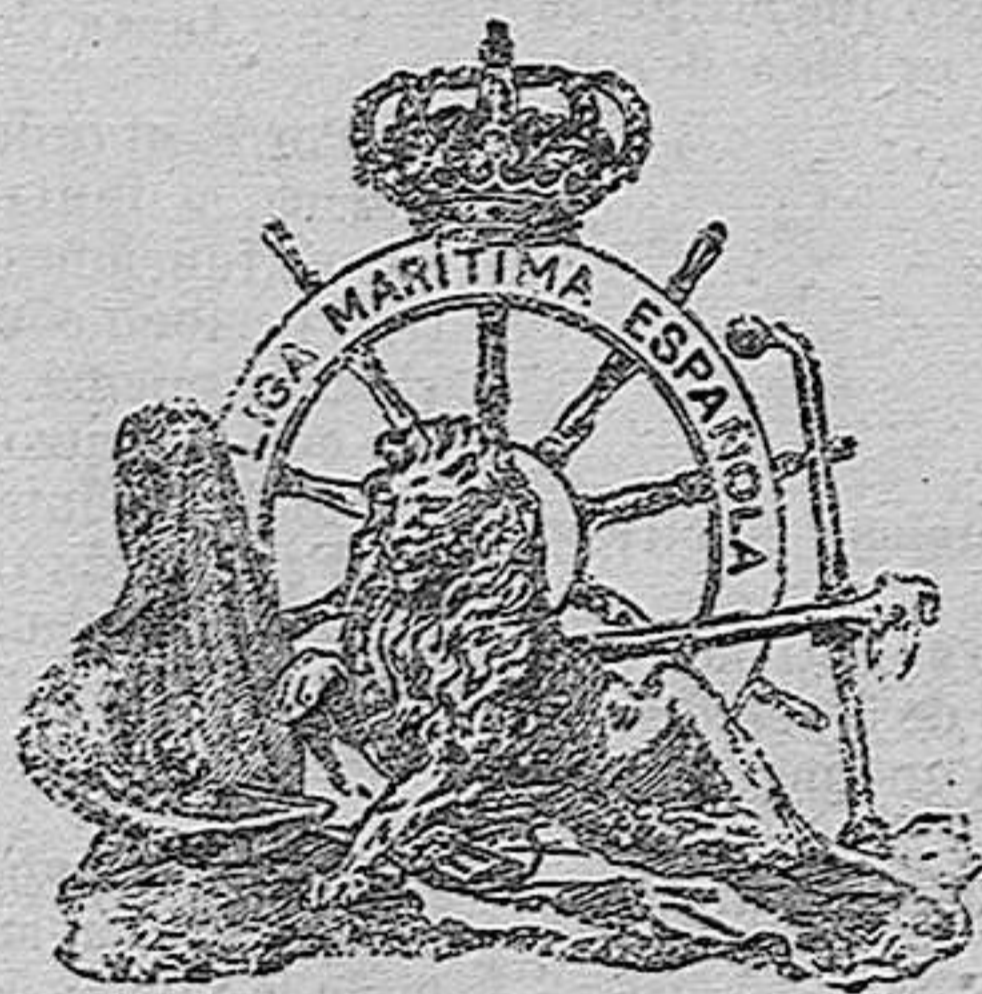


BOLETIN OFICIAL

DE LA

LIGA MARÍTIMA ESPAÑOLA

ASOCIACIÓN
OFICIAL
Y DE
UTILIDAD PÚBLICA



BAJO EL PATRONATO
DE S.M. EL REY
D. ALFONSO XIII

Órgano oficial de la
Asociación de Constructores Navales Nacionales, de la Hullera Nacional
y de la Federación Española de Clubs Náuticos.

DIRECCIÓN Y ADMÓN.

Junta Central de la LIGA MARITIMA,
Secretaría general

OFICINAS

En el Ministerio de Fomento
y en Zurbano, 8.—Teléfono 1866

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA TELEFÓNICA
M. MARITIMA-MADRID.

I.—Estatutos.

Artículo 1.º Se constituye la Liga Marítima Española para representar ante la opinión y los Poderes públicos las aspiraciones, y promover, por todos los medios legítimos de propaganda é influencia, el fomento de la vida marítima nacional, aunando los esfuerzos y procurando concertar, según la justicia y la conveniencia general, el impulso de todos sus elementos, sin exclusión alguna.

Art. 2.º Residirá en Madrid la Administración y representación general de la Liga, y formarán parte de ésta: 1.º Las personas que individualmente se adhieran; 2.º Las Secciones locales de la Liga misma que sus afiliados quieran organizar, sin sujeción á pauta, según las circunstancias respectivas, aunque con acuerdo de la Administración central, y 3.º Cualesquiera Asociaciones ó Corporaciones que existan ó se formen con vida propia, dentro y fuera de España, si tienen á bien hacerse representar y cooperar en la Liga.

REGLAMENTO

TÍTULO PRIMERO

DE LA JUNTA CENTRAL EN PLENO

Artículo 1.º Corresponde á la Junta Central de la Liga Marítima Española la administración, representación y gestión general de la Sociedad, así como la organización armónica de sus fuerzas y su dirección, para el desarrollo de la vida marítima del país, objeto exclusivo de sus esfuerzos.

La Junta acogerá las aspiraciones de todos los asociados, quienes las expresarán y razonarán por escrito, compatibles con la finalidad y el carácter de la Liga; las estudiará é informará, procurará concertarlas y propondrá las soluciones más convenientes para los intereses generales de la Marina y del país.

Cuando estas soluciones prevalezcan por mayoría de votos, la opinión de la minoría, si ésta lo solicita, se hará constar juntamente con la propuesta ó aceptada por mayoría, de modo que no quede sofocada dentro de la Liga ninguna aspiración ni opinión de sus miembros.

TÍTULO V

DE LOS ASOCIADOS

Art. 10. Existirán tres clases de socios individuales y efectivos, á saber: protectores, fundadores y de número.

Los derechos y obligaciones de socio de número se obtienen mediante el pago de la cuota anual ordinaria, que es de 3 pesetas.

Serán considerados como socios fundadores los que ingresen en la Liga pagando cuota de 12 á 24 pesetas anuales.

Adquirirán la condición de socios protectores los que satisfagan cuota de 60 á 120 pesetas anuales.

Serán considerados como socios honorarios y de mérito los que hagan un donativo desde 500 á 1.000 pesetas en adelante ó merezcan la gratitud de la Asociación por cualquier otro concepto notorio, mediante acuerdo de la Junta Central.

Art. 11. Las Sociedades ó Corporaciones mencionadas en el punto 3.º del art. 9.º se considerarán como socios colectivos, y manifestarán, según su prudente arbitrio, el número de cuotas ordinarias por las cuales queden suscritos, cuyo máximo y mínimo fija la siguiente clasificación.

Las Empresas navieras, anónimas, individuales ó colectivas, á razón de una cuota ordinaria por cada fracción de 50 á 100 toneladas de arqueo bruto.

Las Sociedades no navieras regidas por el Código de Comercio, á razón de una cuota ordinaria por cada fracción de 25.000 á 50.000 pesetas de capital, cuando son anónimas. Cuando no lo son, como las comanditarias y colectivas, satisfarán cuotas de 60 á 120 pesetas anuales.

Las restantes constituídas según la ley de Asociaciones, á razón de una cuota ordinaria por cada grupo de 25 socios.

Las suscripciones superiores á los tipos fijados serán consideradas como donativos y darán derecho, según su importancia y á juicio de la Junta, á las consideraciones expresadas en el último párrafo del art. 10, extensivo también á los socios colectivos en los casos restantes.

Se aplica de toda cuota á la Sociedad de Salvamento de náufragos, además de la cuota ordinaria, una cuota especial, más eficaz.

Art. 12. Todas las cuotas se cobrarán anticipadas por años, semestres ó cuatrimestres.

TÍTULO IX

PUBLICIDAD

Art. 20. La Liga publicará un BOLETÍN OFICIAL para el debido conocimiento de su constitución y de sus trabajos, repartiéndolo á todos los asociados.

ó podrá establecer, además, otra publicación de carácter doctrinal siempre para la propaganda las existentes, con tal que se asegure la fidelidad de los escritos á los fines que la Asociación tenga asignados.

La creación de la Liga fué iniciada en 9 de Enero de 1900. Se constituyó oficialmente en 16 de Diciembre del mismo año, bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Antonio Maura y la vicepresidencia del Excmo. Sr. D. Joaquín Sánchez de Toca, y siendo Presidentes honorarios los Excmos. Sres. Ministros de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, de Marina y de Instrucción pública.

En 1.º de Enero de 1901 publicó su primer BOLETÍN OFICIAL, encomendado á la Secretaría, y en 1.º de Febrero fueron aplicados sus Estatutos y Reglamento, y establecidas las oficinas de la Junta Central en el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.

Por Real orden de 11 de Mayo de 1900 del Ministerio de Marina, los Sres. Generales, Jefes y Oficiales de los distintos Cuerpos de la Armada, fueron autorizados á formar parte de la Asociación, y por Real orden del 22 de Julio de 1901 fueron autorizadas, asimismo, todas las clases subalternas de la Armada.

III.—Patronato de S. M. el Rey.

En 1.º de Enero de 1902, S. M. el Rey D. Alfonso XIII aceptó el patronato de la Asociación. En el mismo año se inscribieron como miembros protectores de ella S. S. AA. el Duque de Montpensier y D. Genaro de Borbón.

IV.—La «Vida Marítima».

En 10 de Enero del mismo año, 1902, la Junta Central comenzó la publicación de la Revista decenal ilustrada *Vida Marítima*, órgano de propaganda de la Liga, encargando de su dirección al Secretario general, Director del BOLETÍN OFICIAL.

V.—Asociación oficial y de utilidad pública.

Por Real orden de 11 de Marzo de 1903, de la Presidencia del Consejo de Ministros, fué declarada la Liga «Asociación oficial y de utilidad pública».

VI.—Junta Consultiva de Navegación y Pesca Marítima.

Por Real orden de 28 de Diciembre de 1903, del Ministerio de Marina, la Junta Central de la Liga Marítima Española sustituyó en sus funciones á la disuelta Junta de la Marina mercante, durante el período constituyente y organizador de la Dirección definitiva de la misma, para ser utilizada en los asuntos en que pueda servir como Centro informador y consultor, en representación y concierto de los intereses por dicha Dirección administrados; y en 8 de Febrero de 1908 al constituirse la Junta Central de Navegación y Pesca Marítima, fué Nombrado Vocal de ella el Secretario General de la Liga.

VII.—Emblemas oficiales.

En 26 de Mayo de 1904 fué autorizada la Asociación para usar la corona real en sus documentos públicos, sobre el emblema y título de la misma, y en 30 de Abril de 1907 se le autorizó para usar un grimpolón ó bandera especial como distintivo en buques y edificios de la Sociedad. En 25 de Abril de 1911 autorizó el Ministerio de Marina el uso en los uniformes de la Medalla al Mérito marítimo, creada por la Liga en 26 de Junio de 1910.

VIII.—Franquicia postal.

Por Real decreto de 12 de Septiembre de 1904, del Ministerio de la Gobernación, se concedió franquicia postal á la Junta Central de la Liga para comunicarse con los Centros y dependencias oficiales y con las Juntas provinciales y locales de la Asociación.

IX.—Consultorio náutico.

En 1.º de Enero de 1905 la Liga Marítima Española inauguró un «Centro de informaciones y Consultas marítimas», regido por Reglamento especial, y cuyos fines son facilitar noticias é informaciones de carácter bibliográfico, cronológico y legislativo sobre cuantos asuntos se refieren directamente á la vida marítima, tanto en su aspecto técnico como en sus fases administrativas y jurídicas; evacuar consultas técnicas, jurídicas y administrativas, acerca de cuantos asuntos afecten á las profesiones, industrias y comercio marítimos; vulgarizar los conocimientos navales, insertando en la Revista *Vida Marítima* cuantas noticias, informaciones y consultas sean susceptibles de publicidad, y actuar como corresponsal del *Bureau de Renseignements* de la Asociación Internacional de la Marina de París.

X.—Asociación internacional de la Marina de París.

Con igual fecha la Junta Central de la Liga constituyó el Comité español de dicha Asociación en Madrid.

XI.—Domicilio social.

En cumplimiento del acuerdo de la Asamblea general de 1904, el 1.º de Julio de este año instaló la Junta Central el domicilio social de la Liga en unión de la Revista ilustrada *Vida Marítima*, del Centro de informaciones y Consultas Marítimas, y de la Biblioteca general, en la calle de Zurbano, núm. 8, bajo derecha, con dirección telegráfica calle de Zurbano, núm. 8, bajo derecha, y manteniendo al mismo tiempo el domicilio social en la calle de la Secretaría en el Ministerio de Fomento.

SECCIÓN OFICIAL

Acta de la sesión celebrada por la Junta Central de la Liga Marítima el 31 de Octubre de 1914.

Reunida la Junta Central de la Liga, bajo la presidencia del Sr. Sánchez de Toca y tomando parte en la deliberación, personalmente ó por escrito, los Sres. Marqués de Comillas, Marqués de Pilares, Conde de Zubiría, Barón de Satrustegui, Suárez Inclán, Ferrándiz, Ibarra, Carranza, Cornet, Agacino, López Dóriga, Bosch y Alsina, Barreras Massó, Ricart y Giralt, Torelló, Aznar, Luanco, Noriega, Bonelli, Méndez Alanís y Navarrete, el señor Presidente abrió la sesión y se procedió al despacho de los asuntos incluidos en la orden del día, en la forma siguiente:

Protección á las industrias marítimas nacionales.

La Junta, después de muy detenida consideración y amplia deliberación en que se tuvieron presentes diversas mociones de la Asociación de Navieros de Bilbao, de la de Pesca Marítima de Barcelona, de la Junta Provincial de Cádiz, de las Compañías de Navegación Pinillos y Cantábrica y de los Sres. Aznar, Ibarra, Carranza, Barreras Massó, Ricart y Giralt y Bosch y Alsina, aprobó el texto de una extensa exposición que en cumplimiento de acuerdo adoptado en la sesión de Junio último y utilizando los estudios realizados por la Secretaría había de dirigirse inmediatamente al Gobierno, recabando de éste aquellas disposiciones necesarias para asistir eficazmente á nuestras industrias marítimas nacionales (marina mercante, construcción naval, pesca, etc.) en la aguda crisis porque atraviesan en las actuales circunstancias, cuyas disposiciones estimó la Junta quedaban sintetizadas en las conclusiones con que termina dicha exposición, que en otro lugar de este BOLETÍN se publica íntegra, y bien razonadas y justificadas en el texto del mismo escrito, que se acordó imprimir y elevar sin demora al conocimiento del Gobierno de S. M.

Con motivo de la disposición E de la conclusión 3.^a de la Exposición, el Sr. Aznar manifestó su criterio contrario á que se mermen los legítimos ingresos de las Juntas de Obras de Puerto, que éstas emplean en beneficio de la navegación y que en puertos como el de Bilbao, por ejemplo, reportan grandes ventajas á todos los buques, muy especialmente á los que más lo frecuentan, como los de cabotaje.

Al mismo tiempo acordó la Junta desglosar del citado documento y hacer objeto de exposición especial al Presidente de la Junta de Iniciativas, cuanto se refiere á la creación de una Sociedad general de crédito marítimo é hipoteca naval, cuyo primordial objeto ha de ser proveer á la escasez de capital circulante y á las restricciones del crédito, que dificultan cada día más, con angustioso apremio, la explotación de las industrias marítimas y sus tráficos. Dicha institución, que deberá crearse con el auxilio del Gobierno, según dispuso la mencionada ley, se recomienda á la Junta de Iniciativas para que la patrocine y la armonice con otras aspiraciones análogas, á fin de llegar á constituir cuanto antes, por secciones, si fuera conveniente y respondiendo á un plan de conjunto, una gran Sociedad de crédito ó Banco nacional, auxiliar de la industria y del comercio, que en relación con los grandes grupos de industrias como las marítimas, las agrícolas y las industriales, con fuertes sindicatos de exportación y, principalmente, con una gran Compañía nacional de almacenes para depósitos comerciales, dé organización vigorosa á toda nuestra vida económica y adecuada á las especiales condiciones de cada una de las principales ramas de su actividad.

Para facilitar la constitución de la sección ó rama marítima, ó sea la Sociedad de crédito marítimo é hipoteca naval, que favorezca todas las operaciones de los navieros, constructores navales, armadores de pesca, productores, exportadores é intermediarios, la Junta Central de la Liga Marítima acordó ofrecer su concurso tanto al Gobierno de S. M. como á la Junta de Iniciativas y á cuantas entidades y personalidades puedan colaborar, y presentar á esta última Junta un anteproyecto que sirva de base, que facilite las deliberaciones y los acuerdos sobre tan importante tema para la vida marítima nacional.

Asimismo, acordó la Junta llamar por separado muy especialmente la atención del Ministerio de Marina sobre cuanto se relaciona con la organización de los servicios de la marina mercante y de la pesca marítima y sobre su personal de todas clases, así como sobre problema tan importante como el planteado recientemente por las últimas huelgas y á cuyos extremos se refieren principalmente las ocho últimas conclusiones de la exposición mencionada y recomendar muy particularmente la exposición al Ministerio de Fomento, por ser en conjunto de su especial competencia.

Asuntos varios.

Por último, la Junta se enteró de las diversas gestiones hechas para lograr la supresión de impuestos sobre el hielo para la conservación del pescado, resuelta satisfactoriamente por R. O. de 4 de Octubre, así como para la obtención de los créditos y órdenes necesarias para el principio de las obras del dragado del puerto de Santona, á fin de solucionar la crisis obrera.

En vista de lo avanzado de la hora, el señor Presidente levantó la sesión, quedando sobre la mesa para la próxima varios asuntos relacionados con la enseñanza naval elemental y propagandas marítimas, en unión de otros derivados de la exposición que al Gobierno se dirige sobre fomento de las industrias marítimas nacionales, en cuanto se refiere á la documentación necesaria para el pago de las primas á la construcción y el plazo en que han de ser expedidas por las autoridades de Marina las necesarias certificaciones, y en cuanto atañe al Tratado de pesca con Portugal, teniendo en cuenta las diversas aspiraciones de los pescadores gallegos y de los andaluces, y entre éstas últimas cuanto afecta á los derechos arancelarios del pescado procedente de Portugal.

Madrid 31 de Octubre de 1914.—El Secretario general, *Adolfo Navarrete*.—V.^o B.^o El Presidente, *Joaquín Sánchez de Toca*.

EXPOSICIÓN

DE LA JUNTA CENTRAL DE LA LIGA MARÍTIMA ESPAÑOLA AL GOBIERNO DE S. M. SOBRE PROTECCIÓN
 Á LAS INDUSTRIAS Y COMUNICACIONES MARÍTIMAS NACIONALES.

EXCMO. SR. PRESIDENTE DEL CONSEJO DE MINISTROS

Excmo. señor:

A qué responde la Exposición.

En el mes de Junio próximo pasado, cumplió los cinco primeros años de su vigencia la ley de 14 de Junio de 1909, dictada para el fomento de las industrias y comunicaciones marítimas nacionales. La Liga Marítima Española, que tanto colaboró en la gestación de aquella ley y tan insistentemente contribuyó á su aprobación, y que luego, perseverante, ha gestionado su eficaz cumplimiento, ha considerado al propio tiempo los efectos que la ley ha producido en la vida marítima nacional y los que se han derivado de la deficiente aplicación de ella. Para sintetizarlos, de la manera más beneficiosa para los intereses en la Liga congregados y representados, acordó la Junta Central en sesión celebrada el 6 de Junio del corriente año, teniendo en cuenta muy especialmente la situación actual de España en el orden marítimo, mercantil é industrial, tanto en cuanto se refiere á la Marina mercante como á las industrias navales y de pesca, verificar un estudio especial del estado de estas industrias y su prosperidad, derivado no solo del cumplimiento de la ley mencionada, sino de las leyes de emigración, de seguridad de la navegación y la pesca y de reclutamiento de la Armada, así como de las disposiciones referentes á las reservas navales y á las clases náuticas, á fin de solicitar en su día, con garantía de acierto, cuantas medidas sean necesarias como complemento de dichos preceptos legales, tanto en el orden económico, como en el técnico y en el administrativo, para el desarrollo del tráfico nacional en sus diversas clases, á fin de que la marina mercante española y la industria naval nacional puedan sostener, en cada una de sus ramas, la competencia extranjera, cada día más intensa y avasalladora.

El resultado de dicho estudio, es el que tiene el honor la Junta Central de la Liga Marítima Española de ofrecer á la consideración de V. E. en el texto de este escrito.

La ley de 14 de Junio de 1909.

Antes de entrar concretamente en materia, no holgará, á juicio de la Junta, recordar que aquella ley dictada para el fomento de las industrias y comunicaciones marítimas constaba de dos partes: una que otorgaba protección directa é inmediata á la navegación, á la construcción naval y á la pesca marítima, en forma de primas ó subvenciones, según la clase de servicios prestados, y otra indirecta, complementaria de la anterior, fiada en la cual aquella se calculó y otorgó, en cuantía desde luego muy inferior á la que otorgaban otras naciones competidoras de España y más poderosas que ésta, aun á riesgo de que resultara ineficaz si simultáneamente no recibían las industrias marítimas nacionales la protección indirecta complementaria que se estimó, en unión de la directa, constituía la protección inexcusable que requerían dichas industrias para su vida próspera.

Incumplimiento parcial de la ley.

Durante los cinco primeros años de vigencia de la ley, sensible es hacer constar, Excmo. señor, que á pesar de las repetidas instancias de todos los interesados y de las entidades representativas de ellos, como la Liga Marítima, las Asociaciones de Navieros y Constructores Navales, de Pesca, etc., no sólo la protección directa en forma de primas á la navegación y á la construcción ha sido otorgada con notoria merma y retraso y con el consiguiente perjuicio á navieros y constructores, sino que la ley ha estado amenazada de reformas radicales que llevaban al ánimo de todos una zozobra é intranquilidad incompatibles con el buen desarrollo de todo negocio. Y por si esto fuera poco, protecciones indirectas tan importantes como la del impuesto de tonelaje, sólo se aplicaron (por precepto legal, es verdad) después de transcurrido más de un año de vigencia de la ley, y la mayor parte de las demás protecciones indirectas comprendidas en el art. 18, que luego analizaremos, ni siquiera se ha intentado su aplicación, á pesar de disponer el art. 19 que todo ello habría de implantarse antes de transcurrir un año desde la promulgación de la ley en la *Gaceta*.

Lo mismo puede decirse en cuanto á la pesca, con relación á preceptos tan importantes como los contenidos en los artículos 27 y 28, referentes á ella.

Lo que falta por cumplir.

Preceptuaban dichos artículos, Excmo. señor, que para la mayor eficacia de las primas á la navegación y de las subvenciones de las comunicaciones regulares, el Gobierno procuraría el desarrollo de las tarifas económicas de transporte por ferrocarril para los artículos de producción nacional con destino á la exportación, y fomentaría, además, por cuantos medios estuvieran á su alcance, el concierto entre las Compañías

de ferrocarriles y las de navegación nacionales que prestan los servicios citados en los cuadros A, B y C, con objeto de establecer con regularidad y eficacia, transportes combinados terrestres y marítimos, con tarifas especiales reducidas á fletes corridos que faciliten el acceso al litoral, la distribución por él y la exportación directa en buques nacionales, de los principales artículos de producción nacional. Sistema éste, Excmo. señor, al cual debe Alemania principalmente el gran fomento de su navegación y su tráfico marítimo.

Agregaban, además, que el Gobierno estimularía cuanto le fuera posible el concierto entre las principales Compañías de ferrocarriles y de navegación que concurren á los más importantes puertos de España, para fomentar con su asociación y la de los Municipios, Diputaciones y otras entidades interesadas en la vida próspera de los mismos, una explotación que, mediante concesiones legales del Estado, asegurase la más conveniente autonomía administrativa de cada puerto y el desarrollo de sus iniciativas, con beneficio de los intereses locales, de los de la provincia ó región y de los generales del comercio nacional. Añadían, por último, que el Gobierno convocaría concursos para la dotación del material que necesitasen los puertos para la rapiportación, Agencias, Bazares y Museos comerciales, Sociedades de crédito marítimo y de hipoteca naval y un registro español de clasificación de buques. Preceptuaban, por otra parte, cuanto debiera realizarse en otros órdenes fiscales y administrativos para hacer más expedito y económico el tráfico marítimo en los puertos nacionales, y que sería aquí prolijo enumerar.

Nada ó casi nada de ello, Excmo. Sr., se ha intentado siquiera, como antes queda dicho, á pesar de lo dispuesto además en el Reglamento dictado para la aplicación de la Ley, así como tampoco se ha cumplimentado el precepto legal que ordenaba que, mediante un proyecto de ley especial, se dieran estímulos al transporte del carbón nacional y á su distribución en los mercados. En cambio, otras medidas, como, por ejemplo, las de la reforma del Reglamento de practicaje y amarraje de los buques y la simplificación y abaratamiento de sus tarifas, haciendo en éstas una reducción especial para los buques que reúnan determinadas condiciones, eximiendo de las de practicaje, en cuanto sea posible, á los buques de cabotaje y haciendas condiciones, en general, potestativo dicho practicaje para los buques nacionales en los puertos que reúnan determinadas condiciones, para que sólo fuera inexcusable el amarraje, se han interpretado de tal suerte, que con ellas no ha recibido la navegación mercantil los beneficios que eran de esperar.

Otras aspiraciones por satisfacer.

Por otra parte, tampoco han sido atendidas reiteradas aspiraciones á que cesara la desigualdad tributaria que existe entre los transportes terrestres y marítimos con daño de éstos; á que se unificase la dirección administrativa de todos los servicios marítimos mercantiles; á que se codificasen en un solo cuerpo de doctrina las leyes especiales que deben regir la navegación y la pesca y su personal; á que se organizara como corresponde la instrucción profesional de éste y sus diversos servicios; á que se mejorara su situación mediante los Montepíos marítimos y otras instituciones análogas, y á que se le aplicara la ley de accidentes del trabajo en forma adecuada al arriesgado y penoso ejercicio de su profesión.

Beneficios logrados.

A pesar de todo y del malestar que ello producía en la marina mercante, desde navieros á tripulaciones, la Ley ha surtido efectos beneficiosos, que expondremos á continuación, no habiendo surtido más, no sólo á causa de haberse cumplimentado tarde y mal la mitad de ella, de protección directa, y no haberse cumplido en absoluto la indirecta, ni haberse atendido á las otras necesidades enumeradas, sino por otra serie de causas y motivos, unos de carácter nacional y otros de carácter internacional, que luego consideraremos, y que han producido tal anormalidad y tal daño en la vida marítima nacional, que estimulan más á la Junta Central de la Liga para alzar su voz ante el Gobierno de S. M., recogiendo las aspiraciones y proponiendo la adopción de las medidas que estima necesarias.

De los beneficios efectos surtidos por la Ley, á pesar de su tardía é incompleta aplicación, puede juzgarse por los datos siguientes. Según un informe oficial, publicado en 1911 por el Centro de Comercio exterior y Expansión comercial del Ministerio de Fomento, durante el año 1910, primero de cumplimiento de la ley, aumentó nuestra exportación en buques de vapor nacionales en un 3 por 100; nuestra importación, en más de un 4 por 100 y el tráfico total en buques de vapor en un 3 por 100, próximamente.

Este aumento de tráfico de la bandera nacional representa, según la citada Memoria, empleando el sistema Ives Guyot, una disminución de fletes abonados á la bandera extranjera de 37.000.000 de pesetas al año y un aumento de fletes á la bandera nacional de 23 millones de pesetas rescatados del extranjero.

De los estados del informe se deducía claramente que la exportación hecha por los buques que han disfrutado primas á la navegación durante los doce meses comprendidos desde 17 de Septiembre de 1909 á igual fecha de 1910, primer año económico de cumplimiento de la ley, fué de 3.698.438 toneladas para los buques del art. 6.º y de 88.195 toneladas para los buques del art. 7.º, mientras que durante igual intervalo de tiempo de los años 1910 á 1911 fué de 3.814.489 toneladas para los buques del art. 6.º y de 118.277 toneladas para los del art. 7.º. Posteriormente, las estadísticas arrojan los siguientes datos: la exportación con buques protegidos por la ley ha llegado en 1913, para los comprendidos en el art. 6.º, á 4.373.970 toneladas, y para los del art. 7.º á 127.354 toneladas. Es decir, un aumento de 674.481 toneladas en la exportación hecha en buques que han percibido primas del art. 6.º entre el año 1910 y el año 1913, ó sea 20,9 por 100 de aumento, y de 39.159 toneladas en los acogidos á las primas del art. 7.º, ó sea 44,4 por 100 de incremento.

Estos aumentos, calculados á Ptas. 30 por tonelada, empleando el mismo sistema de la Memoria del Ministerio de Fomento, antes citada, representan un aumento en la suma de fletes cobrados por la bandera española de Ptas. 21.409.000 ó sea de Ptas. 7.136.000 por año, que no se entregan al mercado de transportes extranjeros y quedan en el país, y con los que no hemos aumentado el tributo anual de fletes y pasajes que pagamos al extranjero (1); siendo de advertir que en ninguna de las anteriores cifras se ha tenido en cuenta el aumento que han tenido las sumas cobradas por fletes y pasajes por los buques del cuadro B, ni nada de los aumentos obtenidos en el tráfico de importación.

Es de notar, además, que el impuesto de tonelaje creado por el art. 1.º de la Ley para regular con ventaja para la Marina nacional las escalas en puertos españoles de buques extranjeros en navegación de altura, que tanta concurrencia de fletes y pasaje de emigración hacen á la marina mercante nacional, ha producido, por término medio, un ingreso anual de 1.750.000 pesetas, sin que por eso haya sufrido nada el tráfico internacional de puertos tan favorecidos por los buques extranjeros como Vigo y Coruña, por ejemplo, sostenidos principalmente, en cuanto á pasajes, por la corriente emigratoria que afluye á dichos puertos, en número que oscila entre 40 á 50.000 emigrantes al año, por cada uno de ellos.

En cuanto al desarrollo de la marina mercante española en el primer quinquenio de aplicación de la citada ley de 14 de Junio de 1909, de lo conseguido dan elocuente prueba los siguientes números:

Años.	Vapores.	Aumento.	Tonelaje.	Aumento.
1908	508	—	676.026	—
1909	530	22	687.855	11.829
1910	550	20	697.923	10.068
1911	577	27	744.517	46.594
1912	582	5	750.081	5.564
1913	597	15	801.612	51.531

Total aumento en cinco años: 89 vapores y 125.786 toneladas.

Estos vapores son superiores á 50 toneladas y no están incluídos entre ellos los vapores dedicados á la pesca. El número de éstos, que era de 488 el año 1909, era de 638 en 1913, habiendo, por lo tanto, aumentado en 150 durante el quinquenio, y habiendo sido de 266 el número de los construídos en España durante ese tiempo, para obtener ese aumento y substituir los buques perdidos ó inservibles.

Como durante este primer quinquenio de la ley estaba permitida la introducción de buques del extranjero para reponer los de cabotaje nacional perdidos por naufragio ó averías, la construcción nacional de buques mercantes ha estado estacionada y solo durante los tres últimos años se han construído 5 ó 6 vapores mercantes mayores de mil toneladas con un tonelaje total de 20.000 toneladas. Mas en el segundo quinquenio de la ley, es de esperar se logre el resultado apetecido, pues ya se nota mayor actividad en los astilleros nacionales que reciben más órdenes de construcción de buques, tanto de cabotaje como de altura, estos últimos de Compañías subvencionadas, y la Sociedad Española de Construcción Naval acaba de firmar un contrato con la Compañía Trasatlántica de Barcelona, que es la más importante de las compañías subvencionadas, para construir todos los buques que durante 20 años necesite, efecto de su contrato con el Estado, lo cual representa como mínimo 20 buques, con un total de más de 100.000 toneladas.

Situación al terminar el año de 1913.

Y todo ello se ha logrado con un gasto total, cuyo máximo ha sido durante el año 1913 el siguiente:

Servicios subvencionados de comunicaciones marítimas rápidas y regulares.....	14.935.800
Primas á la navegación.....	4.900.000
Primas á la construcción naval.....	1.556.294
Primas al transporte del carbón.....	350.000
Primas á las pesquerías.....	20.000
Total.....	21.762.094

cantidad, como luego se verá, muy inferior, absoluta y relativamente, á aquellas con que fomentan sus marinas mercantes y sus industrias navales las naciones competidoras de España en la vida marítima mundial, y que sólo significa un aumento total de unos 10 millones de pesetas sobre lo que el Estado dedicaba á fomentar las industrias y comunicaciones marítimas nacionales en 1908, antes de la promulgación de la ley, que, en conjunto, ascendía á 11 millones de pesetas.

Además del provechoso rendimiento económico nacional de este gasto del Tesoro, que es evidente con cuanto queda expuesto, si con esta cantidad total se compara el importe de los fletes que han quedado en el país rescatados al extranjero y que pasa de 31.500.000 pesetas; el costo de los derechos arancelarios del material empleado para la construcción naval, que representa más de la tercera parte de las primas á la construcción, unas 500.000 pesetas; el impuesto de tonelaje, 1.750.000 pesetas; el aumento de derechos arancelarios, de derechos de puertos y de impuesto de transporte, derivado del aumento de tráfico producido por la Ley, se ve considerando ahora solo ésta en su conjunto, sin perjuicio de analizarla más adelante en sus efectos por navegaciones é industrias, que toda la producción otorgada por el Estado, aumentada en una mitad más, ha

(1) En números redondos hemos pagado al extranjero, durante el quinquenio 1908-13, 1.200 millones de pesetas; de ellos, 400 por pasajes y 800 por fletes de carga; unos 240 millones al año, por término medio.

circulado por la nación y producido con el aumento de tráfico, otro de tributación, y por lo tanto, de trabajo y riqueza. Este interesa á más de 300.000 españoles, dedicados á la navegación, á la construcción naval y al tráfico de puertos, cuya labor representa el sostenimiento de millón y medio de españoles, y á su vez en industrias tan afines como las de minería de hierro, carbón y siderurgia, afecta al trabajo de 200.000 españoles más, quienes por su parte sustentan otro millón, cuyo trabajo total pone en actividad un capital nacional de 400 millones de pesetas en construcciones navales militares y sus afines, y pasa de 600 millones de pesetas, incluyendo el capital invertido en la siderurgia y en las minas de hierro y carbón, tan íntimamente ligadas á la marina mercante y á la industria naval.

En cuanto á la pesca marítima, había logrado con el aumento de sus embarcaciones y artes y la mejor organización de sus servicios y mercados, una mayor intensidad y rendimiento, no obstante todos los conflictos que la han amenazado en relación con la explotación de la pesca en las aguas portuguesas y en las limitaciones españolas que requieren un trato especial, que no siempre se ha dado en favor de los pescadores españoles, muchas veces perjudicados en el ejercicio de su industria en dichas aguas, como lo han sido también por las amenazas de modificaciones arancelarias en nuestro comercio con Portugal y de nuevos impuestos sobre la sal, al par que por el incumplimiento de la ley, muy especialmente en cuanto se refiere á lo dispuesto en los artículos 27 y 28 de ella, y en los correspondientes del reglamento para su aplicación sobre la exención de tributos á los productos de la pesca y al hielo y á la sal necesarios para su conservación, así como sobre el otorgamiento de cuantas facilidades administrativas y fiscales sea posible otorgar á dichos productos y al transporte ferroviario de los mismos, para que este se verifique con sujeción á un régimen especial que asegure la económica y rápida distribución de aquellos en los mercados interiores de la nación, sin aquellas limitaciones y trabas que hoy sufre y que la ley dispuso habrían de cesar antes de transcurrir un año de su promulgación en la *Gaceta*.

Cuanto queda expuesto, Excmo. Sr., pinta á grandes rasgos cuál era la situación de las industrias marítimas nacionales á fines del año 13 y el progreso que habían alcanzado merced á la ley de 14 de Junio de 1909, no obstante el imperfecto cumplimiento de esta y las malas condiciones geográfico-comerciales en que lucha la industria nacional con la extranjera.

Hechos perturbadores de la situación.

Mas, durante el primer semestre del año corriente 1914, acaecieron, tanto en el orden nacional, como en el internacional, hechos que vinieron á perturbar profundamente la situación de relativa prosperidad en que empezaban á encontrarse esas industrias. En el orden nacional fueron las causas principales, además de la crónica de falta de unificación en la directiva de los servicios de la Marina mercante, y de incoherencia administrativa para cuanto con ellos se relaciona, las huelgas terrestres y marítimas, muy especialmente estas últimas, por las graves derivaciones y consecuencias que trajeron para la marina mercante española y la disminución del tráfico, debida á diversos motivos que sería prolijo detallar. En el orden internacional, entre otras, fueron las causas principales: la crisis agraria de la Argentina, la política de Méjico, la industrial de los Estados Unidos, la financiera europea en general, y otras de ellas derivadas que produjeron una crisis de fletes extraordinaria que la Marina mercante nacional no estaba en disposición de resistir compitiendo con naciones, cuyas marinas habían ido acrecentando su protección, en progresión mucho mayor de aquella con que la ley de 14 de Junio de 1909 había procurado dar incremento á las industrias marítimas de España, y merced á la cual había podido ir defendiéndose y progresando en años de abundancia ó normalidad de fletes y de lucha poco enconada por ellos. Pero ¿qué era esa protección directa de 22 millones de pesetas antes consignada, no otorgada la indirecta que era su complemento eficaz, en frente de las protecciones que habían ido acrecentando los Gobiernos de las naciones competidoras para que sus marinas rivalizaran en el mercado mundial? Las siguientes cifras contestan con elocuencia abrumadora á esa pregunta.

Inglaterra, que hace 5 años, á la promulgación de la ley, otorgaba 27 millones de pesetas para protección de su marina mercante, otorga ahora 34. Alemania, que en protección directa reñida con su sistema de protección indirecta, exenciones, monopolios, etc., apenas había llegado á 7 millones, llega ahora á 10. Francia, que otorgaba 34 millones, asciende ahora á 40, con la agravante de un cambio de sistema en el otorgamiento de las subvenciones por el que en lugar de contratar éstas en un tanto alzado, las concierta como más adelante detallaremos, por un sistema de garantía de interés y de participación en los beneficios, que pone al Gobierno mismo en contacto íntimo con las Compañías luchando con ellas en los mercados. El Japón, de 26 millones pasa á 34 $\frac{1}{2}$. Italia, de 22 á cerca de 35. Austria-Hungría, de 18 á 32 millones, y hasta naciones americanas, que no otorgaban protección alguna, como la Argentina, la otorga ya en cuantía de 6 $\frac{1}{2}$ millones de pesetas.

Súmese esto al crecido aumento de tonelaje de las grandes compañías de navegación extranjeras, varias de las cuales tienen sólo una de ellas más tonelaje que toda la marina mercante española; agréguesele la lucha colectiva con ellas en los trusts, cartels, rings y conferencias, donde apenas puede hacer notar España su personalidad y menos ser atendida en sus justas aspiraciones; añádasele la diferencia de legislación, no ya sólo en dirección y administración de servicios, y en materia tributaria y de tráfico de puertos, sino en cuestión tan fundamental como la emigratoria, por ejemplo; considérese, por último, cuanto las huelgas marítimas han llevado de perturbación á los buques, á los tráficos y á las pólizas de seguros, y se comprenderá fácilmente con sólo esta exposición sintética, que más adelante haremos analítica, por clases de navegación é industria y considerando además muy especialmente cuanto se relaciona con el meritisimo y poco atendido personal náutico en todas sus clases, cuán justificado estaba que la Junta Central de la Liga Marítima acordara en Junio próximo pasado, hacer un estudio especial de todo ello para presentarlo al Gobierno de S. M. solicitando el remedio, comenzando por aquellos males de carácter nacional, á que más facilmente puede atender.

La conflagración internacional.

Por otra parte, la guerra europea que estalló á comienzos del verano y se ha desarrollado en proporciones hasta ahora no registradas por la Historia, ha venido á dar en la actualidad al problema marítimo nacional gravedad y urgencia más inusitadas aún, y ha exigido por parte de la Junta más detenido estudio, para no omitir cuanto es necesario hacer notar dentro de la vasta complejidad del mismo.

La profunda alteración que han sufrido y han de seguir sufriendo nuestra importación y exportación: por cierre ó paralización de algunos de nuestros principales mercados y falta ó escasez de producción nacional; por dificultades en las comunicaciones y en la navegación general; por encarecimiento del tráfico, efecto de los seguros de guerra y otras contingencias de ésta; por la dificultad en los cobros, efecto de las moratorias, y el apremio de los pagos; por la competencia extranjera, acrecentada en los tráficos que quedan libres y expeditos; por la crisis financiera nacional, reflejo de la mundial, y otras causas de tanta notoriedad é importancia como las señaladas, han puesto á la marina mercante española en condiciones más angustiosas aún que á comienzos del verano y que requieren, á su vez, inmediata atención, conjuntamente con todas aquellas causas derivadas de cuanto ha ido siendo considerado en el curso de esta exposición. Sin excluir, por otra parte, hacer notar aquellas ventajas que la Marina mercante española pudiera obtener en las presentes circunstancias, estableciendo nuevas comunicaciones que respondieran á necesidades del comercio y la industria nacionales, en sustitución, por ejemplo, de aquellas extranjeras ahora paralizadas ó entorpecidas, ó en aumento de ellas para proveer á nuestra subsistencia ó á necesidades peculiares de la nación y de sus industrias y producciones.

Las huelgas marítimas.

Entre los males nacionales señalados anteriormente, á cuyo remedio puede el Gobierno más fácilmente atender, descuellan las huelgas marítimas y la incoherencia administrativa.

Por su importancia y transcendencia, así como por la complejidad de sus manifestaciones y la gravedad de muchas de ellas, requieren las huelgas marítimas muy particular cuidado. Nuevas en España en la forma con que últimamente las planteó y mantuvo todo el personal náutico, de capitán á page, y desconocidas en el extranjero hasta que en el año 1900 comenzaron á iniciarse en Francia para desarrollarse con gran violencia en los años 1904 al 1912, y simultáneamente en otras naciones, constituyen un fenómeno marítimo social cuya previsión y represión preocupa á todos los Gobiernos y es objeto de preceptos legislativos especiales.

Estando representados en la Liga Marítima lo mismo los navieros y armadores que el personal náutico en sus diversas clases, y siendo una de sus misiones procurar la armonía entre todos los elementos constitutivos de la marina mercante, en beneficio del interés común y del cumplimiento de las recíprocas obligaciones, no pudo, sin embargo, intervenir la Junta Central en las recientes huelgas marítimas por no ser solicitada por unos y otros su mediación, y hubo de limitarse á estudiar el conflicto y deplorar sus consecuencias.

Y hoy, al señalar la importancia que estas tuvieron y el grave daño que produjeron, no ya sólo en navieros y dotaciones y en la marina mercante en general, sino en el interés público y la economía nacional, por paralización del comercio y del tráfico y suspensión de comunicaciones á consecuencia del amarre y abandono de buques, y lo que es más aún que todo eso, por subversión del principio de autoridad y disciplina, cuyo mantenimiento intangible es inexcusable para la vida de una institución como la marítima, límitase á consignar cuanto cree que es de su deber para contribuir á que la previsión, prevención y represión de esos hechos, sea objeto por parte del Gobierno y de los interesados de la oportuna consideración, á fin de que puedan ser evitados y corregidos oportunamente, en bien de todos y con acrecentamiento de la cordialidad de relaciones entre todos los elementos marítimos mercantiles y del respeto á las leyes que regulan el ejercicio de una industria de tanta importancia como la de transportes navales. Durante todo el curso de las huelgas, se evidenció, á juicio de la Junta, la necesidad de que por el Poder público se dilucidase y se procediese en consecuencia, cuanto correspondía sobre la licitud de los actos que se realizaban dentro de la legislación vigente, por su extensión, origen y el carácter especial de la industria á que afectaban: en relación con las personas que declararon y sostuvieron la huelga, considerando separadamente á los Capitanes, á la oficialidad y al resto de la tripulación, y los daños que producía al interés público y al servicio del Estado; analizando las distintas fases de la misma relacionadas con las navegaciones de gran cabotaje y altura, con la de cabotaje y con la de comunicaciones postales rápidas y regulares, dada la índole diversa de ellas; y teniendo en cuenta, por último, los procedimientos que se empleaban en la huelga, los organismos que intervinieron en su iniciación y desarrollo, y las faltas ó delitos que con motivo de ella se podían cometer como, por ejemplo, incumplimiento de contratos entre particulares y con el Estado, y de compromisos y obligaciones contraídos, con las agravantes, si las hubiere, de desobediencia, abandono de buque, deserción, sedición, confabulación ú otros actos atentatorios al derecho y penados por las leyes.

La detenida consideración de las Ordenanzas de matrículas y las disposiciones complementarias del Código de Comercio, de las leyes de Reclutamiento de la Armada, de Huelgas, de Consejos de conciliación y arbitraje industrial y de Tribunales industriales, por ejemplo, en unión de los Reglamentos de Policía y disciplina á bordo de los buques mercantes españoles y de Contratación de sus dotaciones, así como de la ley de Comunicaciones marítimas, de los proyectos de Código marítimo y Código penal de la marina mercante, reforzada con cuanto es pertinente al caso y está vigente en los Códigos, ordenanzas y reglamentos de las marinas inglesa, alemana, francesa é italiana, por ejemplo, permitirá sin duda señalar cuáles son en España y el extranjero los hechos lícitos é ilícitos, cuáles las sanciones penales, correccionales y disciplinarias de lo ilegítimo, y cuáles las lagunas y deficiencias de nuestra legislación y reglamentación aplicables á casos tan excep-

cionales de huelgas marítimas como las pasadas, que conviene remediar para evitar su reproducción, y que no quepa duda alguna cuando con motivo de hechos análogos se planteen cuestiones como las siguientes:

La huelga concertada de obreros, en correspondencia y paridad con el paro de patronos, reconocida como lícita en la Ley de 27 de Abril de 1909, y el concepto legal de patrono y obrero definido por el artículo 1.º de la Ley de 23 de Julio de 1912, ¿pueden tener aplicación á la marina mercante sin aclaración ni restricción alguna?

¿Puede considerarse para la aplicación de dichas leyes, dentro de la categoría de obreros, á los pilotos, maquinistas, médicos, capellanes, sobrecargos, contramaestres y demás oficiales para cuyo cometido á bordo se necesita título profesional?

Los marineros, fogoneros y demás individuos de la dotación, enrolados, que tienen asignado á bordo cometidos manuales, ¿pueden, para los efectos de la huelga, acogerse á dichas leyes, como definidoras de sus obligaciones y derechos?

A los capitanes, que son á bordo autoridades con jurisdicción propia, á cuyo cargo están la seguridad del buque y su cargamento y la disciplina de la tripulación, y que intervienen en el tráfico marítimo con personalidad civil distinta de la del naviero, el consignatario, el cargador, el asegurador, etc., ¿puede admitirse también que les sea aplicable dicha legislación?

A las obligaciones contraídas por dichos capitanes, pilotos, maquinistas, marineros, etc., inscriptos marítimos, sometidos para el cumplimiento de sus deberes á los preceptos de las leyes y reglamentos de la Marina antes citados y á los contratos especiales de sus servicios, ¿puede faltarse lícitamente, al amparo de las leyes de 27 de Abril de 1909 y 23 de Julio de 1912?

Los actos de desobediencia, indisciplina, deserción, abandono de buque y los de incumplimiento de contrato, que verificados individualmente son ilícitos y punibles, ¿pueden considerarse lícitos cuando se ejercen colectivamente, aunque lleguen á paralizar servicios de interés público y á comprometer la seguridad de los buques afectos á dichos servicios?

Las asociaciones marítimas creadas para fines lícitos y loables, ¿pueden aplicarse á organizar y realizar actos colectivos que no estén consentidos por las leyes ni incluidos en el fin social?

¿Qué juicio merecen los hechos anteriores, cuando se realizan en buques destinados á comunicaciones rápidas y regulares que prestan servicios postales y auxiliares del Estado, cuyas dotaciones tienen contratos especiales?

¿Qué sanciones penales, correccionales ó disciplinarias son aplicables, con carácter general ó particular, dentro de la legislación vigente á los hechos antes citados?

La autorizada definición y el conocimiento público de lo lícito y lo ilícito, en personal que reune tan excepcionales condiciones como el de la marina mercante, sería fuente segura de orden y disciplina, de cumplimiento de deberes y respeto de derechos, y serviría de base sólida para la inalterabilidad de las relaciones entre los navieros y las dotaciones de los buques que navegan y luchan juntos bajo la bandera española. Serviría al propio tiempo para que la industria de transportes marítimos se ejercitase regulada por una legislación adecuada á la índole especial de sus actividades.

En dicha legislación ejercería efecto saludable la inclusión de aquellas disposiciones eficaces en el extranjero, así como una nueva ley de reclutamiento de la Armada é inscripción marítima y una buena organización de las reservas navales.

Para el estudio de dicha ley, objeto ya de deliberación parlamentaria, así como para la organización de las reservas navales y la redacción del Código Marítimo Civil y Código Penal de la Marina mercante, que han sido objeto de sendas informaciones y proyectos detallados por parte de la Liga Marítima, con vista de la legislación comparada de otras naciones, así como para cuanto pueda contribuir á establecer sobre base firme los preceptos legales y reglamentarios más convenientes sobre la materia, de común acuerdo entre todos los competentes é interesados en ella, reitera la Liga Marítima al Gobierno de S. M. el ofrecimiento de su concurso, hecho ya en su día, por si se estimara de utilidad.

La incoherencia administrativa.

Otro de los males de orden nacional antes citados, que afligen á la Marina mercante y que requieren pronto remedio, es la falta de unidad gubernamental en la dirección de sus servicios, que produce una incoherencia nociva en la administración de los mismos, entorpecedora de las actividades de la vida marítima nacional. Es muy antigua, anterior aún al Congreso Marítimo convocado en el año 1901 por la Liga, la aspiración general de todos los elementos que integran las industrias marítimas nacionales á depender en todos los órdenes de su vida de un solo Centro directivo. En el Congreso Marítimo tuvo esa aspiración fiel acogida, y sintetizada en sus acuerdos fué desde entonces gestionada con insistencia por la Liga y objeto de diversas disposiciones, entre las que merece ser señalada como principal la ley de 7 de Enero de 1908, que ordenó la creación de una Dirección general de Navegación y Pesca Marítima, en donde debían reunirse el conocimiento y la administración de la navegación mercantil y la pesca marítima, coordinando sus servicios, distribuidos entonces y aun hoy mismo, en varios Ministerios. Para cumplimiento de dicha ley se han dictado diversos Reales decretos y órdenes, á pesar de los cuales no se ha logrado cumplir con integridad y eficacia el precepto legal.

Funciona, sí, la Dirección general de Navegación y Pesca Marítima, con su Junta Consultiva, en la que tienen representación proporcionada los distintos elementos de la Marina mercante. Trabaja con celo en cuanto es de su competencia y estima beneficioso para las industrias marítimas nacionales, pero el caso es, Excmo. Sr., que su competencia es tan escasa, que aún siguen radicando en diversos centros administrativos,

dependientes unos del Ministerio de Fomento, otros del de Hacienda y otros del de Instrucción Pública y del de Gobernación, la mayor parte de aquéllos asuntos que debieran depender de un sólo Centro directivo, para cuyo fin fué creada la mencionada Dirección, sin que se haya logrado con la creación de la nueva Dirección de Comercio en el Ministerio de Fomento, ni con la reorganización del Consejo Superior del mismo, que la incoherencia administrativa, derivada inexcusablemente de la falta de unidad directiva, haya tenido fin ni se haya contenido siquiera. Así han fracasado iniciativas y gestiones tan insistentemente secundadas por el Ministerio de Marina, como la de que todas las enseñanzas navales dependieran de él y que la creación de los Institutos Náuticos respondiera á ese mismo principio. Creados han sido, dependiendo del Ministerio de Instrucción Pública, y con tal contradicción en algunas de sus disposiciones con las emanadas del Ministerio de Marina, cuya competencia es insustituible en cuanto se refiere al tecnicismo profesional y la seguridad de la navegación, que no se ha logrado que dichos Institutos funcionen con normalidad y provecho.

Por esa incoherencia, sin duda, tampoco se ha logrado, á pesar de los trabajos de la Dirección General de Navegación, que el Código penal de la marina mercante haya sido aprobado, ni que esté en curso de redacción siquiera el Código marítimo civil, ni la Ley de pesca marítima, cuyos proyectos presentó la Liga años ha. A ella obedece también, principalmente, que la legislación del trabajo, tanto en sus accidentes como en sus contrataciones, presente las deficiencias y lagunas, algunas de las cuales han sido señaladas anteriormente. A ella se debe, asimismo, la dilación en el despacho de expedientes como los de abanderamiento, reconocimiento y registro y despacho de buques y otros de carácter sanitario y consular en que tienen intervención directa é inmediata los Ministerios de la Gobernación y de Estado, y de aquellos asuntos en que más directamente interviene el Consejo de Emigración y que tanta importancia tienen para el tráfico nacional. Ella motiva, en gran parte, que la organización de las reservas navales no haya sido todavía estudiada y proyectada y que en el proyecto de ley de reclutamiento de la Armada no se haya atendido á todas las necesidades y conveniencias de la Marina mercante, conjuntamente con la militar. Y á todo eso, Excmo. Sr., urge poner remedio, procurando en España con el cumplimiento de la ley referida lo que han ido iniciando ya otras naciones, como Italia y Francia, hasta lograr institutos como el Board of Trade inglés, que permite coordinar con la mayor unificación posible la dirección y la administración de todos los servicios relacionados con la marina mercante, sin substraer por eso en absoluto de otros Ministerios y Centros competencias que les son peculiares é inalienables, pero que no lo son más, por ejemplo, que lo es el ejercicio de la jurisdicción, vigilancia, policía, disciplina y seguridad de la navegación y la pesca del Ministerio de Marina, y la dependencia de éste del material naval y el personal náutico para cuanto es técnico y profesional. Con ese remedio, se lograría, además, que la mayor parte de cuanto se ha señalado como incumplido del art. 18 de la Ley de 14 de Junio de 1909, fuera de más fácil y eficaz cumplimiento, especialmente en cuanto se refiere á los transportes combinados terrestres y marítimos, cuya misión se confió, por los artículos 113 y 114 del Reglamento, á las Juntas de Obras de Puerto, Diputaciones provinciales y Ayuntamientos, Compañías de ferrocarriles, Cámaras de Comercio, etc., sin éxito alguno hasta ahora.

La competencia extranjera.

Mencionada repetidas veces en el curso de este escrito, y aunque habrán de ser considerados más adelante sus efectos detalladamente con relación á nuestros diversos tráficos é industrias, no es ocioso considerar ahora en esta exposición sintética de motivos la importancia de la competencia extranjera para nuestra marina mercante. Dicha competencia, se desarrolla en condiciones muy desfavorables para España, efecto de la situación geográfica peninsular que en el comercio internacional la hace punto de recalada natural y ventajosa en las navegaciones trasatlánticas, con puertos que son incentivo á fácil presa de tránsito, que á girones despedazan y arrebatan cuantos buques pasan á la vista de ellos, colocados en el derrotero de todas las navegaciones extranjeras. Y como esos buques, que pueden tomar á su paso por nuestros puertos á precios excepcionales y como relleno de sus bodegas ó cámaras, las cantidades de carga y pasaje que les conviene, disfrutan además, según antes se ha dicho, de protecciones muy superiores á la otorgada á los buques españoles, la desventaja de éstos en la competencia es notoria por todos conceptos. De ahí que hubiéramos llegado antes de la promulgación de la Ley á cifras tan desconsoladoras como las de que en la exportación de gran cabotaje del 75 al 80 % se hiciera con bandera extranjera, y en la de altura del 85 al 90 %, y que en la importación de dichas mismas navegaciones del 70 al 65 % se hiciera también bajo pabellones competidores del nacional. Y aunque esas cifras han sido mejoradas con los rescates de tráficos conseguidos merced á la ley y á los esfuerzos de los navieros nacionales, en la proporción antes dicha, en las actuales circunstancias no cabe esperar que pueda seguir dicha competencia con ventaja, por cuantas razones se han ido indicando en el curso de esta Exposición al Gobierno de S. M.

Y como, por otra parte, España tiene que aspirar á que su tonelaje propio y su propia substancia comercial sean el nervio y la savia principal y el elemento de vida más fecundo para su marina mercante, y no puede evitar ser punto de recalada de las navegaciones extranjeras, es inexcusable que la marina mercante sea ayudada y defendida por el Gobierno, en analogía con lo que hacen los Gobiernos extranjeros, para que no sucumba en la lucha con lesión vital para la economía nacional.

Para ello, es preciso que en todo lo posible se busque una igualdad ó analogía de régimen y una reciprocidad de trato en la industria de transportes marítimos, justificada, por ser esta la más internacional que puede explotar un país; porque los buques que la ejercen fondean juntos en los puertos nacionales y extranjeros, entran y salen juntos de ellos, en ellos se disputan la carga y el pasaje, y de la victoria en esa lucha depende la influencia comercial y social de cada nación allende los mares.

La derrota, significa que una nación ha perdido su personalidad propia en el comercio internacional,

como le ha venido sucediendo á España lentamente y evidencia que sus transportes marítimos no son por todos conceptos provechosos para la total economía de la nación, por falta de buena administración y sistematización de sus tráficos, y de buen engranaje y armónica combinación con los fenómenos económicos é inabastante para recoger la mayor parte de su tráfico y nutrirse con su savia.

Siendo la marina mercante nervio principal de la vida económica de España, resorte esencialísimo de su existencia política y de su personalidad en el mundo, será poca cuanta atención y cuanto cuidado, y será escaso el esfuerzo que se dediquen á colocar las industrias marítimas nacionales en condiciones de competir con las extranjeras.

Y cuanto más críticas sean las circunstancias, se agravará más el problema para la marina mercante española, como acontece ahora. Por eso es cada día más urgente, no ya sólo el mantenimiento intangible de la ley de 14 de Junio de 1909, cuya necesidad y utilidad son evidentes, sino su cumplimiento total y eficaz, pues calculada toda la protección directa que la ley encierra en condiciones de inferioridad con las extranjeras y en la medida que esta Junta justificó en la exposición que dirigió el 25 de Noviembre de 1910 al Congreso de Sres. Diputados, cuando se intentó modificar la ley, muy principalmente para reducir las primas á la navegación y á la construcción, del mantenimiento de esa protección directa mínima y de la aplicación eficaz de la indirecta máxima, ambas normales y ordinarias, depende la vida de las industrias de mar. Estas, en las críticas circunstancias actuales, requieren además un aumento de protección extraordinaria, justificado por lo dicho hasta aquí y por cuanto va á pasar la Junta á considerar ahora, analizando separadamente, según ha indicado: la navegación de altura, la de gran cabotaje, la de cabotaje, la pesca marítima, la construcción naval y el personal náutico, para luego terminar deduciendo concretamente qué disposiciones precisa tomar para remediar el mal nacional, cuáles de ellas son por su naturaleza medidas ordinarias de carácter permanente, cuáles medidas extraordinarias que pudieran ser transitorias, y cuál debe ser el esfuerzo común á realizar por todos los elementos constitutivos de la marina mercante española para coadyuvar por su parte, celosamente, á que las medidas de gobierno que se solicitan sean beneficiosas, en la proporción que el caso requiere, para la marina y para la patria.

La navegación de altura.

Al fomento de la navegación de altura y del tráfico trasatlántico atendió la ley de 14 de Junio de 1909 mediante la concesión de subvenciones y de primas á la navegación, á cambio de servicios prestados. Las subvenciones fueron objeto de contrato con la Compañía Trasatlántica, con arreglo al cuadro B, anexo al artículo 17 de la ley que comprendía el establecimiento de comunicaciones marítimas rápidas y regulares, postales y comerciales, á fecha fija, de

Norte de España á Cuba y Méjico.

Mediterráneo á la Argentina.

Mediterráneo á Nueva York, Cuba y Méjico.

Mediterráneo á Puerto Rico, Cuba, Venezuela y Colombia.

Norte de España á Filipinas, y

Cádiz á Fernando Póo.

Las primas se concedieron á los servicios contenidos en el cuadro A, anexo al art. 7 de la Ley, prestados con determinadas periodicidad y velocidad, y realizando un mínimo de tráfico directo internacional entre los puertos siguientes:

Norte ó N. O. de España al Brasil, Uruguay y Argentina.

Un puerto de Levante ó Sur de España, al Brasil, Uruguay y Argentina.

Un puerto del Norte ó N. O. de España á Nueva York y Habana y viceversa, respectivamente.

Estos servicios primados vinieron á sustituir á aquellos servicios subvencionados que como provisionales y de ensayo propuso la Comisión encargada por R. D. de 3 de Febrero de 1906 de estudiar y determinar las comunicaciones marítimas regulares que convenía al Estado fomentar, y que eran las siguientes:

Desde Barcelona á Cádiz y Nueva York, pudiendo arrancar de un puerto extranjero del Mediterráneo.

Desde Bilbao y Santander á Vigo y Nueva York, pudiendo arrancar de un puerto extranjero del Norte de Europa.

Y del Norte de España al Brasil y Plata, pudiendo también arrancar de un puerto extranjero del Norte de Europa.

Asignando para el primer servicio de 16 expediciones anuales y 15 millas de velocidad, 970.744,96 pesetas; para el 2.º de 12 expediciones anuales y 17 millas de velocidad, pesetas 1.788.336, y para el tercero de 12 expediciones anuales y 13 millas de velocidad, 855.751,68 pesetas.

En cambio, en los servicios primados del artículo 7.º solo otorgó la ley 670.000 pesetas en junto para los dos servicios de 12 expediciones anuales de un puerto del Norte ó Noroeste de España y otro del Sur ó Levante al Brasil, Uruguay y Argentina (primer grupo del cuadro A), y 950.000 pesetas para el tercer grupo de ese mismo cuadro de 12 expediciones anuales desde un puerto del Norte ó N. O. de España á Nueva York, Habana y viceversa (tercer grupo del cuadro A).

A pesar de la diferencia notoria entre las cantidades calculadas para subvención de estos servicios como de ensayo y las otorgadas por la ley para fomentarlos con primas á la navegación, diferencia en gran parte justificada por la distinta índole y diversidad de obligaciones y compromisos entre una y otra clase de servicios, la segunda línea del primer grupo, desde un puerto de Levante á la Argentina, la ha estado sirviendo con denodado esfuerzo la Compañía Pinillos de Cádiz, disfrutando las primas correspondientes, no habiéndose

se verificado, en cambio, durante los dos primeros años de cumplimiento de la ley el servicio correspondiente á la primera línea de este grupo, desde un puerto del Norte de España á la Argentina. Tampoco se verificaron durante los dos primeros años de cumplimiento de la ley, los servicios correspondientes al tercer grupo del cuadro A, ó sea al tráfico entre el Norte de España y Nueva York y la Habana. Efecto de ello, y utilizando el Gobierno la autorización que le concedió el artículo 12 de la ley, para sustituir con otra ú otras líneas de importe análogo y de mayor conveniencia nacional aquellas en que no hubiera lugar al otorgamiento de las primas correspondientes durante dos años consecutivos, modificó, por R. D. de 23 de Diciembre de 1912, el cuadro A de la ley, en la forma que expresa el siguiente cuadro y con los resultados que en el mismo se consignan:

CUADRO A, ANEXO AL ART. 7.º DE LA LEY DE 14 DE JUNIO DE 1914.

Líneas primitivas.	Líneas sustituidas á los dos años.	Líneas que se pueden sustituir.
PRIMER GRUPO	PRIMER GRUPO	PRIMER GRUPO (670.000 PESETAS)
12 expediciones de un puerto del Norte á la Argentina. 12 expediciones desde un puerto de Levante á la Argentina.	24 expediciones desde Bilbao al Norte de Africa. Se mantiene la misma, porque ha devengado primas.	Puede sustituirse esta línea, porque no ha devengado prima en dos años. Esta no, porque cobra primas por ella la Compañía Pinillos.
SEGUNDO GRUPO	SEGUNDO GRUPO	SEGUNDO GRUPO (380.000 PESETAS)
12 expediciones al Adriático. 12 expediciones al Mar Negro. 52 expediciones á la Argelia, desde Levante. 52 expediciones á la Argelia, desde el Sur.	12 expediciones desde Bilbao al Mar Negro.	Esta línea también puede sustituirse, porque nadie la hace.
TERCER GRUPO	TERCER GRUPO	TERCER GRUPO (950.000 PESETAS)
12 expediciones desde un puerto del Norte á Nueva York y La Habana.	12 expediciones desde el puerto de Bilbao á Río Janeiro, Montevideo y Buenos Aires.	Esta línea no se sabe si podrá sustituirse, porque la está haciendo la Compañía Trasatlántica.

De este cuadro se deduce, concretándonos á la navegación de altura que ahora consideramos, que siguen aún sin verificarse los servicios primados desde un puerto del Norte de España á Nueva York y La Habana, para los que, como hemos dicho, la Comisión antes referida presupuestó la cantidad de pesetas 1.788.336, á fin de que fueran objeto de contrato como servicios provisionales y de ensayo durante un año, y que los del Norte de España al Brasil y la Argentina, los está realizando la Compañía Trasatlántica.

¿Qué causas han motivado que no haya podido la navegación nacional atender oportunamente todos los servicios del cuadro A, ni desarrollar los tráficos nacionales de ellos derivados, á pesar de los notorios esfuerzos por los navieros realizados?

Aunque esta pregunta puede darse por contestada, en síntesis, con cuanto ha ido siendo objeto de exposición y consideración en el curso de este informe y que explica la crítica situación por que atraviesa la marina mercante española, que se refleja en todas las clases de navegación, sin embargo, conviene proceder al análisis de las causas principales que perjudican á la navegación de altura, para que, bien conocidas, pueda haber más acierto en remediarlas.

En los tráficos con América, antes citados, en que la emigración juega tan importantísimo papel, basta en primer término considerar que las Compañías nacionales autorizadas para el embarque de emigrantes en puertos españoles, son tres, con un total de 37 buques y 86.121 toneladas, y las extranjeras 27 con un total de 302 buques y 1.311.938 toneladas, y que entre los buques de esas Compañías dedicados á este tráfico, los hay como los de la Hamburg Americanische, Hamburg Sudamericanische, Nordeutscher Lloyd y The Royal Mail, que los de una sola de ellas suman más tonelaje que toda la marina mercante española, y en algunos casos hasta la triplican, como en el de la Nordeutscher Lloyd. En otros casos, como por ejemplo, en el de los buques italianos, hay tres Compañías, La Navigazione generale italiana, La Veloce y el Lloyd Italiano, con un total de 98.933 toneladas, y para que compitan ventajosamente con los buques españoles, el Gobierno italiano les ha puesto condiciones tales á éstos, que casi imposibilitan que vayan á puertos italianos á tomar emigrantes. Así, por ejemplo, limita considerablemente la edad de los buques que pueden llevar emigrantes, les obliga á hacer el abastecimiento de víveres para ellos en el país, á embarcar médico é inspector especial con atribuciones excepcionales, á hacer constantes é importantes modificaciones en los alojamientos cuyas obras deben verificarse en Italia, á pagar por sus patentes para emigración, fianzas considerables y proporcionales al número de buques dedicados á ella, y á abonar una contribución en proporción con los sobornos que en los puertos italianos obtienen, en concepto de utilidades; y por otra parte, les prohíbe embarcar emigrantes italianos á los buques que tengan ya á bordo emigrantes de otras naciones, y no les permite hacer más que dos escalas en puertos extranjeros de Europa. En suma, que reservándose el derecho á compartir el tráfico español con sus buques, impone á los nuestros obligaciones que son prohibitivas de compartir al tráfico italiano en materia de tanta importancia como la emigración, y al propio tiempo mantiene un régimen que proporciona importantes recursos al Tesoro público.

Además, como todos los buques extranjeros que hacen el tráfico de nuestra emigración, forman parte de las conferencias y trusts internacionales que fijan el precio de los pasajes y hacen la distribución del tráfico que á cada nación corresponde, resulta que se ha dado el caso, por ejemplo, de que los pasajes de emigrantes del Norte de España y Almería á la Argentina, cuya tarifa normal era de pesetas 200, se han reducido á pesetas 80, de las que escasamente llega el naviero á percibir 50, y los de la Argentina al Norte de España, cuya tarifa normal era también de pesetas 200, se han reducido á 110. En cambio, los de la Argentina á Italia y de Italia á la Argentina, se han mantenido en 250 y 210 pesetas respectivamente. A una línea española que con transbordo, por ejemplo, le otorgaban antes el seis por ciento del tráfico, ahora no le conceden, en unión de otra línea directa española, más de un ocho por ciento.

Inútiles han sido cuantas gestiones amigables han hecho las Compañías españolas, y muy especialmente las subvencionadas, como la Compañía Trasatlántica, para remediar ese estado de cosas y ser mejor atendidas en justicia y equidad. Nada han logrado; por el contrario, la lucha se recrudeció apenas se supo que la Compañía Trasatlántica inauguraba la línea primada del Norte al Brasil Plata. El Gobierno italiano se negó á autorizar que los dos vapores nuevos de la Trasatlántica que iban á hacer el servicio del Mediterráneo á la Argentina transportasen emigrantes de Italia, si bien como compensación ficticia ofreció dar autorización para el tráfico con Nueva York, y cuando por fin, á consecuencia de las gestiones del Gobierno español, se dispuso á dar autorización á los buques del Plata, exigió que se hicieran en estos grandes modificaciones, á pesar de que se habían construído con arreglo á las leyes de emigración italiana. Simultáneamente, los navieros italianos, ante el temor de la competencia que pudieran hacerles los nuevos vapores de la Trasatlántica, hacía saber á esta Compañía que para marchar en inteligencia con ella debía comprometerse la Trasatlántica á renunciar al tráfico italiano.

La vida se ha hecho así imposible, y si á la merma de ingresos por la emigración se agrega la merma de fletes por la carga, efecto de venir á tomarla de relleno los buques extranjeros y con las protecciones extraordinarias de sus Gobiernos que oportunamente han sido analizadas, se verá con cuánta razón la navegación de altura clama por un apoyo mayor del que ahora disfruta y análogo al que las compañías extranjeras, competidoras de las españolas reciben de sus gobiernos respectivos, y cuyo acrecentamiento ha sido objeto ya de especial consideración, por lo que excusamos volver sobre ello y nos remitimos á las cifras consignadas, cuya elocuencia es abrumadora.

Una de las más importantes, y ella ha sido mencionada ya anteriormente al referirse á la marina francesa, es la contenida en el nuevo sistema de contratación de los servicios de comunicaciones marítimas rápidas y regulares. Tanto la Compagnie Sud Atlantique, como la Compagnie Generale Transatlantique y la Messageries Maritimes, tienen ya contratos supletorios para determinados servicios (muy especialmente los del Norte y Sur de América) sobre la base de garantía de interés y participación en los beneficios, en forma que para los efectos de la competencia les puede producir eventualmente más de un 35 por 100 de aumento sobre la subvención fijada en los anteriores contratos, y ello permite á estas Compañías luchar en condiciones excepcionales, como luchó la Compañía Cunard cuando su Gobierno le anticipó, á un interés de 2 y $\frac{3}{4}$ por 100, los 75 millones que necesitaba para la construcción de los buques con que iba á desarrollar sus servicios.

¿Cómo es posible, por tanto, que en esas condiciones las Compañías españolas realizaran servicios con tanta modestia directamente dotados como los del cuadro A de la ley, sin contar con la protección indirecta con que ésta acrecentaba esa dotación, muy especialmente en el artículo 18, con las tarifas reducidas y combinadas terrestres y marítimas, á fletes corridos, y otras, tan repetidas en la primera parte de esta exposición?

Además, ¿qué riesgo tan grande no se corría al intentarlos, si en ellos no se lograba durante el año los tantos por cientos de tráfico directo internacional que en la exportación é importación la ley, dictada para condiciones normales, estimó inexcusables para devengar las primas, cosa muy probable, dada la situación en que los trusts y conferencias internacionales ponían á las Compañías españolas?

Ello no obstante, las Compañías Transatlántica y Pinillos han hecho patrióticos esfuerzos, coronados con éxito bastante satisfactorio para el tráfico nacional, dadas las circunstancias, dentro de los cuadros A y B, y la Compañía Arrotegui, dentro de las condiciones del artículo 6.º de la ley. Como los han hecho, también extraordinarios, otras Compañías en la compleja y arriesgada navegación de *tramp*, luchando bajo el pabellón nacional en casi todos los mares, y completando, con la forzosa y accidentada irregularidad de sus tráficos, todos los de nuestra navegación de altura, en una pugna con la extranjera, que, por parte de todos los navieros, ha sido la más tenaz y esforzada á que el patriotismo puede conducir, en defensa de los intereses nacionales, sacrificando á veces en ella los propios.

Pero eso no ha bastado, ni bastará en adelante, y habrá que recurrir á una nueva redacción del cuadro A, sustituyendo las líneas no servidas por otras, ó creando otras nuevas si los créditos y los preceptos de la ley no son bastantes para que sean mejor atendidos tráficos en navegación de altura, tan importantes para España como los del Mediterráneo á Canarias, Puerto Rico y Cuba, terminando en los Estados Unidos de América, sobre cuya línea ha recibido esta Junta especial moción, ó los del Mediterráneo á Nueva York, más directos, y los del Norte de España á Nueva York y Habana, por ejemplo, eligiendo entre éstos, si no pueden atenderse todos, aquellos que se estimen más beneficiosos.

Como habrá que recurrir también á establecer en las navegaciones y los tráficos de referencia á sistemas iguales ó análogos á los de las naciones competidoras, muy especialmente Italia y Francia, de las que se ha hecho poco antes especial mención, y como complemento á autorizar la devolución total ó parcial de las fianzas de aquellos servicios que están ya completamente implantados, con el material correspondiente, y á suspender la prohibición de que el capital en obligaciones no pueda exceder al capital en acciones, medidas muy necesarias, dadas la escasez de capital circulante y las exigencias del tráfico.

Todo ello, necesario en la normalidad de éste, hará falta acrecentarlo, teniendo en cuenta la perturbación

que la guerra internacional ha producido en todos los tráficos, minorando considerablemente la exportación y la importación, lo mismo que la emigración; alterando la normalidad de las comunicaciones marítimas, rápidas y regulares, en forma muy perjudicial para ésta, y colocando á los navieros, efecto de la crisis financiera y de las moratorias, en condiciones críticas desde el punto de vista del capital y del crédito, por verse obligados á pagar al contado la mayor parte de las atenciones de los servicios, como carbón, material de consumo de máquinas y calderas, aprovisionamientos, sueldos, etc., y no percibir, en cambio, el importe de los fletes, ó percibiéndolo parcialmente y con considerable retraso.

Ello hace pensar en la necesidad de que el Gobierno dé facilidades para que, lo mismo sobre el importe de las anualidades de las subvenciones que de las primas, puedan hacer los navieros operaciones de crédito, reforzando las medidas antes indicadas para remediar la escasez del capital circulante, y al aumento del cual habrá que atender, sin duda, así como á todas las demás operaciones de crédito, banca y servicios, relacionadas con la navegación y el tráfico, mediante la constitución de una entidad nacional que, con el apoyo del Gobierno y el concurso de todos los interesados, venga á llenar el vacío que cada día se nota más en todos los actos de la vida marítima nacional, como se verá más adelante, al tratar de las construcciones navales y de la pesca marítima. Y ello, por último, justifica más y más la oportuna adopción en la contratación de los servicios marítimos subvencionados, del sistema de garantía de interés y participación en los beneficios del Gobierno, empleado con éxito creciente en Francia, y que deja á los Gobiernos con más libertad de acción que hasta aquí para actuar sobre las tarifas y los fletes, en la forma y cuantía que más convenga á la economía nacional.

En cuanto á la creación de nuevas líneas distintas de las expresadas, para la exportación oportuna de determinados productos ó la importación de aquellas materias necesarias para nuestra subsistencia é industrias, ó la sustitución de aquellas líneas que servía sólo el pabellón extranjero é importan al tráfico nacional, no tiene esta Junta elementos de juicio bastante para proponerlas. Sólo puede anunciar que para el mantenimiento, siquiera sea transitorio, de ellas, se hará preciso tener muy en cuenta cuanto queda expuesto.

La navegación de gran cabotaje.

A la navegación de gran cabotaje, puede aplicarse cuanto se ha dicho anteriormente sobre las desfavorables condiciones en que luchan con los barcos extranjeros los nacionales, en general, y gran parte de lo que acaba de decirse respecto á la navegación de altura, en particular. La de gran cabotaje, que es la más vasta, compleja y accidentada en su tráfico para los efectos de la ley de 14 de Junio de 1909, puede considerarse dividida en dos partes: una, que tiene derecho á optar al desempeño de los servicios correspondientes del cuadro A, anejo al art. 7.º de la ley, con las primas inherentes á ellos, y otra, que tiene á su vez derecho á optar á las primas que concede el artículo 6.º, y á la parte que no resulte directamente utilizada de las primas asignadas á los servicios del cuadro A, que hasta ahora ha venido siendo legítimamente ganada por los buques acogidos al art. 6.º, con gran beneficio del tráfico y de la exportación nacional. Esta segunda parte, que es la más importante de toda nuestra navegación de gran cabotaje, en la que nuestros navieros han dado muestras de inusitada actividad y patriótico esfuerzo y producido mayor beneficio á la economía nacional, es asimismo la que más encarnizadamente lucha con el pabellón extranjero en los principales puertos de todas las naciones, y aun en los nuestros, que por la índole de su navegación frecuentan mucho más que los que realizan la navegación de altura.

Los beneficios que al tráfico y al Tesoro público han reportado estos buques, luchando con los extranjeros al amparo de la ley y muchas veces sin éste, quedan consignados con cifras elocuentes á los comienzos de este escrito, y ahora sólo corresponde consignar, para no incurrir en redundancias innecesarias, que como las condiciones de lucha, efecto de la crisis internacional y de la creciente protección y competencia extranjera, son cada vez más difíciles, no podrá nuestra marina de gran cabotaje resistir, si no se la ampara ampliamente con la protección directa é indirecta que la ley dispuso, sin merma alguna y durante el mayor tiempo posible, y si no se la dá en los puertos, en los tráficos y en sus relaciones con la administración pública, todo género de facilidades, aliviándola de gabelas y librándola de trabas, para hacer más eficaz el permanente disfrute de las primas á la navegación, en la misma cuantía que viene disfrutando.

Será imposible, por otra parte, que realice servicios tan importantes como los incluídos en el cuadro A entre España, el Adriático y el mar Negro, Argel y Norte y Noroeste de Africa, si no se dotan mejor estos y otros servicios, que sean también urgentes en las actuales circunstancias, haciéndoles objeto de contrataciones provisionales y de ensayo, como acaba de verificarse, por ejemplo, con el servicio de carácter postal y comercial entre Bilbao y Southampton, y parece que va á intentarse entre Barcelona y Génova. Todo ello como complemento del cuadro A y con la oportunidad y extensión que cada tráfico requiere, respondiendo no sólo á los servicios postales y al tráfico comercial en general, sino á tráficos tan apremiantes como los de nuestras tempranías y otros productos agrícolas, de cuya exportación depende, en gran parte, la riqueza de extensas regiones del Sur y Levante de España, y procurando que las cantidades que por concepto de primas no resulten aplicadas dentro del cuadro A puedan seguir siendo asignadas á las navegaciones del art. 6.º, con notoriedad insuficientemente dotadas.

La Junta Central de la Liga Marítima, no tiene tampoco datos bastantes para proponer concretamente los detalles de esas líneas y servicios, y se limita á llamar la atención del Gobierno sobre el particular.

La navegación de cabotaje.

Esta clase de navegación, aunque menos afectada que las de altura y gran cabotaje por la crisis actual y á la que no alcanza además la competencia extranjera, en virtud de los derechos que le rati-

có y amplió la ley de 14 de Junio de 1909, se encuentra, sin embargo, en situación precaria que también requiere atención.

En primer lugar, se encuentra en desventajosas condiciones para competir con los transportes ferroviarios, efecto de la distinta manera de tributar unos y otros. El impuesto de transporte, por ejemplo, que en el transporte ferroviario se cobra sobre el 5 por 100 de la tarifa, en el transporte marítimo se paga con relación al tonelaje, y así sucede que una tonelada de sal de Torrevieja, cuyo transporte á cualquier puerto de Galicia cuesta, verbigracia, seis pesetas, paga en concepto de transporte marítimo 1,25 por tonelada, y en concepto de transporte terrestre el 5 por 100 del importe del flete, esto es, 1,25 por el marítimo y 0,30 por el terrestre. En total, un recargo de 95 céntimos. Agréguese á ello el recargo por los arbitrios de las obras de puerto, que pesan sobre la navegación y no pesan sobre los ferrocarriles, y la diferencia se acrecienta con mayor daño para la navegación de cabotaje.

Anomalía semejante ocurre con el impuesto de Timbre. Este es casi imperceptible para el transporte terrestre y en cambio grava de una manera exorbitante cuando se transporta por mar. El estudio comparativo de las dos tarifas hace resaltar la notable diferencia que existe entre una y otra.

Por otra parte, las tarifas de arbitrios de puertos, que no deben exceder por precepto legal del 5 por 100 del impuesto de transportes, no siempre se contienen dentro de este límite y en varios puertos llegan á exceder de él, con notorio daño de la navegación y muy especialmente de la de cabotaje, que es la que más frecuenta los puertos. Como también excede del $\frac{1}{2}$ por 100 *ad valorem* con que pueden gravarse aquellos artículos que están exceptuados de este impuesto.

Los servicios de practicaje y amarraje, que la ley de 14 de Junio de 1909 dispuso se organizaran en forma beneficiosa para la navegación nacional y muy especialmente la de cabotaje, se han organizado, según ya se ha indicado, de tal suerte en muchos puertos, como, por ejemplo, los de Bilbao, Santander, Huelva, Cádiz y demás en que los buques tienen que cambiar varias veces de fondeadero ó amarradero, que para la navegación de cabotaje significan en la actualidad un gasto aún mayor del que le originaban antes de la promulgación de la ley, sin que le sea dado evitarlo disponiendo de práctico ó amarrador propio, á aquellas Compañías de navegación que visitan hasta 60 y 70 veces al año los mismos puertos.

Efecto de esas y otras causas análogas, resulta que cualquier buque de cabotaje paga más por los diversos conceptos que afectan á su navegación en puertos españoles que cuando extiende dicha navegación en gran cabotaje á un puerto extranjero, como los de Cete y Marsella; al extremo que un buque de cabotaje que haga navegación regular y periódica alrededor de la Península, extensiva á puertos franceses, verificando 52 viajes al año, pagaría en puertos como los de Cete y Marsella por todos conceptos, aun tributando por el concepto de gran cabotaje, cantidad que no llega á la cuarta parte que en España por cabotaje.

Súmese á esto que otras tributaciones, como por ejemplo, la del impuesto de utilidades, que se cobra en proporción del 7,70 por 100, lo mismo á las Compañías de transportes terrestres que marítimos, no debiera aplicarse á las Compañías de navegación que no están protegidas, como las de transportes terrestres con subvenciones del Estado, de la provincia y de los municipios, ni recargadas con impuestos especiales, como los de Junta de Obras de puertos y otros, que tienen mucho menos riesgos y contingencias y, por lo tanto, menor gasto de seguros que la navegación; adviértase la obligación en que están dichas Compañías de navegación, por precepto legal, de adquirir todo su material en España y cuantas otras trabas y gabelas pesan sobre la navegación en general y con mayor intensidad sobre la de cabotaje, y se comprenderá que á pesar del monopolio del tráfico que le está concedido, es necesario que se remedien todas las desigualdades y anomalías que quedan señaladas, en la forma que se concretará al final de este escrito.

La pesca marítima.

Difícilmente puede encontrarse nación que reúna condiciones naturales tan excepcionales y ventajosas como España para el ejercicio de la pesca marítima. Por su situación geográfica entre dos mares de tan diversa naturaleza oceanográfica y biológica, como el Atlántico y el Mediterráneo, que presentan ancho campo para la explotación; con archipiélagos como el canario y el balear y costas vecinas tan pródidas como las de Marruecos y Río de Oro, que invitan á la explotación de la pesca en ellas, si esta industria se organizara bien en España, sería un fecundo venero de riqueza pública. Mas, apenas estudiados biológicamente nuestros mares litorales y aguas jurisdiccionales; tímidamente iniciado el levantamiento de las cartas de pesca necesarias para la buena explotación de ésta; mal establecida, por insuficiencia de medios, la vigilancia de ella; peor regulada é inspeccionada aún la venta en los mercados para evitar explotaciones nocivas, y, en suma, sin todos aquellos elementos científicos, técnicos y de policía necesarios para una buena explotación, esta industria se viene desarrollando, por desgracia, en condiciones muy deficientes para tan importante ramo del trabajo nacional, á pesar de lo cual produce más de 100 millones de pesetas al año y ocupa más de 150.000 hombres, con más de 15.000 embarcaciones y de 600 vapores. En vano ha gestionado insistente la Liga cuanto ha creído conducente: para una reglamentación internacional de la pesca en aquellos términos necesarios para España, dada su vecindad con Francia y Portugal y la conveniente reciprocidad con estas naciones (la primera dedica más de tres millones de pesetas al fomento de esa industria y Portugal la ejerce en condiciones naturales muy ventajosas); para la promulgación de una ley de pesca que contenga todos los preceptos de orden nacional que requiere el buen ejercicio de ella y la buena organización de su personal y de su vigilancia; para la sistemática creación de las estaciones zoológicas y oceanográficas y laboratorios de biología marina, aún incipientes y de los que habrán de emanar las cartas de pesca y las batométricas y litológicas indispensables para el conocimiento de nuestros mares y, por último, para la realización práctica de los preceptos de la ley de 30 de Diciembre de 1912, dictada para la seguridad de la navegación y la pesca, y para que en el orden industrial y

económico la ley de 14 de Junio de 1909 tuviera estricta y rigurosa aplicación, y para que la pesca de gran altura, muy especialmente la del bacalao, se acometiese al amparo de aquélla, con garantías de éxito, fomentándola además con primas á la navegación, á la explotación y á la importación de los productos de ella.

Las prescripciones de los artículos 27 y 28 de la ley, encaminados en la forma que se ha conseguido al comienzo de este escrito, al fomento de la pesca nacional, aliviándola de tributos y trabas y facilitando el transporte de sus productos, son objeto aún, no sólo de continuas reclamaciones por parte de los interesados, sino de olvidos y contradicciones tan grandes como representa la tendencia á modificar con daño nuestro el tratado con Portugal, la pretendida creación de un impuesto sobre la sal, primera materia necesaria para la buena conservación de la pesca, el pago de impuestos sobre el hielo y otros que afectan substancialmente á la industria de salazones y conservas, derivada de la de pesca y que tanta importancia tiene en nuestro país.

La industria de pesca ha progresado, sí, en forma que evidencian las estadísticas del Anuario de la Dirección de Navegación y Pesca Marítima; ha aumentado el número de sus embarcaciones y de sus artes; se han transformado y perfeccionado unas y otras, aunque no en la proporción que sería de desear, si bien el incremento de buques de vapor y especialmente de construcción nacional, merece la mención especial que de él se hace al principio de esta exposición; pero no se ha asentado aún sobre bases sólidas, ni en el orden científico ni en el administrativo, ni en el industrial. Y á ello precisa atender, por parte del Gobierno y por parte de los interesados mismos, como precisa atender también, muy especialmente, á la mejora de esa sufrida y benemérita clase pescadora, plantel de toda la marinería española, para que ejerza su industria en condiciones de mayor cultura, seguridad y rendimiento que hasta aquí.

Para el rendimiento industrial, dada la modestia del capital de los patrones pescadores, en general, y la organización de su trabajo, muchas veces á la parte con los pescadores mismos, así como por la falta de grandes empresas y de entidades importantes que se dediquen con capital bastante al ejercicio de esta industria (á excepción de la pesca con almadrabas, son contadas las Compañías fuertes que en España explotan la pesca litoral ó costera y de altura), es, sin duda, esta industria la que más necesita del crédito en todas sus formas, de la sindicación y agremiación, y de todo cuanto en el orden financiero puede estimular y vigorizar el desarrollo de las industrias y asegurar la utilidad del trabajo.

La construcción naval.

En el cálculo oficial, hecho ante las Cortes, de los beneficios probables que produciría la ley de 14 de Junio de 1909, en la parte que afecta á las construcciones navales, se estimó el importe medio anual que representaría la construcción del material para las navegaciones subvencionadas y primadas, y para la de cabotaje nacional en los conceptos cifras siguientes:

	Pesetas.		Pesetas.
Servicios subvencionados.....	5.851.000	Construyendo $\frac{2}{3}$ en España.....	3.900.000
Servicios primados, regulares.....	2.724.000	Idem $\frac{1}{2}$ en España.....	1.362.000
Navegación libre primada, en tráfico directo.....	11.726.000	Idem $\frac{1}{3}$ en España.....	3.909.000
Cabotaje nacional.....	3.848.000	Idem el total.....	3.848.000
<i>Pesetas.....</i>	<u>24.149.000</u>	<i>Pesetas.....</i>	<u>13.019.000</u>

que representan unas 22.000 toneladas de construcción, ó sea algo más del 3 por 100 de nuestra flota, y si se limitara esa construcción al 6,5 por 100 de las 250.000 toneladas á que podrán ascender las flotas de servicios de puerto, cabotaje, subvencionadas y pesqueras, cerca de 16.000 toneladas anuales, por valor de 10 millones de pesetas.

Y, posteriormente, en escrito presentado al Ministerio de Fomento en Noviembre de 1910 por la Asociación de Constructores Navales Nacionales, solicitando el cumplimiento de la ley antes citada, se consignó que el mantenimiento de ella y la garantía de su estabilidad durante el plazo de diez años fijado, alentaría á todos á coadyuvar en la medida de sus fuerzas á la realización de los propósitos de la ley, y conseguiría tener una producción nacional de 18 á 20.000 toneladas al año, cuyo valor no bajaría de unos 12 millones de pesetas. Lo que pudieran importar las primas en esa construcción, aun calculándolas en unos tres y medio millones de pesetas anuales, tendría sobrada compensación en las tributaciones directas de los astilleros por contribución industrial, utilidades, consumos, personal, etc., etc., y en las indirectas por fletes y transportes de materiales, derechos arancelarios de éstos á su introducción (que representarían más de un millón de pesetas anuales), introducción, elaboración y consumo de otra porción de artículos, cuyo total produciría grandes beneficios al Tesoro y al país.

Los anteriores cálculos han resultado corroborados por los hechos, según puede verse por el cuadro del movimiento de tonelaje de la marina mercante española en el último quinquenio, consignado al principio de este escrito. Y si se descarta de las 125.586 toneladas de aumento en el quinquenio, la parte extraordinaria correspondiente al cambio de la bandera uruguaya á la española, motivado por la ley, y se considera que á esa cifra total de aumento hay que agregar la de los buques dados de baja por edad, naufragio ó avería, que asciende á unas 40.000 toneladas, resulta una producción de tonelaje nuevo para sustituir ó aumentar el antiguo de unas 100.000 toneladas, ó sea un promedio natural al año de 20.000 toneladas, que, al precio medio arance-

lario de 540 pesetas la tonelada, se ve resulta en la práctica un valor de unos 11 millones de pesetas anuales el mercado de la construcción naval en España.

En este valor no está incluida la mayor parte correspondiente á los buques subvencionados, que son los más importantes (disponen de unas 160.000 toneladas), pues éstos, á excepción de los correos de Africa, han tenido muy escaso movimiento durante el quinquenio referido, por coincidir éste con el término y renovación de sus contratos con el Estado.

Por otra parte, sólo las Compañías de cabotaje, cuyo material es de obligatoria construcción nacional en su totalidad desde el año 1914 y que disponen de unas 100.000 toneladas, darían, calculando en un 6 por 100 la cantidad necesaria para su conservación y reemplazo, un volumen de obra de 6.000 toneladas al año, que á unas 500 pesetas la tonelada, representan 3.000.000 de obra anual, y sólo las Compañías subvencionadas, que descartada la Trasatlántica, suman unas 55.000 toneladas, darían, á razón del mismo 6 por 100, unas 3.300 toneladas, ó sea unos 2 millones de pesetas más de obra anual. Total por los dos conceptos, unas 9.300 á 9.500 toneladas, por valor de unos cinco y medio millones de pesetas aproximadamente en números redondos, contando sólo las Compañías de cabotaje y las subvencionadas, (aparte la Trasatlántica), que tienen la obligación preferente de construir en España sus buques.

En resumen: que los hechos y las estadísticas permiten apreciar actualmente la parte más segura del mercado español de construcción naval, como mínimo, en unas 9.500 á 10.000 toneladas, más las 5.000 anuales que se derivan del contrato de construcción nacional de los buques de la Compañía Trasatlántica, que ya hemos dicho pasan de 100.000 toneladas en veinte años, y por lo tanto, su total en unas 25.000 toneladas, si se tienen en cuenta todas las navegaciones y tráficos.

Ahora bien, como todos los datos y cálculos anteriores se refieren exclusivamente á la obra nueva, á ellos hay que agregar las cifras correspondientes á las carenas y reparaciones de los buques, cuyo importe, que no bajará por término medio de 25 á 30 pesetas por tonelada de arqueado total, lo cual representa para las 800.000 toneladas, en números redondos, de la marina mercante española, unos 20 á 24 millones de pesetas anuales de obra, que hay que agregar, y de los cuales se puede aspirar y conseguir que la mitad, por lo menos, se invierta en España, con beneficio de la industria de construcción naval.

De todo eso, según hemos indicado con anterioridad, está ya contratada la construcción en España del tonelaje nuevo de la Compañía Trasatlántica y sus carenas y reparaciones; pero eso no basta y precisa procurar eficazmente que durante el quinquenio que falta de cumplimiento de la ley, el resto de las Compañías de navegación subvencionadas y las de cabotaje construyan sus buques nuevos en astilleros nacionales y en ellos hagan con preferencia sus carenas y reparaciones.

Lo mismo es forzoso lograr de todo el material que se dedica á los servicios de puerto, cuya construcción depende principalmente de las Juntas de Obras de puerto y de los centros encargados de los servicios de faros y valizas y de Aduanas y Sanidad, cumpliendo lo prevenido en el art. 18 de la ley para facilitar la contratación y construcción de ese material.

Con el estímulo de las primas, la industria de construcción naval nacional puede proveer á todo ello; pero bueno es advertir que como ahora se ve obligada al pago de los derechos arancelarios de los materiales que introduce y antes eran objeto de devolución, necesita más capital para el ejercicio de su industria y competir con la extranjera, muy especialmente con la inglesa, tan económica y excepcional, máxime en las circunstancias actuales, que la falta de capital circulante y la restricción del crédito dificultan considerablemente la explotación de toda industria. Urge atender á esa dificultad, que entorpece lo mismo el ejercicio de la navegación y la pesca y del tráfico en general, en forma beneficiosa para todas esas industrias y para la economía nacional.

El crédito marítimo.

Al considerar, sintéticamente primero, y analíticamente después, los efectos del parcial cumplimiento de la ley de 14 de Junio de 1909, de la incoherencia administrativa nacional, de la pujante competencia extranjera y de la crisis internacional producida por la guerra europea, así como las navegaciones de altura y cabotaje, la construcción naval y la pesca, hemos hecho resaltar repetidamente la necesidad, cada día más urgente, de lograr que las industrias marítimas dispongan del capital y del crédito que requiere su intensa explotación. Mas esa necesidad no será atendida, ni los males que produce remediados totalmente, sólo con cuantas medidas y disposiciones han ido siendo objeto hasta aquí de estudio, justificación y propuesta.

Precisa para ello el esfuerzo común de gobernantes y gobernados para instituir en España cuanto antes una Sociedad general de crédito marítimo, con organización vigorosa y vasta, adecuada al desempeño del importantísimo cometido que unos y otros habrán de confiarle en bien de todos.

La necesidad de crear esta Sociedad con garantías de éxito, es cada día más urgente. Ya hace cinco años la ley, reconociendo la conveniencia de ese organismo, proveyó á su creación, amparada y alentada por el Gobierno. Y desde entonces los hechos han justificado más y más su necesidad y la del auxilio del Gobierno, extraordinario como extraordinarias son las circunstancias porque atraviesa el tráfico marítimo nacional y los apremios del capital circulante y de disponibilidades de crédito, en sus más diversas formas.

El objeto de ella sería verificar cuantas operaciones se derivan del crédito marítimo y la hipoteca naval, en su más amplia extensión, aplicables á los servicios de la navegación y del tráfico, de la construcción naval y de la pesca marítima, reportando á navieros, constructores y pescadores, así como á exportadores é importadores, grandes beneficios de orden financiero y proporcionándoles el capital circulante que en cada caso les fuera necesario: bien mediante cuentas de crédito con garantías de sus propiedades, ó préstamos hipotecarios, lo mismo sobre buques á flote, que sobre construcciones en curso, que sobre artes de pesca, que sobre los productos de sus industrias y tráficos y los contratos de adquisición de aquéllos; bien auxiliándoles en las

emisiones de valores, patrocinándolas por su cuenta exclusiva, ó como cabeza de un grupo financiero y garantizando la colocación de esas emisiones; bien anticipándoles cantidades sobre las primas á la navegación y á la construcción devengadas, ó sirviendo de intermediario en las operaciones entre navieros y constructores para garantizarlas; bien dando facilidades al intercambio de productos que naveguen, con preferencia, bajo bandera española, y aun bajo la extranjera, mientras duren las circunstancias actuales, mediante anticipos metálicos sobre conocimientos de carga, talones de transportes ó contratos de fletamento, y mediante descuento de letras, préstamos sobre *warrants* ó resguardos de efectos depositados en los almacenes generales y Docks del comercio ó de los puertos, ó de otras entidades como las mineras y siderúrgicas ó los sindicatos de exportación que ofrezcan las necesarias garantías; bien sirviendo de intermediario á los navieros y los armadores de pesca, lo mismo que á los constructores, para que por su conducto se hiciesen, con las naturales ventajas y rebajas de precio, los grandes abastecimientos colectivos de carbón y otros efectos, artículos ó materiales necesarios para la navegación y para la construcción naval y la pesca, así como las contrataciones de las primas de seguro marítimo que, hechas en gran escala, pueden obtenerse en condiciones muy beneficiosas, y llegando hasta patrocinar la formación de una Sociedad mutua de seguros marítimos y un Registro español de clasificación de buques, que constituyera la mayor parte de la marina mercante nacional. Serviría, además, esta Sociedad para coadyuvar eficazísimamente al cumplimiento del art. 18 de la ley de 14 de Junio de 1909, tantas veces citado, facilitando el concierto entre las Compañías de ferrocarriles y navegación para el establecimiento de los transportes combinados terrestres y marítimos con tarifas especiales reducidas á fletes corridos; estimulando y ayudando el desarrollo de las obras de los puertos, de sus muelles y almacenes y su organización y administración autónomas, con gran ventaja del tráfico; garantizando las proposiciones que se presenten en los concursos para la dotación del material naval que necesiten los puertos, por todos conceptos, cuya construcción ha de ser forzosamente nacional, prestando su apoyo para que dicho material pueda contratarse y construirse en grandes lotes, y, por último, ayudando á la creación y al buen funcionamiento de los sindicatos de exportación y de las agencias, bazares y museos comerciales. Contribuyendo, en suma, á la realización de cuanto el art. 18 de la ley estimó conveniente para el tráfico marítimo nacional, al par que sirviendo de lazo de unión entre navieros, constructores, cargadores y fletadores nacionales, de suerte que la lucha entre éstos y los extranjeros se haga lo más colectiva posible y en mejores condiciones de éxito que hasta ahora, merced á una fuerte cohesión financiera entre cuantos dedican su capital y sus actividades á la explotación de las industrias marítimas nacionales, que de otra suerte tendrán vida precaria é irán pasando poco á poco á ser explotadas por capitales extranjeros, aun bajo el babellón nacional, acabando por desnacionalizarse substancialmente industrias que tanto importa sean íntegramente españolas.

Deberá esta Sociedad, si ha de constituirse y funcionar con éxito, hacerlo alentada por los Gobiernos según dispuso la ley y bajo el amparo del Estado, recibiendo su eficaz auxilio en forma de subvención anual en los presupuestos, ó anticipo de capital, total ó parcialmente reintegrable, ó de garantía de interés, ó combinando éstos y otros auxilios en la forma más conveniente, y otorgándole, además, determinados privilegios, como, por ejemplo, la emisión de cédulas de hipoteca naval y bonos de crédito marítimo, que sirvieran de base firme en todas las operaciones sociales y la exención de impuestos.

Además del auxilio del Estado, inexcusable para la constitución y el buen funcionamiento de una Sociedad general de crédito marítimo é hipoteca naval, como la proyectada, que en forma de subvención anual desde hace años otorga el Gobierno francés y se prepara á otorgar el italiano, y que serviría en primer término para que sobre ella fuera fácil arbitrar recursos, aun en las estrecheces financieras del momento, deberían contribuir á la formación del capital social inicial las principales personalidades y entidades interesadas en su pronto funcionamiento, suscribiendo las acciones que fueran necesarias, y disfrutando luego como tenedores de esos valores de fundación de algunas ventajas en las operaciones sociales.

Sólo con que el Estado contribuyese con una subvención anual de un millón de pesetas á la constitución y funcionamiento de esta Sociedad, podría ella arbitrar recursos que no bajarían de quince millones de pesetas, y sólo con que le prestaran su apoyo, concurriendo á su constitución, las principales entidades bancarias, navieras y otras antes citadas, no ya suscribiendo acciones, sino mediante aportaciones ó estableciendo con ella consorcios y federaciones, puesto que no viene á producir competencia alguna, sino á robustecer lo existente dándole mayor vigor y cohesión, y, por lo tanto, acción más eficaz á los elementos actuales que cultivan el vasto campo donde viene con ellos á cooperar, se obtendría capital social bastante para el desenvolvimiento amplio de todas las actividades que han sido enumeradas.

Para todos sería beneficioso el esfuerzo realizado; para el Estado, porque obtendría por todos conceptos rendimientos de importe muy superiores al de la subvención, con el aumento de recaudación y tributación que produciría el desarrollo del tráfico y de la industria y la riqueza nacional, en rama tan extensa y fecunda como la marítima; y para los navieros, armadores de pesca, constructores navales, aseguradores y otros repetidamente aludidos, porque en las operaciones que con la Sociedad ó mediante la Sociedad verificarán, obtendrían ventajas y rendimientos, con creces compensadores del esfuerzo que realizan.

Para facilitar la constitución de esta Sociedad, cuya necesidad es notoria, y que á pesar de sentirla todos aún no ha sido atendida, por necesitar evidentemente el aliento de los Gobiernos, está dispuesta la Junta Central de la Liga Marítima Española á tomar cuantas iniciativas sean necesarias y ofrece su concurso lo mismo al Gobierno de S. M. que á cuantos quieran colaborar en una obra tan patriótica como beneficiosa para la marina mercante española.

El personal.

Aunque la mayor parte, casi la totalidad de cuanto ha sido dicho hasta aquí, afecta al personal dedicado á los trabajos de la navegación, de la pesca y de la construcción naval, porque de la prosperidad general de estas

industrias marítimas depende substancialmente el bienestar del personal de todas clases empleado en ellas, y á él se ha hecho concretamente referencia repetidas veces, con la especial consideración que merece, no es bastante lo expuesto en líneas generales para dar cabal idea de la situación de dicho personal y de las mejoras que requiere.

En él hay que distinguir las clases que necesitan enseñanza técnica y título profesional para desempeñar los diversos cometidos que le son peculiares, como capitanes, pilotos, maquinistas, patrones de cabotaje y pesca, contra maestres, arraces, etc., clases superiores y directivas, y las clases propiamente de obreros marítimos, como marineros, fogoneros, pescadores, etc., cuyos cometidos son esencialmente subordinados y manuales.

Estas últimas están afectadas principalmente por el régimen de inscripción marítima y de reclutamiento de la Armada, aquéllas, además, por la organización de las enseñanzas náuticas y la expedición de los títulos profesionales, y ambas, por la legislación penal y de procedimientos judiciales de la Armada, por el Código de Comercio, por las leyes de accidentes del trabajo y otras reguladoras de éste y de los recíprocos derechos de patrones y obreros, y más especialmente por los reglamentos del trabajo y de la disciplina á bordo de los buques, de la contratación de las dotaciones y otros relativos á la seguridad de la navegación y la pesca, y por el funcionamiento de instituciones como los Montepíos marítimos y las Cajas de ahorro y socorro para la gente de mar, aún incipientes en España.

De las deficiencias de estas leyes, reglamentos é instituciones, depende en gran parte que todo el personal citado trabaje en condiciones inferiores á aquellas en que debiera estar colocado y mantenido, siendo la incoherencia administrativa que antes se ha señalado, en cuanto al personal se refiere, causa de que no haya entre el de la marina militar y el de la marina mercante aquella relación de solidaridad, engranaje y mutuo auxilio que debe existir entre todos los elementos que forman la gran familia naval española, y que existirán, sin duda, el día en que se llegue con la organización de las reservas navales á llenar una de las principales lagunas y deficiencias de la constitución del personal marítimo.

Mientras esto no se realice, respondiendo á las necesidades y conveniencias de la marina mercante y de la militar, en analogía con las organizaciones de otros países, acreditadas en la práctica y sobre las que la Liga redactó y presentó el año 1903 estudio especial; mientras las leyes de reclutamiento de la Armada y de inscripción marítima no respondan á la misma finalidad; mientras las ordenanzas de matrículas y otras leyes penales aplicables á la marina mercante no sean sustituidas por un Código penal adecuado á la índole de ésta, y todo lo administrativo y técnico de ella no se codifique también en un solo texto, á semejanza de lo que acontece en otras naciones, y á cuyo fin presentó la Liga el año 1906 un proyecto de Código marítimo civil y Ley de pesca marítima; mientras no se modifiquen las leyes de enjuiciamiento y de procedimientos de la Armada aplicables á la marina mercante, en la forma que dispuso la ley de 7 de Enero de 1908, vanamente intentada mediante ley especial; mientras las leyes de huelgas y coaligaciones, tribunales industriales y accidentes del trabajo no tengan adaptación particular á los actos peculiares de la marina mercante y de la pesca, y den solución concreta y satisfactoria á muchos de los problemas que se han planteado, por ejemplo, con motivo de las huelgas marítimas y de las incesantes reclamaciones del personal relacionadas con los accidentes del trabajo; mientras este personal carezca de instituciones benéficas y de previsión y auxilio en sus necesidades, bien organizadas, desarrollando completamente cuanto iniciara la ley de 14 de Enero de 1909 y el reglamento para su aplicación; mientras los institutos náuticos y las enseñanzas navales no acaben de organizarse, evitando dualismos antagónicos entre los Ministerios de Instrucción Pública y Marina; mientras no desaparezcan, en suma, todos los anacronismos, anomalías, olvidos y pretericiones de que adolece la organización de un personal de tanta importancia como el marítimo civil, no se logrará que éste ocupe el lugar que le corresponde y ejerza su profesión enaltecido y satisfecho, ni que en el ejercicio de ella se acrecienten las relaciones de solidaridad y compenetración con la marina militar y con los navieros y armadores, de suerte que sea difícil perturbar la armonía, hija de la buena relación, de la mutua estimación, del interés común en el ejercicio de una industria que, como la de transportes marítimos, es de lucha internacional principalmente, en la que para vencer hace falta una gran unión entre cuantos bajo el pabellón español se cobijan y por su triunfo patrióticamente se esfuerzan.

Conclusiones.

Cuantos datos, argumentos y razones ha ido sometiendo la Junta Central de la Liga Marítima á la consideración de V. E. en el curso de esta extensa exposición, justifican plenamente las conclusiones siguientes, que, como resumen de aspiraciones, cuyo logro estima necesario para la vida próspera de las industrias marítimas nacionales, eleva la Junta al Gobierno de S. M., con el encarecido ruego de que les dispense favorable acogida:

1.^a Estricto cumplimiento, hasta el año 1920 como mínimo, de la ley de 14 de Junio de 1909 y del reglamento para su aplicación, llevando á cabo sin demora, en la forma más eficaz posible, para bien de la navegación y de la pesca marítima, cuanto preceptúan los artículos 18, 19, 27 y 28 de dicha ley hasta ahora, por desgracia, incumplidos.

2.^a Urgente creación, con el auxilio y bajo el amparo del Estado y en cumplimiento de lo prevenido en la referida ley, de una Sociedad General de Crédito Marítimo é Hipoteca Naval, que contribuya á la provechosa realización de lo dispuesto en los mencionados artículos de la ley y facilite todas las operaciones bancarias y comerciales derivadas de la navegación, la construcción naval y la pesca marítima.

3.^a Adopción de las disposiciones siguientes, como complementarias de dicha ley, con la oportunidad que cada cual por su índole requiera en las críticas circunstancias actuales:

a) Implantación del régimen vigente en Italia para el tráfico de la emigración.

b) Dotación, con las cantidades necesarias, de los servicios del cuadro A de la ley de 14 de Junio de 1909, y Real decreto de 23 de Diciembre de 1912, que hasta ahora no han podido verificarse, ó que se han verificado con insuficiente dotación, á fin de implantar, sin merma de las cantidades hasta hoy devengadas y disfrutadas en primas á la navegación por todos conceptos, las líneas que se estimen precisas para la regularidad de nuestros más principales tráficos y sustituir aquellas que servía sólo el pabellón extranjero é interesan á la producción nacional, adoptando con preferencia para ello, así como para la continuación ó ampliación de los servicios de los cuadros B y C, en la parte que más sufre la competencia extranjera y con carácter provisional ó supletorio de los actuales contratos, según los casos, el sistema de contratación con garantía de interés y participación en los beneficios.

c) Establecimiento de primas á la pesca marítima de gran altura, dando al propio tiempo facilidades á navieros, armadores y constructores navales para que puedan realizar operaciones de crédito sobre las primas devengadas.

d) Devolución parcial á las Compañías subvencionadas que lo soliciten, de las fianzas correspondientes á aquellos servicios que tengan ya completamente implantados, con el material correspondiente, y suspensión del precepto que prohíbe que el capital en obligaciones de dichas Compañías no puede exceder al capital en acciones.

e) Que en lugar de cobrar á las Compañías de navegación el 7,70 por 100 de impuesto de utilidades, lo mismo que á las Compañías de transportes terrestres, sólo se les cobre el 2 por 100 del impuesto, como á las Compañías de seguros, ó por la tarifa industrial.

Que el impuesto de transporte marítimo se cobre en igual forma que el de transporte terrestre, esto es, el 5 por 100 sobre el impuesto de la tarifa y no sobre el tonelaje.

Que se equipare asimismo el impuesto del Timbre para el transporte marítimo con el terrestre.

Que en los puertos las tarifas de arbitrios no excedan del 50 por 100 del impuesto de transportes, máximo fijado por la ley, ni excedan del medio por ciento *ad valorem* en que pueden gravarse aquellos artículos que están exceptuados de este impuesto (1).

f) Fomento de las construcciones navales, mediante el fiel cumplimiento de las leyes de 14 de Febrero de 1907 y 14 de Junio de 1909, protectoras de la industria nacional, para que sea construído en España todo el material de Compañías de navegación subvencionadas y de cabotaje, de pesca litoral y costera y cuanto sea posible de pesca de altura, así como todo el material naval destinado al servicio de puertos, faros y valizas, Aduanas y Sanidad.

g) Promulgación de un Código Marítimo Civil y una ley de pesca marítima; cumplimiento de la ley de 30 de Diciembre de 1912, dictada para seguridad de la navegación y la pesca, é implantación de una reglamentación internacional de ésta.

h) Levantamiento de las cartas de pesca marítima y establecimiento de las necesarias estaciones oceanográficas y de biología marina.

i) Promulgación de un Código penal de la marina mercante, ajustado á las condiciones actuales de ésta.

j) Modificación de las leyes de Enjuiciamiento y Tribunales de la Armada, aplicables á la marina mercante, en cumplimiento de lo que dispone la ley de 7 de Enero de 1908.

k) Adaptación de la ley de accidentes del trabajo á la índole peculiar de la navegación y la pesca marítima, para que el personal que tripula y dota los buques y embarcaciones, dedicados á esas industrias, disfrute en los accidentes que sufra en el ejercicio de su profesión de los beneficios de la citada ley.

l) Organización de los Montepíos marítimos y Cajas de ahorro y pensiones para el personal naval de todas clases en la forma más beneficiosa, y teniendo en cuenta muy especialmente á la clase pescadora.

ll) Creación de las reservas navales, dando ingreso en ellas al personal de la marina mercante y modificando en el sentido conveniente para ello las leyes de reclutamiento de la Armada y de inscripción marítima.

m) Organización de todos los servicios de la marina mercante, la construcción naval y la pesca marítima bajo un sólo centro directivo, dependiente del Ministerio de Marina, donde se reúnan el conocimiento y la administración de ellas, coordinando sus servicios distribuídos en varios Ministerios, respondiendo al espíritu y letra de la ley de 7 de Enero de 1908.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Madrid 31 de Octubre de 1914.

El Secretario,

A. Navarrete.

El Presidente,

J. S. de Coca.

(1) El texto de esta disposición rectifica, aclarándola, la expresión del concepto consignado, por deficiente corrección de pruebas de imprenta, en la tirada especial hecha de la exposición, é interpreta más fielmente el acuerdo de la Junta.

Hullera Nacional.*Exposición al Excmo. Sr. Presidente de la Junta de Iniciativas.*

Excmo. Sr.: En 30 del próximo pasado mes de Agosto, dirigió esta Asociación al Gobierno de S. M. la Exposición cuya copia es adjunta (1). Motiváronla los hechos que en ella se consignan, cuya gravedad y trascendencia requerían que la industria hullera nacional llamara la atención del Gobierno sobre ellos, y recabara la adopción de aquellas medidas de urgente necesidad para amparar la industria hullera en la medida que ésta necesita.

Apesar de cuanto en dicha exposición se hacía constar y de la urgencia del caso, no tiene noticia la Hullera Nacional de que el Gobierno haya adoptado medida alguna de las que ella solicitaba, no obstante que cuantos daños ella anunciaba, como consecuencia del Real decreto eximiendo de derechos arancelarios la importación de carbones, no se han hecho esperar.

Se han abarrotado de carbón extranjero las fábricas y los depósitos de los puertos. En Barcelona ha habido día de descargar 17 vapores ingleses. En Bilbao y Santander, en Coruña, Valencia y Cádiz, en todos los puertos se han acumulado enormes tonelajes y para mucho tiempo. Los pedidos a las minas españolas han cesado y los precios han descendido en tal proporción, que hoy son inferiores a los corrientes antes de la guerra.

Y entretanto, los hulleros tienen que pagar carísimos, y al contado, las harinas, patatas, vino y demás artículos de consumo de los mineros, sin que puedan hacerles pagar ese sobreprecio de las subsistencias sin riesgos mayores.

Tienen que pagar además hasta triplicados los precios de herramientas, máquinas, hierros, cables de acero, elementos de construcción, etc., etc., pues todo ha encarecido, y tienen que satisfacer los crecidos derechos de Arancel de todos esos artículos cuando, con dificultad y riesgo, pueden traerlos del extranjero, lo que va siendo difícil.

Esta situación, como comprenderá V. E., no es posible que dure; se van acumulando stocks en las minas y habrá que reducir muy pronto la producción, quizá suspenderla, quedando sin trabajo miles de mineros.

Es necesario que el Gobierno de S. M. ponga remedio cuanto antes, restableciendo los derechos arancelarios y atendiendo a cuanto se solicita para evitar males mayores que el ya hecho con los millares de toneladas de carbón importadas con franquicia.

Y para lograrlo, la Hullera Nacional ruega a esa Junta de Iniciativas que V. E. preside tan dignamente, que interceda cerca del Gobierno con la eficacia que le es peculiar y que el caso requiere.

Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid 1.º de Octubre de 1914.—El Presidente, P. O., *Adolfo Navarrete*.

NOTA.—Esta petición tuvo, por fin, resultado satisfactorio. El Gobierno dejó sin efecto la exención de derechos arancelarios a la introducción del carbón extranjero.

Constitución de una Sociedad General de Crédito Marítimo y Exportación.*Exposición a la Junta de Iniciativas.*

Excmo. Sr. Presidente de la Junta de Iniciativas.

Excmo. Sr.: Desde el mes de Junio próximo pasado viene dedicando preferente atención la Liga Marítima a la situación de España en el orden mercantil e industrial y haciendo objeto de especial estudio cuanto afecta a la vida de la Marina mercante y del tráfico nacional, así como de las industrias de construcción naval y de pesca marítima, a fin de proponer oportunamente al Gobierno de S. M. la adopción de las medidas más urgentes y eficaces para socorrer a todas esas industrias marítimas en la proporción y forma que necesitan para no perecer ó sufrir irremediable quebranto en la aguda crisis que sufren, con gran daño de la economía nacional.

Como resultado de la labor realizada, la Junta Central de la Asociación, que me honra con su presidencia, acordó, en sesión celebrada el día 31 del pasado mes de Octubre, dirigir al Gobierno de S. M. una extensa exposición que condensa cuanto, a juicio de ella, requieren en las actuales circunstancias esas industrias, cuyo fomento procuró la ley de 14 de Junio de 1909, a cuyo amparo viven.

De ese escrito tendrá en breve esta Junta Central de la Liga el honor de dar conocimiento a V. E., rogándole que coadyuve con esa Junta de Iniciativas, que tan dignamente preside, al logro de las aspiraciones en la Exposición contenidas; mas

como la extensión del documento obliga a imprimirlo para circularlo y en él se trata de un asunto que es de extraordinaria urgencia y en el que es notorio se viene ocupando esa Junta, en unión de otras prestigiosas entidades, la Junta Central de la Liga Marítima cree deber apresurarse a tratarlo con preferencia y por separado, sometiéndolo a la consideración de V. E.

Se trata, Excmo. Sr., de proveer a la escasez de capital circulante y a las restricciones del crédito, que dificultan cada día más, con angustioso apremio, la explotación de las industrias marítimas y sus tráficos.

Al considerar la Liga Marítima en su Exposición al Gobierno de S. M., sintéticamente primero y analíticamente después, los efectos del parcial y deficiente cumplimiento de la ley de 14 de Junio de 1909, de la incoherencia administrativa nacional, de la pujante competencia extranjera y de la crisis internacional producida por la guerra europea y otras causas que dañan considerablemente esas industrias, ha hecho resaltar repetidamente la necesidad, cada día más urgente, de lograr que ellas dispongan del capital y del crédito que requiere su intensa explotación.

Precisa para ello, a su juicio, y así lo hace constar en dicha Exposición y lo repite ahora, el esfuerzo común de gobernantes y gobernados para instituir en España cuanto antes una Sociedad general de Crédito marítimo, con organización vigorosa y vasta, adecuada al desempeño del importantísimo cometido que unos y otros habrán de confiarle en bien de todos.

La necesidad de crear esta Sociedad con garantías de éxito, es cada día más notoria. Ya hace cinco años, la referida ley, reconociendo la conveniencia de ese organismo, proveyó a su creación, amparada y alentada por el Gobierno. Y desde entonces los hechos han justificado más y más su necesidad y la del auxilio del Gobierno, extraordinario, como extraordinarias son las circunstancias porque atraviesa el tráfico marítimo nacional y los apremios del capital circulante y de disponibilidades de crédito, en sus más diversas formas.

El objeto de ella sería verificar cuantas operaciones se derivan del crédito marítimo y la hipoteca naval, en su más amplia extensión, aplicables a los servicios de la navegación y del tráfico, de la construcción naval y de la pesca marítima, reportando a navieros, constructores y pescadores, así como a exportadores e importadores, grandes beneficios de orden financiero, y proporcionándoles el capital circulante que en cada caso les fuera necesario, en cualquiera de las formas que a continuación se expresan: mediante cuentas de crédito con garantía de sus propiedades, ó préstamos hipotecarios, lo mismo sobre buques a flote, que sobre construcciones en curso, que sobre artes de pesca, que sobre los productos de sus industrias y tráficos y los contratos de adquisición de aquéllos; auxiliándoles en las emisiones de valores, patrocinándolas por su cuenta exclusiva ó como cabeza de un grupo financiero y garantizando la colocación de esas emisiones; anticipándoles cantidades sobre la primas a la navegación y a la construcción devengadas, ó sirviendo de intermediario en las operaciones entre navieros y constructores para garantizarlas; dando facilidades al intercambio de productos que naveguen, con preferencia, bajo bandera española, y aun bajo la extranjera, mientras duren las circunstancias actuales, mediante anticipos metálicos sobre conocimientos de carga, talones de transporte ó contratos de fletamento y descuento de letras, préstamos sobre *warrants* ó resguardos de efectos depositados en los almacenes generales y Docks del comercio ó de los puertos, ó de otras entidades, como las mineras y siderúrgicas ó los sindicatos de exportación, que ofrezcan las necesarias garantías; sirviendo de intermediario a los navieros y los armadores de pesca, lo mismo que a los constructores, para que por su conducto se hicieran, con las naturales ventajas y rebajas de precio, los grandes abastecimientos colectivos de carbón y otros efectos, artículos ó materiales necesarios para la navegación y para la construcción naval y la pesca, así como las contrataciones de las primas de seguro marítimo, que, hechas en gran escala, pueden obtenerse en condiciones muy beneficiosas, y llegando hasta patrocinar la formación de una Sociedad Mútua de Seguros Marítimos y un Registro español de clasificación de buques, que constituyera la mayor parte de la marina mercante nacional.

Serviría, además, esta Sociedad, para coadyuvar eficazmente al cumplimiento del artículo 18 de la ley de 14 de Junio de 1909, facilitando el concierto entre las Compañías de Ferrocarriles y Navegación para el establecimiento de los transportes combinados terrestres y marítimos con tarifas especiales reducidas a fletes corridos; estimulando y ayudando al desarrollo de las obras de los puertos, de sus muelles y almacenes y su organización y administración autónomas, con gran ventaja del tráfico; garantizando las proposiciones que

(1) Se publicó en el núm. anterior del BOLETÍN.

se presenten en los concursos para la dotación del material naval que necesiten los puertos, por todos conceptos, cuya construcción ha de ser forzosamente nacional, y prestando su apoyo para que dicho material pueda contratarse y construirse en grandes lotes, y, por último, ayudando á la creación y al buen funcionamiento de los sindicatos de exportación y de las agencias, bazares y museos comerciales. Contribuyendo, en suma, á la realización de cuanto el artículo 18 de la citada ley estimó conveniente para el tráfico marítimo nacional, al par que sirviendo de lazo de unión entre navieros, constructores, cargadores y fletadores nacionales, de suerte que la lucha entre éstos y los extranjeros se haga lo más colectiva posible y en mejores condiciones de éxito que hasta ahora, merced á una fuerte cohesión financiera entre cuantos dedican su capital y sus actividades á la explotación de las industrias marítimas nacionales, que de otra suerte tendrían vida precaria é irán pasando poco á poco á ser explotadas por capitales extranjeros, aun bajo el pabellón nacional, acabando por desnacionalizarse substancialmente industrias que tanto importa sean íntegramente españolas.

Deberá esta Sociedad, si ha de constituirse y funcionar con éxito, hacerlo alentada por los Gobiernos, según dispuso la ley, y bajo el amparo del Estado, recibiendo su eficaz auxilio en forma de subvención anual en los presupuestos, ó de anticipo de capital, total ó parcialmente reintegrable ó de garantía de interés, ó combinando éstos y otros auxilios en la forma más conveniente, y otorgándole además determinados privilegios, como, por ejemplo, la emisión de cédulas de hipoteca naval y bonos de crédito marítimo, que sirvieran de base firme en todas las operaciones sociales, y la exención de impuestos á su constitución.

Además del auxilio del Estado, inexcusable para la constitución y el buen funcionamiento de una Sociedad general de crédito marítimo é hipoteca naval, como la proyectada, que en forma de subvención anual desde hace años otorga el Gobierno francés y que se prepara á otorgar el italiano, y que serviría, en primer término, para que sobre ella fuera fácil arbitrar recursos, aun en las estrecheces financieras del momento, deberían contribuir á la formación del capital social inicial las principales personalidades y entidades interesadas en su pronto funcionamiento, suscribiendo las acciones que fueran necesarias y disfrutando luego como tenedores de esos valores de fundación de algunas ventajas en las operaciones sociales.

Sólo con que el Estado contribuyese con una subvención anual de un millón de pesetas á la constitución y funcionamiento de esta Sociedad, podría ella arbitrar recursos que no bajarían de quince millones de pesetas, y sólo con que le prestaran su apoyo, concurriendo á su constitución, las principales entidades bancarias, navieras y otras antes citadas, no ya suscribiendo acciones, sino mediante aportaciones, ó estableciendo con ella consorcios y federaciones, puesto que no viene á producir competencia alguna, sino á robustecer lo existente dándole mayor vigor y cohesión, y, por lo tanto, acción más eficaz á los elementos actuales que cultivan el vasto campo donde viene con ellos á cooperar, se obtendría capital social bastante para el desenvolvimiento amplio de todas las actividades que han sido enumeradas.

Para todos sería beneficioso el esfuerzo realizado: para el Estado, porque obtendría por todos conceptos rendimientos de importe muy superiores al de la subvención, con el aumento de recaudación y tributación que produciría el desarrollo del tráfico y de la industria y la riqueza nacional, en rama tan extensa y fecunda como la marítima, y para los navieros, armadores de pesca, constructores navales, aseguradores y otros repetidamente aludidos, porque en las operaciones que con la Sociedad ó mediante la Sociedad verificaran, obtendrían ventajas y rendimientos, con creces compensadores del esfuerzo que realizan.

Para facilitar la constitución de esta Sociedad, cuya necesidad es perentoria, y que apesar de sentirla todos, aún no ha sido atendida por necesitar evidentemente el aliento de los Gobiernos, está dispuesta la Junta Central de la Liga Marítima Española á tomar cuantas iniciativas sean necesarias, y ofrece su concurso lo mismo al Gobierno de S. M. que á V. E. y á cuantos quieran colaborar en una obra tan patriótica como beneficiosa para la marina mercante española.

Ella alcanzará, sin duda, el éxito que merece, si esa Junta de Iniciativas, que V. E. preside con tanto acierto, patrocina la idea y la armoniza con otras aspiraciones análogas, para llegar á constituir por secciones, respondiendo á un plan de conjunto, una gran sociedad de Crédito ó un Banco Nacional, auxiliares de la industria y del comercio, que en relación con los grandes grupos de industrias, como las marítimas, las agri-

colas y las industriales, etc., con fuertes sindicatos de exportación, y muy principalmente con una gran Compañía nacional de almacenes para depósitos comerciales, de organización vigorosa á toda nuestra vida económica y adecuada á la especial condición de cada una de las principales ramas de sus actividades.

Para facilitar la constitución de la sección ó rama marítima, la Liga reitera el ofrecimiento de su concurso y presenta como anteproyecto que sirva de base para la deliberación sobre tan importante tema, las siguientes bases, que concretan cuanto ha dicho hasta aquí:

ANTEPROYECTO DE BASES PARA FACILITAR LA CONSTITUCIÓN DE UNA SOCIEDAD GENERAL DE CRÉDITO MARÍTIMO Y EXPORTACIÓN.

Fines.

Los fines principales de esta Sociedad serán:

1.º La protección y el fomento de las industrias marítimas (navegación, pesca, construcción naval y reparaciones), contribuyendo á que se cumplimente el art. 18 de la ley de Protección á las Comunicaciones é Industrias Marítimas.

2.º Fomento de comercio de exportación, así de los productos naturales del suelo y subsuelo como de los industriales.

Organización ó constitución de la Sociedad.

Podría constituirse por una Federación, consorcio ó agrupación de los siguientes elementos:

Bancos y banqueros.

Navieros y armadores de pesca.

Constructores navales.

Exportadores, intermediarios ó productores de productos del suelo y del subsuelo y de los manufacturados.

Y con la eficaz cooperación del Gobierno, autorizada por precepto legal.

Esta agrupación, consorcio ó federación debería constituir un nuevo organismo, que llevara su representación con un capital nominal que podría alcanzar hasta cifras próximas á 100.000.000 pesetas y con un mínimo efectivo de 10.000.000, en acciones liberadas mediante una suscripción de 5.000 á 50.000 pesetas por entidad, sin perjuicio de la que efectuaran los particulares que á ella quisieran asociarse en la amplia suscripción que al efecto se abriría en todo el país.

Si la suscripción en metálico por las entidades federadas ofreciese dificultades, podría admitirse la de aportaciones; y, si aun esto fuese imposible, podría sustituirse la entidad de nueva creación por una de las bancarias existentes designada por el Gobierno y las entidades federadas.

El Gobierno cooperaría á la creación de este organismo bajo una ú otra de las formas enunciadas: 1.º, promoviendo su constitución por sí ó por medio de la Junta de Iniciativas; 2.º, garantizando la realización de sus fines, mediante una intervención análoga á la que ejerce en el Banco de España ó el Banco Hipotecario, y 3.º, prestándole los auxilios siguientes:

A) Una subvención anual de 1.000.000 de pesetas durante treinta años, ó, si el Gobierno estimase preferible seguir el criterio propuesto por el partido liberal, en sesión del Senado de 23 de Diciembre de 1912, al tratar de la creación de un Banco de crédito y fomento de industrias en nuestra zona de Marruecos, la garantía de un interés al capital de la Sociedad, ó, en defecto de estas fórmulas, un anticipo de 20 millones de pesetas, reintegrables en treinta años con sus intereses al 4 por 100, á satisfacer éstos con la mitad de los beneficios que excedieran del 6 por 100 del capital.

B) Concediendo á la Sociedad la exclusiva en la emisión de cédulas de Hipoteca Naval, y el derecho á operar sobre ellas en forma análoga á la del Banco Hipotecario sobre los inmuebles.

C) Otorgándole la exención de los derechos de constitución.

Funcionamiento.

Para facilitar y favorecer la exportación de productos industriales y productos naturales, la Sociedad, además de otras operaciones de menor importancia conducentes á tal fin, realizará las siguientes:

A) Préstamos sobre certificados de embarque expedidos por Compañías navieras, con preferencia nacionales, y sobre *warrants* expedidos por Sociedades de Almacenes generales de Depósito, cuya creación promovería, caso necesario.

B) Descuento de giros á cargo de los compradores de pla-

zas extranjeras que adquieran productos nacionales y reembolso de su importe.

C) Gestión de los informes que de ella se soliciten acerca de la solvencia de los compradores del extranjero.

Aparte de estas operaciones, promoverá en la medida que fuese necesaria y posible, de acuerdo con lo indicado en el artículo 18 de la ley de Protección á las Industrias y Comunicaciones Marítimas, la creación de Bancos ó Sindicatos de Exportación, Agencias, Bazares y Museos comerciales.

La Sociedad contribuirá al fomento de las industrias marítimas:

A) Atendiendo á sus necesidades financieras, mediante el patrocinio de las emisiones de valores que ellas efectúen, el descuento de sus valores comerciales, la otorgación de préstamos de hipoteca naval, representados ó no por cédulas, el descuento de primas devengadas, bien sea á la navegación ó á la construcción naval, y realizando las demás operaciones de crédito marítimo, tales como el préstamo á la gruesa, préstamo sobre útiles de pesca, etc., etc.

B) Para proporcionar á la navegación los elementos que necesite en las condiciones de mayor baratura posible, facilitará á los navieros la participación en los contratos de abastecimiento colectivo, que realizará con los productores de efectos navales, constructores de naves y talleres de reparación, é igualmente admitirá á los navieros que lo soliciten á participar en los contratos colectivos de seguros, que por tal condición podría lograr fuesen más ventajosos que los individuales, ó en el seguro mútuo, si se hubiese establecido por estimarlo más conveniente.

Igualmente contribuirá á favorecer á las industrias marítimas estimulando la realización de las aspiraciones formuladas en el artículo 18 de la ley de Protección á las Industrias y Comunicaciones Marítimas, mediante el ofrecimiento de sus servicios administrativos y financieros á las Compañías navieras y de F. C. que concierten las tarifas combinadas á que dicho artículo alude, y el de su concurso financiero á las entidades constituidas para la explotación en un régimen de mayor ó menor autonomía de los principales puertos de la Península, dentro del molde que en dicho artículo se establece, y para la construcción nacional del material naval de éstos.

Los Bancos y banqueros federados cooperarán á las operaciones de la nueva Sociedad, obligándose á patrocinar en sus mercados y entre sus clientelas respectivas las emisiones que aquélla efectúe, en las que tendrán derecho preferente de participar, ya sea en su seguro, ya en su colocación, cuando no se haga ésta por suscripción pública y obligándose igualmente á abrir cuentas corrientes con garantía de *warrants*, á fin de facilitar recursos á la Sociedad en las operaciones de préstamo que sobre los mismos efectúe.

Los Bancos y banqueros federados procurarán igualmente facilitar á la Sociedad, sea en cuenta corriente, sea en otra forma, los fondos que no necesiten para sus operaciones propias, á las cuales ayudará á su vez la Sociedad con sus sobrantes, cuando dichas operaciones encajen en las condiciones de la especialidad á que debe dedicarse. Todos ellos coadyuvarán á la organización y funciones de los servicios bancarios de carácter nacional que la nueva Sociedad deberá establecer, actuando como representantes de la misma y pudiendo á su vez aprovecharse y utilizar esta organización para sus operaciones ó las de sus clientes, así como las de carácter internacional que la Sociedad deberá también organizar para los efectos bancarios sobre la base de representaciones propias ó de entidades ya constituidas, especialmente en los mercados de los productos nacionales.

Con arreglo á esta organización y funcionamiento, parece que la entidad de cuya constitución se trata, podría, no sólo contar con los recursos necesarios para el debido cumplimiento de los fines de su constitución, cuando la economía nacional recobrará su normal funcionamiento, sino que, aun mientras subsista la profunda crisis porque atraviesan los mercados á causa de la guerra europea, habría de allegarlos en proporciones muy estimables, por la confianza que habría de merecer á cuantos cuenten con recursos disponibles y se hallen dispuestos á darles sólida inversión, gracias al número é importancia de los elementos que contribuirían á la constitución de la Sociedad y que cooperarían á su funcionamiento, así como por la respetabilidad que á la misma daría la intervención del Gobierno en su organización y en sus operacio-

nes. Ello habría de acrecer necesariamente en la medida más amplia posible en los actuales momentos los recursos representados por el capital de la Sociedad, por las disponibilidades de las entidades bancarias federadas, cuyo retraining cesaría por la confianza que á ellas y á los mercados inspiraría la organización de esta federación, así como por la capitalización, en una ú otra forma, de la subvención otorgada por el Gobierno, y que representada por unos ú otros signos de crédito, sería pignorable en el Banco de España mientras no fuese posible colocar aquellos en el mercado, y por el descuento de efectos comerciales y pignoración de *warrants*, que haría con la garantía de su firma en el Banco de España.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 31 de Octubre de 1914.—El Presidente, *J. S. de Toca*.

Relación de los socios inscriptos en la Junta Central de la Liga Marítima desde la publicación del último Boletín.

SOCIOS COLECTIVOS

Sociedad de obreros pescadores y patronos de embarcaciones menores «La Renovación».

SOCIO DE NÚMERO

Andrés L. Castroman.

CENTRO DE INFORMACIONES Y CONSULTAS

TRABAJOS DE LOS MESES DE SEPTIEMBRE Y OCTUBRE

- I.—Sobre el cambio á que procedía liquidar el pago del flete de una mercancía estipulado en francos.
- II.—Sobre los requisitos y formalidades exigidas por la Ley de 14 de Junio de 1909 y el Reglamento para su aplicación, para reclamar el pago de las primas concedidas á la construcción naval.
- III.—Sobre la reclamación de primas por la construcción de unos barcos.
- IV.—Sobre la forma de reclamar el abono de unos pasajes para la repatriación de españoles indigentes.
- V.—Sobre si el naufragio de una embarcación construída después de la Ley de 14 de Junio de 1909 hace perder el derecho á la prima devengada por dicha construcción.
- VI.—Sobre la pesca del bou con vapores.
- VII.—Sobre la provisión de cargos en las escuelas de Náutica.
- VIII.—Sobre el cumplimiento de un contrato referente al riesgo con las aguas procedentes de unos lagos.
- IX.—Sobre si devenga primas la construcción de buques para el servicio del Estado.
- X.—Sobre la transmisión del derecho á la sustitución de un buque perdido por naufragio.
- XI.—Sobre la participación en un hallazgo por dos lanchas de vapor que pescan en compañía.
- XII.—Sobre la edad de los niños para poder ser enrolados en las embarcaciones de pesca.
- XIII.—Sobre varias infracciones de pesca y la vigilancia de la misma.

Principales publicaciones verificadas por la Junta Central de la Liga Marítima.

Año de 1901.

- BOLETÍN OFICIAL.** — (Continúa en los años sucesivos).
Congreso Marítimo Nacional.
Información preliminar.—Folleto de 128 páginas.—1.000 ejemplares.
Exposiciones.—Folleto de 55 páginas.—1.000 ejemplares.
Deliberaciones y conclusiones.—Tomo de 225 páginas.—1.000 ejemplares.
Discurso del Presidente, Excmo. Sr. D. Antonio Maura.—Folleto de 20 páginas.—1.000 ejemplares.

Año de 1902

Vida Marítima.—Revista decenal ilustrada.—(Continúa en años sucesivos).

Información sobre influencia del poder naval en la vida de España.—Ateneo de Madrid.

Memorias y discursos.—Hojas sueltas.—5.000 ejemplares

Año de 1903.

Proyecto de bases de protección á las Industrias marítimas nacionales.—Folleto de 55 páginas.—500 ejemplares.

Las Industrias marítimas y su protección.—Información de la Liga Marítima Española sobre protección á las Industrias marítimas nacionales.—Tomo de 370 páginas.—4.000 ejemplares.

Organización de reservas navales.—Folleto de 70 páginas 300 ejemplares.

Proyecto de Montepío Marítimo y Caja de Ahorros.—Folleto de 31 páginas.—4.000 ejemplares.

Reglamento internacional de la pesca.—Folleto de 30 páginas.—300 ejemplares.

Año de 1904.

La Liga Marítima Española en la Asamblea de 1903 á 1904 Memoria anual.—Folleto de 40 páginas.—500 ejemplares.

Estado comparativo de las Ligas Marítimas existentes en 1904.—Hoja suelta.—5.000 ejemplares.

Reglamentación internacional de la pesca.—Memoria presentada por la Liga Marítima Española al Congreso Internacional de Lisboa.—Folleto de 30 páginas.—1.000 ejemplares.

Memoria sobre creación de Montepío, Cajas de préstamos y Ahorros y otros Institutos relacionados con el tráfico marítimo y sus Contrataciones.—Folleto de 55 páginas.—300 ejemplares.

Asamblea Nacional de Pesca.—Madrid. Convocatoria, deliberaciones y conclusiones.—Hojas sueltas.—5.000 ejemplares.

Cartilla Marítima para enseñanza naval elemental en las Escuelas.—Folleto de 80 páginas.—13.000 ejemplares.

Centro de informaciones y consultas marítimas.—Hojas sueltas.—5.000 ejemplares.

Año de 1905.

BOLETÍN OFICIAL, ilustrado.

La Hullera Nacional.—Convocatoria para su constitución. Circular de la Secretaría general.—200 ejemplares.

Aclaraciones de la Ley de accidentes del trabajo.—Circular de la Secretaría general.—200 ejemplares.

Informes y proposiciones de la Conferencia de transportes por ferrocarril.—Hojas sueltas.—500 ejemplares.

Sociedad patronal y obrera de previsión y auxilio para la gente de mar.—Folleto y Circular.—500 ejemplares.

Año de 1906.

BOLETÍN OFICIAL, ilustrado.

Manual de la Liga Marítima Española (cinco años de labor (1900-1905).—300 páginas.—2.000 ejemplares.

Código marítimo civil y ley de pesca.—Anteproyectos.—600 ejemplares.

Información hullera nacional.—3.000 circulares.

Año de 1907.

BOLETÍN OFICIAL, ilustrado.

Comunicaciones, transportes é Industrias Navales. Sus relaciones con el Estado en 1906.—(Folleto, 200 ejemplares).

Comunicaciones marítimas regulares. Información al Ministerio de Fomento.—200 ejemplares.

Catecismo naval.—5.000 ejemplares.

Años de 1908 y 1909.

BOLETÍN OFICIAL, ilustrado (bimensual).
Revista ilustrada *Vida Marítima* (decenal).

Construcciones y armamentos navales.—500 ejemplares.

Por la Junta provincial de Cartagena.

Marinas en boceto (obra para premiar á los alumnos de la Enseñanza Naval Elemental). 2.000 ejemplares.

Por la Hullera Nacional.

El carbón nacional y su transporte. (Ponencia del Secretario ante la Comisión de Comunicaciones é Industrias Marítimas. (Folleto, 500 ejemplares).

Año de 1910.

BOLETÍN ilustrado (bimensual).

Revista ilustrada *Vida Marítima* (decenal).

Exposición de la Liga Marítima á la Comisión del Congreso de los Sres. Diputados encargada de dictaminar sobre el proyecto de ley presentado por el Sr. Ministro de Fomento en 22 de Octubre de dicho año, reformando la ley de 14 de Junio de 1909, de Comunicaciones é Industrias Marítimas Nacionales, para que sea mantenida en todo su vigor la repetida ley de 14 de Junio. (5.000 ejemplares).

Idem de la Asociación de Constructores Navales Nacionales con idéntico motivo que la anterior. (5.000 ejemplares).

Memoria de la Asamblea de la Liga correspondiente al año de 1910. (1.000 ejemplares).

Año de 1911.

BOLETÍN OFICIAL ILUSTRADO (bimensual).

Revista Ilustrada *Vida Marítima* (decenal).

Páginas Marítimas, de los Sres. Cervera. (Primer premio del Concurso celebrado por la Liga para libros de lectura marítima elemental.) 1.000 ejemplares.

Marinela, de D. Serafín Ocón. (Segundo ídem del ídem íd., por la íd. Se publicó en la Sección literaria de la revista *Vida Marítima*).

Ideales Marítimos, de D. José Barbastro. (Tercer premio de ídem del ídem íd., por la íd. íd.) 500 ejemplares.

Año de 1912

BOLETÍN OFICIAL, ilustrado (bimensual).

Revista ilustrada *Vida Marítima* (decenal).

Marinela, de D. Serafín Ocón, publicada, en la sección literaria de la revista *Vida Marítima*. Tirada aparte de 2.000 ejemplares.

Quinientos ejemplares de las informaciones parlamentarias de la Liga Marítima y la Asociación de Constructores navales sobre el Proyecto de ley, modificando el de Industrias y Comunicaciones Marítimas de 1909.

Idem de la Hullera Nacional sobre el proyecto del Código Minero.

Idem la Industria Carbonera Nacional.

Año de 1913.

BOLETÍN OFICIAL, ilustrado (bimensual).

Revista Ilustrada *Vida Marítima* (decenal).

Cinco mil postales (propaganda de la Liga Marítima).

SUMARIO

SECCIÓN OFICIAL.—Acta de la sesión celebrada por la Junta Central de la Liga Marítima el 31 de Octubre de 1914.—Exposición de la Junta Central de la Liga Marítima Española al Gobierno de S. M., sobre protección á las industrias y comunicaciones Marítimas Nacionales.—Hullera Nacional: Exposición al Excmo. Sr. Presidente de la Junta de Iniciativas.—Constitución de una Sociedad General de Crédito Marítimo y Exportación: Exposición á la Junta de Iniciativas.

Relación de los socios incriptos en la Junta Central desde la publicación del último BOLETÍN.—Centro de Informaciones y Consultas marítimas: Trabajos de Septiembre y Octubre.—Principales publicaciones verificadas por la Junta Central.

XII.—Organización.

Patrono.

SU MAJESTAD EL REY DON ALFONSO XIII

Protectores.

S. A. el Duque de Montpensier, S. A. D. Genaro de Borbón y S. E. el Almirante de la Armada.

Presidentes honorarios.

Excmos. Sres. Ministros de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas; de Marina, y de Instrucción pública.

PRESIDENTE FUNDADOR: Excmo. Sr. D. Antonio Maura.—PRESIDENTE EFECTIVO: Excmo. Sr. D. Joaquín Sánchez de Toca.

JUNTA CENTRAL

1.ª SECCIÓN (Asuntos generales).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. D. Joaquín Sánchez de Toca, Senador del Reino, Ex Ministro de Marina.

VOCALES: Excmo. Sr. D. Félix Suárez Inclán, Diputado á Cortes, Ex Ministro de Fomento; Excmo. Sr. Barón de Satrústegui, Presidente de la Asociación de Navieros de Barcelona; Excmo. Sr. Don Eladio Mille, Auditor General de la Armada. Excmo. Sr. D. Fernando M.ª de Ibarra, Diputado á Cortes.

2.ª SECCIÓN (Navegación).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. D. Tomás de Ibarra, naviero y Senador del Reino (Sevilla).

VOCALES: Excmo. Sr. D. Rómulo Bosch, naviero; Excmo. Señor D. Javier Ugarte, Senador del Reino, Ministro de Fomento; Señor D. Pedro de Chalbaud; Sr. D. Luis María de Aznar, naviero, Diputado á Cortes.

3.ª SECCIÓN (Personal).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. D. José Ferrándiz, Contralmirante, Senador del Reino, Ex Ministro de Marina.

VOCALES: Sr. D. Santiago Anduiza (Bilbao); Sr. D. Ignacio Mutiozabal, Presidente de la Asociación de Maquinistas navales (Bilbao); Sr. D. Manuel Andújar, Capitán de Fragata; Sr. D. Ricardo Ramos, Naviero y Diputado á Cortes.

4.ª SECCIÓN (Construcciones y armamentos).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. Marqués de Comillas.

VOCALES: Sr. D. José María Cornet, Director de la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona; Sr. D. Ignacio de Noriega; Excmo. Sr. D. José Torelló, Ingeniero Inspector de la Armada; Excmo. Sr. Conde de Zubiría, Presidente de «Altos Hornos de Vizcaya» y de la Sociedad Española de Construcción Naval.

5.ª SECCIÓN (Pesca).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. D. Emilio Luanco, Vicealmirante.

VOCALES: Excmo. Sr. D. Ramón de Carranza, Jefe de la Armada, Senador; Sr. D. José Barreras Massó, constructor de buques de pesca y fabricante de conservas (Vigo); Sr. D. Emilio Bonelli; Sr. D. Vicente Galiana.

6.ª SECCIÓN (Instrucción).

PRESIDENTE: Excmo. Sr. Marqués de Pílares, Almirante de la Armada, Ex Ministro de Marina.

VOCALES: Excmo. Sr. D. Victoriano López Dóriga, Presidente del Club náutico de Santander, Excmo. Sr. D. Eugenio Agacino, Jefe de la Armada retirado y ex-Diputado á Cortes, Excmo. Sr. D. José Ricart y Giralt, Director de la Escuela náutica de Barcelona; Sr. D. José E. de Olano (Barcelona).

SECRETARIO GENERAL: Excmo. Sr. D. Adolfo Navarrete y de Alcázar, Jefe de la Armada retirado y ex-Diputado á Cortes.—VICESECRETARIO TESORERO: Excmo. Sr. D. Ramón Méndez Alanís, Auditor de División y ex-Diputado á Cortes.

JUNTAS PROVINCIALES

Alicante.—PRESIDENTE HONORARIO: Sr. Comandante de Marina. PRESIDENTE: D. Pedro Llorca.—SECRETARIO: D. Joaquín Bellido

Llorens.—VICESECRETARIO: D. Carlos Faes Porcel.

Barcelona.—PRESIDENTES HONORARIOS: Excmo. Sr. Gobernador civil; Excmo. Sr. Comandante de Marina.—PRESIDENTE: Excelentísimo Sr. Marqués de Comillas.—VICEPRESIDENTE: Excmo. señor D. Manuel Arnús.—SECRETARIO: D. Francisco Casanovas.—TESORERO: D. Ricardo Ramos.

Bilbao.—PRESIDENTE: Presidente de la Asociación de Navieros.—SECRETARIO: D. Francisco Gamecho.

Cádiz.—PRESIDENTE HONORARIO: Sr. Comandante de Marina.—PRESIDENTE: D. Ramón de Carranza.—SECRETARIO: D. José Bedoya.

Cartagena.—PRESIDENTES HONORARIOS: Excmo. Sr. Marqués de Pílares (hijo); Gobernador militar de la plaza, Alcalde de Cartagena.—PRESIDENTE EFECTIVO: Excmo. Sr. D. Luis Angosto.—VICESECRETARIO: D. Vicente Serrat Andreu y D. Mariano Sanz.—SECRETARIO: D. José Moncada Moreno.

Castellón de la Plana.—PRESIDENTES HONORARIOS: Sr. Comandante de Marina; Sr. Ayudante del Distrito marítimo.—PRESIDENTE EFECTIVO: Sr. D. Enrique Jimeno.—VICEPRESIDENTE: D. Juan Peñate.—SECRETARIO: D. Vicente Salvador.

Coruña.—PRESIDENTE: D. Nicandro Fariña.—SECRETARIO: don José Longueira.

Ferrol.—PRESIDENTE EFECTIVO: D. Nicasio Pérez.—SECRETARIO: D. Manuel de Vierna.

Huelva.—PRESIDENTE HONORARIO: Sr. Comandante de Marina.—PRESIDENTE: D. Manuel Pérez de Guzmán.—VICEPRESIDENTE: Don Guillermo Duclos.—SECRETARIO: D. Carlos Capmany.

Málaga.—PRESIDENTE: D. Emilio Barreras.—VICEPRESIDENTE: D. Manuel Núñez.—SECRETARIOS: D. Manuel Picasso y D. Higinio Andraca.

Mahón.—PRESIDENTE: D. Bartolomé Escudero.—SECRETARIO: D. Pedro Ballester.—TESORERO: D. Francisco Terrés.

Palma de Mallorca.—PRESIDENTE: D. Ricardo Roca.—SECRETARIO: D. José Casanovas.

Palmas Las (Gran Canaria).—PRESIDENTES HONORARIOS: Excelentísimo Sr. Gobernador militar del Grupo Oriental del Archipiélago, D. Cándido Hernández de Velasco; Sr. Comandante de Marina de la provincia; Sr. D. Rafael Navarro Salgarra.—PRESIDENTE EFECTIVO: D. Francisco V. Reina y Lorenzo.—VICEPRESIDENTES: D. Rosendo Ramos y Franch; D. Juan Bordes Claverie.—SECRETARIO: D. Felipe Massie de la Roche.—VICESECRETARIO: D. Alfredo S. Pérez.—TESORERO CONTADOR: D. Miguel Curbelo Espino.

Sanfander.—PRESIDENTE: D. Victoriano López Dóriga.—SECRETARIO: D. Miguel López Dóriga.

San Sebastián.—VICEPRESIDENTE: D. Jorge Satrústegui.—SECRETARIO: D. José María Aristeguieta.

Tarragona.—PRESIDENTE: D. José Prats y Prats.—SECRETARIO: D. Cosme Oliva.

Valencia.—PRESIDENTE HONORARIO: Sr. Comandante de Marina.—PRESIDENTE: Sr. Barón de Vellvert.—SECRETARIO: D. José M. Zumalacárregui.—VICESECRETARIO: D. José M.ª Pazos.

Vigo.—SECRETARIO: D. Joaquín Nogueira.

JUNTAS LOCALES

Altea.—PRESIDENTE: D. Juan Beneito Beneito.—SECRETARIO D. Patricio Gómez Sevilla.—PRESIDENTES HONORARIOS: D. Luis Sancho Miñano de Castro; Comandante militar de la Isla; D. Adán Miranda y Naranjo, Alcalde

Presidente del Ayuntamiento; D. Francisco Aragón, Ayudante de Marina del distrito.—PRESIDENTE EFECTIVO: D. Manuel Medina Rodríguez.—VICEPRESIDENTE: D. Ruperto González y Hernández.—SECRETARIO: D. José Cabrera Caudales.—VICESECRETARIO: D. Carlos Sáenz é Infante.—PRESIDENTE: D. Miguel Pérez Barroso.—SECRETARIO: D. Francisco Muñoz.—PRESIDENTE: D. José Fibla Pitarch.—VICEPRESIDENTE: D. Francisco Arnau

Lores.—SECRETARIO: D. Francisco Fresquet Boix.—PRESIDENTE: D. Tomás Orts y Orts.—PRESIDENTE: D. Tomás Orts y Orts.—SECRETARIO: Sr. D. Miguel Moll Roig.—PRESIDENTE: Don Jaime Martí.—SECRETARIO TESORERO: D. José Totusans.—PRESIDENTES HONORARIOS: Sr. Ayudante de Marina; D. Leopoldo

Costa.—PRESIDENTE: D. Francisco Bayton León.—VICEPRESIDENTES: D. Andrés Mesa; D. Baldomero Blond.—SECRETARIO: D. Juan Reggio Salguero.—VICESECRETARIOS: D. Matías Carmona; D. Jaime Lloret.—PRESIDENTE HONORARIO: Ilmo. Sr. D. Adolfo Navarrete y de Alcázar.—PRESIDENTE: D. Juan Oliver Morand.—VICEPRESIDENTE: D. Vicente Rives.—SECRETARIO: D. Juan Gómez Puig.—VICESECRETARIO: D. Manuel Cervera.—TESORERO: D. José Ramos Morand.—PRESIDENTE: D. Diego Zarandieta Roselló.—SECRETARIO: D. José Soler.—TESORERO: D. Román Pérez

López.—PRESIDENTE: D. Ramón F. Castañeira; D. Santiago Cullen y Verdugo, Comandante Militar de la Isla; D. Rafael M. Navarro, Comandante de Marina de Gran Canaria.—PRESIDENTE: D. Teófilo Martínez de Escobar, Arcipreste de la Isla.—VICEPRESIDENTE: D. Secundino Alonso y Alonso.—TESORERO CONTADOR: Don José Martín Alonso.—SECRETARIO: D. José Pérez Medina.—PRESIDENTE: D. Dositeo Andrés Castell.—SECRETARIO: D. Tomás López Sempere.—PRESIDENTES HONORARIOS: Excelentísimo Sr. Duque de Santoña; D. Manuel Andújar; Excelentísimo Sr. D. Adolfo Navarrete.—PRESIDENTES EFECTIVOS: D. Agapito

Santa Marina; D. Dámaso Cabo; D. Luis González Vieytes.—VOCALES: D. Rafael Carasa; D. Adolfo Valle; D. Enrique San Pedro; D. Angel Blanco.—SECRETARIO: D. Agustín de la Fragua.—TESORERO: D. Enrique Quintana.—VOCAL REPRESENTANTE EN MADRID: Don Bernardino Sancifrián.—PRESIDENTE: D. José Guasch.—SECRETARIO: D. Antonio Roig.—PRESIDENTE: Don Vicente Castell Yáñez.—SECRETARIO: D. Juan Maspons Buaves.—VICESECRETARIO: D. Vicente Castell Ibáñez.—PRESIDENTES HONORARIOS: Excmo. Sr. Marqués de Pílares; Excmo. Sr. D. Adolfo Navarrete; Excmo. Sr. Alcalde de Tortosa; Sr. Ayudante de Marina.—PRESIDENTE EFECTIVO: D. Damián Llombart.—VICEPRESIDENTES: Sr. D. Enrique Sebastián Besora y Sr. D. Fernando Pallarés Escardó.—SECRETARIO: Sr. Don Héctor Marqués Escardó.—VICESECRETARIO: Sr. D. Juan Plá Córdoba.—TESORERO: Sr. D. Ignacio Raga Franch.—PRESIDENTE: D. Juan Bautista Lloret Galiana.—SECRETARIO: D. Francisco Sellés Barber.—PRESIDENTE: D. Francisco Fita.—SECRETARIO: D. Manuel Bastan.—PRESIDENTE HONORARIO: Sr. Comandante de Marina.—PRESIDENTE EFECTIVO: D. Francisco Adell García.—VICEPRESIDENTE: D. Agustín Esparducer Adell.—SECRETARIO: D. Francisco Sorolla Busquet.

Centro de informaciones y consultas marítimas

REGLAMENTO

CAPITULO PRIMERO

Objeto y organizacion del Consultorio de la Liga Maritima Española.

Art. 1.º El Consultorio, como Centro de informaciones y consultas marítimas, tiene por objeto:

1.º Facilitar noticias é informaciones de carácter bibliográfico, cronológico y legislativo, sobre cuantos asuntos se refieran directamente á la vida marítima, tanto en su aspecto técnico como en sus fases administrativas y jurídicas.

2.º Evacuar consultas técnicas, jurídicas y administrativas acerca de cuantos asuntos afecten á las profesiones, industrias y comercio marítimos.

3.º Vulgarizar los conocimientos navales, insertando en la Revista VIDA MARÍTIMA cuantas noticias, informaciones y consultas sean susceptibles de publicidad, y

4.º Actuar como corresponsal del *Bureau de Renseignement* de la Asociación Internacional de la Marina de París, y auxiliar á la Secretaría de la Junta Central de la Liga, como Comité español de dicha Asociación.

Art. 2.º Para el cumplimiento de estos fines, el Consultorio dependerá de la Secretaría general de la Liga, y se dividirá en seis secciones, á saber:

1.ª Asuntos generales. Geografía é Historia marítimas y Marina militar.

2.ª Navegación y Comercio marítimo

3.ª Personal, instrucción, recreo y socorros náuticos.

4.ª Construcción naval é industrias con ella relacionadas.

5.ª Pesca marítima é industrias derivadas.

6.ª Derecho marítimo.

Art. 7.º Las peticiones de noticias y consultas se dirigirán por escrito al Secretario general de la Liga, Director del Consultorio. Una vez satisfechas, se dispondrá la conveniente publicidad de la noticia ó información, contestación de la pregunta, en la Sección correspondiente de VIDA MARÍTIMA.

CAPITULO II

De las noticias é informaciones.

Art. 8.º Se considerarán como noticias ó informaciones las contestaciones á las preguntas que sean exclusivamente de índole bibliográfica, cronológica ó legislativa, que no requieran definición de doctrina, ni redacción de memorias, ejecución de proyectos ó cualquier otro estudio de redacción especial.

Art. 9.º Los socios de la Liga y suscriptores de VIDA MARÍTIMA, sean individuales ó colectivos, tendrán derecho á que les sean contestadas gratuitamente las preguntas del orden expresado en el artículo anterior, que estén relacionadas directa ó indirectamente con los asuntos marítimos.

En los casos en que la contestación á alguna pregunta requiriese gastos extraordinarios de consideración, por textos, traducciones ó correspondencia, se le manifestará al promovente el importe con exactitud ó aproximadamente, si lo primero no fuese posible *a priori*.

Obtenida la conformidad del interesado, serán de cuenta suya los expresados gastos, debidamente justificados, que abonará una vez satisfecha la pregunta.

Art. 10. Los individuos ó Corporaciones que no fuesen socios de la Liga ni suscriptores de VIDA MARÍTIMA, para utilizar gratuitamente los servicios de

noticias é informaciones del Centro, deberán abonar previamente la cuota correspondiente á un año, quedando obligados á satisfacer además los gastos extraordinarios citados en el artículo anterior.

CAPITULO III

De las consultas.

Art. 11. Tendrán el carácter de consultas las contestaciones á las preguntas que requieran definición de doctrina, aplicación de textos legales ó científicos, redacción de memorias, ejecución de proyectos, exposición de opinión técnica y cualquiera otra que requiera estudio detenido y redacción especial, debidamente autorizada.

Art. 12. Las consultas se dividirán en dos clases:

De interés marítimo general.

De interés particular ó colectivo de clase ó industria determinada.

Art. 13. Las consultas de interés general serán evacuadas á los socios de la Liga, protectores ú honorarios y de mérito, sin más gastos que los materiales de textos adquiridos, traducciones, estadísticas ó recopilaciones verificadas, proyectos redactados y correspondencia sostenida.

Los consultantes que no tengan dicho carácter deberán abonar previamente el importe de la cuota anual que corresponda á las clases de socios citadas.

Dichas consultas se publicarán también oportunamente en VIDA MARÍTIMA.

Art. 14. El importe de las consultas de interés particular ó colectivo de clase ó industria determinada, será variable, según la entidad del trabajo que origine del individuo ó Corporación que lo motive, y de su categoría como socio de la Liga, y será objeto de concierto con el promovente.

La publicidad de estas consultas en VIDA MARÍTIMA sólo podrá verificarse de acuerdo con el promovente.

Art. 15. De todas las consultas que evacue el Centro de informaciones, dará noticia el Director á la Junta Central. Solicitará su concurso en aquéllas que impliquen definición de doctrina ó sostenimiento de tesis por si la Junta quisiera hacerse solidaria de la consulta dándole mayor autoridad.

Art. 16. Si el interesado solicitara el concurso de alguno de los Asesores de la Junta y del Consultorio, ó el Director de éste creyese necesario recurrir á ellos, y el interesado, estuviere ausente, serán de cuenta suya los gastos profesionales que dicho servicio ocasione.

CAPITULO IV

De las relaciones con el «Bureau de Renseignement» de París.

Art. 17. Corresponderá al Consultorio, como Centro de informaciones marítimas verificar todos los trabajos que la Junta Central de la Liga le encomiende en sus funciones de Comité español de la Asociación Internacional de la Marina de París.

Art. 18. Mantendrá además relaciones periódicas con el *Bureau de Renseignement* de dicha Asociación y con otros centros análogos del extranjero, para el cambio ó adquisición de cuantos informes, noticias ó documentos, relacionados con la vida marítima internacional, sean necesarios para desempeñar eficazmente su misión.

DIRECCIÓN: Zurbano, 8, Madrid: Telegráfica y telefónica, MARITIMA-MADRID. Teléfono núm. 1.866.



PRECIOS DE SUSCRIPCION.—España y Portugal. Trimestre, 6 pesetas; semestre, 11; año, 20.—Extranjero (Europa): Semestre, 14 francos; año, 26.—América, Cuba y Filipinas: Semestre, 8 pesos oro; año, 16.

PRECIOS DE LOS ANUNCIOS.—(Tres inserciones al mes): Plana entera, 160 pesetas; media plana ó una columna, 80; Cuarto de plana ó media columna, 40; Octavo de plana ó cuarto de columna, 20; Décimo de plana ó quinto de columna, 16.—Precios convencionales, según su importancia y número de inserciones.

ANUNCIOS EN EL TEXTO DE LA REVISTA.—(Plana última). Un centímetro (8 líneas): 10 pesetas por mes. 36 trimestre y 5 una inserción.

NOTAS IMPORTANTES.—Los anuncios de empresas y compañías podrán ser objeto de contrato especial, según se publiquen, ya en la Sección de Anuncios, ya en la plana última del Texto, ya en la Información general.—No se responde del extravío de números si no van certificados.—Importe del certificado: De 1 á 10 ejemplares, 2,50 pesetas trimestre; año, 9 pesetas.

Los señores corresponsales y libreros disfrutaran del 20 por 100 de Comisión de las suscripciones que verifiquen así como de los anuncios que realicen.

Las suscripciones y anuncios se abonarán siempre por adelantado.

VIDA MARITIMA publica y reparte gratuitamente el BOLETIN OFICIAL DE LA LIGA, rebata un 10 por 100 el precio de los anuncios y suscripciones de los miembros de esta institución, é inserta los trabajos del Centro de Informaciones y Consultas Marítimas.

Número corriente, una peseta.—Atrasado, 1,50 céntimos.

Dirección, Redacción y Administración: Zurbano, 8, bajo, dcha.—Teléf. 1866.—MADRID

La Dirección de la Revista depende de la Junta Central de la Liga Marítima Española, á cargo del Secretario General.

El BOLETIN OFICIAL DE LA LIGA MARÍTIMA ESPAÑOLA se reparte gratis á todos los socios y á las bibliotecas de las Cámaras de Comercio, Sociedades Económicas de Amigos del País, Universidades, Institutos, Escuelas de Náutica, de Artes y Oficios, Ateneos científicos, literarios y obreros, Academias, Casinos y otras Sociedades análogas. También se remite á las Comandancias y Ayudantías de Marina, á los buques y escuelas de la Armada, á los vapores de las principales Compañías de Navegación, á las más importantes empresas mercantiles é industriales, y á las Sociedades de Navieros, Consignatarios, Capitanes, Pilotos, Condestables, Maquinistas, Marineros y Pescadores.

La Secretaría general suplica que le sean advertidos los cambios de domicilio de los asociados, para la oportuna remisión del BOLETIN y otros impresos, y agradecerá su reclamación cuando no los reciban.

La correspondencia debe dirigirse al Director, Secretario general de la Liga Marítima Española en el Ministerio de Fomento, ó Zurbano, 8, bajo, dcha. La telegráfica «MARITIMA-MADRID».