

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

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

Redactor-Presidente..... Ilmo. Sr. D. Federico Rivero O'Neale, Inspector general del Cuerpo.
Redactores..... Los Sres. Presidentes de las Comisiones regionales de Ingenieros.
 D. Toribio Cáceres, Profesor de la Escuela d. Caminos.
 D. Enrique Latre, Ingeniero de Caminos (Sección de Información).
Colaboradores..... D. Manuel Maluquer, Ingeniero del mismo Cuerpo, *Secretario*.
 Todos los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

SE PUBLICA LOS JUEVES

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

REVISIÓN ARANCELARIA

INFORME

relativo al estado de la industria siderúrgica en España y de las reformas generales requeridas para que alcancen la debida extensión las fábricas de productos derivados y de maquinaria.

(CONCLUSIÓN)

Las acciones de la Compañía Riotinto, emitidas á 125 francos, se cotizan á 1.320; las de la Real Compañía Asturiana han subido á 5.720, y hay Sociedades mineras en Bilbao que producen á los extranjeros dividendos del 60 al 80 por 100, siendo las explotaciones de Triano tan intensas que se vislumbra el agotamiento de los criaderos. Indudablemente se ha derivado tal estado de cosas, de la escasez de capitales y de iniciativas que había en España cuarenta años há; pero la experiencia adquirida nos debe inducir á reformar, dentro de lo posible y del respeto á los intereses creados, la legislación de minas y de otros ramos con la tendencia á beneficiar en mayor escala las primeras materias, planteando dentro del país sus transformaciones sucesivas para nacionalizar estas fuentes de riqueza.

Hemos comparado la situación respectiva de las industrias de tejidos y la siderurgia. La primera ha conseguido dominar en gran parte el mercado interior, y aun cuando no han alcanzado aún las exportaciones gran vuelo, el déficit de las salidas sobre las entradas sólo alcanzó en 1902, á pesar de la pérdida aún reciente de las colonias, á 5,46 millones de pesetas. Por el contrario, en hierros, aceros y maquinaria no ha podido ser más desconsolador el saldo desfavorable de 104,4 millones de pesetas durante el mismo ejercicio, en el que recibimos del extranjero 141.677 toneladas, con exclusión de las importaciones para el Ministerio de la Guerra, los Establecimientos del Estado y las embarcaciones.

Mas hay tal desconocimiento de la realidad entre nosotros, que se trazan con frecuencia pomposos programas para crear fuertes corrientes de exportación de nuestros hierros y aceros á los mercados de América, cuando en vez del papel de invasores desempeñamos el más modesto de invadidos, hallándonos todavía, por efecto de inveterados errores cometidos con censurable perseverancia, en las primeras jornadas del progreso industrial. Es, por tanto, indispensable que, rompiendo la funesta tradición seguida hasta ahora, acometamos de una vez, con energía y decisión, las radicales transformaciones requeridas para que España llene las grandes lagunas antes señaladas y cuente en adelante con toda clase de factorías de construcciones metálicas y navales, de maquinaria y del arte militar que saquen al país de la vergonzosa dependencia en que todavía se encuentra en ramos tan esenciales á la vitalidad nacional.

Ya hemos visto que nuestro ramo de Guerra se provee en el extranjero, mediante la franquicia de derechos, de toda clase de armamento, proyectiles, maquinaria y efectos, siendo necesario que se nombre una Comisión de los Cuerpos facultativos militares, de la Armada é industriales para que estudie la manera de evitar, salvo en casos muy excepcionales, tan pernicioso sistema que imposibilita la defensa nacional en casos de guerra.

La Nación española se halla anémica por efecto de los sacrificios enormes que se impusiera con ocasión de las insurrecciones coloniales, y consagrado desde entonces todo el empeño de los gobernantes á salvar el crédito del Tesoro, es imprescindible, una vez demostrada la solvencia del país, el cambio de sistema, dando desarrollo á las obras públicas con las redes de ferrocarriles secundarios, caminos vecinales y otros proyectos, así como á la construcción de buques mercantes, innovaciones que combatirían eficazmente la crisis actual de las industrias de hierro y acero.

La falta de amor á lo privativo se halla tan extendida entre nosotros, que se invierten constantemente fondos del Tesoro y de las Corporaciones en la adquisición de objetos artísticos exóticos para premios de toda clase de certámenes públicos, lo cual se considera como ofensivo al patriotismo en todas las naciones cultas.

El carácter general del nuevo Arancel debe ser esencialmente protector de toda clase de productos de la agricultura y de la industria con objeto de fomentar la riqueza y el acrecentamiento de la población, y al propio tiempo como instrumento eficaz para alcanzar un saldo favorable de la balanza económica, que es el factor más influyente en el arduo problema de la mejora del cambio internacional.

Hasta que se promulgó el Arancel de 1891 entraba en España la maquinaria libre de derechos, ó sea pagando 2 pesetas por 100 kilogramos. Se subió á 18 pesetas y á 16 para las locomotoras; sin que haya prosperado aquella industria ni producido ningún resultado la elevación de las tarifas cuando ésta es insuficiente, como sucede en el salvamento del que se cae á un pozo, no consiguiendo nada con alargar la cuerda si no se llega al fondo.

Según las Tablas oficiales de valoraciones, cuestan los 100 kilogramos de locomotoras 150 pesetas y 135 en los motores, de modo que el derecho protector calculado *ad valorem* resulta de

$$\text{Locomotoras} \dots \frac{16}{150} = 10,6 \text{ por } 100.$$

$$\text{Motores} \dots \frac{18}{135} = 13,3 \text{ por } 100.$$

Todavía es mucho menor la protección arancelaria en el material eléctrico, que para los transformadores desde 1 á 50 kilovatios resulta del 4 por 100, llegando á 6,40 por 100 para las instalaciones mayores. Así se explica que en 1902 se haya importado en el ramo de maquinaria por valor de 60 millones de

pesetas, sin contar las locomotoras, coches ni la construcción naval, y no hay posibilidad de que España adelante en esta importantísima industria, mientras conserve abiertas sus fronteras con tarifas tan irrisorias.

No supo España aprovecharse de su inmenso imperio colonial para crear en la Península toda clase de industrias, habiendo dado facilidades á otras naciones para invadir aquellos mercados hasta la pérdida de nuestros dominios en el Continente. Ocurrió lo propio en las Antillas, á pesar de las declamaciones de los infidentes cubanos, puesto que sólo se abrió un mercado importante para la Metrópoli en los cinco últimos años de dominio, y después de imponerse el Tesoro español enormes sacrificios y responsabilidades en favor de aquellas islas.

La situación actual de Canarias con el régimen de los puertos francos es desfavorable para la Península, puesto que no tenemos en aquel archipiélago ninguna tarifa diferencial, recibiendo nuestros productos como extranjeros, mientras los artículos ingleses gozan en el Canadá de la ventaja del 33 por 100, los yanquis del 25 al 40 por 100 en Cuba, los portugueses de 50 por 100 en sus colonias y los franceses del 100 por 100 en las suyas. Sería, por tanto, conveniente gestionar cerca de las Corporaciones de las islas Canarias con el propósito de llegar á una solución de concordia en la materia, y que simultáneamente se reforme el régimen arancelario de Fernando Poó para estimular la producción de géneros coloniales en aquellos fértiles campos.

Como el que suscribe forma parte de la Ponencia de la Junta de Valoraciones y Aranceles encargada de proponer las bases para redactar el nuevo Arancel, ha desarrollado en el Cuerpo de las mismas su pensamiento en la forma siguiente: I. Su carácter y orientación. II. Estructura y nueva clasificación de las mercancías. III. Artículos libres de derechos. IV. Régimen comercial en las islas Canarias y Fernando Poó. V. Primas y devolución de derechos. VI. Procedencias directas é indirectas. VII. Tarifa especial para el material de ferrocarriles. VIII. Depósitos francos. IX. Régimen para los tratados de comercio. X. Procedimiento para redactar el Arancel. XI. Artículos transitorios.

Hállase la Nación española en un estado crítico, acusado por la depreciación monetaria y la agitación constante de las clases obreras, que convierte el problema económico de la reforma arancelaria en el más arduo, quizás, para el porvenir de la Nación, siendo preciso abordar su resolución después de un estudio profundo de las necesidades del país, con objeto de labrar su prosperidad, evitando á todo trance que un camino equivocado en tan delicado asunto llegue á labrar la irremediable y definitiva decadencia de la Patria.

IX

Conclusiones.

Demostrado en cuanto antecede el atraso de la siderurgia española, especialmente en las industrias derivadas de maquinaria, material de ferrocarriles, la construcción naval y los armamentos, es imprescindible que el Estado ponga los medios para suplir tantas deficiencias legislativas y estimular á la iniciativa privada á que llene los grandes vacíos de tan importantes ramos de la producción española, con cuyo objeto proponemos las bases siguientes:

1.^a Reforma de la ley de minas—aunque respetando los intereses creados—con tendencia á nacionalizar la riqueza del subsuelo y á fomentar la transformación sucesiva de las primeras materias en productos elaborados, para convertir á España en país industrial.

2.^a Se procurará la disminución del déficit considerable que acusa la balanza comercial en los productos de hierro y acero, productos químicos y otras industrias, causa principal en la situación desfavorable de nuestros cambios, mediante la reforma arancelaria y de otras medidas legislativas que debe adoptar el Estado para el fomento de aquellas industrias y la conquista del mercado interior.

3.^a Como los elevados derechos arancelarios que pagan el carbón y el cok en nuestras aduanas, unidos á los impuestos de descarga y de puerto, recargan considerablemente la fabricación de hierro y acero, será indispensable que por ningún concepto sufran nuevos recargos en la revisión arancelaria, favoreciéndolas en todo caso el Estado con otro linaje de estímulos.

4.^a Demostrada hasta la evidencia con los datos estadísticos precedentes que la mayoría de los artículos derivados de la siderurgia adeudan derechos meramente fiscales, cuando no entran con absoluta franquicia, se encaminará la reforma del Arancel á establecer la protección necesaria para que puedan vivir y extenderse las manufacturas de hierro y acero, así como la maquinaria de todas clases.

5.^a En atención á que no cabe la defensa nacional en casos de guerra, si nuestra Nación continúa proveyéndose sistemáticamente en el extranjero de armamento, municiones, material y efectos, se nombrará una Comisión de los ramos de Guerra y Marina y de industriales, con objeto de que proponga los medios de instalar en el país los talleres necesarios para proveer á las necesidades del Ejército y de la Armada.

6.^a Desaparecerán las tarifas especiales de ferrocarriles, refundiéndose en el Arancel general, á fin de que no continúen siendo un obstáculo permanente á la fabricación española de locomotoras y de otros efectos.

7.^a Asimismo se dictará la ley de protección á las industrias navales y la navegación, que permita la construcción de buques en los astilleros nacionales.

8.^a Terminado el período de nivelación y consolidación de los presupuestos del Estado, se encaminarán en adelante á auxiliar la reconstitución nacional, proporcionando abundante trabajo á las factorías y á los obreros con la apertura de la red de ferrocarriles secundarios, caminos vecinales (1), canales de riego y demás obras públicas.

9.^a Quedará prohibido en lo sucesivo el empleo de fondos públicos en la compra de objetos de fabricación exótica destinados á premios de los certámenes y concursos de todas clases, los cuales deberán proceder exclusivamente de las manufacturas y del trabajo nacional.

10.^a Se modificará el régimen comercial de las islas Canarias y de Fernando Poó, conforme á las explicaciones anteriores.

11.^a Como la exportación de productos siderúrgicos se imposibilita en España por los fuertes recargos que sufren estos artículos con los derechos del carbón y los impuestos de descarga de aquel renglón, más el de carga que es muy elevado, especialmente para la navegación de tercera clase, es indispensable, si se ha de acudir al mercado universal de hierros y aceros, la supresión de varios impuestos ó la devolución de los derechos que percibe el Tesoro por la entrada de combustible.

12.^a La Liga Vizcaína de Productores presentará por separado otro informe relativo á los futuros derechos aduaneros.

Bilbao 20 de Mayo de 1904.

PABLO DE ALZOLA.

SANEAMIENTO DE BILBAO

Vamos á hacer un breve estudio de las actuales condiciones higiénicas de Bilbao, con objeto de poner de manifiesto la mejora que en ellas se ha conseguido, merced á la ejecución de las obras de saneamiento.

Comenzaremos por examinar el crecimiento de la población, para deducir en lo posible coeficientes exactos, y que no adolezcan del defecto de los que de ordinario estampan las estadísticas.

(1) Con posterioridad á la redacción de esta Memoria se han ocupado las Cortes de los proyectos de ley de los ferrocarriles secundarios y de caminos vecinales.