

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

FUNDADA Y SOSTENIDA POR EL CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Redactor-Presidente.... Excmo. Sr. D. Eduardo López Navarro, Inspector general del Cuerpo.
Redactores..... Los Sres. Presidentes de las Comisiones regionales de Ingenieros.
 D. Antonio Sonier, Profesor de la Escuela de Caminos.
 D. Enrique Latre, Ingeniero de Caminos (Sección de Información).
 D. Manuel Maluquer, Ingeniero de Caminos del mismo Cuerpo, *Secretario*.
Colaboradores..... Todos los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

SE PUBLICA LOS JUEVES

Redacción y Administración: Puerta del Sol, 9, pral.

LA INDUSTRIA EN VIZCAYA

(Continuación.)

IV

Fábricas de Vizcaya.

Así como afirmó un conocido general «que nació el día de la revolución de Septiembre», puede asegurarse con mayor fundamento, y sin sombra de lisonja, que la industria vizcaína salió de su periodo de infancia con la Restauración y el advenimiento de la paz pública en 1876.

Los grandes adelantos realizados en el extranjero por la siderurgia indujeron á los señores de Ibarra á buscar el concurso de capitales para transformar su fábrica del Carmen en una gran industria. Se constituyó al efecto en 2 de Diciembre de 1882 la Sociedad de Altos Hornos, con un capital de 12.500.000 pesetas en acciones é igual suma en obligaciones, creándose con tales recursos un establecimiento de primer orden. En la misma época surgió, por iniciativa de los señores Chavarri Hermanos, otra fábrica importante, titulada Vizcaya, fundada con el mismo capital; sociedades que dieron gran impulso á la elaboración de hierro y acero.

Se han fusionado recientemente ambas Sociedades, y sin entrar en pormenores, impropios de este artículo, consignaremos agrupados los resultados obtenidos en la fabricación de Altos Hornos y la Vizcaya de cinco en cinco años.

AÑOS	Producción de lingote.	Ventas de lingote.	Ventas de hierro y acero laminado.
	Toneladas.	Toneladas.	Toneladas.
1882.....	Se ignora.	9.459	9.678
1885.....	55.818	23.861	9.565
1890.....	178.360	96.447	77.824
1895.....	158.086	78.976	67.258
1900.....	198.078	64.478	103.687
1901.....	208.800	73.817	162.899

El arancel de 1891 influyó poco en un principio para aumentar el consumo de productos laminados por las franquicias vigentes de material de ferrocarriles, y el desarrollo, entonces insuficiente, de las industrias derivadas; pero desde el término de las guerras coloniales han crecido ostensiblemente estas fábricas, en las que se están ejecutando grandes ampliaciones.

Constan de seis hornos altos con capacidad de 600 toneladas diarias y se construye el séptimo, de 200 toneladas en veinticuatro horas. Se laminan hierros comerciales, viguetas pequeñas y grandes, chapa y alambre, y el tren de carriles produce en veinticuatro horas 400 toneladas ó 13 kilómetros de longitud. En estos talleres se han construido máquinas de vapor de 600 caballos, locomotoras para el servicio propio, puentes metálicos embarcaderos, mercados y armaduras. Dentro del recinto de las fábricas, tienen establecidas 50 kilómetros de vías férreas y 2,50 kilómetros de muelles sobre la ría. Consumen anualmente 450.000 toneladas de carbón.

Parte del llantón fabricado se transforma en hojalata en la Iberia, perteneciente á la misma Sociedad, con un producto anual de 6.000 to-

neladas, ocupando todo el establecimiento 5.000 obreros. Entre las mejoras que se van á instalar, se cuenta un gran taller de llantas, ejes y ruedas para material móvil de ferrocarriles.

En cuanto han afluído los pedidos, entrando la siderurgia en una marcha próspera, ha surgido, como sucede generalmente, la competencia, levantándose nuevos hornos altos en Málaga. en Santander por la Nueva Montaña, en Asturias, donde la Felguera se ha transformado en una fábrica de primer orden; y se proyecta en otros puntos de la Península varios establecimientos de la misma índole y numerosas industrias de productos derivados.

La Sociedad Cantábrica inició la construcción de hornos altos en Sestao, á 10 kilómetros de Bilbao, que terminó el Marqués de Mudela, empezando á funcionar en 1883 con el nombre de Fábrica de San Francisco. Funcionan actualmente dos hornos, produciendo unas 40.000 toneladas de lingote.

Posee esta importante factoría las excelentes máquinas y taller de artillería, de las Astilleros del Nervión en donde se construyeron por cuenta del Estado los tres cruceros de la marina de guerra de 7.000 toneladas, llamados *María Teresa*, *Vizcaya* y *Oquendo*. Actualmente se ejecutan dos vapores remolcadores y algunos otros de pequeño porte, y el propietario, Sr. Martínez Rivas, está haciendo grandes ampliaciones en el establecimiento.

Instala ahora dos hornos de acero de 25 toneladas; trenes de laminación y de chapa; una máquina de motor de gas de 800 caballos, y se dispone á construir para la venta series de máquinas de vapor, desde cuatro caballos en adelante, y motores de gas destinados á la venta. Tiene dique seco y gradas dispuestas para emprender en breve la construcción de vapores de gran porte, y en cuanto se reforme le anticuada legislación arancelaria de la marina mercante, adquirirán desarrollo las construcciones navales en esta fábrica, que ocupa 600 obreros.

Son muy numerosas las industrias creadas en Bilbao durante los últimos veinte años.

Sociedad anónima Tubos Forjados, en la ría de Bilbao, fundada en 1892, con 1,50 millones de pesetas de capital. Tiene 180 operarios.

Chavarri, Petrement y Compañía, en Miravalles, ampliada en 1899. Es también de construcciones metálicas; capital, 850.000 pesetas y 150 obreros.

Compañía Anónima Basconia, en San Miguel de Basauri, creada en 1892 para la fabricación de hoja de lata. Está montando hornos de acero y trenes de laminación; emplea actualmente 300 operarios, que aumentará en cuanto se terminen las instalaciones nuevas. Capital de 6 millones.

Sociedad Santa Ana de Bolueta, antigua fábrica de hierro. Capital, 1,40 millones de pesetas: 130 operarios.

Mariano Corral. Bilbao. Talleres de construcción de vagones y vagonetas. Ocupa 105 operarios.

Fábrica de clavos de D. Eederico de Echevarria. Bilbao; 230 operarios.

Sagarduy é Hijos. Talleres de fundición. Hacen cocinas económicas y otros artículos; 70 operarios.

Averly y Compañía. Bilbao. Talleres de fundición y de construcción de máquinas. Se instaló en 1835 y emplea 200 obreros.

Compañía Euskalduna de construcción y reparación de buques. Fundada en 1901. Capital, 8 millones de pesetas. Tiene diques secos y talleres, que ocupan 400 operarios, y está tramitando el proyecto para la construcción de astilleros.

Talleres de Deusto. Sociedad anónima fundada en 1891 con el capi-

tal de 1,50 millones de pesetas. Se dedica á fabricar aceros moldeados. Tiene 270 obreros.

Talleres de Zorroza. Creada con el capital de un millón de pesetas para construcciones metálicas, fundición y maquinaria; 270 obreros.

Luis Murga y Hermano. Fundición en Luchana (Erandio); ocupa 55 obreros.

Sociedad Franco-Española de Trefileria, Cableria y Tranvías aéreos, en Erandio. Fabrica cables y material de tranvías y puentes colgantes. Capital, 900.000 francos y 192 obreros.

La Camera Española, en Lejona, organizada en 1901, fábrica de camas y armamentos; capital 2 millones, y emplea 225 operarios.

Sociedad Anónima Aurrerá. Creada en el año 1885 en Sestao, con un capital de 1,50 millones de pesetas. Elabora tubos de hierro colado de todas clases, ocupando 110 operarios.

Fundición de Santiago Ibarra y Hermano, fundada el año 1883, en Ortuella; tiene 120 obreros.

Sociedad Alambres del Cadagua, en Alonsótegui, creada en 1893. Emplea 150 operarios.

Santa Agueda, en Baracaldo. Fábrica de alambres. Emplea 83 operarios.

Hijos de J. J. Jáuregui, en Amorevieta, dedicada á la fabricación de lingotes y hierros comerciales.

La Euskaria, en Amorevieta. Capital, 500.000 pesetas. Trabaja en tirafondos y torrillos.

Mendizábal y Heredia, Durango. Elabora puntas de Paris, cadenas, hebillas, tirafondos, sartenes hechos á máquina y otros artículos.

Hay, además, en Vizcaya otras 65 fábricas y talleres de fundición, metales, camas, reparación de buques, construcciones, armas, platería, orfebrería y man facturas de hierro. Entre ellas, la de fundición de bronce artísticos y de otras clases de D. Ignacio de Ituarte; los talleres de joyería y platería de D. Luis Anduiza, en donde se preparan trabajos primorosos, y la de aparatos de luz eléctrica, galvanoplastia y objetos de bronce, de D. Vicente Torre.

Existen dos grandes fábricas de papel, la Vizcaina y la del Cadagua, fusionadas recientemente con algunas otras en la Papelera Española. Representan aquéllas dos un capital de 8 millones, y ocupan 600 operarios.

Las fábricas de tejidos, hilados y jarcias, son 12, que abarcan los de algodón en el gran establecimiento que acaba de construir D. Santos L. de Letona en Galdácano; el de tejidos de yute de la Viuda é Hijos de Pover; la de Rica, en Baracaldo, y la Encartada, de boinas, situada en Valmaseda.

Hay 20 fábricas de harinas, algunas muy importantes, como la Cáres, la de Irala, la de D. Eduardo Coste y Vildósola, en Bilbao, las de Artiach, en Arrigorriaga, y de Eulate, en San Miguel de Basauri.

Las de luz eléctrica son 18; las de conservas y escabeches 25; las de cemento, mosaico, cerámica, cal y yeso, 22; de sierra de madera, 5, montadas todas en gran escala, y hay otras muchas de abonos, alquitran, cajas de cartón, cerveza, coches, curtidos, chocolate, dinamita, jabón, licores, mobiliario, naipes, productos químicos, pavimentos de madera, piedra artificial y vidrio.

La industria vizcaina ocupa aproximadamente 22.000 operarios, con exclusión de los dedicados á artes y oficios y á las explotaciones mineras.

V

Datos estadísticos.

El progreso del país se traduce en cifras, que demuestran el aumento de vecindario, la extensión de la red de ferrocarriles, la construcción de un puerto de primer orden, el consumo de carbón, las estadísticas de comercio exterior y de cabotaje, la recaudación de las Aduanas, la matrícula de buques de vapor, el capital invertido en nuevas Sociedades, etc.

CENSOS DE BILBAO

AÑOS	Número de habitantes de hecho.	Aumento anual.
1800.....	8.107	"
1821.....	12.000	185
1857.....	17.923	164
1877.....	32.734	640
1837.....	50.772	1.804
1897.....	73.192	2.242
1900.....	83.306	3.371

CENSO DE VIZCAYA

AÑOS	Número de habitantes de hecho.	Aumento anual.
1704.....	56.145	"
1797.....	111.436	594
1860.....	168.705	909
1877.....	195.864	1.621
1887.....	235.659	3.979
1897.....	289.405	5.374
1900.....	311.861	7.318

Acusan ambos estados un acrecentamiento rapidísimo durante la regencia, y más especialmente desde el término de las guerras coloniales. Como sólo mide Vizcaya 2.198 kilómetros cuadrados, resulta que contaba, en 1900, 141 habitantes por kilómetro, ó sea una densidad considerable, y desde entonces se observa otro incremento grande de vecindario, acercándose ya el censo de Bilbao á 90.000 almas.

FERROCARRILES Y TRANVIAS

AÑOS	En explotación.	Aumento anual.	Observaciones.
	Kilometros.	Kilometros.	
En 1860.....	"	"	"
En 1875.....	35	2	"
En 1886.....	149	10	"
En 1901.....	407	17	Hay en construcción otros 46 kilómetros.

La Junta de Obras del Puerto de Bilbao, organizada en 1877, emprendió en el año inmediato, bajo la dirección del reputado Ingeniero D. Evaristo de Churrua, los trabajos de mejora de la ría, y en 1888 las del amplio puerto exterior del Abra, obras muy costosas, que se han ejecutado principalmente con recursos locales. Estos han consistido en los fuertes impuestos creados con la aquiescencia del comercio, y las subvenciones de la Diputación provincial de Vizcaya y del Ayuntamiento de Bilbao; han ascendido éstas á 3,5 millones de pesetas. El Estado, que no concedió ningún auxilio para las obras nuevas hasta el año 1893, abona desde entonces 250.000 pesetas anuales.

Se han terminado las obras de encauzamiento de la ría, hallándose muy adelantadas las del gran rompeolas y del contramuelle que abriga al nuevo puerto.

SUMAS INVERTIDAS

AÑOS	En la mejora de la ría. Millones de pesetas.	En el puerto exterior. Millones de pesetas.	TOTAL Millones de pesetas.
1877.....	"	"	"
1886.....	5,86	"	5,86
1900.....	13,10	32,3	45,43

La entrada de carbones en el puerto de Bilbao por la vía marítima ha crecido rápidamente, á consecuencia del desarrollo de la industria siderúrgica.

EJERCICIO	Del extranjero. Toneladas.	De cabotaje. Toneladas.	TOTAL Toneladas.
1879-80 (1).....	75.067	20.048	95.115
1885-86.....	266.715	13.503	280.218
1901.....	616.594	84.699	701.293

(1) Estos datos proceden de las Memorias de la Junta de Obras del puerto de Bilbao, siendo aquélla la primera publicada.

A la cifra de 701.293 toneladas de carbón importadas en 1901, hay que agregar más de 60.000 toneladas procedentes del ferrocarril de la Robla

IMPORTACIÓN DE CARGA GENERAL

EJERCICIO	Extranjero. Toneladas.	Cabotaje. Toneladas.	TOTAL Toneladas.
1878-79	87.438	27.340	114.778
1885-86	112.452	38.671	151.123
1901	170.166	70.435	240.601

EXPORTACIÓN DE MINERAL

EJERCICIO	Extranjero. Toneladas.	Cabotaje. Toneladas.	TOTAL Toneladas.
1878-79	1.689.575	46.942	1.736.517
1885-86	3.284.710	25.226	3.309.936
1901	4.056.925	48.411	4.105.736

EXPORTACIÓN DE CARGA GENERAL

EJERCICIO	Extranjero. Toneladas.	Cabotaje. Toneladas.	TOTAL Toneladas.
1879-80	19.587	35.847	55.434
1885-86	39.171	84.981	124.152
1901	52.708	137.312	190.015

La recaudación de la Aduana de Bilbao ha seguido la marcha progresiva siguiente:

AÑOS	Millones de pesetas.
1850	4,11
1860	5,51
1861	9,97
1901	19,09

VAPORES DE LA MATRÍCULA DE BILBAO

AÑOS	Número de vapores.	Toneladas de carga.
1885	101	107.896
1900	168	519.231

SOCIEDADES COLECTIVAS, COMANDITARIAS Y ANÓNIMAS, CONSTITUIDAS EN BILBAO

AÑOS	Número de Sociedades.	Capital total en millones de pesetas.
1886	22	8,50
1890	48	28,99
1895	40	13,58
1900	100	160,69
1901	147	482,28

El aumento de Sociedades en el año último ha sido exagerado, por efecto de la fiebre de especulación; pero aun reducida á justos límites, revela una actividad pasmosa.

Todos los cuadros anteriores prueban hasta la evidencia el desarrollo espléndido de los medios de producción en Vizcaya durante la Regencia de Doña María Cristina, basado no sólo en las exportaciones mineras, sino en la fuente más fecunda del desenvolvimiento vigoroso de la industria.

VI

Nuevos rumbos.

Queda demostrado que el lapso transcurrido desde la Restauración, y más especialmente el período de la Regencia, ha sido en Vizcaya, bajo el aspecto industrial y de todo linaje de progresos, una especie de renacimiento vigoroso hacia la vida de los pueblos cultos y prósperos.

El tránsito del quietismo tradicional y de la vieja somnolencia al vertiginoso bullicio de la febril actividad presente, se ha señalado por cuatro rasgos principales: el desarrollo minero, el industrial, el de la flota mercante y la expansión de los capitales bilbainos.

Contribuyeron al primero con sus recursos é iniciativas varias Empresas extranjeras, interesadas en surtir á las fábricas de las principales naciones europeas de los ricos minerales de Triano. Este negocio, fácil y de escasos riesgos, dada la situación de los criaderos en la proximidad de la ría de Bilbao, adquirió un vuelo rápido, impulsando el afán del lucro á la explotación intensa y hasta codiciosa de las minas.

Hallábase Vizcaya entre los años 1860 y 1870 en ese período rudimentario del progreso en que se consagra la actividad á la agricultura y á la extracción de primeras materias, y hubo tal imprevisión en España, que se pusieron todos los medios para que no se crease la industria siderúrgica. Dos toneladas de mineral, que cuestan 32 pesetas, se transforman en una de lingote, que vale 90; sube el precio á 200 pesetas por tonelada al convertirse en carriles; importa 500 pesetas el acero armado en puentes ú otras construcciones metálicas, y llega á 1.200 pesetas si se transforma en maquinaria.

Compárase la suma de jornales y de riqueza creada por la industria respecto de la minería, y se comprenderá el quebranto derivado por el retraso del período industrial, que debió surgir hace medio siglo en Vizcaya, en vez de comenzar veinte años ha con vida anémica, que sólo ha podido vigorizarse durante la última década y es susceptible de mucho mayor vuelo.

La matrícula bilbaina de vapores ha crecido notablemente, invirtiéndose sumas cuantiosas en las empresas navieras, que sufren actualmente los efectos de una crisis extraordinaria, que debemos confiar no se prolongará mucho. Ha contribuido esta flota á emanciparnos bastante de la marina extranjera; pero aun así, transportó la marina española en 1901, en buques de vapor, entre el tráfico de importación y de exportación, 4,35 millones de toneladas de carga, conduciendo 8,19 millones los pabellones de otras naciones.

Entre las reformas que exigen nuestros presupuestos, se deben acometer aquellas que tiendan á desenvolver, por medio de primas, la construcción de buques en astilleros españoles, imitando el ejemplo de los Estados Unidos, de Francia, Italia, Austria-Hungria, etc. Hemos importado, durante los tres últimos años, embarcaciones por valor de 150 millones de pesetas, ó sean 50 de promedio anual, y somos una excepción en Europa por no haber acertado todavía á instalar los medios para tener barcos mercantes ejecutados en España. En cuanto á los de guerra, se construyen en la propia casa en todos los países bien regidos, aun cuando resulten bastante más caros que encargados al Reino Unido. Las numerosas empresas acometidas con capitales bilbainos para la explotación de minas, de saltos de agua, de alumbrado eléctrico y de construcción de ferrocarriles en varias regiones de la Península, han de contribuir á crear nuevas riquezas y á despertar el espíritu de asociación en las provincias, donde se halla aún adormecido.

Los fábricas de azúcar, montadas desde la pérdida de las colonias, nos han evitado una sangría importante, y determinan un adelanto visible en los procedimientos de cultivo y en el rendimiento de las zonas inmediatas.

Los datos antes consignados, en demostración de que las manufacturas de tejidos trabajan más que en la época anterior á la pérdida de los dominios ultramarinos, revelan el vigor alcanzado por el mercado interior, síntoma manifiesto de mayor bienestar, que contradice los asertos pesimistas de nuestros innumerables Jeremías.

Examinemos los principales ramos en que somos tributarios del extranjero, para tratar de los medios más eficaces á buscar el remedio.

Según los resúmenes mensuales de la *Estadística del Comercio Exterior de España*, en 1901 hemos importado, con deducción del oro y la plata en pastas y monedas, por valor de 846,78 millones de pesetas, entre las que aparecen:

	Millones de pesetas.
Carbones, mineral y cok.....	86,10
Metales y sus manufacturas.....	34,95
Drogas y productos químicos.....	80,00
Seda y sus manufacturas.....	24,33
Maderas é idem.....	61,72
Animales y sus despojos.....	70,87
Maquinaria y coches.....	67,45
Embarcaciones.....	30,10
Bacalao y pez palo.....	29,96
Cereales y harinas.....	52,69
Total.....	538,17

La importación de combustibles fué en 1898 de 1,68 millones de toneladas, y ha subido á 2,15 en el año pasado. Como en Inglaterra se extrae cien veces más cantidad de hulla que en la Península, tienen gran variedad de clases para todos los usos, mientras carecemos aquí de las más adecuadas para producir cok duro, á propósito para los hornos altos de gran capacidad. Para todo aquello en que sea factible, debemos procurar con empeño la emancipación, dando impulso á la explotación de las cuencas nacionales, á la construcción de vías férreas y de cargaderos, para salir de la raquítica producción carbonífera actual.

En la clase segunda de metales se ha progresado notoriamente, pero la mejora requiere la instalación ya acordada por la *Sociedad Altos Hornos de Vizcaya* del taller para fabricar ejes y ruedas de ferrocarriles, así como la instalación de otras industrias derivadas; que desaparezcan definitivamente las franquicias para ciertas Compañías, y que se implante en España la construcción de buques mercantes.

Sólo de sulfato de potasa y amoniaco, sosa cáustica y carbonatos alcalinos, se ha introducido por valor de 34 millones de pesetas, que en gran parte se podrían producir en España. De todos modos, es buen síntoma que en ciertas regiones, especialmente en el litoral del Mediterráneo, se consuman grandes cantidades de abonos, porque la construcción nacional ha de tener por base y fundamento el cultivo más intenso de nuestro suelo.

En medio de los males que ha tenido para construir y explotar las vías de comunicación lo quebrado del territorio, nos encontramos ahora con cierta compensación en la fuerza hidráulica de nuestros cursos de agua, y como abundan las salinas y otras materias adecuadas en el interior del país, se ha de mejorar la fabricación en el ramo de productos químicos.

En el de maderas, pagamos el enorme tributo de 61,7 millones, y la explicación es sencilla:

El metro cúbico de madera ordinaria que vale, según las tablas oficiales, 67 pesetas, adeuda con arreglo al Arancel 5 para las naciones convenidas, y al firmar en 1892 el Convenio de Comercio con Suecia y Noruega, como somos tan generosos, y en atención, sin duda, á que los escandinavos nos venden mucho sin comprarnos casi nada, les rebajamos la tarifa en el 40 por 100, dejándola reducida á 3 pesetas, de modo que la madera nacional está protegida con el derecho insignificante de 4,4 por 100.

Otras causas de decadencia en nuestra riqueza forestal consisten en la falta de buena organización, y además en el fisco y las revoluciones. Durante las rebeliones carlistas y aun en la época agitada de 1868 á 1873, se talaron muchos montes, cuya repoblación requiere largos periodos; hay además la propensión á los incendios intencionados, lo cual obliga á los propietarios de grandes dehesas á sostener un personal numeroso de guardas, y como la contribución no cesa, resulta á menudo ruinoso el negocio forestal y hace imprescindibles las cortas prematuras. Todo esto requiere remedios inmediatos y estímulos en vez de gravámenes á fin de fomentar el arbolado, que tiene de día en día mayores aplicaciones, para la pasta destinada á la fabricación de papel, traviesas de ferrocarriles, que van escaseando, postes destinados al transporte de la energía eléctrica y otros usos.

Entre los 70,87 millones de pesetas pagadas por animales y sus despojos, figuran como partidas principales 19,86 de cueros y pieles y 13 de grasas. En cambio exportamos por valor de 61,43 millones, de los que representa el calzado 14,40. Durante los tres últimos años se ha importado ganado vacuno por valor de 80,37 millones, y como se ha exportado por 17,89 ha resultado un excedente de salidas de 12,48 mi-

llones, ó sean 4,16 anuales. No es bastante alta la cifra para explicar el encarecimiento de la carne, que debe obedecer, más bien, al aumento de bienestar y de consumo.

En cuanto á la maquinaria, su introducción en tan vasta escala demuestra el desarrollo fabril que va alcanzando la Nación. Es doloroso que con 14.000 kilómetros de ferrocarriles en explotación no tengamos montada sino en escala reducida la fabricación de locomotoras; nos sucede lo mismo con las máquinas marinas, y ahora que se van desarrollando las instalaciones eléctricas, nos encontramos también tributarios del extranjero, por haber enajenado las mejores minas de cobre y por los defectos del Arancel, que no protege lo bastante la maquinaria de esta clase. Se deben enmendar los errores para lo sucesivo, á fin de constituirnos en nación verdaderamente industrial.

El bacalao y el pez palo nos cuestan unos 30 millones anuales, y es hora de organizar nuestras pesquerías para evitarlo. Por último, 52,69 millones pagados por cereales y harinas en un año de buenas cosechas demuestran la necesidad de consagrar á la agricultura la solicitud con que se la atiende en otros países, no siendo empresa difícil la de aumentar sus productos.

En resumen: se deben orientar las leyes y el Presupuesto en un sentido más práctico encaminado á desenvolver como fin primordial la riqueza española. Constituye la Regencia, desempeñada con tacto tan admirable por Doña María Cristina, un periodo de excepcional adelanto en la historia de España, y es menester que este lisonjero preludio alcance su madurez en el reinado de su augusto hijo Don Alfonso XIII, por medio de una política inspirada en los hechos y en la realidad, en vez de basarla en las abstracciones, que tanto arraigo han traído en la Península.

La difusión de los abonos y del cultivo intensivo, á fin de estimular una gran producción de cereales; las medidas necesarias para salvar y extender la riqueza forestal; la organización de las construcciones navales y de dar impulso á la navegación en bandera española; la solicitud paternal encaminada al arraigo de toda clase de industrias; el estudio profundo de los tratados de comercio cuando llegue la hora de su renovación, y la creación de grandes pesquerías españolas, constituyen los rumbos principales que conviene seguir durante el nuevo reinado.

Se requiere para ello la cooperación diligente de la iniciativa privada y de todas las clases sociales, á fin de que resulte eficaz el impulso del Estado. Deben dictarse las leyes de canales y pantanos, ferrocarriles secundarios y caminos vecinales; pero estudiadas con buen juicio y considerando como factor esencial el concurso de las entidades locales en todas estas obras, planteadas, además, de manera que por ningún concepto comprometan el porvenir de la Hacienda.

Las exigencias de mejoras en los servicios públicos que formulan los representantes en Cortes revelan no pocas necesidades harto apremiantes, y sería en extremo peligroso prescindir de los ingresos actuales lanzando á la Nación por un camino de aventuras.

Entre éstas, no hay ninguna tan alarmante como la de la supresión ó transformación radical del impuesto de consumos, idea sostenida por parte de la prensa y las escuelas avanzadas, que puede ser precursora de agitaciones desde el momento en que ha trascendido la propaganda á las columnas de la *Gaceta*.

No encaja en la índole de este artículo tratar tan grave materia; pero vale la pena de analizar las cifras siguientes. Se consignan en los Presupuestos del Estado para el año corriente, 80 millones por el impuesto de consumos, más 21,71 sobre el azúcar, alcoholes y achicoria, que hacen 101,71, sin contar lo que pagan por separado los artículos coloniales en las aduanas. Los Ayuntamientos están autorizados para cobrar los mismos derechos que el Tesoro; de modo que el impuesto produce realmente unos 181 millones.

La contribución de inmuebles, cultivo y ganadería, se valora en 110,76 millones de la riqueza rústica, más 47,32 de la urbana, 4,73 de la décima de recargo extraordinario que aún pesa sobre esta propiedad, y del 16 por 100, que ha pasado de los Municipios al Estado para pago de las atenciones de primera enseñanza.

De aquí se desprende que para sustituir el impuesto de consumos por un gravamen de capitación, como tendría que recaudarse muy principalmente en los centros urbanos, habría que gravar al inquilino cuando menos con el 50 por 100 de la renta, en equivalencia de los consumos, lo cual ocasionaría una resistencia invencible hacia el nuevo régimen, con la circunstancia agravante de que no se abaratarían de modo sensible los precios de los artículos de consumos.

PABLO DE ALZOLA.

(Continuará.)