

LA INDUSTRIA EN BIZCAYA



I

Ojeada histórica hasta el Convenio de Vergara

Hemos consignado con insistencia en nuestros libros y opúsculos que la prosperidad de las naciones y comarcas requiere, como factor imprescindible, el vigoroso desarrollo de los intereses materiales. En donde brotan las fuentes de la producción, se desenvuelve el trabajo, aumenta rápidamente el vecindario, surgen por ensalmo los centros urbanos y se multiplican los medios de transporte terrestres y marítimos.

El desconocimiento de este principio fundamental por los gobernantes españoles durante los reinados de la caca de Austria; su escasa atención álaapertura de caminos y canales; el sistema de monopolio de un solo puerto para el comercio con el Nuevo Mundo; las restricciones reglamentarias y los errores incomprensibles de la política económica aquí aplicada, muy opuesta á la que regía á la sazón en otros países más previsores, contribuyeron con el atraso de la agricultura supeditada á la ganadería, la escasez de industrias, desprovistas de amparo, y la pobreza nacional, al derrumbamiento del gigante con piés de barro de nuestra insostenible supremacía.

De las ricas minas de hierro de Somorrostro, ce exportaba por mar en el siglo X la vena dulce, extraída en galerías, hácia los puertos de Bizcaya, Guipúzcoa, San Juan de Luz y Bayona, pero al propio tiempo se beneficiaba en los vericuetos del señorío durante los tiempos medioevales, en hornos extendidos por los bosques, haciéndose á brazo todas las faenas.

El hierro bizcaino adquirió renombre por su buena calidad, y se enviaba, no solo á algunos reinos de España, sino á Francia, Inglaterra y los Países Bajos.

Estas minas inspiraron á Tirso de Molina una octava dedicada á los bascongados que termina en estos términos:

«Montes de hierro habitan, que á estimallos,
valiente en obras, y en palabras mudo,
á sus miradas guardáredes decoro,
pues por su hierro, España goza su oro».

En la primera mitad de la XV centuria se utilizaban los saltos de agua como fuerza motriz para mover los martillos ó mazos, trasladándose las ferrerías á las orillas de los ríos y arroyos. Destinábase el hierro á aperos de labranza, armas blancas, anclas y demás efectos para la construcción de naves.

Esta adquirió algún vuelo con el invento de las armas de fuego y el poderío de España, derivado de la unión de las Coronas de Castilla y Aragón, época en la que se concedieron primas ó acostamientos por los Reyes Católicos á los buques de más de 600 toneladas. Existía á la sazón en Bizcaya la fabricación de cañones, según lo demuestra la Carta Real Patente suscrita por D. Fernando en 1489, en la que daba algunas Ordenes relativas al transporte en carros de «ciertas lombardas é otras armas é artillerías para llevar al Reino de Sicilia.»

A principios del siglo XVI había en Bizcaya más de 50 ferrerías, con una producción de 80.000 quintales, y al finalizar aquel siglo contaban entre el Señorío y Guipúzcoa 300, elaborándose anualmente unos 300.000 quintales. Había astilleros en Pasajes, Orio, Lequeitio, Bermeo, Bilbao y las Cuatro Villas de Santander; pero los embargos de naves mercantes hechos sin escrúpulo, y la derrota de la Armada Invencible, que contaba 58.000 toneladas y 20.000 hombres, arruinaron á los armadores bascos.

La postración de España durante el siglo XVII no fué propicia para el progreso industrial, y sólo arrojaba el censo de Bizcaya en el año 1704, 56.145 habitantes.

El entronizamiento de la Casa de Borbón se señaló por vientos de renovación y de progreso, hallándose penetrados los Ministros de Fernando VI y Carlos III de ideas más levantadas que sus predecesores respecto de la misión del Estado en materias de industria y comercio.

Desapareció el absurdo sistema de la Monarquía española, que ni

construía las obras públicas á expensas del Tesoro, ni consentía en las provincias castellanas la existencia de organismos regionales que atendiesen á sus necesidades privativas, habiéndose retrasado entre nosotros siglo y medio respecto de Francia la construcción de carreteras por el Estado.

Sólo se mantuvo la descentralización en las regiones aforadas del país basco-nabarro, en donde desarrollóse tal modo el espíritu de iniciativa y las energías locales, que se adelantaron al resto de España en la apertura y cuidado de sus caminos y en la construcción de puertos, mereciendo especial mención los extensos muelles de encauzamiento de la ría de Bilbao, ejecutados por medio de arbitrios concedidos al Consulado ó Casa de Contratación.

Contribuyó eficazmente al progreso de Euskaria durante el siglo XVIII la *Sociedad Bascongada de Amigos del País*, la primera fundada en España, y que fué tan ensalzada por el Conde de Campomanes en su célebre *Discurso sobre la industria popular*. Se despertó, sin duda, la vida en Bizcaya, porque no hay mejor barómetro para juzgar de la prosperidad de una comarca que el aumento de población, y el censo del Señorío arrojaba 111.436 almas en 1797, con aumento de 55.291 durante aquella centuria.

No obstante, sólo contaba Bilbao 8.107 habitantes en el año 1800. Consistía su comercio en la salida de lanas, curtidos, hierros y algunos otros artículos para América, y recibía géneros coloniales, así como bacalao, tejidos, aceite y otras remesas procedentes del Norte de Europa.

Había en las márgenes de la ría y en la provincia algunos astilleros, cordelerías, fábricas de anclas, talleres de hierro martillado y de calderas de cobre; pero las industrias se hallaban montadas en pequeñísima escala, siendo también muy modestos los servicios municipales de la capital de Bizcaya.

Las guerras con la República francesa y con Inglaterra, la de la Independencia, la serie de disturbios que se sucedieron durante el reinado de Fernando VII y la guerra civil de los siete años, detuvieron de nuevo el progreso del país, precisamente en la época en que el procedimiento indirecto para la fabricación de hierro había causado una revolución en las naciones extranjeras.

No obstante, se aprovecharon en Bizcaya los intervalos de relativo sosiego para extender la red de carreteras, mediante el sistema de em-

presas, á las que la Diputación foral concedía determinados portazgos y arbitrios sobre las bebidas, para responder con sus rendimientos al servicio de intereses y amortización de capital de establecimiento.

PABLO DE ALZOLA.

A SA MAJESTÉ ALPHONSE XIII, ROI D'ESPAGNE

Jeune Roi, permettez qu'un modeste poète
De ce pays de France où régnaient vosaieux,
Vous salue au passage et bien haut vous souhaite
Tout ce que sur le trône on peut rêverd'heureux.

A peine vous sortez d'une enfance inquiète
Que d'un vaste royaume illustre et généreux
Vous vous trouvez le chef que Dieu mit àsatête
Et que, fils des Bourbons, vous êtes digne d'eux.

Aussi, pour bien remplir le rôle magnifique
Que vous a dans ce monde assigné le destin,
Que Dieu verse sur vous les trésors de sa main,

Et qu'à jamais l'écho de la clameur publique
Dise: «Par ses vertus, par les faits accomplis,
Il fut le plus grand roi de notre beau pays!»

ANDRÉ CHADOURNE,
Officier de l'Instruction publique,
Avocat de Saint-Pierre.

A Saint-Sébastien, le 14 Août 1902.



LA INDUSTRIA EN BIZCAYA

II

Reinado de Isabel II y periodo revolucionario

Entre las franquicias del país basco-nabarro estaba comprendida la de los derechos arancelarios para los géneros extranjeros destinados á la región, hallándose situadas las aduanas en las fronteras de Castilla. El espíritu tradicional de las Diputaciones forales había mantenido con firmeza tal estado de cosas, que permitía la libre entrada de los artículos que consumen los habitantes de las provincias. Pero el ilustre Conde de Peñaflorida, fundador de la *Sociedad Bascongada de Amigos del País*, combatió enérgicamente en el siglo XVIII aquella doctrina afirmando que «más valía vestirse con la marrega de Anzuola por los beneficios que reportaba al país, que con el paño fino de Aveyille; debiendo suprimirse las barreras que cortaban el vuelo á la industria bascongada».

Hallábanse divididas las opiniones, reclamando el traslado de las aduanas á la orilla del mar, especialmente los pueblos de Nabarra y los comerciantes de San Sebastián, cuando por decreto de la Regencia

dictado por Espartero á raíz del levantamiento de 1841, dejó en suspenso el régimen foral y ordenó la desaparición de las aduanas interiores, que era realmente necesaria para el desenvolvimiento fabril de Bizcaya.

Por efecto de tan prolongados trastornos se había retrasado considerablemente el progreso industrial. Se estableció en España el primer horno alto en Marbella en el año 1832. Los señores Ibarra y Compañía fundaron en 1847 la fábrica de hierro *Nuestra Señora de la Merced*, situada en Guriezo, provincia de Santander, con un horno alto que trabajaba con carbón vegetal y viento frío, y tres trenes pequeños de laminación. En 1841 se estableció cerca de Bilbao la fábrica llamada *Santa Ana de Bolueta*, instalándose en la misma ocho años después tres hornos altos de pequeñas dimensiones, que trabajan con carbón vegetal.

Para dar mayor amplitud á su industria y situarla en mejor emplazamiento que Guriezo, emprendieron en 1855 los señores de Ibarra la construcción de la denominada *Nuestra Señora del Carmen* en Baracaldo (Bizcaya), junto á la confluencia del Galindo y la ría de Bilbao, que se dedicó á preparar el hierro por los sistemas Chenot y Tourangiu.

Existían también en 1860 las fábricas *La Purísima Concepción* de Astepe, *San Bartolomé* de Miravalles, *San Juan* en Usánsolo y *Santa Águeda* en Baracaldo. Producía la primera unas 1.500 toneladas de hierros laminados y las tres últimas arrastraron una vida lánguida y tuvieron que cerrarse.

Las antiguas ferrerías habían desaparecido, existiendo á la sazón algunos pequeños talleres, en donde se preparaban ciertos artículos derivados, á los que proporcionaban trabajo los astilleros de buques de vela, que aún se conservaban á favor del derecho diferencial de bandera. Había entonces en Bizcaya algunas fábricas de harinas y de curtidos.

La excelente calidad de los minerales de Triano para la fabricación de aceropor el sistema Bassemer aumentó rápidamente su demanda, y las facilidades de todas clases que ofrece á los extranjeros la legislación española, indujo á los fabricantes ingleses, alemanes, franceses y belgas á interesarse en las propiedades mineras de Bizcaya.

La Diputación del Señorío había ejercido desde épocaslejanas una intervención directa en el tráfico minero, en su transporte y embarque,

ora fuese por mar ó por tierra, que conservó aun después de implantada en Bizcaya, en 1825, la legislación general de minas del Reino, que exigía la concesión real, manteniendo el Gobierno foral ciertas funciones y tributos sobre la mena.

Pidió en 1856 una persona extraña al país la concesión del ferro carril minero de Triano, lo cual originó profunda alarma en Bizcaya por los intereses creados que lastimaba, y la ingerencia de la empresa foránsea en un negocio realizado desde época inmemorial bajo el amparo y vigilancia de las autoridades del Señorío.

Entablóse una lucha tenaz entre las mismas y el peticionario, que después de largas vicisitudes se zanjó mediante la compra de la concesión por la Diputación foral, la cual construyó el ferrocarril, que se empezó á explotar el año 1865.

Se inauguró en Junio el arrastre de minerales, transportando la línea durando el ejercicio 10.845 toneladas, y fué creciendo paulatinamente hasta 93.253 toneladas en 1868.

En el reinado de Isabel II se construyeron las principales arterias de la red española de ferrocarriles, y como Bilbao quedase apartado de la línea general de Madrid á Irún, se allegaron capitales propios reunidos con gran patriotismo para abrir la línea de Tudela, que empalmó en Miranda con la del Norte, medio de transporte imprescindible para que Bizcaya entrase de lleno en las corrientes del tráfico y pudiera desenvolver su comercio. La zona de la ría férrea enclavada dentro de la provincia sólo media 27 kilómetros, que unidos á los ocho kilómetros del ferrocarril minero de Triano, constituían á la sazón la pequeña red de 35 kilómetros dentro del Señorío.

El arrastre por la línea de la Diputación creció sucesivamente hasta 363.713 toneladas de mineral embarcadas en 1873, por separado de lo que conducía en carros á los cargaderos, á favor de los elevados precios de aquella época.

Cuando era mayor el auge del negocio de minerales y se construían otros ferrocarriles destinados al mismo objeto: estalló la funesta guerra civil, que originó la suspensión del movimiento en la línea de Triano durante dos años y medio, contados desde el 16 de Agosto de 1873, causando daños incalculables á las provincias bascas y á la madre patria.

No fué el periodo revolucionario favorable al progreso industrial de esta comarca porque al derrumbamiento del trono de San Fernan-

do siguió una serie interminable de perturbaciones; se desquició la Hacienda con medidas impremeditadas; no era alentador el encumbramiento de los apóstoles del libre cambio para que se invirtieran capitales en nuevas fábricas, y la supresión del derecho diferencial de bandera dejó desiertos los antiguos astilleros de la ría de Bilbao.

PABLO DE ALZOLA.

KRESALA



IX

Gure gasteak

Eztaukadaz astuta Angel da Mañasi. ¡Bai zera astuta! Euren ipuñak esateagatik artu badot esku artean darabiltan arloa.

Ara emen euren barri batzuk.

Itsasoraterik izan etzan goiz baten, Anjelek tsibi korañak egiten ziarduala, bere ama Tomasa Andiak, etseko arazoetan ebillen bitartean, bera (ama) zarra zala ta, lan asko egiña, nekatua ta osasunean biguna be bai ta, ona izango litzatekeala etsera andre giste bat ekartea esa-
eutsan....

Anjel irribarrez gelditu jakon, ezer erantzun barik.

Eta ama orrek jarraitu eban ostera:

—Zure biotzeko atean eztau oindiño iñok deitu, ta orregaitik eztozu zeuk bere iñori oles edo *jeupada* bat esateko asmorik artu izan. Baña zerbait egiteko garaian zagoz, da begiz jota daukat nik gureztat ondo datorren neskatillatsu bat.

Anjelek, korañera makurturik eukan burua jasota, begirada bate-gaz ¿zeinda? itandu eutsan bere amari.

Ta onek, semeak zer itandu gura eban igarri orduko.

—Antoni errota da—esaeban—Mari errotaren alaba zarrena.

Barriro makurtu eban Anjelek burua, korañera, ta amak, okerkera begira jaokon baña, ezin eutsan semeari esagutu zelan artu eban albistea.

LA INDUSTRIA EN BIZCAYA



III

Factores que han contribuido al progreso industrial desde la Restauración

La base fundamental del adelanto fabril consiste en el sosiego público, que faltó en España hasta que Alfonso XII, al frente del ejército, arrolló las huestes carlistas, pacificando el país, sin pactos ni convenios humillantes.

Claro está que en una nación tan minada por los agitadores políticos habían de surgir nuevos intentos para provocar algaradas contra las Instituciones; pero su fracaso demostró que faltaba ya el ambiente propicio para las turbulencias, empezando España á seguir los derroteros de los países civilizados que abominan de las luchas civiles.

El ilustre Cánovas del Castillo supo imprimir á la Restauración un espíritu de amplia tolerancia, que ha resultado fecundo en bienes, y combatió al frente del partido que acaudillaba las rebajas arancelarias prometidas en la ley Figuerola de 1869. Se convirtió en adalid de la producción nacional, demostrando su convencimiento en el terreno doctrinal en un célebre folleto, y llevó á la práctica sus ideas al promulgarse el Arancel de 31 de Diciembre de 1891. Cuando dos años después se concertó el Tratado con Alemania en condiciones tan lesivas para España, qué se trataba de perpetuar un pacto, según el cual, nos vendía siete veces más que sus compras, dirigió el movimiento de protesta de las fuerzas productoras, lográndose con la derogación del convenio, que en el quinquenio de 1895-99 haya descendido el nivel de la balanza con el Imperio á la proporción de 3 por 1 en vez de 7 por 1.

Tuvo también el señor Cánovas la energía suficiente para dictar la ley de Septiembre de 1896, que derogó el sistema de franquicias y de exiguas tarifas especiales para el material de ferrocarriles, sacando á la

industria siderúrgica de la humillante situación en que se encontraba y abriéndola camino para su fomento y desarrollo.

Con los beneficios de la paz y estas medidas, ha surgido en Bizcaya una industria vigorosa y potente, aquí donde no había más que contadas y modestas fábricas hace veinticinco años. El impulso inicial de las explotaciones mineras fué anterior, y si algo hay que lamentar es su excesivo vuelo, porque cuando éstas se desarrollan con capitales extranjeros, dejan escasas ventajas al país, en comparación de la riqueza positiva que desenvuelve la instalación de numerosas industrias al beneficiar y transformar sucesivamente las materias primas.

El progreso de esta región durante el cuarto de siglo que media desde la Restauración, y especialmente en los diez y seis años de la Regencia de doña María Cristina, ha sido insólito, y se manifiesta ostensiblemente en el acrecentamiento de la población de Bilbao y de la provincia, en las construcciones urbanas del Ensanche iniciado en 1878; en los edificios públicos; en la red de ferrocarriles y tranvías; en la canalización de la ría; en las obras gigantescas realizadas en el Puerto exterior; en el desarrollo de la marina mercante y del tráfico marítimo; en las empresas creadas hasta con exageración y en toda clase de manifestaciones de una vida lozana y exuberante.

Mas al lado de las circunstancias favorables antes enumeradas que han contribuido á preparar esta transformación rápida, ha sufrido España contingencias adversas con las insurrecciones coloniales y la guerra con los Estados Unidos.

Fuimos contados los españoles que anunciamos la conveniencia de *liquidar* nuestro deplorable negocio cubano, lo cual nos hubiera ahorrado grandes quebrantos; pero la Nación se ha repuesto más pronto de lo que pudiera esperarse de la pérdida de aquel mercado con el desarrollo rápido del consumo interior, estimulado por la industria azucarera y otros elementos de vida implantados desde la pérdida de las posesiones ultramarinas.

Como por el sistema de franquicias para los ferrocarriles y la maquinaria se consumía en aquellas colonias poco hierro peninsular, apenas se notó su falta en la industria siderúrgica. En cambio, era importantísima la exportación de tejidos catalanes hacia las Antillas y Filipinas, y no obstante lo que han disminuído las remesas, aquella industria elabora actualmente mayores cantidades que antes de la guerra.

En efecto, las entradas en la península han sido:

ÉPOCAS	Algodón en rama	Lana en rama
	<u>Toneladas</u>	<u>Toneladas</u>
Promedio de 1890-94.	59.746	2.708
Año 1899	86.461	3.217
» 1900	66.199	2.878
» 1901	77.887	3.097

que son las primeras materias más importantes para la fabricación de tejidos.

La reposición de los viñedos franceses dañados por la filoxera, ha reducido considerablemente la exportación de nuestros vinos á la vecina República, pero ha debido compensarse, en gran parte, la falta de aquel mercado por el desarrollo del consumo interior, á juzgar por los siguientes datos consignados en la Memoria del Consejo de Administración de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, correspondiente al año 1901.

Se enviaron á Francia en 1891 9, 60 millones de hectólitros de vino que se han reducido á 1,00 millón en el año último. En cambio, los transportes del mismo artículo que produjeron á la Compañía 13,61 millones de pesetas en 1891, han dejado 9,43 millones en 1901, lo cual revela un ingreso superior al obtenido por igual concepto en 1892, cuando todavía se enviaron a Francia 5,68 millones de hectólitros, y un descenso respecto del periodo álgido de nuestros recursos al extranjero solamente del 30 por 100.

Otra nota desfavorable han consistido en la fuerte subida de los cambios en los últimos diez años.

Nos alejaría de nuestro propósito el engolfarnos en analizar las causas que han producido la depreciación de la moneda española; pero tampoco puede excudarse el silencio acerca de un fenómeno tan transcendental en la vida económica.

Ha influido, sin duda, el derroche de tres años de guerras coloniales en el empobrecimiento nacional; pero las causas genéricas son mucho más hondas y antiguas. Son el epílogo de una elaboración lenta de muchos años y la resultante de las revueltas políticas, de las contiendas civiles, del déficit de los presupuestos, de los empréstitos hechos en el extranjero, de la emigración del oro, de los lirismos en la política económica y de la indolencia nacional, que entregó en ma-

nos exóticas varios factores importantes de la riqueza. A ellos pertenecen las arterias de la red de ferrocarriles, varias minas entre las más valiosas, muchos vapores de la flota mercante que conduce nuestros productos y una suma importante de los títulos de la Deuda, como el exterior y las Cubas, calculándose en 4.000 millones de pesetas el capital extranjero invertido en España.

Se dirá que sin su concurso sería más ostensible nuestro atraso; lo cual es exacto; pero en la hora de las lamentaciones originadas por la subida de los cambios es menester resignarse, considerándolo como mal menor, y esperar con paciencia el remedio, más que de los curanderos que tratan de *sanear* la moneda, del único camino seguro y definitivo para la emancipación nacional, que consiste en el rescate y desarrollo de la propia riqueza por el trabajo perseverante y la reforma de nuestra imprevisora legislación, en lo que sea necesario al fin apetecido.

PABLO DE ALZOLA.

INTERESES AGRÍCOLAS

Experiencias de patatas en la Escuela Práctica de Agricultura de la provincia de Álaba

Parcelas de comparación.— Se establecieron seis parcelas de 100 metros cuadrados para ensayar 29 variedades de patatas en la forma siguiente:

1.^a *parcela.*— Todas las variedades con una estercoladura de 20.000 kilogramos por hectárea. Se sembraron iguales cantidades de cada variedad y enteras.

2.^a *parcela.*— En las mismas condiciones, variando el abono, que fué de 5.000 kilogramos de estiércol y 1.000 kilogramos de superfosfato de cal por hectárea.

3.^a *parcela.*— En las mismas condiciones, con el abono mineral siguiente, por hectárea:

150 kilogramos de sulfato de amoniaco.

650 » de superfosfato de cal.

250 » de cloruro de potasa.

4.^a, 5.^a y 6.^a *parcelas.*— Se sembraron por su orden con las mis-



LA INDUSTRIA EN BIZCAYA

IV

Fábricas de Bizcaya

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 bizcaina 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 Chávarri Hermanos, otra fábrica importante, titulada *Bizcaya*, 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 *Bizcaya* de cinco en cinco años.

AÑOS	Producción de lingote Toneladas	Ventas de lingote Toneladas	Ventas de hierro y acero laminado Toneladas
1882	Se ignora	9.459	9.673
1885	55.818	23.861	9.565
1890	178.360	96.447	77.824
1895	158.086	78.976	67.258
1900	198.078	64.473	103.687
1901	208.000	73.817	102.899

El Arancel de 1891 influyó poco, en un principio, para aumentar el consumo de productos laminados por las franquicias vigentes del 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 toneladas, 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 compe-

tencia, 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 altos hornos en Sestao, a 10 kilómetros de Bilbao, que terminó el marqués de Mude-la, empezando á funcionar en 1883 con el nombre de *Fábrica de San Francisco*. Funcionan actualmente dos hornos, produciendo unas 4.000 toneladas de lingote.

Posee esta importante factoría las excelentes máquinas y taller de artillería, de los *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*, *Bizcaya* 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 la 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.

Chávarri, 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 hojalatas. 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. Federico Echevarría 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 1885 y emplea 200 obreros.

Compañía Euskalduna de construcción y reparación de buques. Fundada en 1901. Capital 5 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 un capital 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 Trefilería, Cablería 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 140 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.

SantaÁgueda, en Baracaldo. Fábrica de alambres. Emplea 83 operarios.

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

Fábricas de los señores Pradera Hermanos y Compañía, de San Vicente de Izaguirre en Galdácano. Son dos: una de chapas, barras y otros artículos de cobre y latón fundada en 1840, que se ha ampliado y transformado recientemente con excelentes trenes y maquinaria moderna. La segunda es de tornillos, instalada en 1885, que fué la primera de su clase de las cinco que hoy existen en España, y que ha adquirido gran desarrollo desde las reformas arancelarias, fabricando unas 1.000 toneladas anuales de tornillos. Ocupan estas Fábricas 150 operarios, que aumentarán en breve con la instalación de cobres electrolíticos y sus derivados para transmisiones eléctricas.

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

Mendizabal y Heredia, Durango. Elabora puntas de París, cadenas, hebillas, tirafondos, Sartenes hechos á máquina y otros artículos.

Hay además en Bizcaya otras 65 fábricas y talleres de fundición, metales, camas, reparación de buques, construcciones, armas, platería, orfebrería y manufacturas 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 *Bizcaina* y la del *Cadagua*, fusionadas recientemente con algunas otras en la *Papelera Española*. Representan aquellas 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. Saritos 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 *Ceres*, 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, mosaicos, cerámica, cal y yeso, 22; de sierra de madera cinco, montadas todas en gran escala, y hay otras muchas de abonos, alquitrán, cajas de cartón, cerveza, coches, curtidos, chocolates, di-

namita, jabón, licores, mobiliario, naipes, productos químicos, pavimento de madera, piedra artificial y vidrio.

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

PABLO DE ALZOLA.

LA INDUSTRIA LECHERA Y LOS BASCOS EN LA ARGENTINA



Hoy que por todas partes se tributan alabanzas y se cantan himnos á la gran industria del porvenir en la provincia de Buenos Aires, y en una gran parte de la República Argentina; hoy que se ha llegado á reconocer que se estaba perdiendo anualmente una colosal fortuna. con el desaprovechamiento del producto más rico, más sano y más universalmente utilizado para la vida; hoy que. al fin nos apercebimos de que no puede concebirse contrasentido mayor que la importación en grande escala de queso extranjero en el país de la leche: hoy que por último, nos disponemos á corregir semejantes aberraciones, convirtiéndonos de importadores en exportadores, entregando al consumo del mundo una serie de productos que aún no se utilizan sino en parte infinitesimal, comparados con la suma total de que es capaz la República, es llegado el momento de hacer justicia retrospectiva á mis paisanos, los verdaderos creadores de este presente y de este porvenir que tantas maravillas promete para un término no lejano.

Y en esto es seguro que no ha de haber dos opiniones; es seguro que nadie disputará á los bascos la paternidad de la rica industria; y que por el contrario habrá unanimidad de votos en favor de la aseveración del gaucho aquel que decía: *Si no fuera, por los bascos, amigo, entuavía estaríamos aquí sin saber qué gusto tenía la leche criolla.*

¿Me pondré á enumerar los apellido? bascos que han creado tan importante industria?

LA INDUSTRIA EN BIZCAYA

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	740
1887	50.772	1.804
1897	73.192	2.242
1900	82.306	3.371

CENSO DE BIZCAYA

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	311.361	7.318

Acusan ambos estados un acrecentamiento rapidísimo durante la Regencia, y mas especialmente desde el término de las guerras coloniales. Como solo mide Bizcaya 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 TRANVÍAS

AÑOS	En explotación — Kilómetros	Aumento anual — Kilómetros	OBSERVACIONES
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 Churruca, 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 Bizcaya y del Ayuntamiento de Bilbao, han ascendido éstas a 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 contra-muelle que abrigan 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
1901	12,90	35,44	48,34

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

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.

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	3.284.740	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	52.703	137.312	190.015

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

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

AÑOS	Millones de pesetas
1850	4,11
1860	5,51
1886	9,97
1901	10,09

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	109	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 Bizcaya 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.

PABLO DE ALZOLA



es aplicable á los españoles en provincias y territorios de diferente legislación civil. Tal es el precepto contenido en el artículo 14.

Es decir, que se proclama la división legislativa, que impone la aplicación de los estatutos entre ciudadanos españoles según la comarca en que viven ó crean relaciones jurídicas, regulándose los derechos de los catalanes en Castilla, de los castellanos en Cataluña, de los aragoneses en Navarra, etc., etc., como los de los extranjeros en España; debiendo prevalecer el criterio del derecho internacional privado, en la resolución de los problemas originados con motivo de las variadas reglas que, en distintas regiones, imperan sobre una misma materia.

Y como quiera que es práctica consuetudinaria, en Guipúzcoa, el uso del papel blanco para redactar toda clase de instrumentos públicos, es evidente que el testamento ológrafo otorgado en tales condiciones, no puede ménos de revestir perfecta validez y eficacia legal.

MANUEL GOROSTIDI.

(Se concluirá)

LA INDUSTRIA EN BIZCAYA



NUEVOS RUMBOS

Queda demostrado que el lapso transcurrido desde la Restauración, y más especialmente el período de la Regencia, ha sido en Bizcaya, 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 transito 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 proximi-

dad de la ría de Bilbao, adquirió un vuelo rápido, impulsando el afán de lucro á la explotación intensa y hasta codiciosa de las minas.

Hallábase Bizcaya 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.

Compárese 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 Bizcaya, en vez de comenzar veinte años hi con vida anémica, que solo 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 prolongara 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 a desenvolver, por medio de primas, la construcción de buques en astilleros españoles, imitando el ejemplo de Francia, Italia, Austria-Hungría, 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 a 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.

Las 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 tierras 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 los que aparecen:

	Millones de pesetas
Carbones mineral y cok	86,10
Metales y sus manufacturas.	34,95
Material de ferrocarriles con tarifas especiales	17,30
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
Tabacos	25,20
Total	580,67

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 hor-

nos altos de gran capacidad. Para todo aquello en que sea factible debemos procurar con empeño la amancipación, dando impulso á la explotación de las cuencas nacionales, á la construcción de vías férreas y de cargaderos, para salir de la raquítica situación carbonifera 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 Bizcaya* del taller para fabricar ejes y ruedas de ferrocarril, así como la 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 reconstrucción 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 muy sencilla.

El metro cúbico de madera ordinaria que vale, según las tablas oficiales, 67 pesetas, adeuda con arreglo al Arancel cinco 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 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 61,48 millones, de los que representa el calzado 14,40. Durante los tres últimos años se ha importado ganado vacuno por valor de 30,37 millones y como se ha exportado por 17,89 ha resultado un excedente de salida de 12,48 millones, o sea 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, a 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 estos datos tomados de los *Resúmenes mensuales de la Estadística del Comercio exterior* hay bastantes omisiones, entre otras, la del material que introduce en grande escala el Ministerio de la Guerra que por cierto se distingue por el escaso apoyo que presta á las industrias privadas nacionales.

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 D.^a María Cristina, un período 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 D. 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, ferro carriles secundarios y caminos vecinales; pero estudiadas con buen juicio y considerando como factor esencial el concurso de las entidades locales ó del espíritu de empresa en todas estas obras, planteadas además, de manera que comprometan el porvenir de la Hacienda.

Es preciso que los Gobiernos civiles, las oficinas de correos y telégrafos y las dependencias de Hacienda se instalen en las provincias *con decoro*, construyendo paulatinamente edificios de propiedad del Estado ó levantados por particulares mediante contratos basados en la reversión al término del plazo convenido. Este plan completo de reformas requerirá la realización de un empréstito, mas se debe tener cuidado de no autorizarlo hasta que se refuercen los ingresos del Tesoro con una suma bastante holgada para atender á los intereses y amortización de las cantidades necesarias al desarrollo del plan indicado.

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

Entre estas, 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 *Gaeeta*.

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 184 millones.

La contribución de inmuebles, cultivo y ganadería, se valora en 110,76 millones de la riqueza rústica, 47,32 de la urbana, 4,73 de la décima de recargo extraordinario que aún pesa sobre ésta propiedad, más el 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 capitulación, 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 hácia el nuevo régimen, con la circunstancia agravante de que no se abaratarían de modo sensible los precios de los artículos de consumo.

Los Ayuntamientos no cuentan apenas con otros recursos y las Diputaciones arrastran una vida anémica en España, por basar sus ingresos solamente en el repartimiento entre los pueblos, de modo que cualquier reforma impremeditada acarrearía la bancarrota de la Administración local, un quebranto enorme para el Tesoro y la ruina de la propiedad urbana, porque no podría pagar el inquilino un recargo considerable en la renta actual.

La creación del Instituto del Trabajo ha suscitado también cierta alarma en algunos fabricantes. La Dirección general de Agricultura, Minas, Industria y Comercio, que no se ocupa apenas de materia industrial, ni publica estadística alguna de nuestros establecimientos fabriles, va á formar con el nuevo organismo en todo lo que se relaciona con el personal obrero y las huelgas.

No debe olvidarse que tenemos todavía en España una producción escasa é insuficiente, como lo demuestra la balanza económica. Aquí nos encontramos en el período en que se debe procurar la formación de capitales y el rescate posible de la riqueza, que se encuentra en manos de extranjeros. Su cuantía y la asociación en los *trusts* colosales ha determinado ya la supremacía de los Estados Unidos de América, que acaparando muchas empresas europeas marítimas é industriales, tiene tan alarmados á los publicistas y hombres de negocios británicos y alemanes.

Los españoles nos hallamos, por nuestro corto abolengo en todo lo concerniente á las manufacturas, al personal técnico y á la pericia de los obreros, bastante distantes de los países que nos precedieron en las lides del trabajo. Por estas causas, no se podrá llegar aquí repentinamente á todos los refinamientos conseguidos al cabo de siglos en otras naciones, y los Poderes públicos deben inspirarse en los delicados problemas sociales, en temperamentos de prudencia y de armonía, con absoluta imparcialidad entre los factores que cooperan á la producción española.

No puede hacerse la tortilla sin huevos, ni precede nunca la crítica al cuadro ó al drama, sin perjuicio de lo cual, debemos cooperar todos con empeño verdadero, en la medida de lo posible, al mejoramiento de la clase obrera y de ciertas capas de la clase media que sufren en silencio las mayores angustias.

Incumbe á los ricos y á los directores de la sociedad española en el nuevo reinado una parte más activa y fecunda en el progreso nacional. La filantropía y generosidad está haciendo prodigios en los países anglo-sajones, no solo para fundar establecimientos de beneficencia, sino de cultura, levantados por una prodigalidad asombrosa, con objeto de fomentar la enseñanza en sus diversos ramos. He aquí una de las muchas ventajas de la riqueza. cuando se une á la alteza de miras para emplearla con provecho.

Hace falta en España una propaganda activa para despertar el patriotismo, ó sea el amor á lo privativo, que es doblemente necesario en los países que tienen desnivelados sus cambios. Los fondos del Estado, de la Casa Real y aun de las personas acaudaladas deben invertirse en el país, teniendo cuidado de que sean nacionales como sucede en todas partes, los premios concedidos para las carreras de caballos, regatas, juegos florales, etc., y si las industrias artísticas no

produjesen todos los objetos primorosos adecuados al objeto puede suplirse en ciertas localidades con cuadros al óleo que abundan en la península, auxiliando con tales estímulos á los pintores como se hace en Italia. Aun los viajes de recreo de los españoles contribuyen á despreciar la moneda y debían restringirse en lo posible mientras los francos estén tan altos.

Al dar término á este rápido bosquejo del adelanto de Bizcaya durante la Regencia, hemos de consignar que no se duerme la comarca sobre sus laureles.

La *Sociedad Española de Minas*, domiciliada en Bilbao, destina la suma de 30.000 pesetas á un primer concurso de proyectos, relativos á la creación de nuevas industrias, y habiéndose dirigido á la *Liga Bizcaina de Productores*, que tengo la honra de presidir, solicitando su concurso para constituir el Jurado y la realización de tan laudable pensamiento, se le ha ofrecido incondicionalmente y muy satisfecha de llevar un grano de arena al progreso del país.

Conviene que aquel ejemplo de desprendimiento tenga imitadores y que desaparezca entre los españoles la mala costumbre de denigrar lo propio y ensalzar lo ajeno, aun cuando no lo merezca.

A los extranjeros les ocurre lo contrario, porque consideran á su patria como á una segunda familia, según han tenido ocasión de comprobarlo los espíritus observadores, y el amor á lo privativo es la mejor coraza en que puede basarse la fortaleza y la independencia de las naciones.¹

PABLO DE ALZOLA.

Abril de 1902.



(1) Por error material, en la página 454 del tomo corriente figura, en vez del presente artículo, otro del mismo autor. (N.de la R.)