente.

Terminación y lanzamiento del crucero *Minerca*, torpederos 126, 127, 139, 140 y 141 y vapores *Re Umberto* y *Calabria*.

Se hallaban en construcción en 31 de Diciembre de 1892:

Un crucero, 3 torpederos, 3 remolcadores y 2 goletas para la navegación fluvial.

Stabilimento meccanico e cantiere navale Nicolo Odero.

Sestri-Ponente.

PARA LA MARINA MILITAR

2 torpederos de alta mar tipo Schichau números 131, 135 y 136.
2 embarcaciones de vapor, 2 servomotores para gobierno del timón, 5 juegos de destiladores y vaporizadores Kirkaldy.

Un aparato de vapor completo para el torpedero número 13.

2 armamentos lanza-torpedos y 8 acumuladores sistema Brotherhood.

PARA LA MARINA MERCANTE

Brick-barca *Cavaliere Luigi D.*, de 857 toneladas brutas.—
Brick-barca *Giuseppe*, de 1.192 toneladas.—Vapor para el servicio del puerto *Teresa*, de 17 toneladas.—Vapor para la navegación de lagos de 72 toneladas *Sebino*.

Cantiere navale fratelli Orlando.—Livorno.

Alistamiento y entrega del buque de guerra *Aretusa*.—Alistamiento del *Etruria*, también para la marina militar.

Continuaba la construcción de los de la misma clase *Umbria* y *Caprea* y de otro buque de guerra además.

Carena de los buques italianos *Elisa Anna* y *Iapigia* y del yacht *Sultana*, así como del vapor inglés *Bedford*.

Stabilimento meccanico Gio. Ansaldo e C.—Sampierdarena.

10 aparatos motores para el buque de guerra *Marco Polo*, para torpederos y para vapores mercantes.—6 calderas completas para torpederos.—Montura de 11 aparatos motores.—Bomba centrífuga de 1.000 toneladas de rendimiento para el buque de guerra *Sardegna*.—Codastes de bronce y aparatos para el gobierno del timón de los buques de guerra *Liguria* y *Marco Polo*.—Ejes de cigüeñales para vapores mercantes.—Un eje porta-hélices y 8 palas de hélice de metal delta para buques mercantes.

Obras en vías de ejecución en 31 de Diciembre de 1892.

12 aparatos lanzatorpedos para torpederos tipo Schichau.

Trabajos preparatorios para la construcción de máquinas de 13.000 caballos con destino á la marina de guerra.

Societa industriale napoletana Hawthorn Guppy.—Nápoles.

Aparato motor de la potencia de 4,000 caballos indicados con tiro forzado para el buque de guerra *Tersicore*.—Máquinas para el gobierno del timón y para levar las anclas, cabrestantes y moline-tes, con destino á los acorazados *Re Umberto*, *Sardegna* y *Sicilia*.—Condensadores con sus bombas para el buque de guerra *Cristoforo Colombo*.—Trasformación de 18 bombas de alimentación



para los buques de la marina militar *Tripoli*, *Montebello*, *Goito* y *Confianza*.—Aparato motor de 4.400 caballos indicados para el vapor *Scilla*, de la Navigazione Generale Italiana.

Pasemos ahora á ocuparnos del estado en que se encuentra la construcción naval mercante en aquel país.

II.

LA CONSTRUCCIÓN NAVAL MERCANTE EN ITALIA.

Importancia que alcanzó en un tiempo la producción de buques de madera.—Disminución que ha experimentado en los últimos años.—Construcción de buques de hierro y acero.—Descenso en las construcciones navales de Italia en el año 1892.—Estatística de los buques construidos en aquel Reino desde 1863 á 1892.—Clases de buques salidos de los astilleros italianos en 1892.—Buques de hierro y acero construidos en 1892.—Buques más importantes de construcción italiana en el año 92.

PRIMAS Á LA CONSTRUCCIÓN: Compensaciones ó primas á la construcción otorgadas en 1892.—Concepto por que fueron concedidas.—Parte que correspondió á las obras de la marina mercante y de la marina militar.

REPARACIONES: Reparaciones ó carenas llevadas á cabo.—Cantidades satisfechas por este concepto.

Con la protección dispensada por el Gobierno se han ido implantando en Italia las industrias relacionadas con las construcciones navales, pero no es de extrañar que en lo que se refiere á la construcción naval mercante el desenvolvimiento no haya sido muy grande, si se tiene en cuenta, por una parte, que ha habido que crearlo todo, por otra, que la marina militar absorbe gran parte del trabajo de los establecimientos privados, y por último, los precios ruinosos que han regido en los astilleros ingleses para la construcción de buques del comercio.

La producción de buques de vela de madera tuvo en un tiempo mucha importancia en Italia, habiendo llegado al máximo en el año de 1869, en que salieron de los astilleros de aquel país 683 embarcaciones con un arqueo de 96.000 toneladas netas, pero después fué disminuyendo paulatinamente hasta el año 1878 en que la producción de veleros de madera fué sólo de 4.000 toneladas.

La construcción de buques de vela con casco metálico dió comienzo, aunque en pequeña escala, en el año 1883, no habiéndose acentuado el aumento hasta el 89 y alcanzando en 1890 la mayor producción, con 16 embarcaciones que median 12.368 toneladas brutas.

La construcción de buques de vapor de acero alcanzó el máximo en 1891 con 12 embarcaciones de 7.113 toneladas.

El progreso realizado en esta clase de construcciones desde el año 82 al 92, ambos inclusive, no fué muy importante; el arqueo bruto de los buques de casco metálico de vela y de vapor arrojó 52.870 toneladas, como se detallará más adelante, siendo 140 el número de embarcaciones.

En el año 1892 hubo un descenso notable en las construcciones navales de Italia, lo cual atribuye principalmente el Director de la marina mercante de aquella nación en su Memoria anual (1), por una parte á la baja de fletes y por otra á que se vá aproximando el término de diez años de la ley de 6 de Diciembre de 1885, y este mismo defecto se notó en la ley francesa de 1881, como hemos dicho ya, habiéndose corregido en la nueva del año 93 hoy vigente en la vecina República.

Las estadísticas del año 1892 acusan gran disminución tanto en el número de embarcaciones construidas como en el arqueo, y en el valor de las construcciones llevadas á cabo. Los buques de vela de acero de gran porte, cuya construcción había alcanzado un desarrollo notable, vienen también en descenso. Cerrado el astillero de Pertusola, sólo se han botado al agua algunas de estas embarcaciones en los de Sestri-Ponente (Foce), Génova y Chioggia.

Varios fueron los buques de vapor construidos, todos ellos de acero y con máquinas de producción nacional.

Uno de éstos, bajo la dirección del distinguido Ingeniero de la Armada Com. Bigliati Baldorino, con un arqueo bruto de 2.967 toneladas y neto de 2.195.

El arqueo medio de los buques, fué también menor que el de los construidos en el año 91.

El estado que vá á continuación nos manifiesta las construcciones navales llevadas á cabo en Italia desde el año 1863 á 1892, ambos inclusive.

(1) *Sulle condizione della marina mercantile italiana al 31 Dicembre 1892.*

Años.	Número de astilleros.	BUQUES CONSTRUIDOS.			ARQUEO NETO.	
		Número.	Arqueo.	Valor.	Maximo.	Medio.
1863	59	285	37.462	»	786	131
1864	59	266	38.395	»	824	144
1865	94	907	58.140	17.034.045	1.718	64
1866	91	675	59.522	17.719.861	814	88
1867	89	642	72.257	21.934.139	875	113
1868	83	703	86.954	27.152.757	847	124
1869	84	683	96.010	27.631.315	1.015	141
1870	88	724	90.693	25.508.659	1.008	125
1871	92	803	69.128	18.142.130	977	86
1872	77	720	63.963	17.303.583	803	89
1873	76	637	65.544	18.496.657	1.334	103
1874	73	413	81.291	26.467.706	1.771	199
1875	58	337	87.691	27.743.332	1.854	260
1876	60	312	70.022	20.882.685	1.065	224
1877	59	286	39.237	11.037.000	1.107	137
1878	57	221	29.365	8.403.235	1.156	133
1879	50	269	21.213	5.780.740	1.037	79
1880	48	263	14.526	4.229.495	885	55
1881	41	228	11.356	3.161.095	935	49
1882	45	233	17.809	4.818.670	1.804	76
1883	41	154	15.080	3.866.300	1.309	98
1884	38	154	15.781	5.162.090	1.544	102
1885	39	197	9.945	2.933.185	1.102	50
1886	43	193	11.421	3.333.010	1.121	59
1887	38	167	5.191	1.831.045	215	31
1888	37	277	5.960	2.867.680	418	21
1889	30	354	11.615	4.038.342	1.711	32
1890	51	357	26.774	8.290.265	2.095	75
1891	47	353	29.784	10.569.582	2.228	84
1892	42	278	17.593	5.494.602	2.195	63

En el año 1892 se botaron al agua 278 embarcaciones con un arqueo bruto de 19.040, neto de 17.599 y un valor aproximado de 5.494.602 liras. Comparada esta producción con la del año 1891 resulta una disminución de 75, en el número de embarcaciones; de 13.891 toneladas brutas y 12.185 netas, en el arqueo, y de liras 5.074.980, en el valor total.

En el estado que vá á continuación podrán verse repartidas, según los tipos á que pertenecen, las embarcaciones de referencia.

CLASE DE EMBARCACIONES.	Número	TONELADAS		Valor aproximado, — Liras.
		Brutas.	Netas.	
Brick-barcas	7	7.280	7.129	1.745.000
Bergantines.	2	565	550	230.000
Bergantines goletas	23	2.630	2.500	666.600
Pailebots	11	765	727	152.500
Trabáculos.	65	1.141	1.084	378.000
Tartanas.	12	441	420	85.100
Quechemarines	9	411	395	62.810
Barquillas (Navicelli)	3	180	171	62.500
Balancelas	118	1.936	1.911	284.402
Cuters	7	173	163	50.500
Gabarras	12	73	73	32.000
Vapores.	5	3.285	2.343	1.584.200
Remolcadores.	1	17	9	10.000
Algibes de vapor.	1	28	11	22.800
Dragas de vapor	1	100	109	120.000
Lanchas de vapor.	1	6	4	8.100
TOTAL.	278	19.040	17.599	5.494.602

De los buques comprendidos en el estado que precede, todos los que llevan máquina de vapor, excepción hecha del remolcador de 17 toneladas, tres brick-barcas y dos goletas de gabias, tienen casco de acero siendo de madera los restantes. Los buques de acero botados en 1892 son 13, con un arqueado bruto de 7.229 toneladas y neto de 6.167, como se especifican en el siguiente estado.

BUQUES DE ACERO CONSTRUÍDOS EN ITALIA EN EL AÑO 1892.

CASCO.				MÁQUINAS.			
SITIO DE CONSTRUCCIÓN.	CLASE DE BUQUE.	ARQUEO		CONSTRUCTOR	SISTEMA.	POTENCIA en caballos	
		Bruto	Neto.			Núm. unidades	Individuos
Sestri-Ponente	Brick-barca	857	823	*	*	*	*
id.	id.	1,191	1,170	*	*	*	*
id.	Vapor de hélice	2,937	2,495	Ansaldo (Sampierdarena)	Trip. exp.	482	1,350
id.	id.	225	109	id.	Alta y baja	144	440
id.	id.	72	41	Odero (Sestri-Ponente)	id.	50	130
id.	id.	15	3	id.	id.	16	65
Sampierdarena	Aljibe de hélice	28	11	Roncallo (Sampierdarena)	Alta presión	12	50
Marassi (Genova)	Lancha de vapor	6	4	Cruce (Marassi Genova)	id.	6	25
Foce (Genova)	Brick-barca	1,188	1,157	*	*	*	*
id.	Vapor de hélice	7	1	Gravers (Foce Genova)	Cl. invert.	5	12
id.	Draga de vapor	101	169	id.	Alta y baja	25	160
Chioggia	Goleta de galías	283	285	*	*	*	*
id.	id.	282	275	*	*	*	*

La producción de buques de acero para la marina mercante de Italia, según se ha dicho ya, no fué de gran importancia, como nos lo manifiesta el estado precedente, ni por el número de buques ni por el porte de éstos, pero debe tenerse presente que en el año 1892 hubo una gran depresión en la industria de las construcciones navales de todas las naciones de Europa, como lo haremos notar en el capítulo siguiente.

Para apreciar además debidamente el valor de esta industria en Italia hay que tener en cuenta las carenas que allí se practican y las muchas obras que se llevan á cabo por los establecimientos privados con destino á la marina militar, siendo el resultado que

con la protección que el Gobierno dispensa á los astilleros del país, los italianos se bastan á sí propios para todas las necesidades de la marina de guerra y de la mercante, si bien para esta última adquiere algunos buques de segunda mano, pero los nuevos, á juzgar por las estadísticas del Lloyd, todos son en la actualidad de construcción nacional.

A continuación damos un estado de las construcciones navales de hierro y acero llevadas á cabo en Italia.

BUQUES DE HIERRO Y ACERO CONSTRUÍDOS EN LOS ASTILLEROS
DE ITALIA DESDE 1882 AL 1892, AMBOS INCLUSIVE.

Años.	BUQUES DE VELA.		VAPORES.		TOTAL.	
	Número	Arqueo bruto	Número	Arqueo bruto.	Número	Arqueo bruto.
1882	»	»	6	2.594	6	2.594
1883	2	387	2	122	4	509
1884	6	955	5	2.571	11	3.526
1885	1	160	6	719	7	888
1886	2	252	6	114	8	366
1887	»	»	7	278	7	278
1888	3	458	15	1.723	18	2.181
1889	4	3.739	12	981	16	4.720
1890	16	12.368	7	514	23	12.882
1891	15	10.584	12	7.113	27	17.697
1892	5	3.801	8	3.428	13	7.229
TOTAL.	54	32.704	86	20.157	140	52.870

De los buques de acero construidos en el 92 merecen mención especial: el vapor *Re Umberto*, botado de las gradas de Gio Ansaldo y C.^a, de Sestri-Ponente, con arqueo bruto de 2.967 y neto de 2.195, con máquinas de 482 caballos nominales y 1.350 indicados, construidas en la factoria que en Sampierdarena tiene la casa mencionada; los brick-barcas *Giuseppe* y *Cavalier Luigi D.*, de 1.170 y 823 toneladas netas respectivamente, salidos de otros astilleros

también de Sestri-Ponente; y las goletas *Giovanni* y *Luigia*, de 275 toneladas, construídas en Chioggia.

De buques de madera, los de mayor porte son: uno de 1.246 toneladas salido del astillero de Stefano, de Sestri-Ponente; otro de 1.142 construído en Pra, y otro de 1.070 en Varazze.

El número de buques botados al agua en los astilleros de Italia desde 1862 hasta 1892, ambos inclusive, es de 12.286 y su arqueo neto 1.285.049, resultando el promedio por buque de 105 toneladas.

CERTIFICADOS DE PRIMAS Ó COMPENSACIONES Á LA CONSTRUCCIÓN
Y DE REPARACIONES DE BUQUES, MÁQUINAS Y CALDERAS.

En el año 1892 se expidieron certificados concediendo derecho para el cobro de compensaciones ó primas de construcción por los conceptos siguientes:

Buques de vela de madera (prima de 17,50 liras por tonelada de arqueo bruto).—Brick-barcas, 6; bergantines goletas, 18; goletas, 11; trabáculos, 58; tartanas, 11; otras clases, 168.—Total, 272.

Buques de vela de hierro ó acero (prima de 77 liras por tonelada de arqueo bruto).—Brick-barcas, 2; bergantines goletas, 2; goletas, 1.—Total, 5.

Vapores de hierro ó acero (prima de 77 liras por tonelada de arqueo bruto).—Vapores, 4; algibes de vapor, 1.—Total, 5.

Cuerpos flotantes de hierro ó acero (prima de 37,50 liras por tonelada de arqueo bruto).—Lanchas de vapor, 2; barcas (ómnibus), 2; barcas de transporte, 4; algibe, 1; remolcadores, 3; boyas, 2.—Total, 14.

Máquinas y calderas marinas (prima de 12,50 liras por caballo indicado de las máquinas y 9,50 liras por cada 100 kilogramos de calderas).—Máquinas y calderas, 17; máquinas, 2; calderas, 6.—Total, 25.

Máquinas y aparatos especiales de á bordo (prima de 11 liras por cada 100 kilogramos).—Total, 59.

Hasta el 31 de Diciembre de 1892 se habian liquidado y pagado primas á la construcción correspondientes á dicho año por valor de 1.250.071,67 liras en la forma siguiente:

Por la construcción de cascos de madera . . .	Liras	202.740,50
Id. id. id. de hierro ó acero . . .	»	732.417,50
Id. id. de máquinas	»	144.775,09
Id. id. de calderas	»	102.958,25
Id. de máquinas auxiliares de á bordo	»	67.180,33
TOTAL . . .		Liras 1.250.071,67

Esta cantidad se reparte como á continuación se expresa:

PARA LA MARINA MERCANTE.

Cascos de madera	Liras.	202.740,50
Id. de hierro { buques 570.955,09 { cuerpos flotantes. 16.500,50 }	»	587.455,00
Máquinas	»	36.583,87
Calderas	»	43.239,31
Máquinas auxiliares de á bordo	»	27.934,61
TOTAL . . .		Liras. 897.953,29

PARA LA MARINA MILITAR.

Casco de hierro { buques 128.350,00 { cuerpos flotantes. 16.612,50 }	Liras.	144.962,50
Máquinas	»	108.491,22
Calderas	»	59.718,94
Máquinas auxiliares de á bordo	»	39.245,72
TOTAL . . .		Liras. 352.418,38

Reparaciones ó carenas de buques, máquinas y calderas.

En el año 1892 se expidieron los siguientes certificados relativos á reparaciones:

271	por	carenas de cascos de madera (cambio de aforro de cobre, latón ó zinc y de anclas y cadenas de fondeo).
82	id.	de cascos de hierro.
113	id.	de máquinas.
11	id.	de calderas extranjeras.
60	id.	de cascos, calderas extranjeras y máquinas.
34	id.	de cascos y máquinas.
20	id.	de calderas extranjeras y cascos.
74	id.	de calderas extranjeras y máquinas.
104	id.	de calderas nacionales.

Total 769 certificados de carenas.

III.

PRIMAS POR TRANSPORTE DE CARBÓN, pagadas en 1892.

PRIMAS A LA NAVEGACIÓN: Buques de vapor inscriptos para optar a las mismas.—Promedios de recorridos de los buques de vapor en los siete años de duración de la ley.—Viajes entre continentes realizados, con sus recorridos, y primas concedidas.—Buques de vela inscriptos para optar a las primas de navegación.—Promedios de recorridos de los buques de vela desde 1886 a 1892.—Primas a la navegación pagadas a los buques de vela en 1892.—Viajes entre continentes realizados por los mismos.

PRIMAS POR TRANSPORTE DE CARBÓN.

En el año 1892 se concedieron en Italia primas por transporte de carbón, a 60 buques de vela con un arqueo de 35.650 toneladas, y 12 vapores con 20.379.

47 de los buques de vela, con un arqueo de 27.869 toneladas habían sido botados al agua antes del año 1877 teniendo, por consiguiente, más de 15 años de vida y 13, con 7.781 toneladas, alcanzaban menos de los 15 años.

De los vapores, 1 con 1.294 toneladas, pasaba de los 10 años, siendo los demás de construcción más moderna.

De los 60 buques de vela, 1 de ellos rindió dos viajes, y sólo uno los 59 restantes.

De los vapores, 1 hizo 10 viajes;

2 » 6 »

3 » 2 »

y los 6 restantes sólo un viaje cada uno.

El carbón importado en Italia en todos los buques indicados fué de 167.588 toneladas, de las cuales 56.448 lo fueron en buques de vela y las 111.140 restantes en buques de vapor.

Siendo de 1,00 lira por tonelada la prima por transporte de carbón con arreglo a la ley de 6 de Diciembre de 1885, durante el año 1892 se pagaron por este concepto 167.588 liras, en tanto que en el año precedente lo satisfecho fué, 124.842 liras.

PRIMAS Á LA NAVEGACIÓN.

Vapores. En el año 1892 se inscribieron 31 buques de vapor con 54.328 toneladas de arqueo neto para tener derecho al beneficio de las primas de navegación distribuidas en la forma siguiente:

16 con 31.144 toneladas		pertenecientes á la <i>Navigazione generale Italiana.</i>
3 con 6.250	»	» á la Sociedad anónima <i>La Veloce.</i>
3 con 5.730	»	» al Sr. Bartolomeo Mazzino.
2 con 4.122	»	» al Sr. G. B. Antonio Repetto.
2 con 4.076	»	» á la Ditta de Carlo Raggio.
2 con 791	»	» al Sr. Giovanni Gaggino.
1 con 1.524	»	» á la Ditta de Dufour e Bruzzo.
1 con 453	»	» al Sr. Angelo Profumo.
1 con 218	»	» al Sr. Giuseppe Villa.

De los buques expresados hubo 8 que no realizaron ningún viaje con derecho á la prima, siendo 7 de ellos, de la compañía en primer término citada.

El importe de las primas de navegación satisfecho á los 23 buques restantes fué de Liras 692.697,12 de las que correspondieron 362.992,12 á la *Navigazione generale*, y en el estado siguiente podrá verse la distribución de dichas primas según las distintas navegaciones realizadas, y en el que también se especifican el número de pasajeros embarcados, las mercancías transportadas, millas navegadas é importe de las primas.

RESUMEN de los viajes hechos, de continente á continente, por los vapores italianos, con expresión del número de pasajeros, toneladas de mercancías transportadas, millas útiles recorridas y primas de navegación otorgadas en el año 1892.

	Viajes.	Pasajeros.	Merchancías — Toneladas.	MILLAS re- corridas.	PRIMAS otorgadas. — Liras Cs.
De Europa á la América del Norte	15	4,008	21,488	63,480	62,305,30
De la América del Norte á Europa	13	469	31,240	59,772	50,725,50
De Europa á la América del Sur	36	22,610	39,693	215,494	200,554,03
De la América del Sur á Europa	33	19,298	33,799	199,377	217,769,33
De Europa al Asia	3	"	4,350	16,648	8,168,81
De Europa á la Australia	2	"	6,200	16,997	25,469,92
De la Australia á Europa	3	"	9,300	25,585	36,930,40
Del Asia á la Australia	2	7	1,438	2,455	635,37
De la Australia al Asia	2	"	800	2,452	635,37
	160	43,392	158,208	592,270	692,667,12

El estado que vá á continuación nos manifiesta los recorridos medios en millas que corresponden á los buques de vapor, con relación á los inscriptos para optar á la prima de navegación y á los que realmente disfrutaron de la prima en los siete años de duración de la ley.

AÑOS	Buques de vapor inscriptos para optar á la prima de navegación. <i>Recorrido medio que corresponde por buque.</i>	Buques de vapor que disfrutaron de la prima de navegación. <i>Recorrido medio que corresponde por buque.</i>
1886	20,946	28,800
1887	25,038	28,167
1888	24,342	29,390
1889	29,430	35,970
1890	18,652	24,869
1891	19,276	25,981
1892	19,104	25,966

Los buques de vapor de mayores recorridos fueron el *Perseo*, el *Sirio* y el *Orione*, de la *Navigazione generale Italiana*, con 60.778, 55.309 y 54.037 millas respectivamente, á los que siguieron *Las Palmas* y el *Matteo Bruzzo*, de la Sociedad *La Veloce*, con 51.579 y 44.188.

Buques de vela. En el año 1892 se inscribieron 197 buques de vela, con 132.412 toneladas netas, para tener derecho al beneficio de las primas de navegación.

El recorrido medio en millas marinas de los buques de vela inscriptos para optar á la prima de navegación, y de los que realmente han disfrutado de dicha prima, ha ido en aumento gradual desde 1886 á 1889, experimentó una pequeña disminución de 1890 á 1891 volviendo á aumentar en 1892, como nos manifiesta el siguiente estado:

AÑOS	Buques de vela inscriptos para optar á la prima de navegación. <i>Recorrido medio que corresponde por buque</i>	Buques de vela que disfrutaron de la prima de navegación. <i>Recorrido medio que corresponde por buque.</i>
1886	10.497	11.575
1887	11.201	12.366
1888	12.530	13.707
1889	13.202	14.308
1890	11.748	13.010
1891	10.462	12.899
1892	11.416	13.883

De los buques de vela que en el año 1892 disfrutaron de primas á la navegación hubo 29 que hicieron recorridos superiores á 20.000 millas, habiendo ascendido el importe de las cantidades pagadas por este concepto á 1.215.956,27 liras.

VIAJES HECHOS POR LOS BUQUES DE VELA ITALIANOS
Y TONELADAS DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS EN EL AÑO 1892.

	Viajes.	Toneladas de mercancías.
De Europa á la América Septentrional (Atlántico)	79	41.203
De Europa á la América Septentrional (Pacífico)	6	14.084
De Europa á la América Meridional (Atlántico)	35	25.274
De Europa á la América Meridional (Pacífico).	1	1.334
De Europa al Asia	6	7.501
De Europa al Africa	2	1.966
De Europa á la Oceanía	6	10.963
De la América Septentrional (Atlántico) á Europa	75	56.585
De la América Septentrional (Pacífico) á Europa.	9	20.120
De la América Meridional (Atlántico) á Europa	22	13.200
De la América Meridional (Pacífico) á Europa	1	1.740
De Asia á Europa	16	18.026
De la Oceanía á Europa	15	19.653
De la América Septentrional á la América Meridional	13	9.440
De la América Septentrional al Asia.	6	6.900
De la América Septentrional al Africa	6	4.256
De la América Septentrional á la Oceanía	12	17.550
De la América Meridional á la América Septentrional	8	3.146
De la América Meridional al Asia.	4	1.435
Del Asia á la América Septentrional	8	9.342
Del Asia al Africa	1	950
Del Africa á la América Septentrional	7	2.031
Del Africa al Asia	4	1.200
De la Oceanía á la América Septentrional	3	3.800
De la Oceanía al Asia	4	1.725
Nafragios.	1	400
TOTAL DE VIAJES	330	293.284

IV.

Resumen de las cantidades satisfechas por el Erario italiano en virtud de las ventajas concedidas á la marina mercante. — Cantidades pagadas en los años 1891 al 92 á título de compensación á los constructores, carenas ó reparaciones, primas por transporte de carbón y primas á la navegación. — Resultados de la ley de la marina mercante de Italia en el período de siete años de 1886-92. — Patriótico ejemplo que nos da Italia. — Grandes elementos acumulados en aquel país para la producción de material con destino á la marina de guerra.

Hagamos ahora un resumen de las cantidades pagadas por el Erario italiano en los años 1891 y 1892 en virtud de las ventajas otorgadas á la marina mercante en la ley del 85, expresando los distintos conceptos por los cuales fué hecha la concesión.

COMPENSACIONES Á LA CONSTRUCCIÓN.

	1891.	1892.
Buques de vela de madera	274	272
Buques de vela de hierro ó acero	5	5
Vapores de hierro ó acero.	3	5
Cuerpos flotantes de hierro ó acero.	11	14
Máquinas y calderas	31	25
Máquinas y aparatos auxiliares	93	59
Pagado por primas á la construcción . . . Liras.	2.953.665	1.250.072

REPARACIONES.

	1891.	1892.
Cascos de madera	307	271
Cascos de hierro	49	82
Máquinas	70	113
Calderas extranjeras.	1	11
Calderas extranjeras, máquinas y cascos	57	60
Máquinas y cascos	34	34
Calderas extranjeras y cascos.	2	20
Calderas extranjeras y máquinas	95	74
Calderas nacionales	78	104
Total pagado por reparaciones Liras.	282.621	167.588

PRIMAS POR TRANSPORTE DE CARBÓN.

	1891.	1892.
Viajes hechos por los buques de vela	77	61
Id. id. por los vapores	16	34
Pagado por primas de transporte de carbón Liras.	124.842	167.588

PRIMAS Á LA NAVEGACIÓN.

Vapores.

		1891.	1892.
Viajes hechos	Núm.	113	109
Mercancías transportadas	Tons.	158.955	148.208
Pasajeros transportados	Núm.	62.710	40.392
Millas útiles recorridas	»	597.468	592.220
Primas otorgadas	Liras.	735.731	692.967

Buques de vela.

		1891.	1892.
Viajes hechos	Núm.	422	350
Mercancías transportadas	Tons.	340.352	203.284
Millas útiles recorridas	Núm.	2.657.246	2.249.108
Primas otorgadas	Liras.	1.319.183	1.215.643

RESUMEN DE LAS PRIMAS SATISFECHAS.

		1891.	1892.
Por construcciones	Liras.	2.953.665	1.250.072
» carenas	»	282.621	329.687
» transporte de carbón	»	124.842	167.588
<i>Por primas á la navegación.</i>			
A los vapores	»	735.731	692.967
A los buques de vela	»	1.319.183	1.215.643
LIRAS.		<u>5.416.042</u>	<u>3.655.957</u>

Resultados de la ley de la marina mercante de Italia en el período de siete años, de 1886-92.

Desde el 1.º de Enero de 1886 al 31 de Diciembre de 1892 fueron satisfechas en virtud de la ley de 6 de Diciembre de 1885 á título de compensación por construcciones, de devolución de derechos por reparaciones de cascos, máquinas y calderas, de primas de navegación y de primas por transporte de carbón, L. 28.067.109,36 en la forma que manifiesta el siguiente estado:

CONCEPTO.	Cantidades pagadas.	PARTE que representa el reembolso de derechos.		
		— Liras.	— Liras.	
			Compensación líquida. — Liras.	
Compensaciones á la construcción.				
Buques de madera	{ á L. 45 189.090	94.545	94.545	
	{ á L. 47,50 870.940,50	497.680,29	373.260,21	
Buques de hierro y acero	{ á L. 60 86.820	46.304	40.516	
	{ á L. 77 3.223.028	2.051.336	1.172.192	
Cuerpos flotantes.	{ á L. 30 23.370	23.370	"	
	{ á L. 37,50 88.582,50	88.582,50	"	
Máquinas	{ á L. 10 27.064,61	8.087,74	18.976,87	
	{ á L. 12,50 385.361,92	176.255,08	209.106,84	
Calderas.	{ á L. 6 58.801,73	41.909,45	16.892,28	
	{ á L. 9,50 289.229,43	165.310,37	123.919,06	
Reparaciones de calderas nacio- nales	{ á L. 6 49.557,88	45.008,07	4.549,81	
	{ á L. 9,50 157.549,40	90.033,71	67.515,69	
Máquinas y aparatos auxiliares	á L. 11 184.238,54	184.238,54	"	
PARA LA MARINA MILITAR	Cascos de hierro y acero á L. 50	256.700	256.700	"
	Cuerpos flotantes. á L. 37,50	109.260,60	109.260,60	"
	Máquinas á L. 8,50	175.343,78	175.343,78	"
	Calderas á L. 9,50	152.489,48	152.489,48	"
	Máquinas y aparatos auxiliares	á L. 11 80.730,17	80.730,17	"
Restitución de derechos.				
Cascos	1.039.491,27	1.039.491,27	"	
Máquinas.	251.742,68	251.742,68	"	
Calderas	341.925,20	341.925,20	"	
Primas á la navegación	19.111.546,38	"	19.111.546,38	
Primas al transporte de carbón	925.984,32	"	925.984,32	
TOTAL.	28.067.109,36	5.864.874,10	22.202.235,26	

NOTA. La compensación líquida por la construcción de buques de madera es de

El estado precedente nos manifiesta que durante el septenio de 1886-92 la compensación líquida por construcción de cascos, máquinas y calderas y por reparación de calderas nacionales importa Liras 2.164.704,56, siendo así que la cantidad presupuesta y pedida al Senado en sesión de 28 de Mayo de 1885 fué de L. 4.148.499 que se descomponían en L. 1.999.499 por la construcción de vapores (máquinas y calderas comprendidas) y L. 2.149.000 por la construcción de buques de vela, de donde resulta un menor gasto para el Erario de L. 1.983.794,44.

En el mismo período de tiempo se pagaron las siguientes primas de navegación: L. 6.177.690,40 á los vapores y L. 12.933.855,98 á los buques de vela; por primas de transporte de carbón, Liras 925.984,32, ó sea en total, L. 20.037.530,70; y siendo la cantidad presupuesta para este objeto L. 24.190.176, resultan en favor del Erario L. 4.152.645,30.

Con lo que resulta una disminución de L. 6.136.439,07 respecto á las cantidades presupuestas por los dos conceptos indicados.

El Director de la marina mercante de Italia calcula además que el aumento de los impuestos cobrados en virtud de la ley de 6 de Diciembre de 1885 en el período de siete años indicado, fué de Liras 9.966.693,03.

No terminaremos este capítulo sin consignar que Italia, en lo que se relaciona con el material de la marina de guerra, nos da con su patriotismo un ejemplo digno de ser imitado.

Convino á sus miras políticas la creación de una potente marina militar, y en vez de seguir pagando su tributo al extranjero, pensó seriamente en la conveniencia de implantar en el país todos los recursos necesarios para la producción del material naval, ó sean

liras 7,50 por tonelada bruta y de liras 28 por la misma unidad la de los buques de casco metálico.

La de la construcción de máquinas y calderas y la de la reparación de calderas nacionales es de L. 10,65, de las L. 15,70 pagadas; el resto de L. 5,05 representa el reembolso de los derechos de aduanas.

Los aumentos consignados en la ley de 30 de Junio de 1889 de L. 2,50 para los buques de madera; L. 17 para los de casco metálico; L. 2,50 para las máquinas y L. 3,50 para las calderas; lo fueron en virtud de los mayores derechos establecidos en el nuevo arancel de aduanas, por lo cual se consignan los aumentos en la segunda columna.

los destinados á la construcción de cascos de los buques, de sus motores, de sus máquinas auxiliares, de sus blindajes y de su armamento.

En España se ha hecho ya bastante durante los últimos años en el ramo de las construcciones navales, pero todavía estamos muy lejos de lograr los progresos de Italia en este ramo.

En las páginas 90 y 91 podrán verse los elementos con que contribuyeron los astilleros y talleres italianos á las necesidades de la marina de guerra en el año 1892, suministrando además de las máquinas motoras para los buques, torpederos, embarcaciones de vapor, servomotores para el gobierno del timón, cabrestantes, destiladores, vaporizadores, tubos lanza-torpedos, acumuladores, bombas, etc.

Italia, aunque á costa de grandes sacrificios, cuenta hoy con todos los elementos más importantes para la producción del material para su marina militar, desde el pequeño torpedero hasta el acorazado de mayor porte.

No existían en el país establecimientos para la elaboración de las grandes placas de blindaje modernas, y se contrató con la gran fábrica francesa del Creusot la construcción é instalación en Terni de todo lo necesario para la producción de dichas placas, garantizando á los fabricantes un consumo importante.

No contaba Italia con talleres para la construcción de las grandes piezas de artillería moderna, y celebró un contrato con la conocida casa de Armstrong, Mitchell y C.^a, de Newcastle, para que montara en Pozzuoli una fábrica de cañones á la moderna, y lo propio hizo con la renombrada de Schwartzkopff, de Berlín, para la instalación en Venecia de la fabricación de torpedos automóviles Whitehead.

No es que aboguemos porque el país se imponga grandes sacrificios como los que se requerirían, por ejemplo, para la implantación de un vasto taller destinado á la fabricación de placas de blindaje, cuya demanda resultaría muy limitada, siendo costosísima la fabricación, pero resta todavía mucho que hacer sin

incurrir en cuantiosos gastos, y para lo que sólo se requiere un poco de patriotismo y buena voluntad.

Entendemos nosotros, que los torpederos, cuya utilidad es incontestable y que se construyen ya, no sólo en todas las naciones civilizadas, sino hasta en Turquía y el Japón, debían ser de producción nacional.

Creemos asimismo que es hora ya de pensar seriamente en que se construyan en el país las máquinas auxiliares de á bordo, principalmente las del gobierno del timón y las destinadas á levar las anclas, así como todo lo relativo á los servicios de ventilación, achique y luz eléctrica, embarcaciones menores de todas clases, etcétera.

De no haber sobrevenido el contratiempo de los Astilleros del Nervión, en este importante establecimiento había una buena base para la producción de muchos de los indicados elementos, pero sea de ello lo que fuere, es lo cierto, que en el día seguimos siendo tributarios del extranjero para muchas de las partes que entran en la composición de un buque de guerra moderno, sin que se piense, que sepamos, en dar ningún paso para variar de rumbo.



CAPÍTULO V.

La industria de las construcciones navales en el Reino Unido.

I.

Desarrollo inusitado de la construcción naval mercante en el Reino Unido.—Habilidad de los astilleros ingleses para la producción del buque común de carga.—Ventajas y desventajas de dichos astilleros.—Supremacía industrial de la Gran Bretaña.—Los combustibles minerales y el hierro en las construcciones.—Superioridad incontestable del buque de hierro respecto al de madera.—Partido que de ella sacaron los ingleses.—Transformación del material de la marina mercante.—Causas que contribuyeron al desarrollo industrial del Reino Unido.—La ley de navegación de 1850.—Puntos esenciales que abarcaba.—Causas de su implantación en la Gran Bretaña.—Anulación del poderío marítimo de Holanda.—Regimen prohibitivo que ha prevalecido largo tiempo en Inglaterra.—Cambio radical en la política comercial del Reino Unido.—Sus causas.—Propaganda librecambista en el Continente.—Espíritu refractario de los americanos para aceptar las nuevas teorías.—Regimen prohibitivo de los Estados Unidos.

Después de habernos ocupado del estado de la industria de las construcciones navales en Francia y en Italia, en cuyas naciones se encuentra, como hemos dicho ya, en condiciones muy semejantes á las nuestras y necesitada como nosotros de leyes protectoras que amparen este importantísimo ramo de la producción; creemos conveniente fijar la atención en el Reino Unido, en donde como es notorio, ha alcanzado la construcción naval mercante un desarrollo inusitado y un perfeccionamiento extraordinario.

Algunas naciones del Continente europeo y muy especialmente Alemania, cuyo progreso industrial en los últimos años ha sido tan notable, han podido en muchos casos, si bien á veces al abrigo de la protección oficial más ó menos acentuada, hacer una competencia seria á la maquinaria de todas clases y á otros muchos pro-

ductos ingleses, pero en la construcción de buques comunes del comercio, en la producción del *cargo boat* que llaman los ingleses, todos han tenido que pagar su tributo á los astilleros del Reino Unido, sin que hasta el día hayan podido aproximarse á ellos los establecimientos similares extranjeros, ni en los precios, ni en los plazos de entrega de los buques.

El espíritu de asociación que ha alcanzado allí tan gran desarrollo, la abundancia de capitales sin colocación, el corto interés de los valores del Estado y el bajísimo descuento de los bancos; el ahorro, que en aquel país esencialmente marítimo se interesa en las empresas de navegación y en las construcciones navales, siempre que se presenta un proyecto de buque que sobrepuje por algún concepto á los que le han precedido; los adelantos en la metalurgia que han facilitado extraordinariamente las construcciones metálicas por una parte, y los perfeccionamientos introducidos por otra en las herramientas mecánicas destinadas á economizar la mano de obra, reduciendo notablemente el trabajo manual; la división del trabajo llevada á límites desconocidos en otros países, la aplicación inteligente y en gran escala del destajo, que ha dado resultados brillantes, aumentando considerablemente la producción del obrero y reduciendo al propio tiempo á límites notabilísimos el plazo de construcción; la gran práctica del personal obrero y facultativo y la reducción de los gastos generales, debida principalmente á la facilidad que tienen, á causa de la abundancia de trabajo, de repetir las mismas obras con ligeras variaciones, utilizando los mismos planos, los mismos gálibos y los mismos modelos; los medios enormes de producción con que cuentan en sus explotaciones mineras y en sus fábricas, y la gran experiencia de estas últimas que permite, en fin, á los astilleros, procurarse en brevisimos plazos y á bajos precios las primeras materias, *muy especialmente el carbón y el hierro, ó el acero*, y en buenas condiciones también, los demás elementos que entran en la construcción y armamento de los buques; todas estas son ventajas difícilísimas de igualar y menos de sobrepajar.

Pero en oposición á estas ventajas presenta también algunas

desventajas la industria de las construcciones navales de la Gran Bretaña.

Las necesidades del obrero inglés son mucho mayores que las de los operarios del Continente y sus jornales muy superiores; la condición social del Reino Unido, en donde van en progresión creciente las exigencias de las clases trabajadoras, inspira serios cuidados, y en ocasiones graves quebrantos, á los industriales; la jornada de 8 horas aceptada y puesta en práctica ya por el Gobierno en los establecimientos oficiales dependientes del Ministerio de la Guerra y en los arsenales del Estado, trata de hacer extensiva á la industria privada la *Unión de trabajadores*.

Pero lo que ha venido á agravar más en aquel país la situación de los astilleros y la de otras industrias análogas es el exceso de producción y falta de demanda, debida, entre otras razones, al empeño con que de algún tiempo á esta parte protejen las demás naciones sus productos similares.

La laboriosa é inteligente raza anglo-sajona supo sacar gran partido, en primer término, de la riqueza que el Reino Unido encierra en carbón de piedra, cuya aplicación á los usos industriales tuvo que luchar por muchos años, como es sabido, con graves obstáculos, rompiendo por fin la tenacidad de los fabricantes ingleses, movidos por el interés que les reportaba, los diques que la Administración opusiera al empleo de los combustibles minerales, que llegaron á dar á esta nación su supremacía industrial, pues si bien es deficiente en primeras materias, se abastece con su inmenso tráfico de otros países de cuanto necesita y ha podido crear esos extraordinarios elementos de producción que con todas las grandes industrias se relacionan, y muy especialmente con la de las construcciones navales.

Después de la aplicación del carbón de piedra á los usos industriales, lo que más ha contribuido á elevar á Inglaterra al lugar preeminente en que hoy se encuentra y á que las construcciones navales hayan llegado á tomar el extraordinario desarrollo que nos acusan las estadísticas de aquel país, ha sido el empleo de los materiales de hierro, primero, y de acero después, en aquéllas.

Esto la ha colocado en una posición ventajosísima respecto á las demás naciones, de muchas de las cuales tenía antes que depender. La América del Norte, Suecia y Noruega, Rusia, Francia, Italia, etc., suministraban al Reino Unido, años atrás, grandes cargamentos de madera para la construcción de sus buques. La importación de estos materiales podía cesar en tiempo de guerra, y era causa en tiempo de paz de que la gran Bretaña se encontrase en peores condiciones que los otros países que contaban con las primeras materias á más bajo precio.

Desde tiempo inmemorial se han construido buques de madera, los cuales respondían en épocas anteriores á las necesidades del comercio y de la marina militar, pero la experiencia de los primeros ensayos puso de manifiesto, no sólo la superioridad incontestable de los de hierro sobre aquéllos, sino también la ventajosa situación en que se encontraba el Reino Unido para la producción á más bajo precio que las demás naciones de las construcciones metálicas, de cuya circunstancia supieron sacar gran partido los ingleses con sus teorías de libre cambio que difundieron por toda Europa é hicieron aceptar á la mayor parte de las naciones del Continente.

Como consecuencia de lo expuesto, la transformación del material de la marina mercante en el Reino Unido fué completa, en lo que siguieron su ejemplo las demás naciones, pero pagando todas su tributo á los astilleros ingleses.

El arqueo de los buques de vela con que se aumentó la marina comercial de Inglaterra en 1850, fué de 133.700 toneladas, y de estas, sólo 12.800, ó sea menos del 10 por 100, eran de buques de hierro; en 1860, de 212.000 toneladas, 64.700, ó sea el 30 por 100, se construyeron del material dicho; en 1870 se pasó del 60 por 100, y en 1880 de 404.000 toneladas de buques nuevos construidos 384.000, ó sea cerca del 94 por 100, fueron de buques de hierro y acero, siguiendo esta proporción en aumento en los años sucesivos.

Por lo que respecta á la marina mercante de vapor del Reino Unido la transformación fué más rápida y completa todavía.

En 1850, de 275.000 toneladas de registro, 218.000, ó sea cerca del 80 por 100, era de buques de madera; en 1860, el arqueo de registro aumentó hasta 686.000 toneladas, de las que 356.000, ó sea el 78 por 100, se construyeron de hierro. En 1868 volvió á duplicarse el arqueo llegando á ser de 1.341.000 toneladas, correspondiendo sólo 122.000 á los buques de madera, 8.800 á los de acero y las restantes 1.210.000 lo fueron de buques de hierro. En 1880, de 346.000 toneladas construidas, 344.000 lo fueron de hierro y acero.

La aplicación del acero á la construcción de buques mercantes adquirió gran desarrollo en el Reino Unido á partir del año 1875 en que se empleó este metal en los buques *Iris* y *Mercury*, de la marina militar de esta nación, á semejanza de lo que con gran éxito se practicaba en Francia, y en el día es sabido que tanto en Inglaterra como en las demás naciones se emplea casi exclusivamente el acero en la construcción de buques mercantes, y en cuanto á los de guerra, no se hace uso en ellos ya mas que del acero.

Con materiales de madera no hubieran podido realizarse los grandes progresos que han tenido lugar en los últimos 30 años, tanto en la marina militar como en la mercante. Aparte de las muchas ventajas de los cascos de hierro y acero, las construcciones de madera probaron ser inadecuadas para montar las potentes máquinas de los buques de combate modernos, así como de los cruceros, avisos y torpederos de gran marcha, y hasta en los Estados Unidos tuvieron que renunciar al empleo de la madera después del fracaso de los cruceros de gran velocidad del tipo *Wampanoag*.

Y en cuanto á la marina mercante, sólo con el empleo del hierro y muy especialmente del acero han podido realizarse esas maravillas de la construcción naval que han llegado á reducir á menos de cinco días y medio la travesía de las costas del Reino Unido á New York, á 13 días el viaje de Inglaterra á la India, á 14 al Cabo de Buena Esperanza, y á unas tres semanas, el tiempo necesario para trasladarse á las costas de Australia.

Pero no fueron sólo los recursos naturales del país y el espíritu

emprendedor de sus hijos los que hicieron el milagro de implantar en vastísima escala y fuera del alcance de la competencia extranjera la industria de las construcciones navales, sino que también contribuyó á ello su política comercial.

No es nuestro ánimo entrar en la discusión de las cuestiones económicas relativas al libre cambio y á la protección, obras especiales hay y muy recientes que tratan con extensión la materia, explicando las causas que han contribuido á la preponderancia industrial de la Gran Bretaña, y sólo nos proponemos hacer algunas ligeras indicaciones sobre el particular.

Es sabido que la célebre Ley de navegación de 1660, no fué definitivamente abolida hasta el año 1849, y que al amparo de todas las prohibiciones consignadas en dicha Ley, creció y se desarrolló la industria inglesa, llegando á ser su marina la primera del mundo; pero no con esto queremos decir que el régimen comercial á la sazón vigente en las demás naciones de Europa era muy liberal.

La Ley de navegación de 1660 abarcaba cinco puntos esenciales, á saber:

- 1.º El cabotaje.
- 2.º La pesca.
- 3.º El comercio con las colonias.
- 4.º El comercio con las naciones de Europa; y
- 5.º El comercio con los países no europeos.

El cabotaje se reservaba para los buques ingleses.

La pesca quedaba libre, pero los productos de este arte, de procedencia extranjera, se gravaban con dobles derechos.

El comercio con las colonias inglesas y el de las colonias entre sí, quedaba reservado también para los buques ingleses.

En lo que concierne al tráfico con las naciones de Europa, la Ley de navegación prescribía que los productos europeos no podían ser importados en el Reino Unido sino en bandera inglesa, ó en la de la nación de procedencia, pero debe tenerse presente que Holanda, única potencia á la sazón de gran poder marítimo en Europa, no era un país productor.

El punto 5.º de la Ley de navegación se refería, según se ha dicho, al comercio con los países no europeos, el cual quedaba también reservado por completo á la bandera inglesa.

En el siglo XVII era Holanda el depósito principal de los productos de la India y de Europa. Su marina mercante acaparaba la mitad de los transportes marítimos del mundo entero, y los $\frac{2}{10}$ del comercio inglés se hacían en buques holandeses. El poder marítimo de Holanda era, pues, el principal obstáculo para el desarrollo de la marina inglesa; á remover ese obstáculo se dirigía principalmente la Ley de navegación, y los resultados que se fueron alcanzando con la misma no pudieron ser más completos; la marina holandesa fué perdiendo paulatinamente su antiguo poderío é Inglaterra se vió desembarazada de su rival.

Como la Ley de referencia creaba un monopolio para la marina inglesa, fué preciso definir la nacionalidad de los buques y reglamentar sus condiciones.

Con arreglo á las prescripciones de dicha Ley, no se consideraban como buques ingleses mas que los de la exclusiva propiedad de súbditos del Reino Unido, debiendo ser además de nacionalidad inglesa el capitán y las tres cuartas partes de su tripulación.

En lo que concierne al cabotaje, la tripulación debía estar compuesta exclusivamente de ingleses.

En un principio, podían ser los buques de construcción extranjera, pero más tarde cesó esta tolerancia.

Las disposiciones indicadas fueron mantenidas sin alteración sensible durante 130 años, es decir, hasta cerca de fines del siglo pasado, pero después de proclamada la independencia de los Estados Unidos, y una vez reconocida ésta por Inglaterra, sufrieron algunas variaciones, las cuales se fueron acentuando en los años 1825, 1833 y 1845, llegando por fin á la abolición definitiva en 1849.

Más adelante vino la *Merchant Shipping Act* de 1854, en la que se consignaba la libertad del cabotaje en las costas del Reino Unido.

Al abrigo del régimen protector, mejor dicho, prohibitivo, vivió pues Inglaterra durante tantos años, pero de un régimen muy

absoluto, en el que las importaciones estaban prohibidas ó gravadas con fuertes derechos, que alcanzaban á 1.200 artículos, y en el que, respectó á las exportaciones, no era permitida, entre otras cosas, la salida de las máquinas, ni la de los operarios que pudieran dar á conocer los procedimientos de fabricación.

Pero andando el tiempo, la Gran Bretaña consideró conveniente á sus intereses cambiar radicalmente su política comercial.

Las causas que impulsaron á esta nación á lanzarse en la senda del libre cambio son bien claras y patentes. El inmenso desarrollo de su industria reclamaba la apertura de nuevos mercados para dar salida á su exuberante producción, que excedía con mucho al poder absorbente del consumo interior.

Las teorías de la Escuela de Manchester se abrieron pronto camino en Europa, gracias á los grandes sacrificios pecuniarios hechos por los industriales para constituir un fondo destinado á los gastos de propaganda, y á la habilidad y perseverancia desplegadas por los sectarios de dicha Escuela, predicando por todas partes con entusiasmo la nueva doctrina.

Como muestra de la activa campaña hecha por los ingleses en el Continente, bastará recordar una parte del discurso pronunciado en la Cámara de Diputados de Francia el año último por Mr. Mahy, al disentirse la ley de la marina mercante.

«Es verdaderamente lamentable, decía el orador, que la industria de las construcciones navales se encuentre en la precaria situación en que hoy la vemos.

Pero se nos asegura que es en beneficio de los armadores, y se hace con este motivo en el país una propaganda vivísima é incesante.

Se habla á todas horas de los astilleros de la Gironde, y las consideraciones que he oído sobre este particular me traen á la memoria lo que ocurría en Burdeos al final del reinado de Napoleón III.

Habia venido á Francia una comisión inglesa encargada de una misión oficial, la de demostrar al Gobierno y al pueblo francés que el porvenir de nuestra marina mercante, tanto en lo que se re-

laciona con el interés del armador, como en lo que atañe á las construcciones navales, estaba en despojarla de la protección que le dispensaban las leyes vigentes á la sazón, y en colocarla en una situación igual á la de la marina inglesa.

¿Y qué resultó de esta propaganda de los ingleses?

Que después de haber dado oídos á nuestros rivales, interesados en engañarnos; después de haber arrebatado á nuestra marina las inmunidades que disfrutaba; después de haberla puesto, como se pretendía, bajo el mismo pie, al mismo nivel de la marina inglesa, cien veces más fuerte que la nuestra; la situación de nuestros armadores y de nuestros constructores ha llegado á ser muy crítica.

Se os habla de los astilleros de Burdeos, y ved lo que de ellos decía un inglés, Mr. Lindsay, enviado oficialmente á Francia con Cobden para inculcarnos las ventajas del libre cambio:

He visitado las principales gradas y talleres de construcción del mundo y rara vez he encontrado astilleros mejor organizados que los de Burdeos. Allí podréis contemplar á un constructor francés que, no obstante verse obligado á luchar con las desventajas inherentes al sistema protector, que hace elevar el precio de las primeras materias y crea trabas y obstáculos por do quiera, puede producir buques tan baratos, sino á más bajo precio, que cualquier constructor de otro país.

Ahora bien, desde el momento que el libre cambio se aplique á la marina, en vez de los 22 buques que hay actualmente en construcción en las gradas de Armand, habrá 44, y no dudo que de éstos, SERÁN ALGUNOS PARA COMPATRIOTAS MÍOS.

¿Y qué resultó después?

Que se dió crédito á estos consejos, que la doctrina que nos predicaban los ingleses era completamente falsa, y que la consecuencia ha sido la muerte de los astilleros de M. Armand.

Vosotros sabéis á dónde nos han conducido las teorías preconizadas por nuestros rivales y propagadas por franceses extraviados.

¿Queréis saber ahora lo que ha producido ese régimen de la semiprima á la construcción extranjera que combato en este



momento, que en el día no existe, y cuyo restablecimiento se os pide?

Pues vedlo. El cónsul inglés de Burdeos ha podido, poseído de un orgullo nacional perfectamente legítimo, escribir en su última Memoria correspondiente al año 1892..... Prestad atención á estas cifras, señores, que vale la pena de que las oigáis:

De 107 vapores matriculados en el puerto de Burdeos, 105 fueron construídos en Inglaterra.

Y yo os pido, señores diputados, que no restablezcáis un régimen que ha producido tales efectos.»

Las teorías librecambistas que difundieron los ingleses por Europa fueron llevadas al terreno de la práctica más ó menos radicalmente, y con resultados poco lisonjeros para el desarrollo de la industria, en la mayor parte de las naciones del Continente, las cuales conocen por lo tanto por experiencia propia, la virtud de dichas teorías.

Ninguna de las predicciones hechas por los apóstoles del libre cambio se ha cumplido, no obstante lo cual sigue defendiéndose este régimen en el Reino Unido, tanto en libros y folletos como en la prensa diaria, y empleándose los argumentos de otros tiempos.

Donde no llegó á cundir la doctrina inglesa fué en los Estados Unidos de América, cuya República se ha mostrado siempre refractaria á los preceptos de los economistas ingleses, siguiendo en la actualidad como el siglo pasado con su régimen prohibitivo, en lo que se relaciona con las construcciones navales y con la navegación.

En una polémica reciente sostenida con la prensa inglesa por el célebre constructor de Filadelfia Mr. Cramp, cuyo astillero es uno de los más renombrados de los Estados Unidos, y en el cual se acaban de construir varios buques de guerra importantes para la marina militar de aquella República, habiéndose también botado al agua recientemente en el mismo los magníficos trasatlánticos *Saint Louis* y *Saint Paul*, para la carrera de Southampton á New York; defiende la legislación americana relativa á la marina mer-

cante, y aunque no estamos conformes con tan radicales teorías, creemos conveniente extractarlas.

Empieza Mr. Cramp por hacer mención de la ley prohibitiva de navegación de 1792, que no permitía el abanderamiento en aquel país de buques de construcción extranjera, la cual, según nos dice, fué hecha por sus antepasados de la Revolución para asegurar el desarrollo y perpetuidad de la industria de las construcciones navales en los Estados Unidos, como condición indispensable de la independencia comercial y base en que debe asentarse el poderío de la marina militar.

Cita el *Pennsylvania Packet* del 7 de Mayo de 1790 para probar que en aquella época los americanos sobrepujaban á los demás países en la construcción naval, tanto en lo que se relaciona con el precio como en las condiciones de los buques. Así se llegó al año 1840 en que los Estados Unidos continuaban disfrutando de las ventajas de sus recursos naturales y de la gran inteligencia de sus ingenieros y maestros de ribera. Pero á medida que se agotaban las maderas de que disponía Inglaterra, aumentaba su producción de metales, dando así lugar á la evolución hacia el buque de hierro.

Cuando en el Reino Unido se reconoció la superioridad del buque de hierro, los americanos estaban muy lejos de disponer de elementos suficientes para llevar á cabo los trabajos con economía y rapidez. Las construcciones de madera iban alcanzando en la República americana un desarrollo cada vez mayor, pero la industria del hierro, en cambio, hacía en ella pocos progresos.

«Tan pronto como los ingleses se encontraron, dice Mr. Cramp, con que podían construir buques de hierro más baratos que nosotros y que sus buques de hierro eran comercialmente superiores á los nuestros de madera, empezó entre ellos el clamoreo contra nuestras leyes de navegación. Rápidamente se abrieron camino en los mercados de todo el mundo construyendo buques de hierro, (y logrando con ello grandes beneficios), para la mayor parte de las naciones, pero excepción hecha de la nuestra, que, como es consiguiente, deseaban también conquistar. Desde aquella época hasta nuestros días se han ido sucediendo una serie de bien organizados

ataques contra las leyes de navegación de los Estados Unidos todos, por fortuna, sin resultado, que de haber alcanzado éxito alguno de ellos, consiguiendo echar por tierra nuestras leyes de 1792, no habría en la actualidad un astillero importante en nuestro suelo, y nos hubiéramos visto precisados, como la China y el Japón, á recurrir á las márgenes del Clyde para la construcción de nuestros buques de guerra modernos.»

Pasemos ahora á ocuparnos, aunque sea ligeramente, del estado en que se encuentra la industria de la construcción naval mercante en el Reino Unido.

II.

Construcción de buques en el Reino Unido durante el año 1893.—Descenso de la producción relativamente á la del 92 y á la de los cuatro años anteriores.—Materiales empleados en los cascos.—Buques construidos para el extranjero.—Baja en los pedidos de los últimos años.—Buques de mayor porte botados al agua en el 93.—Buques especiales construidos.—Tonelaje creciente de los vapores mercantes.—Astilleros de mayor producción en los dos últimos años.—La *Blue Ribbon* en 1893.—Construcción de maquinaria en el Clyde.—Extraordinaria producción total que han alcanzado algunos astilleros.—Estadística de los buques de 100 ó más toneladas de producción nacional y de procedencia extranjera en el Reino Unido y en varias naciones del Continente.—Aumento de producción en éstas.—Estadísticas del Lloyd y del *Board of Trade*.—Producción del Reino Unido en los últimos cinco años.—Decadencia de la construcción naval en el Támesis y en el Mersey.—Breve resumen de los adelantos de la Gran Bretaña en las construcciones navales.—Material de las líneas de la carrera de New York.—Dimensiones de los trasatlánticos y velocidades realizadas por los mismos.—El *Great Eastern*.—Causas á que obseció su construcción.—Buques comunes de carga.—Excesivo andar de los trasatlánticos bajo el punto de vista comercial y escasa velocidad de los buques de carga.

La producción total de buques del Reino Unido en el año 1893, exclusión hecha de los destinados á la marina militar, fué de 536 con 836.383 toneladas de arqueo bruto, á saber: 438 de vapor, con 718.277 toneladas, y 98 de vela, con 118.106. Fueron además botados al agua en el mencionado año, en los arsenales del Estado y astilleros particulares, 18 buques de guerra, con un desplazamiento de 45.898 toneladas, resultando por lo tanto una producción de 882.281 toneladas, sumando, como es costumbre en las estadísticas inglesas, el arqueo de los buques mercantes, y el desplazamiento de los de guerra de que se ha hecho mención.

Abstracción hecha de los buques de la marina militar, la producción del año 93 acusa un descenso de más de 273.000 toneladas, comparada con la del 92, pero la relación entre el arqueo de los buques de vapor, y el total de los de vapor y de vela botados al agua en el 93, fué mayor que en el año precedente. El tonelaje de los veleros en 1892 resultó ser el 24 por 100 de la producción total, y sólo el 14 en 1893.

Los resultados de los últimos cuatro años, como podrá verse

más adelante, acusan descenso en la producción, comparada con la del año precedente. En 1889 se botaron al agua 595 vapores con un arqueo bruto de 1.083.793 toneladas y 95 veleros con 125.568, ó sea un total de 690 buques, con arqueo bruto de 1.209.361 toneladas, que no se había excedido en la Gran Bretaña más que en 1883. Estas cifras nos ponen de manifiesto una producción mayor, comparada con la del 93, en un 50 por 100 para los buques de vapor y un 44 por 100 para los de vela, pudiendo decirse que, en el año último, no se han utilizado más que las dos terceras partes de la potencia productora de los astilleros ingleses.

Con respecto á los materiales empleados, debemos decir, que el 98,4 por 100 de los buques de vapor ha sido construido de acero y el 1,4 de hierro. El hierro puede decirse que se ha empleado exclusivamente en algunos vaporcitos de pesca, entre los que no hay ninguno con más de 400 toneladas. En cuanto á los buques de vela, el 97,3 por 100 se ha construido de acero y el 0,7 por 100 de hierro, no habiéndose empleado este último material en ninguno cuyo arqueo excede de 300 toneladas.

De la producción total ya mencionada, 600.622 toneladas de buques de vapor y 108.719 de veleros, que dan un total de 709.341, ó sea el 85 por 100, corresponde á los armadores ingleses, y el 15 por 100 restante al extranjero y á las colonias.

Alemania figura á la cabeza de las naciones que han hecho pedidos á los astilleros ingleses, con 12 buques de 30.020 toneladas, el 3,6 de la producción total; sigue Noruega con 11 buques y 18.069 toneladas (2,4 por 100), viene después Francia que construyó 13 buques, los cuales median 12.695, España con 9 buques y 12.227 toneladas, Rusia con 10.279 y Austria con 9.762.

Los pedidos del extranjero á los astilleros ingleses acusan un descenso muy acentuado á partir de 1889, pero la baja experimentada del 92 al 93, que fué sólo de 32.000 toneladas, es inferior á la de los tres años anteriores.

Los buques de vapor de mayor porte botados al agua en el Reino Unido durante el año 1893, fueron los siguientes:

William Gray & C.^o, de West-Hartlepool ocupan el segundo lugar y Messrs. Russell & C.^o, de Port Glasgow y Greenock el tercero, es decir, que conservan el mismo orden que el año anterior, pero los tres con menos arqueo.

Durante el año 1893 estuvieron en actividad 115 astilleros, pero sólo consignaremos los datos relativos á los veinte que figuran en las estadísticas á la cabeza de la lista.

RELACIÓN DE LOS VEINTE ASTILLEROS DE MAYOR PRODUCCIÓN DEL REINO UNIDO CON EL TONELAJE CONSTRUÍDO EN LOS AÑOS 1892 Y 1893.

	Razón social y emplazamiento de los astilleros.	Número de buques	1893	1892
			Arqueo bruto — Toneladas	Arqueo bruto — Toneladas
1	Harland & Wolff, Belfast	15	65,600	68,612
2	William Gray & C. ^o , West Hartlepool.	18	50,349	59,810
3	Russell & C. ^o , Greenock & Port Glasgow	27	47,093	54,240
4	L. L. Thompson & Sons, Sunderland	12	32,441	37,649
5	C. S. Swan & Hunter, Wallsend	9	31,088	15,001
6	Bopner & Son, Stockton-on-Tees	14	28,436	31,854
7	Sir Raylton Dixon & C. ^o , Middlesbro	16	26,612	34,636
8	Alex. Stephen & Sons, Glasgow	7	26,230	13,532
9	James Laing, Sunderland	8	25,384	22,792
10	Armstrong, Mitchell & C. ^o , Newcastle.	7	25,240	36,043
11	Richardson, Duck & C. ^o , Stockton	16	24,670	29,601
12	William Denny & Bros, Dumbarton	15	24,210	17,141
13	Short Bros, Sunderland	9	23,521	21,561
14	J. & G. Thomson, Clydebank	6	21,852	18,530
15	Charles Connell & C. ^o , Whiteinch	9	20,000	23,753
16	Naval Construction C. ^o , Barrow	7	19,552	27,080
17	Palmer's Shipbuilding C. ^o , Jarrow	7	19,543	33,170
18	Jhon Readhead & Sons, Sth Shields	7	18,036	21,410
19	Wigham Richardson & C. ^o , Newcastle	7	17,853	15,789
20	Fairfield Shipbuilding C. ^o , Govan	5	17,252	17,505

El Clyde sigue figurando á la cabeza de los distritos con una producción de 261.536, toneladas, en las que se hallan comprendidas 91.829 de buques de vela, ó sea el 78 por 100 del arqueo total de buques de esta clase botados al agua en el Reino Unido durante el año 1893, no obstante lo cual, está también por cima de los demás distritos en la construcción de vapores; después del

Clyde viene el Tyne, con 144.261 toneladas, el Wear con 118.317, el Tees con 89.707, Belfast con 85.723 y Hatlepool con 79.120.

Las estadísticas inglesas traen detalles, en que no podemos entrar, relativos á las construcciones navales llevadas á cabo en cada uno de los distritos del Reino Unido, especificando los buques construidos en los distintos astilleros.

Todos los distritos acusan baja en los diversos tipos de buques, siendo ésta algo más acentuada en los veleros.

Los datos que hemos consignado están tomados del *Lloyd's Register*, cuya autoridad está fuera de duda. Es sabido que además de la del Lloyd, se dan á luz la estadística de la *Shipping Gazette and Lloyd's list* y la del *Record in Shipbuilding and Marine Engineering* de Pinkney, cuyas cifras difieren notablemente de las que acusa la en primer término nombrada.

El Lloyd da, por ejemplo, 836.383 toneladas para la producción total del Reino Unido en 1893, según se ha dicho en la página 125, y la *Shipping Gazette* 917.076, notándose diferencias semejantes en todas las demás cifras, tanto parciales como totales.

Hemos pedido explicaciones de estas discrepancias á uno de los directores del Lloyd de Londres, que ha tenido la amabilidad de contestarnos del modo siguiente:

La estadística anual de la *Shipping Gazette* se cierra el día 15 de Diciembre, con el fin, sin duda, de adelantar al público los datos del año, y en ella se incluyen las embarcaciones botadas al agua en dicha fecha y las que se proponen botar en los astilleros del Reino Unido desde el 15 al 31 del mencionado mes, y resulta que algunos de los buques en ella comprendidos no caen al agua sino después del 31 de Diciembre.

La estadística del Lloyd se hace, por el contrario, por trimestres vencidos, y en la de fin de año se anotan con exactitud todos los buques lanzados al agua desde el día 1.º de Enero hasta el 31 de Diciembre.

No se incluyen además en ésta las barcazas y embarcaciones de poco porte desprovistas de máquina motora, y en la del *Shipping Gazette* están comprendidas todas.

Pero ni con estas explicaciones puede uno darse cuenta de las grandes diferencias que existen en algunos puntos, tales como el que se refiere á las construcciones con destino á España.

Nuestro país figura en el Lloyd con 7 buques de vapor de 10.886 toneladas y 2 de vela con 1.341, ó sea un total de 9 embarcaciones y 12.227 toneladas, como nos manifiesta el estado de la página siguiente, y en las otras estadísticas, con 17.390 de vapores y 2.200 de veleros, en lo que debe haber seguramente algún error.

Pero no fueron solo las 12.227 toneladas las únicas adquiridas por España en el año 1893.

En las ventas hechas por el Reino Unido al extranjero en el mencionado año, de buques de segunda mano que figuraban registrados en el Lloyd y que fueron borrados de sus listas, ocupa nuestro país un lugar importantísimo entre los que compraron mayor tonelaje, correspondiéndole por este concepto 24.844 toneladas, que se descomponen en 16 buques de vapor con 24.347 y 1 de vela con 497.

De modo que el arqueo total de buques, tanto de nueva construcción como de segunda mano, adquiridos por España en el Reino Unido durante el año 1893, fué de 37.071 toneladas, cifra respetable que bastaría para alimentar un buen número de astilleros en nuestro país, si estuviéramos en condiciones de poder construir embarcaciones mercantes.

Los buques de nueva construcción para España durante el año actual deben ser en cortísimo número, pues tenemos á la vista las últimas estadísticas trimestrales del Lloyd, las cuales nos manifiestan que en los astilleros del Reino Unido habia en grada con destino á nuestro país:

En 31 de Marzo de 1894 . . .	1 buque de vapor con 1.745 toneladas
» 30 de Junio de 1894 . . .	1 buque de vapor con 1.273 »
y » 30 de Septiembre de 1894 . . .	ninguno.

En el estado que va á continuación podrá verse la distribución por naciones del tonelaje total construido en los astilleros ingleses en los dos últimos años, con arreglo á los datos del Lloyd que nos merecen toda confianza.

*Buques mercantes construidos en el Reino Unido durante los años 1893
y 1892 con expresion de las naciones á que se destinaban.*

NACIONES.	Buques de vapor		Buques de vela		TOTAL 1893		TOTAL 1892	
	N.º	Arqueo bruto	N.º	Arqueo bruto	N.º	Arqueo bruto	N.º	Arqueo bruto
Reino Unido	358	600,622	81	108,719	439	709,341	508	950,865
Colonias	10	2,886	»	»	10	2,886	14	15,956
Estados Unidos	1	2,200	»	»	1	2,200	»	»
Austria	5	7,762	»	»	5	9,762	17	30,916
Bélgica	3	4,863	»	»	3	4,863	3	4,801
Dinamarca	4	3,772	3	2,008	7	5,780	4	2,450
Francia	13	12,695	»	»	13	12,695	5	4,086
Alemania	8	25,845	4	4,175	12	30,020	15	24,248
Grecia	4	8,567	»	»	4	8,567	6	15,165
Noruega	7	16,606	4	1,463	11	18,069	10	15,580
Portugal	1	3,038	»	»	1	3,038	»	»
Rusia	5	10,059	1	220	6	10,279	4	9,786
América del Sur	7	3,450	3	180	10	3,630	13	10,007
España	7	10,880	2	1,341	9	12,227	6	7,731
Suecia	2	2,520	»	»	2	2,520	2	3,074
Turquia	1	296	»	»	1	296	3	780
Extranjero <i>(buques de comercio)</i>	2	210	»	»	2	210	»	»
China, Egipto, Ho- landa, Méjico &			»	»	»	»	11	17,796
TOTAL	438	718,277	98	118,106	536	836,383	681	1.109,950

Figuran también en las estadísticas inglesas los talleres de maquinaria de cada uno de los centros de producción, con la obra hecha en el año por los mismos.

La construcción de maquinaria de todas clases, y muy especialmente la de las máquinas de vapor marinas, tienen excepcional importancia en el Reino Unido, pero sólo haremos mención de los datos relativos al distrito más importante, ó sea al Clyde.

Figuran en este distrito en el año 1893, para la construcción de máquinas de vapor marinas, 23 establecimientos, aparte de otros pequeños talleres de menos importancia.

La producción de 1893 arrojó 256,545 caballos indicados de máquinas, y 279,564 la del año precedente.

El número de juegos construidos en el Clyde en 1893 fué el siguiente:

De alta y baja presión.	58
» triple expansión.	112
» cuádruple.	7

Viene á la cabeza de los talleres por su mayor producción, la Fairfield Company, Govan, con 6 juegos y 48,300 caballos, á la que sigue la conocida casa de Thomson, sita en Clydebank, con 10, y 42,100.

Por el mayor número de motores construidos, debemos hacer mención de las casas siguientes:

Muir and Houston.	31 juegos con 14,500 caballos.
W. Denny and C. ^o	26 » » 30,060 »
y Ross and Duncan.	16 » » 7,525 »

Es verdaderamente asombrosa la potencia productora de muchos de los astilleros del Reino Unido y como prueba de ello, vamos á consignar algunos datos que hemos entresacado de las estadísticas de aquel país, relativas á las seis casas que hasta el día arrojan mayor producción total.

Viene en primer término la Palmer's Shipbuilding & Iron C.^o, de Jarrow, que lleva construidos 28 buques de guerra para el Almirantazgo inglés, entre ellos el *Resolution* y el *Revenge* de 14,150 toneladas, y 294 mercantes, unidos á los cuales los 51 botados al

agua bajo la razón social de Palmer Bros. & C.^o, dan un total de 373 buques, siendo de notar que hubo año en que la producción fué de 35 cascos y sus 35 juegos de máquinas correspondientes, y con la particularidad, además, de haber elaborado el material para los mismos.

Del astillero de W. Gray & C.^o, de West Hartlepool, han salido ya 323 buques para la marina mercante.

De los del Clyde pertenecientes á la casa Russel & C.^o, 276.

Los Sres. Armstrong Mitchell & C.^o llevan contruidos 64 buques de guerra y 50 mercantes que, unidos á los 136 de la antigua casa Mitchell & C.^o, dan 250.

Y por fin, los Sres. W. Denny & Bros., de Dumbarton, llevan botados al agua 245 buques, 2 de ellos de guerra, y 208 la casa irlandesa de Harland & Wolf.

Y volviendo á los datos estadísticos correspondientes al año 1893, creemos conveniente también insertar los estados que publica el Lloyd relativos á construcción de buques de 100 ó más toneladas llevadas á cabo en el mencionado año, tanto para el Reino Unido como para Francia, Alemania, Italia, Noruega y Suecia, con expresión de los que son de procedencia nacional, y de los que han sido contruidos en el Reino Unido, ó en otras naciones.

Estos estados se refieren, como podrá verse, sólo á buques de nueva construcción.

Buques de 100 ó más toneladas construidos para las marinas mercantes de Inglaterra, Francia y Alemania en el año 1893, con expresión de los que son de producción nacional y de procedencia extranjera.

Países.	Procedencia de los buques.	BUQUES.	BUQUES NUEVOS							
			De madera y máxlos.		De hierro.		De acero.		TOTAL.	
			N.º	Tons.	N.º	Tons.	N.º	Tons.	N.º	Tons.
REINO UNIDO	Construidos en el país.	De vela . . .	5	699	»	»	58	106,356	63	107,155
		De vapor . . .	2	218	56	9,878	315	667,236	373	677,322
		Total . . .	7	917	56	9,878	373	773,692	436	784,477
	Construidos en el extranjero.	De vela . . .	»	»	»	»	»	»	»	»
		De vapor . . .	»	»	»	»	»	»	»	»
		Total . . .	»	»	»	»	»	»	»	»
	TOTAL.	De vela . . .	5	699	»	»	58	106,356	63	107,155
	De vapor . . .	2	218	56	9,878	315	667,236	373	677,322	
	Total genl.	7	917	56	9,878	373	773,692	436	784,477	
	FRANCIA	Construidos en el país.	De vela . . .	17	2,651	»	»	2	125	19
De vapor . . .			1	119	»	»	6	21,325	7	21,534
Total . . .			18	2,770	»	»	8	21,450	26	25,109
Construidos en el Reino Unido		De vela . . .	»	»	»	»	»	»	»	»
		De vapor . . .	»	»	»	»	15	11,703	15	11,703
		Total . . .	»	»	»	»	15	11,703	15	11,703
Construidos en otras naciones.		De vela . . .	»	»	»	»	»	»	»	»
		De vapor . . .	»	»	»	»	1	260	1	260
		Total . . .	»	»	»	»	1	260	1	260
TOTAL.		De vela . . .	17	2,651	»	»	2	125	19	3,565
De vapor . . .	1	119	»	»	22	33,388	23	33,507		
Total genl.	18	2,770	»	»	24	34,342	42	37,072		
ALEMANIA	Construidos en el país.	De vela . . .	2	496	»	»	6	1,191	8	1,687
		De vapor . . .	»	»	2	296	55	58,128	57	58,724
		Total . . .	2	496	2	296	61	62,639	65	63,411
	Construidos en el Reino Unido	De vela . . .	»	»	»	»	2	3,504	2	3,504
		De vapor . . .	»	»	»	»	11	35,089	11	35,389
		Total . . .	»	»	»	»	13	39,143	13	39,193
	Construidos en otras naciones.	De vela . . .	»	»	»	»	»	»	»	»
		De vapor . . .	»	»	»	»	2	1,562	2	1,562
		Total . . .	»	»	»	»	2	1,562	2	1,562
	TOTAL.	De vela . . .	2	496	»	»	8	7,565	10	8,091
De vapor . . .	»	»	2	296	68	95,679	69	95,975		
Total genl.	2	496	2	296	66	103,274	79	104,066		

Buques de 100 ó más toneladas construidos para las marinas mercantes de Italia, Noruega y Suecia en el año 1893, con expresión de los que son de producción nacional y de procedencia extranjera.

Países.	Procedencia de los buques.	BUQUES.	BUQUES NUEVOS.							
			De madera y mixtos.		De hierro.		De acero.		TOTAL.	
			N.º	Tons.	N.º	Tons.	N.º	Tons.	N.º	Tons.
ITALIA	Construidos en el país.	De vela . . .	14	5,733	0	0	2	1,582	16	7,215
		De vapor . . .	0	0	0	0	2	2,306	2	2,306
		Total . . .	14	5,733	0	0	4	3,878	18	9,611
	Construidos en el extranjero.	De vela . . .	0	0	0	0	0	0	0	0
		De vapor . . .	0	0	0	0	0	0	0	0
		Total . . .	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL...	De vela . . .	14	5,733	0	0	2	1,582	16	7,215	
	De vapor . . .	0	0	0	0	2	2,306	2	2,306	
	Total genl.	14	5,733	0	0	4	3,878	18	9,611	
NORUEGA	Construidos en el país.	De vela . . .	18	9,581	0	0	4	2,166	22	11,747
		De vapor . . .	2	677	0	0	10	8,199	12	8,876
		Total . . .	20	10,258	0	0	14	10,365	34	20,624
	Construidos en el Reino Unido.	De vela . . .	0	0	0	0	4	1,583	4	1,583
		De vapor . . .	0	0	0	0	4	7,719	4	7,719
		Total . . .	0	0	0	0	8	9,302	8	9,302
Construidos en otras naciones.	De vela . . .	0	0	0	0	1	1,587	1	1,587	
	De vapor . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Total . . .	0	0	0	0	1	1,587	1	1,587	
TOTAL...	De vela . . .	18	9,581	0	0	9	5,433	27	14,714	
	De vapor . . .	2	677	0	0	14	15,918	16	16,625	
	Total genl.	20	10,258	0	0	23	21,351	33	31,339	
SUECIA	Construidos en el país.	De vela . . .	5	1,019	0	0	1	401	6	1,420
		De vapor . . .	2	329	0	0	2	330	4	659
		Total . . .	7	1,348	0	0	3	731	10	2,079
	Construidos en el Reino Unido.	De vela . . .	0	0	0	0	0	0	0	0
		De vapor . . .	0	0	0	0	0	0	0	0
		Total . . .	0	0	0	0	0	0	0	0
Construidos en otras naciones.	De vela . . .	0	0	0	0	0	0	0	0	
	De vapor . . .	0	0	0	0	2	1,422	2	1,422	
	Total . . .	0	0	0	0	2	1,422	2	1,422	
TOTAL...	De vela . . .	5	1,019	0	0	1	401	6	1,420	
	De vapor . . .	2	329	0	0	4	1,701	6	2,080	
	Total genl.	7	1,348	0	0	5	1,802	12	3,210	

De los estados precedentes se desprende que las naciones del Continente van haciendo progresos en la construcción naval.

Francia construyó en el país 25.109 toneladas durante el año 1893, encomendando 11.703 á los astilleros ingleses.

En Alemania figuran 63.411 toneladas de construcción nacional y 39.002 procedentes del Reino Unido.

Las 9.611 toneladas de Italia, salieron todas de sus propios astilleros.

De las gradas de Noruega se botaron al agua 20.623 toneladas, habiéndose recibido 9.129 de la Gran Bretaña.

Y por fin, Suecia, si bien figura en la estadística con una producción cortísima, no pidió nada á los astilleros ingleses.

Además de los datos referentes á buques de nueva construcción que figuran en estos estados, trae también el Lloyd otros relativos á los de segunda mano adquiridos por las naciones de Europa, con expresión de su procedencia, los cuales en su mayor parte son, como es de suponer, de construcción inglesa; pues el exceso de producción, como veremos más adelante, fué causa en dicho año de que muchos armadores se vieran precisados á amarrar sus buques por falta de fletes, con lo que los precios bajaron mucho.

Para evitar confusiones relativas á los datos estadísticos de que hacemos mención, conviene tener presente, que los consignados en las páginas 125 y 131 expresan el arqueo bruto y comprenden toda clase de buques, excepción hecha de las barcazas y pequeñas embarcaciones sin máquina.

Que los insertos en los estados de las páginas 134 y 135, tomados del *Lloyd's Register* correspondiente á 1894-95 se refieren sólo á buques de 100 ó más toneladas, sirviendo de base el arqueo bruto para los buques de vapor y el neto para los de vela, estando además excluidos los *yachts*.

Y por fin, que en el apéndice insertamos la estadística de las construcciones navales presentada al Parlamento por el *Board of Trade*.

Se observará en ésta, que el arqueo de los buques construídos es muy inferior al que dan las cifras del Lloyd mencionadas, por

estar, sin duda alguna, basados los trabajos del *Board of Trade*, en el arqueo neto, que es el que sirve para el adeudo de los derechos de puerto, aunque no se dice en los indicados documentos mas que *Tonnage built* (1), y debe ser así, pues la misma diferencia se nota, comparando los datos ingleses referentes á Francia, con la estadística oficial francesa que tenemos á la vista.

Los astilleros del Reino Unido alcanzaron la mayor producción en 1883, el descenso fué de gran importancia en el 84, siguiendo la baja en la producción en el 85, para llegar en 1886 á una cifra á que no habia descendido desde el año 1867.

En los tres años siguientes aumentó en cambio la demanda de un modo extraordinario, especialmente en 1889 en que la producción, si bien algo inferior á la de 1883, volvió á ser enorme, alcanzando á 1.209.361 toneladas de arqueo bruto, pero á partir de este año ha ido en los sucesivos teniendo una ligera disminucion, hasta el 93, en el que el descenso con relación al año anterior fué de gran entidad, como se ha dicho ya.

El estado siguiente nos manifiesta la producción de los últimos cinco años.

Año.	BUQUES DE VAPOR		BUQUES DE VELA		TOTAL	
	Núm.	Arqueo bruto.	Núm.	Arqueo bruto.	Núm.	Arqueo bruto.
1889	595	1.083.793	95	125.568	690	1.209.361
1890	651	1.061.619	92	133.086	743	1.194.705
1891	644	878.353	181	252.463	822	1.130.816
1892	512	841.356	169	268.594	681	1.109.950
1893	438	718.277	98	118.106	536	836.383

En todos los distritos, aun en los más ventajosamente situados, se notan los efectos de la acentuada crisis en las construcciones navales, y está á la vista también, que los astilleros que de larga fe-

(1) *Tonnage of Vessels Built in the United Kingdom.*

cha existen en el Támesis y el Mersey no pueden resistir la competencia con otros del Reino Unido, por hallarse, según dicen los ingleses, alejados de los centros de producción de las primeras materias, y van desapareciendo paulatinamente. Han estado muchos años sosteniéndose con la reputación en otros tiempos alcanzada de la perfección en la mano de obra hecha por sus afamados carpinteros de ribera, sus armadores, sus remachadores, sus ajustadores, etc., pero hoy se trabaja en el Clyde y en el Tyne con tanto esmero y tanto gusto como en el Sur y el Oeste de Inglaterra.

La construcción naval está á punto de desaparecer del Támesis. El renombrado en otros tiempos astillero de Samuda no existe ya; el de Thames Iron Company no ha puesto nuevas quillas en el año 93, y estaba amenazado de seguir el mismo camino que la casa de Samuda, por falta de trabajo, pero en la primavera última celebró un contrato para la construcción de un acorazado de 11.000 toneladas. Poco antes de estallar las hostilidades entre la China y el Japón, dispuso este último Imperio la adquisición de dos buques blindados, encomendando la construcción de uno á la expresada Thames Iron Company, y la del otro á los Sres. Armstrong Mitchell & C.^o, de Newcastle.

Los Sres. G. Rennie & C.^o y R. & H. Green han construido sólo embarcaciones de poco porte, la mayor parte de ellas destinadas á servicios locales, tales como el transporte de petróleo y grano en el Támesis (1). Quedan sin embargo en actividad los astilleros de los Sres. Thornycroft y Yarrow para la construcción de torpederos y caza-torpederos.

El Presidente del Consejo de Administración del ferrocarril del Millwall, Mr. Birt, tocó este asunto relativo á la decadencia de la construcción naval en el Támesis en su Memoria anual (22 de Febrero de 1894). «La empresa de este ferrocarril, decía Mr. Birt, ha experimentado una disminución notable en su tráfico, debida

(1) La Thames Iron C.^o construyó nuestra fragata blindada *Vitoria* y otros buques de guerra; los Sres. Green la fragata, también blindada, *Arquímedes*, y los Sres. Rennie el buque flotante de Cartagena.

principalmente á haber cesado las construcciones navales en el Támesis. Hace pocos años existían allí dos astilleros importantes que pagaban miles de libras de jornales, y han desaparecido. Es cosa sabida que en el Sur no pueden obtenerse los materiales tan baratos, pero la fama que tenían estas casas de su mano de obra superior, era motivo para que se pagaran más caros los buques por ellas construidos. Otra de las causas que contribuyó á la clausura de estos establecimientos fué la actitud de los operarios con sus exigencias excesivas.»

En cuanto á los astilleros del Mersey, en el *meeting* anual celebrado en 30 de Enero último (1894) en Saint George's Hall, por la *Liverpool Shipsmith's Association*, manifestó el Presidente, Mr. Hoult, que sentía no poder congratularse del estado de las construcciones navales en el Mersey.

Hizo mención de las gradas vacías, y de que se oía decir por todas partes que la construcción naval, tan próspera allí en otros tiempos, iba desapareciendo de la localidad.

«Hace todavía muy pocos años, continuó, que los buques construidos en Liverpool eran admirados por todo el mundo, siendo considerados como los mejores, pero en la actualidad, los pedidos que debieran venir al Mersey, van al Clyde, al Tyne, á Barrow y á Belfast, y la razón de ello es, que nuestros constructores no pueden competir con los de estos centros.

Los armadores de Liverpool que defienden, como es natural, sus intereses, tienen en construcción fuera de aquí buques por valor de un millón de libras esterlinas, contratados en astilleros que pueden producir á más bajo precio que nosotros.

El armador de Liverpool tiene que competir, no sólo con los demás del país, sino también con los extranjeros, que en muchas naciones están protegidos con primas.»

Y digamos ahora algo de los progresos realizados en el Reino Unido durante los últimos 30 años, en los que se ha operado una transformación tan grande en la construcción naval.

No es nuestro propósito hacer la historia de estos adelantos, debidos en gran parte á la inteligencia y espíritu emprendedor de los

ingleses, lo cual nos desviaría de nuestro objeto. Obras especiales hay que se ocupan de la materia (1) haciendo la debida justicia á sus grandes ingenieros y á sus hombres de negocios eminentes, en las que se hace mención de las mejoras introducidas en la industria, señalando al propio tiempo las obras de excepcional importancia llevadas á cabo en los astilleros y en los talleres de construcción de máquinas, que marcan un paso hacia adelante dado en la senda del progreso, y sólo nos proponemos resumir en breves frases estos adelantos.

Hemos hecho ya notar que en la construcción del *carpo boat* no han tenido hasta ahora rival los astilleros del Reino Unido, debiendo también aquí consignar que en la producción de los demás tipos, y especialmente en la de los buques de altura destinados al servicio de pasajeros han descollado igualmente, produciendo esos palacios flotantes que surcan los mares, verdaderas maravillas de la construcción naval, y en los que tienen aplicación los grandes adelantos modernos de las ciencias y de las artes, encaminados á alejar los riesgos de la navegación, á reducir considerablemente el tiempo empleado en las travesías y á aumentar la comodidad y el *comfort*, evitando así hasta donde es posible las molestias inherentes á los viajes de mar.

Donde estos progresos se destacan de un modo notable es en las líneas que hacen la navegación á los Estados Unidos.

La velocidad en las líneas inglesas que navegan con rumbo al Este ó al Sur no es tan grande como en las que cruzan el Atlántico.

El movimiento de pasajeros entre Europa y los Estados Unidos es muy superior al que existe en las demás líneas de navegación, pues se acercó á medio millón el número de los desembarcados en New York en 1893, habiendo llegado á 582.000, en 1891. (2)

(1) Además de los libros clásicos relativos á la Construcción naval y á las máquinas de vapor marinas, pueden consultarse sobre este particular los siguientes; *Pollock*,—*Modern shipbuilding and the men engaged in it* y *Haldane*,—*Civil and mechanical engineering popularly and socially considered*.

(2) El *Engineering* de 2 de Marzo de 1894 trae un interesante artículo sobre el movimiento de pasajeros de todas las líneas de navegación entre las costas de Europa y New York.

La gran velocidad, lo mismo en los ferrocarriles que en los vapores, resulta muy cara.

No es de una importancia capital para la mayor parte de las compañías de navegación, en las que el principal ingreso lo constituyen los fletes de las mercancías, el que las travesías se abrevien algún tanto, pero no sucede lo propio en las líneas que hacen la carrera de New York, en las que predomina el pasaje, siendo éste el elemento esencial con que aquellas se alimentan.

En la construcción de estos buques destinados á la navegación entre Europa y las costas de la América del Norte, es donde más han sobresalido y dado pruebas de su habilidad los constructores ingleses.

Pero á esos perfeccionamientos de los trasatlánticos modernos no se ha llegado sino paso á paso, con mejoras sucesivas que se han ido introduciendo en la construcción nával, muy especialmente durante los últimos 20 años, las cuales vamos ligeramente á apuntar.

El empleo del acero dulce obtenido por los procedimientos de Bessemer y Siemens-Martin, y muy especialmente este último, de ductilidad y tenacidad notabilísimas comparativamente á las de los hierros laminados, y que permitía en un principio disminuir en un 20 por 100, con arreglo á las tablas del Lloyd, los espesores de los materiales aplicados á la construcción del casco, dando mayor amplitud al exponente de carga y á los pesos destinados al aparato motor y al generador; los nuevos sistemas de construcción con los dobles fondos y la multiplicidad de compartimientos estancos, que además de dar gran solidez y resistencia al casco aseguran las condiciones de flotabilidad del mismo en accidentes desgraciados producidos por choques ó varadas; los procedimientos modernos de ventilación que mejoran las condiciones higiénicas y *comfort* del pasaje, y á los que se han aplicado con éxito los motores eléctricos; los potentes medios de achique que en el remoto caso de ocurrir una avería contribuyen á la insumergibilidad del buque; el servicio de contraincendios dispuesto para inundar en breve espacio de tiempo el compartimiento que fuere necesario; la apli-

cación en gran escala de la maquinaria hidráulica para llenar todos los fines á los que años atrás se aplicaba la fuerza manual primero, y la de vapor más tarde, tales como el gobierno del buque, la maniobra de los cabrestantes, molinetes, chigres y demás aparatos destinados á la carga y descarga, á elevar las cenizas de la cámara de calderas, á virar las máquinas motoras y á cerrar las puertas estancas de los túneles de cámaras de máquinas, con cuyas instalaciones hidráulicas se evita el ruido inherente á las máquinas de vapor aplicadas á los objetos indicados, consiguiéndose además una notable economía de combustible; el empleo de la electricidad para el alumbrado en sustitución del peligroso y desagradable de aceite, con lámparas incandescentes en el interior, que no dan calor sino muy ligero, ni olor, ni productos de combustión; los grandes focos de luz en el exterior, con los que puede verse á largas distancias, distinguiéndose una boya á más de dos millas, y alejando por lo tanto los riesgos de choques ó varadas.

Los adelantos en la industria siderúrgica, por otra parte, que permiten elaborar materiales homogéneos extra-dulces para la construcción de las calderas, con los cuales pueden soportar éstas con seguridad las grandes presiones á que se hallan hoy sometidas con espesores relativamente reducidos, y la disminución de pesos consiguiente; la reducción de pesos también en las máquinas, debida al empleo de los aceros Siemens-Martin tanto moldeados como forjados, así como el fluido comprimido de Whitworth, el bronce fosforado, el manganésado y el metal delta; la producción más económica del vapor y su mejor utilización, para cuyos fines se han empleado sucesivamente las calderas perfeccionadas, los hornos de Fox y de Purvis, los condensadores de superficie con las bombas centrifugas independientes para la circulación, las máquinas de alta y baja y más tarde las de triple, y aun de cuádruple expansión, mejoras encaminadas todas á conseguir mayor rendimiento con menor consumo de combustible.

Con estos adelantos relativos á motores y generadores han podido construirse é instalarse en un espacio relativamente pequeño las potentes máquinas y calderas de los grandes trasatlánticos mo-

dernos tales como el *Paris* y *New York* de cerca de 20.000 caballos y las del *Campania* y *Lucania* de 30.000, con todas sus máquinas auxiliares.

El estudio científico y completo además de las condiciones de estabilidad de los buques, que enseña á proyectarlos con las condiciones propias para el elemento en que deben moverse; los progresos en la geografía física del mar y el perfeccionamiento en los instrumentos y cartas de navegación, alejan más y más en los buques modernos las contingencias de un naufragio, y sólo teniendo en cuenta esta gran suma de adelantos realizados en todos los ramos de las construcciones navales y de la navegación, es como se comprende que puedan surcar los mares sin peligro á las velocidades extraordinarias que podrán verse en el estado que se inserta más adelante.

Donde más se señalan los progresos que llevamos indicados, según hemos dicho ya, es en los buques de las distintas líneas de navegación que hacen la carrera á New York, en cuya construcción, como se ha dicho ya, se han distinguido notablemente los astilleros del Reino Unido, pero también en Francia y Alemania se ha seguido el progreso iniciado en las líneas inglesas, y no estará de más que dirijamos una rápida ojeada al material que se ha ido construyendo para este servicio desde que empezó á hacerse con buques de vapor.

La Compañía de Cunard y la Peninsular y Oriental inauguraron casi simultáneamente el servicio postal con buques de vapor, en 1840, pero durante algunos años las mejoras en el material, tanto en lo que se relaciona con el andar, como en los repartimientos, para dar mayor comodidad al pasaje, permanecieron estacionarios. Como las transacciones con los Estados Unidos iban tomando un gran desarrollo, la *British and North American Royal Mail Company*, como se denominaba entonces la Compañía de Cunard, consideró necesario construir buques de mayor porte y de más velocidad. En 1847 se duplicó el número de viajes, aumentándose la subvención anual del Gobierno inglés de 81.000 libras esterlinas á 173.340, reforzándose la flota con cuatro vapores que tenían un

50 por 100 más de arqueo que los anteriores y muchas mejoras en los repartimientos, encaminadas á dar más comodidad al pasaje, cuyos buques sobrepujaban á todos los que á la sazón había á flote.

Á todo esto, en los Estados Unidos iba creándose mucha riqueza, debido á lo cual aumentó considerablemente el pasaje para Inglaterra, y los repartimientos que se consideraban suficientemente buenos para los emigrantes y hombres de negocios, parecieron algo pobres para el acudalado *tourista yankee*, y al propio tiempo que se aumentaba el andar, se desplegaba cada vez más lujo y mayor refinamiento en las cámaras, camarotes y salones. Entonces empezó la competencia con la fuertemente subvencionada compañía americana de Collin, y con la línea de Inman, que salió á la palestra como aquella, en 1850, con sus buques de hierro de propulsor helizoidal. Hubo un tiempo en que la línea de Collin parecía que iba á alcanzar la supremacía sobre todas, pero la pérdida de dos de sus hermosos buques y la negativa del Gobierno americano á aumentar la subvención, fueron la causa de que en el año 1858 dejase el campo libre á las líneas inglesas. Los buques de la Compañía Inman continuaban navegando con éxito en 1862 con su nuevo propulsor, que se vió obligada á introducir. En 1871 se aumentó la lista de las compañías trasatlánticas con la White Star Line, que había trabajado hasta entonces con una línea de clipers, empezando el servicio con media docena de magníficos vapores construidos en Belfast, muy superiores á los que hasta entonces se habían empleado, y ocho años después, la Guion Line, que tenía ya quince de existencia, presentó el *Arizona*. Para colocarse á la altura de la época, la Compañía de Cunard construyó el *Servia*, la Inman el *City of Rome* y Sir William Pearce, en representación de la Guion Line, contrató el *Alaska*, llamado por los ingleses el primer galgo del Atlántico. Siguiéron á éste el *Aurania* y el de triste recuerdo que se llamó *Oregon*, y en 1884, la National Line, que había ocupado durante 21 años una posición modesta, hizo un esfuerzo presentando el *América* que, como es sabido, alcanzó un éxito extraordinario, siendo vendido más tarde al Gobierno italiano.

En este año puede decirse que empezaron las regatas del Atlán-

tico, que tanto interés despertaron en los años sucesivos. En 1885 añadió á su flota la Compañía Cunard, el *Etruria* y el *Umbria*, y en 1886, dieron también los alemanes del Norte pruebas patentes de sus progresos en la construcción naval, con el *Aller*, el *Teave* y el *Saale*. Tres años después vino el primer trasatlántico de doble hélice, el *Notting Hill*, y empezaron á hacerse unas travesías notabilísimas, que fueron sobrepujadas más tarde por el *Teutonic* y el *Majestic*, que á su vez lo fueron más adelante por otros más perfeccionados. En 1890 y 1891 presentó la Compañía alemana Norddeutscher Lloyd el *Sprea* y el *Havel*, de construcción nacional, la línea de Hamburgo el magnífico buque *Fürst Bismarck*, salido del astillero de Stettin y la Compagnie Générale Transatlantique *La Touraine*, que es uno de los más hermosos, si bien no el de mayor andar entre los destinados á la navegación del Atlántico.

No hemos hecho mención de los notabilísimos buques *City of Paris* y *City of New York*, pertenecientes á la Compañía Inman, en la cual había interesados muchos capitales americanos, y que durante algún tiempo fueron los de más andar entre los de la carrera de New York. Estos buques, que en el día se llaman *Paris* y *New York*, fueron abanderados, como es sabido, en los Estados Unidos, para lo cual hubo que hacer una ley especial, y hoy navegan en bandera americana.

Y para terminar esta ligera reseña, debemos hacer mención del *Campania* y el *Lucania*, pertenecientes á la Compañía de Cunard, que ha vuelto á colocarse con estos soberbios buques á la cabeza de las líneas que cruzan el Atlántico, siendo probable que conserve largo tiempo este puesto, porque las grandes velocidades, á las que no puede llegarse sino con buques de dimensiones extraordinarias, resultan costosísimas para las compañías de navegación.

Háblase, sin embargo, del de triple hélice proyectado para la White Star Line por los Sres. Harland & Wolf.

Pasemos ahora á ver las condiciones de los buques empleados en estas navegaciones, entre los cuales incluimos, también, el *Great Eastern*, como término de comparación, aunque no fué construido para este servicio.

Características de los buques de vapor empleados en el servicio entre Europa y las costas de los Estados Unidos de América desde el año 1838.

NOMBRE DEL BUQUE	Año de la construcción	DIMENSIONES PRINCIPALES			Arqueos	Caballos indicados.
		Eslora total.	Manga.	Puntal.		
Royal William	1838	53,34	8,23	5,31	700	400
Sirius	1838	60,96	7,77	5,56	703	600
Great Western	1838	71,93	10,77	7,05	1,340	750
British Queen	1839	80,91	11,43	8,23	1,863	700
Britannia	1840	76,20	10,51	6,83	1,150	740
Great Britain	1843	98,75	14,69	9,60	3,270	1,500
América	1848	82,29	11,58	7,70	1,825	1,200
Asia	1850	88,39	13,71	7,31	2,227	2,000
Arctic	1850	91,44	13,71	9,60	2,800	2,000
Persia	1855	118,87	13,71	9,12	3,300	3,600
Adriatic	1857	115,82	15,24	10,06	3,670	3,600
Great Eastern	1858	210,61	25,23	14,69	18,915	11,000
Scotia	1862	121,92	14,57	9,30	3,871	4,000
City of Paris	1866	109,42	12,32	7,99	2,651	2,600
Russia	1867	116,74	13,11	8,75	2,959	2,500
City of Brussels	1869	126,49	12,29	8,27	3,081	3,000
Oceanic	1871	131,67	12,50	9,45	3,707	3,300
City of Richmond	1874	142,64	13,26	10,36	4,780	4,000
Britannic	1874	142,64	13,78	10,27	5,004	5,100
City of Berlin	1875	158,49	13,41	10,67	5,491	5,200
Arizona	1879	144,78	13,84	10,88	5,147	6,300
Servia	1881	162,15	15,80	11,56	8,500	10,000
City of Rome	1881	182,87	15,94	11,28	8,144	11,500
Alaska	1881	158,49	15,24	11,58	6,400	11,000
Notting Hill	1881	132,58	13,75	8,08	3,920	2,800
Aurania	1882	147,82	15,91	11,37	7,269	8,500
Oregon	1883	158,49	16,52	12,19	7,375	13,000
America	1884	139,90	15,64	11,77	5,528	9,500
Etruria	1885	158,49	17,47	11,64	7,718	14,500
Aller	1886	138,68	14,63	10,55	5,400	7,974
City of Paris	1889	170,68	19,26	11,95	10,500	18,500
Columbia	1889	146,30	17,07	11,58	7,578	13,680
Teutonic	1889	177,39	17,58	11,95	9,686	17,500
Normannia	1890	158,49	20,52	11,58	8,716	16,352
Fürst Bismarek	1890	158,49	17,56	11,58	8,874	17,000
Spree	1890	147,82	15,85	11,58	6,963	13,000
La Touraine	1891	164,59	20,12	10,54	9,209	16,000
Campania	1893	188,97	19,81	13,11	12,950	30,000

NOTA. El Umbra es igual al Etruria; El City of New York al City of Paris, llamados hoy New York y Paris; el Majestic al Teutonic; el Havel al Spree y el Lucania al Campana.

El aumento de velocidad alcanzado en este servicio desde el año 1864 podrá verse en los estados que van á continuación. En 1840, que es cuando se constituyó la Compañía de Cunard, el promedio del andar en los viajes de ida era de 9½ millas y en el año siguiente se hizo una travesía de regreso á razón de 10½. Diez años después, ó sea en 1850, se rendían los viajes en un sentido con un promedio de velocidad de 13½ millas, y en el otro á razón de 13.

Los progresos realizados en los 20 años siguientes no fueron de gran importancia.

En los estados que van á continuación podrá verse cómo ha ido aumentando el andar de los trasatlánticos desde 1864 hasta llegar á los magníficos buques presentados por la Compañía Cunard en 1893, uno de los cuales, el *Lucania*, según vemos en el *Times*, ha realizado nueve travesías consecutivas entre New York y Queens-town con una velocidad media de 21,50 millas por hora.

TRAVESÍAS VERIFICADAS ENTRE QUEENSTOWN Y NEW YORK
POR LOS PRINCIPALES TRASATLÁNTICOS DE LAS COMPAÑÍAS INGLÉSAS

De Queenstown á New York.

VAPORES	Compañías.	Año	Tiempo invertido en la travesía.			Distancia navegada. — Millas.	Velocidad media en el viaje.
			D.	H.	M.		— Millas por hora.
Scotia	Cunard	1864	8	15	35	2,783	13 1/2
Id.	Id.	1866	8	4	34	2,851	13 3/4
City of Paris	Inman	1867	8	4	1	2,700	13 3/4
Adriatic	White Star	1872	7	23	17	2,778	14 1/2
City of Berlin	Inman	1875	7	18	2	2,829	15
Britannic	White Star	1876	7	13	11	2,795	15 1/4
Germanic	Id.	1877	7	11	37	2,809	15 1/2
Britannic	Id.	1877	7	10	53	2,862	15 1/4
Arizona	Gulion	1880	7	10	57	2,761	15 1/4
Alaska	Id.	1882	7	6	53	2,893	16
Oregon	Id.	1884	6	9	42	2,792	19 1/4
Etruria	Cunard	1885	6	5	31	2,821	19
Unbela	Id.	1887	6	4	32	2,810	19 1/4
Etruria	Id.	1888	6	1	55	2,855	19 1/2
City of Paris	Inman	1889	5	19	18	2,788	20,01
Majestic	White Star	1891	5	18	8	2,777	20,11
Teutonic	Id.	1891	5	16	31	2,778	21,35
City of Paris	Inman	1892	5	15	58	2,785	20,45
Id.	Id.	1892	5	14	31	2,782	20,67
Campania	Cunard	1893	5	13	23	2,786	20,99
Id.	Id.	1893	5	9	25	2,785	21,50
Lucania	Id.	1893	5	12	17	2,789	20,93
Id.	Id.	1894	5	8	38	2,788	21,65

De New York à Queenstown.

VAPORES	Compañías.	Año.	Tiempo invertido en la travesía.			Distancia navegada. — Millas.	Velocidad media en el viaje. — Millas por hora.
			D.	H.	M.		
Scotia	Cunard	1863	8	3	»	2,731	11
City of Brussels	Inman	1869	7	22	3	2,786	13 ³ / ₄
Baltic	White Star	1873	7	20	0	2,813	15
City of Berlin	Inman	1875	7	15	28	2,829	15 ¹ / ₂
Germania	White Star	1876	7	15	17	2,894	15 ³ / ₄
Britannic	Id.	1876	7	12	37	2,882	16
Arizona	Gordon	1879	7	9	11	2,840	16
Alaska	Id.	1882	6	22	»	2,791	16 ³ / ₄
América	National	1881	6	15	9	2,815	17 ¹ / ₂
Oregon	Gordon	1881	6	11	0	2,823	18 ¹ / ₂
Etruria	Cunard	1887	6	3	30	2,830	19 ¹ / ₂
City of Paris	Inman	1890	6	»	29	2,894	20
Id.	Id.	1889	5	21	38	2,792	19 ³ / ₄
Id.	Id.	1889	5	22	50	2,783	19, 19
Majestic	White Star	1890	5	23	16	2,800	19, 61
City of New York	Inman	1891	5	22	50	2,782	19, 34
Teutonic	White Star	1891	5	21	3	2,796	19, 79
City of New York	Inman	1892	5	19	57	2,814	20, 11
Carnarvon	Cunard	1894	5	12	7	2,812	21, 29
Id.	Id.	1894	5	9	25	»	»
Lucania	Id.	1895	5	13	30	2,808	21
Id.	Id.	1894	5	7	18	»	»

NOTA. La distancia mínima recorrida por los transatlánticos ingleses de la carrera de New York en sus navegaciones con rumbo al O., ó sea en los viajes de ida, es de 2,783 millas. En los viajes de vuelta el recorrido es de unas 23 millas más. Estas derrotas solo se hacen desde el 15 de Julio al 15 de Enero; en los otros seis meses el recorrido es de unas 100 millas más, por temor a los accidentes con las bancas de nieve.

No pueden negarse á los ingleses las dos cualidades que en grado eminente les asignaba un ilustre publicista francés, la *iniciativa* y la *perseverancia*.

El *Great Eastern*, propiamente llamado el *Leviatan*, de cuyo buque no podemos menos de hacer mención al ocuparnos, aunque sea someramente, de las construcciones navales del Reino Unido, es una prueba patente de ello.

Su construcción, sin embargo, fué un gran error comercial, hasta el punto de que las pérdidas experimentadas por los distintos propietarios de este coloso entre el año 1853, en que se firmó el contrato para su construcción, y el 67, pasaron de un millón de libras esterlinas. Sabido es que se sacó algún partido de él empleándolo para tender cables eléctricos de grandes dimensiones, cuya em-

presa hubiera presentado algunas dificultades de no contar con un buque de tanto porte; pero los beneficios que con este servicio pudo reportar, no compensan los quebrantos correspondientes á los largos períodos de inactividad á que estuvo generalmente condenado, por falta de aplicación á ningún objeto útil ó remunerador.

La condición esencial fijada en el programa redactado para proyectar el *Great Eastern*, fué la de que embarcara combustible suficiente para el viaje de vuelta en las largas navegaciones á la India ó á la Australia, á que se le destinaba, pero las cosas han cambiado mucho desde entonces y la explotación de las minas de carbón se ha extendido por todo el mundo. Los progresos realizados, además, en la metalurgia y en la construcción de las máquinas de vapor marinas y la mejor utilización del vapor en éstas, que se traducen en una gran economía del combustible consumido, pudiendo decirse que en los últimos 20 años se ha reducido á menos de la tercera parte para el mismo trabajo desarrollado; han sido las causas principales que han contribuido á que no fuese coronado por el éxito el atrevido pensamiento de los constructores del *Leviatan*, quienes, adelantándose á su época, no pudieron tener en cuenta muchos factores importantes entonces desconocidos, y que los progresos con posterioridad realizados han introducido en la construcción naval.

Las dimensiones de los nuevos trasatlánticos de la Compañía de Cunard, se aproximan ya bastante á las del *Great Eastern* (1), como podrá verse en el estado inserto en la página 143.

Después de los buques pertenecientes á las líneas trasatlánticas, los más dignos de estudio en el Reino Unido son los empleados en la navegación entre Inglaterra y las costas del Continente, y entre las Islas Británicas entre sí. Una revista importante de Londres (2)

(1) Sobre este asunto pueden verse el interesante artículo del *Engineering* correspondiente al 21 de Abril de 1893 con el título *The Cunard Royal mail twin-screw steamers Campania and Lucania* y la Memoria *Fast Ocean Steamships* by Francis Elgar, leída en la *Institution of Naval Architects* y publicada en el tomo correspondiente á 1894.

(2) *Engineering* del 10 de Agosto de 1894.—*The portents of marine construction.*

publicó recientemente un artículo interesante sobre la materia, en cuyos detalles no podemos entrar.

Respecto á materiales para las construcciones navales, se emplea casi exclusivamente el acero, como lo hemos hecho notar, á lo que ha contribuido mucho el Lloyd, cuya influencia en los astilleros de la Gran Bretaña, donde se observan sus reglas y preceptos, es de gran peso.

Desde el momento que reconoció la superioridad del buque de hierro sobre el de madera, fueron en aumento sus exigencias para la construcción de embarcaciones de esta última clase, especialmente en lo que á escantillones se refiere. Lo propio pudiéramos decir de los buques de acero respecto á los de hierro, pues es sabido que, tan pronto como fueron admitidos los aceros dulces en la construcción naval, se hicieron concesiones importantes en sus espesores, comparativamente á los exigidos para los materiales de hierro.

En cuanto á los buques comunes de carga, sólo diremos dos palabras.

Respecto á los de vela, ha habido en los últimos años la tendencia á hacerlos de mayores dimensiones, de formas más llenas y de menos andar, si bien el promedio de los construidos en el 93 acusa un ligero descenso, como podrá verse en la página 127.

Los buques de vapor han ido también creciendo en dimensiones y mejorando notablemente en muchos accesorios y en otros pequeños detalles, tales como el de igualar en lo posible la capacidad de las bodegas instalando los aparatos de carga y descarga en armonía con los volúmenes de aquéllas y con el servicio que tienen que llenar, estudiando los tiempos empleados en la carga y descarga de mercancías con el fin de que puedan quedar las bodegas vacías al mismo tiempo, lo cual es de mucha importancia para el armador.

Llevados de hacer construcciones económicas, se ha llegado á relaciones entre la obra viva y el paralelepípedo circunscrito de 0,82, cuando hace diez años nunca se pasaba de 0,74, habiendo disminuido como consecuencia de esto en más de una milla el andar

medio de los buques, debido á que de este modo se pueda dar la tonelada de carga, *dead weight capacity*, más barata, pero las líneas de agua de esta clase de embarcaciones son poco aceptables.

De novedades en tipos de buques de carga hay bien pocas, y se han indicado ya en la página 127.

Las dimensiones de esta clase de buques han ido constantemente en aumento, como se ha dicho ya, habiéndose llegado á construirlos de 9.000 toneladas de carga, y resta ahora saber si resultará á la larga, para un armador, más económico el transporte de las 9.000 toneladas en un solo casco, ó en dos.

Los fletes están por los suelos, pero ¿son los fletes bajos los que han conducido á la construcción de buques de mayor porte, ó los buques de mucho arqueó los que han traído consigo la baja de fletes?

En los magníficos trasatlánticos de que hemos hecho mención con todos los perfeccionamientos y refinamiento introducidos en ellos en los últimos años se han conseguido, es cierto, mayores velocidades, pero ha sido á costa de dar cada vez menores dividendos á los accionistas.

El negocio de cruzar el Atlántico en poco más de cinco días, resulta ruinoso para los armadores.

El buque común de carga, por el contrario, se ha ido haciendo de un año á otro de formas más llenas y con máquinas de menor potencia, resultando más económico, pero de menos andar, y es indudable que en ambos casos, en el uno por exceso y en el otro por defecto, se ha pasado de límites razonables.



III.

Efectos del régimen del libre cambio en Inglaterra.—Reacción acentuada en la política comercial de las naciones del Continente.—Opiniones del Príncipe de Bismarck.—Revisión de los Aranceles de aduanas en Alemania y en la mayor parte de las naciones de Europa.—Situación difícil creada al Reino Unido.—Crisis persistente en la industria siderúrgica inglesa.—Descenso en la producción y baja de precios.—Opiniones del Presidente del Instituto del hierro y el acero de Londres.—Discurso del Presidente de la Asociación para el comercio del hierro y del acero.—El exceso de producción y los precios ruinosos en las construcciones navales.—Opiniones del *Times* y del *Economist* de Londres, y de la prensa del Clyde y del Tyne.—Discursos del Presidente que fue, y del que lo es actualmente, de la Sociedad de Ingenieros navales de la costa S. E. de Inglaterra.—Juicios de la revista *Industries and Iron*.—Baja de precios de los buques de carga en el Reino Unido.—Precios de los buques en construcción en los astilleros ingleses.—Necesidad de protección en el Continente para la industria de la construcción naval.—Competencia exagerada de los astilleros ingleses en la construcción de buques de guerra.—Pérdidas en la construcción de cruceros para el Almirantazgo inglés.—Ayuda del Gobierno británico a los astilleros del país.

El régimen del libre cambio produjo en el Reino Unido un doble efecto beneficiosísimo para el país: proporcionó en primer término amplios mercados á sus productos, contribuyendo de este modo al desarrollo consiguiente de la industria, y aumento por otra parte su potencia comercial en tan vasta escala, que llegó á hacer de esta nación el depósito central del mundo entero.

No es, pues, de extrañar, que los ingleses sean partidarios convencidos de la libertad de comercio, estando admirablemente preparados para practicar el libre cambio, que les reporta tan grandes utilidades.

Pero los países con que tienen que cambiar sus productos, salvo raras excepciones, se encuentran en muy distinto caso, no contando con elementos para resistir la concurrencia del Reino Unido.

De aquí la acentuada reacción que de algunos años á esta parte se nota en la mayoría de las naciones del continente europeo.

El príncipe de Bismarck tomó la iniciativa en Alemania, en 1879, para la revisión de los Aranceles de aduanas, y en su carta dirigida al Consejo Federal, así como en el notable discurso sobre el im-

puesto y contra el libre cambio pronunciado en el Reichstag, están expuestas las teorías de este eminente hombre de Estado sobre la política comercial que convenía seguir á su país.

«Necesitamos, decía el ilustre Canciller, derechos protectores, moderados, pero justos, y esto es lo único que pedimos.

Hasta ahora hemos conocido el libre cambio; y aunque éste no haya sido tal cual lo piden los idealistas, se levantan formidables protestas, y es preciso reconocer, porque se trata de hechos, *que nos hemos convertido en un mercado para el exceso de producción del extranjero*, y que es necesario, ya que no cerremos del todo, que entornemos al menos las puertas de nuestra casa.»

Citaba más adelante los países que prosperaban al amparo de la protección, diciendo que las naciones abiertas al libre cambio avanzaban como los cangrejos, excepción hecha de Inglaterra, que también iba inclinándose nuevamente hacia las ideas proteccionistas.

«En cuanto á nosotros, continuaba, desde que rebajamos los Aranceles, vamos debilitándonos progresivamente y para poner término á este estado de cosas no podemos recurrir á teorías; debemos apelar á la experiencia, á hechos prácticos.»

El Parlamento alemán, siguiendo las inspiraciones del ilustre estadista mencionado, entró resueltamente en el régimen protector en el año 1879, aprobando unos Aranceles de Aduanas con derechos bastante elevados, los cuales sufrieron recargos mayores en los años 1881, 1884, 1885 y 1887.

Austria, que había sido muy liberal desde 1860 á 1877, modificó parcialmente sus Aranceles en este último año.

En 1882 aumentó á 357 el número de artículos sujetos al pago de derechos, recargando en un 50 por 100 los 68 que á la sazón existían, y en 1887 se elevó este recargo á 100, 150 y 200 por 100 para los productos agrícolas, y á 100 y 150 para los productos industriales.

Suiza, que se contentó de 1851 á 1884 con un Arancel puramente fiscal, elevó los derechos el 84, aprobando en 1887 su Arancel protector.

En cuanto á Rusia, á contar de 1882 fué aumentando los derechos de aduanas, año tras año, hasta que en 1891 se aprobó la ley proteccionista que hoy rige, y que contiene derechos prohibitivos para muchos artículos.

Italia, en donde prevaleció el libre cambio desde 1863 á 1878, entró también en el camino de la protección, imponiendo derechos elevados en 1878 y 1887, y muy especialmente en el Arancel que hoy rige, que es el de 1890, en el cual hay varios artículos gravados con más del 50 por 100 de su valor.

En Francia se entró resueltamente en el régimen proteccionista en 1892 y en cuanto á España, los Aranceles que hoy rigen, de 31 de Diciembre de 1891, puestos en vigor en 1.º de Febrero de 1892, están inspirados también en la protección á la industria nacional.

La actitud en que se han colocado la mayor parte de las naciones de Europa, ha creado una situación difícil al Reino Unido.

Si los ingleses pudiesen arreglar á su gusto el Continente, como pretendían, asignando á la mayor parte de las naciones el papel de consumidoras y reservándose la misión de producir para las demás, entonces irían las cosas muy á su gusto, pero desde el momento que estas naciones, convencidas de los grandes beneficios que trae consigo la producción (1), se esfuerzan en bastarse á sí mismas utilizando sus propios recursos y pretenden ser productoras también, dándose leyes apropiadas para amparar su industria; tiene que disminuir la demanda que antes se hacía á naciones como Inglaterra, de mayor potencia industrial, las cuales, además de satisfacer las necesidades del mercado interior, contaban con otras de fácil acceso en el exterior, para su exceso de producción.

Pero esta producción excesiva, para cuya exportación van las dificultades en aumento, tiene que ir reduciéndose cada día á más estrechos límites, y esto es precisamente lo que está sucediendo en el Reino Unido, no siendo por lo tanto de extrañar que la industria de las construcciones navales, y la siderúrgica que le sirve

(1) En la pag. 12 y siguientes hemos procurado poner de relieve estos beneficios para las industrias que concurren principalmente á la construcción naval y otras similares.

de base, se encuentren allí en una situación angustiosa, para la que no se ve fácil remedio, porque las causas que la originan no parecen de carácter transitorio.

Para juzgar con más exactitud este asunto, creemos preferible recoger las opiniones de los hombres que por la posición que ocupan en la industria están en condiciones de conocer la situación de ésta, así como de la prensa más importante de la capital y de los distritos de mayor producción en el ramo de las construcciones navales.

El *Instituto del hierro y el acero de Londres* ha celebrado su reunión de Otoño del año actual (1894) en Bruselas, y los miembros del mismo pertenecientes al Reino Unido que han visitado el Continente, han regresado á su país algún tanto alarmados de los progresos que han visto en las fábricas de hierro y acero.

Uno de estos miembros publica en el *Glasgow Herald* de 6 de Octubre último (1894) sus impresiones, que no pueden ser más pesimistas para la industria siderúrgica del Reino Unido.

«He leído y he oído hablar mucho, dice, de la competencia belga y alemana pero jamás tuve ocasión, hasta ahora, de estudiar el asunto sobre el terreno.

Había yo acariciado siempre la idea, que en mi concepto es una vulgaridad, de que la Gran Bretaña ha llegado á una supremacía industrial inexpugnable en la producción de hierros y aceros, debida á la gran escala en que están montadas sus industrias, á las dimensiones de sus altos hornos y á la gran potencia y velocidad de sus trenes de cilindros; unido á todo lo cual, la superioridad de nuestros operarios, tenía que dar inevitablemente por resultante productos de hierro y acero más baratos y mejor acabados. Pero debo confesar que esta creencia mía ha recibido un rudo golpe con motivo de la visita hecha á las fábricas belgas.

Como hombre de experiencia y con una práctica de más de 20 años en la fabricación de hierros y aceros de Escocia, no tengo reparo en decir que nuestros vecinos del Continente han hecho de algún tiempo á esta parte tales progresos en la industria siderúrgica, que de no prestar nuestra más preferente atención al asunto,

no tan sólo dejaríamos de mantenernos en nuestras posiciones, sino que quedaríamos postergados en la lucha que sostenemos por la supremacía en la industria del hierro y el acero.

Nuestros vecinos, continuaba, pueden producir á más bajo precio que nosotros.»

Habla después de un pedido de 5.000 toneladas de aceros hecho del extranjero á una respetable casa de comercio de Escocia, la cual ha tenido que recurrir por segunda vez para servirlo á las fábricas alemanas, que ofrecían precios mucho más ventajosos que las inglesas y escocesas.

Hace luego mención de contratos de planchas de acero para calderas con destino á Italia, que antes se encomendaban á las fábricas del Oeste de Escocia, y que suministran en la actualidad los fabricantes belgas, haciendo notar más adelante que van perdiendo los mercados extranjeros, siendo desalojados de ellos por belgas y alemanes, y lamentándose por fin, de la importación creciente de viguetas extranjeras para la construcción de edificios, que se hace en el mismo Londres, así como de carriles para tranvías, chapas, barras, etc., con todo lo cual se muestra muy alarmado.

Pero no debe sorprendernos esta alarma del fabricante escocés, pues la industria siderúrgica y sus derivadas en todos los ramos, contándose entre éstas la de las construcciones navales, atraviesan en la actualidad en el Reino Unido una crisis muy acentuada: la producción de hierros y aceros disminuye constantemente, no obstante la baja extraordinaria de precios, que ha llegado á límites sorprendentes, y creemos conveniente oír también las opiniones sobre este particular del ilustre Presidente del Instituto ya mencionado del hierro y el acero, primera autoridad en la materia, quien, en el discurso inaugural de las sesiones de la primavera última (2 de Mayo de 1894) se expresaba del modo siguiente:

«Mi ilustre predecesor el Dr. Percy os hablaba en 1886 de la gran depresión de las industrias del hierro y el acero y del exceso de producción de las mismas añadiendo que, de no aumentar el consumo, debía limitarse la producción, y esto se ha repetido muchas veces desde entonces. El Reino Unido es demasiado pequeño

para alimentar nuestras inmensas fábricas; hemos perdido la mayor parte de los mercados del Continente, á causa de la subida de sus derechos arancelarios inspirados en la proteccion que dispensan á sus industrias y en el propósito que abrigan de dar trabajo á sus obreros, y dirigimos con ansiedad nuestras miradas á otros países en demanda de nuevos mercados que reciban los productos que elaboramos, con el fin de conservar nuestra produccion y de aumentarla á ser posible.

La elaboracion de carriles Bessemer, que en 1886 alcanzó á 730.343 toneladas, descendió en 1893 á 579.386, y el precio que en el año 86 fué de 4 libras, 13 chelines, 10 peniques, llegó á bajar en algún caso, en el 93, á 3 libras 12 chelines.»

Se queja después de los concursos abiertos en Alemania para el suministro de carriles en los cuales no se hecho la adjudicacion á casas inglesas, no obstante ser más bajas las proposiciones presentadas por éstas que por las fábricas alemanas, y de la perturbacion que dichas fábricas, muy protegidas en su país, causan en el mercado inglés, colocando pequeñas partidas de hierro y acero á precios ruinosos y haciendo bajar los productos ingleses, añadiendo, que si bien no pueden quejarse de la proteccion que otras naciones dispensan á sus productos, tienen derecho á protestar de esos derechos tan elevados que permiten se les haga una guerra tan desigual en su propio país.

Y continúa más adelante:

«Jamás desde la fundacion de este Instituto hemos atravesado una crisis más penosa que al presente, pues á las dificultades comerciales debemos añadir las constantes exigencias de nuestros obreros en demanda de aumento de jornal ó disminucion de horas de trabajo.

La gravedad de la situacion reclama la atencion más preferente de los hombres de negocios y de los hombres de Estado.

Hay que dedicarse con empeño á descubrir los mercados que pueda haber para nuestros productos, y pensar seriamente en la necesidad de dar ocupacion á nuestros obreros, y empleo al capital.

No debemos abrigar la menor esperanza de que los Estados Uni-

dos ni las naciones del continente europeo consuman nuestros hierros y aceros, pues cuentan con elementos para sus propias necesidades, y si sus derechos actuales no fueren suficientes para impedir la entrada de nuestros productos, está en su mano el elevarlos hasta donde les fuere necesario.»

Otra de las sociedades importantes en el Reino Unido en lo que á la industria siderúrgica se refiere, es la *British Iron Trade Association*, la cual ha celebrado este año por primera vez sus sesiones anuales fuera de Londres, siendo Glasgow el sitio elegido para la reunión.

El Presidente Mr. Jackes, miembro del Parlamento, llamó la atención en la sesión inaugural (30 de Octubre de 1894) sobre el periodo de depresión que atraviesa la industria, siendo las causas principales, la gran competencia extranjera, el aumento en el costo de la mano de obra, y las lamentables cuestiones entre el capital y el trabajo.

Con referencia á la jornada de 8 horas dijo, que todos los que piensan cuerdamente desean que la condición del obrero sea la mejor posible, pero en vista de la activísima competencia que existe, la limitación indicada traería consigo nuevos desastres y resultaría fatal para obreros y patronos.

La situación de la industria de las construcciones navales del Reino Unido no es en la actualidad más satisfactoria que la de la siderúrgica, y creemos conveniente á propósito de este particular, consultar las opiniones de la prensa más competente del Reino Unido respecto á los dos puntos importantes que hemos señalado anteriormente, los cuales están íntimamente ligados, á saber: el exceso de producción, y los precios de contrato ruinosos de los astilleros de aquel país.

Hé aquí cómo se expresaba el periódico *The Times* del 2 de Enero último en su revista anual correspondiente al año 1893, respecto al exceso de producción.

«Rara vez han atravesado la industria de la navegación y de la construcción naval del Reino Unido un año tan desastroso como el pasado.

Las construcciones navales de los tres últimos años han arrojado un aumento tan considerable en el material de la marina mercante que ha ocasionado una competencia extraordinaria en todos los negocios, llegándose á fletes muy poco remuneradores. Gran parte del tonelaje ha estado inactivo durante el año 93, por la dificultad de procurarse fletes á ningún precio.

Y no debe sorprendernos este resultado, si tenemos en cuenta toda la extensión que han alcanzado las construcciones navales durante los tres últimos años. En este periodo produjeron los astilleros del Reino Unido 3.761.000 toneladas, de las que correspondieron 688.000 al extranjero.

Las exclusiones anuales por pérdidas de buques y otras causas ascienden á 300 ó cuando más 350.000 toneladas, de modo, que la mayor deducción que por este concepto puede hacerse, es de 1.050.000 toneladas.

Para la marina de guerra y con destino á otras aplicaciones se construyeron 306.000 toneladas durante los tres años, y descontando las correspondientes tres partidas indicadas del tonelaje construido, queda un resto de 1.717.000 que representa el aumento que ha tenido la marina mercante inglesa desde 1891 á 1893, ambos inclusive, y nada hay que pueda justificar este aumento, del cual el 80 por 100 ha sido en buques de vapor.»

Después de trascritas las opiniones del reputado periódico de la City, consideramos también oportuno dar á conocer las de otras publicaciones importantes tales como el *Economist* de Londres, y el *Newcastle Journal*, el *Greenock Telegraph* y el *Glasgow Herald* de la prensa más acreditada del Tyne y del Clyde, en cuyas márgenes están instalados los astilleros más renombrados del Reino Unido.

Los precios de las construcciones navales han ido allí disminuyendo incesantemente en los últimos años, llegando á ser ruinosos, y causa sorpresa ver la actividad que reina en muchos de aquellos astilleros no obstante los tipos que han regido últimamente, pues es seguro que en la mayor parte de los casos no podrán cubrir los gastos, y varios contratos pudiéramos citar, de

constructores muy conocidos, que han cerrado con pérdidas los balances de buques cuya construcción se les había encomendado. Hé aquí lo que sobre la baja de precios decía en Septiembre del año último (1893) la importante revista de Londres *The Economist*:

«Durante el mes anterior ha reinado en Escocia, y especialmente en el Clyde, una animación inesperada en el ramo de las construcciones navales. Se pusieron las quillas de 20 buques, la mayor parte de ellos de vapor, pedidos por armadores de Glasgow, y con las órdenes recibidas de otros puntos del Reino Unido, se calcula que el nuevo tonelaje contratado en este mes pasa de 50.000 toneladas. Los contratos cerrados en Julio fueron poco numerosos, por el contrario de lo que aconteció en el mes de Junio, en que se celebraron gran número de ellos, siendo el resultado, que pasa de 100.000 toneladas lo contratado en el trimestre que termina en fin de Agosto.

Considerando el estado de los fletes y lo poco remunerador que ha llegado á ser el negocio de los armadores, han causado sorpresa estos grandes pedidos, pero la explicación está en los bajísimos precios á que los constructores ofrecen los contratos y en la superabundancia de capitales sin colocación.

El tipo convenido en la mayor parte de los casos ha sido el de 6 libras, pero también se ha aceptado el de 5 libras, 13 chelines y 6 peniques en la costa del Este. Jamás se han cerrado contratos á precios tan bajos, que nosotros sepamos, y no deja de ser una tentación para los armadores que saben que, en la lucha de fletes que tienen que sostener, han de defenderse mejor con buques adquiridos tan baratos y que reúnen los adelantos modernos.

Aunque quedan todavía algunas gradas vacías, el tonelaje contratado asegura ocupación á la mayor parte de los astilleros escoceses para el próximo invierno.

Estos destellos de actividad se han comunicado naturalmente á la industria siderúrgica, cuyas principales fábricas tienen también mucho trabajo.»

El *Newcastle Journal* se expresaba como sigue respecto á la

cuestión de precios y á la competencia siempre creciente del Reino Unido:

«Jamás se han conocido en la historia de la construcción naval precios como los que han regido en el año 1893; las dimensiones de los buques han ido creciendo y cada vez se acentúa más la tendencia á construirlos de mayor tonelaje.

Los precios de contrato más bajos para los buques de vapor comunes del comercio, han sido de 6 libras por tonelada de carga, y los de las planchas de acero para la construcción naval, descendieron al mínimo de 4 libras 15 chelines, á que se cotizaron en Junio del mencionado año. Los astilleros de la costa Nordeste de Inglaterra fueron favorecidos en el 93 con pedidos de Alemania y Noruega, especialmente de esta última nación, cuya marina de vapor va aumentando bastante á causa principalmente del menor seguro que tienen que pagar comparativamente á los buques ingleses, y á no tener línea de flotación de carga máxima (y á que se tripulan con más economía, añadiríamos nosotros).

La competencia es cada vez más activa en toda clase de buques. Empezaron á construirse, por ejemplo, los vapores-algibes para el transporte del petróleo en bruto, dando buenos rendimientos á los armadores, pero al año bajaron los fletes de los mismos á la mitad.»

El *Greenock Telegraph*, aunque procurando atenuar algo lo dicho por la prensa en general, no puede menos de reconocer que se construye con exceso en las siguientes líneas:

«Es difícil prever lo que acontecerá en el porvenir en un ramo tan complejo y tan vasto como el de las construcciones navales, pero al examinar el gran aumento de tonelaje de vapor que nos acusan las estadísticas del año 1893, conviene que nos fijemos en la naturaleza y clase de los buques construídos y en el objeto á que han de aplicarse. Gran parte de la producción se destina á la marina de guerra, al servicio postal ó de pasajeros, al transporte del petróleo en algibes, ó al del ganado, y hecha la deducción de estos buques especiales, el remanente que queda para los de carga comunes y corrientes, no es tan considerable. Está fuera de duda, sin embargo, que hay en construcción un número excesivo de buques,

y sería beneficioso para los navieros el que resistiesen á las tentaciones de los constructores, que les ofrecen precios tan bajos, y dejasen de celebrar contratos por algún tiempo. De haberse hecho esto antes de ahora, el descenso de tonelaje debido á las pérdidas del año último, y muy especialmente á los siniestros ocurridos en los temporales de los días 17, 18 y 19 de Noviembre, hubiera absorbido el exceso de producción.»

El popular periódico el *Glasgow Herald* se expresaba también sobre este asunto como sigue:

«El año 93 se ha señalado por un descenso considerable en la producción. Las estadísticas que se reciben de todos los distritos nos manifiestan disminución constante de tonelaje en todos ellos, sin que haya el menor indicio de que vuelva á reinar la actividad de otros tiempos.»

No hay nuevos pedidos, porque no hacen falta más barcos.

Se nos dirá que escasean las empresas en las que pueda emplearse el capital con la seguridad de conseguir utilidades, pero la industria de la construcción naval tiene en contra suya una desventaja, y es, que los productos obtenidos no pueden guardarse en espera de mejores tiempos, como sucede con otras mercancías. El barco que sale de un astillero hay que emplearlo enseguida, sean ó nó remuneradores los fletes, si se quiere sacar algún partido de él, pues de otro modo, á juzgar por la experiencia de estos últimos años, se expone el armador á que en 4 ó 5 se haga anticuado el buque.

La consecuencia natural de este estado de cosas es, que todo aquel que no tiene necesidad de adquirir material para hacer un servicio determinado de una línea regular de vapores, no hace nuevos pedidos, reservándose para mejores tiempos.»

Y por fin, el corresponsal que tiene en el Tyne una importante revista técnica de Londres (1), decía recientemente lo que sigue:

«El estado en que se encuentra la industria de las construcciones navales es tan grave, que no puede menos de inspirar alarma,

(1) *The Marine Engineer*.—*Trade notes from the Tyne*.—L.º de Octubre de 1894.

y hace temer que la situación que atravesaremos el próximo invierno será penosísima, pues los pedidos que se reciben son insignificantes, para compensar la obra entregada y la que hay entre manos próxima á su terminación.

No debe sorprendernos el que no haya pedidos, si se considera lo poco remunerador de los fletes, que obliga á muchos armadores á amarrar sus buques, optando así por el menor de los males.

Las cuestiones habidas en este distrito con los operarios durante la mayor parte del año, han contribuido á agravar la situación, y no es fácil prever cuándo llegarán aquéllas á una solución satisfactoria.

Pasan de media docena los astilleros del Tyne en los que se han paralizado por completo las obras, y en varios otros establecimientos, solo tienen trabajo para un cortísimo número de obreros.»

Para terminar con las opiniones relativas á la crisis acentuada por que está pasando la industria de la construcción naval en el Reino Unido, conviene oír el parecer de personas tan autorizadas como los presidentes saliente y actual de la Sociedad de Ingenieros navales de la costa N. E. de Inglaterra, en cuyos astilleros se ha construido siempre á más bajo precio que en ninguna otra parte del mundo.

El último presidente que fué de esta Sociedad terminaba su discurso del año anterior (1) del modo siguiente:

«Creo también de mi deber decir algo respecto á la perspectiva de la industria de las construcciones navales.

El porvenir se presenta sombrío, sin que vislumbremos un rayo de esperanza, como no sea el considerar que la situación ha empeorado en términos, que se ha llegado á límites de los que no se puede pasar. Cualquier variación que ocurra tiene que traducirse precisamente en tendencias al alza, y en una mejora, tanto para el capital como para el trabajo.

Respecto á este punto debo haceros presente que, parece haberse

(1) *North-East Coast Institution of shipbuilders & engineers.*

Discurso del Presidente Sr. Thompson en el *meeting* anual del mes de Octubre de 1893.

echado en olvido que los capitalistas de hoy, son los obreros de otros tiempos. Lo que hace falta es la emulación por el trabajo que antes existía y que me temo va desapareciendo. Mejorando la educación podría alcanzarse un nivel intelectual más elevado, y cultivando hábitos de sobriedad y templanza se llegaría á relaciones más cordiales entre ambas partes. Deben hacerse cargo todos, de que tienen que recorrer juntos el mismo camino y que nada van ganando, ni los unos, ni los otros, con los antagonismos que pueden surgir.»

El discurso de Mr. Richardson, presidente actual de la Sociedad mencionada, leído en el *meeting* de este año (Octubre de 1894), consagrado al ramo de maquinaria, es tan pesimista como el de su antecesor y hacia presente en él la necesidad en que se encuentra el Reino Unido de prestar la atención más preferente á los adelantos modernos, extendiéndose principalmente en consideraciones sobre el gran partido que puede sacarse, bajo el punto de vista económico, en los talleres de construcción de máquinas, de las aplicaciones de la ciencia eléctrica.

Hablando después de la decadencia de la industria inglesa, decía: «Otro factor que de año en año va adquiriendo una importancia mayor, es la competencia de las naciones extranjeras, debiendo consignar aquí, que esas ideas lamentables que tanto y tan enfáticamente se han propagado de nuestra superioridad en la mano de obra, no tienen razón de ser en el día, como en otros tiempos. La generalización de la maquinaria y el gran número de aplicaciones que ha alcanzado, han sido la causa de esta nivelación, muy especialmente en el caso de la construcción de máquinas, donde las herramientas mecánicas juegan un papel tan importante.»

La prensa inglesa ha consagrado interesantes artículos á este discurso.

«El Presidente Mr. Richardson puntualiza, dice una revista profesional, (1) algunas de las observaciones que hicimos recientemente con respecto á la industria del hierro y del acero, y mani-

(1) *Industries and Iron*, del 25 de Octubre de 1894.

fiesta al propio tiempo la necesidad en que nos encontramos de aprovecharnos de todos los adelantos en las aplicaciones de la ciencia á la ingeniería y á la industria.

Nuestros competidores en todos los países van por este camino y es preciso reconocer que, como decía muy acertadamente Mr. Richardson, nuestra mano de obra no es por ningún concepto tan superior en la actualidad, comparativamente á la de otras naciones, como lo era años atrás; la generalización de la maquinaria en todos los países, y la aplicación creciente de ésta á los usos industriales, ha producido el efecto de nivelar las condiciones de las artes mecánicas en proporción tal, que ha venido á anular la ventaja que con nuestra prioridad habíamos alcanzado en otro tiempo.

Mr. Richardson hizo muy bien en acentuar la nota pesimista, continúa, pues no cabe la menor duda de que por muchos conceptos estamos viviendo de nuestra reputación del pasado, no habiéndonos hecho cargo todavía de las grandes transformaciones ocurridas en los últimos 30 ó 40 años, en el modo de ser de la industria.

Hace ya tiempo, nos decía Scott Rusell, que la nación inglesa llevaba medio siglo de estar recogiendo el fruto de la inventiva de un puñado de hombres de genio que habían creado toda la maquinaria moderna, habiendo recibido al propio tiempo los dones que la Providencia le había otorgado con la riqueza acumulada durante muchos siglos y almacenada en las entrañas de la tierra en la forma de carbón y de hierro, lista para ser beneficiada en este siglo de los progresos industriales.

Obra del genio inglés fué el que, para los trabajos de la industria confiados antes á la inteligencia y á la mano del hombre, bastaran luego sólo el carbón y el hierro, y ya nuestros conciudadanos se hicieron la ilusión de que eran superiores por su habilidad y mayor civilización á los de otras naciones del Continente que les rodeaban, desprovistas de carbón, de hierro y de industrias.

Nada ocurrió durante medio siglo para despertarnos de este letargo en que estábamos sumidos, y las obras de los ingenieros in-

gleses, y el carbón y el hierro inglés, se cotizaban á precios altísimos en todo el mundo.

En artículos anteriores nos hemos ocupado de la mala situación en que se encuentra la industria del hierro y el acero en el Reino Unido, y ahora debemos añadir que en el Continente se producen máquinas y herramientas mecánicas, admirablemente proyectadas y construidas, á precios, á que los talleres ingleses no pueden pensar por un momento en llegar.

Respecto á la maquinaria y á las construcciones navales debemos hacer notar, que los clientes principales que en otro tiempo teníamos, construyen en el día el material que necesitan.»

Y por fin, y para no extendernos más sobre este particular, diremos que el tema elegido por Mr. Jhon Inglis, Presidente de la *Institution of Engineers and Shipbuilders of Scotland*, para su discurso inaugural leído en Glasgow en Octubre último (1894), fué *La Maquinaria y el exceso de producción*.

Con lo que llevamos expuesto basta para hacer resaltar la acentuada crisis que atraviesan en Inglaterra la industria siderúrgica y la de las construcciones navales, así como los grandes progresos que en la maquinaria están haciendo las naciones del Continente.

Como consecuencia del exceso de producción y de la falta de pedidos en armonía con la extraordinaria potencia industrial del Reino Unido, la baja de precios en las construcciones navales es de gran importancia de algunos años á esta parte, como podrá verse en los estados que van á continuación.

Los ingleses han dado ahora en contratar sus buques mercantes tomando por unidad la tonelada de carga, *dead weight capacity*, en vez de la tonelada de arqueo bruto, *gross tonnage*, que dá la capacidad interior del buque, la cual es más lógica y natural y se presta á menos cuestiones y abusos, y creemos conveniente consignar los precios correspondientes á ambas unidades.

PRECIOS de algunos buques comunes de carga, de vapor y de acero, construidos en el Reino Unido en los años 1874, 1884 y 1894.

Año de la construcción.	Arqueo bruto. — Toneladas.	Carga. — Toneladas.	PRECIO POR TONELADA DE ARQUEO BRUTO.			PRECIO POR TONELADA DE CARGA.		
			Librs.	Chels.	Pens.	Librs.	Chels.	Pens.
1874	922	1.382	22	4	0	14	16	6
1874	2.000	3.000	20	0	0	13	6	8
1884	4.001	4.600	16	5	0	11	1	11
1884	2.282	3.420	12	14	5	8	9	9
1884	2.598 <small>de hierro</small>	3.900	14	11	9	9	14	4
1894	1.700	2.600	10	18	10	7	2	9
1894	2.550	3.830	9	14	0	6	6	6
1894	3.200	5.000	9	10	7	6	2	0

Los datos que hemos reunido en este estado corresponden, según se indica, á buques comunes de carga construidos en los tres años que se expresan, y aunque no tienen el mismo arqueo, como sería conveniente para poder apreciar con exactitud la baja de precios (pues es sabido que el valor de la unidad disminuye á medida que aumenta el porte de los buques) á la simple inspección del estado se hace patente dicha baja, que es de gran importancia, y nos manifiesta que el precio de los mencionados buques comunes de carga se ha reducido en los últimos 20 años á la mitad.

Los jornales no han experimentado variación sensible, pues el ligero aumento que han tenido no es para tomado en cuenta, pero no ha sucedido así con los materiales.

En 1874, costaba la plancha de acero para las construcciones navales á 14 libras 10 chelines, en 1884 empezó á pagarse á 11 con 6, bajando en pocos meses á 6 con 6, siendo el precio en la actualidad de 4 libras 17 chelines 6 peniques.

Las horas reglamentarias de trabajo que en 1874 eran 57, son en la actualidad, 51 para los astilleros, en donde los operarios están á la intemperie, y 54 en los talleres de maquinaria, ó sean, 8½ diarias para los primeros, y 9 para los segundos, y se gestiona para que queden reducidas á 8, correspondiendo 48 á la semana, distribuidas de este modo: 8½ en los cinco primeros días y 5½ el sábado, quedando libre la tarde de este día para el descanso.

Los que han disminuído notablemente son, los beneficios de los constructores.

A continuación podrán verse las características y precios de buques que se hallan en construcción, comprendiéndose entre ellos, dos del estado precedente.

BUQUES DE CARGA que hay en la actualidad en construcción en distintos astilleros del Reino Unido, con expresión de sus dimensiones principales y precios de contrato.

Escala.	Manga.		Puntal.		Ar- queo bruto.	Tono- ladas de carga.	Caba- llos indi- cados.	PRECIO DE CONTRATO								
								Del casco.	De las máqui- nas.	TOTAL.	Por tonelada de arquitectura.			Por tonelada de carga.		
											Libras.	Libras.	Libras.	Libras.	Ch.	P.
330	32	0	39	3	3,200	5,000	1,500	20,700	9,800	33,500	9	10	7	6	2	0
329	41	6	24	4	3,100	4,650	1,350	19,300	9,450	28,750	9	5	0	7	3	1
330	41	6	29	0	2,900	4,700	1,350	20,000	9,450	29,450	10	3	1/4	6	5	4
344	40	6	24	4	2,900	4,350	1,250	18,800	8,750	27,550	9	10	0	0	7	1
300	40	0	23	0	2,600	4,000	1,150	16,300	8,050	24,350	9	7	3/4	6	4	0
295	40	0	27	0	2,300	3,700	1,100	17,800	7,700	25,500	11	1	9	6	17	10
260	37	0	19	0	1,700	2,600	800	13,000	5,600	18,600	19	18	10	7	3	1

Pero los precios para los buques comunes de carga de 4,000 toneladas para arriba, todavía llegaron en algunos casos á estar más bajos que los consignados en el estado precedente.

Después de puestas las quillas de estos buques, sabemos de uno que se contrató á 4 libras 5 chelines *la tonelada de carga del casco* y á 6 libras *el caballo indicado de las máquinas*, resultando á 6

libras esterlinas escasas la tonelada de carga del buque completo, cuyas características son las siguientes:

311 pies de eslora \times 40 pies 6 pulgadas de manga \times 21 pies 11 pulgadas de puntal.

4.150 toneladas de carga con 21 pies 4 pulgadas de calado.

Cilindros: 23 pulgadas \times 37 $\frac{1}{2}$ \times 61 $\frac{1}{2}$ \times 39 pulgadas de carrera.

Caballos indicados 1.200.

Resultando por lo tanto:

El precio del casco á 17.637 libras 10 chelines.

El de las máquinas á 7.200 libras.

Y el buque completo á 24.837 libras 10 chelines.

Ó sea, á menos de 6 libras esterlinas la tonelada de carga del buque completo.

Ahora bien, en presencia de ese estado de cosas que llevamos expuesto, y principalmente de la extraordinaria potencia industrial del Reino Unido, y del desequilibrio creciente entre la demanda y los medios de producción, que hace forzar los precios hasta límites inverosímiles, ¿cómo es posible que sin una protección razonable por parte del Gobierno pueda vivir y desarrollarse en el Continente la industria de la construcción naval?

No son ya los 300 francos que nos decía la Comisión parlamentaria francesa, ó sean 12 libras esterlinas (véase pág. 41) lo que cuesta la tonelada de arqueo bruto del *cargo boat*, sino 9 $\frac{1}{2}$ libras á lo sumo, 237 $\frac{1}{2}$ francos.

Con la firme resolución que abrigan los astilleros ingleses, (y de que han dado muchas pruebas), de tener en marcha sus establecimientos, aun trabajando á los precios insostenibles de que se ha hecho mérito, no es fácil prever cuál será el término de esta anómala situación, pero de todos modos, salta á la vista la imperiosa necesidad que hay en España de una ley que, á semejanza de las que rigen en Francia y en Italia, ampare nuestra naciente industria de las construcciones navales, contra la que tan hondas raíces tiene en la Gran Bretaña.

Antes de terminar esta sección relativa á los buques de carga, creemos conveniente consignar las condiciones de los cuatro tipos

más importantes de esta clase de embarcaciones que hoy se construyen en los astilleros ingleses.

CARACTERÍSTICAS DE LOS MEJORES TIPOS DE BUQUES DE CARGA EN CONSTRUCCIÓN
EN EL REINO UNIDO EN EL AÑO 1894.

Toneladas de carga.	3,000	4,000	5,000	6,000
Dimensiones principales	277' x 38'-6" x 29'-3"	315' x 40'-6" x 33'	333' x 42" x 29'-3"	355' x 43" x 29'-6"
Tipo de buque	<i>Awning deck</i>	<i>Awning deck</i>	<i>Spar deck</i>	Tres cubiertas
Calado en carga	49 pies	21 pies	23 pies	23 pies 6 pulgadas
Desplazamiento	4,440	5,860	7,470	8,300
Coefficiente de afinamiento	0,77	0,77	0,77	0,77
Peso del casco	1,200 T	1,570 T	1,840 T	2,000 T
Coefficiente del casco	0,55	0,555	0,54	0,545
Peso de las máquinas	240 T	290 T	330 T	390 T
Cilindros	22" x 35" x 59"	23" x 38" x 62"	24" x 39" x 64"	28" x 44" x 72"
Carrera	39"	42"	42"	48"
Calderas	2 de 13'-8" x 9'-4"	2 de 14'-6" x 9'-9"	2 de 14'-9" x 11'-0"	2 de 14'-6" x 15'-0"
Superficie de caldeo	3,440 p ²	3,800 p ²	4,200 p ²	7,000 p ²
Velocidad media	9 millas	9	9 1/2	10

La competencia entre los astilleros del Reino Unido es, como se ha dicho ya, cada vez más acentuada en las construcciones de la marina mercante, pero sucede también lo propio en las destinadas á la marina militar que se encomiendan á la industria privada. Los precios de adjudicación han sido en muchos casos ruinosos; pudiéramos citar algunos contratos de éstos, pero sólo haremos mención de los relativos á los cruceros de faja de 5.500 toneladas construidos por los Sres. Napier & C.^o, de Glasgow, la Earl's Shipbuilding C.^o, de Hull, y la Thames Iron C.^o

El empeño que mostraron estos astilleros, que no andaban abundantes de trabajo, en conseguir los pedidos del Gobierno fué tan grande y las proposiciones tan bajas que, como era de esperar, no pudieron llevar á cabo sus compromisos sin tener un déficit considerable. Las pérdidas en cada uno de los contratos se hacen subir á 60.000 libras esterlinas y se trata en la actualidad del modo de indemnizar á las casas constructoras de los perjuicios sufridos. Claro está que en estricta justicia no tienen derecho á ninguna indemnización por parte del Gobierno, pero el grande y legitimo interés que inspira allí la industria, y la benevolencia con que se mira en los centros oficiales este importantísimo ramo de la riqueza del país, conducirán seguramente á buscar soluciones favorables á los industriales perjudicados. En el Reino Unido, sin embargo, más que en ninguna otra nación, es preciso guardar las formas.

En el caso actual hay que echar la culpa á los inspectores, y así se ha hecho en las reclamaciones entabladas por dichas casas constructoras, en las que, según se dice de público, se acusa á los mencionados funcionarios de la Administración de haber rechazado sin motivo muchos materiales, y de haber empleado una severidad excesiva en el cumplimiento de su cometido, exigiendo la ejecución de obras, y suministro de efectos, que deben considerarse como *actos* del contrato.

El estudio del asunto se ha encomendado á Sir S. E. Reed, miembro del Parlamento, y Director que fué de Construcciones navales del Almirantazgo, y estamos seguros de que el resultado

como se ha indicado ya, no será contrario á los intereses de la industria privada.

El Gobierno inglés, que sabe apreciar en todo lo que valen los beneficios que la industria de las construcciones navales producen al país, acude solícito en su auxilio en la medida de sus fuerzas, siempre que ésta necesita de su ayuda.

No deja de ser extraño, que esas ruidosas manifestaciones de la opinión para aumentar el material de la marina de guerra, coincidan generalmente con épocas de acentuada crisis de la industria en las que, como es natural, se hacen sentir más los beneficiosos efectos de la protección oficial.

El solo anuncio de que el Almirantazgo va á encomendar la construcción de algunos buques á la industria privada, influye poderosamente en el mercado, los astilleros y las fábricas se reaniman, se afirman los precios, y renace la actividad y la confianza en los centros productores.

Se recordará la activa campaña que se hizo hace cinco años en el Reino Unido abogando por un aumento considerable en el material de la marina de guerra, como consecuencia de lo cual se llevó al Parlamento un Presupuesto extraordinario llamado el *Naval Defence Act* de 1889, (1) en el que se hallaba comprendida la construcción de 70 buques:

- 10 de combate;
- 42 cruceros, y
- 18 cañoneros-torpederos.

Total 70 buques con un desplazamiento de 335.000 toneladas y 600.000 caballos á la velocidad máxima.

Estos buques se hallan ya construidos y su costo, según datos oficiales, ha sido de 22 y $\frac{1}{4}$ millones de libras esterlinas, ó sea, al cambio de 28,50 pesetas por libra, 653 y $\frac{1}{3}$ millones de pesetas.

(1) En la página 149 y siguientes del *Naval annual* (1894) de Lord Brassey, pueden verse extensas noticias de esta ley.

Pero una vez agotado este crédito, y no obstante haberse añadido tan poderosos elementos á la marina militar de Inglaterra, vuelve otra vez á plantearse el mismo problema, coincidiendo con una época de crisis también, y á repetirse en la prensa, en los *meetings* y en el Parlamento, los mismos argumentos, afirmándose por los hombres políticos de todos los partidos, que la Gran Bretaña correría serios peligros de no reforzar en breve periodo de tiempo su poder marítimo.

El Gobierno, como es consiguiente, no puede permanecer indiferente ante los clamores de la opinión y vuelve á consignar nuevos créditos para construcciones navales, con gran satisfacción de los astilleros del país.

Hé aquí cómo se expresaba una de las publicaciones más importantes del Reino Unido en asuntos marítimos, la *Shipping Gazette*, con motivo de la ayuda prestada por el Gobierno á la industria privada en los primeros meses de este año (1894), en ocasión en que ésta atravesaba un periodo de crisis muy persistente.

«La mayor actividad desplegada en los arsenales y la adjudicación á la industria particular de los cruceros *Terrible* y *Powerful* han dado por resultado la subida de precios en los materiales, así como en el costo de los buques, que puede graduarse hoy en un 5 por 100 más que á fin del 93. Hay también la posibilidad de que el programa de construcciones navales del próximo año económico contribuya á aumentar más el precio del acero, y por lo tanto el de los buques.

Habiendo tenido pues lugar esta subida de precios, y con la perspectiva de la construcción de buques de guerra en los astilleros particulares, los armadores tienen que renunciar por el momento á celebrar contratos á los bajos tipos del año último.»

Sobre este mismo tema de la benéfica influencia ejercida por la acción del Gobierno en la industria de las construcciones navales del Reino Unido nos decía Mr. Knight, secretario de la *United Society of Boiler-makers and Iron shipbuilders*, en su Memoria de Febrero último (1894), lo siguiente:

«Los informes que nos llegan de los distritos nos ponen de ma-

nifiesto, que en todas las industrias relacionadas con las nuestras hay una reacción muy favorable.

El programa naval del Gobierno (1) ha estimulado indudablemente las construcciones navales, pues en el mes pasado se han celebrado muchos contratos en todos los distritos, y están otros varios en vías de cerrarse, con lo cual tendrán algunos astilleros asegurado el trabajo para todo el año.

Los pedidos de planchas y barras á las fábricas del Norte con motivo de esta reanimación de los astilleros han sido tan importantes, que necesitarán algunos meses para hacer las entregas, y en cuanto á los precios, han subido 10 chelines para las planchas y 7 chelines 6 peniques para los angulares. La mayor parte de las fábricas de acero de Escocia tienen ya trabajo y las planchas no pueden obtenerse en la actualidad á menos de 5 libras 10 chelines.

Hay razones para creer que el Gobierno va á gastar 7 millones de libras en construcciones navales, además de lo consignado en el presupuesto ordinario, y esto quiere decir que habrá mucho trabajo para los astilleros particulares.»



(1) *Statement of the First Lord of the Admiralty explanatory of the Navy Estimates for 1894-95.* Este documento en que se da cuenta de la nueva ley *Amending Act of 1893* fué presentado por Lord Spencer al Parlamento en 40 de Marzo de 1894.

CAPÍTULO VI.

La marina de guerra y la industria nacional en España.

I.

PROTECCIÓN DE LA MARINA Á LA INDUSTRIA NACIONAL.

Atmósfera de menosprecio hacia nuestra producción, que ha reinado durante muchos años en España.—Predilección constante de la marina por la industria nacional.—Las adquisiciones de materiales y efectos hechas en el extranjero no dejan el menor rastro de beneficio en el país.—Medios empleados por la marina para estimular la producción nacional.—Los demás ramos de la Administración del Estado no han prestado hasta el día la menor atención á los progresos industriales del país.

En medio de esa atmósfera de menosprecio hacia la industria nacional por parte de unos y de un pesimismo exagerado por parte de otros, en que por muchos años hemos vivido en España, la marina de guerra ha mostrado siempre su predilección por aquella y perseverado en su propósito de que el país, como en otros tiempos, se haste á sí propio para las construcciones y armamentos navales. Todas las naciones de alguna importancia propenden á este fin, apoyadas la mayor parte con empeño por sus gobiernos respectivos, pues aparte de las razones de alta política que aconsejan la conveniencia de contar con elementos para la producción del material de guerra, hay en su abono una consideración importante, la de que los sacrificios que se pidan para este objeto al contribuyente, han de ser necesariamente menos dolorosos cuando el dinero queda en el país, sin más que cambiar de manos, que cuando vá al extranjero, no dejando en pos de sí el menor rastro de beneficio, antes al contrario, viniendo, por lo que

respecta á España, á agravar, como ha sucedido en los últimos años, la ya alarmante cuestión de los cambios.

No estará por lo tanto de más que consignemos aquí cuánto se ha preocupado la marina, y muy especialmente en los últimos años, por encontrar, sin recurrir al extranjero, los elementos que necesitaba para dichas construcciones y armamentos, haciendo notar hasta qué punto ha llevado su firme propósito de estimular á la industria del país, abriendo informaciones á veces, haciendo llamamientos á los fabricantes otras, y recabando en fin, con frecuencia, noticias, por medio de sus funcionarios, para lograr los fines que perseguía de llegar á construir sus buques, sus máquinas y su artillería con materiales de producción nacional.

Pero ningún otro ramo de la Administración del Estado ha prestado hasta ahora, que sepamos, la menor atención á los progresos industriales del país ni venido en ayuda de la marina en su gestión patriótica de favorecer y dar alientos á nuestro renacimiento industrial.

No tenemos noticia de que se haya dado jamás ningún paso por la Administración con el intento de favorecer el empleo de los materiales de producción nacional en el ramo de Obras públicas.

Cuando ha sido necesario adquirir un puente metálico para una carretera, una grúa, una boya ó un tren de limpia para un puerto, se ha pedido al extranjero sin preocuparse de si podía ó no encomendarse el trabajo á las fábricas del país. Y si esto se ha hecho para las obras públicas pagadas con fondos del Erario en la Península, no es de extrañar que se haya tenido en olvido la industria nacional para todo lo que se relaciona con trabajos llevados á cabo por el Gobierno en las apartadas provincias ultramarinas.

Y al tratar de este particular nos viene á la memoria que, en ocasión en que en el Ministerio de Marina se estudiaban las bases para sacar á concurso la construcción en el país de tres cruceros de 7.000 toneladas, con un costo aproximado de 50 millones de pesetas, el Ministro de la Gobernación pedía proposiciones para construir en el extranjero las pequeñas embarcaciones de vapor que era preciso adquirir para el servicio de Sanidad de los puertos, y

el contraste entre el modo de proceder de uno y otro Ministerio no puede ser más grande.

No vamos á detallar todos los trabajos hechos en los últimos años por la marina de guerra para procurarse los múltiples y variados elementos necesarios en las construcciones navales y en las máquinas de vapor marinas, pero sí haremos mención de las gestiones más señaladas llevadas á cabo, con el fin de proporcionarse los materiales más importantes para la construcción de los cascos de los buques y los motores destinados á los mismos, poniendo de relieve su patriótico y prudente proceder cuyo resultado ha sido el conseguir, sin sacrificios dispendiosos, utilizar en gran escala los recursos con que podía brindarle la industria del país, cerrando así la puerta á la importación extranjera.

Y debemos aquí consignar, haciendo justicia á nuestros industriales, que en cuantas ocasiones ha sido necesario su concurso, han estado propicios á satisfacer los deseos de la Administración. Hicieron falta los hierros laminados, y á la excitación de la *Gaceta* dirigida á la industria del país, contestó la importante fábrica asturiana de *La Felguera* montando los trenes para la producción de las barras y de las planchas destinadas á las construcciones navales. Andando el tiempo, los materiales de hierro eran ya inadecuados para el objeto, y la misma fábrica asturiana respondió al llamamiento de la marina implantando la fabricación de los aceros Siemens-Martín, cuyo ejemplo siguieron después las fábricas vizcainas.

En lo que respecta á las máquinas de vapor marinas, los constructores del país, imponiéndose también sacrificios, del propio modo que la industria siderúrgica, han respondido hasta ahora satisfactoriamente á los deseos de la Administración en sus gestiones para irse procurando por etapas sucesivas, á medida que dichos constructores iban acreditando su competencia, tipos de máquinas cada vez más importantes, empezando por suministrar en los tiempos modernos las de alta y baja presión de 160 caballos indicados tipo *Pelicano*, á las que siguieron las de 245 tipo *Paz*, las de 600 del *Magallanes* y sus similares y las de 1.500 del *Isa-*

bel II y otros tres cruceros gemelos; después vinieron las de triple expansión de 11.500 para el *Alfonso XIII*, construyéndose también las de 2.200 caballos del mismo sistema destinadas al *Ensenada*, las de 2.400 del *Nueva España* y las de 2.600 para el *Yáñez Pinzón* y sus similares, y por fin, las de 15.000 caballos que deberán montarse en los cruceros tipo *Cataluña* que están en grada en los arsenales del Estado; abarcando de este modo los talleres del país todos los tipos de máquinas modernas, desde la del pequeño cañonero, hasta las de gran potencia de los cruceros de 7.000 toneladas.

Hechas estas indicaciones, creemos conveniente dar á conocer las gestiones de que se ha hecho mención, practicadas por la marina, para la adquisición de los materiales de hierro y acero, y de las máquinas de vapor con destino á los buques de guerra.

La Administración, como se verá, no se ha distinguido por su prodigalidad, siendo por el contrario muy moderadas las ventajas otorgadas á los industriales.

II.

GESTIONES DE LA MARINA PARA PROGURARSE EN EL PAÍS LOS HIERROS Y ACEROS LAMINADOS CON DESTINO Á LAS CONSTRUCCIONES NAVALES

Llamamiento de 1880 para el suministro de hierros.—Fábricas que respondieron al llamamiento.—Resultados satisfactorios de los hierros presentados por *La Felguera* y *Mieres*.—Adjudicación hecha á *La Felguera*.—Nuevo llamamiento á la industria del país en 1887 para el suministro de los aceros laminados Siemens-Martin.—Buena calidad de los aceros de *La Felguera*.—Petición de esta fábrica, que es desechada, para la celebración de un contrato á largo plazo.—Adjudicación del suministro de aceros para los cruceros en construcción.—Real orden en que se fija el criterio de la marina para la adquisición de hierros y aceros en el país.—Aceros laminados Siemens-Martin de los Altos Hornos.—Gran tren de chapa.—Aceros laminados de los Sres. Heredia, de Málaga, y de la fábrica *La Vizcaya*.—Aceros moldeados Siemens-Martin de la *Aurrescá*.—Aceros moldeados Robert de los *Talleres de Deusto*.—Nuevo concurso para la adquisición de 3.000 toneladas de aceros.—Proposiciones de *La Felguera* y de los Altos Hornos.—Negociaciones entre la Administración y los fabricantes para modificar las proposiciones y llegar á una inteligencia.

En 17 de Abril de 1880 se publicó en la *Gaceta* una circular en la que se decía que, conviniendo tener conocimiento de las condiciones que reunían las planchas de hierro laminado y hierros de ángulo de fabricación nacional, así en lo concerniente á su resistencia y perfección de mano de obra, como en lo que se relaciona con los precios á que pudieran facilitarse, y siendo el deseo del Gobierno que estos productos de la industria del país hallasen cabida en las aplicaciones de nuestra marina de guerra, sosteniendo la competencia en cuanto á la bondad con los similares ingleses y franceses, se hacía un llamamiento á los fabricantes españoles para que éstos presentasen en los arsenales planchas y angulares, á fin de someterlos á las pruebas reglamentarias.

Respondieron al llamamiento *La Felguera*, de los Sres. Duro y Compañía, la *Fábrica de Mieres*, también de Asturias, como la anterior, los Hijos de D. M. Heredia, de Málaga, y los Sres. Portilla, White y C.^ª, de Sevilla.

Las pruebas de los hierros laminados de *La Felguera* y de *Mieres* verificadas en Ferrol respondieron satisfactoriamente á las condiciones requeridas, los remitidos á Cartagena por los Sres. Heredia atestiguaron su bondad, si bien no llenaron cumplidamente las condiciones reglamentarias y se vió que eran susceptibles de mejorarse algo en su fabricación, y en cuanto á los que presentaron los Sres. Portilla en La Carraca, aunque los resultados fueron bastante aceptables, estos materiales tenían, por lo que respecta á la uniformidad, el inconveniente de estar elaborados con hierro de retal.

Como consecuencia de este llamamiento pudo la marina empezar á construir buques en los arsenales del Estado con materiales procedentes de la industria nacional, y la adjudicación que se hizo en Diciembre de 1883 á *La Felguera* del suministro de 1.200 toneladas de hierros laminados con destino á los cruceros en construcción, no estando excluidas de la subasta las casas extranjeras, habla muy alto en favor de esta fábrica cuyos productos, habiéndose probado repetidas veces en nuestros arsenales y empleado en los buques construidos de este metal, respondieron satisfactoriamente por su calidad y resistencia, siendo de sentir que á causa de los progresos de la industria siderúrgica, la marina de guerra no pudiese seguir utilizándolos en gran escala por las muchas ventajas que, para las mismas aplicaciones, presentaban los aceros dulces que á la sazón se elaboraban en naciones más adelantadas.

Hubo, pues, necesidad de hacer un nuevo llamamiento á los industriales del país, y encaminada á este fin se publicó en la *Gaceta* la Real orden de 2 de Marzo de 1887, en la que, cumpliendo la marina su decidido propósito de favorecer en España el desarrollo de la industria de fabricación del acero, armonizándolo con la conveniencia de emplear en sus construcciones navales el material de calidad mejor, á semejanza de lo que en otras marinas de guerra se practicaba, se fijaban cinco bases que implicaban un llamamiento á concurso á nuestros fabricantes nacionales para plantear la fabricación de los aceros por el procedimiento Siemens-Martin, ofreciéndoles al propio tiempo el suministro necesario en los arse-

nales, así para los trabajos que por entonces se llevaban á cabo, como para las construcciones del porvenir.

En esta ocasión respondió también satisfactoriamente á los deseos de la Administración, la industria nacional. En 19 de Agosto del mismo año elevó la Sociedad metalúrgica Duro y C.^a, de *La Felguera*, una instancia al Ministerio de Marina en la cual exponía que había construido un taller para la producción de acero dulce Martin-Siemens, cuyos pormenores detallaba en una Memoria adjunta, consignando también en la misma los medios de que disponía para la transformación del material, en cuyo documento manifestaba igualmente que, no poseyendo á la sazón en España ningún otro establecimiento aquellos recursos, se encontraba dicha Sociedad dentro de las prescripciones de la mencionada soberana disposición de 2 de Marzo anterior, para ser preferida en el suministro del material empleado en los arsenales del Estado, y suplicaba se dictasen las órdenes oportunas para que una Comisión pasase á visitar los talleres de la fábrica de *La Felguera*, así como á inspeccionar los aparatos y procedimientos seguidos para la producción y laminado de los aceros y á verificar las pruebas y los ensayos conducentes al conocimiento de la calidad de los productos, pidiendo por fin, que si éstos llenaban las condiciones exigidas, se entablasen con la expresada Sociedad las negociaciones encaminadas á contratar por un período de algunos años el suministro de hierro y acero que necesitasen los arsenales, y estuviesen dentro de sus medios de fabricación, á fin de que no le resultasen infructuosos los sacrificios de todo género que habían hecho para responder al llamamiento del Ministerio de Marina.

Las pruebas y ensayos de los aceros laminados de *La Felguera* practicados por el ingeniero de la Armada nombrado al efecto, resultaron ser completamente satisfactorios, sobrepujando los límites de alargamiento y tenacidad reglamentarios, pero la marina, teniendo en cuenta que los mencionados Sres. Duro y C.^a, en su ya citada instancia, pedían que en el caso de reconocerse admisibles sus productos, se contratase con ellos por un período de algunos años el suministro del material de hierro y acero que necesi-



sitasen los arsenales, consideró no ser esto conveniente á los intereses de la Administración, porque durante dicho período pudieran, como había lugar fundadamente á esperar, colocarse algunas ó varias otras casas en condiciones de ofrecer á la marina sus aceros fabricados por el procedimiento Siemens-Martin, compitiendo con los de *La Felguera*, y acaso en condiciones más favorables de precios, ó tal vez sobrepujándolos en calidad, con lo que, de contraer la Marina un compromiso con la referida fábrica asturiana en los términos que se solicitaba, tras de verse privada durante algunos años de las ventajas inmediatas que pudieran reportar de la competencia, hubiera dejado cerrada la puerta con menoscabo de la equidad en que debía repartir su protección, á aquellos otros fabricantes que hubieren invertido sus capitales y su trabajo en responder á un llamamiento inspirado en el propósito de fomentar en España esta importante industria.

La Administración consideró además algo elevados los precios fijados y como consecuencia de todo lo expuesto, se adjudicó á *La Felguera* el suministro de 3.040 toneladas de aceros laminados, dictándose la Real orden de 19 de Diciembre de 1887, cuya parte dispositiva es la siguiente:

1.º «Que en vista de los favorables informes emitidos acerca del nuevo taller que la Sociedad Duro y C.ª ha montado en su fábrica de hierro de *La Felguera*, provincia de Oviedo, para la fabricación del acero Siemens-Martin, y de los procedimientos seguidos para la elaboración de dicho metal, así como del resultado satisfactorio que han dado en las pruebas en frío y en caliente á que han sido sometidas las planchas y barras obtenidas, habiéndose verificado aquéllas según previenen las instrucciones vigentes para el recibo en los arsenales de esta clase de material, procede declarar los repetidos aceros Siemens-Martin, fabricados en *La Felguera*, por lo que á su calidad respecta, aceptables y adecuados para las construcciones que actualmente se verifican en los arsenales y se emprendan en lo sucesivo.

2.º Que siendo la Sociedad Duro y C.ª la primera que de un modo más cumplido ha respondido al llamamiento hecho por la

Real orden de 2 de Marzo último, publicada en la *Gaceta de Madrid* de 4 del mismo mes, para implantar en España la fabricación del acero dulce Siemens-Martin y demostrado además por los informes emitidos, que dicha Sociedad cuenta con toda clase de elementos para la fabricación de aquel metal y su transformación en barras de todas clases de secciones ó perfiles, y planchas de todos gruesos, hallándose también en disposición de emprender desde luego la fabricación del acero en gran escala, se encarguen, en armonía con lo que se dispone en los puntos 3.º y 4.º de la referida Real orden de 2 de Marzo, á la mencionada Sociedad de Duro y C.ª los aceros dulces que la marina emplee en sus construcciones, haciéndole inmediatamente el pedido de las 3.040 toneladas que son necesarias para la continuación de las obras, hasta su conclusión, de los cruceros *Alfonso XIII* y *Lepanto*.

3.º Que no puede accederse á lo solicitado en la instancia de la Sociedad Duro y C.ª, fechada en 19 de Agosto último, en cuanto se refiere á contratar con ella por un período de algunos años el suministro del material de hierro y acero que necesitan los arsenales y esté dentro de sus medios de fabricación.

4.º Que la administración de la marina, conforme se ha venido practicando, deberá seguir adquiriendo los hierros por subasta ó concurso entre los fabricantes del Reino; y respecto á los aceros dulces Siemens-Martin, consecuente con lo que ha ofrecido en la Real orden de 2 de Marzo citado, pedirá á la Sociedad Duro y C.ª los que necesite para sus atenciones, interin no se instalen otros establecimientos ó talleres para la fabricación de aquel material, y se declare, previos los reconocimientos y pruebas reglamentarias que con él se practiquen, aceptable y adecuado para la construcción de buques.

5.º Que desde el momento en que haya más de un productor, la Administración se reserva abrir un concurso entre los fabricantes nacionales de dicho material, pues el espíritu de la soberana disposición mencionada al otorgar preferencias al establecimiento nacional que primero implantara en España la fabricación del acero dulce Siemens-Martin, no fué ni ha podido ser nunca

conceder monopolios por tiempo determinado á ningún fabricante, sino estimular la creación de esta nueva industria en nuestro país, á cuyo fin responde el pedido de aceros que conforme á lo consignado en el punto segundo, deberá hacerse á la Sociedad Duro y Compañía.

6.º Que los precios que la marina satisfará á la mencionada Sociedad por los aceros dulces que le pida, puestos en los arsenales, siendo de cuenta de los fabricantes toda clase de gastos, incluso los que se ocasionen en las pruebas del material, que se verificarán en la fábrica, se ajustarán á la siguiente tarifa:

Barras de todas clases de secciones y perfiles, á excepción de las de Z de dimensiones extraordinarias: la tonelada métrica en el arsenal de Ferrol, 270 pesetas; en el de La Carraca, 280, y en el de Cartagena, 275.

Planchas de todos gruesos, hasta 8 centímetros: la tonelada métrica en el arsenal de Ferrol, 280 pesetas; en el de La Carraca, 290, y en el de Cartagena, 285.

7.º Que no encontrándose estos precios dentro de los límites deseados, no deberán servir de norma para los ulteriores contratos que se celebren con los Sres. Duro y C.ª, habiéndolos aceptado en este caso la marina por su decidido propósito de utilizar, hasta donde fuere posible, los recursos del país, y como premio á la mencionada Sociedad, por la introducción en España de una nueva industria que tantos beneficios ha de reportar á la marina y al país.»

Como se ve, los sacrificios hechos por la Administración para procurarse, primero los materiales de hierro y después los de acero, destinados á las construcciones navales, han sido insignificantes, pues la fábrica de *La Felguera* no exigió á cambio del suministro de los hierros laminados mas que la adjudicación de 1.200 toneladas á precios razonables, y respecto á los aceros, la misma fábrica hizo las instalaciones para el Siemens-Martin sin que la marina quedase obligada á otra cosa que á tomar las 3.040 toneladas de que se ha hecho mención á precios que, aunque algo subidos, no son exorbitantes. No podrá decirse, pues, que la in-

dustria nacional fué muy exigente, ni que la Administración pecase de pródiga en estos tratos con los industriales.

Después de *La Felguera* vinieron otras varias fábricas á solicitar la admisión en los concursos de la marina para el suministro de los aceros laminados. La *Sociedad de Altos Hornos*, de Bilbao, montó al poco tiempo la fabricación del acero Siemens-Martín, instalando más adelante un gran tren de chapa para todas las necesidades de la marina; siguió á la de los *Altos Hornos* en la elaboración de esta clase de materiales la fábrica malagueña de los Sres. Heredia é Hijos, y después *La Vizcaya*, con una hermosa instalación de cuatro hornos Siemens-Martín, dos de ellos dispuestos para la marcha ácida y los otros dos para la básica.

Son pues ya cuatro las fábricas, cuyos productos laminados han sido reconocidos y aceptados por la Administración y que están autorizadas para tomar parte en los concursos de la marina, si bien no todas cuentan con trenes de chapa.

Más tarde fueron probados y aceptados los aceros moldeados Siemens-Martín de la *Aurrerá*, y por fin, los *Talleres de Deusto*, ofrecieron también los suyos, obtenidos por el procedimiento Robert.

La marina puede vanagloriarse de que la implantación de algunas de estas industrias se debe á su exclusiva iniciativa, pero creemos al propio tiempo conveniente consignar que su protección á la industria del país no ha rebasado los límites de la prudencia, y á este propósito consideramos que no estará de más el hacer mención de un incidente relativo á la última adquisición de aceros para los establecimientos oficiales.

Habiéndose anunciado el concurso entre las fábricas nacionales para contratar el suministro de materiales de acero Siemens-Martín necesarios para la terminación de los tres cruceros de 7.000 toneladas que se construyen en los arsenales del Estado, presentaron proposiciones para el suministro de las 3.000 toneladas próximamente, que comprendía este servicio, la *Sociedad de Altos Hornos*, de Bilbao y la Metalúrgica de Duro y C.^a, de *La Felguera*.

La Administración no encontró conveniente á sus intereses la

aceptación de las proposiciones presentadas por las fábricas de referencia, como consecuencia de lo cual se entablaron negociaciones entre éstas y el Ministerio de Marina, llegándose sin dificultad á una inteligencia tanto en los precios como en todos los demás puntos en que discrepaban, lo cual no es de extrañar, dado el espíritu de benevolencia hacia la industria nacional en que se ha inspirado siempre la marina y el patriotismo y desinterés de las fábricas mencionadas.

No queremos prejuzgar la cuestión de si la marina estudió ó no con el debido detenimiento las condiciones del mercado para fijarse en unos precios razonables ó de si eran justas ó exageradas las pretensiones que llevaron al concurso los industriales.

Nadie puede negar á la Administración el derecho de establecer en cada caso el límite de protección que debe otorgar á la industria nacional en los concursos que se celebren, habiendo como hay poca competencia en el país, pero no dudamos que seguirá informando sus actos como hasta aquí en sus simpatías al trabajo nacional, pues de salirse de los límites de lo justo y razonable, mientras pueda introducir del extranjero todos los materiales y efectos con destino á las obras de los arsenales con opción á la devolución de derechos arancelarios, no habria defensa posible para las fábricas del país.

III.

GESTIONES PARA LA ADQUISICIÓN DE MÁQUINAS DE VAPOR MARINAS DE LA INDUSTRIA NACIONAL.

Casas constructoras que han suministrado motores de vapor á la marina de guerra.— Máquinas construidas por el *Nuevo Vulcano*.—Casas que en la actualidad prestan su concurso á la marina.—Máquinas de los Sres. Portilla, White y C.^a, de Sevilla, y de la *Maquinista Terrestre y Marítima*, de Barcelona.—Vuoto extraordinario de la *Maquinista*.—Contratos adjudicados á la misma desde el año 85.—Máquinas motoras de triple expansión de 11,500 caballos.—Conveniencia de que se construyeran en España.—Real orden importante de adjudicación de las mismas para el *Alfonso XIII* y *Lepanto*.—Concurso para la construcción de máquinas de 15,000 caballos.—Adjudicación de dos juegos á la *Maquinista*.—Competencia entre casas españolas en el concurso para la construcción del tercer juego de máquinas de 15,000 caballos.—Falta de protección á la industria nacional, de los demás centros ministeriales.

Tres son las casas constructoras de máquinas que han suministrado motores á la marina de guerra, la *Maquinista Terrestre y Marítima*, de Barcelona, el *Nuevo Vulcano* de la misma localidad y la de los Sres. Portilla, White y C.^a, de Sevilla.

De los talleres del *Nuevo Vulcano* salieron años atrás las máquinas del vapor de ruedas *Liniers*, las de las goletas *Africa* y *Sirena*, y en el año 84, las de 600 caballos de alta y baja presión del cañonero *Elcano*, que fueron las últimas construidas en este establecimiento para la marina militar.

Las otras dos casas mencionadas han seguido y siguen prestando con éxito su concurso á nuestra marina, habiéndose distinguido en los últimos años la *Maquinista Terrestre y Marítima* por los importantes contratos celebrados con la Administración para el suministro de máquinas de gran potencia con destino á los cruceros que hay en construcción en los arsenales del Estado, así como para el buque de combate que está en grada en el astillero gaditano.

Los Sres. Portilla, White y C.^a, de Sevilla, han tenido con cortos intervalos desde su fundación trabajos para la marina de guerra, habiendo suministrado ya en el año 1861 las máquinas de 130 ca-

ballos nominales con destino á las goletas *Wad-Itas*, *Andaluza*, *Huelva* y *Guadiana* con sus calderas correspondientes.

Más adelante, en el periodo de decadencia de la marina, en que estuvieron casi paralizadas las construcciones navales de los arsenales del Estado, los trabajos encomendados á la industria privada tuvieron que ser necesariamente de escasísima importancia, limitándose al pedido de algunas calderas, y en ese periodo las construyó la casa de Portilla para varios buques que se carenaron de firme, entre los que podemos citar, los vapores de ruedas, *Colón Vulcano* é *Isabel la Católica*, corbeta *Doña María de Molina* y fragata *Gerona*.

Esta importante casa, única que presentó proposiciones en el concurso abierto en 1872 para el suministro de las primeras máquinas de alta y baja presión con destino á buques de la marina militar, construyó las de 160 caballos indicados de los cañoneros *Pelicano*, *Salamanca* y *Cocodrilo*, más adelante las de 245 para el *Paz* y el *Eulalia*, después las de 600 caballos para el *Magallanes*, y por fin las de 1.500 del *Isabel II* y del *Ulloa*.

De las de triple expansión han salido de sus talleres estos últimos años, las del *Filipinas*, de 2.500 caballos, y las del *Martín A. Pinzón*, de 2.600.

La *Maquinista Terrestre y Marítima*, de Barcelona, del propio modo que la casa sevillana, de que se ha hecho mención, ha venido también prestando su concurso á la marina militar desde hace más de 30 años, empezando por construir las máquinas de la corbeta *Vencedora* y goletas *Africa* y *Sirena* y continuando, en la época en que las obras de los arsenales estaban casi reducidas á las carenas, con el suministro de calderas para los vapores de ruedas *D. Juan de Austria* y *Liniers*, las corbetas *Narcáez* y *Circe*, y goletas *Isabel Francisca* y *Caridad*.

De máquinas de alta y baja presión construyeron del 81 al 83, en primer término, las de 240 caballos indicadas destinadas á los cañoneros *Pilar* y *Alsedo* y después, las de 600 para el *Elcano*.

Pero cuando llegó á tomar un vuelo extraordinario este importantísimo establecimiento industrial fué desde el año 85, y muy

especialmente, á partir del 88, como podrá verse por la entidad de los contratos celebrados por el mismo con la Administración desde entonces, los cuales se mencionan en el siguiente estado:

MÁQUINAS MOTORAS con destino á buques de guerra cuya construcción se ha encomendado á la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona desde el año 1885.

Buque á que se destina la máquina	Fecha del contrato	Sistema de máquinas	Potencia de las máquinas.		Sitio de entrega	Precio de contrato — PESETAS.
			Con tiro natural	Con tiro forzado		
Colón	9 Sept. 1885	Hor. alta y baja	1.500	—	Barcelona En los talleres	430.000
Venadito	9 Sept. 1885	Hor. alta y baja	1.500	—	id.	430.000
Alfonso XIII	2 Ab. 1888	Hor. trip. exp.	7.800	14.500	Ferrol	2.690.000
Lepanto	2 Ab. 1888	Hor. trip. exp.	7.800	14.500	Cartagena	2.690.000
Kisenada	2 Oct. 1888	Hor. trip. exp.	160	2.200	Carraca	460.000
Yáñez Pinzón	3 Ab. 1891	Vert. trip. exp.	650 (1)	2.600	Ferrol	630.000
Princesa de Asturias	23 Ab. 1891	Hor. trip. exp.	10.500	15.000	Carraca	3.675.000
Cataluña	23 Ab. 1891	Hor. trip. exp.	10.500	15.000	Cartagena	3.525.000
Galicia	21 Jun. 1892	Vert. trip. exp.	650 (1)	2.600	Ferrol	500.000
Cardenal Cisneros	24 Feb. 1892	Hor. trip. exp.	10.500	15.000	Cartagena	3.275.000
TOTAL PTAS.						18.278.000

Este estado nos manifiesta la importancia de las adjudicaciones hechas á los renombrados talleres de Barcelona, que han cumplido siempre sus contratos, en lo que hasta el día puede apreciarse, á completa satisfacción de la marina.

En él figuran, en primer término, los dos juegos de máquinas de 1.500 caballos indicados de los cruceros *Colón* y *Venadito*, sacados á concurso con planos que se obligó la Administración á entregar á nuestros industriales, y no podía dudarse de la competencia de

(1) Con sólo dos calderas.

éstos para su ejecución, desde el momento que habían construido ya, con resultados satisfactorios, los juegos de 600 caballos, también de alta y baja presión.

Pero llegó el año 1887, y hallándose en grada en nuestros arsenales los cruceros de 5.000 toneladas del tipo *Reina Regente*, hubo necesidad de contratar las máquinas motoras para los mismos.

Eran éstas de triple expansión, de una potencia con tiro natural de 7.800 caballos, y 11.500 con tiro forzado.

Había además la circunstancia de que los talleres, de que se ha hecho mención, no contaban con los elementos necesarios para la construcción de máquinas ni calderas tan potentes, y de adjudicarse á alguna de ellas el concurso, se vería precisada, para hacer frente al compromiso contraído, á imponerse sacrificios, y aunque la Administración suministrase los planos, dada la importancia de las máquinas que se trataban de construir y la falta de experiencia de las casas españolas, parecía á algunos un paso arriesgado la adjudicación de las mismas á la industria nacional.

Por otra parte, los Sres. Thomson, de Glasgow, que habían construido las máquinas del *Reina Regente*, contaban con los modelos para repetir juegos exactamente iguales y se les había pedido precio, pero al presentar sus proposiciones las casas españolas, hacia ya diez meses que había enviado la suya la casa escocesa, en cuyo intervalo de tiempo había duplicado el precio del cobre, no obstante lo cual, la proposición de la *Maquinista* superaba á la de aquélla sólo en un 16 por 100.

Era de mucha trascendencia la resolución que iba á tomarse por muchas razones, y principalmente por la que vamos á apuntar.

Si la Administración desconfiaba de la industria nacional y pedía al extranjero las máquinas de 11.500 caballos con destino á los cruceros de 5.000 toneladas, porque entendiase que la distancia que había que salvar desde las de alta y baja presión de 1.500 caballos á las de triple expansión de 11.500 era demasiado grande; salta á la vista que se renunciaba de hecho por muchos años á la construcción en el país de toda clase de máquinas de gran potencia, pues con mayor razón se recurriría á casas extranjeras para

las más importantes con destino á los buques de 7.000 y 9.000 toneladas que había que construir.

Pero afortunadamente para el país, la Administración tuvo fé en la aptitud de nuestros industriales, á quienes se encomendó la construcción de los dos juegos de máquinas de 11.500 caballos, y creemos conveniente trascribir la Real orden de adjudicación dictada al efecto, no obstante su extensión, por ser un paso trascendental el dado con ella en favor del trabajo nacional y explicarse además en la misma las razones que se tuvieron en cuenta para seguir tan patriótica línea de conducta.

La mencionada Real orden dice así:

«Excmo. Sr.: Perseverando el Gobierno en su propósito de fomentar la industria nacional y alentar á los fabricantes de máquinas de vapor marinas, dispuso por Real orden de veintiocho de Diciembre último, inserta en la *Gaceta* del treinta, y previo un detenido y concienzudo estudio que figura en el expediente instruido al efecto:

Primero. Que se encomendase á la industria nacional la construcción de dos juegos de máquinas de hélices gemelas y triple expansión de siete mil ochocientos caballos con tiro natural y once mil quinientos con tiro forzado, para los cruceros *Alfonso XIII* y *Lepanto*, siempre que aquélla se prestase á llevar á cabo el servicio en condiciones que la Administración considere aceptables.

Segundo. Que se pidiesen á los Sres. Portilla, White y C.^a, de Sevilla, y á la *Maquinista Terrestre y Marítima*, de Barcelona, proposiciones para la construcción de uno y de dos juegos, los cuales deberían presentarse en un plazo que no excediera de treinta días; y

Tercero. Que dichas casas constructoras deberían obligarse á construir las máquinas de referencia, así como los accesorios, piezas de respeto, etc., conforme en un todo con los planos, especificaciones y condiciones generales puestas de manifiesto en el Ministerio á disposición de los Ingenieros ó representantes de las casas citadas.

Habiendo acudido éstas á la invitación dentro del plazo señalado, presentando las dos proposiciones de que se ha dado cuenta

al Consejo de Gobierno de la Marina, abriéndolas á presencia suya, y en las cuales ambas Sociedades ó casas constructoras manifiestan hallarse conformes con las condiciones que figuran en el proyecto de pliego de contrato y de haberse enterado del contenido de las especificaciones, de las pruebas á que deben someterse tanto las máquinas como las calderas, y de las piezas de respeto que figuran en los oportunos pliegos, así como de los planos de conjunto y detalles acotados que se hallaban de manifiesto, de forma que ninguna objeción ni reparo han presentado á los diversos documentos que han estado expuestos en la Dirección del Material del Ministerio durante un mes.

Vista la proposición de *La Maquinista Terrestre y Marítima*, de Barcelona, por la que se compromete á construir un juego de máquinas completo, con sus accesorios, piezas de respeto, herramientas, etc., tal cual se expresa en los pliegos, especificación y planos respectivos, con destino al crucero *Alfonso XIII* y á entregarlas en el arsenal de Ferrol por la suma de *dos millones setecientas noventa mil pesetas*; obligándose también á poner en Cartagena las que debe montar el *Lepanto* por *dos millones setecientas setenta mil*; y á construir ambos juegos y entregarlos, uno en el Ferrol y en Cartagena el otro, por *cinco millones trescientas ochenta mil pesetas*.

Vista asimismo la segunda parte de esta proposición, en virtud de la cual, y en la hipótesis de que conviniera á la Administración hacer por su cuenta el transporte desde Barcelona á los arsenales respectivos, se obliga *La Maquinista* á entregar un solo juego á bordo en Barcelona por la cantidad de *dos millones seiscientas ochenta mil pesetas*, fijando en *cinco millones ciento ochenta mil* el precio de ambos, de encomendársele la construcción de dos.

Examinada la oferta de los Sres. Portilla, White y C.^ª, de Sevilla, aceptando también todas las condiciones del proyecto de contrato, especificaciones, etc., y en la que consignan el precio de *tres millones de pesetas* por un solo juego entregado en el Ferrol ó en Cartagena, y *cinco millones setecientas cincuenta mil*

por los dos, puestos en dichos arsenales respectivamente; así como de una Memoria que se acompaña á la misma, en la cual sin modificar ni en poco ni en mucho su mencionada oferta exponen á la consideración del Gobierno varias observaciones, por si estima éste oportuno tomarlas en cuenta, reducidas principalmente á justificar el elevado precio que fijan, alegando con este motivo el alza que han tenido los metales, la obligación de adquirir en el país los aceros y otros productos á más elevado precio que en el extranjero, el tener que acudir fuera de España para la adquisición de ciertos materiales de los que hay un solo productor, la forma en que se hace el pago, empezando por un anticipo de solo un cinco por ciento, cuando en otras se les ha dado el veinticinco, exigiendo desembolsos durante largo tiempo cuyo interés no pueden dejar de tener en consideración, los gastos de contribución, de contratista, sobre libramientos, y los de escrituras y otros generales, el retardo en el cobro del último plazo, la amortización considerable de capital por los gastos en que tienen que incurrir, sobre todo para la construcción y manejo de las calderas, etc.

Llamada también á la vista la proposición presentada en Abril último por los Sres. Thomson, de Glasgow, ofreciendo construir máquinas en un todo iguales á las del *Reina Regente* con los mismos accesorios y piezas de respeto, por la suma de *ochenta y cinco mil libras*, puestas al costado del buque en el Clyde, y *tres mil novecientas* más por gastos de embalaje, flete y seguro si el Gobierno deseaba recibirlas en un arsenal, siendo de cuenta de la marina los derechos de aduanas y los gastos de desembarco; cuyos constructores se ofrecen también á rebajar mil libras en cada juego, de encomendárseles la construcción de dos.

Considerando que comprendidos los gastos y comisión, los precios de *La Maquinista* son en cifras redondas más elevados que los de Thomson en un diez y nueve y diez y siete por ciento respectivamente, según que las máquinas deban ser entregadas en Ferrol ó en Cartagena, y diez y seis por ciento de adjudicársele la construcción de dos juegos, siendo el exceso de la proposición de los Sres. Portilla de un veintiocho por ciento para una sola má-

quina puesta en Ferrol ó en Cartagena, y de veinticuatro por ciento de encomendárseles la construcción de dos juegos.

Considerando que la casa escocesa se encuentra en condiciones más ventajosas que las factorías españolas para formular su proposición, por cuanto ha construído otras máquinas iguales, y que los términos de comparación equitativos serian los precios dados por *La Maquinista* y Portilla para las segundas máquinas con las de Thomson para las primeras, con lo que las diferencias serian aún menores.

Considerando que no es de suponer que los Sres. Thomson mantuvieran hoy el precio de ochenta y cinco mil libras esterlinas dado en Abril último por la construcción de un juego de máquinas completas con accesorios y respetos, en atención al alza considerable que han tenido desde entonces acá los materiales que entran en la construcción, el cobre y sus aleaciones principalmente, habiendo el primero casi duplicado su valor.

Considerando que al ofrecer los Sres. Thomson un juego de máquinas reproduciendo las del *Reina Regente* cuentan ya con los modelos y plantillas hechos para aquéllas y con la experiencia adquirida en el trabajo; siendo además de suponer que sabiendo ó presumiendo se pensaban construir en España las que deben montar el *Alfonso XIII* y el *Lepanto*, redujeran los precios al minimum posible.

Considerando que los fabricantes españoles necesitarán para construir las máquinas de que se trata, adquirir algunas herramientas y modificar radicalmente, si es que no prefieren hacerlo nuevo, el taller de calderería de hierro, por lo voluminoso y peso no acostumbrado de sus calderas, haciendo su manejo imposible sin disponer de potentes grúas ó pescantes.

Considerando que también han de tropezar con grandes dificultades para el embarque de estos generadores en nuestros puertos, desprovistos en general de los aparatos modernos necesarios para mover y embarcar pesos de consideración; siendo asimismo difícil que encuentren buques apropiados para el transporte, porque no se prestarán fácilmente los armadores á dejar agrandar las esco-

tillas á las dimensiones y pesos tan grandes, por causa del seguro, dándose además la circunstancia que no podrán emplearse embarcaciones extranjeras para este objeto por estarles vedado hacer el cabotaje, á no ser para algunos materiales como maderas de construcción naval, carbones, ladrillos, etc.

Considerando también el quebranto que ocasionaría á la Administración el repartir el pedido entre las dos casas constructoras, tanto por la diferencia sensible de precios consignados en las proposiciones presentadas, cuanto por la ventaja que se obtiene de encomendar á una misma factoría los dos juegos de máquinas, y que podría matar el estímulo y emulación entre los fabricantes, sentando un mal precedente para el porvenir.

Considerando que aun cuando no existe disposición alguna oficial que fije la cuantía de la protección que convenga conceder á la industria nacional, se ha ofrecido reiteradas veces en el Parlamento y en la *Gaceta* oficial, y de todas suertes proteger y fomentar la referida industria y alentar á los fabricantes de máquinas.

Considerando los desembolsos grandes que éstos tienen que hacer para poner sus talleres en situación de acometer con éxito la construcción de máquinas de que se trata y poderlas además transportar desde las fábricas y embarcarlas en los buques que las han de conducir á los arsenales; de cuyos gastos parece justo se reintegren en parte en este primer pedido; siendo por lo tanto de esperar que en los sucesivos que se les hagan los precios serán más moderados; y si así no sucediere no podrían solicitar la protección del Gobierno con las razones que hoy lo hacen, y habría fundado motivo para desestimar pura y simplemente sus exageradas pretensiones;

S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina Regente, de conformidad con lo acordado por el Consejo de Gobierno de la Marina, se ha servido resolver que se acepte la proposición de *La Maquinista Terrestre y Marítima*, de Barcelona, para la construcción, por la suma de cinco millones trescientas ochenta mil pesetas (5.380.000 pesetas), de dos juegos de máquinas de vapor completos, con sus accesorios y respetos, tal cual se detallan en los planos,

especificaciones, proyecto de contrato, relación de piezas de repeto y resultados de pruebas que han estado expuestos en la Dirección del Material de este Ministerio; en el concepto de que uno de los juegos habrá de entregarse en el arsenal del Ferrol con destino al crucero *Alfonso XIII*, y el otro en el de Cartagena para el *Lepanto*.

Después de las de 11.500 caballos se adjudicaron á *La Maquinista*, como podrá verse en el estado que precede, así como también á los Sres. Portilla, varios juegos de máquinas, de triple expansión como aquéllas, si bien de menor potencia, pero más adelante, una vez puestas en los arsenales las quillas de los cruceros de 7.000 toneladas, hubo necesidad de contratar las de 15.000 caballos para los mismos, y hallándose ya en construcción en el país las de 11.500, nada podía justificar que fuésemos al extranjero en demanda de máquinas de gran potencia, si bien para las de 11.500, la Administración había suministrado los planos ingleses del tipo *Reina Regente*, y para las de 15.000, se pedía á los industriales llamados á concurso la presentación de los anteproyectos que tuvieran por conveniente, ajustados á las condiciones requeridas.

El primer juego de 15.000 caballos, ó sea el destinado al *Princesa de Asturias*, se ha entregado ya á la marina y se trabaja con gran actividad en la construcción de los otros dos.

Ahora bien, si nos fijamos en el susodicho estado que precede, veremos la notable diferencia que existió en los precios de adjudicación á la casa catalana por motores exactamente iguales en el año 91 y en el 92, y la explicación es la siguiente:

Andando el tiempo, llegaron á estar en plena actividad los talleres del Astillero del Nervión y llevando ya en ellos adelantados los trabajos de las máquinas para los cruceros que allí se construían, salió á la palestra un nuevo competidor, en ocasión en que la marina necesitó contratar el aparato motor con destino al tercer crucero de 7.000 toneladas, de los que se hallaban en grada en los arsenales del Estado, y después de varias vicisitudes se adjudicó á *La Maquinista Terrestre y Marítima* la construcción de

un tercer juego de máquinas de 15.000 caballos con destino al crucero *Cardenal Cisneros*, en 3.275.000 pesetas, ó sea con una baja de 400.000 pesetas respecto á las del *Princesa de Asturias* y de 350.000, si se toma para término de comparación, el precio de las del *Cataluña*.

No hay duda que es muy conveniente que haya alguna emulación entre nuestros industriales, pero no somos partidarios de una competencia ruinosa entre los mismos, que á la larga, no puede ser beneficiosa ni para ellos ni para la Administración.

Vemos, pues, el patriótico proceder seguido en todos tiempos para procurarse en el país los materiales con destino á las construcciones navales y las máquinas de vapor marinas, pero como hemos indicado ya, ningún otro ramo de la Administración del Estado ha venido á contribuir al desarrollo de la industria siderúrgica y sus derivadas; y si con la protección dispensada por la marina se han conseguido, y á tan poca costa, los satisfactorios resultados de que se ha hecho mención, fácilmente se comprende cuánto hubiera podido prosperar la industria nacional con el concurso y buena voluntad de los otros centros ministeriales, principalmente con el del Ministerio de Fomento que, en vez de seguir la patriótica senda trazada por la marina, procurando utilizar los recursos del país, ha perseverado en un exagerado pesimismo ó en la más completa indiferencia, permaneciendo ajeno al progreso industrial, que tan patente se ha hecho en los últimos años, cuando parecía, que por la alta misión que le está encomendada, debiera dar el ejemplo en la protección al trabajo nacional.

IV.

GESTIONES ENCAMINADAS A LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES DE GUERRA POR LA INDUSTRIA PRIVADA DEL PAÍS.

Propósitos de más valiosa protección á la industria nacional.—Crédito votado por las Cortes para la construcción de la Escuadra.—Presión ejercida para la adquisición de buques en el extranjero.—Resolución patriótica del General Rodríguez de Arias.—Fecha memorable en la historia de la industria nacional.—Tres concursos importantes y sus resultados.—El de las máquinas de 11.500 caballos.—El de los cañoneros-torpederos.—El de los cruceros de faja.—Esperanzas defraudadas en el contrato más importante.—Elementos creados para la producción del material naval.—Carácter del concurso de los cruceros.—Creación del Astillero Gaditano.—Razones que tuvo la marina para anunciar el concurso de construcción de buques.—Sólo en casos excepcionales y tratándose de un tipo especial, puede ser licita la adquisición de algún buque en el extranjero.—Todas las naciones de Europa construyen el material con destino á la marina de guerra en sus propios arsenales ó astilleros particulares.—Partidarios en España de la adquisición de buques en el extranjero.—Patriotismo de otras naciones que no sólo construyen su material de guerra sino también el de los servicios subvencionados.—Diferencia de precios en los buques mercantes de construcción francesa y de construcción inglesa, según el Ministro de Comercio de Francia.—Menor precio de los buques de combate del Reino Unido, según el Director de Construcciones Navales del Almirantazgo inglés.—Astilleros particulares ingleses de los que han salido buques de guerra en mayor número.—Buques construidos en ellos para la marina inglesa y para las marinas extranjeras.—Reacción operada en Europa.—Ojeada á las naciones del continente europeo en lo que se relaciona con las construcciones navales de la marina militar.

Nos hemos ocupado ya de las gestiones practicadas por la marina para procurarse en el país los materiales más esenciales con destino á la construcción de buques, así como las máquinas de vapor para los mismos, pero todavía dió la Administración un paso más, encaminado á los fines que se perseguían de nacionalizar en España la industria de las construcciones navales, y no podemos pasar por alto esta nueva etapa, y tal vez la más importante, en la senda recorrida en favor del trabajo nacional.

Una vez fijados los créditos y el programa de las construcciones que debían llevarse á cabo para el aumento del material naval, los arsenales, aunque dotados ya á la sazón de valiosos elementos, no

contaban con recursos suficientes para satisfacer las necesidades de la Administración en los perentorios plazos marcados.

No había, pues, más alternativa, después de repartido del modo más conveniente el trabajo que podía confiarse á los establecimientos oficiales, que recurrir para el material sobrante á los astilleros extranjeros, ó bien, ofreciendo ciertas ventajas, hacer un llamamiento á los industriales y hombres de negocios para la construcción en el país del completo de los buques, imponiendo, como era consiguiente, al adjudicatario, la obligación de implantar las gradas y talleres necesarios al efecto.

Pero no era fácil tarea la de optar por este último procedimiento, existiendo en España la plaga del *extranjerismo* que tan hondas raíces tiene en el país, debida principalmente á la activa y tenaz propaganda que por muchos años se ha venido haciendo entre nosotros en contra de la producción nacional, y fácilmente se comprende las resistencias que la Administración, inspirada en móviles patrióticos, tendría que vencer para el logro de sus fines.

Es sabido que las Cortes habían votado un crédito extraordinario para la reconstrucción de la escuadra, cuyo material se hallaba poco menos que inservible.

Habiase iniciado ya, aunque en pequeña escala, en los arsenales del Estado, la construcción de buques para la marina militar, pero encomendando al propio tiempo otros más importantes á los astilleros de Francia y del Reino Unido.

Ejerciase presión en los centros oficiales para que una gran parte de los créditos consignados se repartiese entre casas extranjeras que nos suministrasen el material necesario, en ocasión en que se hallaba al frente de la Administración de la marina el ilustre Vicealmirante Sr. Rodríguez de Arias, á cuya inteligencia y rectitud, después de muchas vacilaciones, se encomendó el estudio de si debíamos seguir recurriendo á Francia y á Inglaterra en demanda de nuestros buques y de nuestras máquinas, ó si habria medio de sacudir la dependencia extranjera acometiendo nosotros mismos la patriótica empresa de construir en el país el material

especificado en la ley de escuadra, y después de maduro examen, se dió á luz en el diario oficial tan importante resolución.

El 30 de Diciembre de 1887 será siempre un día memorable en la historia de la industria nacional. En la *Gaceta de Madrid* correspondiente á esta fecha se anunciaron tres concursos importantes: el uno, de que hemos hecho ya mención, para el suministro de máquinas de 11.500 caballos con destino á los cruceros *Alfonso XIII* y *Lepanto* cuando hasta entonces la industria privada del país las había producido sólo de 4.500; el segundo, para la construcción de los cascos de tres cañoneros-torpederos de 571 toneladas y el tercero para la de tres cruceros de faja blindada y cubierta protectora de 7.000 toneladas de desplazamiento, con sus máquinas y artillería.

Como consecuencia de estos concursos, la *Maquinista Terrestre y Marítima*, de Barcelona, á la que se encomendó la construcción de los dos juegos de máquinas susodichas, amplió considerablemente su establecimiento, llevando á cabo nuevas é importantes instalaciones, dotadas de todos los elementos necesarios para hacer frente, no sólo á los compromisos contraídos, sino también á los que pudiera adquirir en el porvenir, habiendo entregado en tiempo oportuno en los arsenales de Ferrol y de Cartagena las máquinas de referencia, que es de esperar den en las pruebas los más satisfactorios resultados.

Los Sres. A. Vila y C.^a, á quienes se adjudicó la construcción de los mencionados cascos de tres cañoneros-torpederos, montaron en la Graña un astillero apropiado á sus necesidades y cumplieron también fielmente su compromiso con la entrega á la marina del *Yáñez Pinzón*, el *Galicia* y el *Marqués de Molins*.

Del concurso para la construcción de los tres cruceros de faja blindada y cubierta protectora de 7.000 toneladas de desplazamiento, sólo diremos dos palabras.

No podemos menos de deplorar que no se haya llevado á feliz término el contrato correspondiente, como se han llevado los relativos á los otros dos concursos de que se ha hecho mención.

Han sido, pues, defraudadas las esperanzas concebidas por el

Gobierno y el país en el contrato más importante, pero por lo que respecta á las instalaciones, nada dejan éstas que desear, y es sabido que uno de los fines que perseguía la Administración al imponerse sacrificios en favor de la industria nacional, era el crear elementos en el país para la producción del material naval que, en unión de los ya existentes en los establecimientos oficiales, permitiesen llenar en la mayor escala posible las necesidades de la marina, librándonos así de la dependencia extranjera, y á este propósito, no obstante la franquicia arancelaria que las leyes del país conceden para las primeras materias y objetos elaborados con destino á la construcción de los buques y de las máquinas marinas, se consignaron en los contratos cláusulas terminantes que obligaban á utilizar en las construcciones la mayor suma de elementos con que pudiera contribuir la industria del país, permitiendo introducir del extranjero sólo los materiales y efectos que nuestras fábricas no estaban en condiciones de suministrar y cuya elaboración, por su índole especial, no podía exigirse de los constructores.

No se limitaron los Astilleros del Nervión á montar los talleres á que por su contrato estaban obligados, sino que los instalaron también completísimos, tanto para la construcción de máquinas de vapor marinas de la mayor potencia, como para la producción de la artillería del más grueso calibre, haciendo al propio tiempo un dique seco de grandes dimensiones, y no contentos con esto, al incautarse la Administración de los mencionados Astilleros por incumplimiento del contrato, se trabajaba en ellos en la construcción de una gran fábrica de acero y de un amplio taller de forjas á la moderna, que pudieran suministrar á aquel gran establecimiento industrial todos los aceros laminados, moldeados y forjados con destino á las construcciones navales, á las máquinas y á la artillería.

Como corolario de la adjudicación del concurso de los tres cruceros de faja hecha á Bilbao, se concedió á otras localidades la construcción de más buques para la Armada, recayendo algunos de ellos en el mencionado establecimiento de la Graña, al que se

encomendó la construcción de los cascos de tres cañoneros-torpederos de mayor desplazamiento que los otros tres ya entregados por el mismo á la marina, y dando lugar al propio tiempo á la creación del importante Astillero Gaditano, que ha hecho entrega del *Filipinas* y se dispone á botar en breve al agua el *Carlos V*, buque de combate de 9.200 toneladas; cuyos astilleros marchan perfectamente, según nuestras noticias, bajo la inteligente dirección de los ingenieros de la Armada que están al frente de los mismos y no es de temer, dada su buena organización, que no llenen cumplidamente sus compromisos, de lo que debemos felicitarnos los partidarios del trabajo nacional.

No seremos seguramente nosotros los que censuremos en lo más mínimo el patriótico arranque que tuvo el malogrado General Rodríguez Arias de echarse en brazos de la industria nacional.

Amantes decididos de ésta y de que el país se baste á sí propio para todas las necesidades de la marina militar, lamentamos que los resultados no hayan sido más completos, pero no por este contratiempo hemos de desmayar, renunciando al legítimo deseo de que nuestros buques, nuestras máquinas y nuestros cañones sean de producción nacional.

El ilustre Vicealmirante que regía en el año 87 los destinos de la marina, fué empujado para tomar tan trascendental resolución, en primer término, por la opinión del país, que quería que la escuadra se hiciese en España, y en segundo, por el ejemplo que le daban todas las naciones de Europa, que no recurren ya al extranjero, como veremos más adelante, sino en casos excepcionales y sólo para la adquisición de algún tipo de buque especial en cuya construcción haya sobresalido una casa determinada, aprovechándose así la experiencia de la misma.

Que una nación en cuyo programa de fuerzas navales entre la construcción de buques de condiciones especialísimas, de torpederos, por ejemplo, (aunque su construcción material no ofrezca dificultades) llevada del deseo de conocer los últimos perfeccionamientos de esta clase de embarcaciones, hoy que los adelantos se suceden con tanta rapidez, se comprende pida una ó dos á

Thornycroft, de cuyo astillero han salido ya 130, á Yarrow que lleva construidos cerca de 90 ó á otro especialista que en Francia ó Alemania se haya distinguido notablemente; pero desconfiar en absoluto de las propias fuerzas y pedir por sistema buques de tipos comunes y corrientes al extranjero, hubiera sido vergonzoso en los tiempos que corremos. No existe en el día ningún país en Europa, como no sea Grecia ó Rumania, y fuera del continente europeo la China, la república de Santo Domingo y alguna otra de la América del Sur que sigan este procedimiento, pues hasta el Japón construye ya con éxito muchos buques importantes para su marina militar, Turquía sus acorazados y cruceros protegidos, y lo propio se practica en todas las pequeñas naciones del Norte de Europa, Suecia, Noruega, Holanda, Bélgica y Dinamarca, como lo haremos notar más adelante consultando las estadísticas de todas estas naciones.

Hay, sin embargo, partidarios en España de que vayamos á adquirir gran parte de nuestro material de guerra en el extranjero, fundándose en los mejores precios que pueden ofrecernos los astilleros particulares de otras naciones más adelantadas, y por esta consideración todas las del continente europeo debieran ir al Reino Unido, donde se construye más barato, en demanda de buques de guerra y mercantes de todas clases, pero hay en ellas patriotismo de sobra para no recurrir á este procedimiento y ya en el día todas las naciones de Europa, con contadisimas excepciones, construyen los buques de guerra que necesitan en sus propios arsenales ó en sus astilleros particulares, sin que el argumento indicado pese en lo más mínimo para desviarlas de su camino; pero no sólo construyen su material de guerra, sino también el de todos los servicios subvencionados marítimos y terrestres, con lo que dispensan una protección importante á la industria nacional. Los grandes trasatlánticos, pues, de las líneas subvencionadas de la vecina República, por ejemplo, se construyen en el país, y cuando llega una crisis como la que han atravesado las construcciones navales en Francia en los últimos años, á causa principalmente de la ineficacia de la ley de la marina mercante que ha regido allí hasta el año 93, la

marina de guerra por una parte, y las empresas de navegación subvencionadas por otra, sostienen con sus pedidos los grandes astilleros nacionales.

Que la construcción naval mercante en Francia es mucho más cara que en el Reino Unido, es cosa sabida.

El ilustrado ministro de Comercio de la Industria y de las Colonias, Mr. Siegfried, nos decía en la discusión de la ley de la marina mercante de la vecina república, en la sesión del 16 de Enero de 1893, que los buques de vapor comunes, los *cargo boats*, costaban á la sazón en Inglaterra 300 francos por tonelada y de 420 á 450 en Francia. (1) Mr. Siegfried es persona competente en la materia, y habiendo sido nombrado con anterioridad ponente para la redacción de la ley citada, además de estudiar las contestaciones de la información abierta sobre el particular, visitó, según nos dice en su discurso, los astilleros más importantes de Francia y del extranjero para recoger todos los datos conducentes á ilustrar los puntos más importantes de la ley que se trataba de plantear. Si tomamos, pues, como exactas las cifras citadas, resulta para promedio del valor de la tonelada del buque de carga común en la vecina República 435 francos, ó sea un 45 por 100 más caro que en Inglaterra, y si el precio de los buques dichos en Francia es de 420 francos, como se dice en el preámbulo del proyecto de ley presentado por la Comisión á la Cámara de Diputados, el aumento sería de 40 por 100, en vez de 45. Ahora bien, si la relación de precios del buque de carga común entre los astilleros ingleses y franceses es la indicada, siendo las causas las mismas, es de creer que suceda lo propio para los de otras clases, tales, por ejemplo, como los trasatlánticos destinados al servicio postal marítimo, sino en tan gran escala, en una proporción todavía importante, pues algunas de las razones que aduce la Comisión parlamentaria para explicar el mayor precio de las construcciones navales de los buques del Comercio en Francia, tales, por ejemplo, como el costo

(1) Posteriormente á la fecha citada, como lo hicimos notar en la página 152, ha bajado mucho el precio de los buques comunes de carga en el Reino Unido, pero también se ha abaratado la construcción naval en Francia en el año último.

de las planchas de acero, que es mayor en un 60 por 100 á las empleadas en los astilleros del Reino Unido y el gran partido que saben sacar en éstos de la mano de obra á destajo, es aplicable también á esta clase de buques.

Por lo que respecta á los de la marina militar, la mayor perfección que se requiere en la mano de obra de los mismos, no permite trabajar á destajo tanto como en los buques mercantes, aparte de que la obra de maquinaria, la del armamento y la de la multitud de mecanismos diversos de un buque moderno, cuya ejecución tiene que ser necesariamente muy esmerada, se oponen también á que se emplee el destajo en tan gran escala.

Pero que los ingleses aventajan á las demás naciones en el precio de los buques de guerra, aunque en mucha menor proporción que en la construcción de los buques mercantes, nos parece indudable, y á este propósito decía Mr. White, director de construcciones navales del Almirantazgo inglés, en una Memoria leída en la *Royal United Institution* en 9 de Marzo último (1894), que un buque del tipo *Royal Sovereign* puede construirse en los arsenales ingleses, exclusión hecha del armamento, por 760.000 libras esterlinas y que el costo correspondiente de un acorazado de primera clase, y aun de menor desplazamiento, en Francia, en Rusia y en los Estados Unidos, es de 900.000 á 1.000.000 de libras.

Nos parece exagerada la aseveración del citado ingeniero, pero sea de ello lo que fuere, puede estar seguro de que ninguna de las potencias que menciona irá en adelante á los astilleros ingleses en demanda de acorazados, como no han ido hasta el día.

Ha habido otras naciones, sin embargo, que han pagado su tributo al Reino Unido, y si consultamos las estadísticas, veremos en cuán gran escala la marina militar extranjera ha ido á fomentar la industria de las construcciones navales de aquel Reino.

Es sabido que allí cuentan con vastísimos recursos para la producción del material naval, pues además de los arsenales del Estado hay veinte astilleros particulares, entre los ciento quince que existen en el país, en que se han construido buques de guerra.

Los seis que han suministrado mayor número, con expresión

de los construidos para la marina inglesa y para las marinas extranjeras, son los siguientes:

ASTILLEROS	EMPLAZAMIENTO		NÚM. DE BUQUES		Total
			Para la marina inglesa.	Para las marinas extranjeras.	
Armstrong, Mitchell & C. ^o	Tyne	Newcastle	23	41	64
Laird Brothers	Birkenhead	Liverpool	30	30	60
Thames Iron Company	Blackwall	Londres	16	34	50
Samuda Brothers	Poplar	Londres	10	16	26
R. Napier & Sons	Govan	Glasgow	20	6	26
J. & G. Thomson	Clydebank	Glasgow	15	8	23
			114	135	249

Vemos, pues, que sólo en estos seis astilleros se llevan construidos 249 buques de guerra, siendo de ellos 135 para las marinas extranjeras, si bien los destinados á la del Reino Unido son por lo general de más desplazamiento.

No dudamos que esta demanda tan importante de buques para el extranjero sería muy del agrado de los ingleses, y está completamente de acuerdo con las teorías que con tanto éxito empezaron á predicarnos hace 40 años y de las que han sacado un partido inmenso. Pero en estos últimos tiempos, como lo hemos hecho notar en el capítulo anterior, se ha operado una reacción notable en todas las naciones del continente europeo, que defienden con ahinco su propia producción, penetradas de lo altamente beneficioso que es el sostenimiento y desarrollo de la industria, como elemento poderoso de civilización y fuente de riqueza para los pueblos.

Como consecuencia de lo expuesto, las naciones europeas que acudían años atrás con relativa frecuencia á los astilleros ingleses en demanda de algunos buques de guerra, no lo hacen ya sino en

casos excepcionales (1), viéndose Inglaterra privada en el día casi en absoluto del concurso que antes le prestaba el extranjero para acudir en ayuda de la industria naval de su país, lo cual se hace sentir más, como es consiguiente, cuando, como en la actualidad, atraviesa ésta un período de crisis.

En corroboración de cuanto llevamos dicho, creemos conveniente dirigir ahora una ojeada á todas las naciones de Europa, fijándonos también en el Japón, y consignando para cada una de ellas los datos y noticias que las estadísticas arrojan, relativos á la producción del material de la marina militar en las mismas.

Aunque en algunas de estas naciones está prohibida en absoluto la introducción de material de guerra extranjero, no existen en otras disposiciones concretas sobre este particular, pero lo que sí hay en todas ellas es, mucho patriotismo, y el convencimiento íntimo además, de la necesidad imprescindible en que se encuentran de bastarse á sí mismas para los armamentos de mar y tierra, lo cual es un hecho en la mayor parte, como vamos á ver.

Reino Unido.—No existe en nuestra opinión ningún país más celoso de los intereses de su industria que el Reino Unido y es excusado decir, dado el grado de adelanto á que ha llegado, y muy especialmente en el ramo de las construcciones navales, que no necesita para nada el concurso del extranjero.

Todas las naciones de alguna importancia ponen el mayor empeño, como es consiguiente, en no depender de otras para la producción de sus buques, de sus máquinas y de su armamento, y cuando surge fuera del país un elemento cualquiera que se considera necesario para su material de guerra, no lo aceptan, sino dándole carta de naturaleza, aunque tengan que hacer para ello grandes sacrificios.

Así sucedió, por ejemplo, en Inglaterra, con el torpedo Whitehead, cuya invención produjo allí bastante alarma é inquietud. Esta nación no se conformó como otras con ir á los talleres

(1) Según datos oficiales, en el año 1893 no se han construido en Inglaterra más que dos buques de guerra para el extranjero, uno de 4,900 toneladas contratado por Chile y otro de 1,229 con destino á la República Argentina.

instalados en Fiuma por el inventor á adquirir los ejemplares que necesitase de esta nueva máquina de guerra, sino que compró además del secreto, la facultad de poder construir los torpedos en su arsenal de Woolwich, y lo propio ha sucedido recientemente con los generadores Belleville que deberán montar el *Terrible* y el *Powerful*, los cuales no serán construidos en Francia, sino en la Gran Bretaña.

Hace algunos meses que la prensa de los Estados Unidos dió á luz el texto de una instancia que el afamado constructor de Filadelfia Mr. Cramp, de quien hemos hecho mención en la página 122, dirigió al Almirantazgo inglés solicitando ser admitido en los concursos que para la construcción de buques de guerra con destino á la marina inglesa se celebraran, en unión con los constructores del Reino Unido, haciendo resaltar en su petición las condiciones sobresalientes de los buques por él construidos para la marina americana, y ofreciendo presentar proyectos de buques más perfeccionados que los constructores ingleses y á precios más ventajosos. Ignoramos la resolución del Almirantazgo, pero sin tratar de prejuzgar si el constructor americano tiene ó no títulos bastantes para luchar con ventaja con los ingleses en la construcción de buques de guerra, ó si lo que aquí se ventila es una cuestión de vanidad y amor propio; puede asegurarse que en los astilleros americanos no se construirá ningún buque de guerra para la marina inglesa, por ventajosas que sean las condiciones que estén inclinados á ofrecer Mr. Cramp y sus colegas de allende el Atlántico.

En los concursos para la construcción de buques de guerra y de máquinas de vapor marinas que se celebran en el Reino Unido sólo pueden presentar proposiciones determinadas casas del país, y ninguna, por supuesto, del extranjero.

En el Almirantazgo inglés se llevan cuatro listas.

En la primera figuran los astilleros que están autorizados para presentar proposiciones para la construcción de toda clase de buques de guerra.

En la segunda los que tienen aptitud para tomar parte en los concursos para la construcción de buques de menor importancia.

En la tercera están los constructores de máquinas que pueden acudir á todos los concursos para suministro de máquinas.

Y en la cuarta, los que son admitidos para la construcción de motores de menor importancia.

Estas disposiciones implican desde luego una prohibición, pues no hay oficialmente más casas con la competencia necesaria para celebrar contratos con el Almirantazgo, que las que figuran en las listas de referencia.

Francia.—Los buques de guerra de todas clases de la potente marina francesa han sido construidos siempre en sus grandes arsenales de Tolón, Cherbourg, Brest, Lorient y Rochefort y cuando la industria oficial no ha podido satisfacer las necesidades de los amplios programas de construcciones navales votados por las Cámaras, ha utilizado el concurso de la industria privada del país, recurriendo á sus astilleros particulares de La Seyne, el Havre, Rouen, Nantes, La Loire, Burdeos, etc., pero nunca al extranjero, como no sea en algún caso especialísimo, tal, por ejemplo, como el de la construcción de los pequeños torpederos de costa que, como consecuencia de haber resultado defectuosos algunos de los construidos en Francia, contrataron 3 ó 4 con los más afamados constructores de Inglaterra, ó sea con Yarrow y Thornycroft, para estudiarlos detenidamente, y tomando por base de sus estudios estos tipos, proyectar otros nuevos con el fin de construir en Francia uno ó dos centenares de ellos.

Nuevamente ha acudido Francia, en 1894, al astillero de Yarrow para la construcción de un pequeño torpedero de las dimensiones que tienen las *vedettes* que llevan los cruceros de faja de los Astilleros del Nervión. Pero estas embarcaciones son de madera y la particularidad del torpedero de 60 pies construido en el Támesis para los franceses es la de ser su casco de una aleación de aluminio con 6 por 100 de cobre, cuyo torpedero ha dado en las pruebas resultados muy satisfactorios.

Alemania.—Hace 20 años, en 1874, vimos construir en el Tá-

mesis, en el entonces acreditado astillero de los Sres. Samuda de Poplar, los acorazados de 7.550 toneladas *Deutschland* y *Kaiser* para el Gobierno alemán. El año 76 se puso en el astillero de Blackwall, de la Sociedad *Thames Iron Company*, la quilla del torpedero de 130 toneladas *Zieten*, á cuyo establecimiento se habían pedido también las piezas importantes de forja con destino á otros dos acorazados que tenía en construcción en sus arsenales el mencionado Gobierno, por no existir en Alemania en aquel tiempo talleres con elementos para la elaboración de dichas piezas, pero desde entonces han variado las cosas notablemente, gracias á la protección dispensada por el Gobierno alemán á la producción nacional, muy especialmente desde el año 1879, y en el día, entre los establecimientos oficiales y particulares cuentan con recursos sobrados para satisfacer las necesidades de su marina de guerra, habiendo construido desde el año 76 todos sus buques en Kiel, Wilhems-haven, Stettin, Elbing, Dansig, Bremen y Gaarden.

Pero no se han limitado los alemanes á la producción de buques para su marina militar, sino que los han suministrado también á otras naciones, contándose entre ellas sus aliadas Austria é Italia, para la primera de las cuales construyó un crucero-torpedero de 2.431 toneladas, tres de 450 y dos de 77, y para Italia seis torpederos, cinco de 127 toneladas y uno de 84. También contrató allí España dos torpederos en el año 1885, uno de 86 y otro de 83 toneladas, viniendo á hacer lo propio en el año siguiente Turquía, Grecia y el Uruguay.

Pero el mejor cliente de los alemanes ha sido la China, pues desde 1881 á 1887 construyó en Stettin los cinco acorazados que al estallar la guerra poseía el Celeste imperio, dos de ellos de 7.280 toneladas, otros dos de 2.850 y uno de 2.320, y en cuanto á la escuadrilla de torpederos, casi en su totalidad ha sido suministrada por los astilleros de Stettin y Elbing.

En el mes de Febrero último (1894) salieron también del astillero de Schidau, de este último punto, los cinco torpederos de 160 toneladas adquiridos por los agentes del Presidente Peixoto, de la República brasileña.

Vemos, pues, cómo ha prosperado en Alemania la industria de las construcciones navales en los últimos veinte años, y como contraste consignaremos que los indicados astilleros del Támesis, de que también se ha hecho mención en la página 138, á donde recurrieron los alemanes en demanda de buques para su naciente marina militar, han desaparecido en parte ya, habiéndose desmantelado en el año 93 los restos que quedaban del acreditado en otro tiempo de Samuda Brothers, en el que, según se ha dicho, se habían construído 26 buques de guerra, 10 de ellos para la marina inglesa, y en cuanto al de *Thames Iron Company*, que llegó á construir hasta 50 buques de guerra y algunos muy importantes, contándose entre ellos 16 para la marina británica, ha estado también á punto de suspender sus trabajos por falta de pedidos, y todo hace creer que, á la corta ó á la larga, seguirá la misma suerte que la casa de Samuda, si el Almirantazgo inglés que lo ha sostenido en los últimos años no sigue dispensándole la protección que hasta ahora, aunque por el momento está conjurado el peligro á causa de haber contratado con el Japón, poco antes de haberse roto las hostilidades, como hemos dicho anteriormente, la construcción de un acorazado de 12.250 toneladas (1).

Austria-Hungría.—Todos los acorazados de alta mar de esta nación, los de defensa del Danubio, los cruceros protegidos y los que no llevan protección alguna, han sido construídos en sus arsenales de Pola y San-Rocco de Trieste y sólo se han encomendado á la industria extranjera algunos tipos de torpederos y ciertos buques especiales, tales como dos de 1.530 toneladas que fueron construídos en Elswick en 1885 por los Sres. Armstrong, Mitchell y C.^ª, y otros cuatro pedidos á Elbing de 1886 á 1888, como se ha dicho en la página anterior, uno de 2.431 toneladas y tres de 450.

(1) Los dos acorazados contratados por el Japón con la *Thames Iron Company* y con los Sres. Armstrong Mitchell & C.^ª, son de 12.250 toneladas de desplazamiento, y máquinas de 11.000 caballos indicados, cuya construcción se ha encomendado á los señores Humphryes & Tennant.

En la página 138 hicimos también mención de estos buques, á los que asignábamos 11.000 toneladas, tomándolo del *Lloyd's Register*, cuyas toneladas pudieran tal vez ser de anpeo.



Excepción hecha de estos buques, no se han construido fuera del país más que cuatro pequeños torpederos, dos de 77 toneladas y otros dos de 95.

Esta nación se ha preocupado poco en los últimos años del fomento de su marina de guerra, pero cuenta con toda clase de elementos para la producción de su material naval.

Recientemente se han puesto las quillas de tres guarda-costas acorazados de 5.880 toneladas en los arsenales mencionados y las placas de blindaje de Widcowidz han dado los mejores resultados en las pruebas comparativas llevadas á efecto en competencia con las procedentes de las acreditadas casas de Krupp, Dillingen, Wicker y Cammell.

Italia.—Todos los acorazados de la marina italiana construidos de 30 años á esta parte lo han sido en Spezia, Castellamare, Liorna y Venecia, y lo propio ha sucedido con los cruceros de cubierta protectora, excepción hecha únicamente de dos que se pidieron á la casa de Armstrong Mitchell & C.^o, de Elswick, el uno de 2.100 toneladas en 1887, y el otro de 2.460 en 1889. Los cruceros torpederos de 730 y 830 toneladas y los caza-torpederos de 312 y 440 son también todos de construcción italiana. Sólo algunos pequeños torpederos cuyo desplazamiento varía desde 13 hasta 40 toneladas fueron pedidos hace 14 ó 15 años á los acreditados astilleros ingleses de los Sres. Thornycroft y Yarrow. También se encomendó á este último, en 1887, la construcción de un torpedero de alta mar de 108 toneladas y la de otros seis, cinco de 127 toneladas y uno de 84, como digimos en la página 210, á la casa de Schidau, de Elbing.

Desde 1885 á 1892, ambos inclusive, construyó Italia 98.000 toneladas de buques de todas clases y el material que tendrá disponible á principios del 96 habrá costado 700 millones de liras que, afortunadamente para el país, no se han empleado en fomentar la industria extranjera.

Rusia.—De los 35 acorazados que figuran en la escuadra del Báltico, muchos de ellos de gran desplazamiento, y entre los cuales hay cuatro de 12.000 toneladas, sólo uno, contratado en 1863 en

Blackwall, es de procedencia extranjera, habiendo sido construidos los 34 restantes en San Petersburgo.

Los ocho acorazados de la escuadra del Mar Negro, cuatro de ellos de más de 10.000 toneladas y uno de 12.000, han sido también construidos en el país, en los arsenales de Nicolaieff y Sebastopol.

De los cruceros de cubierta protectora, sólo uno fué pedido al extranjero.

En cuanto á la escuadrilla de torpederos, que se compone ya de más de cien embarcaciones de distintos tipos y desplazamiento, ha sido construída casi en su totalidad en el país, habiendo contratado sólo unos pocos con las casas más acreditadas del extranjero en esta clase de trabajos, ó sea, con los astilleros del Havre, Elbing, Poplar y Clydebank.

Recientemente ha contratado también Rusia con la casa de Yarrow, según la prensa inglesa, la construcción de un cazatorpederos de 20 millas de andar.

Turquia.—Desde 1874 en que salió del astillero de Blackwall, de la *Thames Iron Company*, el acorazado *Mesoodiyeh*, de 8.990 toneladas, no ha pedido Turquía ningún buque blindado á los astilleros extranjeros, habiéndolos construido en su arsenal de Constantinopla, si bien en muy corto número, pues en los últimos veinte años se ha dado poquísimo impulso á la producción de elementos navales en esta nación.

El primer acorazado importante construído en dicho arsenal lo fué en el año 85, siendo de un desplazamiento de 6.700 toneladas y en la actualidad tienen en grada otro de 8.000.

También se hallan en construcción y armamento en el mismo cinco cruceros de cubierta protectora, dos de 4.050 toneladas y tres de 1.600, y se trata de poner las quillas de otros dos más, iguales á los primeros.

Los buques sin protección, tanto de acero como mixtos, se producen ya, tanto en Constantinopla como en Ismid.

Respecto á torpederos, fueron pedidos algunos á Alemania en los últimos años; pero también se construyeron en el país un

caza-torpedero de 450 toneladas, dos torpederos de 200 y otros de menos de 100 toneladas.

Suecia y Noruega.—Estas dos naciones, en las que la marina de guerra está montada bajo un pie modesto, se bastan á sí propias para la producción de su material naval y jamás han pensado en recurrir al extranjero en demanda de buques y máquinas.

Suecia ha construido siempre sus acorazados que son de poco desplazamiento, así como los buques sin protección, en Estokolmo, Gothenburg, Norrköping, Calskrona, Niköping y Malmö. Lo propio ha hecho con los torpederos, habiendo pedido al extranjero sólo dos de éstos, que se construyeron en el astillero de Chiswick, de los Sres. Thornycroft, uno de 40 toneladas, en 1883, y otro de 65, en 1884.

Holanda.—Todos los buques de esta nación destinados á la marina militar en los últimos 25 años, tanto los que llevan blindaje como los que carecen de él, están construidos en Amsterdam, Rotterdam, Delfshaven y Flushing. Lo propio sucede con los torpederos, de los cuales se han construido sólo cuatro fuera del país, que fueron pedidos á los Sres. Yarrow y C.^ª, de Poplar, entre los años 1882 y 1886, siendo el menor de 45 toneladas y el mayor de 82.

Dinamarca.—Todos los acorazados, cruceros protegidos y buques sin protección construidos en los últimos 30 años para la marina dinamarquesa lo han sido en el arsenal de Copenhague, habiéndose recurrido al extranjero sólo para los pequeños torpederos, cuyo desplazamiento varía entre 15 y 94 toneladas, que fueron pedidos hace años á la casa Thornycroft, siendo entregados los últimos en 1889. Los posteriores á esta fecha han sido construidos en Copenhague.

Portugal.—Las dificultades financieras de Portugal han sido principalmente la causa de que la marina militar haya llegado en esta nación á una decadencia lamentable, pero no obstante el estado precario de la Hacienda, trata de hacerse un esfuerzo para tener barcos y cubrir los servicios más precisos.

El Sr. Ferreira d'Almeida ha presentado en la Cámara de diputados una proposición, precedida de un largo preámbulo, la cual

ha sido bien recibida. En la marina de guerra portuguesa, según el mencionado diputado, sólo hay en la actualidad dos buques que puedan prestar servicio, el *Alfonso de Albuquerque* y el destinado á escuela *Duque de Terceira*; todos los restantes sirven sólo para pontones.

Pero también Portugal, siguiendo el ejemplo de las demás naciones, quiere que sus buques sean de construcción nacional, y á este fin va encaminada la proposición del diputado de referencia, aunque ignoramos si prosperará el pensamiento en las Cámaras.

Dicha proposición se reduce sustancialmente á lo que sigue:

Se autoriza al Gobierno para invitar á las casas constructoras de primer orden de Inglaterra, los Estados Unidos, Francia y Alemania á presentar proposiciones para la construcción en el puerto de Lisboa de un astillero.

Los concesionarios tendrán el monopolio para la construcción y carena de todos los buques portugueses, tanto en el Continente como en las islas de las Azores, Cabo Verde y Angola, durante el número de años que resulte del concurso entre los industriales extranjeros.

Si el plazo fuere de 20 años, la cantidad anual que pagará el Gobierno en este período será de 500 millones de reis.

El adjudicatario deberá obligarse á sostener á todos los operarios del arsenal y fábrica de jarcia, pero sus pensiones correrán por cuenta del Gobierno.

Se concederá al concesionario franquicia absoluta de derechos para todos los materiales y combustible que necesitare con destino á las obras, durante el período de concesión.

Los buques que se mencionan en el texto de la proposición, los cuales habrán de contratarse con el adjudicatario, deberán ser entregados en un plazo que no excederá de seis años.

Japón.—Para terminar esta ligera reseña, réstanos decir algo del Japón, que también se preocupa de la producción del material para su marina de guerra, del propio modo que todas las naciones del continente europeo.

En 1891 se construyó en el arsenal de Iokosuka el crucero de cubierta protectora *Husidate*, de 4.240 toneladas, por los planos de otros dos del mismo tipo que acababa de entregar á la marina japonesa el astillero de la Seyne de *Forges et Chantiers de la Méditerranée*.

En 1892 se botó al agua en el mencionado arsenal japonés de Iokosuka otro crucero de 3.450 toneladas, y al romperse las hostilidades tenía en construcción en el mismo dos, de cubierta protectora también, de 2.800 toneladas, un caza-torpedero de 1.600 y algún otro de menor desplazamiento, habiendo construído asimismo en 1892 y 1893 dieciséis pequeños torpederos.

Los progresos de la marina japonesa se han puesto de manifiesto en la guerra actual entre los dos imperios de Oriente y el aumento de su material naval debe ser motivo de preocupación constante para nuestros gobernantes, por las aspiraciones de mayor expansión que abrigan los japoneses y la proximidad de aquel imperio á nuestras extensas y codiciadas posesiones del archipiélago de Filipinas.

De cuanto llevamos consignado se deduce que todas las naciones, aun aquellas de menos potencia industrial, se esfuerzan en producir los elementos navales que necesitan, no recurriendo al extranjero sino en casos muy contados, y sólo con el fin de procurarse algún ejemplar de buque de condiciones especialísimas.

Algo se ha hecho ya en España para nacionalizar la industria de las construcciones navales, pero falta todavía bastante para completar la obra iniciada y esperamos confiadamente que la marina seguirá inspirándose en el patriótico ejemplo que le dan las demás naciones, á despecho de los enemigos irreconciliables de la producción nacional.



CAPÍTULO VII.

Digresión referente al material de artillería.

I.

CONCURSO QUE DEBE PRESTAR LA INDUSTRIA PRIVADA Á LA MILITAR.

Opiniones del Jefe de artillería Sr. Diaz Ordóñez. — La industria militar debe dar la norma á las fábricas particulares. — Necesidad de que el Estado sea productor. — Cantidades que, en concepto del Sr. Ordóñez, debieran consignarse en el ramo de guerra para material de artillería. — Progresos de la industria en España. — Ojeada á las principales naciones de Europa. — Ejemplo que nos dan las mismas. — Conveniencia de que se conserven los vigentes Aranceles de aduanas. — Ideas pesimistas sobre nuestra industria. — Preambulo de la Memoria relativa á Francia, escrita por la Comision de los Estados Unidos que vino á Europa á estudiar la organizacion de los talleres para la producción de artillería. — Sistema seguido en Francia antes de la guerra franco-prusiana. — Participación dada á la industria privada en la producción del material de artillería con posterioridad á la guerra. — Sociedades particulares que suministran armamento al Gobierno. — Ligeros consideraciones sobre el trabajo del Sr. Ordóñez.

No pensábamos ocuparnos del concurso que la industria privada puede prestar á los establecimientos oficiales para la producción del material de artillería en lo que concierne á la marina militar, y menos en lo que al ramo de guerra se refiere, pero después de dar á la estampa el capítulo precedente llega á nuestras manos un trabajo relativo á la fábrica de Trubia suscrito por el reputado Jefe de artillería D. Salvador Diaz Ordóñez, que ha visto la luz en la publicación de su Cuerpo (1), y como en él se hacen indicaciones referentes á las relaciones que debe haber entre la industria privada

(1) *Mensural de Artillería*.—Octubre de 1895.

y la oficial, creemos conveniente fijar por un momento la atención en este asunto.

Las apreciaciones relativas al trabajo nacional, que emite el señor Ordóñez en la sección de su segundo artículo que lleva por epígrafe *Desarrollo de las industrias militar y privada* merecen consignarse.

«La industria militar del país debe á nuestro juicio, dice el señor Ordóñez, dar la norma, marcar la pauta é indicar por la perfección del material de guerra que construya, el camino que ha de seguir la industria privada nacional. Debe alentarla mucho y exigirla mucho; formar pliegos de condiciones para la recepción de materiales, elaborados ó no, tan severos como tengan los países más adelantados en material de guerra, pues la tendencia del fabricante particular es en todas partes, y lo mismo en Inglaterra que en Alemania, sacar el mayor rendimiento posible al capital, aun á costa muchas veces de sacrificar la bondad de los productos. Suele discutirse si el Estado debe ser productor, y decirse como una censura que fabrica más caro que la industria privada, y esto es naturalísimo. Las fábricas particulares sólo construyen para el Gobierno cuando tiene pedidos considerables que las permita organizar su trabajo sin alteración durante un cierto período y con latitud para adquirir sus materiales donde y como mejor les convenga, sin estar sujetas á reglamentos estrechos y de un orden orgánico que lo mismo se aplican á un parque de tercer orden que á un poderoso centro fabril.»

Pasa después revista el Sr. Ordóñez á los establecimientos oficiales y privados que existen en Inglaterra, Francia, Italia y los Estados Unidos, haciendo mención de la Comisión americana que vino á Europa á estudiar la organización de las fábricas para la producción de la artillería, manteniendo la tesis de que el Estado debe ser productor para el material de guerra, como lo es en las naciones de referencia.

Opina el mencionado artillero que debieran consignarse anualmente en España 7 millones para material de artillería, distribuidos en la forma siguiente:

Uno destinado á la conservación y recomposición de armamento y material, gastos de parques y plazas, experiencias y escuelas prácticas.

Cuatro para la fabricación de pólvora, municiones, fusiles, cañones, material experimental y fomento de los establecimientos oficiales, y

Dos para material de guerra que debiera adquirirse de la industria privada con una inspección rigurosa y constante desde el momento que diese principio la fabricación.

Hace luego mención el Sr. Ordóñez de los aceros que elabora *La Vizcaya*, de la balistita patente Nobel que se fabrica en Galdácano, de los productos de los *Altos Hornos* y de *La Felguera* y de las pólvoras de la *Santa Bárbara*.

Y continúa después:

«En vista de este desarrollo y con tan buena base, fácil será que estos importantes centros fabriquen material de guerra para el Estado.

Bastará para eso que tengan pedidos, que se les estimule, que se exija al material condiciones superiores y que nuestras fábricas les den, por medio de comisiones de oficiales que inspeccionen la fabricación y sometan los productos á pruebas severas, los medios para dominar aquélla y salir airoso con su empresa.

Costará el material más caro, pero el dinero se consumirá en el país, el desarrollo y florecimiento de nuestra industria serán su consecuencia, y se evitará, no comprando fuera, el empobrecimiento de la patria.

Así ha procedido Francia. Tributaria un tiempo de la industria inglesa, (1) independiente hoy, prefiere construir ella misma sus

(1) El Sr. Ordóñez nos permitirá que rectifiquemos este ligero error.

En Francia ha habido siempre demasiado patriotismo para que en ningún tiempo haya llegado esta nación á ser tributaria de la industria extranjera.

Allí han atravesado, como es sabido, épocas de libre-cambio y de protección mas ó menos acentuada, pero el regimen que haya podido prevalecer en las regiones oficiales no ha invadido los departamentos de guerra y marina para desviarles de su patriótico camino.

Se ha discutido en distintas ocasiones, tanto en el terreno oficial como en el particular, la mayor ó menor participacion que debia darse á la industria privada en la producción

barcos á comprarlos á los ingleses, que se los harían más baratos. Y es que, consideraciones de orden más elevado la hacen comprender que, impulsar su industria, es desarrollar su riqueza, elevar su nivel productor, educar su personal y crear á la postre fuentes de prosperidad, ante las que ni merece discutirse siquiera la economía ni el precio que pudiera conseguirse.

De análoga manera ha procedido Bélgica. En vez de rendir vergonzoso tributo á Francia ó á Alemania para la compra de armamento, el patrocinio del Estado ha permitido crear á la industria belga la magnífica fábrica de armas de Herstall y las grandes fortificaciones del Mosa; las cúpulas acorazadas y las torres giratorias se construyen por la industria privada del país, habiendo sido preciso asociar varios industriales por las dificultades é importancia de las construcciones.

De Inglaterra y Alemania no hay que hablar, pues la ley y un patriotismo bien entendido, que no se manifiesta en estéril vocerío, como suele ocurrir entre nosotros, prohíbe á sus Gobiernos las construcciones de importancia fuera de la patria.

Y esto debe hacer España con su material de guerra y marina, que consume cuantiosas sumas, imponiendo como obligación primera el ser fabricantes en nuestro país.

El Cuerpo de Artillería, que tiene á su cargo establecimientos de importancia, debe dar la impulsión, teniendo sus fábricas á gran altura, y recibiendo de las particulares materiales y efectos de guerra contruidos bajo su inspección y vigilancia. Concretándonos al material de artillería, nada serían los dos millones de pesetas anuales de que antes hemos hablado para su compra en el país si se compara con las ventajas que habrían de resultar.

del material naval, pero en ningún cerebro francés cabe la idea de pedir un clavo al extranjero para los servicios públicos, y menos para los que se relacionan con la defensa de la patria. Si en alguna ocasión se ha recurrido por tubos ó zunchos á la fábrica de Firth, ó se ha ido á la de Armstrong en demanda de un cañón de tiro rápido, ha sido simplemente para experimentar estos productos, y después de estudiados detenidamente, introducir en los talleres franceses las ventajas ó adelantos que pudieran acusar.

Los elementos navales de la marina francesa son y han sido siempre de producción nacional, como dijimos en la página 208.

El arancel actual, si los tratados pendientes de aprobación no lo echan por tierra, es un paso colosal dado en este sentido.

Porque se puede ser libre-cambista cuando se llega á la meta como Inglaterra, y construyendo mucho y muy barato no hay quien pueda rivalizar con ella en precio, y le es cómodo vivir con el dinero que le envían las naciones pobres y que abandonan sus energías industriales.

No nos dirigimos al emitir estas ideas á los que creen que nuestra industria privada es incapaz de todo, sin duda porque no conocen sus progresos, ni á los que, llevados de un pesimismo desconsolador, sólo ven el gastar poco y comprar donde lo den más barato, porque creen nuestra decadencia irremediable. Exponemos estas ligeras ideas para los que tienen fe y creen, como nosotros, que el renacimiento de nuestra industria ha comenzado ya.

Y como la fábrica de Trubia ocupa uno de los primeros lugares en aquella, dispone de un personal instruído y laborioso, y en número suficiente para dar obreros que compitan con los de otros países, y tiene poderosos elementos de trabajo, cábele, según nuestro sentir, la misión de ponerse á la cabeza de este progreso que redundaría en beneficio de la nación.»

No podemos menos de congratularnos del patriótico espíritu que informa el trabajo del entendido artillero.

Cita el Sr. Ordóñez el luminoso informe de la Comisión que de los Estados Unidos vino á Europa á visitar todas las fábricas oficiales y particulares destinadas á la construcción de la artillería con el fin de estudiar lo que convenía hacer en la gran República americana para el planteamiento de esta industria á la altura de todos los adelantos modernos, decidiéndose, según el Sr. Ordóñez, por el sistema Whitworth con el acero fluido comprimido, como procedimiento, y por la organización francesa.

El estudio relativo á Francia es interesantísimo; ocupa nada menos que 76 páginas de texto en las Memorias del Instituto de los Estados Unidos (1), estando ilustrado, además, con 25 láminas; y

(1) Proceedings of the United States Institute Vol. X.
The establishment of Steel gun factories in the United States.

ya que nos honramos transcribiendo los principales conceptos del trabajo del Sr. Ordóñez, vamos á permitirnos también insertar á continuación textualmente el exordio ó preámbulo que lleva la Memoria de la mencionada Comisión (1), que dice así:

«Hasta el año 1870, es decir, hasta la guerra franco-prusiana, era costumbre en Francia encomendar á los Cuerpos de artillería del ejército y de la marina todo cuanto se relacionaba con el material de esta importante arma de guerra. Jamás se pensó en contar con el concurso de la industria privada, ni hubo industrial que se atreviera á ofrecer sus servicios á los establecimientos oficiales. Se guardaba la mayor reserva en todos los asuntos referentes á la artillería; los permisos para visitar los establecimientos del Gobierno eran dificilísimos de conseguir, y en cuanto al polígono de experiencias de Gâvre, no era posible penetrar en él, pues salvo rarísimas excepciones, estaba prohibida la entrada para todos.

Las factorías de cañones de Bourges, Puteaux y Tarbes suministraban todo el material del ramo, para el ejército, en tanto que las fundiciones de Ruelle y Nevers, y sus talleres anexos, servían los pedidos de la marina.

Al estallar la guerra se puso muy pronto de manifiesto que un Cuerpo encerrado en tan estrechos límites no podía dar á la Nación todo el fruto que era de desear, y al restablecerse la paz, y reconocida la necesidad de procurarse nuevo armamento, se operó una revolución completa con las ideas, obligando á la Administración á seguir otro rumbo, rompiendo los antiguos moldes y abandonando las prácticas establecidas.

Se reconoció desde luego que el Gobierno debía tener bajo su dirección algunos establecimientos, pero con el fin de proveer á todas las contingencias del porvenir y evitar que los proyectos oficiales, siguiendo la rutina de otros tiempos, se moviesen en un círculo demasiado estrecho, se decidió alentar á la industria privada para ver de conseguir que el espíritu de emulación desper-

(1) Gun Foundry Board Report.

tase la competencia, abriendo amplios cauces por donde pudiesen llegar hasta los talleres del Gobierno otros proyectos é invenciones. El abandono del bronce como material de construcción y la adopción del acero, abrió el camino para la protección á la industria siderúrgica y obligó más á la Administración á llevar al terreno de la práctica, sin vacilaciones de ningún género, sus proyectos.

El Gobierno dió toda clase de seguridades á los fabricantes, quienes hicieron los sacrificios necesarios para la implantación de las instalaciones necesarias destinadas tanto á la producción de los materiales como á la construcción de los cañones.»

Los resultados alcanzados, continúa la Comisión, podrán apreciarse por la relación de las empresas particulares que suministran armamento al Gobierno, y son las siguientes:

Hace mención aquí de las cuatro fábricas que producen elementos para cañones hasta el calibre de 16 centímetros, de las dos que los hacen para piezas hasta de 42 centímetros, y de las seis sociedades privadas que tienen talleres para la construcción de cañones, y continúa después:

«Todos los montajes con destino á la marina y á la defensa de costas se encomiendan en la actualidad á la industria particular.

Las relaciones anteriores nos ponen de manifiesto el inmenso aumento de recursos que ha conseguido el país alentando á la industria privada y nos suministra al propio tiempo materiales para escribir un capítulo importante de historia para instrucción de los Gobiernos acerca de los medios que deben ponerse en práctica con el fin de procurarse el armamento con destino á los servicios de mar y tierra.»

No vamos á analizar el escrito del Sr. Ordóñez, inspirado en móviles levantados en favor del trabajo nacional, ni el informe de la Comisión americana, cuyo preámbulo llevamos transcrito. Expuestas quedan nuestras opiniones sobre la materia en el capítulo precedente, en lo que á las construcciones navales y á las máquinas de vapor marinas se refiere, y sólo nos limitaremos á decir dos palabras sobre el escrito de referencia.

La industria oficial debe dar la norma, es cierto, en todo lo que con el armamento se relaciona, pero buscando entre límites razonables la cooperación y el concurso de la industria privada.

Los establecimientos oficiales, y entre éstos el muy importante de Trubia, que está obligado á seguir paso á paso los progresos industriales en todo lo relativo á la alta misión que les está confiada, producen beneficios importantes al país siendo entre ellos, uno muy señalado, el servir de escuela práctica para un numeroso personal obrero, parte del cual lleva luego á los talleres de la industria privada los conocimientos allí adquiridos.

Respecto á la bondad de los productos de nuestras fábricas, sólo se nos ocurre decir que los llamados á inspeccionar su elaboración y á practicar las pruebas son oficiales de artillería, que saben perfectamente lo que pueden y deben exigir de las mismas, y es de esperar que dichas fábricas seguirán respondiendo como hasta aquí á los deseos de la Administración.

Los reglamentos para el recibo de los materiales y efectos con destino á los servicios de la artillería de mar y tierra son bien terminantes y en ellos se marcan los límites de tolerancias que se pueden consentir, de los cuales no es posible excederse en lo más mínimo.

En cuanto á los talleres para la construcción de artillería, en Sevilla, Bilbao y Placencia, es sabido que su dirección se encomendó á oficiales de artillería de la armada y del ejército muy competentes, que han cumplido á satisfacción de todos su importante cometido, y artilleros son también los que en representación del Gobierno inspeccionan la construcción de los cañones y la fabricación de materiales para éstos y sus montajes, sin que hasta ahora hayan dejado estos productos nada que desear.

Dice el Sr. Ordóñez que no se dirige á los que opinan que la industria privada del país es incapaz de todo, porque desconocen sus progresos, ni á los pesimistas que consideran nuestra decadencia irremediable, sino á los que tienen fé y creen como él que el renacimiento de nuestra industria ha comenzado ya.

Afortunadamente se ha ganado ya mucho terreno en favor del

trabajo nacional, cada día hay más intereses creados y nuevos elementos que vienen en su apoyo, aquí donde tanto se ha hecho para detener sus progresos. Tenemos, como el Sr. Ordóñez, fe en el porvenir, pero también consideramos que es hoy más que nunca necesaria la defensa de tan sagrados intereses, para que no se esterilice en un día ese terreno conquistado en los últimos años.

Y para terminar esta digresión, vamos á decir dos palabras sobre las armas de fuego.

El fusil es uno de los elementos más importantes del armamento del ejército y de la marina, y mucho sentimos que el mencionado Jefe de artillería, tan competente en lo materia, lo haya pasado por alto.

Respetamos las razones que haya podido tener el Ministro de la Guerra para armar á nuestro ejército con un fusil de procedencia extranjera, cuando todas las naciones de Europa, con raras excepciones, tienen el suyo propio, pero si no nos es dado tener un tipo español (así como los tenemos para los cañones de mar y tierra) que reúna las condiciones de aquellos con que están armados los ejércitos de las naciones más importantes, parecía natural, por lo menos, que en la mayor escala posible se construyese en el país.

Hasta el día se llevan ya adquiridas en el extranjero, según nuestras noticias, cerca de 50.000 armas, entre fusiles y carabinas, á saber:

1.200 fusiles y 400 carabinas del calibre de 7,65 mm. modelo belga.

10.000 fusiles de 7,65 mm. modelo argentino, pedidos cuando los sucesos de Melilla.

15.000 fusiles y 5.000 carabinas de 7 mm., para la Península, modelo español.

10.000 fusiles y 5.000 carabinas de 7 mm., modelo español, por cuenta del presupuesto de Cuba.

1.200 fusiles de 7 mm., modelo español, con fondos de la suscripción nacional; y

2.100 por cuenta del presupuesto de Filipinas, de ellos 1.500 para la marina.

Con gran satisfacción hemos visto en la prensa, que en la fábrica de Oviedo se están llevando á cabo las instalaciones para la producción del Mausser y en Toledo para la cartuchería destinada á esta arma, pues creemos que en primer término debe contarse con los talleres oficiales para la fabricación del material.

Nuestras ideas respecto á los establecimientos del Gobierno, tanto del ramo de guerra como de marina, son muy terminantes.

Así como creemos que no debe la Administración desatender la industria oficial para dar ocupación á las fábricas particulares, somos también de opinión que los establecimientos oficiales deben estar montados para una producción moderada; la experiencia así lo aconseja, pues de lo contrario, los conflictos que se originan cuando llega la escasez del trabajo, se conjuran difícilmente.

De aquí la necesidad de buscar el concurso de la industria privada, que cuenta en el país con sobrados elementos en este ramo para ayudar á la oficial, muy especialmente en la provincia de Guipúzcoa, en donde ha tenido siempre tanto arraigo la fabricación de armas de fuego de todas clases, y donde existe un numeroso y muy hábil personal obrero.

Además de los renombrados talleres de Eibar, existe allí la importante fábrica de Placencia que se denominó *Euscalduna*, construida en el año 1860, en una parte de cuyo vasto edificio se ha instalado la construcción de ametralladoras y cañones de tiro rápido sistema Nordenfeli, la cual estuvo en otro tiempo montada para la producción de armas de fuego en gran escala y celebró varios contratos con el Gobierno español.

De allí salieron 36.000 fusiles y 15.000 carabinas Minié, así como 36.000 Remington, y en ella se construyeron también cerca de 40.000 Chassepots.

Y contando con estos elementos en el país, ¿no es de lamentar que se echen en olvido y se estén importando á millares los fusiles del extranjero?

II.

INCIDENTE DEL SENADO RELATIVO AL TRABAJO NACIONAL.

Proposición del Sr. Marqués de Mochales.—Exclusión de la misma del material de guerra.—Leyes sobre la materia en el extranjero.—Preocupaciones que es preciso combatir en España.—El armamento del ejército debe estar á la altura de los más perfeccionados que existan.—Posibilidad de construir la artillería en el país.—Armamento extranjero en nuestros buques de guerra.—Superioridad del cañon González Hontoria.—Concurso para la construcción de artillería en España.—Proposición ventajosa de la industria nacional.—Resultado satisfactorio del concurso.—Proceder lamentable de la Administración.—Talleres de artillería en el Astillero del Nervión.—Instalación en Placencia para la construcción de ametralladoras y cañones de tiro rápido.—Nuevos proyectos de cañones de tiro rápido.—Operarios aventajados del país.—Necesidad de adquirir por el momento en el extranjero los elementos para la construcción de cañones.—Fabricación de las nuevas pólvoras en España.—Esperanzas fundadas de que antes de muchos años construya la marina todo su armamento en el país, y con materiales de producción nacional.

No estaba en nuestro ánimo, como hemos dicho ya, ocuparnos para nada de lo que con el material de artillería se relaciona, pero ya que hemos tocado este punto con motivo del artículo publicado por el Sr. Ordóñez, creemos también conveniente hacer algunas ligeras observaciones referentes al armamento de la marina, siendo inducidos á ello por un incidente surgido en la Alta Cámara relativo al trabajo nacional.

El Sr. Marqués de Mochales, inspirándose en móviles patrióticos, ha presentado en el Senado una proposición encaminada á hacer obligatorio el empleo de materiales de producción nacional en las Obras públicas costeadas ó subvencionadas por el Estado, Diputaciones provinciales ó Municipios, así como en los vestuarios y toda clase de confecciones indispensables para el equipo de los asilados y penados, y de los ejércitos de mar y tierra.

En el discurso pronunciado en apoyo de su proposición, hacía el mencionado senador algunas aclaraciones que creemos conveniente consignar.

«No se alarme tampoco el Gobierno de S. M., decía el Sr. Marqués de Mochales, (1) creyendo que este artículo primero entraña una afirmación ó una protección decidida en favor del armamento ni de los materiales de guerra, que no pueden en manera alguna ser objeto de esta ley, porque he tenido buen cuidado de excluirlas, y por lo que al Ministerio de la Guerra se refiere, dejarla reducida á lo más elemental de todo: al equipo y confecciones necesarios para los ejércitos de mar y tierra.»

El autor de la proposición mencionada ha dado sobradas pruebas de su interés y simpatías por el trabajo nacional, para que podamos dudar un momento siquiera de sus buenos propósitos, pero es tan extraño y tan anómalo lo ocurrido, que no acertamos á comprender el que, en una proposición como ésta, inspirada en sentido proteccionista, se trate de imponer al Ministro de la Guerra la obligación de que el *equipo y confecciones* sean de producción nacional, dejándole en libertad para que adquiera donde mejor le cuadre todo el vasto y complejo material de su departamento.

El Sr. Marqués de Mochales, que habrá estudiado seguramente á fondo el asunto, no debe ignorar que en otras naciones como Francia, por ejemplo, hay leyes terminantes que prescriben que el material de guerra debe ser de producción nacional.

Existen todavía en España muchas preocupaciones que es preciso combatir, siendo una de ellas la de suponer que somos impotentes para todo lo que con la industria militar se relaciona, y que por el contrario, los extranjeros, en esto de los armamentos, hacen verdaderas maravillas.

Sería una insensatez, sería criminal, que por un mal entendido patriotismo se pusiese en manos de nuestro ejército un material imperfecto ó por cualquier concepto deficiente, colocándolo en condiciones de inferioridad respecto á los demás ejércitos de Europa.

Nosotros entendemos que nuestros cañones, nuestras ametra-

(1) *Diario de Sesiones del Senado*, sesión del 17 de Diciembre de 1903.

hadoras, nuestras armas de fuego y nuestras armas blancas, deben estar á la altura de los productos similares más perfeccionados que existan, sin que en ésto se consientan tolerancias de ningún genero.

Pero estamos también convencidos de que, salvo en casos muy excepcionales, se pueden conseguir estos resultados sin recurrir al extranjero, y no estará de más que, á este propósito, dirijamos una ojeada al armamento construido en los últimos años para la marina militar, pasando por alto lo que al material dependiente del Ministerio de la Guerra se refiere, por nuestra falta de competencia en la materia, y por ser además bien patentes los progresos realizados en los servicios de nuestra artillería del ejército, como lo atestigua el alto grado de adelanto á que ha llegado la fábrica de Trubia, no obstante sus limitadas consignaciones.

La marina militar ha prestado su atención más preferente en los últimos años al estudio de cuanto con el armamento de los buques de guerra se relaciona, llegando á conseguir que sus cañones, bajo ningún concepto inferiores á los que gozan de mayor crédito fuera de España, sean de producción nacional, pero no sin haber experimentado antes los más renombrados de procedencia extranjera.

Los tres últimos cruceros de madera construidos en los arsenales del Estado, montan artillería de distintos sistemas.

El *Castilla* lleva piezas Krupp de 15 cm.; el *Navarra*, de Armstrong, también de 15, y el *Aragón* monta artillería de 16 cm. González Hontoria, de hierro, modelo de 1879.

La artillería de acero de 16 cm. del mismo autor, modelo de 1883, se construyó primero en Francia y después en Trubia y la Carraca, y comparando estos cañones González Hontoria con los mejores de Europa del mismo calibre, ó del más aproximado, donde no existe igual, y eligiendo para término de comparación una unidad común cualquiera, tal como el kilogramo de peso ó el centímetro cuadrado de sección de las piezas, se vió en las pruebas verificadas en Francia con nuestro cañón experimental González Hontoria de 16 cm. construido en el Havre por la Sociedad

de Forges et Chantiers, que acusaba mayor fuerza viva, y por lo tanto más efecto útil, que el de igual calibre de la marina francesa construido en los mismos talleres del Havre, y que los mencionados de 15 cm. de Armstrong y de Krupp, (1) quedando comprobada la superioridad del cañón español respecto á los similares coetáneos de los demás sistemas conocidos.

Pero en la marina militar, como sucede en todas las corporaciones, había hace algunos años, y muy especialmente en los en que se pensó seriamente en la reconstrucción de la Escuadra, pareceres muy encontrados en lo que al armamento de los buques se refiere, siendo tan grande por parte de algunos, si bien muy pocos, la predilección por determinados sistemas extranjeros, que había quien opinaba que debía renunciarse á hacer artillería en España, encomendando á la casa de Krupp, por un largo período de años, el suministro de todos los cañones que necesitase nuestra marina militar, desistiendo hasta de llevar á cabo las pruebas de las piezas González Hontoria que había en construcción.

Pero afortunadamente no prosperaron estas ideas, y el ilustre Vicealmirante Sr. Beranger anunció en la *Gaceta Oficial* un concurso de gran trascendencia para el país, puesto que con él se cerró la puerta, creemos que definitivamente, á la introducción de cañones de procedencia extranjera con destino á nuestros buques.

Por Real decreto fechado en 2 de Agosto de 1886 se autorizó la celebración del mencionado concurso para la construcción de 85 cañones de acero sistema González Hontoria de calibres comprendidos entre 20 y 7 centímetros, así como de 97 montajes que eran necesarios á la sazón para los buques que se construían con destino á la marina militar.

La base segunda de las fijadas en el pliego de condiciones era la siguiente:

«Podrán tomar parte en este concurso todos los constructores nacionales y extranjeros que se comprometan á fabricar en España

(1) En la *Revista general de la Marina* se publicaron á su tiempo los resultados de estas pruebas.

dicho material, pudiendo, sin embargo, introducir para ello las primeras materias en la forma que se expresa en la cláusula 8.^a

Si los constructores elaborasen ó adquiriesen elaborados por la industria española todos los elementos necesarios para la construcción del material que se contrata, el Gobierno abonará un 8 por 100 sobre los precios tipos de la adjudicación.»

Como consecuencia de este concurso, los Sres. Portilla, White y C.^a, asociados á una importante casa alemana, instalaron en Sevilla amplios talleres para la construcción de la artillería y montajes que se les habían adjudicado y cumplieron debidamente los compromisos contraídos con la marina.

La proposición de los Sres. Portilla fué ventajosísima para la Administración; los cañones y montajes construidos en Sevilla para nuestra marina militar resultaron á precios muy inferiores á los que teníamos costumbre de pagar á los talleres franceses del Havre que nos habían suministrado antes el mismo material y todo ésto, sin que la marina tuviese que imponerse el menor sacrificio para ello.

Conviene pues conseguir, como consecuencia de lo que llevamos expuesto:

1.^o Que en vez de seguir el consejo de pedir á casas extranjeras la artillería que debían montar nuestros buques de guerra, se apeló al patriótico procedimiento de construirla en España, introduciendo con destino á estas construcciones sólo los elementos que no se producían en el país.

2.^o Que los cañones González Hontoria dieron en las pruebas verificadas en Francia resultados más ventajosos que los similares de las principales naciones extranjeras, y

3.^o Que los cañones y montajes construidos en el país por la industria privada resultaron á la marina á precios inferiores á los pagados anteriormente á casas extranjeras.

Y ya que hemos hecho mención de los importantes talleres montados en Sevilla para la construcción de artillería, como consecuencia del concurso indicado, no podemos menos de lamentar que, después de haber prestado la casa mencionada un servicio de

tanta monta á la marina, suministrando gran número de cañones y montajes á precios ventajosísimos para la Administración, y evitando que fuéramos en demanda de ellos al extranjero, tuviera que desaparecer por falta de apoyo en las regiones oficiales.

No es éste el medio de conseguir el concurso de los industriales que es hoy tan necesario, pero afortunadamente, en la historia de las relaciones de la marina militar con la industria privada del país, no se registran otros casos semejantes.

También debemos consignar que, como consecuencia de la adjudicación del contrato para la construcción de los cruceros de faja de 7.000 toneladas se instalaron en el Astillero del Nervión amplios y completísimos talleres para la construcción de artillería, de donde han salido todos los cañones González Hontoria de 28, 14, y 7 cm. que montan el *Infanta María Teresa* y el *Vizcaya*, estando muy adelantada la construcción de los que se destinan al *Almirante Oquendo* y habiéndose construido también en dichos talleres todos los montajes para las mencionadas piezas, excepción hecha de los que llevan las de 28 cm.

La marina ha conseguido asimismo, sin imponerse sacrificios ni ligarse con compromisos de ningún género, que la casa Nordenfelt montase en España la construcción de sus ametralladoras y cañones de tiro rápido.

Los talleres instalados en Placencia para este objeto han suministrado ya con destino á nuestros buques de guerra 28 ametralladoras y 77 cañones de tiro rápido de 57 milímetros, de los 93 que hasta el día se les llevan pedidos.

También ha hecho entrega al ejército de 8 cañones del mismo calibre, modelo de costa, y 6 de campaña.

Pero es sabido que estas armas de guerra, que gozan de gran crédito en el extranjero y son objeto de un privilegio de invención, resultan muy costosas, y debido á esta circunstancia se estudian con empeño nuevos sistemas por inteligentes oficiales de artillería de la Armada, dignos sucesores del malogrado é inolvidable general González Hontoria, á quien tanto deben la marina y el país.

En la actualidad se construyen dos cañones experimentales, el uno en la Carraca del calibre de 57 mm. y el otro de 10 cm. en Placencia, proyectados por el capitán Sr. Lomas, con montajes del comandante del mismo cuerpo, Sr. Ristory.

En la exposición de Chicago ha figurado además otro cañón, de tiro rápido también, y de 42 mm. de calibre, del capitán señor Sarmiento, con un mecanismo de cierre tan ingenioso como sencillo, y cuyas condiciones balísticas nada dejan que desear.

Todos los cañones mencionados tienen, como es consiguiente, longitudes y mecanismos apropiados para esta clase de armas.

Y para dar por terminado este punto, diremos también, que por el Ministerio de Marina se ha invitado recientemente al personal del susodicho Cuerpo para que presente proyectos de cañones de tiro rápido de 12 y 14 cm., con el fin de poder reemplazar los González Hontoria transformados en tiro rápido de los expresados calibres.

La construcción de ametralladoras y cañones de tiro rápido presenta bastantes dificultades, pues estas importantes máquinas de guerra requieren que el ajuste de sus piezas se haga con la mayor precisión.

Está desgraciadamente muy arraigada entre muchos de nuestros hombres políticos la creencia de que sólo las naciones del Norte tienen aptitudes para ciertas industrias y muy especialmente para la producción del armamento de todas clases, y á propósito de este particular, no estará de más que consignemos lo siguiente. Cuando por vez primera visitamos la fábrica de Placencia, que fué en el periodo de instalación, tuvimos el gusto de conocer al ingeniero sueco enviado por la casa que iba á implantar allí la nueva industria, hombre muy competente y experimentado en la construcción de ametralladoras y cañones de tiro rápido sistema Nordenfelt, como que llevaba catorce años dirigiendo fábricas destinadas á la producción de este material, y con gran satisfacción oímos de sus labios que, con el núcleo de hábiles operarios que había encontrado en la localidad, no tendría necesidad de traer uno solo de las fábricas que la Sociedad poseía en el extranjero, para construir el

armamento en Placencia con la misma perfección que en los principales establecimientos de Europa, y efectivamente, así ha sucedido; esta fábrica marcha admirablemente bajo la inteligente dirección del oficial de artillería del ejército Sr. Gómez Cánovas, haciéndose los trabajos con gran perfección, y sin que operarios extranjeros hayan puesto sus manos en el centenar de ametralladoras y cañones de tiro rápido que, según se ha dicho, han salido ya de allí con destino á nuestros buques de guerra.

Y lo propio ha sucedido en los talleres instalados en Sevilla y en los astilleros del Nervión, en los que, bajo la dirección de los reputados Jefes de artillería de la Armada Sres. Rodríguez, Alburrián y González, y con maestros y operarios españoles, se han construido con la misma perfección cañones González Hontoria de todos los calibres para el armamento de nuestros buques de guerra.

Y en cuanto á los talleres que la marina tiene en el arsenal de la Carraca para la construcción del material de artillería, excusado es decir que tampoco hay en ellos ningún operario extranjero.

Los elementos para la construcción de los cañones, ó sean los tubos, zunchos y manguitos, hay que importarlos del extranjero.

Se producirán seguramente en España, cuando se dé estímulo bastante á los industriales, pero aun en las condiciones en que hoy se hacen tiene importancia la construcción de cañones, pues si bien los de gran calibre no dejan en el país más que el 40 por 100 de su valor, este tanto por ciento llega hasta el 80 en los de menores dimensiones, y como los del grueso calibre son los menos, puede calcularse por término medio que el 60 por ciento del valor de la artillería González Hontoria que construimos queda en España.

Y esta relación aumenta considerablemente en beneficio del país teniendo en cuenta que hoy disponemos de medios sobrados para la construcción de los montajes de dichos cañones, así como para la producción de los materiales laminados y moldeados que entran en su composición, quedando sólo exceptuados los montajes hidráulicos ó eléctricos destinados á las piezas de grueso

calibre, y aun éstos pudieran construirse también en el país, en todo ó en parte, habiendo empeño en ello.

En los últimos años se ha conseguido además que la industria privada fabrique pólvoras de todas clases para los armamentos modernos, y si no hace ya los casquillos metálicos con destino á las cargas de los cañones de tiro rápido, es porque la Administración no secundo la iniciativa de los industriales.

La fábrica de *Santa Bárbara* suministra pólvoras prismáticas para los cañones González Hontoria de los calibres 32, 28, 24, 20, 16, 14 y 12 cm. modelo de 1883, pólvora Pebble para los de 12 y 9 cm. modelo del 79, pólvora en discos para el de 7 cm., también González Hontoria, de 57 mm. Nordenfelt y de 2½ mm. para cargas explosivas.

Ha presentado pólvora sin humo de excelentes condiciones, y tiene en estudio otras en disco para cañones de 12 y 14 cm.

La mencionada pólvora sin humo ha sido probada con resultados muy lisonjeros en los Astilleros del Nervión; dá gran regularidad en las presiones, no deja residuos, ni calienta la pieza, y permite obtener grandes velocidades.

Construye también cartucheria Maüsser y pólvora de mina y caza que por ningún concepto son inferiores á las similares de mayor crédito de procedencia extranjera.

Y es sabido, además, que la fábrica de Galdácano produce la balistita y demás sustancias explosivas del privilegio de Nobel.

De cuanto llevamos expuesto se desprende, en primer término, que los industriales han respondido repetidas veces á los deseos de la Administración implantando talleres importantes en nuestro suelo, sin imponer sacrificios de ninguna clase al Tesoro.

Y por fin, y para terminar lo que al armamento se refiere, debemos también consignar que la industria del país puede dar á la marina algo más que *los vestuarios* á que hace referencia el señor Marqués de Mochales en su proposición, y que de haber sido redactada ésta en tonos más radicales, no habría el menor motivo de alarma para los Sres. senadores ni hubiera causado perturbación alguna su aprobación, por cuanto los cañones de todos los calibres

se construyen en España, si bien con elementos de procedencia extranjera; que las municiones de todas clases son también de producción nacional, así como los montajes, excepción hecha de los de 28 centímetros; que los cañones de tiro rápido y las ametralladoras se hacen asimismo en el país, que los revólvers los dá nuestra industria privada, y que las armas blancas salen también de talleres nacionales; quedando desgraciadamente el fusil excluido por el momento de esta regla general, y que de continuar el patriótico impulso dado de algún tiempo á esta parte al trabajo nacional, antes de muchos años construirá la marina todo su armamento con materiales propios, sin recurrir para nada al extranjero y sin que desmerezca en lo más mínimo del de las naciones más adelantadas, á despecho de los muchos enemigos que tiene la industria del país.

No sólo por patriotismo, sino hasta por decoro nacional, debemos tener la legítima aspiración de que el armamento de mar y tierra sea producto de nuestras fábricas y de nuestros talleres, como puede y debe serlo, pues España cuenta en la actualidad, como ha contado siempre, con los elementos necesarios, utilizándolos como es debido; y sean cuales fueren las opiniones de nuestros hombres políticos llamados á entender en los destinos del país y las resoluciones favorables ó adversas que tomaren relativas al trabajo nacional, nosotros seguiremos alabando el noble ejemplo dado por la marina á los demás ramos de la Administración del Estado, y repitiendo como al principio de este libro con el célebre Ministro de Felipe V: *Ya que la Divina Providencia dotó á España y á otros Reinos de Su Majestad de todos los materiales necesarios para los Armamentos de Mar y Tierra, será acertado que agradecidos á este beneficio, nos apliquemos á disfrutarle con las providencias correspondientes.*



CAPITULO VIII.

Breve ojeada á la marina y á las construcciones navales de España anteriores al siglo actual.

I.

EDAD MEDIA.

Importancia que llegó á alcanzar la marina, muy especialmente en el litoral del Cantábrico.

—Carencia de marina militar propiamente dicha. — Modo de procurarse las escuadras ó armadas para las empresas marítimas con anterioridad al siglo XVIII. — Naves catalanas en el primer tercio del siglo XIII. — Preferencia en los fletes concedida á Barcelona por Jaime I. — Poderío naval de los catalanes. — Guerras marítimas de los siglos XIII, XIV y XV. — Prosperidad mercantil de Barcelona. — Las ordenanzas de 1258 y el famoso *Libro del Consulado*. — Anulación de la marina catalana. — Construcción de dos galeras en Galicia en el año 1120 por el arzobispo Gelmírez. — Antigüedad de los vascongados en el comercio marítimo. — Ayuda prestada por aquéllos á Alfonso I de Aragón en el cerco de Bayona en 1133. — Fuero otorgado á la villa de San Sebastián. — Servicios de la marina cantábrica en la luna de Sevilla. — Tratos de los vascongados con el rey de Francia Felipe el Hermoso. — Poderío unificado de los vascongados. — Cerco de Inglaterra. — Superioridad de las naves españolas. — Estímulos dados á la construcción naval en el reinado de Alfonso X y en los dos sucesivos. — Prosperidad de la marina bajo Alfonso XI. — Sangrienta batalla naval de Winchelsea, en la que los vascongados, alacados por fuerzas superiores de los ingleses, son derrotados. — Reveses de Eduardo III. — Tregua de 20 años pedida á los vascongados. — Fuerza marítima imponente del litoral del Norte de España. — Afición de Pedro I á las cosas de mar. — Completa derrota de los ingleses por la armada castellana en la batalla naval de la Rochela. — Operaciones de las naves victoriosas en las costas de Inglaterra. — Leyes protectoras de Enrique III en favor de la navegación. — Prosperidad de las artes y el comercio. — Escarmiento que sufrieron los maras, los portugueses y los ingleses. — Expedición de los vascongados á las Islas Canarias. — Pleno desarrollo de la marina cantábrica. — Factorías auxiliares en los puertos extranjeros. — Construcción de navios para otras naciones. — Tradición verosímil que atribuye á los vascongados el descubrimiento de Terranova. — Impulso dado á la industria y al comercio por Juan II. — Decadencia durante el reinado de Enrique IV.

Antes de ocuparnos del estado en que al presente se encuentra la industria de las construcciones navales en España, y de los medios que entendemos deben ponerse en práctica para lograr su aclimatación, creemos conveniente dirigir una rápida ojeada á

nuestra marina de los pasados siglos, con el fin de poner de manifiesto la importancia que llegó á alcanzar en determinados periodos de la historia, muy especialmente en aquellos en que la acción oficial con medidas abusivas y miras egoistas no venía á entorpecer, ó á matar, la iniciativa privada y el espíritu emprendedor de los mercaderes y maestros de naos de los puertos.

No es la industria de las construcciones navales una planta exótica en España, donde existen sobrados elementos para darle vida y desarrollo. En otros tiempos tuvo épocas de prosperidad y se bastaba para satisfacer, no sólo las necesidades del país, sino que era también objeto de demanda exterior, como lo prueban las repetidas leyes en las que, con arreglo á las ideas económicas de la época, se castigaba con duras penas la venta al extranjero de naves de construcción nacional.

El objeto que nos proponemos en estos desaliñados apuntes al consignar algunos datos relativos á la marina y á las construcciones navales es, poner de relieve y ensalzar los méritos de la industria privada de nuestras costas, principalmente en épocas anteriores al advenimiento de la casa de Borbón (1), hasta cuya dinastía, salvo en casos muy contados, no disponía la nación de más elementos navales que los que le proporcionaba la marina mercante del país, cuyas embarcaciones, así como su armamento, eran de producción nacional.

Antes del siglo XVIII no existía la marina militar con buques de condiciones especiales para los fines de la guerra, de propiedad del Estado, con una corporación propiamente organizada á la que

(1) Encuéntrase noticias sobre este asunto en algunos diccionarios, tales como el *Geográfico histórico* de la Academia de la Historia, publicado á principios de este siglo, en varias crónicas é historias, principalmente de las provincias que hacían en los pasados siglos el comercio marítimo de la Península, así como en monografías de villas y ciudades del litoral; pero merecen mención especial los trabajos de cuatro ilustrados marinos, tres de los cuales, Vargas Ponce, Fernández de Navarrete y Salas, no existen ya. En cuanto al cuarto, el erudito académico D. Cesáreo Fernández Duro, ha prestado un gran servicio á la marina y al país desenterrando del polvo de los archivos multitud de datos y noticias; y dando á luz preciosos documentos en sus interesantes *Disquisiciones náuticas*, así como en su última é importantísima obra titulada *La marina de Castilla*, en la cual se citan gran número de libros y documentos nacionales y extranjeros relacionados con nuestra historia marítima de la Edad Media.

estuviesen encomendados los servicios de mar, y cuando para determinadas empresas marítimas era necesario constituir escuadras ó *armadas*, como antiguamente se llamaban, se recurría en demanda de buques á los astilleros ó á los puertos de la costa, señaladamente á los del litoral Cantábrico, fuente principal de las industrias marítimas, pues es sabido que éstas llegaron á adquirir mayor arraigo en los de la provincia de Guipúzcoa, señorío de Vizcaya y Cuatro villas de la costa del mar (1), los cuales los entregaban armados, tripulados y listos para prestar servicio, mediante asientos que se formaban por tiempo determinado y con arreglo á condiciones estipuladas con las provincias ó con almirantes de reconocida reputación y prestigio, designados comunmente por aquéllas, cuyas escuadras llevaban por lo general el nombre de la provincia ó zona de donde procedían.

Estos buques se construían en astilleros particulares, por lo común sin ninguna intervención oficial, formándose generalmente los asientos por cinco años, pero en casos extremos, se recurría también al embargo, ocasionando con esto graves quebrantos al comercio y á la navegación al arrancárseles por exigencias apremiantes de servicio el instrumento de su trabajo, siendo causa en varios períodos de nuestra accidentada historia, de la ruina de los industriales y hombres de negocios del litoral y de la paralización consiguiente de las construcciones navales en los astilleros del país.

Al ocuparnos de la marina de la edad media debemos en primer término hacer mención de las naves catalanas, que ya en el primer tercio del siglo XIII frecuentaban los puertos de Levante, Egipto y Berbería.

Jaime I concedió á la ciudad de Barcelona preferencia en los fletes, hasta el punto de prohibir que ninguna nave extranjera pudiese cargar allí mercancías mientras hubiese una sola de aquella matrícula que se ofreciese á ello; mas para no alejar las naves extranjeras del puerto de Barcelona en perjuicio del comercio de los

(1) Lezoa, Santander, Castro Urdiales y San Vicente de la Barquera.

naturales, hubo de exceptuarse en 1.268 el caso de cargarlas los patronos por su cuenta (1).

Del gran poderío naval de Barcelona dan sobrado testimonio la activa navegación y comercio que sostenía con los puertos más importantes, principalmente de Europa, compitiendo y rivalizando con pisanos, genoveses y venecianos; las guerras marítimas que con tanta gloria y fortuna sostuvieron en los siglos XIII, XIV y XV contra enemigos formidables; las muchas y gruesas armadas que prestaron para ayudar á los reyes de Aragón en las conquistas de Mallorca, Valencia, Nápoles, Córcega y Sicilia; las expediciones navales que emprendieron á la Grecia, Siria y Berbería y los socorros que en diversas ocasiones dieron á las potencias amigas y aliadas.

También ponen de manifiesto el alto grado de prosperidad mercantil á que llegaron los catalanes, las Ordenanzas hechas por el concejo de los prohombres del puerto y confirmadas por Jaime I en 1.253 en las que se establecieron las reglas de policía náutica y mercantil para los barceloneses; la institución de los cónsules de comercio en las escalas ultramarinas en 1.266 á fin de dispensar la debida protección á los navegantes; la creación del consulado de Valencia por Pedro III en 1.283, de Mallorca y Barcelona por Pedro IV en 1.343 y 1.347 y de Perpiñán por Juan I en 1.388, y por último la formación del famoso *Libro del Consulado*, ó sea, el código de las costumbres marítimas recopiladas á mediados del siglo XIII, que llegó á ser, según un historiador contemporáneo (2), el derecho común de casi todas las naciones mercantes durante mucho tiempo, llegando á alcanzar gran autoridad.

No nos detendremos á indagar las causas que contribuyeron al rápido y total aniquilamiento de la marina catalana, que tan grandes empresas llevó á cabo, pero es lo cierto, que ésta desapareció en tiempo de los Reyes Católicos, y dirijamos ahora una ojeada á la marina de Castilla.

(1) Javellanos.—*Consulta sobre el fomento de la marina mercante.*

(2) *Historia de la Economía Política de España*, por el Dr. D. Manuel Colmeiro, tomo I.

D. Diego Gelmírez, arzobispo de Santiago, envió por el año 1.115 mensajeros á Génova y Pisa con el encargo de traer á Galicia maestros y oficiales peritos en el arte de la construcción naval, porque los gallegos no eran por entonces ni constructores ni navegantes. Un maestro genovés llamado Ojerio satisfizo los deseos del belicoso prelado, que pudo contar desde entonces con dos galeras birremes para dar caza á los piratas que anidaban en las islas vecinas y guardar la costa de los desembarcos y correrías de los moros (1).

En textos antiguos como el citado y la *España Sagrada* del erudito Padre agustino Enrique Flórez, se atribuye la iniciativa para las construcciones navales de Castilla al mencionado arzobispo, señor feudal y padre de fieles de Compostela, que llegó á construir en el año 1.120 las dos galeras de que se ha hecho mención, en el astillero de Iria, pero autores respetables convienen también en que desde los tiempos más remotos que comprende la historia (2) ejercitaban los vascongados el comercio marítimo, construyendo embarcaciones apropiadas á sus necesidades y navegando principalmente á los mares del Norte.

Todos los historiadores consignan asimismo que la marina vascongada figuró en funciones de guerra en 1.431 estrechando el cerco de Bayona hasta la completa rendición de la plaza con el rey D. Alfonso I de Aragón, y es lógico suponer que, si en esta ocasión pudieron presentar una armada, once años antes, ó sea en la época de la construcción de las galeras de referencia, contarían también con elementos navales de alguna importancia, los cuales no se improvisan fácilmente.

El fuero otorgado á la villa de San Sebastián por el rey D. Sancho el Sábido de Navarra en el año 1.450 y confirmado por Don Alfonso VIII de Castilla en 1.202, contiene uno de los códigos marítimos más antiguos que se conocen.

En el siglo XIII dió pruebas de su pujanza la escuadra de Cantabria al mando del almirante Bonifaz, derrotando á la agarena en

(1) *Historia Compostelana*, lib. I, cap. CIII.

(2) *Dicc. geog. hist. de España*, por la Acad. de la Hist.

Dicc. geog. catal. hist., por Madoz.



la embocadura del Guadalquivir y rompiendo el puente de barcas de Triana, por el que se comunicaban con el exterior los moros sevillanos (1.247 y 1.248) facilitando así la rendición y entrega de Sevilla al santo rey.

A fines del siglo XIII celebró varios tratos con los vascongados el rey de Francia Felipe el Hermoso, para que le auxiliasen con cierto número de navíos, quedando tan satisfecho que otorgó á San Juan de Pasajes una flor de lis que, fijada en los blasones de su escudo, perpetuase la memoria de los importantes servicios que los marinos de este puerto prestaron con sus naves á la Rochela, sitiada por los ingleses.

El poderío marítimo de los vascongados llegó á inspirar celos á Inglaterra, que rivalizaba con ellos, como lo prueba la cédula expedida por Eduardo III á los arzobispos de Canterbury y de York encargándoles que en sus iglesias y diócesis se hicieran rogativas y otras obras piadosas para aplacar á Dios y conseguir la victoria contra sus antiguos enemigos (1).

Los autores ingleses hacen mención de las naves empleadas por los españoles en los siglos XIII y XIV llamadas carracas, las cuales eran, según dicen, de mayor porte que las que poseían las naciones del Norte de Europa, haciendo notar nuestra superioridad en la construcción naval (2) durante los reinados de Eduardo II (3) y Eduardo III, pero consignando al propio tiempo que esos progresos se habían extendido á las potencias del Mediterráneo antes de mediar el siglo XIV.

En el reinado de Alfonso X se estimuló mucho la construcción naval, dictándose al efecto disposiciones encaminadas á favorecerla.

«Así se fomentaba la marina mercantil de nuestras costas, dice un ilustrado escritor, (4) y por una consecuencia necesaria crecía

(1) En los apéndices de *La Marina de Castilla* se inserta la traducción de este documento.

(2) *A History of Naval Architecture* by John Fincham, pág. 23.

(3) Eduardo II subió al trono en el año 1.307, siendo asesinado en el castillo de Berkeley en 1.327.

(4) *Viajes y descubrimientos* de D. Martín Fernández de Navarrete.

el poder de la marina militar, de que puede formarse alguna idea, por la flota que en 1.263 salió de Sevilla para combatir y conquistar la plaza de Cartajena; por los aprestos para la expedición de Africa; por la escuadra de 80 galeras, 24 navés y muchas galeotas, leños y bajeles de menor porte que habilitó para el sitio de Algeciras; por la magnífica fábrica de las atarazanas de Sevilla; por la institución de la orden militar de Santa María de España (1) para premiar los *fechos de mar* y por tantas otras memorias que se conservan de aquel reinado.

La marina de Guipúzcoa debió muchas consideraciones á D. Sancho IV, quien con notables fueros ó privilegios acrecentó la población de las villas marítimas de esta provincia, especialmente de Deva y Guetaria, permitiéndoles las cortas de maderas para aderezar ó construir sus navios, y fomentando su comercio y el de los navarros en Flandes, y en otros países del Norte.

Fernando IV siguió la línea de conducta trazada por su padre.

Confirmó los privilegios concedidos á los cómitres de Sevilla, así como el otorgado para la fundación de Bilbao, echando así las bases del futuro comercio de esta villa.

Tuvo lugar en este reinado la toma de Gibraltar, en la cual jugaron las fuerzas marítimas un papel tan importante.

Gran prosperidad alcanzó la marina bajo Alfonso XI, llegando á inspirar serios temores al rey de Inglaterra, pero en 1350 se dió la sangrienta batalla de Winchelsea en la cual los vascongados, inferiores en número, fueron aguardados en el canal á su regreso de Flandes por una numerosa armada inglesa en la cual había embarcado el rey con sus hijos y los principales magnates de la Corte, siendo completamente derrotados por los ingleses que les apresaron ó destruyeron 26 naos. Esta derrota no quebrantó, sin embargo, el poderío de los vascongados, ni llegó á hacer desechar al rey de Inglaterra los temores que abrigaba, como lo prueban, en primer término, las órdenes apremiantes que á raíz de la victoria de Winchelsea envió á sus súbditos de Bayona y Biarritz para que sin

(1) Hay escritores de nota que no han podido hallar justificantes que acrediten la veracidad de la aserción relativa á la creación de esta orden.

cesar hiciesen la guerra á los vecinos del litoral que amenazaban destruir sus escuadras; y en segundo, la tregua de 20 años, que al fin se vió precisado á pedir, concluyéndose en Londres en 1.º de Agosto de 1352 el tratado con los comisionados de las villas del Cantábrico, el cual fué extendido en presencia de once testigos (1) y confirmado más tarde por el rey de Inglaterra (2).

«Por estos documentos se advierte (3) que los pueblos de todo el litoral del Norte de España, comprendidos en la denominación vascongados, íntimamente unidos por la comunidad de intereses, constituían una fuerza marítima imponente, capaz de luchar con las de las potencias del Norte, con independencia de los reyes de Castilla, cuya intervención era más nominal que efectiva».

Y continúa más adelante:

«En los archivos de Guipúzcoa, destruidos en las invasiones y frecuentes incendios que padecieron varios pueblos, no se conservan las copias de estos importantísimos documentos, que se hubieran olvidado á no darlos á luz Rymer en su obra diplomática después de copiar los originales latinos del archivo de la Torre de Londres.

Esta circunstancia les dá mayor crédito, no dejando duda al orgullo inglés de lo estampado por su compatriota, al trasladar las estipulaciones entre las que se cuentan la indemnización de 11.000 coronas pagada á los vascongados por Enrique IV y las pruebas de que éstos tenían establecidas lonjas de contratación en Brujas y la Rochela el año 1348».

D. Pedro I, gran aficionado á las cosas de mar, fué el primer rey de Castilla que se embarcó en sus bajeles y mandó una expedición naval, presentándose delante de Barcelona con 41 galeras, 80 naos, 3 galeotas y 4 leños, si bien 3 galeras eran auxiliares del rey de Granada y otras 10 y una galeota del de Portugal.

En los dos reinados siguientes conservó la marina castellana su

(1) En los apéndices de *La marina de Castilla* figura este documento tomado de la Colección de Rymer.

(2) *Dic. geog. estad. hist.*, por Madoz.

(3) *Disquisiciones náuticas*, tomo VI.

poder y acrecentó su gloria, especialmente en la batalla naval dada sobre la Rochela en 1372, en la cual, habiendo terminado la tregua de veinte años ajustada con los vascongados por el rey de Inglaterra, tuvieron éstos, á las órdenes de su merino mayor Ruy Díaz de Rojas, formando parte con sus naos de la armada mandada por el intrépido almirante Bocanegra, ocasión de tomar la revancha de Winchelsea, derrotando completamente la escuadra inglesa del conde de Pembroke, yerno de Eduardo III, haciendo prisioneros los castellanos al mencionado conde con cuatrocientos caballeros de rescate y ocho mil soldados, apresando el rico tesoro que conducían, y llenando luego de terror las costas de Inglaterra que hostilizaron con valor y buen éxito. Iguales ventajas logradas contra las escuadras portuguesas en el Guadalquivir y en el Tajo por las naves castellanas, contribuyeron á concertar la paz entre ambas coronas.

Enrique III fué el primer rey de Castilla que, inspirado en el deseo de fomentar la construcción naval y el comercio entre sus vasallos, dictó leyes protectoras relativas á la navegación, disponiendo que los navios de los naturales de su reino fueren preferidos en los fletes y cargamentos á los extranjeros, aun por los mercaderes de otras naciones establecidos en España (1) con cuyas medidas prosperaron las artes y el comercio y se mantuvo á gran altura el poder de la marina, como lo experimentó Portugal cuando, quebrantando imprudentemente las treguas concertadas, se empeñó en una guerra de tres años, en la cual, destruidas sus fuerzas marítimas y saqueadas sus costas por el almirante de Castilla D. Diego de Mendoza, se vió obligado á pedir la paz ó la continuación de las treguas. Igual escarmiento tuvieron los moros en el Mediterráneo, y los ingleses en el Océano con las atrevidas empresas de D. Pedro Niño, que destruyendo sus pueblos marítimos, latió y apresó dentro de los mismos puertos las naves que en ellos se abrigaban.

Entre las empresas marítimas de esta época merece también

(1) En el tomo II de los *Viajes y descubrimientos* de D. Martín Fernández de Navarrete, apéndice á la Colección legislativa, se inserta este extenso é interesante documento.

mencionarse la expedición á las islas Canarias organizada por vizcaínos y guipuzcoanos, quienes armando por su cuenta y riesgo en Sevilla las naves necesarias, embarcáronse en ellas, combatieron con los naturales, prendieron al rey y á la reina de Lanzarote y muchos de sus moradores, y los trajeron consigo, además de otras ricas prendas de tan extraña victoria, quienes de regreso en Castilla «enviaron á decir al Rey (Enrique III) lo que allí fallaron, é como eran aquellas islas ligeras de conquistar, é á pequeña costa.» (1)

El descubrimiento de estas islas tuvo lugar en 1393 reinando Enrique III y su conquista en 1417, durante la menor edad de Juan II.

«Cerró el siglo XIV, dice en su última obra el fecundo escritor marítimo citado (2), estando la marina cantábrica en pleno desarrollo. Establecidas factorías auxiliares en Burdeos, la Rochela, Nantes, Dieppe, en varias plazas de Inglaterra, Escocia y Alemania, fácilmente daban salida las naos á los caldos, lanas, cueros, pescado salado, rubia, incienso, hierro, tegidos de la Península, y corriendo las escalas del Mediterráneo, cambiaban de puerto en puerto los géneros de producción ó manufactura del Norte por los de Oriente y Berberia, acabando con el tráfico de los venecianos, que no podían sostener la competencia en la baratura de los fletes ni en la rapidez de los viajes. Los castellanos hicieron, por añadidura, artículo de comercio los navios, en cuya construcción tampoco tenían rivales, surtiendo á Inglaterra y á Alemania de embarcaciones, afamadas por la forma, la solidez y la facilidad del manejo; convirtiendo sus playas en astillero de Europa.

Conservaban los constructores de naos con escasa variación las líneas generales de los tipos adoptados en el siglo anterior, si bien la experiencia los mejoraba sin cesar en algún modo, atendiendo principalmente al aumento de la capacidad destinada á la carga. Se cuenta que en 1379 pasaron al servicio de Francia una especie de navios castellanos de gran magnitud á *cuya presencia apenas osaban parecer los ingleses.*»

(1) *Crónica de D. Juan I*, año I, cap. II, etc.

(2) *La Marina de Castilla*, por Cesáreo Fernández Duro.

Y más adelante añade: «Eduardo II ordenó le construyeran en Bayona una nao semejante á las de Castilla que tuviera 176 pies de eslora y 46 de manga, elevándose el castillo de popa 96 pies sobre el agua. Al mismo tiempo anduvo en tratos para adquirir en Barcelona dos carracas del porte de 1.000 y 1.300 toneles, donde las hacían muy buenas.»

Al llegar á este punto debemos consignar que la tradición señala á los guipuzcoanos como descubridores de Terranova y creemos conveniente transcribir lo que sobre el particular dice el autor de las *Disquisiciones náuticas* en el tomo VI.

«La rápida enumeración de estos antecedentes basta para la evidencia de los elementos navales con que contaban los vascongados en los siglos XIV y XV contando que por entonces construían naves de gran porte; que frecuentaban los mares del Norte; que pescaban en las costas de Irlanda y que traían á sus puertos *bacallaos* y grasa de ballena; no es inverosímil que alguna de dichas naos, y en persecución de otra enemiga durante las guerras, ó de las ballenas en tiempos normales y más bien forzada por los duros tiempos del mar del Norte, fuera impelida hacia el Occidente hasta avistar las costas del Labrador ó de Terranova, contingencia más fácil y probable que la que se dice ocurrida desde la costa de Africa. El incendio ó destrucción de los archivos habrá consumido las relaciones y noticias de las antiguas expediciones, á la par de los tratados antedichos, cuya conservación tanto importaba á la historia del pueblo vascongado; pero la tradición, que rara vez carece de fundamento, conservaba noticia de que los vascongados visitaron las costas del nuevo continente á fines del siglo XIV, pareciendo confirmarla las observaciones de los modernos filólogos, de que á su tiempo haré mención.»

Juan II dió gran impulso á la industria y el comercio, destacándose por sus progresos en aquel reinado Sevilla, de la que nos dice el cronista del mencionado rey «que había llegado á la mayor opulencia de vecindad, de comercio y de riqueza que tuvo desde la conquista, llena de numerosísimo pueblo, en que floreciendo las industrias mecánicas, eran muchas las fábricas de todo género

de ropa: que no sólo á España, sino á Italia y Francia, comerciaban sus mercaderes de todo género de sedas, brocados y telas ricas, abundaba de cosechas de aceite, vino y lanas que á Inglaterra, Francia y Flandes se conducian con gran util, etc.» y no es de extrañar que con la agricultura en estado floreciente, la industria en gran desarrollo y un activísimo comercio prosperara la navegación y, por lo tanto, la construcción naval.

Pero á este período tan próspero sucedió otro de postración y decadencia durante el reinado de Enrique IV.

II.

REYES CATÓLICOS Y CARLOS I.

REYES CATÓLICOS. Primeras medidas encaminadas á estimular la construcción naval.—Pragmática de 1498 concediendo primas ó acostamientos á los que construyeren navios de 600 ó más toneladas, preferencia para la carga en los puertos á los navios de más porte entre los de estos reinos y de cualquier parte respecto á los extranjeros.—Pragmáticas de 1503, 1501 y 1511 reiterando las disposiciones anteriores.—Otra de 1501 ordenando la prohibición de vender y empeñar los navios de naturales de estos reinos á extranjeros.—Crédito sin rival de las naues cantabras, vizcainas y guipúzcoanas.

CARLOS I. Progresos de la navegación en este reinado.—Continuación de las naues de particulares en el servicio del Rey.—Embargos.—Registros y nóminas de las naues.—Se reitera la prohibición de vender á extranjeros.—Queja de las Cortes de Valladolid.—Pragmática revocando las gracias concedidas á extranjeros y renovando el pago de los acostamientos.—Mejoras en el material.—Asientos para la guarda del mar Poniente y de la carrera de las Indias.

Reyes Católicos. Los católicos reyes Don Fernando y Doña Isabel fueron los primeros que tomaron medidas encaminadas á estimular la construcción naval, otorgando primas ó acostamientos á los que construyeran navios de 600 ó más toneladas.

La preferencia para los fletes otorgada en Castilla por Enrique III á las naues del reino, respecto á las extranjeras, la cual se habia echado en olvido, fué restablecida en este reinado, extendiendo al propio tiempo dicha preferencia, entre las embarcaciones del país, á las de mayor porte con relación á las de menores dimensiones.

La pragmática dada en Alcalá en 20 de Marzo de 1498 (1) decia textualmente lo que sigue:

«Entendiendo ser cumplidero á nuestro servicio, y gran honra y utilidad á nuestros Reynos y súbditos y naturales dellos, y porque más seguramente puedan navegar, habemos acordado, que se hagan en nuestros Reynos navios de gran porte: por ende ordenamos y mandamos, que todos los que hicieren á su costa y misión

(1) *Noventa y una recopilación de las Leyes de España*, Libro IX, tit. VIII, ley IV.

navios de mil toneles, que Nos les mandaremos pagar y dar de acostamiento cien mil maravedis, y si fuere de más toneles, que al dicho respeto les mandaremos pagar la tal demasia, y si fueren de menos hasta seiscientos toneles, mandaremos pagar el dicho acostamiento á este respeto; de manera que el que hiciere navio de seiscientos toneles, le mandaremos pagar del dicho acostamiento sesenta mil maravedis, y el que le hiciere de ochocientos, le mandaremos pagar ochenta mil maravedis; y así por esta orden por quantos más tuvieren los dichos navios, le mandaremos pagar el dicho acostamiento en cada un año de quantos tuvieren los dichos navios aparejados y fornecidos; pero si de menos de los dichos seiscientos toneles hiciere los dichos navios, no les habemos de mandar pagar cosa alguna: el qual dicho acostamiento se ha de librar y pagar tanto quanto tuvieren los dichos navios fornecidos y aparejados en la ciudad, ó villa ó lugar donde los dueños de los tales navios vivieren: y demás de esto, cada y quando que los hobiéremos menester para cosas de nuestro servicio, demás del dicho acostamiento les mandaremos pagar por el flete, y por la gente á respecto de como se pagan nuestras Armadas, todo el tiempo que estuvieren en nuestro servicio.»

Continúa la pragmática citada ordenando la preferencia para la carga en los puertos á los que midiesen más de 1.000 toneles y después á los comprendidos entre 1.000 y 600, «antes que á ningún navio de nuestros reynos de menos porte, ni extranjero de más porte», etc.

Dichos Don Fernando y Doña Isabel en Granada por pragmática de 3 de Septiembre de 1500, reiteraron la prohibición de cargar mercaderías en navios extranjeros habiéndolos nacionales: y la tasación de sus fletes.

Consideramos también conveniente insertar lo más importante del texto de esta pragmática, encaminada como la anterior á la protección de nuestras industrias navales, estimulando por un lado la construcción naval, y favoreciendo por otro el transporte de mercancías en naves españolas, pues ambas leyes se conservaron en vigor á través de los siglos inmediatos, si bien, como

lo haremos notar más adelante, se descuidó frecuentemente su observancia en los reinados sucesivos.

La pragmática mencionada (1) dice así:

«Porque en haberse dado lugar y permisión á los extranjeros de otros reynos y naciones, que vienen á estos nuestros reynos, á cargar en sus navios mercaderías, que nuestros súbditos han de cargar, y cargaban en sus navios para otras partes, se han seguido, y seguirán de aquí adelante muchos daños; especial que los extranjeros llevan los intereses y provechos y fletes que habian de llevar nuestros naturales; y ansimismo llevan los dichos fletes fuera del reyno en monedas de oro y de plata; y nuestros naturales no hallan qué cargar para navegar con sus navios, y cesaría, proveyendo que no se haga carga en los navios extranjeros, como lo hacen otros Reyes y Príncipes que tienen puertos de mar; y con esto nuestros naturales harían más navios y más crecidos de que Nos podríamos ser mejor servidos; y para el remedio de ello ordenamos y mandamos, que ninguna persona cargue mercadería ni mantenimiento alguno para llevar á otras partes de nuestros reynos, ni para fuera de ellos, en navios algunos de extranjeros dellos, ni los dichos extranjeros sean osados de las rescibir ni cargar en sus navios; so pena que los mercaderes, y otras personas que contra ello fueren ó pasaren, pierdan las mercaderías y mantenimientos, y otras cosas que así cargaren, y los navios en que los rescibieren con sus xarcías, y armas y fornecimientos», etc., y continúa después con las reglas relativas á la preferencia para la carga y á la tasación de los fletes.

Por pragmática de 11 de Agosto de 1501 se disponía la observancia de la ley precedente con aumento de penas á los contravenedores.

Don Fernando y Doña Juana, en Sevilla por otra de 20 de Junio, y sobre-carta en Burgos á 15 de Octubre de 1511, establecieron nuevamente la preferencia de los navios mayores á los menores para los cargamentos de mercaderías de estos reinos

(1) Nov. recopil. Libro IX, título VIII, ley V.

para fuera de ellos, y por fin, los mismos en Granada por pragmática de 11 de Agosto de 1501 ordenaron la prohibición de vender y empeñar los navios de naturales de estos reinos á extranjeros aunque tuviesen cartas de naturaleza, prohibición altamente inconveniente y de funestos resultados para los astilleros, pero que, según nos manifiesta el susodicho académico (1), «viene á indicar para aquel tiempo el próspero estado de la construcción naval, objeto de demanda exterior», añadiendo después:

«Sábese, en efecto, que ya por entonces gozaban las naves cántabras, vizcainas y guipuzcoanas de un crédito sin rival, y que en toda la costa del Norte, comprendiendo Asturias y Galicia, se trabajaba sin cesar, utilizando los excelentes y abundantes materiales que en hierro y madera producía el país, y la aptitud inmejorable de sus hijos, así para fabricar las naos como para armarlas, disponerlas y manejarlas.»

Los puertos del litoral seguían suministrando todos los elementos de personal y material necesarios para las empresas marítimas, limitándose la Administración al sostenimiento de las Reales atarazanas de Sevilla y de Barcelona, propias tan solo para la construcción y armamento de galeras y para la fábrica y almacenaje de los pertrechos que su servicio reclamaba.

Respecto al gran concepto que alcanzaron las naves del Cantábrico y sus tripulaciones en la segunda mitad del siglo XV, bastará transcribir lo que dice una crónica de la época (2) con motivo de la armada de 50 naos que se organizó para ir en ayuda del rey de Nápoles con el fin de recuperar la plaza de Otranto que había caído en poder de los turcos: «E porque los que moraban en aquel Condado de Vizcaya y en la provincia de Guipúzcoa son gente sabida en el arte de navegar, y esforzados en las batallas marinas, é tenían naves y aparejos para ello, y en estas tres cosas que eran las principales para las guerras de mar, eran más instructos que ninguna otra nación del mundo: por ende convenia que luego se

(1) *Disquisiciones náuticas*, tomo V.

(2) *Crónica de los Señores Reyes católicos D. Fernando y D.^a Isabel*, escrita por su cronista Hernando del Pulgar. Cap. XGIX.

dispusiesen á la facer, é diputasen entre sí homes que procurasen las cosas necesarias para ello. Porque si en otras armadas que habian fecho, así contra Inglaterra como contra otras naciones en los tiempos pasados habian seydo diligentes, é por la gracia de Dios victoriosos; mayormente lo debian facer en ésta que tanto era servicio de Dios, é del Rey é de la Reyna, é defensa general de toda la cristiandad y ensalzamiento de nuestra santa fè católica.»

Carlos I. «Durante el reinado del Emperador, dice el señor Fernández Duro, (1) progresó mucho la navegación, no tan sólo por el aumento de las relaciones y necesidades de los países dominados en las Indias Occidentales, sino también por el incremento del comercio de lanas, que se llevaban en crecida cantidad á Flandes y á Inglaterra, y por el buen éxito de las pesquerías de bacalaos y ballenas á que se dedicaban los vascos.

Mayor hubiera sido el desarrollo de la construcción, que seguía proveyendo á las marinas extranjeras no obstante las pragmáticas de los Reyes Católicos, á no entorpecerlo las continuas guerras que señalan esta época, y no porque los enemigos estorbaran el movimiento de los astilleros, sino por la continuación del empleo de las naves de particulares en las atenciones del servicio militar del Rey.

No bastando los vasos que voluntariamente acudían al llamamiento de los asientos ó contratos, se apeló al embargo de los que mejor parecían en cada urgencia y se sustituyó el convenio bilateral de las condiciones del servicio con una pauta general y arbitraria, que señalaba un tanto por tonelada y día para el pago: al mismo tiempo se hicieron registros y nóminas de las naos que tenía cada puerto y se reiteró la prohibición de fabricar en los dominios de España naos para extranjeros, bajo la pena de pérdida del bajel y de cincuenta mil maravedises encima, con cuyas medidas decayó el ánimo de los especuladores, se inició el fraude para huir de los registros, disminuyeron las naos fuertes y grandes,

(1) *Disquisiciones*, tomo V.

que eran las que primero se embargaban; faltaron vasos para el embarco de las mercancías, y el comercio, con pérdida considerable, se vió en la necesidad de fletar embarcaciones extranjeras.»

Como causas de la decadencia en este reinado debemos también consignar, que si bien continuaban en vigor las leyes protectoras de que se ha hecho mención, se iban echando en olvido sus preceptos que tanto beneficiaban al país, pues por una parte dejaban de abonarse las cantidades á que los constructores de naves tenían derecho, y por otra iba tomando incremento el abuso de las excepciones en favor de los extranjeros para el disfrute en cuanto á la carga, de los privilegios otorgados á los naturales de estos reinos, todo lo cual dió lugar á repetidas reclamaciones, de las cuales se hicieron eco las Cortes de Valladolid en 1523, poniendo de manifiesto la falta de observancia en lo que á las preferencias se refería, como consecuencia de las gracias particulares que la Corte concedía á algunos extranjeros en perjuicio de los naturales, y haciendo notar al propio tiempo la falta de pago de los acostamientos establecidos por los Reyes Católicos; en virtud de lo cual se expidió por Don Carlos y Doña Juana una nueva pragmática revocando todas las gracias concedidas y renovando el pago de dichos acostamientos.

Todo lo que en beneficio de la construcción aparece en este reinado, según el autor de las *Disquisiciones*, es una Real cédula expedida en 6 de Diciembre de 1529, haciendo saber á los vecinos de la costa de Andalucía que fabricando á su costa galeotas de 22 bancos y aderezándolas y armándolas para el servicio se les tomaría asiento por diez años para guarda de la costa con determinadas condiciones.

Influyó grandemente en las mejoras del material de esta época D. Alvaro de Bazán (el viejo), capitán general que llegó á ser del mar Océano, gran marineró y constructor de naves por su cuenta, que luego ponía al servicio del Emperador mediante asiento.

En 1540 hizo uno de éstos, por el cual tomaba á su cargo la guarda del mar de Poniente de España, desde el Estrecho de Gibraltar hasta Fuenterrabía, empleando en los cruceros la galeaza

que tenía á punto, de 800 toneladas; otra que estaba casi acabada en el astillero de Bilbao de 1.200 y dos galeones, que entre ambos median 1.300, todos de su propiedad.

Otros asientos hizo para la guarda de la carrera de las Indias, introduciendo en ella los grandes galeones de que fué inventor, lo mismo que el forro interior que anteriormente no llevaban los buques.

III.

REINADO DE FELIPE II.

Propósitos de Felipe II de contar con una armada poderosa.—Concesión de cartas de naturaleza á extranjeros.—Queja de las Cortes de Toledo contra este abuso.—Se revocan todas las naturalezas.—Quejas de los mercaderes y maestros de naos del Cantábrico sobre los embargos y exiguos sueldos por Ordenanza señalados á las naos en el real servicio.—Estudio de las medidas que convenia poner en práctica para que España fuese una nación capaz de dominar el mar.—Envío del célebre Cristóbal de Harros á las costas del Norte con el fin de estudiar las causas de la decadencia y poner eficaz remedio.—Sus ideas sobre el fomento de la fábrica de naos.—Fondos consignados á su orden.—Préstamos sin interes á los fabricantes de naos de mas de 300 toneladas en Guipúzcoa y Vizcaya y de mas de 100 en Asturias y Galicia.—Resultado satisfactorio de las gestiones de Harros.—Creación del destino de superintendente de fábricas, muelles y plantíos en la costa de Cantabria.—Construcciones en la Peninsula y en las Indias Occidentales.—Intento de despertar la afición en Cataluña.—Envío á Barcelona del capitán Arana con 300 operarios vizcaínos.—Mejoras introducidas en la fábrica de naos.—La industria de la construcción naval en el Nervion.—El *Consulado de Comercio* de Bilbao.—Predilección de los reyes por las naos vizcaínas.—Elementos navales de España en 1580.—Embargo de todas las naos para los grandes armamentos del último tercio del siglo XVI.—Naves de D. Alvaro de Bazán en la gloriosa jornada de las Terceras.—Desastre de la Armada Invencible y de otra que con idéntico objeto se envió á las costas de Inglaterra.—Continúa Felipe II prestando su atención preferente á la construcción naval en los últimos años de su reinado.—Real cédula de 1587 concediendo ventajas á los constructores.—Primera obra escrita con reglas para la construcción naval.

Felipe II, que desde el momento en que se encargó del despacho de los negocios sintió la necesidad de contar con una armada poderosa, para realizar los vastos planes de dominio que en su mente abrigaba, puso en práctica todos los medios conducentes á estimular las construcciones navales, y el país, como lo ha hecho siempre en casos semejantes, respondió cumplidamente á sus propósitos.

Como una de las causas que contribuyeron á la decadencia en los primeros años de este reinado, debemos hacer notar que, si si bien continuó la observancia de las pragmáticas dadas por los Reyes Católicos, fué con el abuso de haberse abierto la mano, como en tiempo de Carlos I, á la concesión de cartas nuevas de natu-

raleza, á cuya sombra gozaban de la preferencia muchos flamencos, ingleses y genoveses.

Las Cortes congregadas en Toledo en 1560 clamaron contra este abuso, y lograron, no sólo la revocación de todas las naturalezas, sino también que se declarase que ningún extranjero, aunque la tuviese, pudiese cargar sus naves en nuestros puertos (1).

Respecto á las medidas tomadas para el fomento de los astilleros se expresa el Sr. Fernández Duro (2) del modo siguiente:

«Don Felipe, encargado del despacho de los negocios antes de la abdicación del Emperador, prestó más detenida atención que su padre á los asuntos navales. Escuchó las quejas de los capitanes y de los maestros dueños de naos de Vizcaya, Guipúzcoa y Cuatro villas de la costa del mar contra los embargos, y sobre todo, contra el exiguo sueldo por Ordenanza señalado á las naos que tomare para servir en sus reales armadas. Una y otra vez ofreció que no se embargarían las destinadas á la pesca de Terranova, expidiendo cédulas al efecto á los Corregidores de la costa, y que respecto á las demás se tendría cuenta con los intereses de los dueños; ofertas que olvidaba en los momentos de urgencia ó apuro; pero en cambio mandó estudiar detenidamente lo que convendría establecer para que España fuera potencia capaz de dominar el mar, y dictó providencias sabias, empezando la construcción de buques por cuenta del Estado y la institución de una armada propia y expresamente formada para la guerra.

Casi había cesado la fábrica de naos en los momentos en que éstas más se necesitaban, por lo que el Rey envió á las costas del Norte á Cristóbal de Barros, hombre de excepcional competencia náutica, para investigar las causas de la decadencia y poner eficaz remedio que la detuviera é impulsara de nuevo las industrias marítimas.

El celoso funcionario visitó por sí mismo todos los puertos y astilleros, oyó las quejas, examinó su fundamento, hizo juntas de personas entendidas, y redactó notables informes señalando con

(1) *Noveisima recopilación*, Libro IX, título VIII, ley X.

(2) *Disquisiciones náuticas*, Tomo V.

entera libertad y franqueza dónde estaba el mal y cómo había de curarse.

Cuatro cosas, decía, se necesitan para tener naos; primero, montes, fierro y cordaje; segundo, dinero para utilizar estos materiales; tercero, que no se vendan las embarcaciones á extranjeros, y cuarto, Ordenanzas bien meditadas que estimulen el interés de los particulares.

Ante todo, debía en su opinión protegerse el arbolado, organizar las cortas y simultáneo replante, y estudiar y señalar los lugares más á propósito para conseguir y explotar cada especie arborea de las útiles y necesarias.

Con diez millones y medio de maravedís que se habían consignado á su orden, fundó lo que hoy llamaríamos Banco hipotecario, para prestar bajo fianza y sin interés á los fabricantes de naos á razón de dos ducados ó dos y medio por tonel, según la necesidad, siempre que el bajel pasara de 300 toneles, á condición de devolver la suma después de vendida la nao. Esto en Vizcaya y en Guipúzcoa; para Astúrias y Galicia, donde estaba muy caída la fábrica por la pobreza del país, estimaba que *el empréstito* debía hacerse extensivo á los que fabricaran naos de 100 toneles para arriba, y proponía que á todos se concediera libertad de alcabalas, así por el ejercicio de la industria de construcción como por las de manufacturas de todos los pertrechos.

Para todo ello pedía un aumento de consignación de diez mil ducados y daba por seguro el éxito, fundándose en los elementos existentes y en el resultado de sus primeras gestiones, que desde luego habían producido sesenta contratos, que en total componían treinta mil toneladas, y la construcción de otras sesenta naos de cien toneles arriba, *sin empréstito*, que sumarían unas diez y ocho mil toneladas, sin contar patajes, chalupas y zabras. Entraba después en consideraciones sobre el comercio y medios de fomentarlo, sobre la necesidad de reformar la legislación y sobre la de cumplir religiosamente las obligaciones de pago.

Relativamente á las naos, opinaba que debían ser aptas para la guerra, trato y comercio, aumentando su porte sin limitación, por

más que los Consulados estimaran que no debían pasar de 300 toneladas, atendiendo á que la reina de Inglaterra las hacia grandes; á que hoy se fabrican, dice, de 500 y 600 toneladas que pescan ménos agua que las antiguas de 300, y pueden, por consiguiente, entrar por las barras y puertos, y á que cuanto mayores, son mejores para la guerra.»

Estudiaba Barros á continuación los medios que debían ponerse en práctica para aumentar los conocimientos y el número, tanto de las maestranzas, como de los pilotos, y las indemnizaciones á los que perdían las naos en el Real servicio, encarecía la necesidad de derogar las órdenes para que no se asegurasen dichas naos de fuerza de corsarios y enemigos, y si solo de turcos, como estaba prevenido, y aconsejaba al Rey la construcción de galeones por su cuenta y por administración, siguiendo la práctica de Francia, Portugal y Florencia.

El Sr. Fernández Duro continuaba del modo siguiente:

«Fruto de estos trabajos fué la creación de un Superintendente de fábricas, montes y plantíos, que desempeñó el mismo Barros, en la costa Cantábrica; el ensanche del astillero de Guarnizo, donde se construyeron (asi como también en el de Pasajes) varios galeones destinados á la Armada Real; el principio de otras construcciones en varios puertos de las Islas Occidentales; el estímulo ofrecido para emprenderlas en Andalucía, y el intento de despertar en Cataluña la afición á las empresas marítimas, de tal modo perdida, que no había en Barcelona un maestro que supiera enramar una galera, así que en el año de 1562 hubo que enviar desde Vizcaya al capitán Arana con 300 individuos de maestranza, y es de notar que D. García de Toledo, capitán general á la sazón, avisó que el jornal ordinario era de real y medio, pero que por extraordinario señalaría dos á los operarios vizcaínos, cosa que le parecía excesiva.

Con el nuevo impulso dado á las construcciones, y con la demanda de vasos que exigía el creciente progreso de la carrera de Indias; estimulados además los maestros de Vizcaya por la preferencia que en virtud de Reales cédulas se concedió á sus naos para

las flotas, y el anticipo de fondos que hacia la caja fundada por Barros, no tan sólo aumentaron la maestranza en los astilleros, sino que utilizaron el beneficio de la práctica, discurriendo medios para corregir los defectos y para mejorar en todos conceptos las naves, alargando su eslora, aumentando por consiguiente su capacidad y aligerando el aparejo con la innovación de los masteleros y vergas de gavia primero y después de juanete.

Influyeron para estas mejoras el acreditado maestro Francisco de Arriola, que construyó doce galeones para la Armada Real, y los hijos de D. Alvaro de Bazán, educados en su escuela para gloria de nuestra marina.»

Continúa después el autor de las *Disquisiciones náuticas* dando cuenta de los progresos realizados en la construcción naval por el célebre D. Alvaro de Bazán, capitán general y primer Marqués de Santa Cruz, quien ideó en 1562 unas embarcaciones menores de remo y vela que llamó *fragatas* para que acompañaran á las escuadras de galeras é hicieran el servicio de descubierta y cazas, enalteciendo con justicia los merecimientos de este grande hombre y haciendo también mención de D. Alonso de Bazán, su hermano, que se dedicó con igual empeño á perfeccionar el material y que construyó unas embarcaciones de su invención que se llamaron *galizabras*, añadiendo á continuación:

«Pero mucho más que estos generales, contribuyó al adelanto de las industrias navales el ya mencionado Cristóbal de Barros, verdadero fundador del orden administrativo, hombre de ingenio, de previsión y de una actividad insuperable. El puso la vista en la industria particular, encareciendo la importancia de alentarla y sostenerla; organizó los astilleros; fomentó el arbolado; dirigió por sí mismo la fábrica de galeones, modificando la traza y ensayando varios sistemas; formó juntas de los hombres más entendidos; redactó discursos é informes, y sostuvo con insistencia la construcción de buques de mayor porte, y sobre todo, de más longitud relativamente á la anchura.»

Puestas en práctica estas medidas empezó á desplegarse gran actividad en los astilleros de la costa Cantábrica.

La industria de la construcción naval no es tan antigua en Bilbao como en otros puntos del litoral de Vizcaya y Guipúzcoa, pues la fundación de esta villa data sólo del año 1.300; esto no obstante, ya á fines del siglo XV, según consta en los archivos de la capital de Vizcaya, se fabricaban entre Olaveaga y Bilbao naves que se destinaban al gran cabotaje, y en 1.540, como digimos al tratar del reinado anterior, se construyó una galeaza de 1.200 toneladas.

Pero cuando la industria naval tomó incremento y alcanzó gran desarrollo, fué después de promediado el siglo XVI, y muy especialmente, al llevar Felipe II á la práctica las enérgicas disposiciones indicadas, para reconstituir el debilitado y abatido poderío naval de España.

Cristóbal de Barros encontró á su llegada á Bilbao en 1.563, mercaderes y maestros de naos entusiastas, resueltos y enérgicos cooperadores para la realización de sus planes. En los astilleros del Nervión, de Ripa, de la Salve y de Olaveaga se construyeron desde el año mencionado muchas naos de alto bordo, varias de éstas de 500 y 600 toneladas; renació también la actividad en otros astilleros de Vizcaya, tales como los de Bermeo, Lequeitio y ría de Mundaca, y lo propio sucedió en los de Guipúzcoa, las Cuatro villas, Asturias y Galicia.

Al llegar á este punto no podemos menos de hacer mención de una corporación ilustre, que llegó á alcanzar gran renombre dentro y fuera de la Península y prestó servicios importantes á la industria y navegación de Bilbao.

Nos referimos al *Consulado de Comercio*, también designado con los nombres de *Universidad y Casa de Contratación*, cuyo establecimiento data del tiempo de los Reyes Católicos.

En los asuntos relacionados con el comercio marítimo, ejercía jurisdicción el Consulado en todo el litoral del Norte de España; sus *Ordenanzas*, verdadero monumento de sabiduría mercantil, aprobadas por Felipe II en 15 de Diciembre de 1.560, alcanzaron tal crédito que fueron adoptadas por muchas de las plazas comerciales más importantes de Europa, llegando á ser citados sus preceptos como texto legal, dentro y fuera de la Nación.

A esta corporación, que subsistió hasta mediados del siglo actual, se debe principalmente la gran importancia y crédito alcanzados por el comercio de Bilbao, por cuyo puerto llegó á hacerse gran parte del importante tráfico de lanas y otros productos que sostenía Castilla con el Norte de Europa.

Y ya que hemos fijado la atención en las naves vizcainas, también haremos notar que fueron siempre muy predilectas de los reyes de España, debiendo añadir á este propósito que cuando el príncipe D. Felipe, rey entonces de Nápoles, rodeado de lo más selecto de la Corte de España tuvo que embarcarse para contraer matrimonio con Maria I de Inglaterra, hija de la desgraciada Catalina de Aragón, rehusó la magnífica nave que los embajadores de su prometida le ofrecieran, así como la lujosa que al intento le tenía preparada D. Alvaro de Bazán, y eligió para la travesía la nao *Nuestra Señora de la Concepción*, construida en el astillero de Uribitarte, de la propiedad de Martín Ximénez Bertedona, regidor perpetuo de Bilbao, cuya nao sirvió también para traer de Flesinga á Laredo al emperador Carlos V.

No es fácil contar con estadísticas exactas de esta época, pero tomando como ciertos los datos consignados por Tomé Cano en su *Arte para fabricar* publicada en Sevilla en 1.611, de que se hará mención más adelante, resulta que por los años 1.580 había en España más de mil naos de alto bordo pertenecientes á particulares: de Vizcaya iban más de doscientas á la pesca de Terranova, y de Galicia, Astúrias y Montaña otras doscientas navegaban á Flandes, Francia é Inglaterra con mercaderías, acabándolas todas el continuo embargo para el servicio real y mal pago á sus propietarios y tripulantes, en aquellos tan colosales como infructuosos armamentos improvisados para luchar á la vez con ingleses, flamencos, turcos y berberiscos en Europa, y con corsarios y piratas de todas las naciones en la India.

Para los grandes armamentos hechos en el último tercio del siglo XVI se embargaron todas las naos disponibles en España, en términos de representar el comercio, que no las tenía para navegar las lunas.

En los combates navales de la época, tales como la gloriosa jornada de las Terceras, en los años 1582 y 1583, la armada puesta á las órdenes de D. Alvaro de Bazán se componía en su mayor parte de naves embargadas ó tomadas por asiento; sólo tres pertenecian al Rey, contándose entre ellas el galeón *San Martín*, capitana, de 1.200 toneladas.

Para la armada que se llamó *Invencible* se reunieron con mayor rigor las naos de toda la costa de España y Portugal, trayendo también cuanto se pudo agenciar en las de Italia y el Adriático.

En el interesante tomo dedicado por el Sr. Fernández Duro á la mencionada *Armada Invencible* figura una relación detallada con estados muy completos de los galeones, navíos, pataches y zabras, galeazas, galeras y otros navíos con el porte de ellos, la gente de guerra y mareante, etc., que formaban parte de dicha armada, de cuya relación, copiada de la original remitida al Rey por el Duque de Medina-Sidonia, tomamos el resumen siguiente:

Navíos	130
Toneladas	57.868
Piezas de artillería	2.431
Gente de guerra	19.295
Gente de mar	8.050
Gente de remo	2.088
	<hr/>
Número de todos	29.453

El desastre de esta armada y el de la que con el propio intento y con idénticos resultados fué enviada á las costas de Inglaterra al mando del Adelantado de Castilla, acarrearón, como es consiguiente, la ruina de los armadores, á quienes no podía indemnizarse á causa del estado angustioso del Erario, y en cuanto al comercio, sufrió también graves quebrantos con la paralización de los negocios. Los astilleros de la provincia de Guipúzcoa, del Señorío de Vizcaya y de las Cuatro villas de la costa del mar, en los que tanta actividad había reinado antes, suspendieron sus trabajos, viéndose precisados á emigrar los más hábiles carpinteros

de ribera con el fin de ganar su sustento en los establecimientos similares del extranjero, donde tenían por lo general muy buena acogida.

Felipe II, que tanto interés había mostrado siempre por el fomento de la marina, siguió prestándole su atención preferente en los últimos años de su reinado, en los que dictó algunas disposiciones encaminadas al alivio de los males que se llevan enunciados, y á dar alientos á la construcción naval, concediendo la exención de alcabalas á los que construyeran naos de más de 200 toneladas y á los que labraran maderas y elaboraran jarcias, anclas y cadenas, ofreciendo además el aumento de la prima ó *emprestido* y otras ventajas en la Real cédula siguiente:

«EL REY.—Por cuanto deseando favorecer y ayudar á los fabricantes de navios destos nuestros Reinos, para que se animen á hacer por su cuenta muchos de la traza, perfección y bondad que convenga para los efectos que han de servir, y particularmente para las flotas de la carrera de Indias, en que consiste mucha parte de la fuerza y defensa destos Reinos y la seguridad y acrecentamiento de la contratación dellos, he tenido por bien que el socorro que hasta agora les he mandado hacer en dinero se les acreciente la tercia parte más de aqui adelante, y que gocen dél entre tanto que cada uno vendiere el navio para que se les diese el dicho socorro y en poder de los propios dueños que los hubieren fabricado, no se puedan embargar para ningún efecto por tiempo de tres años contados desde el día que se botaren al agua en adelante, y mando á las personas á cuyo cargo fuere el hacer los dichos socorros, que á las personas que se obligaren en forma y encargaren de fabricar naos de porte, traza, perfección y bondad que conviniere, les presten y socorran con lo que hasta agora se ha acostumbrado y la tercia parte más, dando ante todas cosas seguridad bastante de que fabricarán los tales navios y volverán y restituirán la cantidad que recibieren para ello luego que vendieren el navio para cuya fábrica fueron socorridos con ella, y encargo y mando á mis Capitanes generales que al presente son y adelante fueren de mis Armadas Reales y de la carrera de las In-

dias y á los Almirantes y Proveedores dellas, y á mis Presidente y Jueces oficiales de la casa de contratación de Sevilla, etc., que en ninguna manera ni para ningún efecto de mi servicio, ni otro alguno, por de mucha importancia y calidad que sea, embarguen ni puedan embargar á los fabricantes destes Reinos los navios que en ellos hiciere, siendo suyos por tiempo de los dichos tres años; pero entiéndese que si durante ellos los vendieren y dejaren de ser suyos, en todo ó en parte, de cualquier manera que sea, ha de caer y cesar esta gracia, como cesará también pasados los dichos tres años, aunque estén en poder de quien los fabricó, lo cual es nuestra voluntad que se guarde, cumpla y ejecute inviolablemente, etc. Fecha en Madrid á 25 de Febrero de 1597 años.— Yo EL REY.— Por mandado del Rey Nuestro Señor, *Juan de Herrera.*

En este reinado se escribió con el título de *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* el primer libro en el que se daban reglas para la construcción naval. Su autor el capitán Juan de Escalante de Mendoza, que contaba 28 años de navegación en la carrera de Indias, reunió en este notable y extenso trabajo, que redactó en forma de diálogo en 1575, dedicándolo al rey, todos los conocimientos de la época relativos á la navegación y á la construcción naval. Se ocupa en él, en la parte correspondiente á la fábrica de naos, del conocimiento de materiales empleados en la construcción, de las relaciones más convenientes que deben existir entre las dimensiones principales del casco y las de su arboladura y velamen, haciendo también un estudio del gobierno del timón.

Establece comparaciones entre las embarcaciones españolas y las extranjeras, consignando que las de Vizcaya no reconocían superior.

Se muestra partidario de las naos de poco porte, considerando que las que reúnen mejores condiciones maríneas son las de menos de 500 toneladas.

Trata principalmente este interesantísimo libro de las derrotas de ida y vuelta á todos los puertos é islas de las Indias Occiden-

tales, no habiendo podido el autor obtener la correspondiente licencia para su impresión, por no estimar conveniente el poner en manos de extranjeros los importantes datos que contenía.

Se dieron á la estampa en Sevilla varios trozos de este libro bajo un nombre distinto del de su autor, los cuales, á petición de éste, se mandaron recoger en 1.593.

El Dr. Diego García de Palacio, del Consejo de S. M., Oidor que fué de las Reales Audiencias de Guatemala y Méjico, hombre de gran competencia en asuntos navales, que se había distinguido tanto en la construcción de galeones como en el mando de escuadras, dió á luz en 1.589 en la ciudad de Méjico, su *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las Naos, su traca y gobierno conforme á la altura*, escrita en diálogo como la anterior y que contiene una parte consagrada á la fábrica de naos de 400 toneladas.

IV.

REINADO DE FELIPE III.

Lamentable estado de la marina y de los astilleros al advenimiento al trono de Felipe III.

—Se piden informes á las autoridades del litoral con el fin de fomentar las construcciones navales.—Consejos razonables del duque de Medina Sidonia, señalando la causa de la decadencia.—Opiniones censurables de D. Garcia de Toledo.—Continúa el sistema de embargos, aunque más atenuado.—Construcción de galeones para la Corona.—Instrucciones al superintendente de plantíos y fábricas de Guipúzcoa para el fomento de la construcción naval.—Medidas abusivas conducentes á la ruina de los astilleros.—Ordenanzas de 1606 dando mayor estímulo á la fábrica de naos grandes.—Ordenanzas de 1607 en las que se obligaba á los fabricantes á ajustarse á medidas y formas establecidas.—Línea de flotación máxima.—Fines que se perseguían con las nuevas Ordenanzas.—Memoriales en queja de las reglas establecidas.—Razonada exposición de los fabricantes de Guipúzcoa.—Mal efecto producido por las Ordenanzas.—Real cédula de 1610 nombrando una Junta con el fin de corregir sus defectos.—Ordenanzas de 1613.—Energicas protestas de los astilleros de Guipúzcoa.—Notable instancia de la Universidad de mercaderes de Sevilla poniendo de manifiesto la decadencia á que se habia llegado y los perjuicios que con las Ordenanzas se irrogaban.—Informe de la Casa de Contratación adhiriéndose en un todo á los reclamantes.—Nueva Junta nombrada en apariencia para dar una satisfacción á los agraviados, pero compuesta de los autores de ambas Ordenanzas.—Resuélvese que queden en vigor todos los artículos con ligeras atenuaciones.—Escribores que más se distinguieron durante este reinado en trabajos relativos á fábrica de naos.—Juicios emitidos en la obra de Tome Cano respecto á los desaciertos cometidos y sus consecuencias.—Modelo de contrato con el Señorio de Vizcaya para la fábrica de una escuadra.—Real cédula aprobando otro semejante celebrado con la provincia de Guipúzcoa.

Al advenimiento al trono de Felipe III, el estado de la marina y de los astilleros era por demás lamentable, en vista de lo cual decidió el Rey pedir informe á las autoridades del litoral respecto á los medios que convendría poner en práctica para la creación de elementos navales que oponer á los ingleses y holandeses que tenían aterrizados á los puertos del Océano y más aún á las islas y posesiones ultramarinas.

En cuanto al remedio que debía aplicarse, nos dice el señor Fernández Duro, que si bien el Rey «con toda verdad lo supo, no eligió el mejor de los consejos, que con ruda franqueza le dirigió el Duque de Medina Sidonia en 26 de Abril de 1601, repitiendo

el que había enviado al Rey su padre cuando del mismo modo fué preguntado. *La causa del mal, decía, estriba en el temor de los embargos para el servicio de las armadas; el remedio conocido es que el Rey construya las naos que necesite, y no las tome á los particulares, arruinándolos.*

De muy distinto dictamen D. García de Toledo, tenía manifestado desde el reinado anterior que no había por qué preocuparse de la falta de naos, pues esperando á que estuviera lista para hacerse á la mar la flota que todos los años salía de Cantabria para la pesca de Terranova y acudiendo con secreto y prontitud á detenerla y embargarla, ya se tenía armada hecha, *con marinería y con todos* (1).

En todos tiempos ha habido en España, y en los puestos más preeminentes de la nación, hombres de buena fé poco partidarios de estimular las industrias y la navegación, no obstante los grandes beneficios que producen al país; nosotros estimamos dignas de respeto todas las opiniones honradas, pero esa falta de escrúpulos y de conciencia hasta el punto de considerar lícito atacar premeditadamente y á mansalva la propiedad privada, produciendo como consecuencia la ruina de los armadores del litoral, es altamente censurable, y las consecuencias de semejante sistema tienen que ser á la larga funestas.

Continuó, pues, no obstante el ejemplo que nos daban otras naciones que contaban ya con arsenales para la construcción y armamento de los buques, el fácil y cómodo sistema de embargos, si bien más atenuado, encargando al propio tiempo la fábrica de varios galeones para la Corona y concediendo mayores ventajas á los armadores.

En instrucciones que se enviaron á D. Domingo de Idiáquez, superintendente de plantíos y fábricas de Guipúzcoa, en 25 de Julio de 1.601, se le encargaba que de los fondos que estaban á su cargo librara á todos los que quisieran fabricar naos de porte de 300 toneles para arriba, como lo habían hecho sus antecesores

(1) Colecc. Navarrete. *Cartas de D. García de Toledo.*

Cristóbal de Barros y el general Antonio de Urquiola, que diera á los fabricantes medidas y traza de las naos que hubieren de hacer; que se hiciese merced de diez mil maravedises de acostamiento á los dueños por cada cien toneladas, para animarlos á fabricar naos gruesas; que cuando se le mandara embargar naos hiciera constar su porté para el pago de lo que á cada una correspondiera y que atendiese con solícitud á los galeones que se hacían con fondos del Estado.

Al llegar á este punto debemos hacer mención de la serie de medidas abusivas que se fueron dictando en este reinado, conducentes á la ruina de la construcción naval.

En 1.606 se expidieron unas Ordenanzas dando mayor estímulo para la fabricación de naos grandes, pero en otras nuevas de 21 de Diciembre del siguiente año de 1.607, se coartaba la libertad de los armadores de construirlas de las formas y dimensiones que estimasen convenientes á sus intereses, obligándoles á ajustarse á reglas y medidas fijadas por la superioridad. El fin que se perseguía, como siempre, era el poder contar con elementos navales apropiados para los fines de la guerra sin sacrificios del Erario. En dichas Ordenanzas se consignaba que todos los navios que desde principios de 1.610 se recibiesen para navegar con las flotas de Indias, debían ajustarse en su construcción á las prescripciones en aquéllas consignadas.

En las mencionadas Ordenanzas se estableció una medida muy humanitaria, (que al cabo de 270 años ha sido introducida en las leyes inglesas, después de una activa y tenaz propaganda del filántropo Mr. Plimsoll), cual es la de la línea de flotación máxima, disponiendo bajo severas penas que la Casa de Contratación había de mandar visitar los navios y poner dos señales de fierro en el branque y codaste, que sirvieran de límite para que la codicia de los dueños no cargase más de lo que podían sufrir.

De todas partes llovían memoriales en queja de las reglas establecidas, pero merece mención especial entre todos estos documentos el muy razonado de los fabricantes de Guipúzcoa suscrito por los reputados constructores Juan Beltrán del Puerto y Juan de

Echeverri, en el que, con sólidos argumentos, se rebatían las medidas y proporciones adoptadas, sosteniendo que ni aun para los fines de la guerra, que era la base en que se fundaba la innovación, podrían servir las naos de la traza y dimensiones marcadas, que los exponentes consideraban tan perjudiciales á sus intereses.

Fué tal el efecto producido por estas Ordenanzas, que al poco tiempo de ponerse en vigor en el mencionado año de 1.610, se dió una Real cédula disponiendo se reuniese en Madrid una Junta compuesta de personas prácticas en la navegación y fábrica de navíos de alto bordo, con el fin de corregir los defectos *sobre la forma de navíos de guerra y mercantes*.

En 6 de Julio de 1.613 se dieron á luz las nuevas Ordenanzas, que fueron objeto como las anteriores de enérgicas protestas, reclamando los de Guipúzcoa que se les mantuvieran las libertades, exenciones y privilegios que les habian concedido los reyes como premio á sus continuos servicios.

«La Universidad de mareantes de Sevilla hacía notar (1) cuánta era la pobreza á que había venido tras del esplendor que tuvo en épocas anteriores, por efecto de las guerras que paralizaban sus operaciones comerciales: sin mirar más de veinte años atrás, contaba con 300 naos que servían de vehículo á las relaciones de los españoles de ambos hemisferios, y al presente no tenía más de ochenta, amenazadas por los preceptos contenidos en las nuevas Ordenanzas. Lo que acerca de las medidas, traza y fortaleza estatúan era de gran perjuicio para los mareantes, y rendidamente suplicaban que se reformase, y aun más rogaban que no tuviese efecto el capítulo 104, en que se ordenaba que no navegasen las naos que tuvieren contra-costados, embonos ni puente corrida, así como tampoco las fabricadas sobre carabelas y otros navíos, porque mientras con sucesivos ensayos no se acreditase la conveniencia de variar lo existente, era de temer lo ocurrido por causa de las primeras Ordenanzas de 1.607, redactadas por personas muy competentes, pero que en suma produjeron naos tan malas, que

(1) *Disquisiciones náuticas*, tomo V.

no había fabricante que se atreviera á hacerlas, porque nadie las quería comprar. Aunque los preceptos de ahora fueran buenos y acertados, todavía creían de justicia que se tuviera consideración con el material existente, construido conforme y al amparo de las leyes que entonces existían, y se señalara un plazo de tiempo suficiente para que se gastara y consumiera, sin lo cual quedarían arruinados los propietarios de naos, las Corporaciones que, como la Universidad, se dedicaban al comercio marítimo, y destruidos muchos vasallos que vivían de estas industrias.»

Pasada esta reclamación á informe de la Casa de Contratación de las Indias, que gozaba de gran concepto y respetabilidad, lo evacuó adhiriéndose en un todo á los reclamantes y exponiendo con ruda franqueza que la experiencia venía mostrando tantos errores como intentos para precisar las buenas medidas y traza de la fábrica de naos.

Parecía que las opiniones de modo tan valiente y razonado expuestas, por Corporaciones de gran prestigio, debían mover á la superioridad á tomar una pronta y enérgica resolución sobre el particular, y se ordeno en efecto que inmediatamente se constituyera en Sevilla una Junta, para que reconociera todas las naos existentes en el Guadalquivir y puertos inmediatos, é informara de paso acerca de los inconvenientes puestos á las Ordenanzas.

Pero esta medida, encaminada en la apariencia á dar una satisfacción á los agraviados, no estaba en el fondo inspirada en estos propósitos por cuanto las tres entidades nombradas para constituir la Junta, ó sean su Presidente, el Almirante D. Diego Brochero, y los capitanes Juan de Veas y Diego Ramírez, vocales de la misma, si bien personas peritísimas en el arte de navegar y en la fábrica de navíos, eran precisamente los autores de las Ordenanzas de 1.607 y 1.613, siendo el resultado final que, si bien con algunas atenuaciones, quedaran en vigor todos los artículos de la ley.

Distinguióse además de los citados, y muy notablemente, en este reinado, por sus trabajos relativos á la fábrica de naos, el Capitán ordinario del Rey, Tomé Cano, natural de las Islas Canarias, quien había navegado 54 años en buques propios ó ajenos, llegando á



gozar de gran concepto entre los hombres de mar de su tiempo, por lo que fué elegido diputado de la Universidad de mercaderes de Sevilla.

Escribió un libro titulado *Arte para fabricar, fortificar y apurajar naos de guerra y merchaute*, que dedicó al mencionado Almirante D. Diego Brochero.

Fuó examinado este libro en Consejo y aprobado con encomio en 1.609, concediéndose al autor licencia y privilegio por diez años para la impresión, la cual se hizo en Sevilla en 1.611.

La forma adoptada en esta obra fué la de diálogo, como en las de Escalante y Garcia del Palacio.

Tratando de las propiedades que deben tener las naos, de sus proporciones más convenientes y de la práctica seguida en las distintas naciones marítimas, conceptúa las mejores las naves vizcaínas, sin que por esto estén exentas de faltas.

En este, por muchos conceptos interesante libro, se ponen de manifiesto los desaciertos de la Administración y sus consecuencias, en lo que á la fábrica de naos se refiere, que habia llegado á ser ruinosa para los armadores; se hace notar también el menosprecio con que eran tratados los hombres de mar, por el contrario de lo que en otras naciones sucedía, y se aboga porque se construyan las naves por administración.

«Pero lo que hace sobre todo apreciable este escrito, dice el señor Fernández Duro, es la franqueza con que señala las causas de la decadencia de las fábricas en España, diciendo que no se concibe cómo hay todavía en su tiempo quien se atreva á construir naos con el corto sueldo que paga el Rey cuando se sirve de ellas y con el método establecido, propio para la ruina de los armadores, toda vez que los contadores no acaban la liquidación en muchos años, y cuando se concluye no pagan el escaso precio del embargo, que se consume en el aprecio de municiones y bastimentos, cuyas mermas no admiten, ni dan recaudos, antes con ásperas palabras lo excusan, teniendo al fin el dueño que vender la nao para pagar los alcances de su cuenta; quedando tan escarmentado, amedrentado y apurado, que ni quiere comprar más nao, ni oír ni ver cosa

de ellas. Así los derechos de aduanas se disminuyen, como se vé en las de Sevilla, que no alcanzan á pagar lo que sobre ellas está situado, cuando antes estaban tan sobradas; así apénas queda alguna nao particular en el reino, cuando antes iban por cientos á la pesca del bacallao, al transporte de lanas de Flándes y á otras muchas partes. «Todo se ha apurado y consumido, dice, como si de propósito se hubieran puesto á ello, lo cual ha nacido de los daños de los dueños de las naos, cansados de los perjudiciales é importunos embargos que se han hecho y hacen, siendo lo peor que todo el aprovechamiento ha venido á parar en los de naciones extranjeras, que con sus libres, sueltos y muchos navíos, en que por falta de los nuestros han crecido más, corren, navegan, sulcan y andan por todos los mares y por todos los puertos de España y mayor parte del mundo libremente, y no atados á una flota de cada año y á una sola carrera, en que estamos reducidos con tan apretado trato y navegación peligrosa de corsarios y continuos enemigos, tan poderosos, tan engrosados y enriquecidos de los frutos y tesoros de España»...

«Y aún es otro el daño, y no menor, que este arte y esta ocupación tan necesaria y provechosa ha llegado á tal estado, que ya se tiene por negocio de afrenta ó de menosprecio el ser los hombres marineros, dándosele por baldón, y tratando á los que tienen naos los Ministros Reales muchas veces, no como debían ser tratados hombres tan importantes y necesarios, sobre quitalles sus haciendas. Por lo cual los hombres cuerdos de la navegación y mareaje se han dejado de ello, retirándose á ser mercaderes ó á labrar el campo, por librarse de tales inconvenientes y trabajos; de manera que por todas vías se van menoscabando en el reino sus bajeles y sus tan útiles y provechosos hombres de mar. Inconveniente en que se debe mucho reparar como materia de Estado y de grave importancia, echando de ver y considerando cuán al contrario corre hoy esto y ha corrido siempre en Francia, en Italia, en Flándes, en Inglaterra, Dinamarca, Alemania, Noruega y aún en el imperio de los Turcos, acrecentando el trato de la mar y de sus hombres con particulares gracias y estimación, preciándose de ello los nobles

y gente más principal, que se emplean en tratar de las fábricas y en poner en ellas las manos, y en el curso de la navegación las personas con gran aumento de sus navios, lo cual quiera Dios que en la nuestra se advierta y considere y se le ponga el remedio ántes que venga á no tenerle y que alguna repentina y forzosa necesidad nos fatigue.»

«Y el más cierto y sano, dice en otra parte, sería que S. M. fabricase naos para sus armadas, porque demás de que serian de mayor efecto para alcanzar al enemigo, excusarse habian los embargos de las de particulares con que conocidamente los destruye y aún á todo el trato y comercio.»

Hubo que recurrir en este reinado, por necesidad, á la construcción de galeones con fondos del Erario en distintos puertos del litoral cantábrico y se contrataron también varias escuadras completas, armadas y listas para navegar y dotadas de todo el personal necesario.

El autor de las *Disquisiciones* da á luz en extracto las condiciones de uno de estos contratos que se celebró con el Señorío de Vizcaya para la fábrica de una escuadra de ocho navios en 1.617, y la aprobación de otro semejante con la provincia de Guipúzcoa en el año siguiente, los cuales van á continuación:

**Condiciones con que el Señorío de Vizcaya ofrece fabricar ocho navios
para servir en la Armada.**

1. Que fabricará ocho navios de la medida que se ordenare, hasta en número de 2.600 toneladas y de ahí arriba, por las Ordenanzas, jarcados de jarcia de Moscovia y de Calatayud, con dos esquifaciones de velas de olona de Pondavi y los dos papahigos mayores de una esquifazón, doblados, y en cada uno de los navios han de ir cinco anclas y un anclote, cuatro cables y un ayuste y una guindaresa para atosearse, y la jarcia menuda que fuere menester de respeto; los árboles serán de Prusia ó de Riga, y desta manera servirán por tiempo de cuatro años ó de cinco en la armada

del mar Océano ó en otra cualquier parte, servicio y efectos que se les mandare, sin que se despídan por ninguna causa, y han de gozar el sueldo que por dichas órdenes se dispone desde el día que estuviesen puestos y aparejados de vergas en alto, y constando que lo están por certificación de los Ministros de S. M., los cuales han de ser obligados á hacer la visita tan luégo como fueren llamados.

2. Que S. M. le ha de mandar luégo antemano 25.600 ducados por vía de empréstito, puestos en Bilbao, con que hacer la corta de la madera para que esté sazónada y vaya previniendo lo demás necesario, y 8.533 después que estén los bajeles en el agua, los cuales se le han de contar en los cuatro ó cinco años la cuarta ó quinta parte en cada un año, y si pasados éstos del asiento estuviesen para seguir jornada y viaje, puedan proseguir sin inovar en nada, y se advierte que la dicha suma se entiende llegando el número de las toneladas á los dichos 2.600, y si fuere más ó ménos, será el empréstito respectivamente.

3. Para que se acuda al apresto de los navios como comuniqué, se le han de dar en principio de cada año, ó antes de salir á navegar, seis pagas de sueldo dellos.

4. Que S. M. ha de mandar que estos navios tengan nombre de *Escuadra de Vizcaya* y sea Capitán general della el general Martín de Vallecilla, como natural vizcaíno y persona tan particular para ello, y lo sean también el almirante, capitanes y demás oficiales propuestos por el Señorío y aprobados por el Consejo de guerra, como en la armada de la carrera de Indias, y se les hayan de dar patentes para levantar la infantería necesaria y han de gozar el que los más oficiales y gente de los mismos sueldos y ración que en la armada se acostumbra, por cuenta de la Real Hacienda.

5. El Señorío se obligará á que andarán estos navios tripulados del número de gente de mar y guerra que el Consejo ordenáre y la demás efectiva y naturales del mismo Señorío á satisfacción de los ministros, á la que se le ha de fenescer las cuentas al tiempo de las invernadas, y pagar los alcances para que puedan ir á sus casas.

6. Los maestros de raciones han de ser puestos por S. M. y ha

de correr por su cuenta la hacienda que ha de entrar en su poder, y no por la del Señorío.

7. Que S. M. mandará proveer la artillería, armas y municiones necesarias por su cuenta, y por la misma serán las municiones que gastare la gente de mar, y todo se ha de entregar á los dichos maestros de raciones.

8. Después de recogida la armada á fin de los veranos vayan á invernar á Santander ó Portugalete, y haya en cada navio para su guarda dos marineros y un grumete, cuyos sueldos y raciones sean por cuenta de S. M.

9. La gente de mar se haya de levantar cuando fuere necesario y S. M. ordenare, y que desde el día que se alistare corra su sueldo y las raciones desde que fueren armados para embarcarse, y se les darán las seis pagas que á la demás gente que se alistare para la armada.

10. Que se le haya de dar al Señorío de la tabla, árboles y demás pertrechos y aparejos que hubiere en los almacenes de su comarca lo que pidiere, por el coste que le tuvieren á S. M., y su valor se descuente como el empréstito.

11. Que dará el Señorío fianzas de 25.600 ducados á satisfacción de los Ministros, obligándose á que desde el día de recibo en un año los tendrá acabados y fabricados y levantadas las compañías, para las que se darán los despachos y señalarán distritos y le enviará comisión que las socorra por cuenta de la Real Hacienda hasta el embarcadero; y si así estuvieren acabados y á presto de navegar, ese día queden libres de las fianzas.

12. Que las presas que se hicieren se repartan entre los que se hallasen en ellas, sacando el quinto para S. M. y lo demás que toca á la Real Hacienda y los Ministros de la armada, sin que haya obligación de dar cosa alguna á las demás gentes de ella.

13. Las carenas y adobios se harán conforme á la orden que el Capitán general de la armada diere ó le pareciere al capitán de maestranza de ella, de manera que en esto y en todo lo demás anden los navios en la buena forma y orden que conviene y á satisfacción de los Ministros, y que los dueños de los dichos galeones

han de hacer por sus manos el gasto que fuere menester para el apresto y adobio de ellos, del dinero que se les diere por cuenta de sus sueldos, sin que por ningún caso el capitán ni Ministro de la Hacienda se entrometan en la intervención de los aprestos ni á poner comisarios ni apuntadores á costa de los dichos dueños, pues ellos, como á quien importa, acudirán á la ejecución, y si de los almacenes de S. M. fuere menester gastar algunos materiales y pertrechos, se han de entregar á los dueños, ganando por ellos el coste que tuvieren á S. M.

14. Que el dinero del valor de los materiales, jarcias y demás cosas que se compraren durante el asiento para estos navíos lo puedan sacar los dueños de estos Reinos.

15. Que el general de esta escuadra tenga jurisdicción civil y criminal de las causas de la gente de ella, y en los casos que hubiere lugar, que otorgue las apelaciones para el Capitán general de la armada.

16. Que en cualesquier puertos, barra ó playas en que estuvieren, como á navíos de S. M., se les haya de dar asistencia de pilotos de barra, barcos para remolcar, y los bastimentos, pertrechos y demás cosas que hubieran menester, por su justo valor.

17. Que la gente de mar pueda gozar por el tiempo del asiento de los privilegios y exenciones que goza la que sirve á S. M. en la armada, y en cualesquiera lugar destes reinos puedan traer armas ofensivas y defensivas que no fueren vedadas, y que ninguna justicia ordinaria conozca della, si no fuere el dicho Capitán general.

18. Que el Capitán general de la armada, ni otra persona pueda sacar destes navíos por ningún caso gente de mar y guerra, ni de los aparejos, sin voluntad del general de la escuadra y de los dueños y capitanes de los dichos navíos.

19. Que el daño que recibieren estos navíos peleando, rompiendo árboles, vergas, costados, anclas ú otros cualesquier aparejos, se le hayan de dar otros tales y tan buenos por cuenta de la Real Hacienda; y si en las dichas ocasiones peleando se perdiese algún galeón, no sea obligado S. M. á pagarle al dueño los aparejos que se perdieren.

20. Que si se perdieren navegando ó peleando alguno de los galeones, que S. M. pierda la parte del empréstito que tuviere que haber, y el dueño quede libre de lo que tuviere por satisfacer.

21. Y si acabado el dicho asiento fueren útiles para la carrera de Indias, si se acudiere á pedir visita, se sirva S. M. de mandar que se les dé, en consideración de lo bien que lo habrán merecido, con mayores mercedes.

En conformidad de los susodichos capítulos, podrá S. M. servirse de mandar asentar y cumplir el dicho asiento, que yo, en virtud del poder y orden que tengo del Señorío de Vizcaya, ofrezco que lo aprobaré y cumpliré.—Madrid á 4 de Octubre de 1.617.

Real cédula aceptando el ofrecimiento de la provincia de Guipúzcoa de servir con doce galeones por asiento, y desestimando la pretensión de los fabricantes de mandar los navios propios.

EL REY.—Junta, procuradores, caballeros, hijos-dalgo de la M. N. y M. L. provincia de Guipúzcoa: háse visto vuestra carta de 8 de Mayo de este año y el ofrecimiento que por ella hacéis de fabricar doce galeones por asiento para servir con ellos en el armada del mar Océano, con general, almirante, capitanes, oficiales y marineros de esa provincia, y con nombre de escuadra de ella, lo cual tuve por bien de aprobar con las mismas condiciones y en la forma que se ha concedido á la escuadra con que ofrece servirme el Señorío de Vizcaya, y porque de parte de los fabricantes de la villa de San Sebastián se me ha suplicado que á los que lo fueren y se embarcaren en sus propios navios les haga merced de honrarlos con títulos de capitanes de mar y guerra, para que con más ánimo se dispongan á servirme, y los que no se embarcaren proponga cada uno tres personas beneméritas, ha parecido advertiros de ello y encargaros déis á entender á los fabricantes de esa provincia que es novedad la que pretenden de querer que se haga con ellos lo que no se ha concedido al dicho Señorío por los inconvenientes que resultarian de lo contrario, y que en aquella confor-

midad propongáis vos tres personas para cada navio de los diez de que se ha de formar esa escuadra, que tengan los servicios, experiencia y calidades necesarias para que yo elija el que fuere más á propósito, por ser esto lo que conviene á mi servicio y á la conservación y buen gobierno de la misma escuadra; y porque es justo favorecer y honrar á los fabricantes, mandaré que se tenga consideración con los que lo fueren, y con este fin repartiréis esa fábrica entre los que os pareciere que tienen más caudal y cumplirán mejor con las obligaciones, y con toda brevedad y sin alzar mano de ello me avisaréis el acuerdo que en razón de ella tomáredes.

De San Lorenzo á 28 de Julio de 1.618.—YO EL REY.—Por mandado del Rey nuestro señor, *Martin de Aróstegui*.

REINADOS DE FELIPE IV Y CARLOS II.

FELIPE IV. Ruina del comercio y de la navegación en los 43 años de sangrientas guerras de este reinado.—Muere por consunción el socorrido sistema de los embargos.—Gon-
testación de Guipúzcoa, Vizcaya y las Cuatro villas á las Reales cédulas estimulando
la fábrica de navios.—Construcciones por administración y por asiento.—Recurrese
por vez primera á Flandes en demanda de navios.—Desastros marítimos de esta época.
—Obras sobre fábrica de bajetes.

CARLOS II. Continuación de las guerras en este calamitoso reinado.—Anulación de
nuestro poderío marítimo.—Estado precario de la Hacienda.—Representación de Gui-
púzcoa pidiendo la protección del Gobierno.—Asiento para armar algunos buques.—
Ultimo contrato celebrado con particulares por falta de recursos en éstos.—Supresión
de los destinos de superintendente, veedor y contador de fábricas.—Constructores
que se distinguieron en este reinado.

Felipe IV. La serie de calamidades de los anteriores reina-
dos vinieron á acentuarse en el funesto de Felipe IV, que duró
44 años, empleándose 40 en sangrientas guerras que arruinaron al
comercio, tan próspero en otros tiempos, acabando con la nave-
gación.

El socorrido sistema de embargos, de que tanto se había abu-
sado, murió, pues, por consunción.

Las Reales cédulas dirigidas á la provincia de Guipúzcoa, Se-
ñorío de Vizcaya y Cuatro villas estimulando la construcción de
navios, no dieron resultado, recibiendo el Rey por toda respuesta
de los armadores que, exhaustos por los gastos de la guerra, no
podían pensar en fábricas.

La necesidad obligó, pues, á construir por administración y por
asiento en la costa de Cantabria los navios que eran necesarios
para las atenciones más apremiantes, pero éstas eran cada vez
mayores.

En Guipúzcoa y Vizcaya se contrataron varias armadas y en los
puertos de todo el litoral cantábrico, en los que se trabajaba ya
sólo por cuenta del Erario, hubo año en que se botaron al agua

más de 40 galeones, que con la mayor premura se armaban y tripulaban con el personal que había disponible, bien fuese de las costas ó de tierra adentro.

En 1.635 se recurrió por vez primera á Flandes en demanda de naos artilladas y en 1.635 se firmó un asiento con el Coronel inglés Walters para que procurase en Inglaterra el suministro de seis bajeles que prestasen servicio durante medio año.

Respecto á los grandes infortunios de este reinado, en lo que á la marina se refiere, nos dice el tantas veces citado Sr. Fernández Duro lo siguiente:

«El incendio de algunos astilleros por el Almirante-Arzbispo de Francia, con los desastres de Guetaria, de las Dunas y del Brasil, que destruyeron 123 naos de alto bordo, agravó el precario estado de la marina, sin que las victorias de D. Fadrique y de D. Garcia de Toledo pudieran compensar tan grandes pérdidas, ni impedir que una de las flotas de Indias, principal socorro del Erario, cayera en manos de los holandeses, que ya se jactaban de haber apresado en trece años 545 naos, cuyo valor pasaba de 180 millones de libras.»

De obras escritas en este reinado sobre fábrica de bajeles se encuentran algunas inéditas en los archivos, debiendo hacer mención de la que cita D. Juan Antonio Enriquez, redactada en 1.644 por el P. José de Zaragoza, de la Compañía de Jesús, titulada *Naografía ó perfiles para la construcción de bajeles*, así como del *Tyatado sobre arqueamiento de galeones y orden que se debe tener en sus reglas*, escrito también por el mismo autor.

Carlos II. Continuando las guerras en este calamitoso reinado, dice el autor de las *Disquisiciones*, siguió la marina por la rápida pendiente de su decadencia hasta llegar á una nulidad que apenas se comprende en nación de tan vastos dominios bañados por el Océano. En un principio continuaron haciéndose asientos con algunos generales para armadas que no pasaban de seis á siete naves; el estado de la Hacienda no consentía fabricar por administracion más que uno á uno los galeones, allí donde tantos se

labraron á la vez, y así la provincia de Guipúzcoa representó el año de 1.668 que la construcción estaba abandonada y que necesitaba eficaz protección del Gobierno, petición que no produjo más que un asiento en 1.677 para armar cuatro bajeles y un patache por un año en precio de 26 ducados de plata blanca por tonelada, y otro en el año siguiente con más onerosas condiciones, tanto que, después de modificadas en Madrid, quedaron en:

Que el Rey pagaría el valor de la fábrica en tres plazos: el primero, al empezar la construcción; el segundo, al botar al agua los bajeles, y el tercero al entregarlos.

Desde este momento habían de correr los sueldos y los riesgos por cuenta del Rey.

Si durante la fábrica se perdieren los bajeles por fuego del enemigo, por mar ó tierra, abonaría su costo también el Rey.

El almirante, capitanes y oficiales habían de ser hijos de la provincia y nombrados á propuesta de ésta.

Por la primera vez podría proponer igualmente doce personas que sirvieran de entretenidos.

No se permitiría la introducción en estos reinos, ni en Indias, de fierro extranjero.

Se favorecería el comercio de granos que hacía Guipúzcoa con las provincias de Francia.

Se establecería en San Sebastián un consulado como el de Bilbao.

Mientras se hacían los bajeles de esta armada no se consentiría hacer otros en Guipúzcoa.

Se autorizaba á la provincia para echar arbitrios en las villas y pueblos de ella para el exceso de costo de esta armada.

Se firmó en Madrid, en 12 de Febrero de 1.678, y fué el último de estos contratos, por falta de recursos en los particulares, de tal modo, que el año de 1.688 se suprimieron los destinos de superintendente, veedor y contador de fábricas.

Durante el reinado de Carlos II continuó distinguiéndose y prestando importantes servicios el ilustre general D. Francisco Díaz Pimienta, natural de Canarias, autor de interesantes escritos

sobre la construcción naval, quien fabricó en la Habana en 1.625 dos galeones de condiciones excelentes, por cuyo motivo fué nombrado superintendente de fábricas de la Isla de Cuba y en 1.668 para la de Vizcaya, en reemplazo de su abuelo el general Martín Vallecilla, que falleció en este año.

Entre los constructores sobresalió Ignacio de Soroa, hijo de Juan, maestro de fábricas de S. M. en la provincia de Guipúzcoa, quien obtuvo también el título de maestro en 1.665 y dirigió acertadamente la fábrica de varias naos, alcanzando gran reputación.

En 1.672 se le encargó, por Real cédula, la fábrica de un galeón de 1.200 toneladas para Capitana Real de la armada del mar Océano, según el proyecto que había presentado; en 1.676 botó al agua otros dos para capitana y almiranta de la armada del general D. José Iriarte, enviándosele poco después en comisión á Holanda.

En el mencionado año de 1.672 se le expidió el título de capitán de maestranza y maestro mayor de los partidos de Cantabria, fábricas, adobíos y aprestos, y gozaba de gran favor en la Corte, como lo atestiguan varias Reales cédulas que directamente le fueron enviadas.

Al propio tiempo que este título de capitán le fué ofrecida también á Soroa una joya de 500 ducados con motivo del éxito alcanzado con la construcción de la Capitana Real de que se ha hecho mención, que fué muy celebrada por los marinos de su tiempo, tanto por sus buenas propiedades y airoso aparejo, como por su belleza, pues era una verdadera obra de arte.

Durante 25 años construyó en Guarnizo, Fuenterrabia, Pasajes, Bilbao y otros puertos una gran parte de los navíos de que se componían las Reales armadas y continuó ejerciendo su profesión por espacio de otros 20 años.

En 1.687 se le comisionó para que botase al agua en Colindres otra capitana, por rehusar encargarse de tan delicada maniobra en tan mal sitio los otros constructores, y habiendo salido airoso de la empresa, se le hizo merced del hábito de Santiago, que tenía solicitado desde 1.679.

Continuó Soroa dando pruebas de su laboriosidad é inteligencia

en la construcción de otros varios galeones, y de una nueva capitana de 1.293 toneladas, que fué botada al agua en el reinado de Felipe V (1.718).

Descolló también en la construcción naval al propio tiempo que Soroa otro constructor muy hábil, Jerónimo Egúa, á quien se le encomendó por la Junta de Armadas el proyecto de un bajel de 1.300 toneladas y 90 cañones para Capitana Real del mar Océano, el cual fué presentado á la Superioridad en 1.681.

De escritores sobre asuntos relacionados con la construcción naval florecieron en este reinado D. José de Veitia y Linage, Caballero de la Orden de Santiago, quien en 1.672 publicó en Sevilla una obra notable con el título de *Norte de la Contratación de Indias Occidentales*, que contiene entre otras cosas un capítulo que trata de los *fabricadores y fábrica de navios*.

También debemos hacer mención del capitán de mar y guerra cordobés y superintendente de la maestranza de las armadas y flotas de Indias, Francisco Antonio Garrote, que dejó inédita en 1.691 una *Recopilación para la nueva fábrica de buques españoles*.

Distinguíéronse asimismo en esta época los hermanos Echeverris de Guipúzcoa, D. Juan, D. Domingo y D. Jacinto, generales los tres de las armadas de Indias, el último de los cuales dejó algunos trabajos importantes sobre la fábrica de naos.

VI.

REINADOS DEL SIGLO XVIII.

Constitución de la marina militar propiamente dicha.—Organización del astillero de Guarnizo bajo la dirección del general Gaztañeta.—Suministros de la industria vascongada y provincias colindantes á los arsenales del Estado, de todos los elementos necesarios para las construcciones navales.—Exportación de anclas de Guipúzcoa.—Contratos con la marina de guerra.—Elaboración de toda clase de herrajes destinados á la construcción de buques.—Fabricación de cañones en Liérganes y la Cavada, de proyectiles en Navarra y de armas de fuego en Placencia.—Superioridad de nuestra artillería y del fierro de Cantabria.—España se bastaba á sí propia para la producción del material de su marina de guerra.—Causas que contribuyeron á la ruina de los astilleros particulares y de la navegación.—Poco interés que ha habido en todos tiempos en España por el progreso de las industrias marítimas.—Aptitudes del país para las construcciones navales.—Opiniones del ilustre estadista Jovellanos sobre la causa de la decadencia.—Leyes protectoras en todas las naciones marítimas.—Falta de cumplimiento de las leyes de protección en España.—El privilegio de preferencia.—Inobservancia de este privilegio hasta fines del siglo XVII.—Continúa el incumplimiento de las leyes de protección en el siglo XVIII.—Ventajas que fueron alcanzando los extranjeros en los tratados de paz.—Partido que pretendían sacar, ayudados por comerciantes del país, para la introducción de sus productos en España.—Real orden de Felipe V encaminada á corregir los abusos.—Reiteración de la misma con prescripciones más terminantes en tiempo de Carlos III.—Opiniones de Jovellanos relativas á la sinrazón de los extranjeros que consideraban derogado por los tratados el privilegio de preferencia.—Decreto de Carlos IV encaminado á estimular las construcciones navales y la navegación.—Premios ó gratificaciones á la construcción de buques de poco porte.—Franquicia para las maderas y cañamos.—Introducción de embarcaciones extranjeras.—Concesión del cabotaje á la bandera nacional.—Preferencia en la exportación de frutos del país.

En este siglo cambió radicalmente el modo de ser de la marina militar renunciándose definitivamente, después de varias tentativas, iniciadas ya en el reinado de Alfonso X, ó sea cuatro siglos y medio antes, al sistema seguido hasta entonces de no contar con más elementos navales, tanto en material como en personal, que los que pudieran suministrar los puertos de la costa del que disponían para sus operaciones mercantiles.

En 21 de Febrero de 1714 se planteó la nueva organización encaminada á dotar al Estado de elementos propios para los servicios de mar, y disponiendo que en adelante las fuerzas marítimas se denominasen con el nombre de *Real Armada*.

En 1722 se dió orden al teniente general D. Antonio Gaztañeta, que había estado anteriormente al frente de las construcciones del astillero de Zorroza, para que, fijando su residencia en Guarnizo, se encargase de la dirección de este astillero, en donde se construían á la sazón la mayor parte de los buques con destino á la naciente marina militar.

Y no siendo nuestro propósito ocuparnos más que de las construcciones navales debidas á la iniciativa privada, no seguiremos las vicisitudes de las llevadas á cabo por administración en los establecimientos oficiales, proyectadas expresamente para llenar las condiciones que se requerían en los servicios de la marina de guerra.

Sobre asuntos relacionados con esta clase de construcciones en el siglo XVIII, dejó inédito el distinguido general de la Armada D. Casimiro Vigodet un interesante trabajo (1) que ha sido dado á la estampa por el tantas veces citado Sr. Fernández Duro, en el que se encuentran muy curiosas y completas noticias sobre el particular.

Al establecerse con la nueva dinastía la construcción de buques con destino á la marina militar, en Guarnizo y Colindres primero, así como en Lezo y Oria más tarde, y cuando andando el tiempo los hijos de Felipe V fundaron los tres grandes arsenales de la Península, todavía la industria vascongada y la de las provincias colindantes suministraba todos los elementos para las construcciones y armamentos de los establecimientos oficiales.

Al ocuparnos en otra ocasión del gran desarrollo que llegó á alcanzar en el siglo mencionado la industria siderúrgica de las provincias vascongadas y del concurso que prestaba á las construcciones navales de los arsenales, decíamos: (2)

«La exportación de anclas para Portugal, Francia é Inglaterra

(1) *Estudios históricos de la marina española en el siglo XVIII*, por el Capitán general de la Armada D. Casimiro Vigodet.

(2) *Recursos de que la industria nacional dispone para las construcciones y armamentos navales*, por el Ingeniero Jefe de 1.ª clase de la Armada D. Benito de Alzola y Miqueló.

llegó á ser muy importante, y no era menor la que se hacía para los arsenales de la Carraca, Ferrol, Cartagena, Guarnizo y la Habana. Diez y ocho fábricas de anclas llegaron á establecerse en Guipúzcoa, algunas de ellas bastante importantes, dos de las cuales celebraron con el mencionado Enríquez (1) en 1785 un contrato para el suministro de 407 de distintas dimensiones que debían remitirse en un plazo de veinte meses á los arsenales del Estado. Las ferrerías guipuzcoanas elaboraban además todos los efectos de hierro y acero para las necesidades de la marina de guerra. «También se trabajan en Guipúzcoa, decía Enríquez á S. M., el fierro, planchuela, quadradillo, tiradillo, cabillas de todos gruesos, clavazones de peso y de cuenta de todas menas y los herrajes para vestir del todo un Navío en su construcción, así de argollas, pernos, cadenas, etc., etc.»

En otro lugar del mencionado libro decíamos asimismo:

El Secretario de S. M. en el Consejo y Cámara de Indias, D. Jerónimo Ustáriz, se ocupa también de la industria del hierro en esta región de la Península.

Hé aquí cómo se expresaba dirigiéndose á Felipe V en su notable trabajo *Theórica y práctica de comercio y de Marina* en 1724:

«La bondad del hierro y su abundancia en Cantabria, y otras partes de España, no necesita de más explicaciones, ni prueba, que su misma notoriedad dentro y fuera de los Dominios de su Majestad.

En los Ingenios de Liérganes y la Cavada, situados muy cerca de la Mar por la parte de Santander, y á corta distancia de los Astilleros de Guarnizo y Santoña, se funde mucha y muy aventajada Artillería de hierro, con la balería y otros pertrechos correspondientes para el servicio de los Navíos.

En las fábricas de Eugui, Azura y Iturbíeta, situadas en el Reyno de Navarra, se funden bombas, balería rasa y metralla, que también se necesitan para el servicio de la Armada á que se aplican igualmente que al servicio de tierra.

(1) El Intendente de marina D. Juan Antonio Enríquez, ministro principal de marina, como entonces se llamaba.

En las fraguas de Placencia en Guipúzcoa, tres leguas distante de la Mar, se fabrica número considerable de buenas armas para proveer todas las que pudiese necesitar la Armada, y las Fraguas de hierro proveen la Clavazon, Ancoras y demás herraje que en considerable cantidad se necesita asimismo para los Baxeles.»

La industria siderúrgica alcanzó en las provincias vascongadas y sus limitrofes el siglo pasado un alto grado de perfeccionamiento, y llegó á prestar su valioso concurso á la marina de guerra, produciendo todos los materiales y efectos que se requerian para las construcciones y armamentos navales.

En una exposición dirigida á Fernando VI en 1748 sobre la artillería, trenes, batería y armas por el célebre Marqués de la Ensenada, Secretario á la sazón del despacho de Hacienda, Guerra, Marina é Indias, decia este ilustre hombre de Estado: «Las fábricas de hierro de la Cavada y Liérganes en la Montaña, su dueño el Marqués de Villacastel, son las celebradas de toda Europa, porque la materia de las de Francia, Holanda, Inglaterra y Alemania es muy vidriosa, no resiste tanto el cañón, y revienta en pedazos; y la de las otras no se distingue del bronce que en no ser de tanta duración, porque por lo demás tiene la misma suavidad y blandura, y se abre como el bronce.

Esta Artillería es para los navios, y precisa la que se puede hacer cada año, que será para cuatro de línea.

La batería y metralla se fabrica entre Navarra y Guipúzcoa, y se está tratando que sea cerca del Mar.

Como el fierro de la Cantabria y sus inmediaciones es el mejor, siguese que lo sean también las armas que se hacen de él como es el fusil, pistola, carabina, etc., de que hay fábricas en Guipúzcoa, las cuales importa estén en ejercicio para proveer lo necesario en España y en América.»

Conviene pues dejar consignado, que la industria del país se bastaba para todas las necesidades de los grandes armamentos que se llevaron á cabo en la segunda mitad del siglo XVIII, teniendo sólo necesidad de importar del extranjero las perchas para la arboladura, que si bien había en los montes de Segura, así como en

los Pirineos, de donde se extraían y conducían por el Ebro al Mediterráneo, y de allí al Océano, según nos dice el ya nombrado ministro de Felipe V, eran preferibles las del Báltico.

En otra notable exposición, dirigida también á Fernando VI, en 1751, por el mencionado Marqués de la Ensenada, decía, en corroboración de lo expuesto, á propósito de la construcción que se proyectaba de 60 navios y 24 fragatas, lo siguiente:

«De cuantos materiales y pertrechos necesitan arsenales y bajeles, sólo no hay en los dominios de V. M. palos para su arboladura, porque aunque se crían en Cataluña y montes de Segura, no son de aquella seguridad y duración que conviene, por lo que se recurre por ellos al Báltico, como lo hacen la Francia y la Inglaterra.»

Y para que pueda apreciarse la importancia de las construcciones y armamentos de esta época, sólo estamparemos dos datos tomados del antes mencionado trabajo del General Sr. Vigodet, á saber: Que en el arsenal del Ferrol trabajaban 15.000 operarios, y que solo en el reinado de Carlos III se construyeron en España 206 buques, de ellos, 50 navios y 44 fragatas.

Pero dejemos á un lado todo lo que se relaciona con los establecimientos oficiales, y digamos algo de la industria privada.

Esta no llegó á levantar cabeza después del total aniquilamiento á que había quedado reducida el siglo anterior.

Muchas fueron las causas que contribuyeron á la ruina de los astilleros y de la navegación, como hemos indicado al ocuparnos de los reinados anteriores, la mayor parte de ellas imputables á la Administración.

España se ha preocupado muy poco en todos tiempos de los progresos de sus industrias marítimas, y si en determinados periodos de la historia, y muy especialmente entre éstos durante el reinado de Felipe II, se prestó gran atención al fomento de la construcción naval, fué debido únicamente á necesidades apremiantes de la política que demandaban la creación de elementos navales importantes con que poder contar en un momento dado para las empresas marítimas que se proyectaban.

De todos modos, no dejaremos de consignar que la experiencia de los siglos pasados nos pone de manifiesto las aptitudes del país, muy señaladamente del litoral cantábrico, para las construcciones navales, en cuyos puertos alcanzaron gran desarrollo, llegando á desaparecer, principalmente, á causa de las medidas abusivas y egoistas de los Gobiernos, que encontraban más cómodo disponer en los casos de urgencia de la propiedad privada de los armadores, arruinándolos, que construir las naves por Administración.

Las continuas guerras que durante la dominación de la casa de Austria tuvimos que sostener con franceses, ingleses, flamencos, venecianos, turcos y berberiscos en Europa, y con piratas y corsarios de todas las naciones en Ultramar, contribuyeron en alto grado á la decadencia.

Las industrias marítimas eran además muy poco consideradas, como nos lo dice Tomé Cano y hemos consignado anteriormente al hacer mención de su interesante libro *El arte de fabricar*, en el que nos habla del menosprecio con que eran tratados los hombres de mar y fabricantes de naos de su tiempo, muy al contrario de lo que acontecía en las demás naciones.

Los errores de nuestra política comercial, la legislación relativa al tráfico con nuestras posesiones de América, y la inobservancia de las leyes de protección que existían en España para las construcciones navales y la navegación, condujeron también á la anulación de nuestra marina mercante.

«Muchas fueron las causas que contribuyeron á esta decadencia, dice un ilustre estadista, (1) pero la Junta debe mirarla como una consecuencia de las malas máximas económicas con que se gobernó nuestro comercio exterior. El de América, concedido desde 1529 á todas las provincias de la dominación de Castilla, se había vuelto á estancar en Andalucía por un efecto de la necesidad de volver al único puerto de Sevilla; estanco que desalentó notablemente la marina de otros puertos.»

Y más adelante añade:

«No contribuyeron poco á este mal las guerras exteriores en que

(1) Jovellanos. *Consulta sobre el fomento de la marina mercante.*

empeñaron á la nación los funestos derechos que le habían transmitido las casas de Austria y Borgoña.

Un siglo entero estuvo manteniendo en países distantes ejércitos y escuadras, que se vestían, se armaban y surtían á nuestra costa de géneros extraños. Entonces, como dice un célebre político, no era España más que un canal que derramaba en toda Europa el producto de sus minas y riquezas. De aquí nació su pobreza, de aquí su desolación, de aquí sus empeños, y de aquí, finalmente, la ruina de aquella floreciente marina que fué algún día asombro de la Europa. En efecto, antes de mediar el siglo XVII, ya no podía España mantener una escuadra de 60 galeras y se servía de las de particulares genoveses para guardar su costa. Posteriormente se tomaron á sueldo escuadras inglesas para hacer el corso sobre los moros; última y triste decadencia de nuestra marina.»

Todas las naciones marítimas se dieron en los siglos pasados leyes protectoras de la navegación, pero difícilmente habrá ninguna que prestase ménos atención á este asunto y fuese explotada con más facilidad por los extranjeros que la nuestra, dispuesta siempre á abrir de par en par las puertas á los mercaderes de las otras naciones, otorgándoles los mismos privilegios y ventajas que á los naturales.

«Pisa, Venecia y la antigua Liga ó confederación de las ciudades libres del Norte, dice un escritor contemporáneo, (1) tenían estatutos que respiraban el espíritu de exclusión y monopolio del comercio, y el deseo de perpetuarse en la posesión de los mares. El ejemplo se hizo contagioso, y los pueblos lastimados en sus intereses, esgrimieron contra aquellas potencias marítimas sus propias armas, y las hirieron con sus propios filos.»

La mayor parte de las naciones continuaron en la época moderna prestando su atención más preferente á las industrias marítimas, por el contrario de lo que sucedía en España, en donde, si bien han existido leyes protectoras, rara vez tuvieron

(1) *Historia de la Economía Política de España*, por D. Manuel Colmeiro.

debido cumplimiento, y hasta tal punto se echaban en olvido, que los mismos interesados de nuestros puertos ignoraban en ocasiones su existencia.

«Que el privilegio de preferencia, decía el ilustre estadista anteriormente citado, (1) sea el principal objeto y estímulo que puede ofrecerse á la navegación de un país, parece una verdad incontable. A él debieron en gran parte los ingleses aquel asombroso aumento de su marina mercantil, que ha excitado por casi un siglo entero los celos de las demás potencias de Europa. Así su famosa acta de navegación, ideada en 1652 sólo para hacer daño á los holandeses sus rivales, y perfeccionada en el año 1660, se ha mirado desde entonces como una parte de la constitución de aquella república, y se ha observado por ella con la mayor religiosidad.

Nuestras leyes han establecido esta misma preferencia desde el tiempo de los Reyes Católicos y no porque se haya interrumpido su observancia se ha de creer que han quedado sin fuerza ni vigor. El estado momentáneo de las cosas pudo hacer tolerable en algunas épocas esta inobservancia, sin que de ella puede inferirse una derogación, que siempre resisten las leyes cuando no se funda en la expresa decisión del legislador.»

Enrique III fué el primer rey de Castilla, según hemos dicho ya, que dictó leyes protectoras de la navegación al otorgar privilegios á los mareantes del reino en su célebre carta de 27 de Enero de 1398 diciendo «que cuando cualesquier mercadores así ginoeses é placentines é catalanes, como franceses ó ingleses, ó cualesquier otras personas de cualesquier otros Regnos ó Señorios que sean, hobieren de cargar de aquí adelante sus mercaderías..... que los costringades é apremiades que tanto por tanto, á dicho de los dichos dos mercadores é dos mareantes, que afreten antes para levar las dichas mercaderías los navíos de los mis naturales de los mis Regnos, que los navíos de los extrangeros» etc.

La observancia de estos preceptos se descuidó en los reinados sucesivos, viniendo á restablecer el privilegio de preferencia un

(1) Jovellanos. *Consulta sobre el fomento de la marina mercante.*

siglo después los Reyes Católicos, como digimos en la página 249, al propio tiempo que otorgaban los acostamientos para estimular la construcción de naos, pero pocos años después, en 1523, las Cortes congregadas en Valladolid protestaban de la inobservancia de estas pragmáticas, de las cuales dimos cuenta en el lugar correspondiente, consiguiendo de Carlos I la revocación de las gracias concedidas á extranjeros.

En el reinado inmediato volvieron á quejarse las Cortes reunidas en Toledo del abuso que se cometía abriendo la mano á la concesión de cartas de naturaleza, á cuya sombra disfrutaban de la preferencia los flamencos, ingleses y genoveses, dando lugar á que se anulasen aquéllas, quedando retiradas en absoluto todas las dispensas concedidas.

En cuanto á los reinados de Felipe III y Felipe IV, reducida la nación, como nos dice el ilustre Jovellanos, á un comercio corto y pasivo, no se cuidó del privilegio de preferencia que nada podía servirle, careciendo de buques cargadores que le disfrutasen, presumiendo, no sin fundamento, que en aquellas épocas tuvo muy poco ó ningún uso su observancia.

En tiempo de Carlos II los patronos de Málaga, sin fundarse en las leyes, ya del todo olvidadas, solicitaron el privilegio de preferencia que, después de una información, les fué concedido por el Gobernador, lo cual fué confirmado y mandado cumplir por providencia del Consejo de Castilla de 22 de Diciembre de 1699.

Por los datos que llevamos consignados se viene en conocimiento de que, si bien en ocasiones por razones atendibles, rara vez se observaron en España, hasta el fin de la dinastía austriaca, las leyes que podían favorecer á las construcciones navales y á la navegación, y lo propio aconteció durante los reinados del siglo XVIII.

«La guerra de sucesión que empezó con el presente siglo, decía el mencionado Jovellanos, ofreció también un nuevo y más grande obstáculo á la deseada preferencia, y retardó por largo tiempo su entero restablecimiento.

El augustó padre de V. M. manifestó repetidas veces cuan con-

vencido estaba de su importancia y necesidad, pero las circunstancias de su reinado no le permitieron verificarle. Por Real orden de 29 de Agosto de 1721 mandó que en todos los cargamentos que se hicieren de cuenta de la Real Hacienda para la provisión de sus tropas, se prefiriesen los buques naturales á los extranjeros y concedió á los de la costa de Levante una quinta parte más de fletes para subsanar el dispendio á que les obligaba en su armamento y tripulación el temor de los corsarios berberiscos. En 1737 recomendó este importante objeto al señor infante D. Felipe en el artículo 9.º de la Real instrucción que, como á almirante de la mar, le dió en 1.º de Noviembre de aquel año, y más expresamente aún en la Real cédula de 14 de Enero de 1740, dirigida al mismo fin; cuyos documentos cita la Junta como el mejor testimonio de que tampoco este objeto se ocultó á la paternal vigilancia con que aquel gran monarca promovía la felicidad de sus vasallos.

Pero repite que las circunstancias eran poco favorables á sus benéficos designios. Precisado el Gobierno á promover el aumento de la marina Real, lo hubo de hacer en perjuicio de la mercantil. Los marineros, ocupados en la armada y corso, hacían falta en los buques mercantes. La guerra, por otra parte, interrumpía la industria doméstica y obstruía el comercio exterior de la nación, etc.

Y más adelante añadía:

«Las Reales órdenes de 12 de Julio de 1763, 12 de Setiembre del 66, 13 de Julio del 67, 23 de Setiembre del 74 y otras que constan del presente expediente, dirigidas á establecer en todos los puertos de nuestro continente la preferencia de nuestros buques, son la mejor prueba del desvelo con que su ilustrado Gobierno fomenta la navegación nacional.

Es verdad que estas providencias no han tenido efecto hasta ahora, pues por las noticias tomadas por la Junta, en virtud de lo mandado por V. M., consta que la preferencia es enteramente desconocida y que es muy raro aquel en que tiene observancia; lo que sólo puede atribuirse á que las providencias dirigidas á establecerla no han sido tan uniformes, ni tan generales, ni tan públicas, ni tan meditadas, como pedía el estado de las cosas.»

Vemos, pues, que en el siglo XVIII, no obstante los buenos propósitos de los gobiernos que regían los destinos del país, continuaron las cosas como en los reinados anteriores, sin que á los naturales les alcanzasen los beneficios de la ley.

Y aquí debemos hacer notar que en los tratados de paz que otras naciones fueron celebrando con España, iban consiguiendo ventajas cada vez mayores para sus transacciones mercantiles y que frecuentemente, á la sombra de estos tratados, é interpretando las cláusulas de los mismos de un modo conveniente á sus intereses pero en oposición con el espíritu y letra de aquellos, procuraban sacar el mayor partido posible, secundados por comerciantes del país, para la introducción de sus productos.

Los abusos que en este sentido se cometían dieron lugar á la Real orden de 23 de Diciembre de 1716, que dice así:

«Siendo tan repetidos los embarazos y cuestiones que cada día se ofrecen en los puertos de España con los navios y embarcaciones extranjeras, que llegan á ellos á comerciar, sobre la forma de su admisión, reconocimiento y resguardo de los fraudes, naciendo estas dificultades de la varia ó equivocada inteligencia que por los ministros se ha dado á los capítulos de paces, cédulas é instrucciones del contrabando regladas á ellos, en que todo está prevenido, ó de la malicia con que los mismos comerciantes procuran interpretarlos; de suerte que siendo todo lo estipulado en ellos medio para facilitar el Comercio, y precaver al mismo tiempo los fraudes y contrabandos, quieren los comerciantes con esta interpretación convertirlo en una absoluta libertad, que enteramente dexé sin resguardo ni precaución el cobro de mis Reales derechos, y abierta la puerta á cuantos contrabandos y fraudes quieran cometerse; valiéndose principalísimamente para esto de las primeras cláusulas del artículo 10 de las paces ajustadas con Inglaterra el año 67, que previenen, que los navios ó baxeles de los súbditos de la Gran Bretaña no sean visitados por los ministros ó Jueces del contrabando, ó por otra persona alguna por su propia autoridad, sin hacerse cargo unos y otras, de que en este mismo artículo y en el del propio núm. 10 de las últimas paces ajustadas en Utrech con

Inglaterra, y en el 20 de las de Holanda está expresamente declarado, se pongan los tres oficiales de la Aduana, luego que lleguen los baxeles, á bordo de ellos en la forma y con las demás circunstancias, y para el fin que en los citados artículos se previene, los quales son del tenor siguiente:»

(Aquí se insertan el artículo 10 de las paces con Inglaterra del año de 1667, el artículo 20 de la paz de Utrecht con los Estados Generales, año de 1714, y el artículo 10 del convenio ajustado con Inglaterra en 1713.)

No obstante las prescripciones que preceden se fueron repitiendo los abusos, obligando á Carlos III, con el fin de corregirlos, á reiterar aquella Soberana disposición en otra de 14 de Diciembre de 1760 y Cédula del Consejo de Hacienda de 17 del mismo mes, que contiene instrucciones más terminantes sobre el particular.

Pero pretendian además los ingleses y holandeses que el privilegio de preferencia habia quedado derogado con los tratados de que se ha hecho mención, sobre cuyo asunto nos dice el varias veces citado Jovellanos en su *Consulta sobre la marina mercante* lo que sigue:

«Este arbitrio tiene la singular utilidad de ofrecer una obvia y natural satisfacción á las quejas de aquellas naciones que pretenden ser contraria la preferencia á los tratados ajustados con ellas desde los fines del siglo pasado.

En estos tratados no se revocaron expresamente nuestras leyes, y por lo mismo no pueden inducir una derogación de ellos contra los principios de toda buena política.

La Junta, después de haberlos examinado, no encuentra en ellos pacto alguno que se oponga al restablecimiento de la preferencia, puesto que ni la libre facilidad que conceden unos á los súbditos de otras potencias para venir á cargar frutos ó mercaderías á nuestros puertos, ni la recíproca igualdad que establecen otros entre naturales y extranjeros pueden equivaler á otra cosa que á aquella natural y provechosa libertad á que aspira el comerciante en los puertos en que trafica, y al pleno goce de las franquicias y derechos concedidos en ellos á los comerciantes amigos.

Creer que tales pactos pudieran dar á los extraños un derecho á las gracias y franquicias que la paternal beneficencia del Gobierno concediese ó hubiese concedido á los naturales, es una especie de absurdo igualmente resistido por la razón que por la política.

La conducta de otras naciones hacia la nuestra confirma estos principios. Bastará citar el ejemplo de los ingleses, que al mismo tiempo que pactaban con nosotros, en 1660, una absoluta y recíproca libertad de comercio, daban la última mano á su célebre acta de navegación, para excluírnos por ella, como á las demás naciones, del derecho de fletar en sus puertos, y del de hacer en ellos el comercio de economía. Por lo mismo, cree la Junta que tales tratados nunca podrian atar las manos del Gobierno para que no hiciese este establecimiento, aun cuando no se contuviese en nuestras leyes, pues considerando este punto como un objeto de policía interior, es claro que ningún tratado pudo poner limites al absoluto poder que tiene cada Soberano para arreglarla en su estado.»

Y por fin, y para terminar esta reseña relativa á los siglos pasados diremos que en el reinado de Carlos IV se dió un decreto encaminado á estimular las construcciones navales y la navegación, en el que se consigna que se hallaban en vigor las pragmáticas de los Reyes Católicos y modificando sus preceptos en armonia con las necesidades del comercio marítimo de la época, señalando premios á la construcción sólo de buques cuyo arqueo estuviese comprendido entre 100 y 400 toneladas, concediendo la exención de derechos arancelarios para las maderas y cáñamos destinados á la construcción y armamento de los buques, autorizando la adquisición de embarcaciones en el extranjero, concediendo el cabotaje á la bandera nacional, estableciendo la preferencia para la exportación de productos del país, etc.

Dicho decreto de 13 de Marzo de 1790 y cédula del Consejo de 13 de Abril inmediato, dice así:

«Renovando y explicando las pragmáticas de 20 de Marzo de 1498, y 3 de Septiembre de 1500, que existen sin derogación alguna; he resuelto que en lugar de los acostamientos ó premios,

que por la necesidad que entonces había de buques grandes señalaron á los dueños de ellos, ahora que para el comercio bastan buques menores, se dé el premio ó gratificación á los que en adelante se construyan en los puertos de mis dominios, siendo natural de ellos su dueño, en la forma siguiente: de trescientos reales anuales á los de cien toneladas hasta doscientas; de seiscientos á los de doscientas que no lleguen á trescientas; de novecientos á los de trescientas que no lleguen á quatrocientas; y de mil y doscientos á los que lleguen á quatrocientas: pero á los buques de vela latina sólo se les ha de dar respectivamente la mitad de la gratificación; haciéndose esta diferencia para estimular á la construcción de fragatas, urcas, paquebotes, bergantines, etc., que son más propios para el mar, llevan más carga, y necesitan menos gente para su manejo.

2. A los buques que pasaren de quatrocientas toneladas, ó no llegaren á ciento, no se les dará por ahora gratificación alguna, como tampoco á ningún buque de construcción extranjera, aunque su dueño sea Español.

3. Dichas gratificaciones se han de abonar á los dueños de buques desde el día que se pongan á la carga hasta que se desarmen, y se pagarán por el Administrador de la Aduana del respectivo puerto, llevando á este fin cuenta aparte de los días que medien entre ponerse á la carga y desarmarse el buque, para hacerle el abono prorata; y dando cuenta á fin de cada año á la Dirección general de Rentas de las cantidades que en esto se invirtieren.

4. Para mayor fomento de la construcción y aparejo de buques mercantes en los puertos de la península, Canarias, Mallorca, Menorca é Ibiza, serán libres de todo derecho las maderas extranjeras que en ella se empleen; y también los cáñamos en rama que se introduzcan para fabricar xarcia y velamen, pero no los que vengan de qualquier modo manufacturados.

5. Se permitirá á mis vasallos la compra de buques de construcción extranjera, y libre navegación con ellos por todas partes, tomando las precauciones convenientes para asegurarse de que pasan á ser propios de Españoles, sin que medien reservas ni con-

fianzas fraudulentas; pero estos buques no han de gozar la gratificación asignada á los de construcción española.

6. La preferencia absoluta que concede la pragmática del año 1500 á los buques nacionales para los cargamentos de mercaderías, producciones y frutos, se ha de entender para llevarlos de puerto á puerto de mis dominios, que llaman tráfico de cabotaje; el qual ha de ser propio y equitativo exclusivamente de los buques cuyo dueño sea Español, siempre que los hubiere en el puerto.

7. Esta preferencia no ha de ser parcial ni privativa de los buques y matrícula de un puerto para los cargamentos de qualquiera especie que se hagan en él, sino general y extensiva en cada puerto á los buques nacionales que hayan venido de otro con entera igualdad.

8. Si los dueños de los buques nacionales abusaren de la exclusiva de los extranjeros para el cabotaje, encareciendo los fletes, se usará el remedio que previene la pragmática mencionada; y el Ministro de Marina, ó el Juez que en cada puerto debiere entender en la materia, los arreglará á lo que fuere justo.

9. Por lo respectivo á la carga y extracción de géneros, frutos y producciones de todos mis dominios para países extranjeros por los puertos de la península, y de las islas Canarias, Mallorca, Menorca y Ibiza, reservando el providenciar en adelante lo que conviniere en execución de lo establecido por dicha pragmática, por ahora la preferencia de los buques nacionales sobre los extranjeros será por el tanto; de manera que habiendo buque nacional, que en igualdad de fletes quiera llevar la carga, deba ser preferido.

10. Entre los buques nacionales deberá serlo el que quisiere el cargador; y si éste resistiese embarcar sus efectos en buques nacionales, por decir que no se hallan en estado de navegar sin peligro, se visitarán y reconocerán por la persona á quien correspondá hacerlo, y sólo en el caso de dar por mal seguros los que estén prontos, ó se puedan aprontar sin considerable tardanza, dexarán de ser preferidos.

11. Esta preferencia por el tanto no se ha de entender respecto

á los buques extranjeros, que vengan cargados ó de vacío á los puertos de la península ó de dichas islas, con determinación de cargar y extraer por cuenta de extranjeros, no súbditos míos, géneros, frutos y producciones de mis dominios en Europa, América, Asia y Africa para transportarlos á países también extranjeros, con los quales se ha de seguir en quanto á esto la misma práctica que hasta aquí; pero si estos buques, ó qualesquiera otros extranjeros, traxeren y descargaren géneros, frutos y producciones que no sean de fábrica y cosecha de su propio país, sino de diferente ó de sus colonias, se les cargará por ahora con los derechos de entrada establecidos con dos por ciento por habilitación.

12. A los que en buques de dueños Españoles, y no en otros, extraxeren géneros manufacturados dentro de mis dominios, ó frutos y producciones de ellos para conducirlos á puertos ó dominios extraños, justificando haberlos descargado en ellos, se les abonará á su regreso un dos por ciento, también por ahora, de los derechos que hayan pagado al tiempo de su extracción.

13. Se permitirá que todo capitán de buque, cuyo dueño sea Español, lleve en las navegaciones de Europa, excluyendo absolutamente las de América, marineros extranjeros, como no excedan de la quarta parte de la tripulación; pero si los hubiere Españoles, que quieran ir al viaje por el mismo sueldo, han de ser preferidos.

14. También se permitirá que los pilotos, pilotines y qualesquiera Oficiales de Mar de mi Real Armada, siempre que no sean necesarios en ella, naveguen en los buques Españoles de comercio; y si los Oficiales de Guerra quisieren voluntariamente hacer lo mismo, no solamente se lo permitiré, sino que me será muy agradable usen de este medio de adquirir mayor práctica en la navegación.»



CAPÍTULO IX.

La industria de las construcciones navales en España en los tiempos modernos.

I.

LEGISLACIÓN ARANCELARIA EN LO QUE SE RELACIONA CON LAS CONSTRUCCIONES NAVALES Y CON LAS PRIMAS A LA CONSTRUCCIÓN.

Calamidades que pesaron sobre España en el primer tercio del siglo actual.—Ley de 1.ª de Noviembre de 1837.—Prohibición para introducir buques de guerra y mercantes en España y para la carena de los nacionales en el extranjero.—Franquicia para la introducción de máquinas motoras.—Reforma de 1831 en sentido liberal.—Ley de 1839 inspirada en un espíritu más amplio.—Aranceles de 1852 a 1865.—Errores de concepto en la unidad para el adeudo de las embarcaciones.—Decreto-ley de 22 de Noviembre de 1868.—Permítase la introducción de toda clase de embarcaciones y que las carenas se practiquen en el extranjero.—Devolución de derechos arancelarios satisfechos por materiales y efectos con destino á las construcciones navales y á las máquinas de vapor marinas.—Real decreto de 12 de Julio de 1869.—Ofrecimientos no cumplidos á la industria nacional para la ampliación de la prima de construcción, para el establecimiento de una prima á los constructores de máquinas y para la conmutación de la franquicia de derechos del material de ferrocarriles.—Aranceles de 1871, 1876 y 1877.—Adopción de la tonelada de arqueo internacional para el adeudo de las embarcaciones. Nuevos errores de la Administración.—Real orden de Hacienda disponiendo se ponga en los contratos la condición de devolución de derechos.—Ley de 25 de Junio de 1883.—Derechos al avatío.—Real decreto de 23 de Julio de 1882.—Devolución de derechos arancelarios.—Derechos de efectos de los buques, comprendidos en las partidas del arancel.—Adeudo por obras verificadas en el extranjero.—Ley de 29 de Junio de 1890.—Aumento considerable en los derechos de introducción de buques y en las primas de construcción.—Real decreto de 23 de Octubre de 1893 derogando la prescripción del viaje directo á Asia ó America para tener opción á la prima.—Dos proyectos antiguos de primas á la construcción.

Pasaremos por alto el aciago período que comprende el primer tercio del siglo actual, en el que pesaron sobre España tantas calamidades: guerras, invasiones de ejércitos extranjeros, la pérdida de las colonias, los levantamientos políticos, las persecuciones y



destierros; terminando tan funesto período con los comienzos de una tenaz y sangrienta guerra civil. No eran estas circunstancias muy apropiadas para que los Gobiernos pudieran prestar la debida atención al desenvolvimiento de los intereses materiales del país, y no es de extrañar por lo tanto que, desde principios del siglo hasta el año 1.837, no aparezca ninguna disposición oficial relacionada con las industrias marítimas.

No ha existido hasta el día en España, como en otras naciones, una ley especial que abarcase todo lo concerniente á los distintos servicios de la marina mercante, siendo los medios de protección empleados para estimular las construcciones navales, la prohibición, en un principio, para la importación de toda clase de embarcaciones, limitada más adelante á las de poco porte, hasta que llegó á decretarse la libre introducción mediante el pago de derechos arancelarios; la imposición en todos tiempos de estos derechos á los buques de procedencia extranjera; la franquicia para los materiales y efectos introducidos con destino á las construcciones navales y á la de las máquinas de vapor marinas; y por fin, las primas á la construcción naval; y vamos á pasar revista á la legislación que ha regido sobre la materia á partir del mencionado año de 1.837, en que se promulgó una ley muy radical en sentido protector.

LEY DE 1.º DE NOVIEMBRE DE 1837.—En virtud de esta ley se prohibió la introducción de toda clase de buques de guerra y mercantes del extranjero, así como también que las carenas de los nacionales se hicieran fuera del país, si bien se permitía la introducción de máquinas con destino á los buques de vapor que se construyeran en España. Los artículos principales de la ley son los siguientes:

Art. 1.º Se prohíbe la compra de buques extranjeros para el servicio del Estado, tanto de vapor como de vela, con la sola excepción de aquellos que se necesiten con urgencia para las atenciones militares de la guerra actual en las costas de los dominios españoles.

Art. 2.º Del mismo modo se renueva la prohibición de matricu-

lar buques mercantes de producción extranjera, y solo podrán matricularse y navegar con la bandera nacional los construidos en los dominios de España y las presas.

Art. 5.º Los buques españoles no podrán carenarse en países extranjeros, exceptuando los casos siguientes: 1.º En el de gruesa avería sufrida en la mar por temporal ó abordaje, sin poder arribar á puertos de los dominios de España, tal que necesite carena. 2.º En el de varada á la entrada ó salida de un puerto ó fondeadero extranjero, ó en sus costas; abordaje ó avería sufrida por el temporal dentro del mismo. 3.º En el de haber permanecido dentro de un puerto ó fondeadero extranjero cuando menos un año, por causas que imposibilitaren su salida, ó por incidentes de guerra.

Art. 8.º Queda permitida por ahora, libre de todo derecho de entrada, la introducción de las máquinas necesarias para los buques de vapor, los que deberán construirse en España.

Art. 9.º El Gobierno propondrá á las Cortes lo que conceptúe mejor para que tenga cumplido efecto el artículo 9, título 9.º, de la Ordenanza de matriculas de mar de 1802, á fin de fomentar la construcción naval española.

El artículo citado de la Ordenanza de matriculas de 1802 todavía vigente, aunque derogada en gran parte por disposiciones posteriores, dice así:

9. Como es muy importante el fomento de la industria y navegación de mis Reynos, y que el comercio se practique en embarcaciones nacionales, han de tener especial cuidado los comandantes de los Partidos en animar á la construcción en mis Puertos y cumplirán con exactitud las gratificaciones ofrecidas á favor de las naves de fábrica española, y la libertad ó rebaja de derechos en las maderas, cáñamos ú otros efectos empleados para su construcción en los Puertos de la Península é islas adyacentes.

Esta ley, basada en una protección tan acentuada, fué sufriendo modificaciones sucesivas durante 30 años hasta que al llegar al 68, como veremos después, se legisló en sentido diametralmente opuesto, permitiendo la introducción de toda clase de buques en

España mediante el pago de moderados derechos y se autorizó á los armadores para que pudieran carenarlos y recorrerlos libremente en cualquier punto del extranjero.

ARANCELES DE 1844.—En este año se hizo la reforma de los Aranceles en sentido algo liberal, y no habiendo dado resultados en favor de la construcción naval la ley de 1.837, muy especialmente en lo que se refiere á la construcción de los buques de vapor, que ya por entonces eran bastante conocidos en Europa, se permitió la introducción de los de hierro extranjeros desde 400 toneladas de 20 quintales castellanos, continuando la prohibición para los de menor tonelaje y para los de madera de todas dimensiones.

El valor asignado para el aduado á la tonelada, de los buques cuya introducción era permitida, fué de 30 pesetas y $\frac{2}{3}$, y de 30 pesetas el de la prima de construcción por la misma unidad (1).

LEY DE 17 DE JULIO DE 1849.—Esta ley, que estaba inspirada en un espíritu más liberal que la anterior, permitió la introducción de buques de madera desde 400 toneladas y los de hierro de cualquier porte. El Arancel publicado en virtud de lo dispuesto en el Real decreto de 5 de Octubre de 1.849 contenía las partidas siguientes:

Clasificación de las embarcaciones.	Unidad para el aduado de las embarcaciones.	Valor asignado á la unidad. <i>Pesetas.</i>	Valor de la prima de construcción. <i>Pesetas.</i>
Embarcaciones ó buques de hierro extranjeros de cualquier porte	Ton. de 20 qts.	12,30	30
Embarcaciones ó buques de madera de más de 400 toneladas	Id. id.	30	30

ARANCELES DE 1852 y 1853.—Estos Aranceles se diferencian de los anteriores sólo en tener aumentados los derechos á causa del

(1) Aunque los valores de los documentos oficiales se dan en reales hasta el año 1863, y en escudos desde éste al 69, hemos creído conveniente emplear solo la peseta para unidad monetaria en todas las citas que tengamos que hacer, verificando la reducción de reales y escudos á pesetas.

impuesto del 6 por 100 que en concepto de arbitrios se acumuló á los mismos; así, las partidas que tienen asignadas 12,50 y 30 pesetas en el estado anterior, aparecen en éste con 13,25 y 31,75 pesetas.

El valor de la prima de construcción, de 30 pesetas, se conserva el mismo.

ARANCELES DE 1855.—Son una nueva edición de los de 1853 con las adiciones y alteraciones introducidas desde dicho año, entre otras, las toneladas de 1.000 kilogramos en vez de las llamadas de 20 quintales castellanos, y aumentando erróneamente los valores para el adeudo, por no haber comprendido sus autores el verdadero significado de la tonelada de arqueo que había regido hasta entonces.

Los Aranceles publicados en los años sucesivos de 1856, 57 y 58 son reproducciones del de 1855, sin más diferencia que la de volver á emplear en éstos como unidad para el adeudo de las embarcaciones la tonelada de 20 quintales.

ARANCELES DE 1862.—Estos Aranceles empezaron á regir en 1.º de Enero 1863, tienen los valores rectificadas y están ajustados al sistema métrico decimal, aumentando por esta razón (aunque erróneamente) los derechos arancelarios en la relación en que se hallan las toneladas de 20 quintales con las de 1.000 kilogramos; ó sea un 8,67 por 100, de modo que los valores de 13,25 y 31,75 pesetas asignados á la unidad para el adeudo de embarcaciones, aparecen transformados respectivamente en 14,40 y 34,50 pesetas. En cuanto al valor de la prima de construcción, se conserva el de 30 pesetas por tonelada de los Aranceles anteriores y tampoco tiene alteración, la clasificación de las embarcaciones.

ARANCELES DE 1865.—Son una nueva edición de los de 1862 y se persiste en ellos en el error de sustituir la tonelada llamada de 20 quintales por la de 1.000 kilogramos; como si la tonelada de arqueo y de peso fuesen la misma cosa. Las partidas referentes á las embarcaciones resultan en la forma siguiente:

Clasificación de las embarcaciones.	Unidad para el adeudo de las embarcaciones.	Valor asignado á la unidad. — Pesetas.	Valor de la prima de construcción. — Pesetas.
Embarcaciones ó buques de hierro extranjeros de cualquier porte.	Ton. ^a de 1000 kilogs.	14,50	32,00
Dichos de madera desde 368 toneladas de 1.000 kilogramos, equivalentes á 300 de 20 quintales castellanos en adelante	Id. id.	24,50	

Al llegar á este punto debemos llamar la atención respecto á las distintas clases de unidades empleadas por la Dirección de Aduanas y á los errores de concepto, algunos de los cuales se llevan indicados, cometidos al aplicar los valores para el adeudo de la tonelada de arqueo de las embarcaciones y para el abono de las primas de construcción.

Es sabido que por Real orden de 18 de Diciembre de 1844 se estableció una fórmula empírica para hallar el arqueo de los buques, la cual sufrió algunas modificaciones en virtud de otra Soberana disposición de 8 de Marzo de 1848. El numerador de esta fórmula, semejante á las que á la sazón estaban en uso en otras naciones, daba por medio de una sencilla operación aritmética, con mayor ó menor exactitud, que no discutiremos, la capacidad de la nave en pies cúbicos. La unidad para el arqueo era la que por un equivocado concepto ha venido llamándose tonelada de 20 quintales castellanos y figurando en esta forma en los epígrafes de los Aranceles de aduanas y estadísticas oficiales.

Pero esta tonelada llamada de 20 quintales era la de 8 codos cúbicos de ribera (1), y siendo el codo de ribera lineal igual á 2 pies y 9 líneas de Burgos, resultan los 8 codos cúbicos de ribera equivalentes á 70,19 pies de Burgos, y este 70,19, denominador de la fórmula para arquear las embarcaciones, era el verdadero volumen de la unidad llamada tonelada de arqueo.

(1) Esta unidad, que representaba el espacio ocupado por un tonel ó dos pipas, fué establecido por el Almirantazgo español el año 1738.

Vinieron después los Aranceles de 1855 y 1862, de que se ha hecho mención, ajustado este último al sistema métrico, y se estableció en ellos para unidad la tonelada de 1.000 kilogramos en sustitución de la llamada de 20 quintales y es de notar que, aun cuando por error, se aumentó el derecho de introducción en la relación de 920 (número de kilogramos á que equivalen 20 quintales) á 1.000, que es el número de kilogramos que se suponía á la nueva unidad para el adeudo, ésta no sufrió alteración, pues continuó verificándose la medición de las embarcaciones por la misma fórmula que se ha indicado; es decir, que la tonelada de arqueo siguió considerándose la antigua de 70,49 pies de Burgos, equivalentes á 1,518 metros cúbicos. Se aumentaron pues los derechos inconscientemente, pero por lo demás, todo siguió lo mismo, salvo los epígrafes del Arancel que dicen *Embarcaciones de madera desde 368 toneladas de 1.000 kilogramos, equivalentes á 400 de 20 quintales castellanos* en la primera columna y *Toneladas de 1.000 kilogramos*, en la segunda. Vino más adelante, como veremos después, el Real decreto de 22 de Noviembre de 1868 introduciendo una nueva unidad para el adeudo de las embarcaciones, pues se disponía en él que la tonelada fuera de 1 metro cúbico, cuando hasta entonces lo había sido de 1,518, con lo que quedaron de hecho aumentados los derechos arancelarios considerablemente, siendo así, que se trató de rebajarlos.

Por fin, en el año 1874 se introdujo el método de Moorson, el cual se hizo obligatorio, empezando á regir en 1874 el nuevo reglamento de arqueos que tiene por unidad la tonelada de 100 pies cúbicos ingleses, ó sean 2,83 metros, cúbicos también; y en los Aranceles de 1877, debido á que la tonelada anterior para el adeudo de las embarcaciones era la de un metro cúbico, aparecen aumentados considerablemente los derechos, que son los del Arancel precedente multiplicados por 2,83, cuyos derechos, como iremos viendo, sufrieron rebajas importantes en el Arancel inmediato.

Y dejando ya á un lado esta digresión, proseguiremos nuestra tarea.

DECRETO-LEY DE 22 DE NOVIEMBRE DE 1868.—A raíz de la revolución de Septiembre vió la luz en la *Gaceta de Madrid*, suscrita por el entonces Ministro de Hacienda D. Laureano Figuerola y precedido de un extenso preámbulo, un decreto, convertido más tarde en ley, con disposiciones bastante radicales relativas al material de la marina mercante. En virtud de este decreto se permitió la introducción de buques de todas clases en España, se autorizó á los armadores para que pudieran carenarlos y recorrerlos libremente en cualquier punto del extranjero y por fin, como compensación, sin duda, á los constructores del país, por los perjuicios que se les irrogaban con estas medidas, se dispuso que en lo sucesivo se devolviera el importe de los derechos arancelarios satisfechos por los materiales y efectos introducidos del extranjero con destino á la construcción y carena de los cascos de buques y de las máquinas y calderas de vapor marinas.

Y con el fin de poderse penetrar del espíritu en que se informaba este decreto, creemos conveniente transcribir, además de los artículos más importantes del mismo, la última parte del preámbulo que dice así:

«De esas informaciones, cuando imparcialmente se examinan, se deduce, como la Comisión encargada de examinarlas ha manifestado en su importante dictamen, la necesidad absoluta de cambiar de sistema en este punto, trocando el que podría llamarse inconcebible de protección para todos sin perjudicar á ninguno, en el claro y sencillo de libertad para todos, sin privilegio para nadie; y á fin de realizar esa transformación, el Gobierno Provisional, que ya en el decreto de esta misma fecha atiende á las necesidades del Comercio, concediéndole la libertad del transporte con la supresión del derecho diferencial de bandera, provee también solicito á las de la Marina mercante, otorgándole cuantas franquicias pidieron sus representantes. Y así lo afirma el Gobierno, pues que nada en efecto han pedido aquellos que sea posible y no se les conceda en este día. Se quejaban de obstáculos, y el Gobierno los remueve todos, dándoles libertad para adquirir su nave donde quieran y ábanderarla en España, mediante el pago de moderados

derechos; concediéndoles que puedan carenar y recorrer sus buques donde mejor les convenga, y permitiéndoles venderlos é hipotecarlos á quien quieran y donde quieran, con lo cual recobran el pleno dominio de su propiedad, limitada hasta ahora con trabas, al fin reconocidas ineficaces é inconvenientes.

Quejábanse también de dificultades que encontraban para tripular sus naves, y en esto les ha salido al encuentro el Ministerio de Marina, liberalizando las Matrículas y estando todavía dispuesto á concluir con ellas, si posible fuese.

Quejábanse asimismo de la multiplicidad de los impuestos que soportaban y de la complicada manera de recandarlos; y ha sido tal el esmero con que á remediar el mal se ha consagrado el Ministro que suscribe, que en uno y en otro punto cree haber tocado el límite de lo posible; pues en la simplificación del impuesto ha llegado hasta la unificación, y respecto de la cobranza, la ha colocado en el acto de la descarga, que habiendo de ser en todo caso intervenido por la Autoridad, proporciona la base para el tributo sin nueva molestia para el contribuyente, y que señalando el momento en que la operación ha concluido, hiere solamente, como debe hacerlo todo impuesto bien asentado, aquellas operaciones en que por término general se supone haberse ya realizado el beneficio de la industria del transporte.

Quejábanse, por último, los constructores de naves, de la dificultad de proporcionarse las primeras materias y los efectos de armamento, y á su queja justísima se atiende con la franquicia de derechos que se les otorga en la última parte de este decreto; franquicia que no podía negarse si el primer paso dado en este buen camino, había de llevarse hasta su última legítima consecuencia.

Hecho todo esto, el Ministro que suscribe cree haber sentado los cimientos para la prosperidad futura de la Marina mercante española y de la industria de las construcciones navales; porque ha puesto á la una y á la otra en situación despejada, y les ha dado un punto firme de partida, y las ha colocado en condiciones de obrar y de desplegarse. Y todo ello lo hace y lo ordena con tanta

mayor confianza de buen suceso, cuanto que las premisas en que ha fundado sus resoluciones llevan la doble sanción de la teoría científica, reconocida ya por inconcusa, y de los estudios prácticos hechos detenidamente sobre las cosas mismas, no por personas prevenidas ó sistemáticas, sino por una Comisión numerosa y respetable, compuesta de hombres de todas las opiniones, y á la cual han ilustrado con sus datos y con sus pareceres otros hombres amaestrados en las lecciones de la experiencia propia.»

Los artículos principales de este Decreto-ley son los siguientes:

Art. 1.º Se permite la introducción en los dominios españoles, de buques de todas clases, tanto de madera como de casco de hierro, mediante el abono de los derechos siguientes:

Los de madera, hasta la cabida de 100 toneladas de un metro cúbico, pagarán por tonelada métrica	32,50 Pesetas.
Los de 101 á 300 toneladas, idem	25,00 »
Los de 301 toneladas en adelante, idem	12,50 »
Los de casco de hierro, de cualquier cabida que sean, idem	12,50 »

Art. 2.º Las toneladas de un metro cúbico de que trata el artículo anterior, serán las que midan en su totalidad los buques, sin deducción de ningún espacio ni departamento debajo de cubierta; pero quedan comprendidos en los derechos señalados á cada tonelada, los correspondientes á todos los instrumentos, maquinaria, útiles y enseres á que se refieren las notas 20 y 21 del Arancel vigente.

Art. 3.º Todo buque español podrá carenarse y recorrerse libremente en cualquier punto extranjero.

Art. 4.º Los dueños de los buques españoles podrán libremente venderlos ó hipotecarlos á nacionales ó extranjeros, á cuyo fin se deroga el artículo 592 del Código de Comercio.

Los artículos 5.º al 12 inclusive se refieren al impuesto único que se establece llamado de descarga, al de transporte de viajeros y á la abolición de los derechos llamados de fondeadero, faros, sanidad, carga y descarga, y á los especiales que á la sazón regian.

Art. 13. Los materiales de todas clases que se importen del

extranjero para la construcción, carena ó reparación de buques de hierro ó madera, cualquiera que sea la cabida de éstos, los efectos elaborados necesarios para su armamento, y los materiales que se introduzcan para la construcción y reparación de las máquinas y calderas de vapor marinas, cualquiera que sea el sistema y fuerza de dichos aparatos, pagarán los derechos que les señale el Arancel de Aduanas; pero les serán devueltos á los constructores y fabricantes, á petición suya; cuando acrediten la introducción é inversión de dichos materiales y efectos en las referidas construcciones ó reparaciones de buques, máquinas ó calderas.

Art. 14. Para la devolución de los derechos, se apreciará el peso ó volumen de los materiales ó efectos, según están anotados en el Arancel, por el peso ó volumen que arroje la obra hecha ó rematada, de modo que la parte de deshechos correspondiente á las mermas ó deshechos que resulten de la construcción ó de la transformación de aquéllos al aplicarse á las obras indicadas, queda á beneficio de la Hacienda.

ARANCELES DE 1869.—Se formaron estos Aranceles con arreglo á las bases de la ley de 1.^o de Julio de 1869, pero por lo que á las embarcaciones respecta, se aplicaron á ellos integros los preceptos consignados en los artículos que se llevan trascritos del Real decreto de 22 de Noviembre de 1868, es decir, que se declaró libre la importación de embarcaciones extranjeras de todas clases, mediante el pago de derechos de que se ha hecho mención, se modificó la clasificación de éstas y se rebajaron, ó se pretendió rebajar, como hemos dicho anteriormente, los derechos arancelarios.

El Real decreto de 12 de Julio de 1869 que precede á los Aranceles de este año, de los que se ha hecho mención, contiene dos artículos, en uno de los cuales se consigna cuál ha de ser la prima de construcción, y en el otro, se hacen ofrecimientos relativos á la presentación á las Cortes de un proyecto de ley para la ampliación de dicha prima, concesión, también de prima, á los constructores de máquinas, y conmutación de la franquicia del material de ferrocarriles.

Dichos artículos son los siguientes:

Art. 5.º Continuará abonándose la prima de 32,60 pesetas por tonelada á los constructores de buques mayores de 400 toneladas métricas, é igualmente, con arreglo á lo dispuesto en el artículo 13 del decreto de 22 de Noviembre de 1868, se devolverán á los constructores de buques de cualesquiera dimensiones los derechos de los materiales que con destino á los mismos introduzcan del extranjero.

Art. 6.º *El Gobierno presentará á las Cortes al comenzar la próxima legislatura un proyecto de ley en el cual se propondrá:*

1.º *Transformar la devolución de los derechos de que habla el artículo anterior en una ampliación de la prima de construcción.*

2.º *Conceder una prima á los constructores de máquinas.*

3.º *Conmutar, según se prescribía en el párrafo segundo del artículo 18 de la ley de Presupuestos de 25 de Junio de 1864, la franquicia de derechos del material aplicable á los ferrocarriles, por una cantidad fija que se considerará como subvención adicional.*

ARANCELES DE 1871 Y 1876.—Son reproducciones de los de 1869.

ARANCELES DE 1877.—Por Real decreto de 17 de Julio de este año se formó un nuevo Arancel de aduanas reformado, en cumplimiento de lo dispuesto en las leyes de Presupuestos de 17 y 21 de Julio de 1876 y 11 de Julio de 1877, estableciendo como unidad para el adeudo la tonelada de arqueo inglesa de 400 pies cúbicos, ó sean 2,83 metros, cúbicos también, aceptada por todas las naciones en la conferencia de Constantinopla y consignada en nuestro Reglamento de arqueos de 1874.

Con la aplicación de procedimientos lógicos y racionales para practicar el arqueo de las embarcaciones abandonando las reglas empíricas en uso hasta entonces, y la adopción de la unidad mencionada, parecía que debía haberse puesto término á las equivocaciones anteriormente cometidas, pero la Administración volvió á incurrir en error al apreciar el valor y representación de la nueva tonelada de arqueo, dando lugar á un aumento importante en los derechos arancelarios, ó sea en la proporción del metro cúbico adoptado por unidad en 1868 y los 2,83 que tiene la establecida

en 1877, y aplicando el mismo criterio para la prima de construcción resultaría para valor de ésta, 94,80 pesetas, si bien no está así explícitamente consignado en el Arancel.

Tiene además la novedad de aplicar derechos extraordinarios, siendo las partidas relativas á las embarcaciones las siguientes:

Clasificación de las embarcaciones.	Unidad para el aduano.	DERECHOS		Prima de construcción que debiera corresponder.
		Ordinario. — Pesetas.	Extraordinario. — Pesetas.	
Embarcaciones de madera hasta la cabida de 35,34 toneladas inglesas	Ton. inglesa	91,97	8	94,80
Embarcaciones de madera desde 36 á 106 toneladas inglesas	Id.	70,75	8	
Embarcaciones de madera de 107 toneladas inglesas en abtante	Id.	35,37	8	
Embarcaciones de casco de hierro de cualquier cabida	Id.	35,37	4,47	

REAL ORDEN DE 15 DE JUNIO DE 1878.—El punto 2.º de esta Soberana disposición dictada por el Ministerio de Hacienda decía lo siguiente:

«2.º Que se manifieste á los Ministerios de Marina y de Fomento la necesidad de que en los contratos que de esta clase se celebren, se ponga la condición de la devolución de los derechos arancelarios por lo que pueda influir en el precio de los contratos.»

Hemos dicho anteriormente (véase págs. 17 y 201) que la marina ha cuidado siempre de consignar en sus contratos para las obras encomendadas á la industria particular, así como en los concursos que se abren para suministros con destino á los trabajos de los arsenales, la obligación de que los materiales deben ser de producción nacional y no ha hecho uso por lo tanto de esta prescripción.

LEY DE 25 DE JUNIO DE 1880.—El artículo 2.º de esta ley estaba concebido en los siguientes términos:

«Artículo 2.º La prima que, en virtud del artículo 5.º del decreto de 12 de Julio de 1769, que precede al Arancel, se abona á los

constructores de buques nacionales, queda fijada en 40 pesetas por cada tonelada de arqueo (2,83 metros cúbicos) de las que en totalidad midan las embarcaciones que se construyan, en los términos y con las formalidades establecidas.»

Por esta ley se modifican los derechos arancelarios para la introducción de buques extranjeros y la prima concedida á la construcción así como la clasificación de los buques en la forma siguiente:

Clasificación de las embarcaciones.	Unidad para el adeudo de las embarcaciones.	Tanto por 100.	Pesetas.	Valor de la prima de construcción. — Pesetas.
Embarcaciones de madera hasta la cabida de 50 toneladas de arqueo	Cada tonelada de arqueo	20 por 100 del valor.	40	50 desde 130 toneladas en adelante.
Embarcaciones de madera de 51 á 300 toneladas de arqueo	Id.	13 por 100	26	
Embarcaciones de madera de 301 en adelante	Id.	7 por 100	14	
Embarcaciones de casco de hierro ó acero, y las de construcción mixta de cualquier cabida	Id.	3 por 100	12,50	

En este Arancel se introdujo la novedad de establecer los derechos para el adeudo de las embarcaciones por avalúo fijándose los tantos por ciento, según la clase, que van expresados en la columna tercera.

La unidad era la tonelada de arqueo y el valor de ésta se tomó de las tablas de 1876, que fijaban 200 pesetas para los buques de madera y 417 para los de casco de hierro. La columna cuarta, añadida por nosotros para mayor claridad, y que no figura en dicho Arancel, expresa los valores en pesetas correspondientes al tanto por ciento marcado en la columna anterior, cuyos valores están consignados en una Real orden de 27 de Junio del mismo año, dirigida al Ministerio de Hacienda.

La prima de construcción se entiende por cada tonelada de arqueo (2,83 metros cúbicos) de las que en totalidad mida la embarcación.

REAL DECRETO DE 23 DE JULIO DE 1882.—En esta fecha se plantearon nuevos Aranceles, con arreglo á lo dispuesto en las leyes de 30 de Junio y 6 de Julio de 1882. La clasificación de las embarcaciones es la misma del arancel de 1880, así como la unidad para el adeudo, permaneciendo también los mismos los derechos para la introducción de buques del extranjero y el valor de la prima de construcción. No tienen más diferencia respecto á los anteriores que el no fijarse los derechos de introducción de las embarcaciones por el tanto por ciento, siendo exactamente los mismos los valores por tonelada de arqueado que corresponden para las cuatro clases de buques allí mencionadas, ó sean las 40—26—14 y 12,50 pesetas consignadas en la cuarta columna anteriormente citada.

En la disposición 13.^a se consigna también, de conformidad con lo dispuesto en el decreto-ley de 22 de Noviembre de 1868, una cláusula relativa á la devolución del importe de derechos arancelarios satisfechos por los materiales introducidos del extranjero, con destino á las construcciones navales y á las máquinas de vapor marinas, que dice así:

«Se devolverán á los constructores ó reparadores de buques y máquinas marinas, los derechos de Arancel que hayan satisfecho por los materiales de todas clases importados del extranjero para la construcción, carena y reparación de buques de hierro ó madera, de cualquier cabida: por los efectos elaborados necesarios para su armamento, y por los materiales para la construcción y reparación de las máquinas y calderas de vapor marinas, cualquiera que sea el sistema y fuerza de estos aparatos.

Para la devolución de los derechos se apreciará el peso ó volumen de los materiales ó efectos, según estén expresados en el Arancel, por el peso ó volumen que arroje la obra hecha ó rematada, de modo que la parte de derechos correspondientes á las mermas y deshechos, que resulten de la construcción ó de la transformación de aquellos al aplicarse á las obras indicadas, quede á beneficio de la Hacienda.»

En la nota 38 del mismo arancel se consigna además lo siguiente:

«Están comprendidos en los derechos señalados en las partidas

227 á 230 (que son las relativas á las embarcaciones) los correspondientes á las anclas, anclotes, cables y cadenas, barómetro, cronómetro, bitácora, compases al aire ó fijos, bocinas, anteojos de larga vista, pipería, jarcia, velamen y arboladura necesarios para las maniobras y seguridad de los buques atendida su clase, admitiéndose también, con exención de cualquier otro derecho, las cantidades de repuesto en cuanto á los tres últimos artículos que estén en proporción con las circunstancias de las embarcaciones. Se considerarán igualmente comprendidos en los derechos señalados en las partidas del Arancel, los correspondientes á las alfombras, cristalería, loza, lámparas y toda clase de enseres, muebles y demás artículos de comodidad ó de lujo, destinados exclusivamente al servicio de la cámara, uso particular y defensa de los buques y en cantidades proporcionadas al destino de los mismos.

Quando todos los objetos de que se ha hecho mención en esta nota no reúnan las circunstancias indicadas, adeudarán los derechos asignados en las respectivas partidas del Arancel.»

Y por fin, en la regla 39 se expresa lo siguiente:

Los derechos de las embarcaciones de vapor se exigirán sobre el total número de toneladas de arqueo que resulten de la medición, sin cobrarse por separado los derechos de la maquinaria, que se considerará parte integrante del buque.

Las embarcaciones nacionales que se alarguen en varadero extranjero, satisfarán á su vuelta los derechos correspondientes á las toneladas de cabida que se hubieren aumentado.

Los buques que sufran obras de reparación en el extranjero pagarán á su presentación en los puertos españoles los derechos correspondientes á los materiales empleados.»

LEY DE 29 DE JUNIO DE 1890.—En uso de la autorización concedida por el artículo 38 de la ley de 29 de Junio de 1890 y en cumplimiento de lo preceptuado por el Real decreto de 24 de Diciembre del mismo año, se publicó el nuevo Arancel general de Aduanas de 31 de Diciembre de 1891, que empezó á regir en 1.º de Febrero de 1892. En él se variaron, aumentándolos considerablemente, los

derechos arancelarios para la introducción de buques extranjeros, así como las primas á la construcción. La clasificación es la misma del Arancel anterior, sin más diferencia que la de haber separado para el adeudo los buques de vela de los de vapor, que tienen asignados distintos derechos, en la forma siguiente:

Clasificación de las embarcaciones.	Unidad.	Tarifa 1. ^a — <i>Pesetas.</i>	Tarifa 2. ^a — <i>Pesetas.</i>	Prima de construcción. — <i>Pesetas.</i>
Embarcaciones de madera hasta la cubierta de 50 toneladas de arqueó	Tonelada de arqueó	18	40	40
Embarcaciones de madera desde 51 á 300 toneladas de arqueó	"	62,50	53	40
Embarcaciones de madera desde 301 toneladas en adelante	"	30,00	28	50
Embarcaciones de casco de hierro ó acero y las de construcción mixta de cualquier calada	"	30	25	75
Las mismas anteriores embarcaciones para navegar á vela.	"	24	20	55
Despojos de buques extranjeros que hayan naufragado en las costas españolas	Avalúo	8 por 100	8 por 100	

La disposición 13.^a de este Arancel contiene las mismas cláusulas que hemos transcrito del Arancel anterior relativas á la devolución de derechos arancelarios satisfechos por los materiales y efectos introducidos del extranjero con destino á las construcciones navales y á las máquinas de vapor marinas, así como respecto á los efectos cuyos derechos deben considerarse comprendidos en los de la nave á que pertenecen.

En cuanto á las primas á la construcción, el punto 2.^o de la mencionada disposición 13.^a dice textualmente así:

Se abonará á los constructores de buques nacionales las siguientes primas por las embarcaciones que construyan:

40 *pesetas* por cada tonelada de arqueó (2,83 metros cúbicos) de las que en totalidad midan las embarcaciones de madera.

75 *pesetas* por igual tonelada de las que en totalidad midan las

embarcaciones de casco de hierro ó acero y las de construcción mixta.

Y 55 pesetas por la misma tonelada de las que en totalidad midan las embarcaciones de casco de hierro ó de acero y las de construcción mixta para navegar á la vela.

También se consigna en las notas de este Arancel, que es el vigente hoy, que en las embarcaciones nacionales que cambien sus máquinas en el extranjero y cuyo peso no sea susceptible de comprobar, por cada caballo indicado se exigirán 28 pesetas, y que por los generadores de vapor que asimismo cambien fuera de España dichas embarcaciones, incluso sus accesorios, chimeneas, tuberías, etc., se cobrará por cada metro cuadrado de calefacción 14 pesetas.

Respecto á las embarcaciones nacionales que se alarguen en varadero extranjero, se previene asimismo que satisfarán á su vuelta los derechos correspondientes á las toneladas de cabida que se hubieren aumentado, y que por las demás obras de reparación se percibirán los derechos correspondientes á los materiales empleados.

REAL DECRETO DE 23 DE OCTUBRE DE 1894.—Para terminar este resumen de la legislación relativa á los derechos arancelarios de las embarcaciones de procedencia extranjera y de las primas á la construcción naval, insertamos íntegro á continuación, á causa de su importancia, el Real decreto de 23 de Octubre último, precedido de su correspondiente exposición, derogando la prescripción del apéndice 33 de las Ordenanzas de Aduanas que obligaba á hacer un viaje directo á cualquier puerto de Asia ó América para tener derecho al cobro de la prima á la construcción.

Exposición.—Señora: Con el objeto de fomentar el desarrollo de la industria de construcciones navales en España, se dispuso por la ley de 25 de Junio de 1880 que la prima concedida á los constructores de buques nacionales quedara fijada en 40 pesetas por cada tonelada de arqueo, abonables mediante el cumplimiento de determinadas prescripciones, que están contenidas en la segunda parte del apéndice 33 de las Ordenanzas generales de la

Renta de Aduanas. Una de dichas prescripciones es la condición precisa de que las embarcaciones han de efectuar un viaje directo á cualquier puerto de Asia ó América, si quieren los constructores optar al abono de la prima. Dicha prescripción, en determinados casos, redundará en perjuicio de los constructores navales en vez de favorecerlos, á causa de los gastos que un viaje de tal naturaleza ocasiona, y los cuales superan á veces al importe de la prima que corresponde abonar.

Por otra parte, si á un buque construido para efectuar la navegación de cabotaje se le obliga á emprender un viaje á cualquier puerto de Asia ó América, se le expone á graves peligros, por no reunir, como lógicamente debe presumirse, las condiciones necesarias para la navegación de altura.

Fundándose en las anteriores consideraciones, la Compañía Trasatlántica ha solicitado se la exima del cumplimiento de las disposiciones contenidas en el apéndice 33 de las Ordenanzas de Aduanas en las pruebas del vapor *Joaquín Piélagó*, construido por aquella en el dique de su propiedad denominado Malagorda, en la bahía de Cádiz, apoyando además su pretensión en que en recientes informaciones se ha declarado lo innecesario de los referidos viajes, cuando los buques pueden probar en nuestras costas sus condiciones marineras, y sobre todo cuando, como sucede en el caso del vapor *Joaquín Piélagó*, las Autoridades de Marina han declarado que reúne todas las garantías necesarias para dedicarlo al servicio de correos.

Las consideraciones expuestas aconsejan la conveniencia de modificar los preceptos del citado apéndice 33, con el objeto de ponerlos en armonía con los adelantos de las construcciones navales, sustituyendo la condición de que los buques construidos en los astilleros nacionales tengan la obligación de hacer un viaje á América ó Asia, para que sus armadores gocen de la prima de construcción por otros medios reconocidos como más prácticos.

Entre los varios que se han propuesto, es el más conveniente que las Autoridades de Marina competentes reconozcan los bu-

ques como útiles para la navegación después que se realicen las pruebas que para ello sean necesarias.

En vista de lo anteriormente expuesto, el Ministro que suscribe tiene la honra de someter á la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Real Decreto.—En nombre de Mi Augusto Hijo el Rey D. Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino, de acuerdo con lo propuesto por el Ministerio de Hacienda y lo informado por la Junta de Aranceles y Valoraciones,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se modifica la regla 1.ª de la segunda parte del apéndice 33 de las Ordenanzas de la Renta de Aduanas, en el sentido de que, para optar á la prima que concede la ley de 25 de Junio de 1880, se sustituya la condición de que los buques nacionales nuevamente construidos hagan un viaje directo á un puerto de América Asia, por la de que dichos buques sean declarados útiles para la navegación á que se destinen por las Autoridades competentes de Marina.

Art. 2.º Esta disposición se aplicará al abono de la prima de construcción del vapor *Joaquín Piélagó*.

Después de la recopilación que precede, creemos también conveniente insertar los dos proyectos de primas á la construcción naval que van á continuación, pues aunque ninguno de ellos llegó á prosperar, la importancia de las personas que los formularon y el haber sido citados frecuentemente al discutirse estos asuntos, nos obligan á ello.

Voto particular presentado en la Comisión nombrada para informar sobre las consecuencias que produjo la supresión del derecho diferencial de bandera por el finado General de Ingenieros de la Armada Sr. D. Hilarío Nava y Caveda en 19 de Junio de 1883.

Primas á la construcción de buques y máquinas de vapor.

Las embarcaciones construidas en los astilleros particulares del Reino, cualquiera que sea la procedencia de sus materiales, dis-

frutarán las primas de construcción que á continuación se expresan:

Embarcaciones de madera hasta 129 toneladas inclusive, por cada tonelada de arqueo total	20 pesetas.
Embarcaciones de madera desde 130 toneladas en adelante, por cada tonelada de arqueo total.	40 »
Embarcaciones de construcción mixta, ó sea las que tienen las cuadernas y baos de hierro y el forro exterior de madera, de cualquier cabida, por cada tonelada de arqueo total	50 »
Embarcaciones de hierro ó acero de cualquier cabida, por cada tonelada de arqueo total	60 »

Los buques que se alarguen ó transformen en los astilleros particulares del Reino disfrutarán por cada tonelada de aumento que resulte en el arqueo total del buque, por efecto de dicho alargamiento ó transformación, la misma prima señalada á la clase en que se halle comprendido el buque.

Las máquinas de vapor y los aparatos mecánicos auxiliares, usados para facilitar las maniobras y faenas de á bordo, como son los cabrestantes, bombas, servomotores, pescantes ó grúas, ventiladores, etc., movidos al vapor, así como las calderas y cañería para conducir el vapor, construidas en las fábricas particulares del Reino, cualquiera que sea la procedencia de los materiales, disfrutarán de una prima de 10 pesetas por cada 100 kilogramos de peso que arrojen los mencionados aparatos montados y colocados á bordo; pero no se satisfarán las primas hasta que el buque á que corresponda no se halle rematado y listo para navegar.

Las calderas nuevas que en reemplazo de otras usadas se monten á bordo de los buques, disfrutarán de una prima de 8 pesetas por cada 100 kilogramos de peso que arrojen, no debiendo incluirse en este peso el de los tubos y parrillas, y entendiéndose siempre que las nuevas calderas han de ser construidas en las fábricas particulares del Reino y colocadas á bordo en España.

El finado Vicealmirante Sr. Antequera presentó en el Senado el año 1888 los dos proyectos de ley que á continuación transcribimos, tomados del *Diario de las Sesiones* de aquel alto Cuerpo colegislador, los cuales no llegaron á discutirse:

PROPOSICIÓN DE LEY.

Art. 1.º Se conservan las 40 pesetas de prima por tonelada que fija la ley para las construcciones navales nacionales de madera.

Art. 2.º A los constructores de buques nacionales de hierro ó acero, ó construcción mixta de hierro y madera, se les abonará la prima de 80 pesetas por cada tonelada de arqueó (2 m. 83 centímetros) de la totalidad que midan las referidas embarcaciones que lleguen ó excedan de 50 toneladas.

Art. 3.º Las referidas primas serán abonadas por el Ministerio de Hacienda, para lo cual elevará el constructor instancia á dicho Ministerio por conducto del administrador de la aduana principal de la provincia donde el buque se haya construído, acompañando certificados de la autoridad de marina en los que conste el nombre, clase y tonelaje neto y total del buque con la circunstancia de que ha sido aprobado por la Inspección de arqueos del Ministerio de Marina, designando la lista de embarcaciones donde está inscrito; punto donde está construído y nombre del propietario; certificado de la aduana de haber sido despachado el buque de referencia y salido para otro punto cualquiera de España, el extranjero ó Ultramar.

Art. 4.º A los buques que hayan empezado á construirse al amparo de esta ley no les serán aplicables las disminuciones ni variaciones que puedan sufrir estas primas con las condiciones exigibles, sino que se les deberá abonar á los constructores la prima que esta ley establece dentro de las condiciones que se expresan.

Palacio del Senado 28 de Junio de 1888.—*Juan Antequera.*

PROPOSICIÓN DE LEY.

Artículo único. Tan luego como la construcción naval en hierro ó acero se encuentre establecida y en disposición de proveer al comercio de toda clase de buques en más de un astillero nacional, se elevará el derecho de introducción de las embarcaciones de casco de hierro ó acero y los de construcción mixta de cualquier cabida, que figura en la partida 230 del arancel, á la cantidad de 25 pesetas por cada tonelada de arqueo (2 metros 83 centímetros cúbicos)(1) de las que en totalidad midan las referidas embarcaciones.

Palacio del Senado 28 de Junio de 1888.—*Juan Antequera.*

(1) Esta equivalencia de la tonelada de arqueo en metros cúbicos está equivocada, como la del proyecto de ley anterior, pero así aparecen en el *Diario de las Sesiones del Senado*.

II.

LIGERAS OBSERVACIONES SOBRE LA LEGISLACIÓN QUE HA AMPARADO EN ESPAÑA EN LOS TIEMPOS MODERNOS LA INDUSTRIA DE LAS CONSTRUCCIONES NAVALES

Laudables deseos de la Administración en el año 1837.—Circunstancias poco propicias del país para los progresos industriales.—Factor importante introducido en la navegación.—Perturbación producida en la industria de las construcciones navales.—Falta de personal idóneo en los astilleros particulares y en los arsenales del Estado.—Ineficacia de la franquicia para la introducción de máquinas de vapor marinas.—Ejemplo en apoyo de que esta clase de franquicias no dan resultado.—Otra causa que ha contribuido á la decadencia de nuestros astilleros.—Predominio de las ideas librecambistas en la época de la concesión de nuestras grandes líneas de ferrocarriles.—Franquicia concedida á las mismas para la introducción de material.—Derechos irrisorios para la maquinaria.—Causas de que se retrasase en España la implantación de la industria siderúrgica á la moderna.—Introducción de los materiales de hierro en la construcción naval.—Abandono de la enseñanza industrial en España.—Escuelas de ingenieros industriales.—Desaparecen todas menos la de Barcelona.—La enseñanza para los constructores navales según la ley de Instrucción pública de 1857.—Escuelas de Artes y Oficios debidas á la iniciativa privada.—Obras de texto para el estudio de la construcción naval y las máquinas de vapor marinas.—Móviles de nuestra política comercial en esta época.—El preámbulo del Decreto-ley del 68.—Cimientos en que fundó el Ministro de Hacienda de la Revolución la industria de las construcciones navales.—Éxito desastroso.—Estilo dogmático de los librecambistas.—Ofrecimientos no cumplidos á la industria nacional.

No es nuestro ánimo discutir con detenimiento la legislación que hemos recopilado en las páginas precedentes, y sólo nos limitaremos á hacer algunas ligeras observaciones sobre la misma.

La ley del año 37 era fiel reflejo de las que á la sazón regían en Inglaterra y otros estados de Europa.

Laudables fueron los deseos de la Administración que quiso en aquella época alentar la industria de las construcciones navales en España, pero las circunstancias eran poco propicias para poder alcanzar los resultados apetecidos.

Asolado el país por una encarnizada lucha civil, no bien repuesto de las fatales consecuencias de una serie no interrumpida de

guerras exteriores y levantamientos interiores y dado el lamentable estado de atraso á que habíamos llegado; necesitábamos para entrar en la vida industrial, restaurar algún tanto nuestras fuerzas, pasando por un período de tranquilidad y reposo.

La aplicación del vapor á la navegación había introducido además por entonces un factor importante en la construcción naval, causando con ello una perturbación en los países como el nuestro en que la cultura había permanecido estacionaria, no así en aquellas naciones más adelantadas en las que sin soluciones de continuidad se habían cultivado las ciencias y las artes, siguiéndose paso á paso los progresos realizados y permitiendo por lo tanto hacer en ellas, sin ningún esfuerzo, la evolución industrial para el paso de la construcción rudimentaria del buque de vela al de vapor, pero no sucedía lo propio en España, que por largo tiempo había estado apartada de la vida industrial.

Tampoco es de extrañar que en los astilleros particulares careciesen de personal idóneo para la dirección de las construcciones navales con el nuevo é importante elemento que en ellas se había introducido, cuando en los establecimientos oficiales sucedía lo propio, pues en 9 de Mayo de 1827 había sido disuelto, por considerarse innecesarios sus conocimientos científicos para la misión que tenía que llenar, el brillante Cuerpo de Ingenieros de Marina creado en 1770, pasando á refundirse en su mayor parte con el Cuerpo General, y con su desaparición se perdieron en los arsenales del Estado las tradiciones de la ciencia de las construcciones navales. Vino á reemplazar al disuelto Cuerpo de Ingenieros de Marina el llamado de Ingenieros prácticos, en el que tuvieron cabida algunos maestros y operarios de los establecimientos oficiales. Así es que el ilustre Marqués de Molins, al encargarse de la cartera de Marina en el año de 1848 y emprender con gran patriotismo la reorganización de todos los servicios, vióse precisado entre otras cosas á crear el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, para cuya constitución fué necesario conseguir del Gobierno francés que las primeras promociones cursasen en la Escuela de Ingenieros de la Marina de Francia, establecimiento en todos tiempos de base cien-

tífica muy sólida y que ha figurado en primer término entre los centros docentes similares de Europa.

No es pues de extrañar, si se tiene en cuenta también el estado de atraso del país, que la franquicia otorgada en el artículo 8.º de la ley de 1837 para la introducción de máquinas destinadas á los buques de vapor, no diese resultados.

Pero debe tenerse presente además que esta clase de franquicias planteadas en España en distintas ocasiones con aplicación á diversos fines han sido siempre ineficaces, no ya en la época citada, sino medio siglo después, cuando la cultura se había difundido notablemente en el país, y un buen ejemplo de ello lo tenemos en lo ocurrido con las máquinas agrícolas.

El Sr. Duque de la Victoria, Presidente de la ponencia de la Sección 2.ª en la Comisión para la Reforma Arancelaria, persona de gran competencia en la materia, no obstante las ideas libre-cambistas que ha profesado toda su vida, nos decía con noble franqueza en la sesión del día 27 de Octubre de 1890 lo siguiente:

«Yo creo que lo que favorecerá más á la agricultura es que las máquinas se hicieran aquí y que hubiese por todas partes talleres donde poder componerlas y obreros que las manejasen. Hoy se toma una máquina, se pone en uso, se le rompe una rueda ó un diente, y no hay donde acudir en este país para que la compongan. A mí me ha ocurrido el caso y he tenido que mandar á componerla á Madrid, Sevilla ó Lisboa, y de aquí que, á pesar de la libertad de entrada de esas máquinas, haya sido tan pequeña la introducción que no exceda de 700.000 pesetas. Pues qué, en todas las aldeas, aunque no sean más que de seis casas, ¿no hay un herrero que compone el arado? Pues á eso mismo aspiro yo, que suceda con las máquinas: á que en todas partes haya quien las repare ó componga; poco importa que la máquina cueste unos cuantos duros más ó menos: lo que interesa es saber hacer uso de ella, y que haya quien sepa dirigirla y manejarla en caso de desperfecto.»

Pero además de la introducción del vapor en la navegación hubo otra causa, también importante, que contribuyó á la decadencia

de nuestros astilleros, y fué ésta la adopción del hierro como material de construcción y su superioridad sobre la madera para este objeto.

Desgraciadamente para la industria nacional, en la época de la concesión de nuestras grandes líneas de ferrocarriles, estaban en completo desbordamiento en España las ideas librecambistas que invadieron el país, y las franquicias concedidas á aquellas para la importación de todo el material fijo y móvil con destino á las mismas, de que no hay ejemplo en Europa, contribuyó en alto grado á retrasar la implantación de los nuevos procedimientos de fabricación aplicados oportunamente en otras naciones á la industria siderúrgica, perdiéndose en nuestro país un periodo de 25 años en el cual los beneficios de esta industria fueron muy grandes, por el contrario de lo que sucede en el día, en que el exceso de producción ha conducido á fijar unos precios viles á los productos de la misma.

Con la exención de derechos para el material de ferrocarriles, la casi franquicia para las máquinas, y la devolución decretada más adelante para las construcciones navales y las máquinas de vapor marinas, ¿qué demanda había de tener la industria siderúrgica?

No es pues de extrañar que ésta atravesara una vida raquítica y miserable, que lo mismo aconteciera con la construcción de máquinas, tratada sin piedad por nuestra Administración hasta los últimos Aranceles, en los que se le han asignado unos derechos razonables, y que lo propio haya sucedido con el material móvil de ferrocarriles, para el que todavía siguen en vigor las tarifas especiales 1 y 2.

Por lo que respecta á las construcciones navales, la introducción del hierro para material de construcción de los cascos, además del motor de vapor, fué causa, como se ha indicado ya, de una transformación radical en este importante ramo de la industria.

Al ocuparnos de la misma en lo referente al Reino Unido (véase página 116) dijimos que de los veleros construidos en aquella nación en 1850, el 10 por 100 lo fueron de casco de hierro, en 1860 llegó el tanto por 100 al 30, en 1870 se pasó del 60 y en 1880 se

aproximó al 94; y en cuanto á los buques de vapor, la transformación fué más rápida todavía, pues del 20 por 100 á que llegó en 1850 el número de vapores de hierro construídos, se pasó al 78 en 1860, al 90 por 100 en 1868, y pocos años después se empleaban exclusivamente el hierro y el acero en la construcción de buques de vapor.

Desde que se inició la navegación, tanto á la vela como al vapor, con buques de casco metálico, se reconoció en todas las naciones de Europa su superioridad, quedando herida de muerte la construcción de madera.

Los errores de nuestra Administración contribuyeron como se ha indicado á que la industria siderúrgica no produjese en tiempo oportuno los materiales adecuados para la construcción de buques. Hasta 1884 no empezaron á elaborarse en España estos materiales; y ni aún en fecha tan tardía se hubieran producido á no haber mediado para ello las gestiones de la marina militar (véase página 180).

Otra de las causas que han contribuido al atraso de la industria en general y á que no se implantaran en el país los adelantos alcanzados en todos los ramos en el extranjero, es el abandono en que han tenido nuestros gobiernos la enseñanza industrial tanto elemental como superior; pues como dice el ilustre Jovellanos (1) *con la instrucción todo mejora y florece y sin ella todo decae y se arruina en un Estado.*

Hubo un tiempo en que, además del Real Instituto industrial de Madrid, existían las escuelas superiores de Barcelona, Gijón, Sevilla, Valencia y Vergara, en las que recibían instrucción los aspirantes al título de ingeniero industrial.

En lo que se relaciona con la construcción naval, el artículo 66 de la ley de Instrucción pública de 9 de Septiembre de 1857 disponía que la carrera de náutica quedase dividida en dos secciones, la de pilotos y la de constructores navales, anunciando la publicación de un reglamento que fijara los estudios que deberían pro-

(1) *Memoria sobre la educación pública.*

bar los que aspirasen á obtener uno ú otro de aquellos títulos. La enseñanza para la carrera de constructores navales debía darse en Barcelona, Cádiz, Cartagena, Coruña y Santander, pero no tenemos noticia de que llegara á plantearse.

Dada la política comercial que estaba en vigor en España, y dependiendo para nuestras necesidades de la producción extranjera, la educación industrial holgaba en el país, y no es por lo tanto de extrañar que una tras otra fueran desapareciendo las escuelas de ingenieros industriales, quedando sólo para muestra la de Barcelona, que resistió el embate de la propaganda librecambista, lo cual honra en alto grado á aquel país trabajador, firme baluarte en todos tiempos de la producción nacional.

No se han preocupado en lo más mínimo nuestros estadistas de la enseñanza elemental correspondiente á las distintas profesiones, pero la iniciativa privada ha suplido en gran parte en los últimos años las deficiencias y la inercia de la Administración, creando en distintas localidades escuelas de Artes y Oficios y otros establecimientos similares, sin imponer sacrificios al Tesoro. Bien puede citarse como modelo entre estos centros de enseñanza la escuela de Artes y Oficios de Bilbao, que cuenta con una dirección acertadísima y un brillante cuadro de profesores compuesto de ingenieros, arquitectos, licenciados en ciencias, oficiales de los cuerpos facultativos del ejército, artistas de nota, etc. Ha producido ya excelentes resultados en los 15 años que lleva de existencia, pero no obstante ser muy completos sus programas, tanto para los cuatro cursos de la enseñanza del obrero, como para los cinco de la ampliación profesional, faltan en ellos las asignaturas de la construcción naval y de las máquinas de vapor marinas, ambas importantísimas, y si como es de esperar se emprende la construcción de buques mercantes en España, será necesario que, como sucede en algunos puertos del extranjero, se den facilidades para cursar estas asignaturas con el fin de crear un personal idóneo para los astilleros y talleres de construcción de máquinas de vapor marinas, lo cual podría conseguirse fácilmente sin más que encomendar dichas asignaturas á algún ingeniero de la Armada subalterno que

tenga destino en la localidad ó en la forma que el Gobierno considere más acertada.

Estas clases debieran en nuestro concepto darse en los puertos importantes y muy especialmente donde existen gradas de construcción ó talleres de máquinas de vapor marinas tales como Bilbao, Barcelona, Sevilla, Cádiz, Gijón, Santander y Ferrol.

La primera dificultad con que se ha tropezado hasta ahora para cursar estos estudios ha sido la falta de obras de texto de las condiciones apropiadas, y la superioridad, cuando se carece de ellas, debería estimular su publicación, cuidando de que fuesen ajustadas á las necesidades de la enseñanza y fijando la extensión y límites de las mismas.

Afortunadamente, según nuestras noticias, el ilustrado Inspector de Ingenieros de la Armada D. Gustavo Fernández, que cuando fué profesor de la Escuela naval flotante escribió excelentes manuales de construcción naval y de máquinas de vapor marinas apropiados á las necesidades de los alumnos de dicha Escuela, está adaptando su obra de máquinas á la enseñanza de maquinistas mercantes, y no dudamos que llenará todas las condiciones apetecidas.

También se nos dice que el reputado ingeniero de la *Maquinista Terrestre y Marítima*, Sr. Molina, tiene asimismo en prensa un libro destinado al mismo objeto, y una vez publicadas estas obras, que llenarán seguramente los requisitos necesarios, sólo hará falta que se dé á luz un compendio de construcción naval y que se expliquen dichas asignaturas por personas competentes en las escuelas de Artes y Oficios ú otros centros de instrucción semejantes que hubiese en los puertos indicados.

Además del personal que requieren los astilleros en los ramos de la construcción naval y de las máquinas marinas, existen los maquinistas de buques mercantes, y es sensible que los que aspiran á alcanzar estos títulos, especialmente el de la clase de primero, tengan que recurrir en ocasiones para prepararse á las clases particulares que hay establecidas en las capitales de los departamentos marítimos.

Respecto á la enseñanza industrial superior hemos dicho en otro lugar (véase página 16) que, si bien nada se ha hecho por parte de la Administración, que sepamos, para restablecerla, las corporaciones populares de Vizcaya y Astúrias estudian con interés desde hace algún tiempo los medios de llevarla á la práctica en breve plazo.

De la prohibición absoluta para la introducción de buques en España se pasó en un periodo de 30 años á la libertad más amplia para importarlos de todas clases y dimensiones, si bien satisfaciendo unos módicos derechos arancelarios, no como medio de amparar y proteger la industria de las construcciones navales, que esto no entraba en las miras de los legisladores de aquella época, sino con el fin de arbitrar recursos para el Tesoro.

Y en ese periodo de 30 años las ideas librecambistas que nos predicaban los ingleses se iban abriendo paso paulatinamente en el país hasta llegar á invadirlo por completo y á encarnar en nuestras leyes.

Los móviles de la política comercial en esta época se reducían exclusivamente á crear una gran importación sacrificándolo todo á este fin, lo mismo la maquinaria que las construcciones navales de hierro ó acero, y en el periodo revolucionario llegaron á su periodo álgido estas ideas, que tanto terreno habían ganado en el país, traduciéndose en leyes que acabaron de matar los últimos restos de nuestra, en otros tiempos próspera, industria naval.

Se dice con énfasis en el preámbulo del Decreto-ley de 22 de Noviembre de 1868 que el Ministro creía haber sentado los cimientos para la prosperidad futura de la marina mercante española y de la industria de las construcciones navales:

Porque las había puesto en situación despejada.

Porque las había dado un punto firme de partida.

Y porque las había colocado en condiciones de obrar y desplegarse.

El tiempo se ha encargado de demostrar que los cimientos que echó el Ministro de Hacienda de la Revolución para fundar la



industria de las construcciones navales en España, no tenían base sólida.

Las que quedaron despejadas fueron las gradas de construcción de los astilleros particulares de España, sin que quede de ellas el menor vestigio, habiéndose dado el caso notabilísimo, de que no hay ejemplo en ninguna otra nación de Europa, de no construirse en algunos años, como veremos más adelante, un solo buque de tonelaje superior á 50 toneladas.

Nos dice después el Ministro de referencia que todo ello lo hace y ordena con tanta mayor confianza de buen *suceso*, cuanto que las premisas en que ha fundado sus resoluciones, llevan la doble sanción de la *teoría científica, reconocida ya por inconcusa y de los estudios prácticos hechos detenidamente sobre las cosas mismas.*

El éxito, como nos lo dice la experiencia de un cuarto de siglo, no ha podido ser más desastroso, no obstante el tono profético empleado en la *Gaceta Oficial* por el Jefe de los librecambistas españoles.

En este estilo dogmático de nuestros economistas no hay ninguna novedad, es común á los de todos los países, y en la página 121 vimos un buen ejemplo de ello.

Más adelante, en el Real decreto de 12 de Julio de 1869, se hicieron ofrecimientos importantes á la industria nacional que no llegaron á cumplirse.

Entraba en las miras del Gobierno de la Revolución en virtud de lo consignado en el punto 1.º del artículo 6.º, la transformación de la devolución de derechos arancelarios en una ampliación de la prima de construcción.

En el punto 2.º se ofrecía la concesión de una prima á los constructores de máquinas de vapor marinas, á semejanza de lo que directa o indirectamente hacen todos los gobiernos de las naciones importantes de Europa.

Pero lo que tenía una importancia capital era el punto 3.º, en el que prometía el Gobierno abolir la franquicia del material de ferrocarriles, conmutando dicha franquicia por una cantidad fija que se consideraría como subvención.

La adopción de estas medidas reparadoras hubieran contribuido seguramente mucho más que el Decreto-ley de 22 de Noviembre de 1868 á favorecer la industria en general y en particular la de las construcciones navales.

Estas tres concesiones al trabajo nacional eran de suma trascendencia y el Gobierno de la Revolución hubiera prestado un gran servicio al país llevando á la práctica tan halagueñas promesas, pero fueron echadas en olvido, y desgraciadamente para el país, al cabo de 25 años siguen las cosas en el mismo ser y estado que entonces, sin haberse introducido en nuestras leyes medidas tan beneficiosas.

La prescripción relativa á la devolución de derechos continúa en vigor, y si bien han aumentado las primas á la construcción con motivo de la última información arancelaria, esto, por sí solo, no es ni puede ser estímulo bastante para la construcción naval mercante en España.

En cuanto á las máquinas y calderas de vapor marinas, muy al contrario de lo que sucede en otros países, siguen huérfanas de protección.

Y para el material fijo y móvil de ferrocarriles continúan en vigor las absurdas leyes que regían en 1869 y que no han existido jamás en ninguna otra nación de Europa más que en España.

III.

CONTESTACIONES DADAS EN 1890 AL INTERROGATORIO DE LA COMISIÓN PARA LA REFORMA ARANCELARIA

Contestaciones de tres entidades importantes.—Pie forzado de que partieron.—El Fomento del Trabajo nacional de Barcelona.—La Maquinista Terrestre y Marítima.—La Compañía Transatlántica.—Opinión de todos los informantes en favor de que se derogue la prescripción relativa á la devolución de derechos arancelarios.—Salvedades de la Transatlántica.—Sus inconvenientes.—Derechos de introducción excesivos pedidos por el Fomento.—Sus opiniones respecto á la prima de construcción.—Ventajas que pedía la Maquinista para los armadores.—Primas de construcción exageradas que solicitaba la Transatlántica, tanto para los cascos de los buques, como para las máquinas y calderas.—Dictamen de la Sección 2.ª de la Comisión para la Reforma Arancelaria.—Arraigo del extranjero en España.—Sociedades clasificadoras del material naval en el extranjero.—Existencia de otras similares en nuestro país cuando existía la construcción naval.—Falta de datos relativos á nuestra marina mercante en las estadísticas extranjeras.—Necesidad de dar otra organización en España á la Dirección de la marina mercante.

Hecha la recopilación de nuestra legislación arancelaria en los tiempos modernos en lo que se relaciona con las construcciones navales, y antes de pasar á hacer algunas consideraciones relativas á los medios que deben ponerse en práctica para la protección de las industrias marítimas en España, creemos conveniente insertar las contestaciones dadas sobre este particular en 1890, al *Interrogatorio de la Comisión para el estudio de la Reforma Arancelaria*, por tres entidades importantes que acudieron á la información: el *Fomento del Trabajo nacional*, de Barcelona, la *Maquinista Terrestre y Marítima*, de la misma localidad, y la *Compañía Transatlántica*; pero desde luego nos anticipamos á consignar, aunque respetando las opiniones emitidas, que no estamos conformes con ellas. Nosotros entendemos que todos los informantes partieron de un pie forzado, el de suponer que la industria de las construcciones navales puede quedar protegida sin el concurso de las primas á la navegación, lo cual es un error, por cuya razón somos de parecer que, siguiendo el ejemplo de

otras naciones, debemos cambiar de rumbo para fomentar y amparar nuestra producción naval.

La contestación dada por el *Fomento del Trabajo nacional*, de Barcelona, al *Interrogatorio de la Comisión arancelaria* en la parte relativa á las construcciones navales fué la siguiente:

«En la misma cláusula 11.^a se encuentran las construcciones navales de hierro y acero, las cuales, con la legislación actual, vienen amparadas en la forma siguiente:

1.^a Derecho de abanderamiento, 12,50 pesetas por tonelada de arqueo.

2.^a Prima de construcción, 40 pesetas por tonelada de arqueo.

3.^a Devolución de derechos equivalente á 50 pesetas por tonelada de arqueo.

A pesar de estas condiciones no se desarrolla y aclimata en España la industria de la construcción de barcos de hierro y acero. La sección informante ha estudiado las causas que puedan determinar este fenómeno, y cree haberlas encontrado en las razones siguientes:

1.^a El derecho de abanderamiento es nulo; porque permitiendo que los barcos, al presentarse para su abanderamiento, lo hagan con carga completa ó incompleta, resulta que los fletes, aunque sean de mercaderías de bajo precio, como el carbón, representan un valor mas del doble de lo que corresponde por derecho de abanderamiento.

2.^a La prima de construcción no afecta para nada en los cálculos del comprador, por no ser él quien debe percibirla, y de consiguiente ningún estímulo es para él el hacer construir los barcos por la industria del país.

3.^a La condición de devolución de derechos, esta Sección debe reprobarla en absoluto; porque no hay razón alguna que abone el que, para proteger á una industria determinada, se perjudique de una manera evidente á otras, como actualmente acontece.

A juicio de esta Sección, los barcos de vapor y de vela con casco de hierro y acero deberían adeudar 102,50 pesetas, y 77,50 pesetas respectivamente por tonelada de arqueo que viene á representar

de 15 á 20 por 100 de su valor real. El menor derecho para los barcos de vela se funda únicamente en que, no teniendo máquinas ni calderas, no deben aplicárseles los derechos que á las mismas corresponden. En cuanto á las embarcaciones de madera, no tiene esta Sección datos bastantes para hacer su estudio.»

La *Muquinista Terrestre y Marítima*, de Barcelona, contestaba al *Interrogatorio de la Comisión arancelaria*, en lo que se relaciona con las construcciones navales, lo siguiente:

«Respecto de la partida 230 del Arancel, creemos que por perjudicial á los intereses de las industrias siderúrgicas, debiera suprimirse toda devolución de derechos por materiales invertidos en las construcciones de buques y fijar un derecho protector único que podría ser de 102,50 pesetas por tonelada de arqueo como mínimo, que es el que resulta de lo que rige hoy para esta misma partida bajo la forma de 42,50 pesetas por derechos arancelarios, 40 pesetas de prima de construcción y 50 pesetas que representa la devolución de derechos de materiales para casco, máquinas y utensilios.

Para estimular más á los armadores á que confíen á la industria nacional la construcción de los buques, pudiera bonificárseles, por ejemplo, con las mismas 40 pesetas de prima que hoy abona el Estado al constructor, y las 50 pesetas de devolución de derechos podrían abonárseles en forma de franquicias, por un determinado número de años, de las diferentes cargas que pesan sobre la navegación al tocar en nuestros puertos.

El derecho de 102,50 pesetas que indicamos equivale próximamente á un 20 por 100 del valor efectivo que tienen los barcos en el extranjero.»

La *Compañía Trasatlántica* resumía la Memoria dirigida á la Comisión arancelaria en las siguientes conclusiones:

«1.º Establecimiento de un derecho arancelario de 23,65 pesetas por tonelada bruta de arqueo Moorson (2,83 metros cúbicos) que midan los buques introducidos del extranjero para su abanderamiento.

2.º Prima á los constructores españoles de 132,17 pesetas, por

tonelada bruta de arqueo Moorson que midan los buques que construyan.

Pesetas 22,03 por cada caballo de fuerza efectiva de las máquinas que construyan.

Pesetas 13,22 por cada 50 kilogramos de peso de las calderas que construyan.

3.º Los tipos prefijados regirán cinco años, pasados los cuales sufrirán la rebaja de una sexta parte durante los cinco años subsiguientes, y trascurridos éstos se deducirá otra sexta parte de los mencionados tipos, que de esta suerte quedarán reducidos á las dos terceras partes de su respectivo importe, subsistiendo así hasta tanto que cumplido el plazo de veinte años desde la institución de los nuevos derechos del arancel y prima, se proceda con respecto á esto según las circunstancias aconsejen.

4.º No obstante lo expuesto, si Francia ó Italia alterasen durante el período de veinte años que proponemos las concesiones dispensadas á sus industrias respectivas en sentido protector, deberá establecer España un aumento de derechos arancelarios que compense justamente la influencia de la nueva medida adoptada en el extranjero.

5.º La prima que se otorga al constructor nacional deberá aumentarse en un 10 á 20 por 100, siempre que se trate de embarcaciones construidas con sujeción á planos que permitan el empleo del buque para usos de guerra.

6.º Gozarán de las primas antedichas todas las embarcaciones construidas en España, cualquiera que sea su tonelaje ó cabida.»

Proponía además la *Compañía Trasatlántica* que quedase suprimida la devolución de derechos sobre materiales introducidos del extranjero, con aplicación á las construcciones nacionales, conservando, sin embargo, dicha devolución, para aquellas piezas cuya manufactura ofreciere dificultades insuperables y cuya introducción del extranjero se justificase como de necesidad para auxiliar á nuestros constructores, evitándoles sacrificios extraordinarios, y sólo mientras el progreso de la industria nacional no permitiese obtener en nuestro país.

Pedia asimismo la expresada Compañía que quedase suprimida la obligación que ahora se impone, respecto á los buques construidos en el país, de efectuar previamente un viaje á América ó Asia para obtener el beneficio que el Estado ofrece en forma de prima.

Todos los informantes opinaban, como se vé, que por perjudicial á la industria siderúrgica debía suprimirse del Arancel la prescripción relativa á la devolución de derechos arancelarios por materiales invertidos en la construcción de buques, si bien la *Compañía Transatlántica* era de parecer que debiera conservarse dicha devolución para aquellas piezas cuya manufactura ofreciera dificultades insuperables y cuya introducción del extranjero se justificase como de necesidad para auxiliar á nuestros constructores, evitándoles sacrificios extraordinarios, y sólo mientras el progreso de la industria nacional no permitiese obtenerlas en nuestro país.

No estimamos conveniente esta indicación, pues consideramos que es muy difícil fijar la línea divisoria de las piezas *cuya manufactura ofrece dificultades insuperables* y pudiera prestarse á errores y abusos, siendo preferible por todos conceptos el cerrar por completo la puerta á la introducción en franquicia, buscando por otros medios la compensación al constructor.

La importante asociación denominada *El Fomento del Trabajo nacional*, de Barcelona, que con tanto celo viene defendiendo desde hace muchos años los intereses de la industria nacional, no estuvo en nuestro concepto muy acertada al proponer los medios para fomentar la construcción naval mercante en nuestro país, pues al recargar los gastos de establecimiento del armador español con 102,50 y 77,50 pesetas respectivamente por cada tonelada de arqueo bruto, según fuere de vapor ó de vela el buque que adquiriere fuera del país, se le colocaría en un estado de inferioridad notable con relación á los armadores extranjeros con quienes tiene que luchar en el comercio exterior. No creemos por otra parte que los derechos de introducción, aun siendo tan elevados como los que se proponían, fuesen suficientes por sí solos para estimular

la construcción naval mercante en España, y de ser esto así, resultaría, que sin beneficiar al constructor se ocasionarían al armador grandes perjuicios.

Nos dice también en el punto 2.º que la prima de construcción no afecta para nada á los cálculos del comprador, y á esto debemos observar, que el objeto de la prima de construcción es compensar hasta cierto punto las condiciones de inferioridad en que se encuentra el constructor español respecto al extranjero, ó ponerle al menos en condiciones de poder producir, y para estimular al armador á que adquiera los buques en el país se conceden las primas de navegación á los buques de construcción nacional.

La *Maquinista Terrestre y Marítima*, de Barcelona, era de parecer que el importe de la prima de construcción debía ser como mínimo de 102,50 pesetas, que es la suma de las tres partidas que se indican, es decir, las 12,50 que á la sazón pagaban de derechos, por tonelada, los buques introducidos del extranjero, las 40 pesetas por la misma unidad que importaba la prima de construcción, y las 50 á que había ascender, como otros informantes, el valor, también por tonelada de arqueo, de los derechos arancelarios de los materiales y efectos con destino á la construcción de buques.

Añadía la *Maquinista* que pudiera bonificarse al armador con la prima de 40 pesetas que se abonaba á la sazón al constructor, pero no nos parece esto justo, pues lo lógico y natural es que, como se practica en otros países, quede en beneficio del constructor de la nave, no habiendo más recurso para favorecer al armador que otorgarle la prima de navegación para los buques de procedencia nacional, como se lleva dicho anteriormente.

En la confesión de esta casa hay una indicación de la que nos ocuparemos en otro lugar, la de que debiera dispensarse por un corto número de años al buque de construcción nacional, en beneficio del armador, de las diferentes cargas que pesan sobre la navegación al tocar en puertos españoles.

Debe haber seguramente algo que no entendemos en este informe, pues no se nos alcanza el que se pretenda quitar al construc-

tor las pocas ventajas que hoy tiene, dejándolo huérfano de toda protección.

La mencionada *Compañía Trasatlántica*, que ha creado importantes elementos de construcción en su establecimiento de Matagorda, opinaba en primer término que debía fijarse un derecho arancelario de 23,65 pesetas por tonelada para el abanderamiento de los buques de procedencia extranjera á su introducción en España.

No somos partidarios de un derecho arancelario tan elevado, que es con corta diferencia el que hoy existe, como no sea para los buques que hayan de destinarse al cabotaje, pues para los de la navegación de altura se coloca con él al armador español en situación muy desventajosa, como hemos dicho ya, y lo haremos notar más adelante al ocuparnos de la legislación arancelaria que rige para la introducción de buques, en las distintas naciones de Europa.

La prima á la construcción de 132,17 pesetas nos parece exageradísima. En la página 36 digimos las razones que tuvo la Comisión parlamentaria francesa para desistir de la de 120 francos que se consignaba en el dictamen de la misma de 28 de Mayo de 1892 por considerar que podría dar resultados contraproducentes, siendo nosotros de parecer que son muy suficientes las 75 pesetas que hoy tenemos en España.

Nos parecen asimismo exageradas las primas que pedía la *Compañía Trasatlántica* para las máquinas motoras y las calderas de vapor marinas.

Tampoco consideramos conveniente el fijar para unidad de las máquinas, como existe en Italia, el caballo efectivo, que puede prestarse á errores y abusos, siendo más lógica la unidad de peso de 100 kilogramos que tienen en Francia, lo cual es fácil de comprobar á los Ingenieros de la Armada que debe haber en las inspecciones, é ignoramos las razones que habrán inducido á esta Compañía á fijar 50 kilogramos para unidad de las calderas cuando en todas partes se toman 100, como no sea el que en la ley italiana se llama á esta unidad *quintal* y algunos suponen equivocada-

damente que tiene 50 kilogramos, cuando es sabido que el quintal métrico es de 100.

Y por fin, respecto al plazo de 20 años, también nos parece excesivo, y no se ha excedido por lo común de 10 en las demás naciones en casos semejantes.

Sentimos disentir de entidades tan importantes como las tres mencionadas que acudieron á la Información arancelaria, pero no encontramos acertados los medios propuestos por las mismas para estimular la implantación y fomento de la industria de las construcciones navales en España.

No nos detendremos á examinar el importante dictamen dado por la Sección 2.^a de la Comisión para la Reforma Arancelaria, (1) porque habiendo el Gobierno aceptado las cifras propuestas por la misma para la protección de las construcciones navales, las hemos consignado en otro lugar, tomadas del Arancel de 1891, pero sin rebajar en lo más mínimo el mérito y la competencia de los ilustrados vocales que formaron parte de la Comisión mencionada, sèanos permitido fijarnos sólo en el contenido del párrafo que trascribimos á continuación:

«La vigente ley exige que para que sea abonable la prima de construcción es necesario que el barco construido haya hecho un viaje redondo á América ó al Asia; y la Sección propone que esta prima sea abonada luego que las Sociedades constructoras hayan hecho con los barcos construidos las experiencias necesarias para que las Sociedades clasificadoras *Lloyd* ó *Veritas* les hayan reconocido como útiles al servicio á que se destinan.»

Sobrada estuvo de razón la Comisión de referencia al solicitar que se derogara la absurda prescripción relativa al viaje redondo á América ó al Asia, introducida en nuestra legislación sólo para dificultar el beneficio de la prima, pero la última parte del párrafo transcrito revela el arraigo que todavía tiene en nosotros el *extranjerismo* cuando entidades tan respetables son de parecer que debemos recurrir á sociedades extranjeras para que den su fallo

(1) Tomo VI, pág. 321.

respecto á si los buques que se construyen en España son útiles ó no para el servicio á que se les destina. ¿Es que la Administración española, que es la llamada á hacer el desembolso de la prima, no cuenta con funcionarios que sepan apreciar si los buques reúnen ó no las condiciones apetecidas, para vernos obligados á acudir con este objeto en demanda de los modestos peritos que tienen en nuestros puertos las sociedades extranjeras mencionadas? En otras naciones basta con el testimonio de funcionarios facultativos para llenar este requisito, y aquí como allí no hacen falta mas que dichos funcionarios para el desempeño de este cometido.

Pues por el procedimiento indicado, al construirse un puente de una carretera ó un ferrocarril, deberíamos también echarnos en brazos del extranjero para que nos sacasen del apuro diciéndonos si es ó no útil dicho puente para el objeto á que se le destina.

Afortunadamente la superioridad no abunda en las ideas de la Comisión mencionada, como lo prueba el Real decreto de 23 de Octubre último (1894), inserto en la página 318, disponiendo la abolición de la disparatada prescripción del viaje redondo á Asia ó América, y estableciendo como el medio más conveniente, entre los varios que se han propuesto, que las autoridades de marina competentes reconozcan los buques como útiles para la navegación después que se realicen las pruebas que para ello sean necesarias.

Por lo demás, aunque para este caso no sea preciso, deploramos, como deplorarán los dignos individuos de la Comisión de referencia, que no haya en el día en España una sociedad clasificadora del material naval como las que existen en todas las naciones marítimas.

Hoy cuentan en el Reino Unido con el *Lloyd's Register*, al que se fusionó el *Liverpool Underwriter's Register* y es sabido también que existe además allí el *Yacht Register*.

En Francia tienen el *Bureau Veritas* (de origen belga).

En Alemania el *Germanisch Lloyd*.

En Holanda el *Nederlandsche Vereeniging van Assuradeuren*.

En Noruega el *Norske Veritas*.

En los Estados Unidos el *Record of American and Foreign Shipping*.

En Italia el *Registro Italiano*.

En Austria el *Veritas Austro-Ungárico*.

Y en Grecia el *Veritas Ellenico*.

En otros tiempos, cuando existía en el país la industria de las construcciones navales, tuvimos el *Lloyd Vascongado* y el *Lloyd Barcelonés*, pero con la muerte de nuestros astilleros desaparecieron también esas Sociedades clasificadoras y aseguradoras del material de la marina mercante.

Hemos tenido ocasión de ver los libros de registro del *Lloyd Vascongado* de Bilbao que prestó excelentes servicios á la industria naval y á la navegación en el periodo de 14 años que tuvo de vida (1850 á 1864), en cuyo registro figuran gran número de buques nacionales y también bastantes de procedencia extranjera, como veremos más adelante, y si como es de esperar vuelve á renacer la construcción naval mercante en las márgenes del Nervión ó en otros puntos del litoral de la Península, no dejará de establecerse una Sociedad similar á las mencionadas.

Y al llegar á este punto debemos hacer una observación. Al ojear estadísticas y publicaciones oficiales del extranjero relativas á la marina mercante encontramos en ellas con frecuencia omisiones que no podemos menos de lamentar, pues en muchos de estos documentos se prescinde de nosotros no obstante nuestra importancia marítima, figurando sin embargo en ellos Bélgica, Holanda, Dinamarca y Grecia. Así sucede en estadísticas oficiales, tales por ejemplo como las que se presentan anualmente al Parlamento británico por el Ministerio de Comercio del Reino Unido (Board of Trade), las cuales ven después la luz, y creemos que estas omisiones pudieran subsanarse fácilmente, así como otras deficiencias de los centros oficiales.

Que la actual organización existente en España para la Dirección de la marina mercante es defectuosa y no responde á las necesidades del día, es indudable, y mucho tenemos que aprender respecto á este particular de otras naciones tales como Italia, por

ejemplo, en donde, como es sabido, el Gobierno juzgó necesario nombrar una Comisión parlamentaria de información al efecto de inquirir los medios que podrían dar vigoroso impulso á la marina mercante. La Comisión, después de estudiar todos los grandes puertos de Italia, oyó á 275 personas competentes en la materia, examinó 469 Memorias y resumió todos los expedientes en seis gruesos volúmenes de 4.000 páginas (1) que contienen interesantes noticias relativas á la organización que conviene dar á la marina mercante.

No es que nosotros abogemos porque se lleve á cabo en España una información semejante, pero lo menos que en nuestro concepto debiera hacerse por el Ministerio del ramo es nombrar una Comisión de la cual formarían parte funcionarios competentes de la marina militar, pero estando también en ella representado el elemento civil por personas peritas en las construcciones navales y la navegación, á la que pudiera encomendarse el estudio de la organización que conviene dar á la Dirección de la marina mercante.

(1) *Inchiesta parlamentaria sulla Marina mercantile, 1881-1882.*

IV.

LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES MERCANTES EN ESPAÑA EN EL SIGLO ACTUAL.

Falta de datos oficiales.—Empieza a tomar incremento la construcción naval en Vizcaya en el año 1830.—Astilleros existentes en el Nervión en el segundo tercio de este siglo.—Período de depresión durante la primera guerra civil.—La construcción naval en Vizcaya de 1830 a 1849.—Establecimiento del *Lloyd Vascongado* en Bilbao.—Buques cons-truídos en el Nervión inscritos en el mismo desde 1850 a 1864.—La construcción naval en otros puertos de Vizcaya.—Brillante período de 12 años para los astilleros.—Buques nacionales y extranjeros que fueron registrados en el *Lloyd Vascongado*.—La construcción naval mercante en Bilbao de 1840 a 1860, según un escritor vizcaíno.—Actividad de sus astilleros en esta época.—Fama de sus constructores y carpinteros de ribera.—Construcción en el astillero de Deusto de los primeros paquetes destinados a servir de carros para las Antillas.—Excelentes condiciones de las naves bilbaínas.—Importancia de la matrícula de Bilbao por los años de 1800 al 62.—Construcción de *clippers* en el Nervión.—La Sociedad anónima *Empresa de Pasajes*.—Sus instalaciones.—Construcciones llevadas a cabo por la misma desde 1840 a 1847.—El *Alerta*, primer buque de vapor construido en España.—Carencia de noticias referentes a otros puertos de la Península.—Importancia de la construcción naval en el segundo tercio de este siglo, mientras pudieron sostenerse los veleros de casco de madera.—Buques construidos desde 1880 a 1893 en los astilleros de la Península, Islas Baleares y Canarias.—Miserable estado de decadencia a que ha llegado la construcción naval.—Ineficacia de los tres medios que concurren a la protección de las industrias navales.—Introducción de buques del extranjero en el mencionado período de 1880 al 93.—Necesidad de encontrar una solución que devuelva la vida a los astilleros.

La carencia de estadísticas oficiales es una dificultad con que se tropieza en nuestro país para disponer de datos que den una idea de la mayor ó menor importancia que llegaron á alcanzar las industrias marítimas en determinadas épocas.

La construcción naval mercante que en casi todo el primer tercio de este siglo dió muy pocas señales de vida en España, empezó á tomar algún incremento hacia el año 1830, principalmente en el litoral de las Provincias Vascongadas y de Cataluña.

Es sabido que en el segundo tercio de este siglo existieron varios astilleros en el Nervión, pues además de los dos de Ripa los había en la Salve, Deusto, Dique nuevo, Diques viejos y Zorroza.

También se construían buques aguas arriba del antiguo puente de San Antón, en gradas que allí existieron, las cuales fueron destruidas con motivo de las obras de encauzamiento de la ría.

La primera guerra civil llevó la perturbación que es consiguiente á los astilleros de estas provincias, pero si bien decayó la construcción en el periodo de 1833 á 1839, no llegaron á paralizarse por completo los trabajos sino por cortos intervalos, y en el año 1840, una vez terminada la guerra, se reanimó algún tanto la construcción de buques, aunque en 7 ó 8 años no adquirió gran desarrollo.

A falta de datos de origen oficial, contamos con los publicados en el importante *Diccionario* de Madoz, siendo de sentir que no se encuentren en él más noticias sobre este particular que algunas, y éstas incompletas, relativas á las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, respecto á la primera de las cuales nos dice esta publicación (1):

«Diez astilleros cuenta Vizcaya, siendo los más de ellos improvisados y solamente en la ría de Bilbao se ven casi constantemente 9 ó 10 buques en construcción; su propiedad corresponde en su mayor parte á comerciantes de la misma villa y desde el año 1830 hasta el de 1849 serán lo menos 360 buques los que se han construido en Vizcaya: 240 de ellos son de cruz; y puede calcularse que los 360 tendrán 35 á 40.000 toneladas, que representan un gran capital invertido y circulado entre todas las clases que á esta industria se dedican.»

Con el fin de completar estos datos, hemos consultado los libros de registro del *Lloyd Vascongado*, que ha tenido la bondad de poner á nuestra disposición el reputado constructor Sr. Bareño, á cuyo cargo estuvo el reconocimiento y clasificación de los buques durante la existencia de la mencionada Sociedad.

Como el *Lloyd* empezó á funcionar en el año 1850, es natural que falten en sus libros algunos de los buques construidos en años anteriores, pero á partir de su fundación, ó sea del mencionado

(1) *Dicc. geog. estad. hist.* de Madoz, artículo *Vizcaya* (como publicado en 1850).

1850, puede decirse que todos los buques salidos de los astilleros de ambas márgenes del Nervión figuran en el registro. Con los datos tomados de éste hemos formado un estado que vá á continuación, en el que podrá verse la importancia que llegó á alcanzar la industria de las construcciones navales en el periodo comprendido entre 1841 y 1864, siendo excusado consignar que todos los buques comprendidos en él eran de vela y con casco de madera.

Buques construidos en el Nervión que fueron inscritos en el «Lloyd Vascongado» desde el año 1850 al 1864.

Año de la construcción	Número de buques.	Toneladas de arqueo.	Arqueo medio.
1841	5	570	114
1842	7	1.245	178
1843	5	530	106
1844	5	480	98
1845	3	420	140
1846	5	881	176
1847	8	1.174	147
1848	31	5.293	171
1849	18	2.474	137
1850	25	2.866	115
1851	29	4.384	151
1852	33	4.680	142
1853	19	2.920	154
1854	24	4.486	187
1855	17	3.233	190
1856	32	5.981	187
1857	29	6.774	234
1858	23	4.565	198
1859	12	2.342	195
1860	8	961	120
1861	7	386	55
1862	5	1.177	235
1863	5	1.511	302
1864	2	880	440
<i>Total...</i>	358	60.222	168

El estado precedente nos manifiesta que la industria de las construcciones navales, como hemos dicho anteriormente, no to-

mó gran impulso en las márgenes del Nervión desde 1841 al 47, pero debe tenerse presente que los datos que hemos estampado, correspondientes á estos años, son incompletos, según se ha dicho.

Después vino un brillante período, el comprendido entre 1848 y 1859, en cuyos 12 años se construyeron cerca de 300 buques con más de 50.000 toneladas. Al año 48 correspondieron 31 embarcaciones con un arqueo de 5.293, pero merecen mención especial el 56 y 57, en los cuales se botaron al agua respectivamente 32 y 29 buques que median 5.981 y 6.774 toneladas; en el año 1860 se acentuó el descenso iniciado en los dos anteriores, el cual continuó hasta la completa decadencia de esta industria, que fué desapareciendo á medida que iba tomando incremento la navegación de vapor y se generalizaba el empleo del hierro en la construcción de los cascos, tanto de vapores como de veleros.

En el *Apéndice núm. III* se insertan, extractados del *Lloyd Vascongado*, los estados de buques construidos en el Nervión en algunos años de los de mayor actividad, en los que podrá verse que en 1848 figura uno de 671 toneladas y otro de 430, en el año 1856 dos que excedieron de 400 toneladas, y en el 57, uno de 525, otro de 500 y dos de 460.

Además de los astilleros situados en las márgenes del Nervión existían otros en Vizcaya en distintos puertos de la costa, tales como los de Mundaca, Lequeitio, Plencia, Ondárroa y Bermeo.

En el mencionado registro del *Lloyd Vascongado* aparecen inscriptos 52 buques con 4.325 toneladas, construidos en dichos puertos desde 1842 á 1862. Eran por lo general de poco porte, no pasando ninguno de 150 toneladas.

Los astilleros más importantes fueron los de Mundaca y Lequeitio; de Mundaca salieron en dicho período 29 buques que median 2.702 toneladas y de Lequeitio 15, con 1.281, correspondiendo por lo tanto á los primeros un arqueo medio de 93 toneladas, y de 82 á los procedentes de Lequeitio.

Figuran también en los libros de referencia muchos buques construidos por este tiempo, muy especialmente en los astilleros de Guipúzcoa, Asturias y Galicia, y en todo el litoral de la Península

en general, así como otros de origen extranjero, pero no hallándose comprendidos en los libros mencionados todos los buques de las distintas procedencias, carece de interés la recopilación de datos relativos á las mismas, porque no dan una idea de la mayor ó menor importancia de la industria de las construcciones navales en los puertos de producción de los buques, y sólo diremos para concluir respecto al particular, que el número total de éstos de todas procedencias que aparecen inscriptos en el *Lloyd Vascongado* desde el año 1850 á 1864 fué de 775, siendo de ellos 669 nacionales y 106 extranjeros, y que de los buques nacionales, 410 fueron construidos en Vizcaya.

Respecto al estado de esta industria en las márgenes del Nervión en el período comprendido entre los años 1840 y 1860, nos dá también interesantes noticias un ilustrado escritor vizcaíno (1).

«No adquirió mucho incremento y vuelo la construcción naval en el primer tercio de este siglo; mantúvose á través de él en proporciones modestas y limitadas, y no contribuía poco á esta falta de desenvolvimiento el régimen comercial y aduanero que entonces imperaba, con relación al resto de España.

Debido á dicho régimen, las marinas extranjeras, y sobre todo la inglesa y la holandesa, disfrutaban en gran parte del tráfico que con Vizcaya se hacía. Pero después de la guerra dinástica de los siete años, y á consecuencia del establecimiento de la unidad aduanera, renacieron la vida, la actividad y el empuje en nuestros astilleros, tomando á seguida un poderoso y rápido incremento las construcciones que se fabricaban á porfía en los astilleros de Ripa, la Salve, Deusto, Olaveaga y Zorroza. Los años que transcurrieron desde 1840 á 1860, constituyen un magnífico y brillante período de actividad fecunda y progresiva, período durante el cual se robusteció grandemente la matricula bilbaina, realizando á la par y universalizando la fama y crédito de los maestros constructores y carpinteros de ribera que aquí aprendieron las enseñanzas y siguieron las honrosas huellas del viejo Cortabitarte y del hábil

(1) Camilo Villavaso, *La construcción naval de antaño y la futura construcción*.

y afamado Julián de Unzueta, autor de algunos de los buques más hermosos y más gallardos que por aquel tiempo llevaron con orgullo la bandera española. Sería prolijo, y algo pesado y difícil, hacer una revista de los barcos construidos en nuestra ría durante los veinte años de la mayor pujanza de la industria naval. Nos contentaremos con recordar que llegaron á construirse corbetas de trescientas á cuatrocientas toneladas, y fragatas de seiscientas á setecientas, y no solamente para enriquecer nuestra matrícula, sino para dotar las de Santander y Gijón, y no pocos para puertos de las Antillas y Filipinas.

En el astillero de Deusto se fabricaron los mejores tipos de buques, y entre ellos los primeros paquetes, ó sea los buques de vela destinados á servir de correos para las Antillas. D. Julián de Unzueta adquirió envidiable nombradía con la construcción de estos buques, obtenida en público concurso y en competencia con los astilleros más afamados del reino. Distinguiéronse los barcos que llevaban la marca de Bilbao, por la buena calidad de los materiales empleados, la solidez á toda prueba de los cascos, el esmero concienzudo de su construcción, sus probadas condiciones marineras y su elegante y airoso aparejo. Se creó un escogido plantel de habilísimos y expertos constructores: en él figuraron dignamente, al lado del decano Cortabitarte, siguiendo con perfeccionamientos su sistema y sus prácticas, D. Julián de Unzueta, los hermanos Arana (D. Santiago y D. Andrés), Bareño, Urasandi, Pedro Bilbao y otros. Constructores franceses trataron de venir á hacer la competencia, pero desistieron del intento ante la consumada pericia de los maestros vizcaínos. El simpático, popular y honradísimo Cortabitarte construyó, durante su larga vida, un número extraordinario de buques, que bien puede graduarse de fabuloso, pues si nuestra memoria no es infiel, pasaban de trescientos de todos portes. No estuvieron ociosos y parados sus discípulos y continuadores, y tanto fué lo que construyeron, que hacia los años de 1860 á 1862 la matrícula de Bilbao registraba cerca de 600 buques con 89.000 toneladas. Bien podía envanecerse con este arrogante guarismo la próspera y activa villa comercial. Ella

representaba un elemento de gran fuerza y un capital considerable. Daba esta matrícula empleo, pan y porvenir á 6.000 mareantes vizcainos. Como dato especial y digno de consignarse anotamos que en el renombrado astillero de Deusto se construyó una fragata de 800 toneladas y que en él se aplicó por primera vez en España el sistema llamado *clipper*. El ensayo tuvo éxito y se repitió en una porción de cascos muy bellos y sólidos.»

En la misma obra antes citada (1) se dan también algunas noticias relativas á las construcciones navales de Guipúzcoa correspondientes á la misma época, en los siguientes términos:

«La construcción naval de Pasajes merece particular mención por la gran importancia que en tan corto periodo de tiempo ha llegado á adquirir. En 1840 se formó la Sociedad anónima titulada *Empresa de Pasajes* con el objeto de construir buques de vela y de vapor de todas dimensiones. Esta Sociedad ha invertido un capital de cuatro millones de reales en sus acopios de todas clases, en obras y en la construcción de una cordelería con una de las máquinas más modernas, teniendo el edificio 1.200 pies de largo, además de sus dos cabezas, de las que una contiene el mecanismo motriz, movido por 2 caballos, y la otra los almacenes de cáñamo y jarcia, etc. Esta cordelería está cubierta con teja.

La empresa ha construido desde su principio 20 buques de diferentes dimensiones, desde 180 á 500 toneladas, y entre ellos el pallebot *Dolorcitas*, el vapor *Alerta*, los lugres *Pájaro* y *Cisne* para el resguardo marítimo, además de 8 trincaduras con el mismo destino, y dos hermosos bergantines, el *Volador* y el *Ligero*.

Ha hecho sus acopios de maderas de los montes del país y de Navarra, después de haber formado varios diques para su beneficio en el agua del mar.

Una parte de los cáñamos para su cordelería ha sido producida por Aragón y Navarra, y otra parte se ha traído de Rusia, de cuyo punto viene también directamente la perchería y la tablazón de pino.

(1) *Dicc. geog. catál. hist. de Madoz*, artículo *Guipúzcoa* (tomo publicado en 1847).

Los astilleros de la empresa están situados en Pasajes de San Juan, y son los mismos que antiguamente ocupaba la Compañía de Caracas y posteriormente la de Filipinas.»

Sentimos no disponer de datos relativos á las construcciones navales en todo el litoral de la Península, y muy especialmente de Cataluña, donde alcanzó bastante desarrollo en la época á que nos referimos, pero bastan los que llevamos consignados para poner de manifiesto que esta industria, que llegó á tener gran arraigo en España los siglos pasados, señaladamente en las provincias vascongadas, ha existido también pujante en el segundo tercio del siglo actual mientras no varió radicalmente la naturaleza del material de la marina mercante y tuvo condiciones de vida y pudo defenderse la construcción de buques de vela con casco de madera que producían nuestros astilleros, pero llegado el momento en que la práctica puso de manifiesto las grandes ventajas del empleo del vapor en la navegación, por una parte, y la superioridad por otra del material de hierro para la construcción de los cascos, tuvo que sucumbir nuestra industria naval, pues con la política comercial de España encaminada á que los talleres extranjeros nos suministrasen la maquinaria y material fijo y móvil de ferrocarriles, sacrificando nuestras principales industrias, no pudo implantarse en el país la construcción de máquinas ni crearse un personal idóneo para las mismas, y en cuanto á la industria siderúrgica, á la que se arrebataron los principales elementos de vida, tampoco pudo producir los materiales apropiados para las nuevas construcciones.

Respecto á la construcción de buques en los últimos años, hemos podido reunir datos en los centros oficiales, á partir de 1880, de cuyo año es la ley, cuyo artículo 2.º relativo á primas á la construcción ha sido frecuentemente citado en disposiciones dictadas por la Dirección General de Aduanas, cuyos datos van á continuación:

Estado que manifiesta el número de buques mayores de 50 toneladas, construidos en los astilleros de la Península, Islas Baleares y Canarias desde 1880 á 1893, ambos inclusive.

Años	Número de buques.	Toneladas.
1880	6	1.563,78
1881	3	244,39
1882	5	730,58
1883	6	412,82
1884	2	250,54
1885	»	»
1886	6	504,76
1887	2	139,22
1888	1	50,00
1889	1	197,20
1890	»	»
1891	3	233,44
1892	5	1.104,18
1893	»	»
Total en los 14 años...	40	5.430,91
Promedio en los 14 años.	3	387,20

Los seis buques que figuran en el año 1880 fueron construidos en Altea (Alicante) uno, que media 68 toneladas; otro en Villajoyosa, de la misma provincia, con 1.253,03; uno en Las Palmas (Canarias) con 53,06; otro en Vinaroz con 63,63; uno en Lequeitio con 52,42 y otro en Areyns de Mar (Barcelona) con 73,64 toneladas.

Los tres que aparecen en el año 1881, son de Ondárroa (Vizcaya), de Las Palmas (Canarias) y de Cádiz.

De los cinco de 1882 corresponden: dos á Las Palmas; uno á Aguinaga (Guipúzcoa); uno á San Fernando (Cádiz) y otro á La Graña (Ferrol).

Los seis de 1883 se construyeron: dos en Navia (Oviedo), y los cuatro restantes en Orio (Guipúzcoa), Ondárroa, Olaveaga (Bilbao) y Palma (Mallorca).

Los del año 1884 proceden: uno de Aguinaga y otro de Mataró.

Durante el año 1885 no se botó al agua ningún buque en los astilleros de España é Islas adyacentes, ni Canarias.

Los seis consignados en 1886 pertenecen á otros tantos puertos que son los siguientes: Barcelona, Cádiz, Lequeitio, Ondárroa, Navia y Blanes (Gerona).

Los dos buques expresados en 1887 corresponden: uno á Ayuntamiento (Huelva) y otro á Mallorca.

El que figura en el año de 1888 se construyó en Vigo, y el de 1889 en Blanes.

En 1890 no se botó al agua ninguno en los astilleros españoles.

Los tres construidos en 1891 lo fueron: dos en Ondárroa y uno en Freijó.

Los cinco de 1892 proceden de los puertos siguientes: Bilbao, Cádiz, Huelva, Ondárroa y Freijó (Coruña).

Durante el año 1893, no se construyó ninguno, y respecto al año 1894, no hay noticias aún en el Ministerio de Marina.

Los datos precedentes nos ponen de manifiesto el misero estado de decadencia á que ha llegado la construcción naval mercante en España, debido principalmente al abandono é incuria de nuestros Gobiernos y á la desdichada política comercial seguida por los mismos.

Ha habido años, según se vé, en los que en todo nuestro extenso litoral no ha llegado á construirse un solo buque que excediese de 50 toneladas, figurando entre estos, no sólo el 1885 y el 1890, anteriores á la legislación arancelaria actual, sino también el 1893, prueba patente de la ineficacia, per sí solos, de los tres medios que concurren á la protección de las construcciones navales en la forma hoy establecida, ó sean, las primas á la construcción, la franquicia de los materiales y efectos con destino á la producción de buques y máquinas y los derechos á la introducción de las embarcaciones, siendo de notar que el arqueo de los buques importados del extranjero en este mismo año de 1893 excedió de 35.000 toneladas.

No hay nación en Europa que haya llegado á postración tan lamentable en este ramo tan importante de la industria, ni que se preocupe menos de semejantes resultados.

Casi todos los buques comprendidos en el estado precedente son

de madera, y entre ellos merece citarse por su relativa importancia el de 1.253 toneladas, construido durante el año 1880 en Villajoyosa, pero del que debemos hacer mención especial es del precioso vapor de acero *Joaquín Piélagó*, de 841 toneladas, salido en 1892 del importante establecimiento que en Matagorda (Cádiz) tiene la Compañía Trasatlántica, y en cuya construcción se emplearon materiales del país, siendo también las máquinas que monta de producción nacional.

Pero excepción hecha de estos dos buques, todos los demás son de escasisimo porte, como podrá verse fijándose en el estado dicho.

En el mismo período de 14 años que media entre los años 1880 y 1893, ambos inclusive, se importaron del extranjero gran número de buques, como puede verse consultando los datos que se insertan en el *Apéndice núm. III*.

En los 14 años mencionados se introdujeron 294 embarcaciones de madera, con 29.344 toneladas y un valor oficial de 8.038.559 pesetas.

Igualmente se importaron en este período 324 buques de hierro ó acero con 315.680 toneladas, valorados en 111.847.173 pesetas, ó sea un total de 618 embarcaciones, 345.024 toneladas y valor oficial de 119.885.732 pesetas, resultando para promedio anual en los 14 años:

44 embarcaciones, 24.645 toneladas y 8.563.267 pesetas.

Que este estado de cosas requiere un pronto y eficaz remedio está en la conciencia de todos, y á encontrar una solución que devuelva á nuestros astilleros la vida que en otro tiempo tuvieron, deben dirigirse los esfuerzos de los amantes del trabajo nacional.

No se nos ocultan las dificultades que presenta la redacción de las bases para hacer una ley que ampare la construcción naval mercante en España, habiendo grandes intereses opuestos que conciliar, y teniendo en cuenta por otra parte que la situación de la Hacienda no permite que se le impongan sacrificios de importancia. El problema es complejo y de difícil solución, pero convencidos, como dijimos en el Capítulo I, de que es de absoluta necesidad el plantearlo, hemos considerado como un deber de pa-

triotismo el abordar resueltamente el asunto, acopiando, no sin alguna dificultad, todos los materiales que hemos conceptuado necesarios para formar juicio sobre materia tan importante con el fin de que otros con más competencia, corrigiendo cualquier error en que pudiéramos incurrir, completen nuestro trabajo, contribuyendo así á que pueda llevarse á feliz término con la madurez necesaria, la ley que imperiosamente reclama la opinión.

LOS TRES MEDIOS DE PROTECCIÓN QUE ESTÁN EN VIGOR EN ESPAÑA
PARA ESTIMULAR LAS CONSTRUCCIONES NAVALES

Importe á que ascienden anualmente las primas en Francia y en Inglaterra.

LAS PRIMAS Á LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN ESPAÑA.—Conservación de las primas en los tiempos modernos, aun en las épocas de más acentuado librecambismo.—Prescripciones para desvirtuar el texto de la ley.—Nota curiosa relativa á las primas á la construcción satisfechas desde el año 1880.—Sabiduría de los autores de las Ordenanzas de Aduanas que consiguen no se pague un solo céntimo en concepto de primas en los últimos 12 años.—Burla que se hace al país.—Falta de publicidad de los datos relativos á las construcciones navales.—Vientos más favorables.—Se deroga la prescripción del viaje á Ultramar.—Precepto inexplicable de las Ordenanzas de Aduanas.—Distintos conceptos por que se deben otorgar las primas á la construcción.—Primas hoy existentes en España.—Diferencia que se hace entre los buques de vela y los de vapor de casco metálico.—Primas que debieran disfrutar los cascos de madera y los cuerpos flotantes de hierro ó acero.—Primas á la construcción de máquinas y calderas.

LA DEVOLUCIÓN DE DERECHOS ARANCELARIOS.—La franquicia de derechos tomada de la ley francesa de 1866 no ha dado resultado en España, como no lo dió tampoco en Francia ni en Italia.—Reconócese su ineficacia en estas naciones, pero continúa en vigor en España.—Exiguas cantidades devueltas á nuestros industriales desde que se planteó esta medida.—Cantidades pagadas por los Astilleros del Nervión en concepto de derechos arancelarios.

DERECHOS ARANCELARIOS DE LOS BUQUES A SU INTRODUCCIÓN EN ESPAÑA.—Auxilios negativos prestados á las industrias marítimas en nuestro país.—Ingresos que producen al Tesoro.—Necesidad de amoldar la legislación para la introducción de buques á la de otras naciones.—Derechos de introducción en las distintas naciones de Europa.—Situación desventajosa de nuestros armadores.—Conveniencia de que se supriman los derechos de introducción de buques para los destinados al comercio exterior y de que se aumenten á los que se adquirieran para el cabotaje.—Exención por cierto número de años del pago de derechos reglamentarios á los buques de cabotaje de construcción nacional.

Tres son los medios puestos en práctica en España, como hemos dicho ya, para estimular las construcciones navales, á saber:

Las primas á la construcción naval,

La devolución de derechos arancelarios satisfechos por los materiales y efectos importados con destino á las construcciones navales y á la de las máquinas de vapor marinas, y



Los derechos de introducción á los buques de procedencia extranjera.

Y tratemos de ver lo que representa cada uno de estos medios de protección y los sacrificios que impone al Tesoro la que se dispensa á tan importante ramo de la industria, pero no estará de más el consignar antes algunas cifras relativas á dos naciones de las que hemos hecho frecuentemente mención.

Al ocuparnos de la ley de la marina mercante de Francia (página 68) hemos visto que el promedio anual satisfecho en aquella nación en concepto de primas á la construcción naval y á la navegación en el decenio de duración de la ley de 1881 fué de 10.134.748,69 francos pero que en virtud de las variaciones introducidas en aquella, habria que consignar en presupuesto para el cumplimiento de la ley de 1893, fr. 13.776.000. (1)

En la páina 109 dijimos también que el Gobierno italiano había invertido en los siete primeros años de tener en vigor la ley de 1885 la cantidad de 28 millones de liras, ó sean, 4 millones anuales, en la protección dispensada á las industrias marítimas, pero en España somos más parcós, y tenemos mucha más habilidad que los franceses é italianos, pues hemos resuelto el problema de darnos leyes protectoras para la construcción naval, no tan solo sin gastar un céntimo, sino produciendo ingresos al Tesoro.

Las primas á la construcción naval en España.

Nos hemos ocupado largamente en el capítulo anterior de los estímulos dados á la construcción naval desde el tiempo de Enrique III, poniendo de manifiesto que durante los cuatro siglos últimos han existido en España leyes protectoras de la construcción naval, si bien rara vez se dió cumplimiento á sus preceptos.

Las primas á la construcción se han conservado en nuestro país en los tiempos modernos, aun en los en que el librecambio llegó

(1) Debe tenerse presente además que las subvenciones que se conceden en la vecina República á las líneas de navegación importan 25.574.728 francos, de modo que los auxilios que se otorgan á la marina mercante ascienden á 39 $\frac{1}{4}$ millones.

á su período álgido, invadiendo por completo las regiones oficiales (1), en cuyo período es excusado decir que no se dictó disposición alguna encaminada á favorecer á los industriales, y si alguna existía en nuestra legislación dándoles el menor estímulo, tal por ejemplo, como la de las primas á la construcción naval, los funcionarios de la Administración se encargaban de inventar prescripciones que desvirtuasen el texto de la ley.

Se hace mención frecuentemente en las disposiciones oficiales y entre ellas en el último Real decreto sobre la materia de 23 de Octubre último (1894), de la ley de 25 de Junio del 80, pero en ningún precepto de ésta se impone taxativamente la obligación del viaje directo á Asia ó América para tener derecho á la prima de construcción, ni se establece como condición precisa para acogerse á los beneficios de dicha ley que el arqueo del buque haya de ser superior á 130 toneladas, si bien en el artículo 2.º de la misma (véase página 313) se hace referencia al artículo 5.º del Real decreto de 12 de Julio de 1869 (página 312) que fija límite inferior al tonelaje y se dice que la concesión se hará en los términos y con las formalidades establecidas.

En las leyes sobre la materia que existen y han existido en el extranjero no se han consignado jamás estas limitaciones de tonelaje ni la condición precisa del viaje directo á Asia ó América para poder disfrutar de los beneficios de la prima.

Y hechas estas indicaciones, veamos cuán gravosas han sido al Tesoro en España las primas á la construcción.

Hemos pedido particularmente á la Dirección General de Aduanas una nota de las cantidades por este concepto satisfechas en los últimos catorce años, cuya nota es muy curiosa y creemos conveniente insertarla á continuación, tal como ha llegado á nuestras manos, la cual dice así:

«Durante los años 1880 á 1894, ambos inclusive, sólo se han

(1) En el *Apéndice núm. III* podrá verse un estado que manifiesta el número de buques construídos en nuestros astilleros con derecho á la prima de construcción e importe de ésta, en cada uno de los años comprendidos entre 1865 y 1879, ambos inclusive.

instruido en este Centro los expedientes sobre pago de prima de construcción de buques, que siguen:

Número del expediente	Nombre del buque.	Provincia.	Interesado.	Cantidad exorbitante. — Pesetas.
(1) 35-1/80	Joven Pura	Alicante	Leonardo López	Negado
(2) 35-1/83	Tola	Coruña	Lázaro Fernández	17.674,80
35-2/83	Altagracia	Barcelona	Joné y C. ^a	1.895,50

NOTA. El expediente 35-2/83 aparece sin tramitar.

(1) La goleta *Joven Pura* fué construída en el astillero de Villajoyosa el año 1877.

(2) La corbeta *Tola* se construyó en el astillero de la Graña del Ferrol (Coruña) el 1882 y el abono de las 17.674,80 pesetas, fué acordado por R. O. de 15 de Enero 1883.»

La nota precedente nos manifiesta cuán sabios fueron los autores de las Ordenanzas de Aduanas en cuyos apéndices figuran las prescripciones de referencia, quienes pueden estar orgullosos de su obra, pues los resultados han respondido admirablemente á sus propósitos: en el periodo de doce años, á contar desde el 16 de Enero de 1883, no ha tenido que satisfacer el Tesoro un solo céntimo por el concepto de primas á la construcción naval.

En otro país mejor constituido que el nuestro hubiera llamado seguramente la atención de los centros oficiales, de los estadistas, de los legisladores, de los hombres políticos; la ineficacia de la ley, pues prescindiendo por un momento de si las primas son ó no convenientes, es un hecho que existen en nuestra legislación, y que en los últimos doce años no se ha construído un solo buque con opción al mencionado beneficio, de modo que si estos estímulos á los constructores son convenientes, debían haberse variado las condiciones en que se hacía la concesión, y si no lo fueren, lo lógico y natural era derogarlos. Lo contrario, es una burla que se hace al país, consignando en los Aranceles unas ventajas completamente ilusorias para nuestros industriales.

En España no se dá publicidad á los datos relativos á las construcciones navales llevadas á cabo en el país, ni á las primas otorgadas, por el contrario de lo que es costumbre practicar en otras naciones en donde se toma con gran interés cuanto se relaciona con todos los servicios de la marina comercial. De Italia, por ejemplo, tenemos á la vista los dos anuarios últimos publicados por la Dirección de la marina mercante, correspondiente al 31 de Diciembre de 1892 el primero, y á la misma fecha de 1893 el segundo, y es excusado decir si contendrán noticias de interés teniendo respectivamente 966 y 904 páginas respectivamente.

Pero todo hace creer que empiezan á soplar vientos más favorables para la industria nacional en lo que respecta á las construcciones navales; así parece desprenderse al menos del Real decreto de 23 de Octubre de 1894, por el que se deroga la prescripción relativa á la obligación del viaje á un puerto de América ó Asia para tener opción al beneficio de la prima.

Nosotros nos felicitamos de que haya sido borrada de nuestra legislación esta imposición injusta, pero ha sido necesario para conseguirlo que pesara en las esferas oficiales toda la influencia de la importante Compañía Trasatlántica, y de su dignísimo presidente el Sr. Marqués de Comillas, que tanto se ha interesado siempre por la producción nacional.

Pero este Real decreto (que insertamos íntegro en la página 318) nos ha causado cierta sorpresa, pues se dice en la exposición del mismo que «con el objeto de fomentar el desarrollo de la industria de construcciones navales en España, se dispuso por la ley de 25 de Junio de 1880 que la prima concedida á los constructores de buques nacionales quedara fijada en 40 pesetas por cada tonelada de arqueo, abonables mediante el cumplimiento de determinadas prescripciones, que están contenidas en la segunda parte del apéndice 33 de las Ordenanzas», etc.

Se hace referencia en este Real decreto á la ley de 25 de Junio de 1880 y al apéndice 33 de las antiguas Ordenanzas de Aduanas, desentendiéndose completamente del punto 2.º de la disposición 13.ª de los Aranceles de Aduanas de 31 de Diciembre de 1891, los

cuales están en vigor desde 1.º de Febrero de 1892 y conceden una prima de 75 pesetas á los buques de vapor cuyo casco fuere de hierro ó acero.

Por lo que respecta al *Joaquín Piñalugo*, pudiera explicarse talvez esta anomalía, por ser anterior su construcción al 1.º de Febrero de 1892, aunque el Real decreto de concesión lleve la fecha de 23 de Octubre de 1894.

Pero vienen las nuevas *Ordenanzas generales de la Renta de Aduanas*, las cuales parece que debieran ajustarse á la legislación arancelaria vigente, y vuelve á repetirse en ellas la misma omisión.

El apéndice núm. 17 de dichas Ordenanzas (1) dice textualmente lo siguiente: «En cumplimiento del artículo 2.º de la ley de 25 de Junio de 1880, se abonará á los constructores de buques españoles la prima de 40 pesetas por cada tonelada de arqueo (2,83 metros cúbicos), de las que en totalidad midan las embarcaciones que aquellos construyan, previo cumplimiento de las siguientes reglas:»

Y no nos explicamos las razones que haya podido tener la Dirección general del ramo para dejar de consignar en dicho apéndice la prima de 75 pesetas por tonelada, á que tienen derecho los constructores de buques de vapor de hierro ó acero.

Y ya que nos ocupamos de las primas á la construcción naval, y siendo éste uno de los medios más eficaces para estimular la industria de las construcciones navales, debemos indicar las que consideramos conveniente se fijen en España.

Para juzgar con algún acierto sobre este particular hay que tener presente en primer término el extraordinario desarrollo de dicha industria en el Reino Unido, de que nos ocupamos en el Capítulo V, el exceso de producción y precios poco remuneradores á que allí se ha llegado, las dificultades con que habrán de tropezar los constructores en España, muy especialmente en los primeros años, y los medios de protección que están en práctica en otras naciones, tales como Francia é Italia, así como en Austria y en Hungría.

(1) *Gaceta de Madrid*. — 30 Noviembre 1893.

Ante todo debemos consignar que, aparte de otras ventajas que señalaremos más adelante, consideramos necesario el establecimiento de primas por los conceptos siguientes:

Construcción de cascos metálicos y de madera de los buques de todos portes,

Construcción de los cuerpos flotantes de hierro ó acero para el servicio de los puertos,

Construcción de las máquinas de vapor marinas motoras y auxiliares,

Construcción de los generadores para las mismas,

Reparación de las máquinas de vapor marinas motoras y auxiliares y reemplazo de sus generadores.

Las primas á la construcción que deben abonarse en España en virtud de la disposición 43.^a del Arancel de Aduanas vigente son las siguientes:

40 pesetas por cada tonelada de arqueo bruto de las que en totalidad midan los buques de madera,

75 pesetas por igual tonelada de las de vapor de casco de hierro, acero ó construcción mixta, y

55 pesetas por la misma unidad de los buques de vela con casco metálico ó de construcción mixta.

Hemos hecho ya mención de las limitaciones establecidas relativas al mínimo de tonelaje y á otra prescripción, abolida ya afortunadamente, la del viaje directo á Asia ó América.

Los cascos de los buques de construcción mixta no tienen derecho á la prima en Italia, según se establece en el artículo 3.^o de la ley de 6 de Diciembre de 1885.

En la ley francesa vigente de 30 de Enero de 1893, están equiparados con los cascos de madera en cuanto al goce de la prima.

La construcción mixta, que nunca llegó á adquirir gran desarrollo, ha desaparecido ya en la marina mercante, y no vale la pena de tenerse en cuenta en la ley.

En las estadísticas del *Lloyd* de buques de 100 ó más toneladas aparecen englobados los buques de madera y de construcción

mixta, y entre unos y otros fueron construídos en el Reino Unido durante el año 1893 (véase página 134), 7, que median 917 toneladas, y 136 con 784.487, de hierro ó acero.

Y volviendo á nuestro Arancel de Aduanas, debemos hacer notar, que en los buques de madera no se hace distinción entre los vapores y veleros, pero puede asegurarse desde luego que todos los que se construyan de este material carecerán de motor.

Respecto á los de casco metálico se establece la diferencia entre los de vapor y de vela, asignando á los primeros la prima de construcción de 75 pesetas por tonelada de arqueado bruto, y 55 á los segundos, cuya distinción no existe en la legislación de otros países.

Nosotros entendemos que la prima de 75 pesetas es razonable para ser aplicada á toda clase de cascos de hierro ó acero, bien sean de buques de vela ó de vapor, sin fijar límite inferior de tonelaje ni otras restricciones, siempre que se establezcan además, según se ha indicado ya, primas especiales para las máquinas de vapor marinas, tanto motoras como auxiliares y sus calderas correspondientes, que llevan los buques de vapor.

Las embarcaciones de madera deben tener también todas opción á la prima, lo mismo las de un arqueado superior á 130 toneladas que las de menos porte. Han perdido gran parte de su importancia, como hemos dicho anteriormente, y no creemos que debe concedérseles sino ventajas muy moderadas, considerando suficientes 30 pesetas por cada tonelada de arqueado que midan las de 130 ó más toneladas, y 20 pesetas por la misma unidad, á las de un tonelaje inferior á 130.

También consideramos justo que los buques de todas clases que se alarguen ó transformen en los astilleros del país disfruten por cada tonelada de aumento que resulte en el arqueado del buque, por efecto de dicho alargamiento ó transformación, la misma prima señalada á la clase en que se halle comprendido el buque, y que los que sufrieren la transformación en el extranjero paguen á la Administración á su vuelta un derecho igual al importe de la prima que les hubiera correspondido de haberse hecho la obra en España.

Somos asimismo de parecer que debe darse algún estímulo, como en la ley italiana, á la construcción de otros cuerpos flotantes de hierro ó acero destinados en los puertos al transporte de pasajeros y mercancías, principalmente de carbón y de agua; como lanchas de vapor, gabarras ó barcazas, algibes con motor ó sin él, así como también á las dragas de vapor, señalando á cada uno de estos cuerpos flotantes 35 pesetas por cada tonelada de arqueo de las que en totalidad midan.

Nos hemos ocupado con extensión de las leyes que existen en Francia y en Italia para amparar la marina mercante, en las que se conceden ventajas por la construcción de buques de vela y de vapor.

En el *Apéndice I* se insertan las leyes que sobre la materia rigen en Austria y en Hungría. En Austria no se otorgan beneficios directos á la construcción naval mercante, pero los buques de producción nacional tienen una bonificación en las primas anuales.

En cuanto á Hungría, haremos notar que se trata de conceder ventajas más positivas á los constructores, estimulando el establecimiento de astilleros destinados á la construcción naval mercante en Fiuma, y encaminado á este fin acaba de presentar el Ministro de Comercio á la Cámara húngara (Noviembre de 1894) un proyecto de ley pidiendo que se abra un crédito de 200.000 coronas para primas á las construcciones navales.

El Gobierno se propone conceder á los constructores húngaros las primas siguientes:

De 30 á 60 coronas por tonelada de arqueo á los buques de hierro ó acero.

De 10 á 25 coronas por la misma unidad á los buques de madera.

De 10 á 15 coronas por cada 100 kilogramos de motores y máquinas accesorias suministrados por la industria nacional.

De 6 á 10 coronas por cada 100 kilogramos también, de calderas y tubería de la misma procedencia.

La concesión de las primas deberá hacerse en la proporción en que se emplearen materiales de producción nacional en la construcción de buques y máquinas.

Y pasemos ahora á decir algo de la protección que debe dispensarse al aparato motor, á los auxiliares de á bordo y á los generadores que los alimentan, que fueren de producción nacional.

Tanto en Francia como en Italia se conceden primas á la construcción de máquinas motoras y auxiliares, como repetidas veces se ha dicho.

En la vecina República, en donde se otorgaban 12 francos por quintal métrico de máquinas y calderas en virtud de la ley de 1881, hubo que elevar á 15 en la hoy vigente de 1893, por no considerar aquella suficiente.

En Italia, según indicamos anteriormente, se toma para unidad de las máquinas y aparatos auxiliares el caballo indicado, concediéndose por cada uno de éstos que desarrollen las máquinas 12,50 liras.

Es difícil hacer la comparación entre las primas que disfrutaban en Francia y en Italia los constructores de máquinas, pues la relación entre los pesos de éstas y los caballos indicados correspondientes no es la misma, según sean de doble, triple ó cuádruple expansión, y menos para las máquinas auxiliares de á bordo, y aun dentro del mismo tipo varia también, según sea mayor ó menor la potencia de las máquinas.

Pero si nos fijamos en las de triple expansión, que son hoy las más comunes, y tomamos entre ellas varias cuya potencia varíe entre 1.000 y 5.000 caballos indicados, tendremos para las primeras una relación de 0,88 entre el número de caballos y el de quintales métricos de peso de las mismas, y 1,32 para las de 5.000, resultando 1,156 para promedio entre distintas máquinas comprendidas entre los límites indicados, y con este coeficiente, la prima de 12,50 liras por caballo indicado corresponde á la de 14,44 liras por 100 kilogramos de peso de las máquinas, la cual, como se ve, es casi la misma que tienen en Francia.

Para las máquinas motoras, así como para los aparatos mecánicos auxiliares de nueva construcción movidos al vapor usados para facilitar las maniobras y faenas de á bordo como son, los cabrestantes, molinetes, bombas, servomotores, pescantes ó grúas,

chigres y ventiladores, y la tubería de conducción de vapor de los mismos, así como los dinamos; somos de parecer que debe concederse una prima de 16 pesetas por cada 100 kilogramos de peso.

En cuanto á las calderas, no creemos que esté justificado el que se les asigne una prima tan elevada como á las máquinas; su construcción es más fácil, su precio por la misma unidad es menor, y consideramos que para éstas son suficientes 12 pesetas por quintal métrico.

Pero no sólo hay que dar estímulo para la producción de toda clase de motores y generadores con destino á buques de nueva construcción, sino que debe también procurarse que se lleven á cabo en el país las reparaciones ó transformaciones de máquinas y calderas ó reemplazo de las mismas, señalando respectivamente las mismas primas ya mencionadas: de 16 pesetas por cada 100 kilogramos de peso por las partes nuevas instaladas á bordo en las transformaciones ó reparaciones que sufrieren las máquinas motoras ó auxiliares; y de 12, por la misma unidad, por el reemplazo de las calderas.

Si las reparaciones ó transformaciones de máquinas y calderas ó el reemplazo de unas ú otras se llevaran á cabo en el extranjero, debería el buque á su vuelta á España pagar á la Administración un derecho igual al importe de la prima que hubiera tenido derecho á percibir de haberse hecho la obra en el país.

La devolución de derechos arancelarios.

La franquicia de derechos arancelarios para los materiales y efectos introducidos del extranjero con destino á las construcciones navales y á las máquinas de vapor marinas, tomada de la legislación francesa, no ha dado resultado alguno en España, como no lo dió en la vecina República, ni en Italia donde también se estableció.

La ley de la marina mercante de Francia de 19 de Mayo de 1866, que tan perjudicial fué para los astilleros de aquel país, concedió á los constructores la franquicia indicada, que se conservó en la

ley de 17 de Marzo de 1879, quedando abolida al aprobarse la de 29 de Enero de 1881.

En Italia se otorgó igual exención de derechos en las leyes de 19 de Abril de 1872, 30 de Mayo de 1878 y 31 de Julio de 1879, siendo derogada en la de 6 de Diciembre de 1885, en la cual quedó subsistente, y sólo con carácter provisional, pero nada más que para los materiales y efectos con destino á las reparaciones ó carenas de buques.

En España, como se ha dicho ya, se tomó el precepto de referencia de la ley francesa de 1866, pero tanto en Francia como en Italia se reconoció su ineficacia en leyes posteriores, y no obstante haber dado resultados tan poco satisfactorios en nuestro país, continúa vigente la franquicia y pesando principalmente sobre la industria siderúrgica nacional.

Debemos hacer notar además, que en las dos naciones citadas tuvo su razón de ser la indicada medida, que se estableció sólo á título de compensación por los perjuicios que se irrogaban á los constructores nacionales con la libre ó casi libre introducción de buques de procedencia extranjera, la cual no ha existido en España.

Y es tanto más de extrañar que no haya desaparecido de nuestra legislación la franquicia de referencia, cuanto que no sólo piden su supresión las industrias perjudicadas, sino que hasta los mismos interesados en su conservación, como la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona y la Compañía Trasatlántica de Cádiz, según se ha dicho ya, reconocieron la injusticia de precepto en sus contestaciones al Interrogatorio de la Comisión arancelaria, y solicitaron su abolición, si bien la última con algunas ligeras salvedades.

Esta franquicia de derechos arancelarios no ha estimulado en lo más mínimo las construcciones navales ni las reparaciones de cascos y máquinas, como lo prueban las exiguas cantidades reintegradas á los industriales por el concepto indicado.

Hemos reunido, no sin gran trabajo, los datos anuales relativos á la devolución de derechos arancelarios en el periodo de 24 años

á contar desde 1870, en que se puso en vigor la franquicia, hasta fin de 1893, y el promedio anual del importe de la devolución en los 24 años ha sido de 49.040 pesetas, habiendo alcanzado el máximo con 119.272 pesetas en 1889 y el mínimo con 13.609,79 en 1882.

A continuación insertamos el estado con los datos de referencia:

Sumas anuales satisfechas á los constructores de buques y de máquinas en concepto de «Devolución de derechos», adeudados por los mismos por materiales y objetos importados del extranjero, é invertidos en las construcciones, carenas y reparaciones de buques y máquinas de vapor, desde que se puso en vigor el Decreto-ley de 22 de Noviembre de 1868 hasta fin del año 1893:

Años.	Pesetas.	Años.	Pesetas.
* 1870	62.849,02	1882	13.609,79
1871	37.213,74	1883	(1) 30.344,89
1872	31.306,07	1884	47.020,00
1873	26.497,27	1885	29.556,00
1874	23.733,84	1886	48.225,00
1875	104.617,32	1887	69.342,00
1876	51.984,62	1888	53.366,00
1877	117.190,75	1889	119.272,00
1878	56.379,25	1890	35.011,00
1879	62.539,91	1891	23.079,00
1880	24.387,11	1892	22.596,00
1881	17.240,50	1893	69.538,00

Con el fin de que pueda apreciarse con toda exactitud la ineficacia de la devolución, consideramos conveniente consignar por Aduanas, para el decenio que termina en 31 de Diciembre de 1893, los datos relativos al particular suministrados por la Dirección General del ramo, los cuales van en el estado siguiente:

(1) Nos falta el dato oficial correspondiente á 1883 y para completar el estado hemos tomado para aquél, el promedio entre el año precedente y el inmediato.

NOTA de las cantidades devueltas por derechos de materiales importados para construcciones navales, durante el decenio de 1884 á 1893, con expresion de las aduanas en que se hizo la devolución.

ADUANAS	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	TOTAL
Alicante	0	0	200	0	0	0	0	0	206	0	406
Almería	0	0	0	0	348	0	0	410	0	0	758
Palma	4.385	0	0	803	404	7.177	4.034	312	0	1.317	12.492
Barcelona	20.686	9.172	26.015	37.464	6.417	109.064	25.069	11.592	12.030	13.507	307.625
Cádiz	2.849	10.204	16.024	0	1.076	0	4.943	2.982	6.906	5.878	50.862
Vinaroz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Coruña	0	2.888	1.482	0	3.708	0	0	0	0	13.652	21.730
Port-Bou	0	0	0	0	351	0	0	0	0	2.075	2.426
Motril	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
San Sebastián	4.940	1.732	0	0	974	0	0	0	0	0	4.052
Huelva	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rivadeo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Málaga	0	0	0	0	0	520	0	0	628	0	3.820
Cartagena	4.038	0	0	4.634	0	0	0	0	0	0	0
Gijón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vigo	0	0	0	0	1.418	0	0	0	0	0	1.418
Santander	3.113	928	4.840	99	879	37	3.448	5.970	1.354	33.109	9.744
Sevilla	0	0	1.021	0	34.825	1.761	0	0	0	0	78.049
Tarragona	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Valencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bilbao	0	5.232	4.043	9.282	3.569	713	517	1.804	4.463	0	23.623
TOTAL PTAS.	47.920	29.556	48.225	69.342	53.366	119.272	35.014	23.070	22.506	60.538	517.005

Para la construcción naval y la de las máquinas hay que introducir todavía mucho del extranjero, aun utilizando todos los recursos con que puede brindarnos la industria del país, como es obligatorio hacerlo en los contratos de la marina militar, y á título de curiosidad damos á continuación la nota aproximada, pues podrá haber en ella alguna omisión, de lo satisfecho hasta fin de 1894 por los Astilleros del Nervión en concepto de derechos arancelarios.

Cantidades pagadas á las Aduanas de la Península por los Astilleros del Nervión en los últimos seis años en concepto de derechos arancelarios, por materiales y efectos introducidos del extranjero con destino á los cruceros y á los talleres:

	Con destino á los cruceros.	Con destino á los talleres	TOTAL
	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
Pagado por la Sociedad en 1889.	53.520,43	152.310,20	205.830,63
» » » en 1890.	200.704,64	281.784,39	491.489,03
» » » en 1891.	149.290,97	199.926,22	349.217,19
» » » en 1892, hasta la incautación	48.645,75	21.226,07	69.871,82
Pagado por la Dirección Técnico- Administrativa hasta 31 de Di- ciembre 1892	330.058,91	8.893,17	338.952,08
Idem id. en el año 1893	400.566,87	10.761,48	411.328,35
Idem id. en el año 1894	416.127,10	205,10	416.332,20
PESETAS.	1.607.914,67	675.106,63	2.283.021,30

Derechos arancelarios de los buques á su introducción en España.

Hemos visto anteriormente que en los últimos 12 años no ha tenido que desembolsar un céntimo el Tesoro, en concepto de primas á la construcción naval.

La devolución de derechos arancelarios, como hemos dicho ya, ascendió por término medio á 49.040 pesetas en los 24 años que ha estado en vigor (1870 á 1893) dicha devolución, de modo, que si bien no ha sido un abono hecho directamente por el Tesoro, la Renta de Aduanas se ha visto privada anualmente de este ingreso.

Ahora bien, en el *Apéndice III* podrán verse los derechos arancelarios adeudados por la introducción de buques en España en los últimos 45 años, que producen un ingreso real y positivo. Simultáneamente se aumentaron en los Aranceles que empezaron á regir en 1.º de Febrero de 1892 las primas á la construcción naval y los derechos arancelarios para la importación de buques. El aumento de las primas no dió, sin embargo, ningún resultado, por las razones expuestas. En cuanto á los derechos de introducción de las embarcaciones, que se elevaron al duplo en los mencionados aranceles, tienen que producir necesariamente aumento en la Renta de Aduanas.

El promedio anual de estos derechos en el decenio anterior al arancel vigente (1881 á 1890) fué de 353.203 pesetas y de 418.770 en los últimos cuatro años.

La devolución de derechos arancelarios en los mismos periodos de tiempo ascendió respectivamente á 46.305 y 38.404 pesetas por año, de modo que los auxilios prestados por el Gobierno á las industrias marítimas han sido negativos, pues en vez de ser una carga para el Tesoro, han producido anualmente un beneficio por término medio, en los años del decenio mencionado, de 306.898 pesetas; y de 380.366, con posterioridad al 1890.

Y hechas estas indicaciones, pasemos á exponer nuestras ideas respecto á los derechos de importación de buques.

Es indudable que la legislación arancelaria de España, en lo que se relaciona con los derechos que hayan de satisfacer á su introducción las embarcaciones de procedencia extranjera, debe amoldarse á la de los demás países con cuyos armadores tienen que luchar los nuestros en el comercio exterior, y con el fin de podernos formar juicio más exacto sobre este particular hemos creído conveniente consultar los aranceles que rigen en las naciones del Continente, de los que entresacamos los datos siguientes:

De los datos precedentes se desprende que nuestros armadores se encuentran en situación desventajosa con relación á los extranjeros.

Los derechos de introducción de Rusia son elevadísimos, lo cual no es de extrañar en esta nación, cuya política comercial está basada en la prohibición, para gran número de artículos.

Vienen después Turquía y Suiza, con el 8 por 100 al avalúo, y aun estos serán en muchos casos inferiores á las 25 pesetas del Arancel español, pues basta para ello con que el precio de la tonelada sea menor que 312,50 Ptas.

En cuanto á Austria, los derechos de introducción que llevamos indicados son inferiores á los nuestros.

Y descartadas estas cuatro naciones, el régimen de todas las demás puede decirse que es la libre introducción.

Ahora bien, no es de Rusia, Austria, Turquía y Suiza de donde pueden temer nuestros armadores la competencia, y parece equitativo que se ponga en manos de éstos el instrumento de su trabajo, en las mismas condiciones en que pueden adquirirlo los de aquellas naciones de quienes tienen que defenderse en esa guerra de fletes, cada día más acentuada, que están obligados á mantener, y por esta razón consideramos conveniente la supresión de los mencionados derechos ó que se hiciese por lo menos en ellos una reducción importante, no debiendo exceder en ningún caso los que se establezcan, de 5 pesetas por tonelada de arqueo.

Y es tanto más necesaria la supresión ó reducción de los derechos arancelarios mencionados, cuanto que hay buques de otras naciones tales como Italia y Francia que, como es sabido, disfrutan de primas á la milla navegada.

Y antes de terminar lo que con los derechos de introducción de buques se relaciona, debemos consignar que se ha dado recientemente el caso de que una casa naviera que ha adquirido un vapor en Inglaterra para hacer el comercio de exportación de puertos españoles, con el fin de eludir el pago de las 25 pesetas de derechos por tonelada que tenía que satisfacer en España, lo ha puesto en bandera francesa, y se dice también de otro armador, aunque

no nos consta, que se propone abanderar sus buques en Noruega.

Pero hay en España, como en otros países, una navegación privilegiada, que es la de cabotaje, la cual está libre de la concurrencia extranjera, y esos derechos de introducción que hoy existen en nuestro país, aumentados en la proporción necesaria, pudieran conservarse exclusivamente para las embarcaciones adquiridas con destino á este servicio.

La construcción de buques para el cabotaje quedaria de este modo amparada sin necesidad de recurrir á las primas de navegación, que recargarían el Presupuesto, por medio de la aplicación de derechos arancelarios, pero consideramos insuficientes las 25 pesetas por tonelada que hoy existen, siendo de parecer que deben elevarse á 35 ó 40 si la protección ha de ser eficaz.

Otro medio que pudiera también emplearse para estimular la producción de buques que hubieren de destinarse á este servicio es la exención por cierto número de años, á los de construcción nacional, del pago de derechos reglamentarios en los puertos, exceptuándose los arbitrios locales destinados á las obras de éstos.

VI.

LAS PRIMAS Á LA NAVEGACIÓN

Las primas á la navegación deben otorgarse solo á los buques de construcción nacional.—Razón de más peso en apoyo de las primas á los de procedencia extranjera.—Limitaciones en la ley italiana.—Restuaciones en Francia á causa del coeficiente de decrecimiento.—Ventajas en aquella nación al cabotaje internacional.—Corrientes opuestas á favorecer la construcción extranjera.—Subvenciones ó primas en Austria y en Hungría á los buques construidos en el país y á los procedentes del extranjero.—Inconvenientes de este sistema para la implantación de la construcción naval mercante.—Variaciones en el material de nuestra marina mercante.—Participación de la bandera nacional en el movimiento de navegación exterior.—Opiniones favorables en Francia á la navegación de vela.—Flota de la importante casa Bordes de Burdeos.—Buques de acero de gran porte de la misma.—Limitadas aplicaciones de los buques de vela.—Ventajas exageradas concedidas á los mismos en la ley vigente en Francia.—Construcción de veleros en los astilleros franceses.—Primas á la navegación que deben otorgarse en España.—Los buques auxiliares en Francia y en Italia.—Condiciones exageradas de los nuevos reglamentos franceses para poder optar á la sobre-prima de 25 por 100.

Nos hemos ocupado ya de las primas á la construcción y de otras ventajas que conviene dar á nuestros industriales para estimular la producción de buques mercantes en España, pero hemos dicho también repetidas veces que consideramos de absoluta necesidad para conseguir los resultados apetecidos el concurso de las primas á la navegación para los de construcción nacional.

Nosotros entendemos que debe favorecerse á nuestros armadores poniéndolos en condiciones de poder luchar con los extranjeros en el comercio exterior, y por eso hemos abogado porque sea libre ó poco menos la introducción de buques, pero consideramos al propio tiempo que esta es la única concesión que puede hacerse á la construcción extranjera, y que las ventajas pecuniarias que se otorguen bajo la forma de primas á la navegación deben reservarse exclusivamente para los buques de producción nacional.

La razón de más peso que podría alegarse en apoyo de las primas á la navegación para los buques de procedencia extranjera es que á los de nuestra matrícula se les coloca en una situación de in-

ferioridad con relación á los franceses é italianos para la lucha de fletes que tienen que sostener con éstos.

En la ley italiana del 5 de Diciembre de 1885 se concedió el derecho de poder optar á la prima de navegación de altura de 65 céntimos de lira por cada tonelada de arqueo neto y 1.000 millas de recorrido á los buques de construcción nacional, así como también á los de procedencia extranjera matriculados en aquel Reino al promulgarse la ley, y á los que se abanderasen en el plazo de un año á contar de dicha promulgación, poniendo por limite para poder disfrutar de este beneficio la edad de 15 años para los buques de vela y de 10 para los de vapor.

Resulta pues, por una parte, que ningún buque introducido en Italia con posterioridad al 5 de Diciembre de 1886 tiene derecho al goce de la prima, y por otra, que con las limitaciones de edad que se llevan indicadas, queda también reducido el número de los de procedencia extranjera que tienen opción al indicado beneficio.

La prima de 65 céntimos de la ley italiana es constante, permaneciendo la misma en el primer año que en el décimo de duración de aquélla.

Respecto á Francia debe tenerse presente que las primas á la navegación de altura por tonelada de arqueo bruto y 1.000 millas de recorrido tienen un decrecimiento anual constante á contar del año de la construcción, las cuales quedan anuladas:

Para los buques de vapor de madera	el año	19.º
» » » de hierro	»	28.º
Para los buques de vela de madera	»	22.º
» » » de hierro	»	29.º

Según la ley vigente en la vecina República, los buques de construcción extranjera abanderados antes de la promulgación de la de 29 de Enero de 1881 fueron asimilados para el goce de la prima á los de construcción francesa.

Ahora bien, si nos fijamos en los buques construidos en el año 1880, por ejemplo, tendremos, que aparte de ser de tipos anticuados y de condiciones muy desventajosas comparadas con las de

los buques modernos, las primas que les corresponderán en el año 1895 se habrán reducido:

- La de francos 1,10 de los buques de vapor, á
 - » 0,20 si son de madera, y á
 - » 0,50 si son de hierro;
- y la de francos 1,70 de los buques de vela, á
 - » 0,50 para los de madera, y
 - » 0,80 para los de hierro.

En cuanto á los buques destinados á la navegación de altura de construcción extranjera abanderados después de la promulgación de la ley de 29 de Enero de 1881 y antes del 1.º de Enero de 1893, sólo les alcanza la mitad de la prima, de modo que teniendo en cuenta el coeficiente del decrecimiento anual, para los buques construidos en el año 1881, por ejemplo, se reducirá dicha prima de

- francos 1,10 de los vapores, á
 - » 0,13 para los buques de madera y
 - » 0,27 para los de hierro ó acero;
- y la de francos 1,70 de los buques de vela, á
 - » 0,29 para los de madera y
 - » 0,43 para los de hierro.

Cuyas reducciones, como se ve, son muy importantes.

Los que salen extremadamente favorecidos con la ley vigente hoy en Francia son los destinados al cabotaje internacional introducidos del extranjero con anterioridad á la fecha de la promulgación de dicha ley que disfrutan de los dos tercios de la prima, estando equiparados para el goce de ésta á los de construcción nacional.

Pero de todos modos, las condiciones en que se encuentran los buques franceses é italianos de procedencia extranjera por efecto de las primas de navegación no son tan ventajosas como á primera vista parece, especialmente los destinados á la navegación de altura, de los que más podían temer la competencia nuestros armadores.

Las corrientes en las naciones de Europa son opuestas en general á favorecer la construcción extranjera. Ha existido en Francia

la semi-prima á la navegación de altura para los buques construidos fuera del país, como dijimos en el lugar correspondiente, que si bien dió resultados satisfactorios para la navegación, fué ruinoso para la producción nacional. Los astilleros franceses llegaron á estar en gran decadencia, quedando reducidos á los del Havre, Nantes, Burdeos, de la Loire y la Seyne, y habiendo desaparecido los de Dunkerque, Honfleur, Cherbourg, Granville, Saint-Malo, Paimbœuf, Bayona, etc.

La opinión contraria á dar estímulos para la adquisición de buques en el extranjero se puso bien patente en la discusión de la ley de la marina mercante en Francia, como lo hicimos notar oportunamente, al ser desechada en la Cámara de diputados la semi-prima que pedía la comisión, por 422 votos contra 106, y por 213 contra 27, el tercio de la prima que solicitó á nombre de los armadores un señor senador.

Se aproxima en Italia el término de la ley de la marina mercante, que es el 5 de Diciembre de 1895, y no creemos que en la que siga á la vigente se den ventajas á los buques de procedencia extranjera que en lo sucesivo se introduzcan en aquella nación, pudiendo asegurarse que lo más que se hará, será respetar las primas para aquellos que al amparo de la ley actual vienen disfrutando, los que no excedan de los límites de edad establecidos.

Hay además la circunstancia de que no consideramos conveniente favorecer el material anticuado que no reúne las ventajas y los perfeccionamientos introducidos en los buques modernos.

Debe aspirarse á que nuestros armadores trabajen en las condiciones más económicas. Si el buque de que se sirven en sus transacciones es de un tipo anticuado, si las máquinas ocupan una parte del espacio destinado á las mercancías, reduciendo considerablemente el esponente de carga, el útil del trabajo es defectuoso, siendo en estas condiciones muy difícil la lucha del armador, por querer utilizar un material que no responde á las necesidades modernas de los transportes marítimos, y la Administración no debe hacer sacrificios pecuniarios para sostenerlo.

Es cierto que, con el objeto de proteger la navegación que estaba

en decadencia en Austria y en Hungría se concedieron en el año 1893 subvenciones ó primas á los buques, tanto de producción nacional como de procedencia extranjera, otorgándose alguna bonificación á los primeros, pero entendemos nosotros que este procedimiento equivale á renunciar definitivamente á la implantación de la construcción naval mercante, necesitada en el día de efficacísima protección dados los bajísimos precios á que han llegado á producir los astilleros del Reino Unido.

Por lo que respecta á Hungría, hemos dicho ya, que al año de estar en vigor las subvenciones á la navegación presentó el Ministro de Comercio un proyecto de ley pidiendo otro crédito igual para otorgar primas á la construcción naval.

Fijémonos ahora en las ventajas que concede la mencionada ley austriaca de 27 de Diciembre de 1893, que podrá verse íntegra en el *Apéndice I*.

Existen en ella dos clases de subvenciones ó primas, una anual y la otra por viajes.

La prima anual que en virtud del artículo 3.º disfrutaban los buques austriacos durante los 15 primeros años de vida es, para los de vapor de hierro ó acero, de 6 florines, ó sean, 15 pesetas por tonelada de arqueo neto durante el primer año, con un decrecimiento anual constante de 5 por 100, de modo que un buque nuevo y con opción por lo tanto á disfrutar durante 15 años del beneficio de la prima, percibirá 146,25 pesetas por tonelada de arqueo neto durante este período de tiempo, siendo el promedio que corresponde por año 9,75 pesetas, y el correspondiente á los 10 primeros años, 11,42.

Si el buque es de producción nacional y se hubieren empleado en su construcción, la mitad por lo menos de materiales del país, teniendo la prima anual la bonificación de 25 por 100 que concede el artículo 4.º, el importe por tonelada á que tendría derecho en el mencionado período de 15 años sería de 182,81 pesetas, resultando el promedio anual por tonelada de arqueo neto 12,19.

Existen además en la ley las primas á la navegación ó por viajes, de cinco sueldos por tonelada y 100 millas de recorrido, otor-

gadas en la forma y con las limitaciones que se establecen en el artículo 7.º y las de amortización concedidas á los buques de altura ó de gran cabotaje en el artículo 6.º durante un periodo de 5 años para aquellos cuya vida excediera de 15.

La ley de Hungría relativa á las subvenciones, de 30 de Junio de 1893, tiene alguna semejanza con la de Austria.

Existen también en ella la prima ó subvención anual y otra por viajes ó á la milla navegada.

En virtud del artículo 2.º, la prima anual para los buques de vela de gran cabotaje es durante el primer año de 6 coronas por tonelada de arqueó neto, y de 9 para los de altura.

En cuanto á los de vapor, las que se les conceden son respectivamente de 9 y de 12 coronas, según que se dediquen al gran cabotaje ó á la navegación de altura.

El decrecimiento anual es de 7 por 100, y el periodo durante el cual deberán disfrutar los buques húngaros de estas ventajas se fija en 15 años.

La subvención por viajes ó á la milla navegada es de 5 céntimos de corona por cada 100 millas recorridas y por tonelada de arqueó neto.

La cantidad consignada en Presupuesto para estas subvenciones no podrá exceder de 200.000 coronas, pero como se lleva dicho anteriormente, se tratan de establecer también las primas á la construcción como en Francia y en Italia, y el Ministro de Hungría ha pedido al Parlamento con destino á este objeto, como se lleva indicado, un nuevo crédito de 200.000 coronas.

Digamos ahora dos palabras respecto á las variaciones que ha experimentado el material de nuestra marina mercante y de la participación que ha correspondido á la bandera nacional en el movimiento general de navegación del comercio exterior.

En el *Apéndice III* insertamos un estado del número de buques mayores de 50 toneladas de que se componía la marina mercante de España en 1.º de Enero de cada uno de los años que median entre 1877 y 1894, el cual nos pone de manifiesto que, si bien han disminuido considerablemente como en todas las naciones los

buques de vela, los de vapor, en cambio, han aumentado en una proporción mayor. Si nos fijamos en el año 1878, por ejemplo, veremos que el tonelaje de los veleros que era de 449.281 toneladas se había reducido en 1894 á 197.030 toneladas, pero al propio tiempo se triplicó el arqueo de los buques de vapor elevándose de 157.472 á 479.746 toneladas, y en cuanto al tonelaje total de buques de vela y de vapor que en 1878 era de 604.850 toneladas, en 1894 llegó á 676.776, lo que representa un aumento considerable si se tiene en cuenta que la potencia de transporte de los vapores está con la de los veleros en la relación de 3 á 1.

También se insertan en el mencionado apéndice estados relativos á la importación general de embarcaciones extranjeras en cada uno de los 45 años últimos, hasta el 93 inclusive, en los que podrá verse que ésta ha sido muy importante en algunos años de los que haremos mención.

En 1882 fué de 40.127 toneladas, de 54.761 en 1883, de 31.477 en 1889 y de 35.051 en 1893.

Respecto al movimiento de navegación de nuestra marina mercante en el comercio exterior, si bien no es nuestro ánimo hacer un estudio detenido sobre el particular, creemos deber consignar algunos datos relativos al mismo.

A continuación podrá verse un estado que manifiesta las importaciones y exportaciones en bandera nacional y el movimiento total en bandera nacional y extranjera de nuestro comercio exterior, de cinco en cinco años, en los últimos 30, (1863 á 1893) en el que podrá verse que, si bien el movimiento total tuvo un aumento de consideración, también fué de bastante importancia el que se llevó á cabo en bandera nacional.

La participación de nuestra bandera en el comercio exterior que en el año 1863 fué de 24,20 por 100, se elevó al 30,46 por 100 en 1868, descendiendo al mínimo de 18,80 en 1878, subiendo en 1883 á 21,03 por 100 y quedando en 19,80 en el año 93.

ESTADO de las toneladas de 1.000 kilogramos importadas y exportadas de la Península é Islas Baleares á las naciones extranjeras de Europa y posesiones españolas y naciones extranjeras de África, América, Asia y Oceanía en los años que se expresan, con la participación que correspondió á la bandera nacional.

Años.	BANDERA NACIONAL		BANDERA NACIONAL Y EXTRANJERA.		Participación de la bandera nacional. — Tanto por 100.
	Importación.	Exportación.	Importación.	Exportación.	
1863	255.547	222.951	1.215.392	761.428	24,20
1868	401.067	248.678	1.260.632	872.457	30,46
1873	290.071	477.182	1.034.688	2.323.714	22,84
1878	251.750	565.764	1.289.297	3.059.217	18,80
1883	696.575	931.056	2.222.127	5.514.487	21,03
1888	661.972	970.181	2.321.067	6.051.898	19,49
1893	840.765	1.290.260	3.318.737	7.441.774	19,80

Los datos consignados en el estado precedente nos ponen de manifiesto que en el periodo de 30 años mencionado la carga total transportada aumentó en la relación de 1 á 5,44, siendo esta relación para los transportes en bandera nacional de 1 á 4,45.

La navegación en bandera nacional ha aumentado, pues, considerablemente, y si bien el tanto por 100 de la participación de aquella en el movimiento general ha disminuído, no ha sido el descenso tan grande como podía esperarse del desarrollo extraordinario que ha alcanzado la marina mercante en algunas naciones, principalmente en el Reino Unido.

Ahora bien, dejando casi libres de derechos á su introducción en España los buques que hayan de destinarse al comercio exterior, aunque se aumenten algo para los que se importen con destino al cabotaje, no es de temer que pierda fuerzas nuestra marina mercante, por lo que respecta á los de procedencia extranjera, y en cuanto á los de producción nacional, con las primas á la construcción que llevamos propuestas y las de navegación de que nos

haremos cargo después, es de esperar que vengan en pocos años á reforzar nuestra matrícula.

Fijémonos ahora en las ventajas que gozan en la vecina República el cabotaje internacional y la navegación en buques de vela.

En la nueva ley de la marina mercante de Francia se ha hecho extensivo el beneficio de la prima, concediendo los dos tercios de de la que corresponde á la navegación de altura, á lo que allí se llama oficialmente cabotaje internacional, según se define esta clase de navegación en el artículo 1.º de la mencionada ley, pero no encontramos muy justificadas las ventajas otorgadas por este concepto, y por lo que respecta á España, la situación del Tesoro no permite pensar en hacer estas concesiones más que á la navegación de altura. El armador del cabotaje internacional encontrará siempre más facilidades para reclutar el personal de oficiales y marinería para sus buques, pues es sabido que en los mares de Europa no se corren las contingencias ni los riesgos inherentes al clima de las costas de Ultramar, y que las condiciones de la vida son mucho menos onerosas que entre trópicos.

Se han ensalzado tanto en Francia las ventajas de la navegación á la vela, lo mismo en la prensa que en el Parlamento, conforme lo hicimos notar oportunamente, y se han concedido tan grandes ventajas á los veleros en la ley vigente en aquella nación, que creemos conveniente decir algo relativo á esta clase de embarcaciones.

El empleo del vapor ha llegado á modificar por completo, y muy especialmente en los últimos veinte años, las condiciones de la navegación y del comercio marítimo.

Los buques de vapor hacen las navegaciones con mayor rapidez y seguridad, y los de vela están en gran decadencia en casi todas las naciones.

En los últimos años ha aumentado notablemente el tonelaje medio de los buques, tanto de vapor como de vela, como dijimos en la página 127 al ocuparnos de las construcciones en Inglaterra, pero los veleros de gran porte con casco metálico de los tiempos

modernos tuvieron sus predecesores en la época de las construcciones de madera.

Después de iniciada la navegación de vapor vinieron los famosos *clippers* americanos, siendo el mayor y más afamado entre todos el *Great Republic*, que podía cargar 5.000 toneladas, teniendo 98 m. 77 de eslora, 16,16 de manga y 12 de puntal, el cual hizo su primer viaje de New-York á Londres en 14 días, con una velocidad media de 9,6 millas por hora, cuyos buques tuvieron imitadores en el Reino Unido.

Entre los armadores franceses de buques de vela en los tiempos modernos merece mención especial la renombrada casa de Burdeos de Ant. Dom. Bordes é hijos, que contaba ya á fines del año 1890 con una flota de 32 buques.

En 1882 construyó el *Unión*, de cuatro palos y 2.120 toneladas de arqueo neto, al que siguieron otros varios de gran porte entre los que pueden citarse el *Cap Horn* de 2.608 toneladas, el *Nord* de 3.070 y el *Dunkerque* del mismo tipo que el *Nord*, construidos todos de acero en el Clyde.

El *Dunkerque*, que naufragó, iba aparejado de barca de cuatro palos, siendo su eslora 101 m. 50, con manga de 14 m. 18, un puntal de 9 m. 13, calado medio de 7 m. 78 y arqueo neto de 3.000 toneladas. Estaba dividido en compartimientos estancos, condición solo exigida hoy en Inglaterra á los buques de pasaje, y tenía doble fondo, llevando lastres de agua para poder hacer 1.900 toneladas con el fin de asegurar la estabilidad del buque y ponerlo en los calados convenientes.

Pero no detuvo aquí esta casa la marcha iniciada en la construcción de buques de gran porte. En 1890 pidió á los señores Henderson, de Glasgow, uno de extraordinarias dimensiones, el cual hizo su primer viaje en 1891. Es de cinco palos y de acero, tiene 115 metros de eslora, 15 de manga y 9 m. 45 de puntal á la cubierta superior, su arqueo neto es de 3.445 toneladas y la carga que puede transportar, 6.160. Toda la arboladura es de acero, incluso las vergas, llevando seis de éstas en cuatro de sus cinco palos. El promedio de la guinda á contar de la coz, mide 59 me-

tros, y el bauprés, de acero también, y enterizo, tiene 13 metros. El velamen total, repartido en 42 velas, es de 45.000 m.²

Esta clase de buques presentan dificultades para su maniobra, especialmente á la entrada y salida de los puertos, y solo con la ayuda de tres remolcadores y tomando toda clase de precauciones es como pueden hacerlo los grandes veleros del tipo de la *France*. También se han construido en los últimos años algunos de mucho porte para la marina inglesa, y este ejemplo ha tenido imitadores en Alemania, donde han aumentado mucho los buques de vela de cuatro palos.

En 1892 hizo construir en el Reino Unido una casa alemana el *Maria Rickmers*, que tenía la particularidad de estar dotado de máquinas de triple expansión de 650 caballos indicados para darle en completa carga y con buen tiempo una velocidad de 7 millas, y de llevar también doble fondo y lastres de agua, siendo su arqueo de 3.813 toneladas y la carga que puede transportar 5.700.

Con motivo de la pérdida del *Dunkerque* y de otro velero alemán se ha discutido en la prensa si esta clase de buques ofrecen toda clase de seguridades para la navegación, pero no podemos entrar en estas cuestiones.

Es nuestra opinión que el buque de vela, si bien no debe condenarse en absoluto, no puede tener en el día en competencia con el de vapor sino muy limitadas aplicaciones.

Por de pronto hay que descartarle del tráfico de cabotaje, y creemos que donde únicamente puede luchar con algún éxito es en las largas navegaciones, á que lo destinan los ingleses por lo general, empleándolo en carreras tales como las de la India ó de Australia.

Es sabido que los veleros de gran porte que hoy se construyen llevan algunos aparatos auxiliares de vapor, principalmente los chigres de carga y descarga, empleándose también á veces el mismo motor para el servicio de las anclas, y en algún caso raro se aplica asimismo al gobierno del timón. Pero en el día se van generalizando los aparatos eléctricos para los objetos indicados por resultar más económicos y seguros y poderse prescindir con ellos

de la tubería que, partiendo de una sola caldera, tiene que ir á distintos sitios del buque, algunos de ellos muy distantes, cuya tubería es más costosa y de más difícil conservación que los conductores eléctricos.

Nosotros somos de parecer que se han ponderado demasiado en la vecina República las excelencias del buque de vela, pues entendemos que, como decia el Ministro de Comercio, Mr. Siegfried, al discutirse la ley francesa (véase página 79) los veleros disminuyen y van desapareciendo como han desaparecido las diligencias ante los ferrocarriles, y no consideramos acertado concederles ventajas tan extraordinarias.

Estos disfrutan hoy en Francia de una prima á la navegación de francos 1,70 por tonelada de arqueado bruto y 1.000 millas de recorrido. El decrecimiento por año para los buques de madera es 0,08, y 0,06 para los de hierro y acero, resultando por lo tanto un promedio de prima para los diez años, de francos 1,34 para los primeros y francos 1,43 para los segundos, por tonelada de arqueado bruto y 1.000 millas de recorrido.

Para calcular la importancia de esta prima es preciso saber el número de millas que por término medio navega uno de estos buques al año.

La Comisión parlamentaria francesa estimaba en 40.000 millas anuales el recorrido medio para los vapores, y en 16.000 para los veleros.

Las estadísticas de la Dirección de Aduanas de Francia, como se lleva dicho en la página 52, no dan separadamente las navegaciones verificadas por los buques de vela y de vapor; en cambio las italianas (véase páginas 104 y 105) arrojan en los siete primeros años de duración de la ley un promedio de 28.500 millas para los buques de vapor y 13.000 para los de vela.

Tomando para recorrido medio anual las 16.000 millas de la Comisión francesa, tendremos que, á razón de francos 1,43 por tonelada de arqueado y 1.000 millas de recorrido, serán francos 22,88 por tonelada los que habrá que satisfacer por término medio en cada año al armador, ó sean 228,80 por la misma unidad, durante

el decenio que abarca la ley, y añadiendo á esta cantidad los 65 francos de prima á la construcción, vendremos á parar en que entre el armador y el constructor habrán percibido en el indicado decenio 293,80 francos por tonelada de arqueo bruto del buque. Con 13.000 millas de recorrido, el promedio anual por tonelada que habria que abonar seria 18,59 pesetas, 185,90 por la misma unidad en todo el decenio, y 250,90, añadiendo la prima de construcción.

Para los buques de madera de más de 150 toneladas esta cantidad seria de 254,40 francos con 16.000 millas navegadas y disminuyendo proporcionalmente para 13.000, pero resultando en todos los casos más del importe del buque, lo cual no está justificado.

Para los buques de vapor, la prima anual por tonelada de arqueo bruto con el recorrido de 40.000 millas de la Comisión francesa seria, para los de madera, de 33,20 francos; y de 36,80 para los de hierro, ó sean 332 y 368 francos respectivamente, en el decenio de duración de la ley.

Estas ventajas, como es consiguiente, han estimulado la construcción de grandes veleros en Francia, haciendo bajar los precios en un 20 por 100.

En los talleres del Loire se construyen cuatro fragatas de acero de cuatro palos de 4.000 toneladas de carga, para la mencionada casa de Bordes é hijos, siendo el precio de contrato de cada una 675.000 francos, ó sean 169 por tonelada de carga.

En el astillero de los Sres. Normandie Laporte et C.^e, de Rouen, tienen en grada dos corbetas de acero de 2.500 toneladas de carga por cuenta de la *Société Nouvelle des Voiliers*, de Nantes, y en Chantenay otras dos, por cuenta de la misma Sociedad, á las cuales seguirán seguramente otras muchas, dadas la extraordinarias ventajas que se conceden á los armadores franceses de esta clase de embarcaciones, lo cual, como llevamos dicho, no encontramos justificado, como tampoco el que se otorguen los mencionados beneficios al cabotaje internacional, siendo de parecer que las primas á la navegación que deben señalarse en España á los buques de altura de construcción nacional por tonelada de arqueo

bruto y 1.000 millas de recorrido, el primer año á contar de la fecha del abanderamiento, son:

Ptas. 1,00 para los buques de vapor.

» 1,20 para los de vela.

Con un decrecimiento á contar del segundo año de

Ptas. 0,06 para los buques de vapor de madera.

» 0,04 para los buques de vapor de hierro ó acero.

» 0,07 para los buques de vela de madera.

» 0,05 para los buques de vela de hierro ó acero.

De este modo el promedio de la prima para cada una de las clases de buques expresados seria respectivamente de

Ptas. 0,73, Ptas. 0,82, Ptas. 0,88 $\frac{1}{2}$ y Ptas. 0,97 $\frac{1}{2}$

quedando anulada dicha prima al rededor del año 17.^o para los buques de madera, tanto de vela como de vapor, á los 25 años para los de vapor de hierro ó acero, y á los 24 para los de vela del mismo material.

Y digamos algo antes de terminar sobre los buques auxiliares.

Gran interés despiertan en el día estos buques y todos los Gobiernos se preocupan y toman medidas encaminadas á poder disponer en caso de guerra de los elementos con que pueden brindarles los armadores del país, cuyo concurso es cada vez más necesario.

Es pues de la mayor importancia, bajo el punto de vista de la defensa nacional, el desarrollo de la marina mercante que puede suministrar, por una parte los transportes, y por otra, los cruceros auxiliares, con sus tripulaciones y listos para prestar servicio.

Los buques de carga son de muy poco andar, pero en cambio los de las grandes líneas de navegación destinados al transporte de la correspondencia y de pasajeros han llegado á hacer prodigios en cuestión de velocidad, factor importante en el día para determinados servicios de la marina militar.

Muchos de los trasatlánticos modernos reúnen condiciones apropiadas para ser utilizados en la guerra marítima, como acontecía con la marina comercial de otros tiempos. En los siglos pasados

se estimulaba la construcción y sostenimiento de las embarcaciones mercantes de alto bordo con el fin de disponer de ellas en las empresas marítimas de la época y esto mismo sucede en el día, habiendo Gobiernos como el inglés que otorgan *acostamientos* ó subvenciones á los buques que reúnan condiciones determinadas sin recibir de ellos ningún servicio en tiempo de paz, y esto se practica en otras naciones por medio de las primas.

El Almirantazgo inglés exige á los buques del comercio para poder ser considerados como auxiliares de la marina militar, entre otras, las condiciones siguientes:

1.^a Que estén divididos en compartimientos estancos dispuestos de tal modo que, aunque uno de ellos esté en comunicación con la mar, les quede flotabilidad suficiente.

2.^a Que las cubiertas sean susceptibles de reforzarse fácilmente para poder montar artillería.

Es evidente que los vapores correos de más de 5.000 toneladas, con un andar superior á 16 millas, tienen por lo general condiciones marineras y velocidades que no son inferiores á las que llenan la mayor parte de los buques de guerra.

El ilustrado ingeniero Mr. Biles plantea en un trabajo importante que ha visto recientemente la luz (1), el problema de si los vapores trasatlánticos son susceptibles de proyectarse de tal modo que puedan en caso de necesidad abandonar sus pacíficas ocupaciones de transportar la correspondencia y pasajeros asignándoseles un puesto entre los buques de combate de la marina militar para que llenen funciones semejantes á las que se esperan de los cruceros de 1.^a clase.

No hay duda que el armador puede construir sus buques llevando algunas de las condiciones que se requieren para determinados servicios de la marina de guerra, sin sacrificar en lo más mínimo las que necesita reunir una embarcación mercante para las operaciones comerciales. Hay un límite hasta donde puede llegar el naviero sin incurrir en gastos extraordinarios que sean no

(1) *Institution of Naval Architects* (Summer Meeting) July 25, 1894.

solo improductivos, sino un motivo constante de pérdida para él, pero una vez rebasado ese límite y admitido que el Estado considere conveniente á los intereses de la defensa nacional el utilizar en casos dados un vapor correo, por ejemplo, es de suma importancia el estudio de las condiciones que debe reunir para que pueda transformarse rápidamente en buque de guerra, con el fin de ver las variaciones que conviene introducir en el proyecto, que afecten en sentido desfavorable á las condiciones comerciales del buque de referencia, y la forma en que puede indemnizarse al armador de las pérdidas que necesariamente habrán de originársele con este censo que se le impone, á cambio de los servicios que en caso de necesidad puede prestar dicho buque al país.

Los puntos principales que deben tomarse en consideración en un vapor correo para poder utilizarlo en funciones de guerra, son los siguientes:

- 1.º División conveniente en compartimientos estancos.
- 2.º Posibilidad de defenderlo con blindaje ó con carbón.
- 3.º Facilidad para la instalación y manejo de la artillería.
- 4.º Velocidad.
- 5.º Radio de acción.

En los estados de la marina militar del Reino Unido figuran bajo el epígrafe *Cruceros de reserva procedentes de la marina mercante* (1) dos listas de buques, en la primera de las cuales se hallan comprendidos los que reciben una subvención anual del Gobierno y están autorizados para usar la bandera de guerra, y en la segunda los que, perteneciendo á compañías que tienen buques en la primera lista, no reciben subvención, estando sin embargo los buques á disposición del Almirantazgo.

Figuran además en una tercera lista los que llenan los requisitos de estar debidamente divididos en compartimientos estancos y ser susceptibles de montar artillería, no estando ligados con ningún compromiso á la Administración, pero á los que se concede el

(1) *Royal Naval Reserve merchant cruisers*. Véase *The naval annual* de Lord Brassey de los últimos años.



derecho de preferencia para ser fletados en el caso de ser necesarios al Gobierno los servicios de la marina mercante.

En el contrato de nuestra Compañía Trasatlántica se establecen reglas semejantes á las que figuran en otras de empresas extranjeras tales como la francesa, por ejemplo, de las *Mesageries maritimes* relativas á las condiciones que deben llenar los buques y á la artillería que serán susceptibles de montar, reservándose además el Gobierno, en casos de guerra marítima ó de hostilidades en algunos de los mares ó puertos visitados por la Compañía, el derecho de tomar posesión de los buques con su material y pertrechos, mediante las condiciones estipuladas.

Respecto á los buques comprendidos en el contrato con la mencionada Compañía Trasatlántica, tanto de nueva construcción como los ya existentes, está ésta obligada á presentar los planos de dichos buques arreglados á las necesidades de su servicio, con el fin de que con ellos á la vista se estudien por la Administración las instalaciones convenientes para seis piezas de 14 cm., quedando la mencionada Compañía obligada á hacer en el casco los refuerzos necesarios conducentes á este objeto, siempre que no perjudiquen á los fines comerciales de los buques.

Y digamos algo ahora de la bonificación que se concede en Francia y en Italia á los buques que llenen las condiciones especiales fijadas por el Gobierno.

La sobre-prima de 15 por 100 consignada en la ley francesa de 29 de Enero de 1881 para los buques construídos con arreglo á planos previamente aprobados por el Ministerio de Marina no dió resultado á causa de las condiciones exigidas por la Administración.

En el período de duración de la mencionada ley solo pretendieron disfrutar de la ventaja indicada dos buques construídos por la *Compagnie Anonyme des Chantiers & Ateliers de la Gironde*, de Burdeos, el *Chateau Margaux* y el *Chateau Iquem*, ambos de 4.035 toneladas, los cuales no respondieron al objeto á que se les destinaba y hubo que desarmarlos á poco de empezar á prestar servicio.

El andar que se exigía á estos buques era de 13½ millas, pero el radio de acción á la velocidad de 10 por hora debía ser de 6.000 millas.

En los reglamentos italianos (1), las condiciones prefijadas para tener derecho á la bonificación del 10 al 20 por 100 para los cascos de los buques de vapor y máquinas y calderas de los mismos son más moderadas, el andar es de 14 millas por hora y el radio de acción á la velocidad de 10 millas, 4.000.

La sobre-prima ó bonificación en la ley francesa de 30 de Enero de 1893 vigente en la actualidad es de 25 por 100, pero las condiciones fijadas por la Administración para tener derecho á la misma (2), las cuales en extracto van á continuación, son difficilísimas de llenar, pues se ha elevado el andar en la prueba á 17½ millas y el radio de acción á 6.500.

Hé aquí dichas condiciones:

Los buques estarán divididos por una serie de mamparos estancos, de tal modo, que si uno cualquiera de los compartimientos se inundase, puedan aun flotar con seguridad. Estos mamparos deberán prolongarse hasta una cubierta que esté por cima de la flotación á la que habrán de unirse. Cuando esta cubierta se encuentre á una altura tal que al llenarse un compartimiento quede próxima á la flotación, deberá ser estanca y todas sus escotillas estarán provistas de brazolas, estancas también, y de una altura tal, que impida pueda verterse el agua de un compartimiento á otro. El buque deberá disponer de medios para poder achicar convenientemente los distintos compartimientos estancos del mismo.

Cuando los mamparos estancos lleven aberturas, de cualquier clase que fueren, irán provistas de aparatos para cerrarlas, bien

(1) *Regio Decreto che approva il regolamento per la esecuzione della legge 6 dicembre 1885, concernente la marina mercantile.*—14 febbraio 1886.

(2) Para la aplicación de la ley de la marina mercante de Francia existen los dos reglamentos siguientes:

Décret portant règlement d'administration publique pour l'application de la Loi du 30 janvier 1893 sur la marine marchande, y otro especial para las sobre-primas: Arrêté précité d'une circulaire relative aux conditions générales auxquelles doivent satisfaire les navires de commerce pour être admis à la surprime de 25 p. 100 prévue par la loi du 30 janvier 1893.

sean puertas ó válvulas, dispuestas de tal modo que el cierre pueda efectuarse rápidamente, y aunque el compartimiento esté inundado.

Los buques deberán realizar en las condiciones de carga correspondiente al armamento militar una velocidad de $17\frac{1}{2}$ millas durante una prueba de 4 horas, debiendo ofrecer el aparato motor y los generadores, por sus proporciones y buena ejecución, todas las garantías necesarias bajo el punto de vista de su duración y buen funcionamiento.

El exponente de carga de los buques y su distribución interior deben ser tales que puedan hacer carbón suficiente para tener un radio de acción de 6.500 millas con un andar de 10 por hora.

Cuando las partes superiores de las máquinas motoras y generadores de vapor se encuentren por cima de la flotación ó cuando quedando por debajo se hallen muy próximos á la misma, la distribución de los pañoles, bodegas y demás espacios en general deberán ser de tal naturaleza que permitan disponer con el carbón de reserva una defensa de espesor y altura convenientes para proteger las partes expuestas de las mencionadas máquinas, así como de los generadores.

El propulsor deberá ir completamente sumergido.

El armamento consistirá en cañones de 14 cm. y otros de menor calibre cuyo tipo y número se fijan en cada caso por la Administración en vista de los planos del buque.

En los emplazamientos de las piezas deberán disponerse convenientemente de antemano las batayolas con las portas para los cañones, de modo que quede amplio espacio para el manejo de éstos y el campo de tiro necesario, reforzándose debidamente la cubierta. Los cáncamos, pivotes y plataformas, así como todos los herrajes necesarios para trincar y maniobrar las piezas, deberán ir colocados de firme en los sitios en que no sirvan de estorbo para las faenas de á bordo. Las partes que no pudieran instalarse en su lugar correspondiente, tales por ejemplo como los soportes para los cañones de pequeño calibre, se prepararán por la marina militar, y se llevarán á bordo siempre que fuere posible. Los pañoles

de municiones se establecerán teniendo en cuenta tanto el servicio comercial como el militar que están llamados á desempeñar los buques, de común acuerdo entre el armador y la Administración, disponiéndose comunicaciones directas entre dichos pañoles y las piezas de distintos calibres y utilizándose á poder ser para el servicio de municiones los chigres de á bordo.

Los aparatos eléctricos, si los hubiere, deberán ser susceptibles de poder alimentar dos proyectores á 60 amperes. Estos proyectores serán suministrados por la marina militar y deberán emplazarse uno á proa y otro á popa.

La aguada se calculará para una dotación como minimum de 100 hombres durante un mes.

El buque deberá ir además provisto de un destilador capaz de producir por lo menos 10 toneladas de agua en las 24 horas.



CONCLUSIONES

Como consecuencia de todo lo expuesto, creemos conveniente formular las conclusiones siguientes:

1.^a Que la industria de las construcciones navales ha alcanzado en el Reino Unido un desarrollo tan inusitado, debido principalmente al bajo precio del carbón y el acero en aquel país, y á los grandes perfeccionamientos introducidos en todos los elementos que concurren á la industria mencionada, la cual cuenta con innumerables astilleros y una práctica tan extraordinaria en la producción del material naval; que no es posible á ninguna nación del continente europeo competir con dicho Reino Unido, ni en los precios, ni en los plazos necesarios para la terminación de las obras, siendo de absoluta necesidad para poder implantar la construcción naval mercante en España, la ayuda de las primas á la construcción y á la navegación.

2.^a Que en el proyecto de ley que se formule con el fin de estimular las construcciones navales en España, siguiendo el ejemplo de otras naciones tales como Francia é Italia, deben tenerse muy en cuenta, tanto los intereses de las industrias metalúrgicas como los de la navegación, haciendo descansar por lo tanto dicho proyecto en las bases siguientes:

a. Abolición de la franquicia de derechos arancelarios para los materiales y efectos introducidos en España con destino á las construcciones navales y á la de las máquinas y calderas marinas.

b. Supresión, ó reducción importante, por lo menos, de los derechos arancelarios que hoy satisfacen los buques de construcción extranjera á su introducción en España, para aquellos que hubieran de destinarse al comercio exterior y aumento de los men-

cionados derechos á los que procedentes del extranjero solicitaren hacer el comercio de cabotaje en el litoral de la Península, Islas adyacentes, Canarias y posesiones ultramarinas.

c. Concesión de primas por tonelada de arqueo bruto á la construcción de los cascos de buques de hierro ó acero y de madera, bien sean de vela ó de vapor, cualquiera que fuere su porte, así como también á los cuerpos flotantes de hierro ó acero.

d. Primas por 100 kilogramos de peso á las máquinas de vapor marinas, motoras y auxiliares, así como á las calderas que las alimentan.

e. Primas á la navegación de altura hecha en buques del porte de 100 ó más toneladas de arqueo bruto construídos en el país, tanto de vela como de vapor, por cada tonelada de las expresadas y 1.000 millas de recorrido, con decrecimiento anual constante.

f. Exención por cierto número de años á la navegación de cabotaje hecha en buques de construcción nacional del pago de derechos reglamentarios, exceptuándose los arbitrios locales destinados á obras de puertos.

3.^a Que la franquicia de derechos arancelarios para los materiales y efectos introducidos del extranjero con destino á las construcciones navales y á las máquinas de vapor marinas concedida en Francia en la ley de 19 de Mayo de 1866 y confirmada en la de 17 de Mayo de 1879, no dió los resultados que de ella se esperaban, siendo abolida en la ley de 29 de Enero de 1881.

4.^a Que la misma exención de derechos otorgada en Italia por las leyes de 19 de Abril de 1872, 30 de Mayo de 1878 y 31 de Julio de 1879, tampoco dió resultado en aquella nación, habiendo quedado derogada en la ley de la marina mercante de 6 de Diciembre de 1885, manteniéndose en ella solo con carácter provisional, únicamente para los materiales y efectos con destino á la reparación de buques.

5.^a Que tanto en Francia como en Italia tuvo su razón de ser la franquicia ó exención de derechos indicada, la cual se estableció solo á título de compensación á los constructores nacionales por los perjuicios que se les irrogaba con la libre ó casi libre in-

roducción de buques de procedencia extranjera, cuya medida no se introdujo en nuestro país, no obstante lo cual se decretó la franquicia de derechos arancelarios para los materiales, en el decreto-ley de 22 de Noviembre de 1868.

6.ª Que en otro decreto del año inmediato se hizo por el Gobierno el ofrecimiento de presentar á las Cortes un proyecto de ley transformando la devolución de derechos arancelarios en una ampliación de la prima de construcción, y que sin embargo del largo tiempo transcurrido y de no haberse alcanzado resultados con esta injusta medida en España, continúa todavía vigente, siendo de notar que hasta los mismos interesados en su conservación pidieron se derogara, en la última información arancelaria.

7.ª Que los armadores españoles se encuentran en desventajosa situación respecto á los de otras naciones con quienes tienen que luchar en el comercio exterior, especialmente con los italianos y los franceses, estando exentos de derechos arancelarios en Italia los buques introducidos del extranjero y no pagando en Francia por la tarifa mínima más que 2 francos por tonelada de arqueo, siendo por lo tanto conveniente suprimir ó reducir por lo menos á 5 pesetas como máximo para los buques que hayan de destinarse al comercio exterior las 25 pesetas por tonelada que hoy satisfacen en España, con tanto mayor motivo, cuanto que en aquellos países disfrutau además de primas á la navegación algunos buques de procedencia extranjera; en Italia, los abanderados con anterioridad al 6 de Diciembre de 1886; beneficiándose también en Francia con la mitad ó dos tercios de dicha prima, aunque rebajada con el decrecimiento anual, los matriculados antes del 1.º de Enero de 1893, según que se dediquen á la navegación de altura ó al cabotaje internacional.

8.ª Que los derechos arancelarios que hoy satisfacen los buques de construcción extranjera al abanderarse en España deberían aumentarse hasta 40 pesetas por tonelada de arqueo para los que hubieren de ser destinados á la navegación de cabotaje, que es exclusiva para la bandera nacional.

9.ª Que los buques construidos en el país destinados á la na-

vegación de cabotaje debieran quedar exentos durante cinco años á contar de la fecha del abanderamiento de toda clase de impuestos ó derechos, excepción hecha de los arbitrios locales afectos á las obras de puertos á que hacen referencia las Ordenanzas Generales de la Renta de Aduanas vigentes.

10.^a Que la prima á la construcción de 75 pesetas por tonelada de arqueado bruto para los buques de vapor de hierro ó acero que hoy rige en España difiere poco de los 65 francos de la ley francesa y las 77 libras de la italiana y que dicha prima de 75 pesetas consideramos razonable para ser aplicada como en aquellas naciones á toda clase de cascos de hierro ó acero, bien sean de buques de vela ó de vapor, sin fijar límite inferior de tonelaje ni otras restricciones, siempre que se establezcan además, según se ha indicado ya, primas especiales para las máquinas de vapor marinas, tanto motoras como auxiliares y sus calderas correspondientes, que llevan los buques de vapor.

11.^a Que las embarcaciones de madera, aunque han perdido gran parte de su importancia, deben tener también todas opción á una prima moderada, lo mismo las de un arqueado superior á 130 toneladas, que aquellas cuyo tonelaje fuese menor.

12.^a Que debe darse algún estímulo para la construcción de otros cuerpos flotantes de hierro ó acero destinados en los puertos al transporte de pasajeros y de mercancías, principalmente de carbón y de agua, como lanchas de vapor, gabarras ó barcazas, algibes con motor ó sin él, así como también á las dragas de vapor.

13.^a Que los buques de todas clases que se alarguen ó transformen en los astilleros del país deben disfrutar por cada tonelada de aumento que resulte en el arqueado del buque, por efecto de dicho alargamiento ó transformación, la misma prima señalada á la clase en que se halle comprendido el buque, y que los que sufrieren la transformación en el extranjero deberán pagar á la Administración á su vuelta un derecho igual al importe de la prima que les hubiera correspondido de haberse hecho la obra en España.

14.^a Que deben señalarse primas á la construcción de máquinas

motoras y á los aparatos mecánicos de nueva construcción, bien sean de vapor, hidráulicos ó eléctricos, usados para facilitar las maniobras y faenas de á bordo, como son los cabrestantes, molinetes, bombas, servo-motores, pescantes ó grúas, chigres y ventiladores, y la tubería de conducción de los mismos, así como á los generadores que los alimentan.

15.ª Que debe darse también el estímulo de la prima, no solo para la producción de toda clase de motores y generadores con destino á los buques de nueva construcción, sino también para que las reparaciones ó transformaciones de máquinas y calderas ó reemplazo de las mismas se lleven á cabo en el país.

16.ª Que en el caso de que las reparaciones ó transformaciones de máquinas y calderas ó el reemplazo de unas ú otras se llevaran á cabo en el extranjero, debería el buque á su vuelta á España pagar á la Administración un derecho igual al importe de la prima que hubiera tenido derecho á percibir de haberse hecho la obra en el país.

17.ª Que las primas á la construcción que consideramos conveniente se establezcan en España son las siguientes:

Por tonelada de arqueado bruto á los buques de hierro ó acero, bien sean de vela ó de vapor, cualquiera que fuere su arqueado	75 Ptas.
Por tonelada de arqueado bruto á los buques de madera, tanto de vela como de vapor {	
De 130 ó más toneladas	30 »
De menos de 130 toneladas	20 »
Por tonelada de arqueado bruto á los cuerpos flotantes de hierro ó acero destinados en los puertos al transporte de pasajeros y mercancías.	35 »
Por cada 100 kilogramos de peso de máquinas motoras de nueva construcción instaladas á bordo	16 »
Por cada 100 kilogramos de peso de los aparatos mecánicos auxiliares de nueva construcción, bien sean de vapor, hidráulicos ó eléctricos, usados para facilitar las maniobras y faenas de á bordo, instalados en buques de vela ó de vapor.	16 »

Por cada 100 kilogramos de peso de las calderas principales ó auxiliares montadas á bordo	12 Ptas.
Por cada 100 kilogramos de peso de partes nuevas instaladas á bordo en las transformaciones ó reparaciones que sufrieren las máquinas motoras ó auxiliares	16 »
Por cada 100 kilogramos de peso de calderas principales ó auxiliares nuevas montadas á bordo en reemplazo de otras	12 »

18.ª Que los buques de producción nacional, tanto de vela como de vapor, de un arqueo bruto superior á 100 toneladas debieran disfrutar, además de las primas á la construcción ya mencionadas, las de navegación de altura que á continuación se expresan:

Primas á la navegación de altura.

Por tonelada de arqueo bruto y 1.000 millas de recorrido el primer año á contar de la fecha del abanderamiento:

Ptas. 1,00 para los buques de vapor.

» 1,20 para los de vela.

Con un decrecimiento anual á contar del segundo año de

Ptas. 0,06 para los buques de vapor de madera.

» 0,04 para los buques de vapor de hierro ó acero.

» 0,07 para los buques de vela de madera.

» 0,05 para los buques de vela de hierro ó acero.

19.ª Que la sobre-prima de 15 por 100 consignada en la ley francesa de 29 de Enero de 1881 para los buques construidos con arreglo á planos previamente aprobados por el Ministerio de Marina no dió resultado á causa de las condiciones exageradas exigidas por la Administración, habiéndose construido solo dos buques con el intento de disfrutar de la mencionada ventaja, los cuales no respondieron al objeto á que se les destinaba y hubo que desarmarlos á poco de empezar á prestar servicio.

20.ª Que en vista de esto se fijó en 25 por 100 la bonificación en la ley vigente de 30 de Enero de 1893, lo cual es de creer que tampoco dará resultado, por ser mayores y difícilísimas de llenar las condiciones fijadas por la Administración en Francia para poder

optar al beneficio indicado, pues se requiere para ello un andar de 17½ millas en la prueba y un radio de acción de 6.500 á la velocidad de 10 por hora, siendo muy pocos los buques que puedan llenar estos requisitos.

21.ª Que en la ley italiana de 6 de Diciembre de 1885 se concedió también un aumento de prima que podía variar entre el 10 y el 20 por 100 para los cascos de los buques de vapor y máquinas y calderas de los mismos construidos con condiciones para poder ser utilizados bajo el punto de vista militar, siendo menos exageradas y más fáciles de llenar las condiciones de los reglamentos italianos que las de los franceses, por no exigir los primeros más que un andar de 14 millas y un radio de acción de 4.000 á la velocidad de 10 por hora.

22.ª Que pudiera ofrecerse en la ley española una bonificación ó sobre-prima que variase entre 10 y 20 por 100, como en Italia, para los cascos, máquinas y calderas de los buques que se construyesen con planos aprobados por el Ministerio de Marina, proyectados expresamente para poder transformarse rápidamente en buques de guerra, sin incurrir en exageraciones y siempre que reuniesen condiciones para poder prestar servicios similares á los cruceros de la marina militar.

23.ª Que deberán quedar excluidos de los beneficios de las primas de navegación los buques de recreo y los empleados en los servicios de navegación subvencionados por el Estado.

24.ª Que el periodo de duración de la ley de primas á la construcción habrá de ser de 10 años á contar desde el día en que se ponga en vigor dicha ley.

25.ª Que el plazo durante el cual deberán tener los buques de construcción nacional derecho á los beneficios de las primas á la navegación habrá de ser también de 10 años á contar de la fecha del abanderamiento, el cual podrá tener lugar en cualquiera de los 10 años fijados para duración de la ley, lo mismo en el primero que en el último.

26.ª Que es de la mayor importancia la presentación de un proyecto de ley que abarque los puntos esenciales siguientes:

a. Recomendando al Gobierno que en las obras de todos los servicios del Estado que se ejecuten por administración, siguiendo el ejemplo de la marina, no deberán emplearse á ser posible mas que materiales y efectos de producción nacional.

b. Que en todos los contratos de servicios subvencionados por el Estado deberá consignarse la condición de que el material afecto á dichos servicios que debiera adquirirse á contar de la fecha de la adjudicación habrá de ser precisamente de la industria nacional, siempre que se produzca en el país en condiciones razonables y haya sido aceptado por la Administración, previo reconocimiento del personal facultativo correspondiente.

c. Que deberá exigirse la más estrecha responsabilidad al Jefe del servicio que, valiéndose de subterfugios, tratase de eludir el cumplimiento de lo prescrito en los puntos anteriores, cuyo Jefe, en los casos en que fuere de absoluta necesidad la adquisición de material de procedencia extranjera, justificará semejante resolución en informes que habrían de ver la luz en la *Gaceta de Madrid*.

d. Que el Gobierno debe recomendar á las corporaciones provinciales y municipales de la Península, Islas adyacentes y Canarias y á las autoridades de las posesiones ultramarinas el empleo, hasta donde fuere posible, de los productos de la industria del país, en las obras que se llevaren á cabo con fondos de la provincia ó del municipio.

27.º Que tanto la enseñanza de carácter profesional como la más rudimentaria de todos los ramos de la industria, han estado hasta el día en el más lamentable abandono en España, y que con el fin de crear un personal subalterno idóneo para los astilleros particulares y talleres de construcción de máquinas, es de necesidad que haya obras de texto prácticas y con los conocimientos teóricos estrictamente precisos, á cuyo fin debieran revisarse por el Ministerio de Marina las existentes, y de no llenar las condiciones apetecidas, invitar á un concurso para la presentación de manuales de construcción naval y de máquinas de vapor marinas, ofreciendo recompensas á las autores de las obras que fueren premiadas.

28.ª Que en los puertos importantes, y muy especialmente en aquellos en donde existen gradas de construcción ó talleres de máquinas de vapor marinas, tales como Bilbao, Barcelona, Sevilla, Cádiz, Gijón, Santander y Ferrol, debe el Gobierno, en la forma que considere más conveniente, disponer que se establezcan clases elementales de construcción naval y de máquinas de vapor marinas, las cuales pudieran desempeñarse en las Escuelas de Artes y Oficios respectivas ú otros centros similares, por los ingenieros de la Armada subalternos afectos á las inspecciones, mediante una gratificación que se abonase á los mismos.

29.ª Que consideramos del mayor interés el que, á semejanza de lo que en otras naciones acontece, se creara en el Ministerio del Ramo una Dirección de la marina mercante con la independencia y atribuciones necesarias, dotada del personal facultativo que su importancia requiere y á la que habrían de encomendarse todos los servicios de la marina comercial y la redacción de una detallada Memoria que viera la luz anualmente, en la que se recopilasen los trabajos estadísticos relativos á la construcción naval mercante, á la navegación y á cuanto con estos importantes ramos se relaciona.



APÉNDICE I.

Leyes relativas á la marina mercante en Francia, Italia, Austria y Hungría.

FRANCIA.

LEY DE LA MARINA MERCANTE DE 19 DE MAYO DE 1866.

Napoleón, por la gracia de Dios y la voluntad nacional Emperador de los franceses, á todos los presentes y futuros, salud.

Sabed que hemos sancionado y promulgamos la siguiente

LEY

El Cuerpo legislativo ha aprobado un proyecto de ley del tenor siguiente:

ARTÍCULO 1.º Todos los efectos en bruto ó elaborados, comprendiéndose en éstos las máquinas de fuego y las piezas de máquinas que entran en la construcción, aparejo, armamento y conservación de los buques de mar destinados al comercio; de madera ó de hierro, de vela ó de vapor; serán admitidos en franquicia de derechos, á reserva de justificar, en el término de un año, la aplicación de dichos efectos al destino arriba indicado.

En un decreto imperial publicado al efecto se establecerá el modo de justificar las condiciones á que habrá que satisfacer para disfrutar de estas ventajas.

Toda infracción de las disposiciones contenidas en dicho decreto, obligará al pago de los derechos con que están gravados los mencionados efectos y será castigada además con una multa igual al triple de estos mismos derechos.

ART. 2.º Queda derogada la prima concedida con arreglo á los ar-

tículos 1.º y 2.º de la ley del 6 de Mayo de 1841 á las máquinas de fuego de fabricación francesa, que se instalaren á bordo de los buques nacionales, destinados á la navegación internacional marítima.

Dicha prima continuará, sin embargo, en vigor, para los aparatos con destino á buques cuyas quillas se hubieren puesto con anterioridad á la promulgación de esta ley, lo cual deberá justificarse debidamente.

ART. 3.º Seis meses después de la promulgación de la presente ley, los buques de vela ó de vapor aparejados y listos para salir á la mar podrán abanderarse mediante el pago de un derecho de dos francos por tonelada de arqueo.

El mismo derecho se aplicará á los cascos de los buques tanto de madera como de hierro.

ART. 4.º Los derechos de tonelaje establecidos para los buques extranjeros que entren en los puertos del Imperio, quedarán abolidos á partir del 1.º de Enero de 1867.

Quedarán en vigor los derechos de tonelaje que se perciben actualmente, tanto de los buques franceses como de los extranjeros si estuvieren afectos como garantía al pago de empréstitos hechos con destino á las obras de mejora en puertos franceses.

Con el fin de atender á gastos de la misma naturaleza, podrán plantearse por decreto imperial reglamentos estableciendo derechos de tonelaje, pero sin que puedan exceder de 2 francos 50 céntimos por tonelada, el décimo comprendido, los cuales serán aplicables tanto á los buques franceses como á los extranjeros.

ART. 5.º Tres años después de la publicación de la presente ley, quedará abolido el derecho diferencial de bandera que se aplica hoy á los productos importados de las naciones extranjeras en buques que no sean franceses.

ART. 6.º En el caso de que la bandera francesa fuese sometida en país extranjero por el Gobierno central, autoridades locales ó corporaciones, directa ó indirectamente, en concepto de navegación, importación de mercancías ó exportación de las mismas, á derechos ó cargas de cualquier clase, de que estuviesen exentos los buques de dicho país, podrán aplicarse por decreto imperial en los puertos del Imperio, de las colonias ó posesiones francesas, á las mercancías que transportaren dichos buques, los derechos ó impuestos que fueran necesarios para compensar las desventajas que resultaren para la bandera nacional.

ART. 7.º Las disposiciones que preceden serán aplicables á las colonias de la Martinica, Guadalupe y la Reunión.

Disposiciones especiales para la Argelia.

ART. 8.º Las disposiciones de los artículos 1.º, 3.º y 4.º de la presente ley, serán aplicables á la Argelia.

ART. 9.º La navegación entre Francia y la Argelia, y entre la Argelia y el extranjero, podrá efectuarse en bandera nacional ó extranjera.

El cabotaje de un puerto á otro de esta posesión francesa podrá, con autorización del Gobernador general de la Argelia, hacerse en bandera extranjera.

ART. 10. Quedan derogados los derechos de navegación establecidos en Argelia, para las mercancías importadas en buques extranjeros.

Quedan igualmente abolidas las reducciones de derechos concedidas en el artículo 9.º, párrafo 2.º, de la ordenanza del 15 de Diciembre de 1843 á ciertas mercancías procedentes de los depósitos franceses y exportadas á la Argelia en buques de la misma nacionalidad.

ART. 11. Queda derogada la prohibición establecida para la introducción en la Argelia de los azúcares refinados importados del extranjero.

Dichos azúcares refinados pagarán además del derecho del azúcar en bruto un recargo de cinco francos por 100 kilogramos.

ART. 12. Quedan derogadas las leyes, decretos y ordenanzas que fueren contrarias á las disposiciones de la presente ley.

(Aprobado en sesión pública en París, el 20 de Abril de 1866.)

LEY RELATIVA Á LA MARINA MERCANTE, DE 30 DE ENERO DE 1872.

(Promulgada en el Journal Officiel del 3 de Febrero de 1872.)

La Asamblea nacional ha aprobado y el Presidente de la República francesa promulgado, una ley del tenor siguiente:

ARTÍCULO 1.º Las mercancías importadas en buques extranjeros, excepción hecha de las que procedan de colonias francesas, estarán sujetas al derecho diferencial de bandera que se fija por 100 kilogramos, como sigue:

De las naciones de Europa y del Mediterráneo, 75 céntimos.

De las naciones no europeas de este lado de los cabos de Hornos y de Buena Esperanza, 1,50 francos.

De las naciones del otro lado de los cabos, 2 francos.

ART. 2.º Los derechos á que se refiere el artículo anterior no serán sin embargo aplicables al guano.

ART. 3.º Las mercancías de las naciones no europeas estarán sujetas á su importación de los depósitos de Europa á un recargo de tres francos por 100 kilogramos.

Esta disposición no será aplicable á aquellas mercancías á las que las leyes actualmente en vigor imponen recargos mayores.

ART. 4.º Las disposiciones de los artículos 1.º y 3.º serán aplicables á las relaciones de la Argelia con el extranjero.

ART. 5.º Los derechos á la importación de los buques de mar, se fijan como sigue:

Buques aparejados y listos para navegar.

De vela, de madera.	40 fr.	por tonelada de arqueo.
De vela, de madera y hierro	50 fr.	» »
De vela, de hierro	60 fr.	» »

Para los buques de vapor, además de los derechos arriba mencionados, los correspondientes á las máquinas.

Cascos de buques.

De madera.	30 fr.	por tonelada de arqueo.
De madera y hierro.	40 fr.	» »
De hierro	50 fr.	» »

Estos derechos no serán aplicables á los buques extranjeros cuya compra anterior á la promulgación de la presente ley se justifique debidamente.

ART. 6.º Los buques de todas las naciones procedentes del extranjero ó de las colonias y posesiones francesas, cargados total ó parcialmente, satisfarán por gastos de muellaje un derecho fijo por tonelada de arqueo, á saber:

Los procedentes de Europa y el Mediterráneo, 50 céntimos.

Los de las otras naciones, un franco.

En el caso de que en un viaje dado se hicieran escalas sucesivas en varios puertos, solo se satisfarán los derechos en el primero en que toque el buque.

ART. 7.º Quedan derogados los artículos 1.º, 3.º y 5.º de la ley de 19 de Mayo de 1866.

(Aprobado en sesión pública en Versalles el 30 de Enero de 1872.)

LEY QUE DEROGA LOS ARTÍCULOS 1.º Y 2.º DE LA LEY DE 30 DE ENERO DE 1872 RELATIVA AL DERECHO DIFERENCIAL DE BANDERA, DEL 28 DE JULIO DE 1873.

(Promulgada en el Journal Officiel de 31 de Julio de 1873.)

La Asamblea nacional ha aprobado una ley del tenor siguiente:

ARTÍCULO 1.º Los artículos 1.º y 2.º de la ley de 30 de Enero de 1872 quedarán derogados á partir del 1.º de Octubre próximo.

ART. 2.º El Gobierno dispondrá que por una Comisión nombrada al efecto se estudien los medios más eficaces para acudir en ayuda de la marina mercante y asegurar su prosperidad.

(Aprobado en sesión pública, en Versalles el 28 de Julio de 1873.)

LEY DE LA MARINA MERCANTE, DE 29 DE ENERO DE 1881.

ARTÍCULO 1.º Se concede franquicia de pilotaje á los buques de vela de un arqueó inferior á ochenta toneladas y á los de vapor cuyo tonelaje no exceda de ciento, cuando hagan habitualmente navegaciones entre ciertos puertos y practiquen las embocaduras de determinados rios.

A petición de las Cámaras de Comercio, y después de llevada á cabo una información en la forma ordinaria, se introducirán además en los reglamentos actuales, las mejoras á que haya lugar en interés de la navegación.

ART. 2.º La visita prescrita en el artículo 225 del Código de Comercio para los buques de altura que tomaren un nuevo cargamento en Francia, no será obligatoria si no hubieren trascurrido seis meses desde la última visita, á menos de haber sufrido averías.

ART. 3.º Las actas ó informaciones llevadas á cabo para acreditar la trasmisión de propiedad total ó parcial de la nave, sólo pagarán á su inscripción en el registro un derecho fijo de 3 francos.

Queda derogado el artículo 5.º número 2 de la ley de 28 de Febrero de 1872 en lo que se opusiere á esta disposición.

ART. 4.º Como compensación por las cargas que el arancel de Aduanas impone á los constructores de buques, se les hace las concesiones siguientes:

Por buques de hierro ó acero, 60 francos por tonelada de arqueó bruto.

Por buques de madera de 200 ó más toneladas, 20 francos.

Por buques de madera de menos de 200 toneladas, 40 francos.

Por buques mixtos, 40 francos.

Por las máquinas motoras montadas en los buques y por las auxiliares tales como bombas de vapor, servo-motores, molinetes, y ventiladores movidos mecánicamente, así como por las calderas que los alimentan, y su tubería, 12 francos por 100 kilogramos.

Se considerarán como buques mixtos, los forrados de madera cuyos miembros y baos sean por completo de hierro ó acero.

ART. 5.º La transformación de un buque que dé por resultado un tonelaje mayor dará derecho á la prima, con arreglo á la tarifa anterior, teniendo en cuenta el aumento del arqueo.

Se concederá prima por las máquinas motoras y auxiliares que se montaren á bordo después de la terminación del buque.

En el caso de cambiar de calderas, se dará al propietario del buque una compensación de 8 francos por cada 100 kilogramos de aquellas, pesadas sin los tubos, siempre que fueren nuevas y de construcción francesa.

ART. 6.º Las primas concedidas por los artículos 4.º y 5.º se pagarán después de la entrega del acta de abanderamiento por el Vista de la aduana más próxima al sitio de la construcción.

ART. 7.º Queda derogada la introducción con franquicia de derechos consignada en el artículo 1.º de la ley de 19 de Mayo de 1866 y en el artículo 2.º de la de 17 de Marzo de 1879.

ART. 8.º Los constructores de los buques que estuvieren en grada al ponerse en vigor la presente ley, no recibirán las cantidades consignadas en el artículo 4.º, sino con la deducción del importe de los derechos de aduana fijados en la tarifa convencional para los materiales extranjeros, de los que hubieren obtenido la introducción con franquicia con destino á la construcción de dichos buques.

ART. 9.º A título de compensación por las cargas impuestas á la marina mercante por las matrículas y el servicio de la marina militar se concederá durante un período de diez años, á contar de la promulgación de la presente ley, una prima de navegación á los buques franceses de vela y de vapor.

Esta prima se aplicará exclusivamente á la navegación de altura.

Será de 2,50 céntimos por tonelada de arqueo neto y 1.000 millas de recorrido para los buques de construcción francesa al salir del astillero y disminuirá cada año:

0 fr. 075 para los buques de madera.

0 fr. 075 para los buques mixtos.

0 fr. 05 para los buques de hierro.

La prima arriba consignada se reducirá á la mitad, para los buques de construcción extranjera.

Los buques abanderados antes de la promulgación de la presente ley, serán asimilados para la prima á los buques de construcción francesa.

La prima tendrá un aumento de 15 por 100 para los buques de vapor construídos con arreglo á planos previamente aprobados por el Ministerio de Marina.

El número de millas recorridas se calculará con arreglo á la distancia comprendida entre los puntos de partida y de llegada, medida en la línea directa marítima.

En caso de guerra, los buques del comercio podrán ser embargados por el Estado.

Quedarán exceptuados de la prima, los buques afectos á la pesca de todas clases, á las líneas subvencionadas y á la navegación de recreo.

ART. 10. Los capitanes de buques que reciban alguna de las primas consignadas en el artículo 9.º de la presente ley, estarán obligados á trasportar gratuitamente toda la correspondencia que les sea confiada por la Administración de Correos, en virtud de las prescripciones del decreto del consulado del 19 germinal año X.

En el caso de que fuese nombrado un empleado del ramo de Correos para acompañar á la correspondencia, será también trasportado gratuitamente.

ART. 11. Un reglamento que se publicará al efecto y que contendrá principalmente un estado de las distancias de puerto á puerto, establecerá el modo de aplicación de la presente ley.

LEY DEL 2 DE ABRIL DE 1889 RESERVANDO Á LA BANDERA NACIONAL LA NAVEGACIÓN ENTRE FRANCIA Y LA ARGELIA.

ARTÍCULO 1.º La navegación entre Francia y la Argelia no podrá hacerse sino en bandera francesa.

ART. 2.º Queda derogado el artículo 9.º de la ley del 19 Mayo 1866 en todo cuanto se opusiere á la presente ley.

LEY DEROGANDO POR UN AÑO LOS ARTÍCULOS 9 Y 10 DE LA LEY DE 29 DE ENERO DE 1881 SOBRE LA MARINA MERCANTE.

(Del 31 de Julio 1890.)

ARTÍCULO 1.º Las disposiciones de los artículos 9 y 10 de la ley

de 29 de Enero de 1881, relativas á las primas á la navegación, continuarán en vigor hasta el 29 de Enero de 1892, á reserva de la modificación introducida en el artículo 2.º de la presente ley.

ART. 2.º Durante el período de prórroga establecido en el artículo 1.º de la presente ley, los buques de construcción extranjera abandonados posteriormente al 29 Enero 1891, no tendrán derecho á la prima consignada en el artículo 9.º de la ley de 29 de Enero de 1881.

LEY PRORROGANDO HASTA EL 31 DE JULIO 1892 LOS ARTÍCULOS 9 Y 10 DE LA LEY DE 29 DE ENERO DE 1881 SOBRE LA MARINA MERCANTE.

(Del 25 Enero de 1892.)

ARTÍCULO ÚNICO. Las disposiciones de los artículos 9 y 10 de la ley de 29 Enero 1881 relativas á las primas de navegación continuarán en vigor hasta el 31 Julio 1892 á reserva de la modificación introducida en el artículo 2.º de la ley de 31 de Julio de 1890.

LEY DE LA MARINA MERCANTE DE 30 DE ENERO DE 1893.

El Senado y la Cámara de Diputados han aprobado y el Presidente de la República sancionado una ley del tenor siguiente:

TÍTULO I.

Definiciones.

ARTÍCULO 1.º La navegación mercante se divide en *navegación de altura, cabotaje internacional y cabotaje francés.*

Se considerará como *navegación de altura* la que se lleve á cabo fuera de los límites marcados á continuación:

Al Sur, los 30 grados de latitud Norte.

Al Norte, los 72 grados de latitud Norte.

Al Oeste, los 15 grados de longitud del meridiano de París.

Al Este, los 44 grados de longitud del meridiano de París.

Se considerará como *navegación de cabotaje internacional* la que se verifique dentro de los límites fijados para las navegaciones de altura, si tiene lugar entre puertos franceses, comprendiéndose en ellos los de la Argelia y los puertos extranjeros, así como entre puertos extranjeros.

Se considerará como navegación *de cabotaje francés*, la que se haga de un puerto francés á otro puerto francés, comprendiéndose entre ellos los de la Argelia.

TÍTULO II.

Construcciones navales.

ART. 2.º Como compensación por las cargas que el arancel de aduanas impone á los constructores de buques, se les harán los abonos siguientes:

Por buques de vapor ó de vela de hierro ó acero . . . 65 francos.

Por buques de madera de 150 ó más toneladas. . . 40 »

Por buques de madera de menos de 150 » . . . 30 »

Por tonelada de arqueado bruto calculado conforme á los artículos 1.º al 12 del decreto de 24 de Mayo de 1873 y al artículo 1.º del decreto de 7 de Marzo de 1889.

Se considerarán como buques de madera, los forrados exclusivamente con este material.

Cualquier transformación de un buque que tenga por objeto el aumento de tonelaje, dará derecho á una prima calculada con arreglo á la tarifa precedente, teniendo en cuenta el número de toneladas de aumento en el arqueado.

ART. 3.º Como compensación de las mismas cargas se harán á los constructores de máquinas los abonos siguientes:

Por las máquinas motoras y auxiliares de nueva construcción tales como bombas de vapor, servo-motores, dinamos, chigres y ventiladores movidos mecánicamente, montados á bordo de buques tanto de vela como de vapor, así como por las calderas nuevas destinadas á alimentarlos y su tubería, 15 francos por cada 100 kilogramos.

La prima comprenderá tanto á las máquinas motoras como á las auxiliares de nueva construcción que se montaren á bordo, así como á las partes de máquinas, nuevas también, que sufrieren transformaciones ó reparaciones durante la existencia del buque.

La compensación que se otorgará por el cambio de calderas será de 15 francos por cada 100 kilogramos, siempre que dichas calderas fueren nuevas y de construcción francesa.

ART. 4.º La concesión de las primas consignadas en los artículos 2.º y 3.º no se hará definitivamente hasta tanto que se justifique la nacionalización del buque.

En cuanto á los buques mercantes ó de guerra contruidos en Francia para el extranjero, no se otorgará la prima hasta que el buque haya zarpado para su destino.

En un reglamento publicado al efecto se fijarán las formalidades que habrán de llenarse por una comisión técnica con el fin de asegurarse de que el buque para el cual se reclama la prima es susceptible de prestar un servicio regular de navegación con los elementos de que dispone.

TÍTULO III.

Navegación.

ART. 5.º A título de compensación por las cargas impuestas á la marina mercante por las matrículas y el servicio de la marina militar, se concederá, á partir de la promulgación de la presente ley, una prima de navegación á todos los buques de vela de construcción francesa de más de 80 toneladas brutas y á los de vapor de más de 100.

Esta prima se aplicará durante diez años, á contar de su abanderamiento, á los buques construidos en Francia en el período de duración de la presente ley.

Comprenderá exclusivamente la navegación de altura y la de cabotaje internacional.

Quedan exceptuados de la prima: los buques afectos al cabotaje francés, á la pesca de todas clases, á las líneas subvencionadas y á la navegación de recreo.

Si á causa de concederse á otras naciones la cláusula de nación favorecida, se permitiera á sus buques traficar entre Francia y los puertos de Argelia ó viceversa, los buques franceses que hicieren esta navegación tendrán derecho á las ventajas otorgadas en la presente ley al cabotaje internacional.

Quedan igualmente exceptuados de la prima: los buques destinados al cabotaje francés que toquen en puertos extranjeros, sin desembarcar ni embarcar en ellos mercancías que representen en toneladas de fletamento la tercera parte por lo menos de su tonelaje neto, así como los que hagan su recorrido entre puertos franceses y puertos extranjeros distantes menos de 120 millas.

ART. 6.º Queda derogada la prima para los buques construidos en el extranjero.

La prima de que se hace mención en el artículo 5.º se fija por tonelada de arqueó bruto total, calculada con arreglo á los artículos 1.º al 12 del decreto de 24 de Mayo de 1873 y al artículo 1.º del decreto de 7 de Marzo de 1889, y por 1.000 millas recorridas, para los buques de construcción francesa:

En francos 1,10 para los buques de vapor, con decrecimiento anual á partir de su construcción, de:

0 fr. 06 para los buques de madera.

0 fr. 04 para los buques de hierro ó acero.

En francos 1,70 para los buques de vela, con decrecimiento anual á partir de su construcción, de:

0 fr. 08 para los buques de madera.

0 fr. 06 para los buques de hierro ó acero.

Los buques de construcción extranjera abanderados antes de la promulgación de la ley de 29 de Enero de 1881, serán asimilados, para la prima, á los buques de construcción francesa.

Los buques de construcción extranjera abanderados después de la promulgación de la ley de 29 de Enero de 1881 y antes del 1.º de Enero de 1893, no recibirán más que la mitad de la prima.

Los buques destinados al cabotaje internacional no tendrán derecho sino á los dos tercios de la prima. Los buques que hagan esta navegación, nacionalizados antes del 1.º de Enero de 1893, serán asimilados para la prima á los buques de construcción francesa.

El número de millas recorridas se evaluará con arreglo á la distancia que haya de puerto á puerto entre los puntos de partida y de llegada, medida en la derrota más directa según los métodos de cálculo y con el grado de aproximación que se establecerán en un reglamento publicado al efecto.

Arx. 7.º La prima sufrirá un aumento de 25 por 100 para los buques de vapor construídos con arreglo á planos previamente aprobados por el Ministerio de Marina.

En caso de guerra, los buques del comercio podrán ser embargados por el Estado.

Los capitanes de buques que reciban alguna de las primas fijadas en el artículo 6.º de la presente ley, estarán obligados á transportar gratuitamente las comunicaciones oficiales y toda la correspondencia del ramo de Correos en general que les sea confiada por el Ministro de Comercio, harán recoger y entregar la correspondencia en las administraciones de correos del punto de partida ó de los puertos de escala de su derrota, así como en el sitio de su destino. Estos transportes serán gratuitos.

Los capitanes estarán obligados también á hacerse cargo de los paquetes postales en las condiciones establecidas en las leyes y reglamentos que rigen sobre la materia.

Incurrirán con motivo de estos transportes para con la administración de Correos en la misma responsabilidad que esta administración tiene para con el público.

En el caso que fuese designado algún empleado del ramo de correos

para acompañar la correspondencia, será también transportado gratuitamente en todo el recorrido, así como entre los sitios de embarco y desembarco y las administraciones de correos donde se verifique la entrega de la correspondencia.

Con el fin de que pueda practicar el trabajo relativo á su cometido, durante la travesía, deberá ponerse á su disposición un local apropiado al objeto.

TÍTULO IV.

Disposiciones diversas.

ARTS. 8, 9, 10 y 11. Estos artículos comprenden todo lo relativo á la franquicia de pilotaje para buques de poco porte, á la visita prescrita en el Código de Comercio para los buques de altura, á los derechos de trasmisión de dominio y á los impuestos locales en los puertos franceses.

ART. 12. Del importe á que asciendan las primas consignadas en los artículos 2.º, 3.º, 6.º y 7.º de la presente ley, se retendrá el cuatro por ciento, que ingresará en la Caja de Inválidos de la Marina.

El importe de esta retención quedará afecto:

1.º A la concesión de socorros á los marinos franceses víctimas de naufragios y otros accidentes, ó á sus familias.

2.º A subvenciones á las Cámaras de Comercio ó á los establecimientos de utilidad pública, para la creación y entretenimiento, en los puertos franceses, de edificios destinados á facilitar vivienda, alimentación y colocaciones ú otra clase de instituciones que puedan serles útiles á la gente de mar.

ART. 13. La duración de la presente ley se fija en diez años, á contar desde su promulgación.

Un reglamento publicado al efecto establecerá las condiciones de su aplicación.

La presente ley, discutida y aprobada por el Senado y por la Cámara de diputados, se pondrá en vigor como ley del Estado.

Dada en París el 30 de Enero de 1893.—*Carnot*.—Por el Presidente de la República: el Ministro de Comercio, de la Industria y de las Colonias, *Jules Siegfried*.—El Ministro de Marina, *Vicealmirante Riennier*.—El Ministro de Hacienda, *P. Tirard*.—El Ministro de Obras Públicas, *Viette*.

ITALIA.

EXTRACTO DE LA LEY DE LA MARINA MERCANTE DE 6 DE DICIEMBRE DE 1885.

Umberto I por la gracia de Dios y la voluntad de la Nación, Rey de Italia; sabed que el Senado y la Cámara de Diputados han aprobado y Nos sancionado y promulgamos lo siguiente:

TÍTULO I.

Compensaciones á los constructores.

ARTÍCULO 1.º Durante un período de 10 años, y á partir del día en que se ponga en vigor la presente ley, se concederán compensaciones de construcción por los cascos de los buques de vapor y de vela de hierro y acero y por los de madera construídos en Italia é inscriptos en la primera clase del Registro Italiano ú otros registros nacionales, que por Real decreto, y después de oídos el Consejo superior de la Marina y el Consejo de Estado sean asimilados al Registro Italiano para los efectos de las disposiciones contenidas en el presente artículo.

La compensación de construcción para los buques de vapor y de vela de hierro y acero se fija en 60 liras por cada tonelada de arqueo bruto (*stazza lorda*).

La compensación de construcción para los buques de vela de madera se fija en 15 liras por tonelada de arqueo bruto.

Para los *galleggianti* (cuerpos flotantes de hierro y acero), á los cuales se refiere la ley de 31 de Julio de 1879 (núm. 5.014, serie 2), la compensación de construcción se fija en 30 liras por tonelada de arqueo bruto.

El reglamento para la ejecución de la presente ley establecerá las reglas particulares para el funcionamiento del sindicato director relativas á las operaciones de los susodichos registros de clasificación de los buques y á las apreciaciones dadas por los mismos.

ART. 2.º No se concederá compensación de construcción á los buques forrados de madera cuyos miembros sean por completo de hierro ó acero.

Los alargamientos de buques serán considerados como reparaciones para los efectos de la presente ley.

ART. 3.º Se concederá durante un período de diez años, á contar del día en que la presente ley se ponga en vigor, una compensación por

la construcción en Italia de las máquinas y calderas destinadas á la navegación.

Esta compensación se calculará para las máquinas á razón de 10 liras por caballo indicado.

La compensación por las calderas será de 6 liras por quintal.

Esta compensación se hará también extensiva á las reparaciones hechas en Italia, á las calderas de construcción italiana. Un Real decreto establecerá las reglas que habrá que seguir para calcular la entidad de las reparaciones de las calderas en relación con la compensación á que den lugar y para determinar la potencia de las máquinas y el peso de las calderas.

Art. 4.º La compensación por la construcción de los cascos, de las máquinas y de las calderas sufrirá un aumento de 10 á 20 por 100 en favor de los buques de vapor construídos con el fin de que puedan ser utilizados bajo el punto de vista militar, conforme á las reglas que se establecerán en un Real decreto después de oídos el Consejo de Estado, el Comité de proyectos de las construcciones navales y el Consejo superior de la Marina.

A esta compensación particular tendrán derecho también los vapores comprados en el extranjero durante el tiempo consignado en el artículo 1.º, siempre que se hallen en las condiciones arriba indicadas.

Art. 5.º Durante el período decenal para el que se conceden las compensaciones de construcción que forman el objeto del presente título, quedará abolido el régimen de importación en franquicia de derechos, establecido por las leyes de 19 de Abril de 1872 (núm. 759, serie 2), 30 de Mayo de 1878 (núm. 4.390, serie 2) y 31 de Julio de 1879 (número 5.014, serie 3) de los materiales empleados en las construcciones navales.

Durante el mismo período decenal, quedarán abolidas también las exenciones y las restituciones de derechos de aduanas y la prima de construcción establecidas para las construcciones navales de madera, por el decreto legislativo de 14 de Julio de 1866 (núm. 3.086).

El régimen de las importaciones en franquicia de derechos y las exenciones y restituciones de derechos arriba mencionadas, se mantendrán, sin embargo, para las reparaciones de los buques de hierro y de madera en tanto que no se dicte un Real decreto en el que se regularice la concesión de compensaciones fijadas por el artículo 1.º, también para las reparaciones.

Art. 6.º Las compensaciones serán satisfechas á los constructores tanto por el casco como por las máquinas y calderas nuevas cuando

llenen los requisitos consignados en el reglamento para la ejecución de la presente ley.

La compensación por las reparaciones de calderas será pagada al armador.

ART. 7.º Los buques de vapor por cuya construcción se hubieren otorgado las compensaciones mencionadas en los artículos precedentes, no podrán ser vendidos al extranjero sin la autorización del Gobierno.

El Gobierno podrá prohibir que sean fletados al extranjero, cuando los intereses del Estado lo exigieran.

TÍTULO II.

Primas por transportes de carbón y primas de navegación.

ART. 8.º Se concederá durante un período de diez años, á contar del día en que la presente ley se ponga en vigor, una prima de 4 lira por cada tonelada de peso de carbón transportado en buques nacionales de vela y de vapor que arriben á puertos italianos con cargamento de carbón de puntos situados del otro lado del estrecho de Gibraltar, siempre que el cargamento no sea inferior á los tres quintos del arqueo del buque.

ART. 9.º El reglamento para llevar á la práctica la presente ley determinará la manera de comprobar el peso del carbón consignado á los puertos italianos.

ART. 10. Se concederá durante un período de diez años, á contar del día en que la presente ley se ponga en vigor, una prima de navegación de 65 céntimos por cada tonelada de arqueo neto y 1.000 millas de recorrido á los buques nacionales de vela y de vapor que, zarpando de un puerto situado en los mares de todo el Mediterráneo (comprendiéndose entre ellos el mar de Mármara, el mar Negro, el mar de Azoff y la navegación del Danubio) pasen el canal de Suez ó el estrecho de Gibraltar, con destino á puertos no europeos; así como á los buques nacionales de vela y de vapor que, no habiendo salido de puertos europeos, arriben á Italia pasando el canal de Suez ó el estrecho de Gibraltar.

Se concederá una prima igual á los buques italianos que naveguen entre diversos continentes, y entre las islas pertenecientes á un continente y las islas pertenecientes á otro continente, con exclusión de las navegaciones en los mares de todo el Mediterráneo (comprendiéndose entre ellos el mar de Mármara, el mar Negro, el mar de Azoff y la navegación del Danubio).

Para los efectos de las disposiciones contenidas en el presente artículo, las dos Américas serán consideradas como dos continentes.



ART. 11. Disfrutarán de las ventajas concedidas en los artículos 7.º y 9.º durante el período decenal:

a. Los buques inscriptos en las matrículas de uno de los departamentos marítimos del reino de Italia al promulgarse la presente ley.

b. Los buques que sean inscriptos en las matrículas arriba expresadas durante un año á contar desde la promulgación de la presente ley.

c. Los buques que, después del 1.º de Enero de 1885, sean construídos en Italia é inscriptos en las matrículas citadas.

Para gozar durante el período decenal de las primas establecidas en el precedente artículo 10, los buques que se encuentren en las condiciones consignadas en las letras *a* y *b* del presente artículo, no deberán haber pasado la edad de 15 años si fueren de vela, ó la de 10 si son de vapor.

ART. 12. Quedan excluidos de las primas que constituyen el objeto del presente título, los buques de recreo y los empleados en los servicios marítimos de navegación subvencionados por el Estado.

Quedan también excluidos de las susodichas primas los buques que no fueren inscriptos en la primera clase del Registro Italiano ó de otros registros nacionales que fueren asimilados mediante un Real decreto, después de oídos el Consejo superior de la Marina y el Consejo de Estado, al registro Italiano, para los efectos de las disposiciones contenidas en el presente título.

ART. 13. La prima de navegación mencionada en el artículo 10, se contará á partir del último puerto en que se hagan operaciones de comercio hasta el puerto de llegada.

Para los efectos de las disposiciones contenidas en el presente artículo no será considerada como operación de comercio el complemento de carga en su derrota, siempre que no tenga lugar un desembarco de mercancías.

El número de millas recorridas se calculará por la distancia comprendida entre los puertos susodichos, computada según la línea recta marítima.

El reglamento para la ejecución de la presente ley determinará los procedimientos de aplicación de las disposiciones del presente título y la época del pago de las primas. Definirá, además, exactamente, las navegaciones entre los diversos continentes y sus islas respectivas, que tendrán derecho á la prima, en virtud de la segunda parte del artículo 10.

ART. 14. Los vapores á los que se hubieren concedido primas de navegación, no podrán ser vendidos al extranjero sin la autorización del Gobierno.

El Gobierno podrá prohibir el fletamento al extranjero cuando los intereses del Estado lo exigieren.

TÍTULO III.

Navegación de cabotaje.

ART. 15. El ejercicio del cabotaje en las costas italianas queda reservado á la bandera nacional.

El Gobierno del Rey podrá, solamente durante los cinco primeros años que sigan á la promulgación de la presente ley, admitir al ejercicio del cabotaje en las costas italianas los buques de naciones extranjeras, á condición de perfecta reciprocidad.

TÍTULO IV.

ARTS. 16 al 52. Contienen todo lo relativo á derechos marítimos, derechos consulares ó impuestos.

TÍTULO V.

Sobre la contribución á la caja de inválidos de la marina mercante por los marinos al servicio del Estado.

REAL DECRETO DE 22 DE MARZO DE 1888 AUMENTANDO LAS PRIMAS CONCEDIDAS Á LOS CONSTRUCTORES POR LA LEY DEL 6 DE DICIEMBRE DE 1885, CONVERTIDO EN LEY EL 30 DE JUNIO DE 1889.

ARTÍCULO 1.º Las primas concedidas por la construcción de cascos, máquinas y calderas de los buques mercantes construídos en los astilleros nacionales con arreglo á las condiciones de la ley de 6 de Diciembre de 1885 ya citada, se aumentarán en virtud del nuevo arancel de aduanas, del modo siguiente:

a. Cascos de buques de vapor ó de vela, de hierro ó acero, por tonelada de arqueó bruto.	17	liras	(1)
b. Cascos de buques de madera, por tonelada de arqueó bruto	2,50	»	(2)
c. Cuerpos flotantes de hierro ó acero, por tonelada de arqueó bruto	7,50	»	(3)
d. Máquinas empleadas en la navegación, por caballo indicado	2,50	»	(4)

(1) Lo que eleva la prima á 77 liras.

(2) Lo que eleva la prima á 17,50 »

(3) Lo que eleva la prima á 37,50 »

(4) Lo que eleva la prima á 12,50 »

- c. Calderas empleadas en la navegación y reparación de las calderas de construcción italiana, los 100 kilogramos 3,50 liras (1)

Estas primas se aplicarán igualmente á los cuerpos flotantes de hierro y acero, construídos para la marina militar y para los otros ramos de la Administración del Estado.

ART. 2.º A los buques de guerra, aparatos y máquinas auxiliares con destino á buques construídos en los astilleros nacionales, se concederán las primas siguientes:

- a. Cascos de buques de guerra de hierro ó acero, por tonelada de arqueó bruto 50 liras.
b. Máquinas para buques de guerra, por caballo indicado 8,50 »
c. Calderas de buques de guerra y reparación de las mismas que se hayan construído en Italia, los 100 kilogramos 9,50 »
d. Aparatos y máquinas auxiliares para buques, los 100 kilogramos 11 »

ART. 3.º No tendrán derecho á los aumentos de primas establecidos por el artículo 1.º ni á las consignadas en el artículo 2.º:

1.º Los cascos, máquinas y calderas de la marina mercante y los aparatos y máquinas auxiliares de uso á bordo cuya construcción hubiere empezado antes del 1.º de Enero de 1888.

2.º Los cascos, máquinas y calderas de los buques de guerra y de los cuerpos flotantes construídos por cuenta de la Administración, cuyos contratos respectivos fuesen anteriores al 1.º de Enero de 1888.

ART. 4.º La potencia en caballos indicados de las máquinas para los buques de guerra, se calculará tomando por base la presión normal que están destinadas á soportar.

ART. 5.º Las formalidades que habrá que llenar para la aplicación de las disposiciones anteriores se establecerán por medio de un Real decreto.

(1) Lo que eleva la prima á 9,50 liras.

AUSTRIA.

LEY DE 27 DE DICIEMBRE DE 1893, RELATIVA Á SUBVENCIONES Á LA MARINA MERCANTE.

De conformidad con el parecer de ambas Cámaras del Consejo del Imperio hemos decretado lo siguiente:

ARTÍCULO 1.º Los buques de vapor y de vela que durante el tiempo en que esté en vigor la presente ley fueren inscriptos en el Registro austriaco para la navegación de altura ó el gran cabotaje, podrán aspirar en virtud de las disposiciones contenidas en los artículos siguientes:

- a. A una prima fija anual.
- b. A una prima por viajes.

ART. 2.º Los buques de vapor ó de vela á los que se hace referencia en el artículo 1.º no tendrán opción á la prima anual:

1. Si los dos tercios de su propiedad, por lo menos, no pertenecen á ciudadanos austriacos.
2. Si hubieren transcurrido más de 15 años desde la fecha de su lanzamiento.
3. Si no estuvieren clasificados con la marca *A, l. a* ó *II. a* del *Vereitas austro-ungarico* ú otra sociedad nacional equivalente.

ART. 3.º La prima anual se aplicará durante un plazo de 15 años á contar desde el día del lanzamiento, siendo su importe por cada tonelada de arqueo neto durante el primer año:

1. Flor^s. 6 para los buques de vapor de hierro ó acero.
2. Flor^s. 4,50 para los buques de vela de hierro ó acero.
3. Flor^s. 3 para los veleros de madera ó de construcción mixta.

Este importe disminuirá anualmente en un 5 por 100, á contar desde el principio del segundo año.

ART. 4.º La prima anual tendrá una bonificación de 40 por 100 para los buques de hierro ó acero construidos en los astilleros del país á contar del 1.º de Enero de 1894, y de 25 por 100, cuando la mitad, por lo menos, de los materiales empleados en la construcción, sean de producción nacional.

ART. 5.º Para los buques que adquieran el derecho á la prima anual después de transcurrido un año desde su lanzamiento, la prima que deberá aplicárseles en el año en que se les haya reconocido el derecho, será con la disminución correspondiente al tanto por 100 de descuento

que establece el artículo 3.º, teniendo en cuenta el tiempo que media entre la fecha en que fué botado al agua y la en que se conceda el derecho á la prima.

Este decrecimiento sólo tendrá lugar hasta el año 15.º, á contar desde el lanzamiento, transcurrido el cual, deberán cesar los abonos por el concepto indicado.

ART. 6.º Todos los buques inscriptos en 1.º de Julio de 1893 en el registro para la navegación de altura ó de gran cabotaje desde cuyo lanzamiento hubieren transcurrido más de 15 años, percibirán desde el 1.º de Enero de 1894, durante 5 años, una prima de amortización de un florín por año y por cada tonelada de arqueo neto, siempre que alcancen en el *Veritas austro-ungárico* ú otra Sociedad equivalente, por lo menos la marca B, I, L.

ART. 7.º Se concederá la prima por viajes indicada en el art. 1.º por navegaciones verificadas entre puertos austriacos fuera de los límites señalados al pequeño cabotaje (ley de 7 de Mayo de 1879, B. L. I. N.º 65 relativa al registro de los buques de la marina mercante), si estas navegaciones resultaren beneficiosas al comercio, por el establecimiento de nuevas comunicaciones en el litoral con itinerarios distintos de los señalados por las líneas regulares subvencionadas por la Administración del Estado.

El importe de la prima por viajes será de cinco sueldos por tonelada de arqueo neto y 100 millas de recorrido.

El número de millas se calculará computando las navegaciones con arreglo á la menor distancia marítima.

ART. 8.º Si un buque estuviese durante un plazo mayor de seis meses desarmado ó sin hacer operaciones comerciales, perderá durante este intervalo de tiempo el derecho á la prima, bien sea á la consignada en el art. 4.º ó á la de amortización del art. 6.º

ART. 9.º Todos los buques mercantes destinados á la navegación marítima quedarán exentos desde el 1.º de Enero de 1894 del pago del impuesto de industria y renta durante un periodo de cinco años.

Durante el periodo en que esté en vigor la presente ley, quedarán exentos del pago del impuesto de industria y renta en un plazo de cinco años todos los buques mercantes de nueva construcción destinados á la navegación marítima salidos de los astilleros nacionales á contar desde el día en que se les expidiere el certificado de registro correspondiente.

ART. 10. Las disposiciones de la presente ley no deberán aplicarse á los buques:

a. Que pertenecieren á una empresa ya subvencionada en virtud de una ley, por la Administración del Estado.

b. Que sean empleados en determinados viajes regulares mediante contratos especiales celebrados con la Administración de correos.

c. Que perteneciendo á un establecimiento industrial se empleen solamente para la importación de su propio material.

ART. 11. Se tendrá derecho al cobro de la prima anual, al fin de cada año á contar desde el día del lanzamiento; al de la prima por viajes, después de rendido el viaje respectivo; y en ambos casos, cuando se produzcan las pruebas respectivas.

ART. 12. Los buques que habiendo sido construidos en el extranjero hubiesen disfrutado de la prima anual en virtud del art. 4.º ó del 5.º de la presente ley, y que antes de transcurridos tres años desde la inscripción de los mismos en el país, fuesen á abanderarse al extranjero, deberán restituir á la Administración del Estado el importe total de las cantidades que hubieren percibido.

Los buques que habiendo sido construidos en los astilleros del país hubieren disfrutado de la prima anual y fuesen á abanderarse al extranjero, deberán restituir á la Administración del Estado el importe total de las cantidades que hubieren percibido, si la venta tuviere lugar á contar del segundo año de la inscripción del buque.

ART. 13. Los armadores cuyos buques disfrutaren de los beneficios otorgados en la presente ley, además de la exención del pago del impuesto (artículo 9.º), estarán obligados, previo aviso, á poner dichos buques á disposición de la Administración del Estado, mediante la indemnización correspondiente.

ART. 14. Las disposiciones para la ejecución de la presente ley se darán á luz en un reglamento publicado al efecto. (1)

ART. 15. Queda derogada por la presente ley la de 19 de Junio de 1890 (B. L. I. N.º 130) relativa á la exención temporal del pago del impuesto de industria y renta para el ejercicio de la navegación marítima con buques de vapor y de vela construidos en el país, respetando los derechos que se relacionen con la misma.

ART. 16. La presente ley empezará á regir en 1.º de Enero de 1894 y continuará en vigor durante diez años.

ART. 17. Los ministros del Comercio y de Hacienda quedan encargados de la ejecución de esta ley.

Viena 27 de Diciembre de 1893. —FRANCISCO JOSÉ m. p.—*Windisch-Grätz* m. p.—*Wurmbrand* m. p.—*Plener* m. p.

(1) Este reglamento es de la misma fecha que la ley, ó sea del 27 de Diciembre de 1893.

HUNGRÍA.

LEY DE 30 DE JUNIO DE 1893, RELATIVA A LAS SUBVENCIONES QUE CONCEDE EL ESTADO A LOS BUQUES HÚNGAROS.

ARTÍCULO 1.º Los buques, cuyas dos terceras partes, por lo menos, de su propiedad, pertenezcan a ciudadanos húngaros, tendrán opción a dos clases de subvenciones del Estado, a saber:

1.º Una prima anual.

2.º Una subvención especial (a la milla navegada) que estará en relación con las navegaciones verificadas en beneficio del comercio nacional.

ART. 2.º Para la concesión de la prima anual se tomará por base el arqueo neto del buque, e irá disminuyendo progresivamente hasta llegar al año décimo quinto a contar de la fecha de su lanzamiento, en que quedará anulada.

Las primas que se abonarán en el año inmediato al de la botadura del buque serán las siguientes:

1.º A los buques de vela de gran cabotaje, 6 coronas por tonelada de arqueo neto.

2.º A los buques de vela de altura, 9 coronas por tonelada de arqueo neto.

3.º A los buques de vapor de gran cabotaje, 9 coronas por tonelada de arqueo neto.

4.º A los buques de vapor de altura, 12 coronas por tonelada de arqueo neto.

Las primas consignadas en los puntos anteriores sufrirán, en cada uno de los años del período de duración de la ley, a contar desde la fecha del lanzamiento, una disminución de 7 por 100 de la prima que hubiere correspondido en el año precedente.

Tendrán opción a las primas de que se ha hecho mérito, los buques adquiridos por ciudadanos húngaros mientras se halle en vigor la presente ley, aunque no fueren de nueva construcción, pero en tal caso empezará a cobrarse el importe de la prima de conformidad con lo prescrito en el presente artículo con la deducción del tanto por 100 correspondiente a la edad del buque, calculada a contar de la fecha de su lanzamiento, y el beneficio de dicha prima no podrá extenderse más allá del año décimo quinto, a partir de la fecha mencionada en que hubiere sido botado al agua el buque.

ART. 3.º La subvención especial del Estado (á la milla navegada) que se concederá á los buques húngaros en proporción de los recorridos verificados por los mismos en beneficio del comercio nacional, será la siguiente:

1.º Una subvención de cinco céntimos de corona por cada 100 millas marítimas navegadas y tonelada de arqueo neto.

2.º Para el cálculo de la distancia recorrida se tomará por base la línea directa más corta entre el puerto de partida y el de llegada.

3.º Esta subvención caducará al cumplirse los quince años de edad del buque á contar de la fecha del lanzamiento.

ART. 4.º De los buques de hierro ó acero construídos con arreglo á las prescripciones del *Veritas* ó del *Lloyd* inglés que hubieren alcanzado por su construcción y armamento la primera marca de la clasificación de uno de dichos institutos, tendrán opción á disfrutar de la prima:

a. De las compañías nacionales de navegación libres.

1.º Los buques de vela ó de vapor que á fin del año 1892 pertenecían á las mismas no habiendo transcurrido diez años desde el día de su lanzamiento.

2.º Los buques de vela ó de vapor adquiridos ó mandados construir desde el 1.º de Enero de 1893, durante un período de 15 años á contar de la fecha en que hubieren sido botados al agua.

b. De las compañías nacionales de navegación marítima que estén ligadas á la Administración por algún contrato; los buques de vela ó de vapor que estando comprendidos en la clasificación mencionada, hayan sido adquiridos por dichas Compañías con la aprobación del Ministro de Comercio, sobre el número de buques consignados en las cláusulas del contrato, para destinarlos á la navegación que tengan por conveniente.

ART. 5.º Sólo se concederá la subvención especial (á la milla navegada) por navegaciones llevadas á cabo con itinerarios distintos de los marcados á las líneas regulares subvencionadas por la Administración.

a. A las compañías nacionales de navegación libres, por navegaciones verificadas con buques cuya edad fuere inferior á 15 años, pertenecientes á las mismas á fin del año 1892, ó con buques adquiridos ó mandados construir por aquellas desde el 1.º de Enero de 1893, siempre que les corresponda la clasificación indicada en el art. 4.º

b. A las compañías nacionales de navegación marítima que estén ligadas á la Administración con algún contrato, por navegaciones llevadas á cabo con buques nuevos adquiridos, previa la aprobación del Ministro de Comercio, sobre el número de buques consignados en las

cláusulas del contrato en vigor, que alcanzasen la clasificación mencionada.

No se abonará la subvención por navegaciones hechas entre puertos situados dentro de los límites del pequeño cabotaje, señalados en el artículo 6.º de la ley XVI del año 1879.

ART. 6.º Ni la prima anual, ni la subvención especial, establecidas en la presente ley, podrán concederse á buques que fueren adquiridos por empresas industriales para el transporte de materiales con destino á las mismas.

ART. 7.º El Cuerpo legislativo fijará todos los años la cantidad que habrá de destinarse para subvenciones de los buques que ejerzan libremente la navegación marítima. Mientras se halle en vigor la presente ley, el presupuesto del Estado no podrá gravarse por este concepto con una partida que exceda de 200.000 coronas.

ART. 8.º Los buques comprendidos en el artículo 1.º disfrutarán, además de las subvenciones de que se ha hecho mención en los precedentes artículos, de las ventajas siguientes:

a. La cancelación de los atrasos é intereses acumulados hasta fin del año 1892 á título de impuesto ordinario, del adicional, ú otros gravámenes que pesaren sobre los buques.

b. Exención durante seis años del impuesto industrial á los buques de vela que hubieren sido registrados antes de fines de 1892.

c. Las compañías que no estuvieren ligadas por medio de contratos con la Administración del Estado quedarán exentas durante un período de diez años, á contar desde el lanzamiento de los buques, del impuesto ordinario y adicional que pesaban sobre sus buques de vapor destinados á la navegación de altura ó al gran cabotaje registrados antes de fin del año 1892, del propio modo que los de vela y de vapor adquiridos después del 1.º de Enero de 1893 para la navegación de altura ó de gran cabotaje, siempre que llenen las condiciones consignadas en el artículo 4.º de la presente ley.

d. Los buques de nueva construcción que llenen las condiciones prescritas en el artículo 4.º quedarán exentos del pago de derechos é impuestos.

Las compañías de navegación que se establecieren bajo la forma de sociedades anónimas por acciones quedarán exentas de los derechos de timbre y demás que se relacionen con la documentación y otorgamiento de contratos relativos á la constitución de dichas sociedades por acciones así como al aumento de capital social y á la emisión de acciones, tanto en el acto de la constitución como en cualquier otro tiempo del período de duración de las sociedades mencionadas.

Las compañías nacionales de navegación marítima ligadas por medio de contratos con la Administración del Estado podrán disfrutar de las ventajas enunciadas, siempre que llenen debidamente los compromisos que hubieren contraído.

ART. 9.º Tendrán derecho á las subvenciones, exenciones y beneficios consignados en la presente ley, tanto los armadores simples como las compañías de navegación (comprendidas en éstas las sociedades por acciones), con arreglo al número de buques que posean.

ART. 10. Los buques de vela destinados al gran cabotaje ó á la navegación de altura que al fin del año 1892 se encontraban ya inscritos en el registro de la marina mercante, percibirán una subvención de dos coronas por tonelada de registro neto, durante cinco años, á contar desde el día en que la presente ley se ponga en vigor.

No tendrán derecho á disfrutar de esta subvención más que los buques cuya vida sea inferior á 25 años y pertenezcan por lo menos á la clase B. I. L. del *Veritas austro-ungárico*.

ART. 11. El Ministro de Comercio queda autorizado para reglamentar las compañías subvencionadas, de conformidad con las prescripciones de la presente ley.

ART. 12. Las empresas de navegación que disfruten de subvenciones del Estado deberán obligarse:

1.º A no vender los buques que hubieren disfrutado subvención sin estar autorizados para ello por el Ministro, debiendo en caso contrario restituir á la Administración el importe total de las cantidades que hubieren percibido.

2.º A poner á disposición del Estado todos sus buques si el Gobierno lo estimara conveniente, en caso de guerra ó movilización, mediante la indemnización y abono de daños y perjuicios correspondientes.

3.º A transportar gratis en sus buques á los funcionarios de la Administración que designare el Ministerio de Comercio.

ART. 13. Los astilleros destinados á las construcciones navales ó á las reparaciones de los buques y los diques secos ó flotantes, pertenecientes á una sola ó varias personas ó á una Sociedad por acciones, así como las compañías de navegación destinadas al pequeño cabotaje, disfrutarán de todas las ventajas concedidas en la ley XIII del año 1890.

ART. 14. Las formalidades que habrán de llenarse para poder disfrutar de las subvenciones y demás beneficios que concede el Estado, serán reglamentadas por el Ministerio de Comercio, de común acuerdo con el de Hacienda. (1)

(1) Este reglamento es de la misma fecha que la ley y vá anexo á la misma.

ART. 15. Competerá al Ministro de Comercio resolver si los buques llenan los requisitos consignados en la presente ley y tienen derecho á disfrutar de los beneficios concedidos en la misma, pero en lo que se relaciona con las ventajas otórgadas en el artículo 8.º deberá ir de acuerdo con el Ministro de Hacienda.

ART. 16. La presente ley empezará á regir el día de su publicación en el *Boletín de las Leyes*, y permanecerá en vigor durante diez años. Las subvenciones y ventajas concedidas á los particulares ó sociedades en virtud de la misma estarán en vigor en los plazos consignados en los artículos 2, 3 y 8.

Los Ministros de Comercio y de Hacienda quedan encargados de la ejecución de la presente ley.



APÉNDICE II.

**Que comprende un índice principalmente de asientos,
para la fábrica de navios, galeones y demás bajeles,
y para la guarda con escuadras de la navegación y
seguridad de la costa.**

AÑOS 1580 A 1741.

(Extractada del tomo V de las Disquisiciones náuticas.)

1580.—Real cédula mandando al Virrey del Perú que se fabriquen en el puerto del Callao dos galeras y dos bergantines ó fragatas que anden con ellas para defensa de aquellas costas.—*Colecc. Navarrete*, tomo XX, número 10.

1581.—Asiento para fabricar en Vizcaya nueve galeones para la armada de Indias.—*Índice general de los papeles del Consejo de Indias*, Acad. de la Hist.

1582.—Asiento que S. M. mandó tomar con las personas que habían de fabricar navios en los astilleros del Señorío de Vizcaya, provincia de Guipúzcoa y las Cuatro Villas de la costa de la mar para el servicio de su Real Armada por tiempo de cuatro años, ó más si fuese necesario.—*Colecc. Navarrete*, tít. XXII, número 80.

1582.—Lo que por orden de S. M. se asienta y concierta por el muy ilustre señor D. Lope de Avellaneda, gentil hombre de su casa, etc., en su nombre, en virtud de una comisión que para ello tiene, para fabricar hasta 15.000 toneladas de navios en el Señorío de Vizcaya, provincia de Guipúzcoa y las Cuatro Villas de la costa de la mar.—*Sanz, Colecc. de Simancas*, art. 5.º, número 47.

1583.—Memorial que se dió en el Consejo de guerra de Indias sobre la fábrica de las nueve galeazas que por cuenta de S. M. se hacían en

Vizcaya para la guarda y seguridad de la navegación de Indias.—*Colecc. Navarrete*, t. XXII, número 83.

1595.—Asiento que se tomó con Pedro López de Soto para la fábrica de cinco navios para defensa de la costa de Portugal, la Capitana de 250 toneladas, la Almiranta de 160, dos navios, cada uno de 80, y un patache de 30, hechos por las medidas que ha propuesto el dicho Pedro López de Soto.—Sanz, *Colecc. de Simancas*, artículo 5.º, núm. 55.

1615. Bando de la provincia de Guipúzcoa para fabricar seis navios, tres de 300 toneladas y los otros tres de 200, con una sola cubierta, y con arreglo á las nuevas Ordenanzas.—*Colecc. Vargas Ponce*.

1616.—Asiento y capitulación hecha por D. Diego Brochero, bailio del Sepulcro, comendador de Yébenes, del Consejo de S. M., en su nombre, con D. Juan de Amasa, el año de 1616, para fabricar cuatro galeones en el puerto del Pasaje, con expresión de las medidas de ellos, su fortificación y arboladura, velamen y todo el demás aparejo necesario.—*Colecc. Navarrete*, tomo XXIV, núm. 48.

1617.—Condiciones con que el Señorío de Vizcaya ofrece fabricar navios para servir en la Armada.—*Colecc. Vargas Ponce*, leg. 3, número 53. Copiadas en este libro. (Véase pág. 274.)

1618.—Real cédula aceptando el ofrecimiento de la provincia de Guipúzcoa de servir con 12 galeones por asiento, y desestimando la pretensión de los fabricantes de mandar los navios propios.—*Colecc. Vargas Ponce*, leg. 3, núm. 56. Copiada en este libro. (Véase pág. 278.)

1623.—Asiento tomado con la provincia de Guipúzcoa para servir con una armada de galeones por cinco años.—*Colecc. Vargas Ponce*.

1625.—Asiento formado con D. Juan Pardo Osorio para fabricar en Galicia cuatro navios, dándolos acabados en diez meses por precio de 32 ducados tonelada, mitad plata y vellón.—*Colecc. Vargas Ponce*, leg. 3, núm. 78.

1625.—Asiento hecho con Martín Arana para fabricar en Vizcaya seis navios, entregándolos aparejados y listos á precio de 30 ducados por tonelada, mitad plata y vellón.—*Colecc. Vargas Ponce*, leg. 3, núm. 78.

1632.—Asiento con la provincia de Guipúzcoa para el armamento de una escuadra con que asegurar la costa.—*Colecc. Vargas Ponce*, leg. 3, núm. 78.

1634.—Asiento formado con D. Martín Carlos de Mencos en nombre del Marqués del Val para la fábrica de ocho navios, á 17 ducados por tonelada, siendo de cuenta de la Hacienda la artillería, municiones y pertrechos.—*Colecc. Vargas Ponce*, leg. 3, núm. 78.

1634.—Asiento con D. Francisco de Quincoces para la fábrica de trece

navios en tres años, á 30 ducados por tonelada.—*Colecc. Vargas Ponce*, leg. 3, núm. 78.

1634.—Asiento con D. Juan Bravo de Hoyos para la fábrica de seis navios con las mismas condiciones ajustadas con D. Martín Carlos de Menos.—*Colecc. Vargas Ponce*, leg. 3, núm. 78.

1634.—Asiento tomado con Martholosi para fabricar en Vizcaya diez y seis galeones, uno de ellos para Almiranta, por haber contentado mucho los que han hecho anteriormente.—*Memorial hist. esp.*, tomo XIII, pág. 404.

1635.—Se ordena fabricar un galeón de 600 toneladas en Gibraltar.—*Colecc. Vargas Ponce*.

1635.—Asiento con D. Martín de Arana para la fábrica de nueve navios.—*Colecc. Vargas Ponce*, leg. 3, núm. 78.

1635.—Real cédula expedida en Madrid á 6 de Agosto para que en Barcelona se construyan con toda urgencia barcos luengos, y vayan desde Cádiz dos de los más fuertes y mejores para que sirvan de modelo.—*Colecc. Navarrete*, tomo XXII.

1635.—Se encarga la compra de naos artilladas en Flandes, por no poderse aumentar las fábricas en España.—*Colecc. Vargas Ponce*.

1637.—Asiento con el Marqués de Valparaíso para construir en Pasajes ocho galeones.—*Colecc. Vargas Ponce*.

1638. Febrero 14.—Asiento ajustado con D. Francisco de Quincoces, secretario de S. M., sobre la fábrica de doce galeones de á 800 toneladas en los astilleros de las Cuatro Villas, arbolados, enjarciados y puestos en toda perfección por el precio de 30 ducados por tonelada, los 20 en plata y los 10 de vellón, puestos en la villa de Laredo.—*Veitia, Norte de la Contratación*, libro II, cap. XV, párr. XXXII.

1639. Diciembre 15.—Asiento ajustado con Martín de Urnieta, vecino de San Sebastián, para fabricar seis galeones de á 850 toneladas al precio de 30 ducados una.—*Veitia, Norte de la Contratación*, libro II, cap. XV, párr. XXXII.

1648.—Orden para fabricar doce galeones por administración, con fondos de Averías, que no se llevó á efecto por haberse aplicado dichos fondos á otras necesidades.—*Veitia, Norte de Contratación*, libro II, cap. XV, párr. 32.

1653.—Asiento con los coroneles Jorge Walters, inglés, y D. Fernando Phelipe Erberfelt, para hacer lo posible con el fin de disponer en Inglaterra una armada de seis buques de guerra de 400 á 500 toneladas cada uno, que sirvan á S. M. por tiempo de seis meses.—*Sanz, Colección de Simancas*, art. 5.º, núm. 70.

1656.—Asiento tomado con D. Miguel de Oquendo para la fábrica de una escuadra de seis galeones y un patache.—Sanz, *Colecc. de Simancas*, art. 5.º, núm. 74.

1660. Mayo 14.—Visita el rey Felipe IV el astillero de Pasajes, reconociendo la capitana real del mar Océano, de porte de 1.522 toneladas, considerada como el mayor buque hasta entonces construido en Europa.

1662.—Orden á la junta de armadas para que, con arreglo á las condiciones ajustadas con Domingo Guillo y Ambrosio Lomelin, en el asiento sobre provisión de esclavos negros para las Indias, una de las cuales es que han de fabricar por su cuenta diez bajeles en los astilleros de Vizcaya, del porte y medidas que se les señalen, se les den dichas medidas para que cuatro de los bajeles, que han de tener destino en la armada del Océano, estén acabados en Septiembre de 1663.

1662.—Asiento tomado con el general D. Facundo Andrés Cabeza de Vaca para servir en la armada del mar Océano con una escuadra de siete navíos y un patache.—Sanz, *Colecc. de Simancas*, art. 5.º, núm. 75.

1662.—Asiento ajustado con D. Pedro Agüero para construir en Colindres cuatro navíos de á 500 toneladas, al precio de 32 ducados una.—*Colecc. Vigodet*.

1664.—Asiento hecho con los genoveses Grillo y Lomelin para fabricar galeones en Guipúzcoa.—*Colecc. Vargas Ponce*.

1667.—Asiento tomado con D. Pedro Agüero y D. Juan Francisco Roco de Castilla, para fabricar en Guipúzcoa siete bajeles.—*Colecc. de Simancas*, de Sanz, art. 3.º, núms. 1157 y 1158.

1677.—Asiento tomado con la provincia de Guipúzcoa para servir con cuatro bajeles y un patache, por 26 ducados de plata blanca por tonelada.—*Colecc. Vargas Ponce*.

1678.—Real cédula modificando las condiciones propuestas por la provincia de Guipúzcoa para servir con una escuadra por asiento.—*Colecc. Vargas Ponce*, legajo 3, núms. 118 y 121. Extractada en este libro. (Véase pág. 282.)

1682.—Se avisa la llegada de los ocho bajeles que se mandaron construir en Holanda, nombrados: *Atocha*, *Santo Tomás de Villanueva*, *San Diego de Alcalá*, *Tres Reyes*, *San Carlos*, *San Pedro de Alcántara*, *Nuestra Señora de la Esperanza* y *Santa Teresa*.—Colección Sanz, *Simancas*.

1686.—Se mandan fabricar tres galeones en Holanda.—Sanz, *Colección de Simancas*.

1688.—Se suprimen los destinos de Superintendente, Veedor y Contador de fábricas, en la costa de Cantabria, por haber cesado las construcciones.—*Colecc. Vargas Ponce*.

1695.—Asiento tomado con Francisco de Omaña, vecino de Luarca, para fabricar tres navios en rosca, de 600 toneladas, según las medidas y arqueamiento que se le diese en el astillero y puerto de Ferrol.—Sanz, *Colección de Simancas*, art. 5.º, núm. 82.

1700.—Asiento tomado con Pedro de Aróstegui para fabricar en el Pasaje cuatro galeones.—*Colecc. Vargas Ponce*.

1726.—Se manda que pasen á Guarnizo 400 ó 500 carpinteros de Guipúzcoa, para las construcciones que se hacen.—*Colecc. Vargas Ponce*, legajo 2.

1741.—Asiento hecho con D. Martín de Aróstegui, diputado general de la ciudad de la Habana, para la construcción de navios en el astillero del mismo puerto. Impreso en folio, en 11 hojas.—Arch. del Ministerio de Marina. Impresos.



APÉNDICE III.

Datos relativos al material de la marina mercante de España que comprende:

1.º La importación general de embarcaciones extranjeras en cada uno de los 45 años que median entre 1849 y 1893, ambos inclusive, con expresión de su tonelaje, valores que representan y derechos de Arancel que han satisfecho.

2.º Los buques construidos en España desde 1855 con derecho á la prima de construcción.

3.º Los botados al agua de los astilleros situados en ambas márgenes del Nervión en dos años de los de mayor actividad en la construcción naval (1848 y 1857) y

4.º El número de los mayores y menores de 50 toneladas de que se componía nuestra marina mercante en 1.º de Enero de cada uno de los años 1877 á 1894, ambos inclusive.

IMPORTACIÓN general de embarcaciones extranjeras en la Península e Islas Baleares, con expresión de su tonelaje, valores que representan y derechos de Arancel que han satisfecho.

DECENIO DE 1849 A 1858

Años	Embarcaciones de madera desde 400 toneladas de 20 quintales castellanos.				Embarcaciones de casco de hierro de cualquier porte.			
	Buques.	Tonelaje	Valores	Derechos.	Buques.	Tonelaje	Valores	Derechos.
	Núm.	Toneladas de 20 quintales.	Pesetas.	Pesetas.	Núm.	Toneladas de 20 quintales.	Pesetas.	Pesetas.
1849	1	682	125.000,00	20.450,00	2	225	215.000,00	2.815,00
1850	4	1.782	502.595,00	53.969,50	2	33	4.125,00	412,50
1851	»	»	»	»	»	»	»	»
1852	2	1.025	307.437,50	30.745,00	8	1.604	191.937,50	20.052,50
1853	8	4.058	1.216.927,50	121.702,50	6	1.188	148.425,00	14.802,50
1854	1	431	129.372,50	12.937,00	5	1.201	150.087,50	15.010,00
1855	4	1.814	553.245,00	55.325,00	7	2.817	822.140,00	35.215,00
1856	9	5.853	1.750.532,00	175.655,00	10	3.136	302.010,00	30.200,00
1857	4	2.561	768.265,00	76.827,00	16	5.480	707.387,50	70.987,50
1858	4	2.001	756.320,00	62.405,00	10	3.821	507.457,50	50.745,00
Totales	37	20.299	6.115.605,00	609.716,00	66	19.765	2.868.570,00	259.309,00

DECENIO DE 1859 A 1868

Años	Embarcaciones de madera de 400 toneladas de 20 quintales castellanos, ó desde 300 toneladas de 1.000 kilogramos métricos.				Embarcaciones de casco de hierro de cualquier porte.			
	Buques.	Tonelaje	Valores.	Derechos.	Buques.	Tonelaje	Valores.	Derechos.
	Núm.	Toneladas de 20 quintales.	Pesetas.	Pesetas.	Núm.	Toneladas de 20 quintales.	Pesetas.	Pesetas.
1859	2	1.130	316.075,00	31.607,50	18	5.449	722.135,00	72.212,50
1860	5	2.641	824.277,50	82.427,75	17	5.821	1.181.070,00	118.107,50
1861	2	818	259.030,00	25.903,00	41	11.802	1.561.895,00	156.189,50
1862	4	1.697	544.872,50	54.487,25	62	14.138	1.855.337,50	185.533,75
1863	5	2.405	702.425,00	70.242,50	47	9.846	1.604.837,50	160.483,75
1864	4	1.622	527.450,00	52.745,00	6	5.826	949.637,50	94.963,75
1865	8	3.382	1.069.150,00	106.915,00	15	4.079	684.877,50	68.487,75
1866	1	460	149.500,00	14.950,00	15	5.084	828.690,00	82.869,00
1867	13	6.667	2.166.775,00	216.677,50	8	1.827	297.800,00	29.780,00
1868	2	913	296.725,00	29.672,50	14	2.628	428.362,50	42.836,25
Totales	46	21.435	6.915.580,00	744.447,50	243	69.500	10.096.702,50	1.009.677,50

IMPORTACIÓN general de embarcaciones extranjeras en la Península e Islas Baleares durante el periodo de 1849 á 1893, con expresión de su tonelaje, derechos satisfechos, tonelaje medio y derechos por tonelada que resultan.

Periodos.	CLASIFICACIÓN.	Boques.	Tonelaje.	Derechos.	Tonelaje medio.	Derechos por ton. ¹
		Núm.	Toneladas de arques	Pesetas.	Toneladas de arques.	Pesetas.
EMBARCACIONES DE MADERA.						
1849 á 1858	Desde 400 toneladas de 20 quintales castellanos.	37	29.290	603.716	538,62	30,04
1859 á 1868	Desde 400 toneladas ó de 368 toneladas de 1.000 kilogs.	46	24.535	743.317	466,00	33,73
1869 á 1878	De todas cabidas.	237	53.910 ¹	1.236.600	217,38	23,30
1879 á 1888	Id. id.	168	11.846	236.762	70,51	19,98
1889 á 1893	Id. id.	123	17.746	317.985	143,11	17,91
1849 á 1893	Total para las embarcaciones de madera	612	126.236	3.195.510	201,62	25,52
EMBARCACIONES DE HIERRO.						
1849 á 1858	De todas cabidas.	66	49.705	240.300	298,56	12,65
1859 á 1868	Id. id.	243	60.500	953.775	389,00	10,09
1869 á 1878	Id. id.	499	79.317 ¹	1.588.325	447,58	20,01
1879 á 1888	Id. id.	242	209.310	3.005.793	984,48	14,41
1889 á 1893	Id. id.	112	107.990	1.790.746	904,19	16,66
1849 á 1893	Total para las embarcaciones de hierro.	823	596.852	7.597.069	590,34	15,63
1849 á 1893 ó sea en 45 años.	Total general para las embarcaciones de madera y de hierro.	1.435	641.088	10.792.549	425,84	17,66

¹ Esta cifra representa el tonelaje antiguo de todas las embarcaciones introducidas en el decenio de 1869 á 1878, hechas las correspondientes reducciones.

*ESTADO que manifiesta el número de buques de madera de cualquier cabida que, procedentes del extranjero, han sido abanderados en España en cada uno de los años 1869 al 94, ambos inclusive, con expresion de su tonelaje y del valor oficial.*¹

AÑOS	Valor oficial de la tonelada. — Pesetas.	Número de buques.	Toneladas.	VALOR — Pesetas.
1869	»	12	11.545	3.625.924
1870	»	29	13.593	4.127.825
1871	»	42	13.775	7.997.000
1872	»	24	4.491	2.628.530
1873	»	29	9.280	5.304.160
1874	»	26	6.911	4.042.370
1875	»	21	5.487	3.224.430
1876	200	22	2.895 ²	579.000
1877	288	30	2.644	761.472
1878	259,20	6	695	180.145
1879	253,20	1	40	10.368
1880	259,20	15	148	38.357
1881	259,20	20	863	223.690
1882	259,20	20	429	110.979
1883	259,20	17	1.251	324.259
1884	259,20	14	109	28.359
1885	259,20	21	1.063	275.633
1886	259,20	31	3.508	908.995
1887	259,20	14	4.049	1.049.457
1888	259,20	15	385	99.800
1889	259,20	36	2.716	703.949
1890	259,20	31	3.846	996.787
1891	300,00 ³	32	8.034	2.394.590
1892	300,00	11	1.958	582.422
1893	300,00	14	1.293	380.867
1894	300,00	6	1.255	351.038

¹ En los dos primeros estados de este Apéndice (página 440) podrá verse la relacion de los buques introducidos desde 1849 hasta 1868, con su valor oficial.

² En este año es cuando se estableció el método internacional de Moorsion para medir la cabida de los buques, así que desde el 76 inclusive en adelante las toneladas son de 2,83 metros cúbicos.

³ En la tabla de valores para 1891 se asignan á las embarcaciones de madera los valores siguientes:

Hasta la cabida de 50 toneladas de arqueo.	200 pesetas por tonelada.
Desde 51 á 300	250 » »
Desde 300 en adelante	300 » »

ESTADO que manifiesta el número de buques de hierro ó acero de cualquier cabida que, procedentes del extranjero, han sido abanderados en España en cada uno de los años 1869 al 94, ambos inclusive, con expresión de su tonelaje y del valor oficial.

AÑOS	Valor oficial de la tonelada. — Pesetas.	Número de buques.	Toneladas.	VALOR — Pesetas.
1869	»	23	10.054	1.638.956
1870	»	12	11.787	1.921.281 ¹
1871	»	29	20.573	13.783.910
1872	»	18	11.895	7.969.650
1873	»	31	25.140	16.843.800
1874	»	22	8.210	5.500.700
1875	»	20	14.161	9.152.870
1876	417,00	16	8.285 ²	3.454.845
1877	408,00	12	4.658	1.900.464
1878	367,20	6	1.329	488.009
1879	408,00	7	1.611	657.177
1880	367,20	22	13.732	4.860.460
1881	367,20	13	8.833	3.243.478
1882	367,20	30	39.698	14.577.128
1883	300,00	35	53.510	16.053.006
1884	300,00	15	22.902	6.870.600
1885	300,00	26	27.520	8.256.141
1886	300,00	27	13.388	4.016.473
1887	300,00	20	13.332	3.999.556
1888	300,00	17	14.784	4.435.129
1889	325,00	28	28.761	9.347.373
1890	325,00	23	17.677	5.745.064
1891	500,00	17	15.235	7.617.721
1892	500,00	18	12.558	6.279.063
1893	500,00 ³	26	33.758	16.545.987
1894	500,00	16	12.925	6.093.430

¹ Esta cantidad parecerá muy exigua comparada con las de los años siguientes, pero todas ellas están tomadas de los tomos de la *Estadística del Comercio exterior*, correspondientes á los años que en la columna primera se expresan.

² En este año se estableció el método internacional Moorsen para medir la cabida de los buques, así que desde el 76 inclusive en adelante las toneladas son de 2,83 metros cúbicos.

³ Las estadísticas de Aduanas no hacen distinción entre los buques de vapor y de vela de hierro ó acero hasta 1892. En este año no se introdujo ningún velero de casco metálico. De los 26 importados en 1893, tres, con 2,775 toneladas son de buques de vela, y el valor oficial fijado para la tonelada de estos últimos, fué de 390 pesetas.

*ESTADO que manifiesta el número de buques construidos en los astilleros de la Península, Islas Baleares y Canarias desde 1855 hasta 1879, ambos inclusive, con derecho á la prima de construcción, é importe de ésta.*¹

AÑOS	Número de buques.	Importo de las primas. — Pesetas.
1855	3	44.730,00
1856	6	115.081,00
1857	7	97.305,59
1858	11	187.769,42
1859	6	95.449,85
1860	1	12.690,00
1861	3	42.070,08
1862	6	86.434,50
1863	3	77.132,42
1864	2	32.441,29
1865	3	54.303,80
1866	4	68.528,71
1867	3	43.084,67
1868	3	80.867,67
1869	5	102.723,61
1870	6	121.850,42
1871	11	195.819,75
1872	7	126.457,40
1873	6	27.807,80
1874	2	14.148,40
1875	1	"
1876	2	42.966,80
1877	2	41.206,40
1878	1	25.174,60
1879	7	207.038,00
TOTAL de los 25 años.	111	1.943.082,18
Promedio por año.	4,44	77.723,28

¹ En la página 360 podrá verse una nota relativa á los buques construidos en España desde el año 1880 á 1891, ambos inclusive, con derecho á la prima de construcción.

*Buques construídos en el Nervión durante el año 1848, que fueron
inscritos en el Lloyd Vascongado. ¹*

NOMBRE	Aparejo.	Astillero.	Toneladas de arqueo.
Sales	Fragata	Salve	671
América	Fragata	Zorroza	430
Lima	Corbeta	Deusto	338
Constancia	Corbeta	Olaveaga	335
Deseo	Berg. goleta	Olaveaga	225
Claro	Bergantín	Olaveaga	225
Nuevo Claro	Bergantín	Olaveaga	225
Anónima	Corbeta	Olaveaga	220
Corazón de María	Bergantín	Bilbao	203
Firme	Bergantín	Bilbao	195
Josefita	Bergantín	Zorroza	190
Dolores	Berg. goleta	Bilbao	166
María Ignacia	Bergantín	Bilbao	164
Santiago	Bergantín	Ripa	158
Clemencia	Bergantín	Olaveaga	140
Asunción	Berg. goleta	Bilbao	138
Joven Inés	Berg. goleta	Olaveaga	122
Joven Mario	Berg. goleta	Ripa	118
Gurnale	Goleta	Bilbao	100
Joven Elvira	Berg. goleta	Ripa	100
Fernando Luis	Berg. goleta	Olaveaga	89
Feliz	Berg. goleta	Bilbao	89
Ana	Goleta	Zorroza	86
Vizcaytarra	Goleta	Zorroza	85
Gachupín	Berg. goleta	Ripa	81
Ntra. Señora del Carmen	Berg. goleta	Olaveaga	80
Rafaelita	Berg. goleta	Ripa	80
Lebaniega	Berg. goleta	Olaveaga	78
Joven Dámaso	Goleta	Olaveaga	70
Amelia	Quechemerín	Olaveaga	46
Federico	Lugre	Olaveaga	45
		<i>Total tons.</i>	5.203

¹ En la página 247 podrá verse un estado de las construcciones llevadas á cabo en el Nervión desde el año 1851 á 1863, ambos inclusive.

Buques construidos en el Nervión durante el año 1857, que fueron inscritos en el Lloyd Vascongado.

NOMBRE	Aparejo.	Astillero.	Toneladas de arqueo.
J. A. V.	Fragata	Ripa	525
Joaquina Vitoria.	Fragata	Ripa	500
Joven Engracia	Fragata	Salve	460
Nueva Engracia	Fragata	Salve	460
Lequeitio	Corbeta	Zorroza	325
Adelaida	Corbeta	Bilbao	325
Felipa y Vicenta.	Corbeta	Bilbao	320
Jesusa	Corbeta	Olaveaga	308
Tecla Carmen	Corbeta	Deusto	305
Pilila	Corbeta	Deusto	296
Crescencia.	Corbeta	Ripa	265
Luisito	Bergantin	Salve	248
Tomás	Bergantin	Salve	244
Jerónimo	Bergantin	Ripa	237
Alfredo	Bergantin	Ripa	236
Santa Ana	Bergantin	Bilbao	225
José Amell.	Bergantin	Deusto	225
Isabel	Bergantin	Bilbao	223
Bartolo	Bergantin	Bilbao	186
Francisco	Bergantin	Olaveaga	148
Salvador	Bergantin	Bilbao	140
Joven Eustaquia.	Berg. goleta	Salve	133
Primer Galán	Bergantin	Bilbao	124
Adelaida	Berg. goleta	Olaveaga	124
La Sevillana	Goleta	Bilbao	54
Mercedes	Quechemerin	Salve	42
Portugalete	Quechemerin	Salve	37
Jacinta	Quechemerin	Salve	37
Los Tres Amigos	Quechemerin	Ripa	22
		<i>Total tons.</i>	6.774

ESTADO que manifiesta el número de buques de vela y de vapor mayores de 50 toneladas de que se componía la marina mercante española en 1.º de Enero de cada uno de los años 1877 á 1894 (ambos inclusive) con expresión del tonelaje, y de la fuerza de sus máquinas, para los de vapor; conforme á los cuadros estadísticos publicados anualmente por el Ministerio de Marina.

En 1.º de Enero del año.	Buques de vela		Buques de vapor			TOTAL	
	Núm.	Toneladas.	Núm.	Toneladas.	Caballos nominales	Núm.	Toneladas.
1877	2.749	449.281	378	158.299	»	3.127	637.580
1878	2.717	447.378	375	157.472	»	3.092	604.850
1879	2.010	364.184	330	163.832	»	2.340	528.016
1880	1.938	347.461	320	188.789	38.228	2.258	536.250
1881	1.889	326.439	347	233.696	42.458	2.236	560.135
1882	1.806	313.403	354	248.363	42.131	2.160	561.766
1883	1.670	286.225	394	307.353	50.773	2.064	593.578
1884	1.459	246.901	407	347.116	55.932	1.866	594.017
1885	1.395	230.915	430	383.457	59.859	1.825	614.372
1886	1.379	224.932	431	388.118	62.817	1.810	613.050
1887	1.336	216.191	431	384.060	61.477	1.767	600.251
1888	1.326	211.922	432	397.137	69.651	1.758	609.059
1889	1.277	204.834	421	393.487	68.793	1.698	598.321
1890	1.238	195.387	415	411.096	71.023	1.653	606.483
1891	1.256	197.598	423	417.322	73.965	1.679	614.920
1892	1.237	199.834	458	444.247	89.898	1.695	644.081
1893	1.233	196.650	474	455.489	91.713	1.707	652.139
1894	1.228	197.030	492	479.746	101.504	1.720	676.776

¹ Muchos buques que figuraban hasta este año entre los mayores de 50 toneladas, pasaron á serlo de menos de 50, á consecuencia de haber sido reaqueados por el nuevo sistema reglamentario de Moorson.

BUQUES menores de 50 toneladas de la marina mercante española en 1.º de Enero de cada uno de los años que se expresan, conforme á los cuadros estadísticos publicados anualmente por el Ministerio de Marina.

En 1.º de Enero del año.	Buques de vela		Buques de vapor		TOTAL	
	Núm.	Toneladas.	Núm.	Toneladas.	Núm.	Toneladas.
1880	»	»	»	»	30.143	260.840
1881	»	»	»	»	30.172	261.871
1882	»	»	»	»	30.364	166.710
1883	39.320	191.486	91	2.254	39.711	193.740
1884	42.173	225.783	107	2.225	42.280	227.008
1885	43.107	224.043	116	2.592	43.223	226.636
1886	44.039	228.609	121	2.687	44.160	231.296
1887	48.010	214.876	148	3.180	48.158	218.057
1888	49.427	221.917	161	3.416	49.588	225.333
1889	59.669	330.722	206	4.643	59.875	335.366
1890	56.138	288.522	219	4.877	56.357	293.399
1891	58.069	274.550	233	5.069	58.302	280.220
1892	56.104	267.731	207	5.299	56.311	273.030
1893	59.009	266.066	208	5.809	59.217	271.866
1894	61.968	273.278	266	6.470	62.234	279.748

APÉNDICE IV.

Que contiene los estados de buques construídos en el país y vendidos al extranjero en Francia, Inglaterra y los Estados Unidos de América, y los construídos también fuera del país para Francia; según las estadísticas del «Board of Trade».

FRANCIA.

*TONELAJE de los buques abanderados en Francia construídos en el país y en el extranjero, y del vendido para otras naciones desde 1855 á 1871, ambos inclusive.*¹

AÑOS	Tonelaje de los buques construídos en el país y en el extranjero. — <i>Toneladas.</i>	Tonelaje de los buques vendidos para otras na- ciones. — <i>Toneladas.</i>
1855	103,488	1,919
1856	174,018	2,414
1857	116,910	4,318
1858	66,427	10,910
1859	37,216	9,404
1860	43,192	13,182
1861	45,100	10,354
1862	52,444	8,760
1863	59,407	9,625
1864	64,670	6,856
1865	76,817	4,907
1866	75,990	3,982
1867	81,127	4,914
1868	68,983	5,298
1869	73,878	2,811
1870	62,805	11,135
1871	58,541	16,341

¹ En las estadísticas anteriores á 1872 aparecen englobados todos los buques abanderados en Francia, sin hacerse la distinción entre los que fueron construídos en el país y los de procedencia extranjera.

FRANCIA.

TONELAJE de los buques abanderados en Francia, con separación de los construidos en el país y en el extranjero y del vendido para otras naciones desde 1872 á 1892, ambas inclusive.

AÑOS	Tonelaje de los buques construidos en el país.	Tonelaje de los buques construidos en el extranjero.	Tonelaje vendido para otras naciones.
	<i>Toneladas.</i>	<i>Toneladas.</i>	<i>Toneladas.</i>
1872	50,697	34,885	17,865
1873	39,420	17,646	19,848
1874	34,917	17,404	27,092
1875	37,520	20,001	14,722
1876	32,707	15,581	16,148
1877	26,884	12,864	14,751
1878	21,367	19,677	12,851
1879	24,733	16,809	8,323
1880	12,629	34,201	12,939
1881	20,735	34,909	11,441
1882	56,594	78,612	17,407
1883	35,223	49,387	14,681
1884	57,162	20,472	11,814
1885	15,930	9,681	20,852
1886	27,075	14,392	17,276
1887	15,247	14,822	14,390
1888	31,936	26,828	25,403
1889	32,502	24,676	18,828
1890	24,018	50,516	12,459
1891	28,465	31,694	10,339
1892	18,604	14,384	12,311

INGLATERRA.

TONELAJE de los buques construidos en el Reino Unido desde 1858 á 1893, según las estadísticas presentadas al Parlamento británico por el Board of Trade.

Años	PARA LA METRÓPOLI Y LAS COLONIAS.			PARA EL EXTRANJERO.			TOTAL.		
	De vela.	De vapor.	TOTAL.	De vela	De vapor.	TOTAL.	De vela.	De vapor.	TOTAL.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
1858	154,500	53,150	208,080	1,518	26,356	28,474	156,548	80,106	226,554
1859	157,267	38,000	185,970	3,502	23,372	26,774	151,309	61,375	212,754
1860	158,172	53,796	211,968	*	13,000	13,000	158,172	67,690	225,871
1861	129,970	70,809	200,839	232	7,255	7,487	130,202	78,424	208,326
1862	164,661	77,338	241,399	*	20,533	20,533	164,661	97,871	261,532
1863	253,626	107,351	360,987	1,084	16,236	17,320	254,120	124,187	378,307
1864	272,499	159,374	431,873	2,279	26,681	28,960	274,778	186,055	460,833
1865	235,555	179,619	415,204	919	32,016	32,935	236,504	211,665	448,169
1866	307,678	433,511	341,189	3,041	33,709	38,350	214,319	468,220	379,339
1867	161,507	31,571	269,080	1,094	21,905	23,899	179,591	126,378	305,979
1868	207,687	78,510	316,107	8,671	37,469	46,141	256,358	145,370	362,228
1869	230,762	123,525	354,287	11,800	22,005	33,805	232,562	145,739	388,692
1870	117,692	225,671	342,706	9,529	92,222	53,651	126,561	267,896	394,357
1871	56,545	297,810	354,355	3,715	32,988	36,703	60,399	339,798	391,468
1872	54,967	338,004	392,971	3,200	77,957	81,757	58,555	445,901	473,748
1873	88,532	282,131	370,666	1,091	81,784	82,877	89,626	363,917	453,543
1874	187,313	333,890	521,203	1,781	80,883	82,664	189,691	414,773	603,867
1875	211,616	178,935	420,551	3,711	47,796	51,507	245,377	226,701	472,078
1876	236,890	123,375	360,365	4,198	13,457	17,655	211,688	136,332	378,020
1877	212,320	221,330	433,650	2,191	15,075	17,266	214,514	226,497	450,910
1878	151,167	287,080	428,215	7,106	35,366	42,472	148,273	362,456	470,719
1879	59,115	297,720	356,835	2,461	46,692	49,153	61,579	344,412	405,991
1880	37,489	346,261	403,811	385	68,479	69,055	78,665	414,831	472,896
1881	92,420	438,764	501,184	1,318	106,316	107,634	93,768	515,110	608,878
1882	145,700	521,575	667,275	2,439	119,637	115,776	147,839	635,212	783,651
1883	146,818	621,758	768,576	1,272	122,368	123,640	148,090	744,126	892,216
1884	162,234	385,206	547,442	16,915	79,887	96,802	173,179	415,005	588,275
1885	298,511	196,975	495,386	10,683	25,913	35,626	249,694	221,918	471,612
1886	138,302	151,638	293,000	6,887	31,641	38,528	145,249	186,279	331,328
1887	81,379	225,440	306,719	5,818	61,631	70,479	87,127	290,671	377,198
1888	75,696	407,115	483,141	20,037	79,109	99,896	96,363	477,554	573,997
1889	117,681	554,021	671,565	19,696	163,558	183,224	137,157	717,382	854,729
1890	123,225	528,780	652,013	25,468	135,157	160,625	148,692	663,356	812,638
1891	191,917	478,082	670,599	37,693	101,201	138,894	229,610	579,883	809,933
1892	258,709	434,091	692,701	28,372	80,385	108,757	287,672	514,476	801,548
1893	114,806	380,393	495,288	8,379	80,467	89,386	123,871	469,800	584,674

ESTADOS UNIDOS

Buques construidos en los Estados Unidos y vendidos al extranjero desde el año 1850 al 1893 ambos inclusive.

AÑOS (Terminan en 30 de Junio)	En la Costa.	En el Atlántico y sus tributarios.	En los grandes lagos.	TOTAL	Buques vendidos al extranjero.
	Terminados.	Terminados.	Terminados.	Terminados.	Terminados.
1850	"	"	"	272.218	13.408
1851	"	"	"	298.203	15.247
1852	"	"	"	351.493	17.921
1853	"	"	"	425.571	10.035
1854	"	"	"	535.616	60.033
1855	"	"	"	583.450	65.887
1856	"	"	"	469.393	42.618
1857	285.453	41.854	51.498	378.805	52.649
1858	177.412	35.659	31.642	244.713	26.305
1859	133.294	17.128	6.180	156.602	30.850
1860	169.846	32.970	11.992	214.798	17.418
1861	179.767	29.960	23.167	233.194	26.649
1862	112.487	8.785	53.804	175.076	117.756
1863	215.667	27.407	67.972	311.046	222.109
1864	210.421	56.169	49.151	415.741	300.865
1865	291.306	66.576	36.641	394.523	133.832
1866	232.388	70.555	33.204	336.147	22.117
1867	230.810	35.106	39.679	305.595	9.088
1868	175.812	52.695	56.798	285.305	13.757
1869	191.194	34.576	49.460	275.230	19.063
1870	182.836	56.859	37.258	276.953	17.079
1871	156.249	73.081	43.897	273.227	13.534
1872	128.097	36.344	44.611	209.052	19.572
1873	218.139	48.659	92.448	359.246	29.763
1874	277.093	63.646	91.986	432.725	77.054
1875	244.474	23.294	29.871	297.639	25.541
1876	163.826	23.636	16.124	203.586	33.253
1877	132.906	34.693	8.903	176.592	24.724
1878	155.138	68.928	11.438	235.504	43.607
1879	115.683	62.213	15.135	193.031	43.312
1880	101.729	32.791	22.899	157.410	26.883
1881	125.766	81.189	73.504	280.459	28.671
1882	188.084	35.817	58.369	282.270	18.257
1883	210.349	26.443	28.638	265.430	37.385
1884	178.419	16.664	30.431	225.514	28.722
1885	121.010	11.220	26.826	159.056	26.213
1886	64.458	10.595	20.400	95.453	33.063
1887	83.061	10.901	56.488	150.450	22.122
1888	105.125	11.859	101.103	218.087	11.116
1889	111.852	12.202	107.080	231.134	9.871
1890	169.091	16.506	108.526	294.123	13.322
1891	237.462	19.984	111.856	369.302	9.410
1892	138.863	14.801	45.969	199.633	15.329
1893	102.830	9.538	99.271	211.639	15.395

ÍNDICE.

CAPÍTULO I.

CONSIDERACIONES GENERALES.

	<u>Páginas</u>
I. <i>La Reforma Arancelaria de 1891</i>	5
II. <i>Industrias naturales susceptibles de arcaigo en el país</i>	11
III. <i>Las leyes de la marina mercante en Francia y en Italia</i>	19

CAPÍTULO II.

EL PROYECTO DE LEY DE LA MARINA MERCANTE DE FRANCIA EN LA COMISIÓN DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS.

I. <i>Estudios de la Comisión.</i>	
Utilidad de la marina mercante.	23
La construcción naval y la navegación.	20
II. <i>Legislación de la marina mercante en Francia</i>	30
III. <i>Resultados de la ley de 29 de Enero de 1881 en Francia.</i>	
1.º Para las construcciones navales	38
2.º Para la navegación	56
IV. <i>Modificaciones necesarias en la ley de 1881.</i>	
1.º En lo que concierne á la construcción	53
2.º En lo que concierne á la navegación	58
Gasto total por año de las primas á la construcción y á la navegación	67

CAPÍTULO III.

LA LEY DE LA MARINA MERCANTE FRANCESA EN LAS CÁMARAS.

I. <i>Discusión en la Cámara de diputados</i>	69
II. <i>Discusión en el Senado</i>	82

CAPÍTULO IV.

LA LEY DE LA MARINA MERCANTE EN ITALIA.

I. <i>Puntos más salientes de la legislación italiana</i>	85
II. <i>La construcción naval mercante en Italia</i>	93

III. <i>Primas á la navegación</i>	103
IV. <i>Resumen de las cantidades satisfechas por el Erario italiano en virtud de las ventajas concedidas á la marina mercante</i>	107

CAPÍTULO V.

LA INDUSTRIA DE LAS CONSTRUCCIONES NAVALES EN EL REINO UNIDO.

I. <i>Desarrollo inusitado de la construcción naval mercante en Inglaterra y sus causas.</i> La ley de navegación de 1820. Cambio radical en la política comercial del Reino Unido. Propaganda de las teorías de la Escuela de Manchester	113
II. <i>Notables progresos de la construcción naval mercante en la Gran Bretaña</i>	125
III. <i>Descenso en la producción y baja de precios en las industrias más importantes del Reino Unido y especialmente en la de las construcciones navales.</i> Reacción en la política comercial de las naciones del Continente en defensa de su propia producción. Opiniones de los ingenieros e industriales más importantes y de la prensa del Reino Unido, relativas al exceso de producción.	152

CAPÍTULO VI.

LA MARINA DE GUERRA Y LA INDUSTRIA NACIONAL EN ESPAÑA.

I. <i>Protección de la marina á la industria nacional</i>	175
II. <i>Gestiones de la marina para procurarse en el país los hierros y aceros laminados con destino á las construcciones navales</i>	179
III. <i>Gestiones para la adquisición de máquinas de vapor marinas de la industria nacional.</i>	187
IV. <i>Gestiones encaminadas á la construcción de buques de guerra por la industria del país.</i>	198
Partidarios en España de la adquisición de buques en el extranjero Ejemplo patriótico digno de imitación de las demás naciones de Europa.	203

CAPÍTULO VII.

DIGRESIÓN REFERENTE AL MATERIAL DE ARTILLERÍA.

I. <i>Concurso que debe prestar la industria privada á la militar</i>	217
II. <i>Incidente del Senado relativo al trabajo nacional.</i>	227

CAPÍTULO VIII.

BREVE OJEADA Á LA MARINA Y Á LAS CONSTRUCCIONES NAVALES DE ESPAÑA ANTERIORES AL SIGLO ACTUAL.

I. <i>Edad Media</i>	237
II. <i>Reyes Católicos y Carlos I</i>	249

III. Reinado de Felipe II	256
IV. Reinado de Felipe III	267
V. Reinados de Felipe IV y Carlos II	280
VI. Reinados del siglo XVIII	285

CAPÍTULO IX.

LA INDUSTRIA DE LAS CONSTRUCCIONES NAVALES EN ESPAÑA
EN LOS TIEMPOS MODERNOS.

I. Legislación arancelaria en lo que se relaciona con las construcciones navales y con las primas á la construcción	301
II. Ligeras observaciones sobre la legislación que ha amparado en España en los tiempos modernos la industria de las construcciones navales	324
III. Contestaciones dadas en 1820 al Interrogatorio de la Comisión para la Reforma Arancelaria	334
IV. La construcción de buques mercantes en España en el siglo actual	355
V. Los tres medios de protección que están en vigor en España para estimular las construcciones navales	357
VI. Las primas á la navegación	376
Conclusiones	397

APÉNDICES.

Apéndice I.—Que comprende las leyes relativas á la marina mercante de Francia y de Italia relacionadas con las primas á la construcción y á la navegación y las en que se conceden subvenciones, de Austria y de Hungría	408
Apéndice II.—Con un índice principalmente de asientos para la fábrica de naos, y para la guarda con escuadras de la navegación y seguridad de la costa (años 1580 á 1714)	431
Apéndice III.—Que comprende la importación general de embarcaciones en los últimos 45 años, nota de las primas á la construcción pagadas en España desde 1855, construcciones llevadas á cabo en el Nervión en dos de los años de mayor actividad, y buques de que se componía nuestra marina mercante en 1.º de Enero de cada uno de los últimos 18 años	439
Apéndice IV.—Que contiene los estados de buques construídos en el país y vendidos al extranjero, en Francia, en Inglaterra y en los Estados Unidos	451





