

IBERICA

EL PROGRESO DE LAS CIENCIAS Y DE SUS APLICACIONES

REVISTA SEMANAL

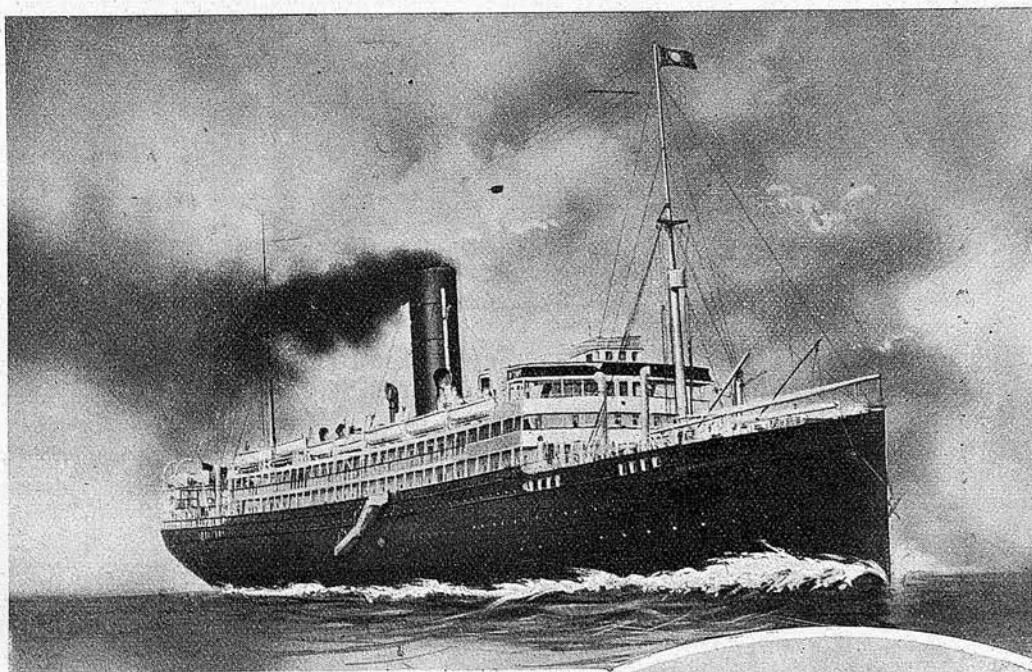
Dirección y Administración Observatorio del Ebro

(El Observatorio está en el término municipal de Roquetas, ciudad próxima a Tortosa)

AÑO III. TOMO I.

1.º ENERO 1916

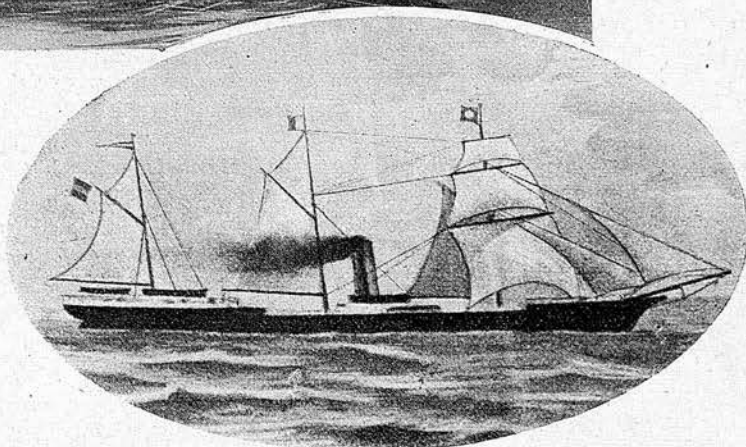
VOL. V. N.º 105



TRASATLÁNTICO «REINA VICTORIA EUGENIA»

de 10136 t. bruto y 15400 desplazamiento; máquinas combinadas alternativas y de turbinas, velocidad 18 millas; telegrafía sin hilos de alcance mayor de 1000 millas (1800 k.) aparatos de señales submarinas; lujosos salones y departamentos, etc. Con su gemelo «Infanta Isabel de Borbón» es el mejor buque que posee la Trasatlántica.

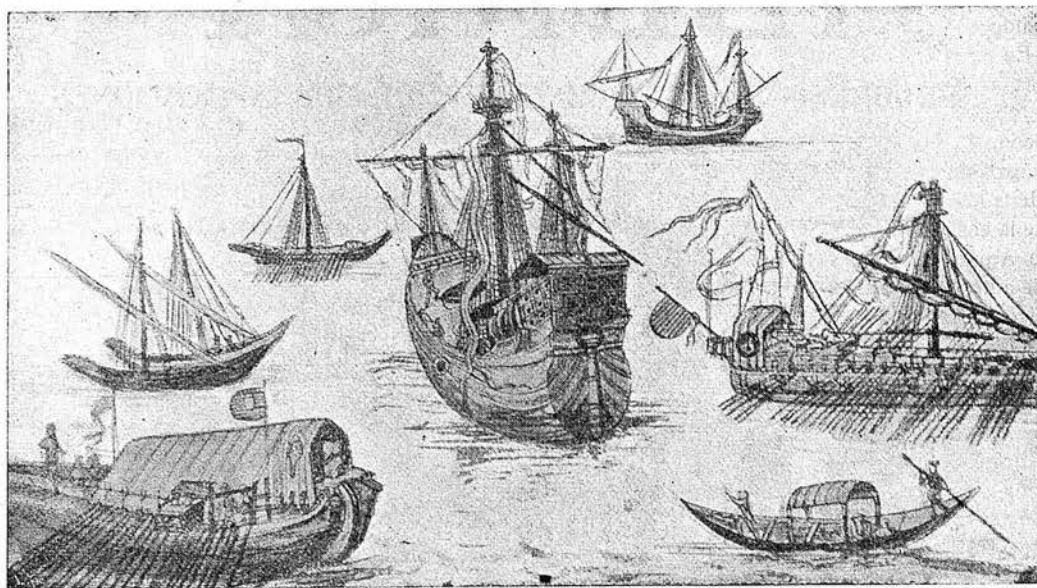
En el óvalo: El vapor «MADRID», primero que tuvo la Trasatlántica (1856) 575 t. y 9 millas de marcha.



LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA

En estos momentos en que el problema del tráfico marítimo—ya de sí importantísimo y de vital interés para la Nación—se ha complicado grandemente por el influjo de la Guerra, IBÉRICA, atenta siempre a los ideales patrióticos, ha creído oportuno dedicar a la *Marina Mercante* el primer número del año, para invitar a sus lectores a dirigir unos instantes sus miradas y pensamientos hacia el mar; hacia ese inmenso tesoro que cuando tiene abiertas sus anchurosas puertas al tráfico nacional y extranjero, todo lo anima y vigoriza, y cuando se las cierran, plantea pavorosos problemas en todas las complicadas ramificaciones de la riqueza nacional.

OBSERVATORI DE L'EBRE
BIBLIOTECA
ROQUETES



LAS NAVES DE LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA (Tomadas de su retablo)

LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA

La Marina y la prosperidad nacional - Florecimiento de nuestra Marina mercante en la antigüedad: las marinas cántabra, catalana, valenciana, mallorquina y castellana; códigos españoles de leyes marítimas; medidas para la protección de la Marina y el fomento de la construcción naval; los grandes descubrimientos geográficos - Aplicación de las construcciones metálicas y del vapor a la navegación; influencia sobre la Marina mercante española - Desarrollo de las comunicaciones marítimas regulares - Progreso de nuestra Marina mercante en los últimos años - Resurgimiento de la construcción naval e industrias afines - Nuestro porvenir

¡La Marina mercante española! ¡Con qué ufanía se recuerda su glorioso pasado! ¡Con qué tristeza se mira su decadencia actual! ¡Con cuánta esperanza puede considerarse su próspero porvenir! ¡Qué poderosa influencia ha ejercido y ejercerá en la vida nacional, y cuán claramente ha reflejado siempre el estado político y económico de nuestra patria!

Nación apta para todo género de industrias y en condiciones geográficas excepcionales para acometer toda clase de empresas navales, ha sido y es la Marina, para España, el instrumento más eficaz de vigorosa acción exterior e interior. Cuando los gobernantes y los pueblos fomentaron su desarrollo y su prosperidad, mantuvieron y acrecentaron el poderío y la riqueza de España; cuando los desatendieron, produjeron la ruina de ésta.

Unidas en la antigüedad la Marina mercante y la de guerra en una sola rama, por lo rudimentario de las ciencias y las industrias aplicadas a la navegación, a la construcción naval y al tráfico mercantil, y por la facilidad de alternar su acción bélica y comercial, pasando el buque rápidamente de ser mercante a militar, de descubridor o explorador a conquistador o pirata, o simultaneando esos cometidos, no puede ser objeto la Marina mercante en España de especial mención hasta que comienza a tener existencia propia, aunque rudimentaria,

la Marina militar, en los siglos XI y XII, donde empezaron a separarse la una de la otra; pero desde entonces se ve progresar a la mercante, con vida más autónoma e independiente cada siglo, y se nota cómo se desarrollan con ella la construcción naval, las industrias, el tráfico y la vida marítima nacional en todas sus ramas.

Y dieron desde los primeros siglos citados, los gobernantes tanta importancia a que el tráfico nacional se hiciera directo, con bandera nacional y en buque de construcción nacional, y a arraigar y fomentar las industrias navales en España, así como a que se dedicaran a ellas los españoles, para que la Marina se nutriera siempre de la propia sustancia patria; y apreciaron tanto, cómo el mar dejaba de ser, merced a la Marina, elemento de separación para ser lazo de relación y unión entre las naciones, que la fuerza de las ideas económicas y de las necesidades comerciales, al propio tiempo que las razones políticas y militares, hicieron surgir con las primeras *atarazanas* y *fusterías* una Marina, cuyos hechos son siempre motivo de orgulloso recuerdo.

Los cántabros, que durante los siglos IX, X y XI, se dedicaban a la pesca de la ballena, ya a fines de este último y en los comienzos del siglo XII, comerciaban con las comarcas del Norte de Europa, muy especialmente con Francia, Inglaterra y Flandes, y llegaban por el Sur hasta el extremo Oriente en el Mediterráneo, es-

tableciendo en Sevilla y Cádiz depósitos de sus mercaderías. En este mismo siglo XII, comenzaron las flotas catalanas a surcar poderosas el Mediterráneo y a fomentar todas las industrias de mar, compitiendo en el tráfico con las genovesas y venecianas. En el Norte, ya a comienzos del siglo XIII, nació la «Hermandad de las Villas de la Marina de Castilla», formada por todas las villas de la costa septentrional de Castilla, desde la frontera de Aquitania a Portugal, *de Bayona a Bayona*, potencia autónoma, que proveía a todas las necesidades del tráfico marítimo, merced a la poderosa organización y federación de las cofradías de mareantes. Santander, Castro Urdiales, San Vicente de la Barquera y otras poblaciones de Galicia y Cantabria, competían con Sevilla, Valencia y Barcelona, y las Marinas catalana, valenciana y mallorquina, unidas a la cántabra y a la castellana, rivalizaban en el siglo XIV con las más poderosas de Europa, que traficaban lo mismo en este continente que en el Africano.

Estas actividades, eran reguladas por códigos y códigos tan memorables como el de la Villa de San Sebastián, de 1180; por el famoso *Código Catalán*, también del siglo XII, recopilado por don Jaime I de Aragón en 1258 (*Ordinationae Ripariae*) piedra fundamental de esa clase de Leyes, que rivaliza en antigüedad con las de Oleron, Trani, Amalfi, Pisa y otras; por el libro del *Consulado del Mar*, de Barcelona, también del siglo XII, aunque recopilado en el XIII (1270), compañero del *Código Alfonsino*, y por otras Ordenanzas de seguros marítimos y de contrataciones, así como por diversas pragmáticas y disposiciones que fomentaban las industrias de construcción naval, otorgándoles franquicias y privilegios, al propio tiempo que a la navegación, así como regulando las *leudas* o *señoreajes* del mar, que debían satisfacer las naves en determinados puertos nacionales.

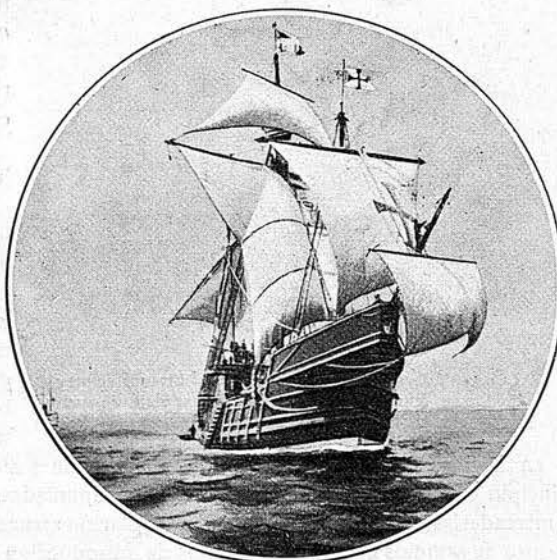
Se prohibía la exportación de mercancías del reino en naves extranjeras, mientras las hubiese nacionales; se expedían cédulas anulando los Bancos extranjeros de cambio, establecidos en España, y se acompañaba el nacimiento de la construcción naval y de la Marina mercante con una serie de medidas, entre las cuales merecen contarse, muy especialmente, las pragmáticas del siglo XV, estimulando la fábrica de naos, concediendo gratificaciones a los que las construyeren, prohibiendo la venta de navíos a los extranjeros, bajo pena de multa y decomiso, y otras que llevaron a fines de este siglo a

las Marinas cántabra, castellana, andaluza, aragonesa, mallorquina y catalana, al refundirse en una sola, la Marina española, con la unión de los Reinos de Castilla y Aragón, a la prosperidad que las debía permitir realizar a fines del mismo siglo XV y durante los siglos XVI y XVII, los actos de descubrimiento, exploración y civilización colonizadora de mayor trascendencia que registran la Historia de España y del mundo.

En la primera etapa de los descubrimientos y conquistas, que realizaron los navegantes españoles en América y Oceanía, si bien hay una fase inicial épica y heroica, en la que el sentimiento religioso va unido al nacional en las conquistas civilizadoras, y en la que las

empresas se acometen al amparo del Estado, no tarda en unirse a ella, secundarla eficazmente y a veces aventajarla, una fase más mercantil y colonizadora, en la que predomina el propósito comercial (*el velloncino de oro*), y en la que el ensanchamiento de las fronteras geográficas nacionales, va a veces precedido, siempre seguido, por un ensanchamiento de las fronteras económicas. Con el descubrimiento de América y la circunnavegación del mundo por el Pacífico, maravillosos hechos que coronan con laurel de inmarcesible gloria a la Marina española, así como con la navegación a Oceanía por el cabo de Buena Esperanza,

cambia la esfera de acción de la Marina mercante española, y siendo ya pequeño campo el Norte y Mediodía de Europa y aún el Norte y Oeste del Africa para sus empresas, se orientan éstas hacia aquellos mares y tierras que durante siglos habían estado inexplorados. Y, así como antes las diversas clases de tráfico y de navegación habían ido especializando los buques de remo para la navegación del Mediterráneo y los de vela para la del Atlántico, preferentemente, y habían ido apareciendo los diversos tipos de galeras, galeones, galeazas, galizabras, fustas, urcas, carracas, naos, carabelas, fragatas y bergantines, muy distintos estos últimos tipos de buques de los que luego se fueron conociendo con los mismos nombres, entre todos ellos fueron adquiriendo mayor preponderancia los de la marina vélica, agrandándose los galeones, naos, carabelas, urcas y fragatas, y reduciéndose las galeras, fustas y demás embarcaciones de remo, iniciándose así, dentro de la Marina, una evolución que a través de los siglos y adaptándose a las diversas necesidades de la navegación, del tráfico y de las industrias, cada día más especializadas, había de dar lugar, con la aplicación de las cons-



Naio histórica *Santa Maria*, de Colón. Reproducción hecha con motivo del IV Centenario del descubrimiento de América: La Naio entrando en Hampton Road (EE. UU.), el 20 abril 1893, al mando del comandante señor Concas

trucciones metálicas y el vapor a la navegación, y el desarrollo de las industrias, los ferrocarriles y los puertos, a los múltiples y diversos tipos de buques modernos que cruzan hoy los mares.

En los siglos XVI y XVII, culmina nuestra Marina mercante, desde los Reyes Católicos a Felipe II, y se suceden las reales cédulas y las pragmáticas, fomentando la navegación y la construcción naval, mediante la exención de derechos a las mercancías que se cargasen o descargasen para Indias; estableciendo el monopolio de este tráfico en Cádiz y Sevilla; autorizando a los extranjeros para él, sólo en compañía de españoles y con factores españoles; estimulando la fabricación de naos con *gratificaciones* o *acostamientos*, *empréstitos* o *socorros*; eximiendo su construcción de *alcabalas*; estableciendo el *derecho de tonelaje* variable con los barcos y los puertos de tráfico, especialmente americanos, y sustituyendo el antiguo derecho de *avería* o *haberia* que pagaban las colonias, por una asignación fija en proporción con la importancia de su tráfico. Simultáneamente, surgían impor-

tañentes entidades mercantiles: en Sevilla, la *Casa de Contratación* (1503), en un principio factoría esencialmente comercial, depósito de mercaderías de Indias, y luego Tribunal de Comercio y centro de estudios geográficos y cartográficos (Casa del Oceano o Casa de Indias), que completó el Consejo de Indias en 1511; y en Bilbao, el *Consulado de Comercio* (Universidad y casa de contratación), que en asuntos relacionados con el comercio marítimo, ejercía jurisdicción en todo el litoral del Norte de España, y cuyas ordenanzas, verdaderos monumentos de sabiduría mercantil, publicadas por Felipe II en 1560, alcanzaron tal crédito, que fueron adoptadas por muchos de los pueblos comerciales más importantes de Europa. Y, con las *Flotas* de Indias y las *Naos* de la carrera del Pacífico, que organizaban dos expediciones anuales, al principio, se inician rudimentariamente las comunicaciones marítimas periódicas y regulares entre España y aquellos sus dominios, donde no se ponía nunca el sol.

En los reinados de los Felipes III y IV, reducida la nación a un comercio corto y pasivo, fueron cayendo en desuso todas las disposiciones encaminadas al fomento de la navegación y de la construcción naval, y sólo se mantiene débilmente el privilegio de *preferencia* de carga para los barcos españoles sobre los extranjeros, preferencia ineficaz, pues apenas había barcos españoles cargadores que la disfrutasen.

En el siglo XVIII, dicha preferencia era además difícil de mantener, muy especialmente so-

bre los ingleses y holandeses, según hace constar Jovellanos en su célebre «Consulta sobre la Marina mercante», sin que se arbitrara ningún otro medio eficaz de estimular la navegación nacional; pues si bien Carlos IV declaró en vigor muchas pragmáticas olvidadas, desde los tiempos de los Reyes Católicos; concedió el cabotaje a la bandera nacional y reiteró la preferencia para la exportación de los productos del país a los nacionales, tales medidas no surtieron gran efecto. No así las encaminadas al fomento de la construcción naval, muy espe-

cialmente la de fragatas, urcas, pailebotes y bergantines, para la cual se aumentaron las primas a la construcción o *acostamientos*, y se concedieron exenciones de derechos arancelarios al material que en dichas construcciones se utilizara.

En el siglo XIX, y antes de la aplicación de las construcciones metálicas y del vapor a la navegación, la Marina mercante española, aunque sufrió, como es natural, las consecuencias de la pérdida del continente americano, mantuvo un modesto desarrollo, como también lo mantuvieron las construcciones navales, merced a

múltiples disposiciones dictadas para su fomento sobre las bases antes apuntadas, desenvueltas ya por la más moderna legislación arancelaria, combinando en ellas: los derechos de introducción por los buques importados del extranjero; la devolución de los derechos arancelarios por los materiales empleados en la construcción de esos buques y el otorgamiento de nuevas primas a esa construcción. Al propio tiempo, en la navegación se acentuaba el régimen de cabotaje nacional, no sólo dentro de la Península, sino con las colonias, y se iniciaba el derecho diferencial de banderas, nueva forma de la preferencia.

Contribuía mucho a mantener ese modesto desarrollo, la nueva organización que en el siglo anterior se había dado a la Marina de guerra, encaminada a dotar al Estado de elementos propios para el servicio de mar, y denominando ya «Real Armada» a las fuerzas maríti-

mas del país, cuyos elementos se producían en los Arsenal de Ferrol, Cádiz y Cartagena, de reciente creación, lo cual evitó los frecuentes embargos de buques de la Marina mercante que, con gran quebranto de ésta, verificaba el Estado cada vez que tenía que acometer una empresa marítima militar y se encontraba sin elementos para ella. A la obtención de éstos, contribuía poderosamente, en la segunda mitad del siglo XVIII, toda la industria nacional, que se bastaba para los armamentos navales, y muy especialmente las industrias siderúrgicas, que en las provincias vascongadas alcanzaban una fuer-



La nao *Victoria*, al mando del capitán Elcano, emprendiendo su regreso a España en el primer viaje de vuelta al mundo (1521)

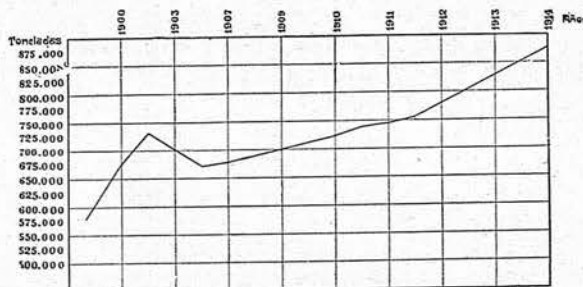


za que, creciente, ha llegado, para bien de la patria, hasta nuestros días.

Si con las expediciones anuales de *la Flota* para Nuevo Méjico, de *los Galeones* para Perú y Chile, de *la Nao* de Acapulco para Filipinas, esta última bajo la dirección exclusiva del Estado, tomaron carta de naturaleza en España las comunicaciones marítimas regulares, las mantuvieron y acrecentaron en el siglo XVIII, con América, los llamados *avisos*, y con Manila, *la Fragata* de Cádiz; tuvieron, ya en el siglo XIX, aspecto de correos marítimos más frecuentes esos servicios, desempeñados todavía por buques de vela, primero por empresas particulares y luego del Estado. Este, comenzó a verificarlos mensualmente con las islas de Cuba y Puerto Rico, con buques de madera, ruedas y locomoción a vapor en el año 1850, y los contrató más tarde, tanto para Cuba como para Filipinas, después de la apertura del Canal de Suez, con verdadero carácter de correos marítimos, ya en buques de hierro, de vapor y hélice, y en forma que después de diversas vicisitudes, desempeña hoy metódicamente la Compañía Trasatlántica con América, Oceanía y Oeste de África. Los demás, los verifican: la «Compañía de Navegación e Industria» de Barcelona, con las Canarias; la «Isleña Marítima» con Baleares, y con el Norte de África la «Compañía Valenciana de Correos de África», encauzando todas ellas las corrientes naturales del tráfico de mercancías y del movimiento de pasajeros, y contribuyendo al desarrollo de éstas con la regularidad, rapidez y frecuencia de sus servicios, que a su carácter comercial suman, además, el de postal, y, en determinadas circunstancias, el de auxiliares de la Marina militar.

Al propio tiempo que las comunicaciones marítimas regulares evolucionaban en el sentido indicado, evolucionaban, así mismo, la navegación, el tráfico mercantil y los buques, efecto del empleo del hierro y del acero en la arquitectura naval y del vapor en la propulsión, así como por las aplicaciones de la electricidad y de los motores de explosión a los diversos servicios, especializándose los buques, en forma que los veleros, lo mismo los *paquetes* de las Antillas que los *clippers*, fueron sustituidos paulatinamente por los diversos tipos de buques metálicos con propulsión interior que hoy existen. Y aun cuando en el tráfico nacional y en la Marina mercante española, no existen todavía todos los múltiples tipos que el tráfico internacional utiliza en buques aptos para el transporte de maderas o grandes piezas de máquinas o artillería, de petróleo, de carbón, de minerales, de granos, de frutas, de carnes en frío o en pie, de productos de la pesca, etc., que con intensidad y rapidez verdaderamente prodigiosas realizan el transporte marítimo en proporciones que nuestra modesta industria y escaso tráfico, así como las deficiencias de nuestros puertos y ferrocarriles no permiten alcanzar; y no hemos llegado a tener en nuestra Marina mercante, ni tenemos razonablemente por que aspirar a ello, buques para el pasaje de lujo o de emigración, como el «Lusitania» o el «Mauritania», el «Vaterland» o el «Imperator» y otros colosos del mar, no por eso ha dejado

nuestra Marina de evolucionar y progresar, si bien en progresión aritmética, mientras las otras lo hacían en progresión geométrica, en el sentido que exigía la competencia extranjera. Y aunque poco contribuyó a ello, en los comienzos de la evolución, la industria de construcción naval nacional, paralizada, durante muchos años, al extremo de que en los comprendidos entre 1880 y 1894, sólo se construyeron en España unos 40 buques, a razón de 3 por año, con un tonelaje total de 5430 toneladas, a medida que las ideas librecambistas fueron decayendo y se implantó, definitivo e intenso, un régimen protector a la navegación y a la construcción naval, de abolengo secular, por disposiciones y leyes complementarias del arancel aplicado a la introducción de buques, mediante las primas a la construcción, la devolución de los derechos arancelarios a los materiales empleados en ésta, la exclusiva del cabotaje nacional para la bandera nacional y otras antes mencionadas, y fueron perfeccionadas, al mismo tiempo, la industria siderúrgica y las metálicas derivadas de ella, anejas a la construcción naval, se inició el renacimiento. Y cuando las principales entidades y colectividades interesadas en todas esas industrias, se aunaron y concertaron sus peticiones y las concretaron ante los poderes públicos, siendo la Liga Marítima nexo de unión entre ellas, entonces, merced a la Ley de 14 de junio de 1909, harto conocida para describirla, comenzó una nueva era de reconstitución de nuestra navegación mercantil y nuestras industrias marítimas, que habían sufrido rudo golpe con la pérdida de nuestras últimas colonias de Cuba y Filipinas y las críticas situaciones por que la Península había atravesado, efecto de sus guerras civiles interiores y coloniales, al extremo de que hubo año en que no se había construí-



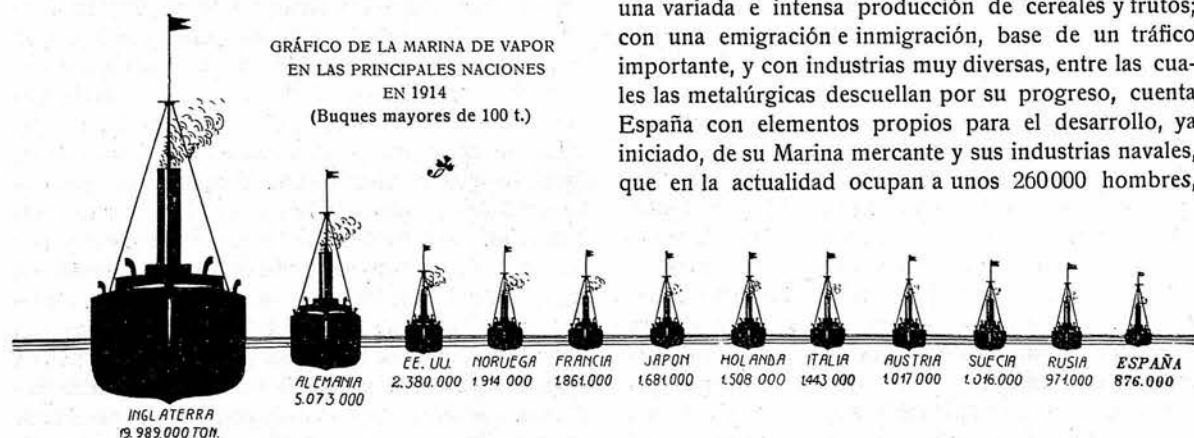
Marina de vapor de España; desenvolvimiento en lo que va de siglo (Vapores mayores de 100 ton. de registro)

do más que un solo buque de vapor, habiéndose importado del extranjero todos los que se dedicaban al tráfico nacional. Este lo verificaba la bandera española, en proporción tan desconsoladora como la de que, en la exportación de gran cabotaje, del 75 al 80 %, se hiciera con bandera extranjera, y en la de altura del 85 al 90 %, y que en la importación de dichas navegaciones, del 65 al 75 %, se hiciera también bajo pabellones competidores del nacional. Esas proporciones, por fortuna, se han mejorado en más de un 5 % para el tráfico español con bandera nacional, merced a las líneas marítimas subvencionadas y a las primas a la navegación, habiendo entrado a su vez, gracias a las primas a la construcción naval,

esta industria y todas sus afines y derivadas, en un período de franco progreso para toda clase de construcciones, desde las de pesca a las de navegación de recreo y a las de cabotaje, gran cabotaje y altura, incluso las más rápidas de navegación trasatlántica. Mas, a pesar de todo ello, aún tomamos al extranjero más buques que construimos, y pagamos a éste por fletes unas 500 000 pesetas diarias; y por fletes, carbón y buques, cerca de un millón. Nuestra Marina mercante, de vapor, aunque ha progresado en los últimos 15 años desde 575 000 toneladas a 875 609 tons. (buques de vapor mayores de 50 toneladas en 1.º enero 1915; contando todo el tonelaje de vapor y el de vela pasa de 900.000) ha descendido de ocupar el 5.º lugar en la Marina mundial, que tenía en 1894,

Tintoré, Santanderina y otras de menor cuantía, para no citar sino alguna de las que exceden de 10 000 toneladas, compiten vigorosamente con sus diversos tipos de buques con las poderosas Compañías de navegación extranjeras, en condiciones de desproporción análoga a las anteriores, y todas ellas en la desfavorable posición en que las coloca la actual situación geográfica comercial de España, para el merodeo de las marinas extranjeras a su paso en navegaciones, donde ya tienen asegurado el tráfico. Al propio tiempo, el cabotaje nacional lo sostienen Ibarra, Vinuesa y otras Compañías, en ruda competencia con los ferrocarriles.

Nación productora de minerales de hierro, cobre y plomo en grandes cantidades, así como de carbón; con una variada e intensa producción de cereales y frutos; con una emigración e inmigración, base de un tráfico importante, y con industrias muy diversas, entre las cuales las metalúrgicas descuellan por su progreso, cuenta España con elementos propios para el desarrollo, ya iniciado, de su Marina mercante y sus industrias navales, que en la actualidad ocupan a unos 260 000 hombres,



a ocupar el 12.º, efecto de la lentitud de nuestro progreso en comparación con el ajeno, y ocupa el lugar 8.º tomando como base el tonelaje de vapor mercante en relación con la población. Todo ello es signo de gran deficiencia en la Marina mercante de una nación que tiene cerca de 4 000 millas de total desarrollo de costas peninsulares, islas adyacentes y posesiones españolas, y realiza por vía marítima un transporte medio de unos 1 800 millones de pesetas al año, para la exportación e importación, y de unos 1 900 para el cabotaje, cuando el terrestre es sólo de unos 500 millones.

Es de vital importancia, por tanto, seguir luchando para rescatar más aún de esos millones de pesetas anuales pagados al extranjero, que en el último quinquenio han pasado de 1 200 (400 por pasaje y 800 por fletes), sin contar el carbón ni los buques importados, aumentando progresivamente la resta iniciada por los esfuerzos de las Compañías de navegación nacionales, entre las que se cuentan, por ejemplo: la Compañía Trasatlántica (1) Pinillos, Izquierdo y C.ª, y Arrótegui que luchan en la navegación periódica de altura trasatlántica y en la emigración con Compañías extranjeras, de las cuales, sólo una de ellas suma más tonelaje que toda la Marina mercante española y en algunos casos hasta la triplica, mientras en la navegación libre de gran cabotaje y altura, las Compañías Sota y Aznar, Olazarri, Serra, Marítima del Nervión, Unión, Bilbaina, Vascongada, Algoriteña,

entre los que se dedican a la navegación de vela y de vapor, al tráfico de puertos y a la pesca, que ella sola emplea unas 16 000 embarcaciones y produce más de cien millones de pesetas anuales. De este numeroso y diverso personal, sólo los capitanes, oficiales náuticos y maquinistas, agrupados en diversas asociaciones marítimas, de las cuales tienen representación muchas de ellas en la Liga Marítima Española, pasan de 4 000; los marineros y fogoneros, agrupados a su vez en asociaciones, ascienden a 27 000; en el tráfico de puertos (carga, descarga, etc.) pasan de 80 000 hombres los que trabajan, y en la pesca no bajan de 150 000.

El momento es crítico para todas las industrias navales, pues las circunstancias por que atraviesa el mundo entero, efecto de una conflagración internacional como no se registra en los anales de la Historia, colocan a las naciones de la situación geográfica y de la neutralidad política de España, en condiciones excepcionales para optar por posición cada día más ventajosa para el porvenir.

Se hace indispensable aumentar el desarrollo iniciado en la Marina mercante española y fomentar el de la construcción naval, de cuya actividad dan buena prueba, entre otras empresas: los talleres de Andonaegui, Eraso y Karrpard, en San Sebastián y Pasajes; La Euskalduna (1), Nervión y Sestao, en Vizcaya; Corcho, en Santander; los Astilleros de Gijón; el de Barreras Massó, en Vigo; la Fac-

(1) Véanse las respectivas monografías que siguen a este artículo.

(1) V. IBÉRICA; núm. 101.

toría de Matagorda, en Cádiz; los talleres de Gómez, en Valencia; Nuevo Vulcano y Burell, en Barcelona; los astilleros del Ebro, del señor Sales, en Tortosa, y otras entidades, dedicadas a industrias afines a la construcción naval, como La Maquinista Terrestre y Marítima (1) de Barcelona, la Sociedad Española de Construcciones Metálicas de Zorroza (Bilbao), y muchas más, todas ellas cimentadas sobre la base de la gran industria siderúrgica nacional, a cuyo frente marchan dignamente los Altos Hornos de Bilbao (2), Duro Felguera, Mieres y otras Compañías, agrupadas la mayor parte de las segundas en la *Asociación de Constructores Navales*, y de las primeras en la *Asociación General de Navieros*, y todas juntas en la *Liga Marítima Española*, que aúna y concierta sus esfuerzos y representa ante los Poderes públicos el interés común, así como el de los hulleros

españoles, tan compenetrados con los siderúrgicos, constructores y navieros y representados también en la Liga Marítima por la *Hullera nacional*. Exigencia ineludible es que, en patriótica previsión de la defensa de nuestra propia existencia, se sumen todos para dar mayor intensidad, cuanto sea posible, a nuestra producción y nuestro tráfico, vigorizar nuestra Marina mercante y nuestras industrias navales, y lograr que cuando el día de la paz volvamos a sufrir la competencia extranjera que será más avasalladora que hasta aquí, porque tenderá a rescatar el tiempo y el negocio perdidos, nos encontremos con fuerza material bastante para defender el interés marítimo nacional, de que es símbolo y síntesis nuestra Marina mercante.

ADOLFO NAVARRETE,
Secretario General de la Liga Marítima Española.

(1) V. IBÉRICA, núm. 62. — (2) V. Spécimen A.

Diciembre 1915.



ALGUNOS DATOS SOBRE NUESTRA MARINA MERCANTE

I. Principales líneas de navegación

Compañía Trasatlántica Española

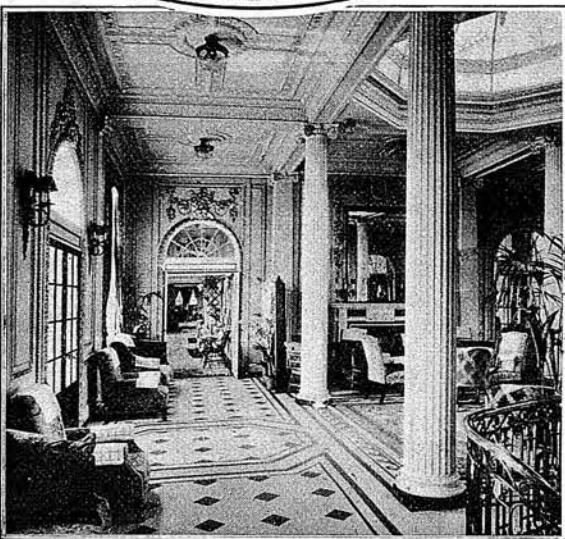
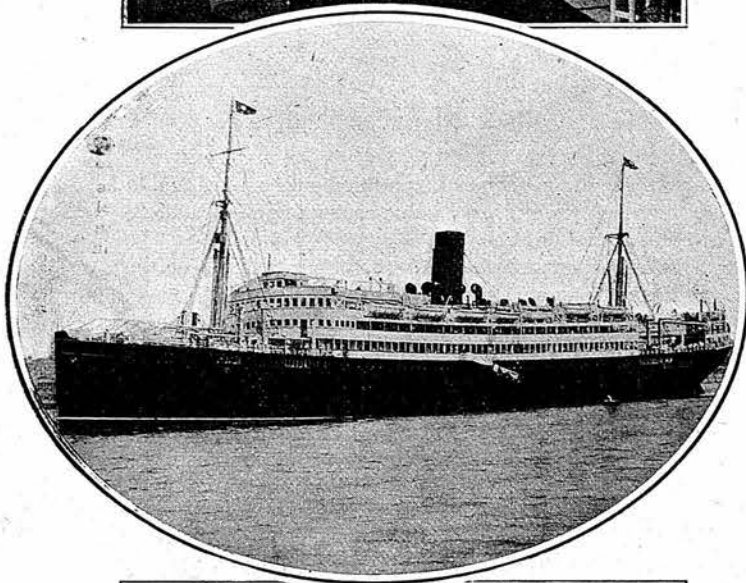
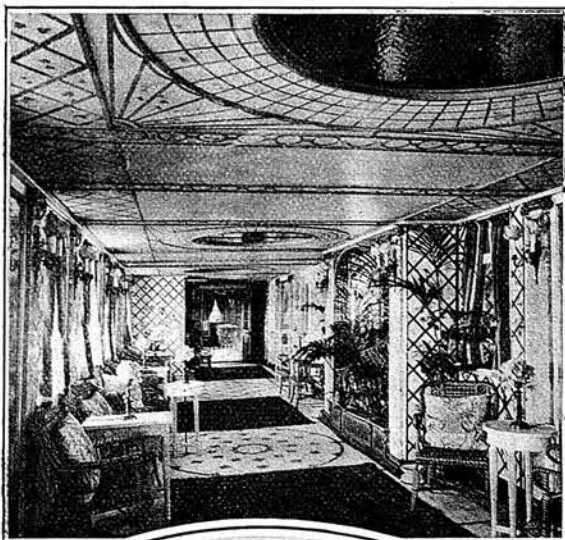
Noticia histórica. Esta importante empresa naviera, que ocupa el primer lugar en nuestra Marina mercante, debe su origen al genio comercial y singulares dotes del excelentísimo señor don Patricio de Satrústegui, y de don Antonio López, primer Marqués de Comillas.

En Santiago de Cuba, en 1852, bajo la razón social A. López y C.^{ta}, y con el modesto vapor «General Armero» (716 toneladas), el primero de hélice que tuvo la

Marina española, empezó humildemente su tráfico la hoy floreciente empresa, que posee ya una flota de 25 grandes trasatlánticos.

Primeros servicios regulares. Mas, puede decirse que hasta 1856 no da comienzo propiamente la historia de la Trasatlántica. Fué en este año cuando la primitiva Sociedad A. López se trasladó a Alicante y estableció un servicio regular con Marsella, utilizando los vapores «Alicante», «Marsella», y «Madrid», que era el mayor de todos, y cuya reproducción puede verse en la portada de este número, formando notable contraste con el moderno palacio flotante «Reina Victoria Eugenia».

VAPORES DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA	DIMENSIONES			Fuerza de máquinas	Velocidad	Carga máxima
	Esloza	Manga	Puntal	C. F. I.	Millas	Toneladas
	Metros	Metros	Metros			
<i>Reina Victoria Eugenia</i>	146'30	18'59	10'00	10840	18'12	15400
<i>Infanta Isabel de Borbón</i>	146'53	18'50	9'90	11000	18'64	15400
<i>Alfonso XIII.</i>	162'00	16'00	8'54	7815	18'90	14130
<i>Alfonso XII.</i>	141'27	15'76	10'20	12000	19'97	12000
<i>Manuel Calvo</i>	132'50	14'63	8'80	4300	15'54	11098
<i>Antonio López</i>	131'06	15'57	9'60	4400	16'53	10740
<i>Buenos Aires</i>	124'96	14'63	9'07	4960	17'02	9520
<i>Montevideo</i>	122'59	14'63	9'83	5010	15'53	9520
<i>León XIII</i>	125'07	14'05	8'97	4190	17'24	9300
<i>P. de Satrústegui</i>	124'45	14'09	8'96	3750	17'82	9100
<i>Montserrat</i>	113'80	13'40	9'10	3200	15'80	8400
<i>C. López y López</i>	120'70	13'11	8'40	3025	15'64	8355
<i>C. de Eizaguirre.</i>	114'47	14'33	6'90	3173	15'05	8056
<i>Legazpi</i>	114'47	13'33	6'90	3435	15'30	7925
<i>Fernando Poo</i>	60'45	13'70	7'64	3286	15'53	7680
<i>Isla de Panay</i>	110'77	13'06	9'45	3670	15'97	7680
<i>Reina María Cristina</i>	124'62	14'63	8'44	5790	18'20	7630
<i>Alicante</i>	113'28	13'72	8'16	3000	12'57	6300
<i>Cataluña</i>	114'50	12'95	9'20	3930	16'51	6300
<i>Ciudad de Cádiz.</i>	112'23	11'60	9'70	3350	16'25	5620
<i>M. L. Villaverde.</i>	80'70	9'45	8'01	1700	12'00	2400
<i>Joaquín del Piñelago.</i>	61'64	8'36	6'37	1140	14'50	1185
<i>Mogador</i>	50'40	7'44	3'95	300	9'50	900
<i>Santa Isabel (En construcción).</i>	88'85	12'19	8'38	1750	14'00	2900
<i>San Carlos</i>	88'85	12'19	8'38	1750	14'00	2900



Grabados 1.º y 3.º Galería restaurant y Hall central de los vapores Reina Victoria Eugenia e Infanta Isabel de Borbón.

En el óvalo: El trasatlántico Infanta Isabel de Borbón.

Otros dos vapores, el «Ciudad Condal» y el «París», de 750 toneladas y 9 1/2 millas de marcha, destinados a la navegación de altura, engrosaron pronto la modesta flota, y el éxito de estos primeros ensayos dió por resultado que en 1861, el Gobierno español adjudicase a la Compañía el transporte de la correspondencia entre la Península e islas de Santo Domingo, Cuba y Puerto-Rico.

En 1862 se inauguró otra nueva línea con los dos buques citados y seis más, llamados: «Canarias», «Cantabria», «Isla de Cuba», «España», «Santo Domingo» y «Puerto-Rico», que en aquella época rindieron muy buenos servicios al comercio español de Ultramar.

En 1877, navegaban ya 12 vapores, que sumaban un tonelaje bruto de 27511 toneladas, prolongándose las rutas de la Compañía hasta algunos puertos de la América Central.

Con motivo de la guerra separatista, estos vapores fueron empleados por el Gobierno para el transporte de 400 000 soldados destinados a Cuba, realizando 1028 viajes desde 1868 a 1878. En dos meses solamente, transportaron 25 000 soldados, hecho que superó a lo que hasta aquella fecha se había logrado en transportes rápidos de tropas, y que mereció honoríficas distinciones del Gobierno español y las alabanzas del Almirantazgo inglés.

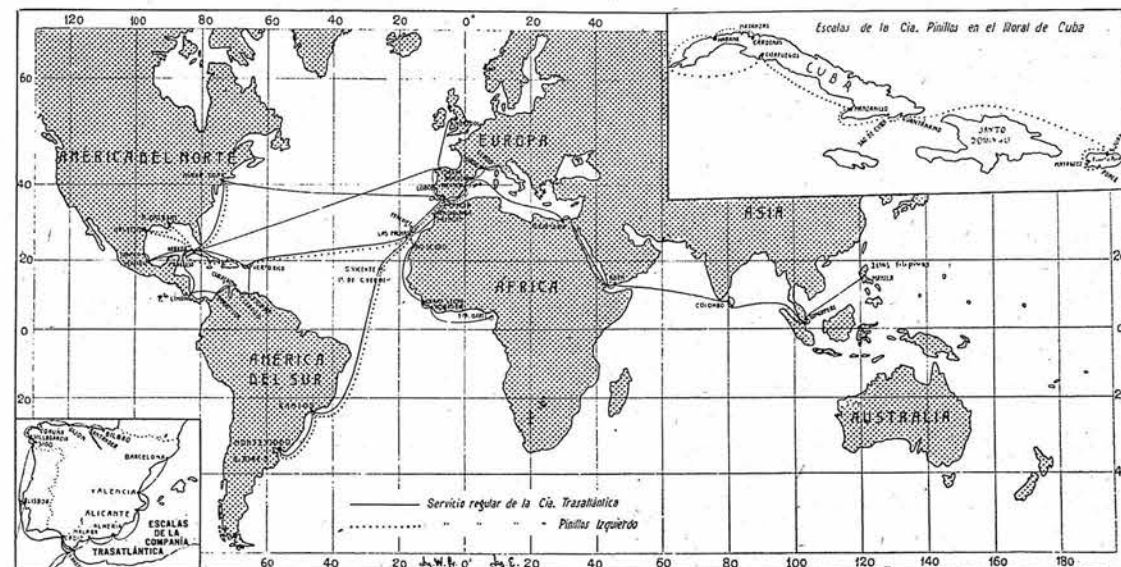
En 1881, la firma «A. López y C.ª» se convirtió en la «Compañía Trasatlántica», la cual, pocos años después, adquirió varios buques para ensanchar su tráfico al Archipiélago Filipino (1884); Argentina, Colombia, Venezuela (1886) y Estados Unidos.

En 1909, empezó a regir la ley de protección a la Marina mercante, celebrándose con el Gobierno el contrato, hoy vigente, para el servicio de comunicaciones marítimas, durante 20 años, a los principales puertos mundiales. Este contrato, que tiende a nacionalizar la Marina mercante, exige una serie de 19 vapores de 12 1/2 a 16 millas de marcha, y desplazamiento de 4 000 a 9 000 ton., que deben construirse en España, y de los cuales la Compañía tiene encargados actualmente algunos, a los astilleros de Bilbao, Cádiz y Ferrol.

Líneas de navegación. Actualmente la Compañía sirve siete líneas regulares desde los puertos del norte de España y litoral mediterráneo a: Buenos Aires, Nueva York - Cuba - Méjico; Línea de Cuba - Méjico; ídem. Venezuela - Colombia; Brasil - Plata; Fernando Póo, y la de Filipinas, cuyos itinerarios pueden verse trazados en el mapa adjunto.

La Compañía tiene además estudiado el establecimiento de nuevas líneas que enlacen los puertos del Pacífico, utilizando la ruta del canal de Panamá. Hará un par de años, envió dos inspectores que hicieron los estudios técnicos, pero las frecuentes interrupciones del Canal, y la guerra, no han permitido aún llevar a la práctica tan beneficiosos proyectos.

Movimiento comercial. En los últimos años el tráfico con la América del Sur, por lo que se refiere a la importación en los vapores de la Trasatlántica, casi ha llegado a duplicarse en orden a la mercancía, debido en gran parte a la duplicidad de líneas establecidas y aumento en los tonelajes de los nuevos vapores en servicio. El número de pasajeros también ha ido en aumento, especialmente en las dos líneas de América del Sur; en las cuales estimamos que se acercan a 39 000 los pasajeros transportados en total en 1914.



COMUNICACIONES REGULARES TRASATLÁNTICAS ESPAÑOLAS

Flota actual. La flota actual de la Compañía comprende 25 vapores, con unas 111 000 toneladas de registro, y la especificamos en el estado de la página 7.

Estos buques recorrieron en 1914 la distancia de más de un millón ciento cincuenta mil millas (2 129 000 km.), que representa unas cincuenta y una vueltas a la tierra.

Personal e instituciones.—El personal de mar de la flota asciende, aproximadamente, a unos 2 700 individuos, de capitán a paje.

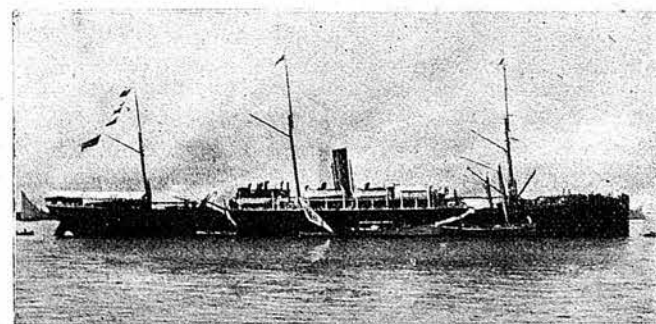
En favor de este numeroso personal, existen varias instituciones que honran a la Trasatlántica.

En Cádiz funciona la *Sociedad Cooperativa de Consumo*; su objeto es abrir créditos a las familias de los embarcados, a fin de que nada les falte durante los viajes de éstos; y es utilizada por más de 1 000 familias.

En la misma población costea la Compañía un *Asilo* para dar instrucción y empleo a los huérfanos de empleados y obreros, y tiene también establecida una *Escuela de Maquinistas y Electricistas*, para los hijos de sus empleados, que pasan luego a desempeñar estas profesiones en los buques de la Casa.

En *Socorros y pensiones* al personal, gasta la Compañía unas 700 000 ptas. al año. Estos auxilios, que no están sujetos a legislación escrita, se ajustan en cambio a las necesidades de cada caso concreto, y es proverbial entre la gente de mar la generosidad de esta empresa, que no abandona a quienes por ella expusieron su vida en la dura lucha del mar. Hay viudas de marineros y fogoneros con 60 ptas. de pensión mensual, siendo más de 500 los tripulantes que cuentan en la Casa de 25 a 40 años de servicio.

Servicios militares. No terminaremos esta monografía sin mencionar la intervención de la Compañía Trasatlántica en las guerras coloniales últimas, durante las cuales, sin suspender los servicios de correos ordinarios, fueron transportados 216 000 soldados a la isla de Cuba y 32 200 al archipiélago filipino.



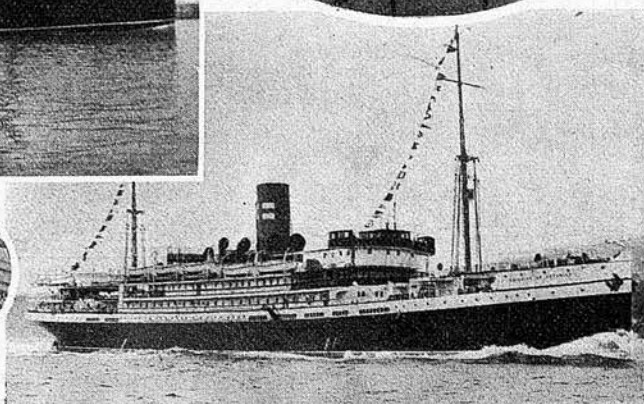
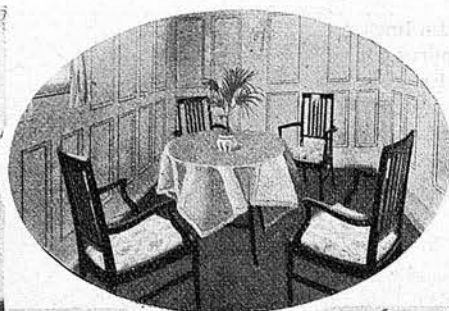
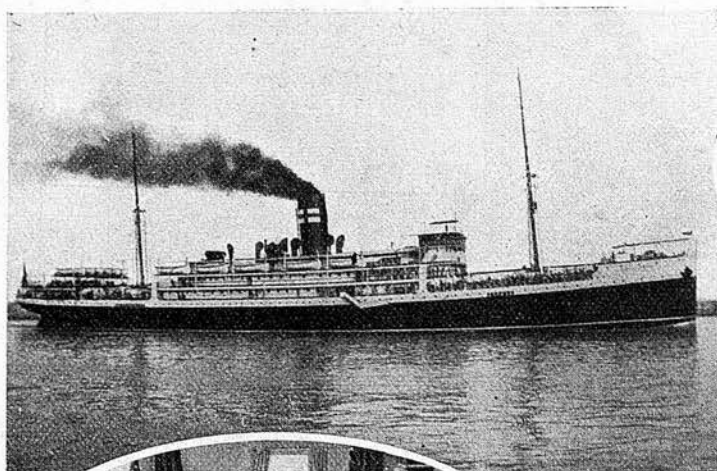
Vapor correo «Buenos Aires», de la Compañía Trasatlántica

Finalmente, en la guerra con los Estados Unidos, no sólo tomaron parte estos buques en el transporte de tropas, sino que también desempeñaron importante papel como auxiliares de la Marina de guerra, y el «Montserrat» realizó gloriosos hechos durante el bloqueo de Cuba, que han quedado inscritos en los anales de la Marina

mercante española. Además, cuatro trasatlánticos: «Isla de Mindanao», «Antonio López», «Alfonso XII» y «Santo Domingo» cayeron heroicamente bajo el fuego enemigo, y otro de ellos, el «Panamá», fué apresado por los norteamericanos.

Al firmarse la paz, la repatriación dió lugar al transporte de 235 286 individuos entre militares y sus familias, lo que verificó la Trasatlántica con eficacia y rapidez en aquellas críticas circunstancias, y con la meritoria particularidad de no haber perdido un solo hombre en transporte tan numeroso.

Fomento de los intereses coloniales. En Fernando Póo explota varias fincas dedicadas a la producción de cacao; en la zona de Río de Oro casi es el único elemento español que en el orden mercantil mantiene aquella factoría y ha desarrollado mucho las pesquerías y salazón del pescado; en Tánger creó y sostiene los servicios de alumbrado eléctrico, y en Melilla inició las obras del Puerto y notables edificaciones.



Trasatlánticos de Pinillos Izquierdo y Compañía, de Cádiz. El «Infanta Isabel» (grabado superior) y el «Príncipe de Asturias» (inferior) buques gemelos de 8099 t. bruto y 12000 de desplazamiento; máquinas cuádruple expansión de 8000 caballos; velocidad 16 millas; instalaciones con notable lujo y comodidad. Los grabados en óvalo representan un camarote de primera y un recibidor de lujo.

Compañía Pinillos Izquierdo y C.^a

Entre las diferentes empresas navieras españolas, ocupa esta Compañía el segundo lugar, siguiendo en importancia a la Trasatlántica. Son ambas, con la de Arróategui, de Bilbao, las únicas Compañías nacionales

que sostienen el tráfico regular con América, de emigración, pasaje de cámara y carga, en competencia con las diversas y poderosas líneas extranjeras.



Midiendo la altura del sol

Noticia histórica. La Compañía Pinillos fué fundada por su actual gerente, señor don Antonio Martínez de Pinillos e Izquierdo, el año 1880, con el vapor «Apolo», pero la

tradición marítima de esta Casa se remonta mucho más allá, pues anteriormente tuvo este señor varias fragatas que hacían la carrera de La Habana y Buenos Aires, y su padre, don Miguel Martínez de Pinillos y Sáenz, se dedicaba ya al mismo negocio en el año 1845.

Flota. Habiendo naufragado el vapor «Apolo», adquirió la Compañía el año 1885 el «Barcelona» de la Compañía Trasatlántica, al que cambió el nombre por el de «Martín Sáenz». En ese mismo año hizo construir en Inglaterra el «Miguel M. Pinillos» y en el siguiente el «Pío IX», vendiendo en Italia el antiguo «Martín Sáenz» y contratando en Inglaterra otro vapor del mismo nombre, y el

«Conde Wifredo». En el año 1893 se puso la quilla del vapor «Catalina», el mayor trasatlántico español en aquel tiempo, construyendo después en Glasgow los tres vapores gemelos de 7000 toneladas «Cádiz», «Manila» y «Barcelona», que se dedicaron al servicio de Filipinas.

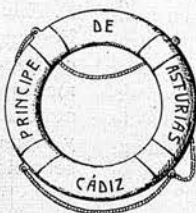
Al estallar la guerra con los Estados Unidos, hubo de suspender ese servicio, vendiendo el «Cádiz» a la Compañía Donaldson, de Glasgow, y el «Manila» y «Barcelona» al gobierno argentino, al que aún prestan servicio como transportes con los nombres de «Chaco» y «Pampa». Durante la repatriación, el señor Pinillos ofreció patrióticamente sus buques al gobierno español. Restablecida la paz y con ella la normalidad del tráfico, construyó el vapor «Valbanera» el año 1906, y los gemelos «Cádiz» y «Barcelona» que fueron botados al agua en 1908.

Con el fin de competir dignamente en velocidad y confort con los grandes trasatlánticos alemanes, ingleses, franceses e italianos dedicados al transporte de pasaje a la América del Sur, la Compañía Pinillos hizo construir sus dos magníficos buques rápidos, «Infanta Isabel» y «Príncipe de Asturias».

Los grabados que reproducimos dan una ligera idea de estos buques, y en el cuadro de la página siguiente reunimos las características de los restantes.

Durante el año 1914 recorrieron estos buques unas 500000 millas, en sus 42 viajes.

Líneas que sirven. Dos son las líneas que sirven los vapores correos españoles de Pinillos. La de *Antillas y Estados Unidos*, con una salida para New Orleans y Galveston los días 5 y 20 de cada mes, con escalas en Canarias, Puerto Rico y Cuba; y otra salida mensual rápida y directa para New York - Habana - New Orleans.



La línea *Brasil - Plata* la verifican los dos nuevos vapores con un viaje mensual.

En el mapa de la pág. 9 están señalados con una línea de puntos, los diversos itinerarios de la Compañía.

Nombres de los vapores	DIMENSIONES			Fuerza de máquinas	Carga máxima
	Eslora — Metros	Manga — Metros	Puntal — Metros	C. F. I.	Toneladas
Vapores destinados a la línea Brasil - Uruguay - Argentina.					
<i>Príncipe de Asturias.</i>	140'50	17'50	8'52	8000	12000
<i>Infanta Isabel.</i>	143'35	17'75	11'20	8000	12000
<i>Cádiz.</i>	126'48	16'10	8'07	1100	7500
<i>Barcelona.</i>	124'95	14'63	9'08	1100	7500
Vapores destinados a la línea de las Antillas.					
<i>Conde Wifredo.</i>	108'90	13'20	8'25	4875	6000
<i>Pío IX.</i>	113'70	12'90	8'60	5500	6000
<i>Balmes.</i>	113'60	14'10	8'30	339	6000
<i>Martín Sáenz.</i>	107'59	12'80	6'27	4750	5000
<i>Miguel M. Pinillos.</i>	100'68	12'69	8'68	300	5000
<i>Valbanera.</i>	119'85	14'60	8'60	1100	7500
<i>Catalina.</i>	126'48	14'63	9'47	8200	7500

Tráfico comercial. Durante el año 1914 los buques de Pinillos han transportado unas 300000 toneladas de exportación e importación, siendo las mercancías más importantes, de exportación española, vinos, conservas, arroz, aceite de oliva, legumbres, tejidos, frutas y manufacturas; y entre los artículos importados descuellan el algodón y duelas de EE. UU., café del Brasil, maíz y cueros de la Argentina, maderas finas de Cuba, etc.

En 1914 el número de pasajeros transportados ascendió a unos 18000, en su mayoría de 3.ª clase, correspondiendo unos 10000 a los viajes de regreso.

Personal. El personal que presta servicio a bordo de los Pinillos asciende a 1075, de los que 125 son capitanes, oficiales y maquinistas, y 950 entre la gente de cubierta y máquinas. La Compañía tiene actualmente en estudio una Caja de previsión en beneficio del personal.

Engrandecimiento futuro. La guerra europea ha venido a trastornar los planes de ampliación de servicios que, según nuestras noticias, tenía esta Compañía, pero queda en estudio el mayor desarrollo de la navegación a América del Sur y la implantación de líneas tan beneficiosas como las de New York y el Mar Negro.

Compañía Valenciana de Vapores Correos de África

Se constituyó esta Sociedad en 28 de diciembre de 1912, mediante fusión de la antigua Compañía Valenciana de Navegación, con la Sociedad La Roda Hermanos.

Flota. Posee actualmente la siguiente:

<i>T. Llorente</i> , 906 ton. bruto	<i>Canalejas</i> , 1171 ton. bruto
<i>Llovera</i> , 753 id.	<i>Cabañal</i> , 1516 id.
<i>Jorge Juan</i> , 1259 id.	<i>Vicente Ferrer</i> , 991 id.
<i>Ausias March</i> , 1217 id.	<i>Sagunto</i> , 962 id.
<i>Villarreal</i> , 1593 id.	<i>Vicente La Roda</i> , 1508 id.
<i>Barceló</i> , 1855 id.	<i>Grao</i> , 1488 id.
<i>Luis Vives</i> , 2159 id.	<i>Játiva</i> , 1203 id.
<i>V. Puchol</i> , 1511 id.	<i>A. Cola</i> , 1018 id.
<i>A. Lázaro</i> , 1511 id.	<i>M. Benlliure</i> , 2653 id.
<i>J. J. Sister</i> , 1511 id.	<i>Grat. F. Silvestre</i> , 625 id.

De la anterior lista, los tres hermosos y rápidos buques «A. Lázaro», «V. Puchol» y «J. Sister», lujosos y cómodos para el pasaje, han sido bautizados por la gente de mar con el sobrenombre de *bicicletas*, por su ligereza, y fueron adquiridos de la «Navigazione Generale Italiana»; el «Teodoro Llorente», «J. B. Llovera» y «General F. Silvestre», hoy correos entre Cádiz y Marruecos, eran antiguos yates ingleses. Los demás buques, mixtos de pasaje y carga, proceden de la citada «Compañía Valenciana» y de los del servicio entre Barcelona y Valencia, llamado de *domicilio*, de los señores La Roda Hermanos. El «Benlliure», «Jorge Juan», «Ausias March», «Barceló» y «Luis Vives», fueron comprados en Inglaterra, siendo de notar que los dos últimos prestaron el servicio de transportes al ejército expedicionario inglés durante la guerra boer.

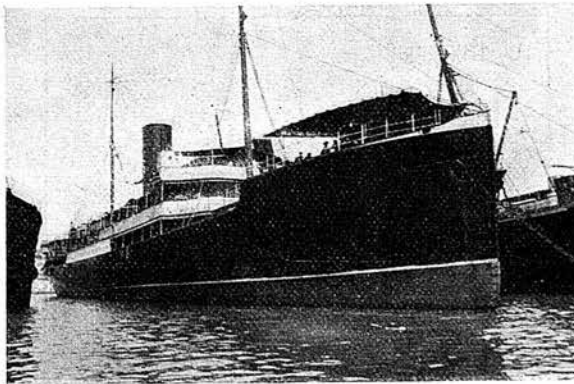
En la actualidad, los astilleros de la Compañía Euskalduna, de Bilbao, contruyen un nuevo vapor correo de 2500 toneladas, para carga y pasaje, y los talleres Gómez, de Valencia, tienen el encargo de colocar la quilla de otro vapor de 1000 toneladas.

Servicios que desempeña. Son de dos clases, oficiales y comerciales. Los primeros, determinados por la contrata con el Estado, según la ley de comunicaciones rápidas y regulares con África, de 12 de junio de 1909, comprenden el transporte de la correspondencia, tropas, material de guerra, provisiones, y cuanto envía el Estado a Marruecos. En este servicio, los buques de la Compañía de Correos de África se han distinguido en multitud de ocasiones; ya luchando bravamente con imponentes temporales para no interrumpir los servicios de transportes del Ejército, ya cooperando a la acción de las tropas o efectuando aprovisionamientos de nuestras plazas, bajo el nutrido tiroteo de los moros emboscados en las asperezas de la costa.

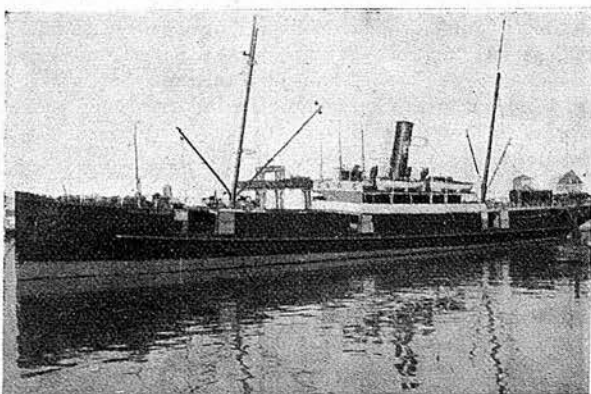
Los servicios oficiales pueden verse en el gráfico de la pág. 12. Entre los comerciales citaremos el *Francia-Italia*, semanal, que comprende los puertos de Marsella, Barcelona, Melilla, Ceuta, Tánger, Cádiz, Málaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Marsella, Niza, Génova y Liorna.

También desempeña el servicio directo, de pasaje y carga, *Valencia-Barcelona*, en competencia con el ferrocarril; contribuyendo, en gran modo, al activo intercambio entre las dos grandes urbes mediterráneas.

En 1.º de octubre de 1914, comenzó el servicio, que desempeñó regularmente durante tres meses, según



Vapor «J. J. Sister» de la Compañía de Correos de África, Valencia



Vapor «Ausias March» de los Correos de África, Valencia

contrata con el Estado, entre Bilbao y Falmouth (Inglaterra) asegurando los transportes de correspondencia con las Islas Británicas en aquellos primeros meses de guerra, en que la movilización francesa y paralización de casi todo el tráfico mundial hacían difícilísimas las exportaciones fruteras. En la actualidad, coopera también a este comercio, destinando algunas unidades al transporte a los mercados ingleses, de cebollas y naranjas de las regiones valenciana y andaluza.

Tráfico y personal. Anualmente viajan unos 30 000 pasajeros de 1.ª clase y 140 000 de 3.ª, en todas sus líneas, sin contar los transportes militares. Los principales artículos que constituyen la carga ordinaria de su línea de Marruecos son: vinos, aceites, patatas, azulejos, muebles, etc., y de África a España: pieles, ganado vacuno, huevos, cereales, etc.

La carga transportada entre España, Francia e Italia, en años normales, es como sigue: Exportación española: vinos, aceites, frutas, arroz y granos en general. Importación idem: leche condensada, cáñamos, mármoles, maquinaria, bisutería, vacas vivas, etc.

El personal de los Correos de África asciende a 68 capitanes y oficiales; 62 maquinistas, y 655 tripulantes de cubierta y máquinas. La Compañía ha fundado un Montepío a favor de dicho personal de mar y oficinas, para proporcionar los recursos suficientes con que atender a sus necesidades, cuando por cualquier causa cesen en el desempeño de su cargo o queden imposibilitados para el trabajo.

Los fines de esta Compañía, que extiende sus rutas a través del Mediterráneo occidental, de tan grande im-

portancia mercantil en todos los tiempos, y que enlaza sus florecientes puertos con los de nuestra zona de influencia en Marruecos y posesiones del Atlántico, no pueden ser más patrióticos y levantados; y su influjo ha sido ya muy beneficioso en el desarrollo de nuestro comercio en estas regiones.

Ibarra y C.ª, Sevilla

Fué fundada en el año 1859 por el señor don José María de Ibarra, conde de Ibarra, y empezó el servicio con tres buques de vapor de 350 a 400 toneladas, que calaban aproximadamente unos 12 pies (3,66 metros), máximo que en aquella época permitía la navegación de las rías de Bilbao y Sevilla.

Según lo ha ido demandando el tráfico y permitiéndolo las navegaciones por las barras y rías de sus itinerarios, aumentó su flota en unidades y tonelaje, contando actualmente con 29 vapores, algunos de construcción muy moderna y perfeccionada, que suman unas 67 000 toneladas de carga máxima, según el siguiente detalle:

<i>Cabo Tres Forcas</i>	ton. 3600	<i>Cabo Toriñana</i>	ton. 2300
<i>Cabo Cervera</i>	3000	<i>Cabo Oropesa</i>	2300
<i>Cabo Menor</i>	3000	<i>Cabo Roca</i>	2300
<i>Cabo Sacratif</i>	3000	<i>Cabo San Sebastián</i>	2300
<i>Cabo Blanco</i>	3000	<i>Cabo Nao</i>	2300
<i>Cabo Carvoeiro</i>	3000	<i>Cabo Quejo</i>	2500
<i>Cabo La Plata</i>	3000	<i>Cabo Ortegal</i>	2000
<i>Cabo Cullera</i>	3000	<i>Cabo Creux</i>	2000
<i>Cabo Santa Pola</i>	2700	<i>Cabo Prior</i>	1200
<i>Cabo Higer</i>	2500	<i>Cabo Roque</i>	1000
<i>Cabo San Vicente</i>	2500	<i>Itálica</i>	1400
<i>Cabo Peñas</i>	2500	<i>Triana</i>	1000
<i>Cabo San Martín</i>	2500	<i>La Cartuja</i>	1100
<i>Cabo San Antonio</i>	2300	<i>Cabo Silleiro</i>	1200
<i>Cabo Corona</i>	2300		

Es curioso observar que excepto tres, los restantes, ostentan los nombres de los principales cabos de las costas de nuestra Península, y debido a ello estos vapores son designados por los marinos con el sobrenombre de *los cabos*.

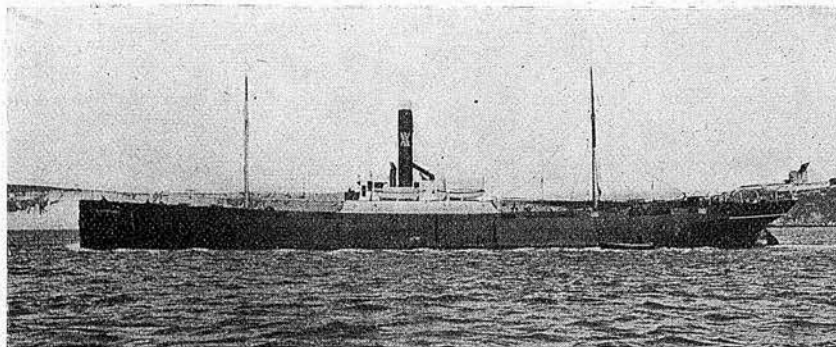
Sirven la línea regular Bilbao-Sevilla-Marsella, y puertos intermedios, transportando pasajeros y carga general, en competencia con los ferrocarriles, de la costa y del interior. A lo largo de nuestro litoral mediterráneo y atlántico verifican un crecido número de escalas, y quien ha recalado en los principales puertos de la Península, sabe bien que hasta en aquellos más apartados y modestos, es raro no encontrar alguno de los *cabos*, cuyas rutas forman a modo de una poderosa red arterial de nuestro tráfico y comercio marítimo de cabotaje.

«Isleña Marítima»

Esta Compañía, domiciliada en Palma de Mallorca, desempeña los importantes servicios oficiales de comunicaciones marítimas, rápidas y regulares, entre las Baleares, Barcelona, Valencia, Alicante, Argel y Marsella. Sus hermosos buques, aunque también toman alguna carga, son los que más se aproximan al tipo de buques *exclusivamente de pasaje*, del que nuestra marina carece, y del que tan hermosos ejemplares se construyen en otras naciones.

Posee los vapores siguientes: «Mallorca» 2800 toneladas; «Rey Jaime I», 2300; «Jaime II», 1350; «Miramar», 1655; «Bellver», 1250; «Balear», 999; «Isleño», 605; «Lulio», 688; «Ciudad de Palma», 173; «Formentera», 112; «Ca-





Vapor «Cabo Blanco». Ibarra y Compañía, Sevilla, 3000 t., gemelo del «Cabo Sacratif», y construido en los astilleros de la Compañía Euskalduna

taluña», 1200. En total, 11 buques, con 13132 toneladas.

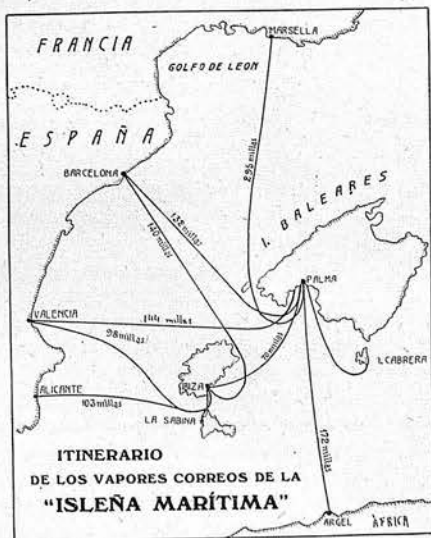
Reproducimos una fotografía del vapor correo rápido «Jaime I», y un esquema del itinerario de los servicios de la Compañía. Además de las líneas regulares citadas, cuando se ofrece oportunidad realizan estos buques excursiones de turismo en el Mediterráneo, y por la costa brava de Baleares, que tantas bellezas naturales y soberbios panoramas encierra.

Compañía «La Marítima» — Mahón

Esta otra Compañía balear tiene establecidos, de antiguo, servicios regulares de comunicaciones con la Península, entre Mahón, Ciudadela, Alcudia, Palma y Barcelona. Cuenta con 5 buques: «Mahón», 846 t. bruto; «Ciudadela», 270 t.; «Menorquín» 933 t., «Monte Toro» 851 t., «Isla de Menorca» 1002 t., sumando un total de 3902 toneladas.

Otras Compañías importantes

Por falta de espacio nos limitaremos a citar: la *Compañía de vapores correos interinsulares Canarios*, con 6 modernos vapores; la *Sociedad Navegación e Indus-*



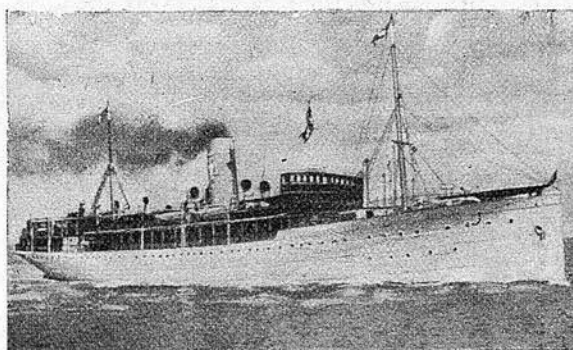
tria, de Barcelona, con otros 6 hermosos buques que hacen la travesía Cádiz-Canarias, y la *Compañía de vapores correos de Fernando Póo*.

Entré los que llevan a cabo el servicio del Norte de

Europa, mencionaremos la *Compañía Marítima Comercial o Mac-Andrews*, de Barcelona, dedicada al transporte de frutas a Liverpool y Londres (posee también algunos buques con bandera inglesa); la importante *Línea de Vapores Serra*, con 13 vapores y servicios regulares entre los puertos del Cantábrico, Mediterráneo y Liverpool, y una línea especial Liverpool-Cuba; la *Cartagenera de Navegación*, con ruta del Mediterráneo a Londres y Newcastle; y la *Línea de*

Vapores Tintoré, de Barcelona, que verifica un servicio regular a Liverpool, y además, otros de cabotaje entre Barcelona, Alicante, Almería y Orán.

Se dedica a la navegación libre la *Compañía Angel F. Pérez* de Santander; al transporte de minerales y carbones con Inglaterra, la *Santanderina de Navegación*;



Vapor correo «Rey Jaime I», del servicio de Baleares

a dicho transporte y al servicio regular entre el Mediterráneo y Cantábrico, la *Compañía Gijonesa de Vapores*; y al cabotaje con carga general, las *Compañías Vapores Vinuesa y Sevillana de Navegación*, con 7 buques cada una.

Compañías bilbaínas

La considerable exportación del mineral de hierro, el desarrollo de la construcción naval, de las industrias metalúrgicas, y el tradicional espíritu emprendedor de los vizcainos han hecho de Bilbao un centro marítimo de grandísima importancia.

El tonelaje de vapor de su matrícula era en 1.º enero de 1915, de 208 buques con 401859 t., esto es, *casi la mitad* del total del tonelaje español; Barcelona, que sigue en importancia a Bilbao, cuenta en su matrícula 76 vapores con unas 157000 t.

El mineral de hierro, del que en el año 1913 se exportaron 3071947 toneladas destinadas a los principales centros metalúrgicos de Francia, Inglaterra, Alemania, Bélgica, EE. UU., etc.; y la importación de carbón inglés destinado a nuestra industria, como cargamento de retorno, constituyen el tráfico principal de la flota bilbaína. Sin embargo, algunos de

sus buques son de navegación libre y suelen ir donde sale flete conveniente, ya a traer cargamentos de grano de Rumanía, Rusia o Argentina, o maderas de Suecia, EE. UU., etc. etc., tráficos en los que permanecen a veces temporadas sin saludar el suelo patrio, llevando nuestra bandera a todos los puertos del globo.

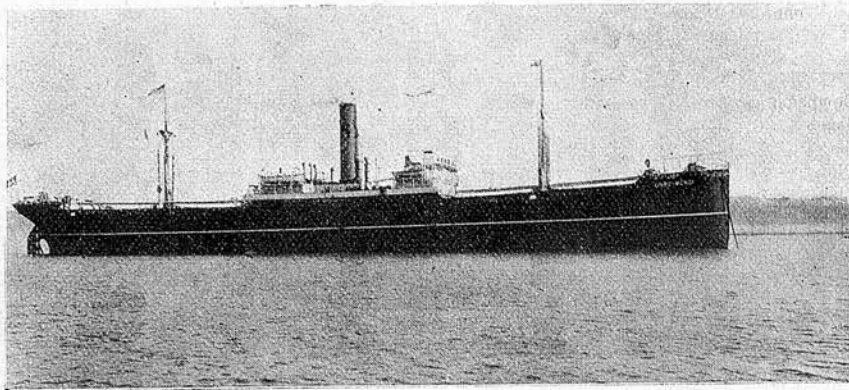
Compañía Naviera Sota y Aznar. Es la más importante de Bilbao, y entre las restantes españolas solamente la Trasatlántica le excede en tonelaje. Posee en la actualidad 28 buques de carga:

19 de 2500 a 3000 toneladas; 9 de 5000 a 7000 t., y 2 de 7000 en construcción en los astilleros de la Euskalduna. Reproducimos en esta página dos de sus mejores vapores, el «Unbe-Mendi» y el «Udala-Mendi», y en la portada de este número el «Upo-Mendi», de 6605 t., que va provisto de calefacción a vapor, lavadero mecánico y departamento aislado para enfermería; construido también por la Compañía Euskalduna.

El tráfico principal es la exportación de mineral de Bilbao e importación de carbones. Por el puerto de Sagunto (Valencia) realiza también un activo movimiento de exportación de mineral de hierro de las minas de Ojos Negros (Teruel). Según el *Boletín de la Marina Mercante*, a últimos del mes de diciembre que acaba de finar, los buques de esta empresa hallábanse navegando unos con carga de mineral de hierro hacia puertos ingleses, franceses y de EE. UU.; y otros, de retorno, con carbón inglés para Bilbao, Sagunto, Savona, etc.

La Compañía creó en 1904 una «Caja de previsión» para otorgar a su numeroso personal y familias, jubilaciones, viudedades, orfandades y diversos auxilios.

Diversas Compañías. Siguen a la anterior en importancia la *Compañía F. de Abásolo*, con 10 buques de 3000 a 4000 t., que navegan actualmente con carga-



Vapor de carga «Unbe-Mendi» 7000 t. de la Compañía «Sota y Aznar», construido en 1914 por los astilleros Euskalduna de Bilbao

mentos de mineral de Huelva hacia puertos franceses, y con carbón de Cardiff para Barcelona y Bilbao.

La *Compañía Marítima del Nervión* posee 9 buques de 3000 a 4000 t., y 2 en construcción en los astilleros Euskalduna. Estos buques hacen la travesía de América conduciendo mineral de hierro a Baltimore, Filadelfia, (EE. UU.) etc. Están bautizados con nombres de mares: *Mar Negro*, *Mar Mediterráneo*, *Mar Cantábrico*, etc.

Existen otras Compañías como las de Hijos de Astigarraga (6 buques de 3000 t.); Garteiz y Mendialdua (7 buques de 3000 a 5000 t.); Echevarrieta y Larrinaga (7 buques de 3 a 4000 t.); Compañía Marítima Unión (5 buques de 6000, 7000 y 8000 t.); Vasco Cantábrica de Navegación (4 buques de 2000 a 3000 t.); Aurrerá (3 buques); Bilbaína de Navegación (6 buques de 3000 a 5000 t.), etc., que se ocupan en los tráficos ya mencionados, y alguna de ellas en el transporte de carbón inglés para Francia e Italia y Argentina.

II. Desarrollo de nuestra Marina mercante

Navegación a vapor. El número total de vapores mayores de 50 t. que figuran en la *Lista Oficial* de 1915, es el de 640, con un tonelaje bruto de 875 609 t.

Nuestra Marina de vapor continúa pues en aumento, y respecto a 1914, se señala una diferencia en más, de 12 vapores con 31 287 t. El gráfico de la página 6 permite seguir el desarrollo creciente de la flota de vapor en lo que va de siglo.

Acompañamos una lista de las casas navieras que disponen de más de 5000 t., con expresión del tonelaje bruto en 1911, comparado con el de 1915.

Una simple ojeada a dicha lista manifiesta que, en casi la totalidad de las flotas, las variaciones habidas en el período que abarca fueron de poca importancia.

Por otra parte, mientras el tonelaje individual de las unidades a vapor aumenta sin cesar en las grandes marinas extranjeras, en la nuestra crece muy lentamente.



Vapor «Udala Mendi» de 4416 toneladas, cargando mineral. Compañía «Sota y Aznar» Astilleros Euskalduna

PRINCIPALES COMPAÑÍAS ESPAÑOLAS
(Tonelaje mayor de 5000 t.)

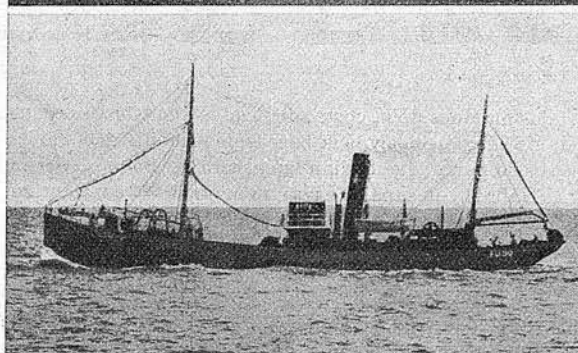
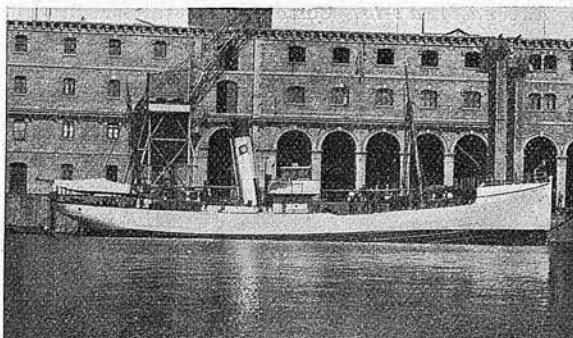
	Tonela- je bruto 1911	Tonela- je bruto 1915
Compañía Trasatlántica, Barcelona.	92124	111000
Sota y Aznar, Bilbao.	88359	90881
Ibarra y C.ª, Sevilla.	44819	48660
Pinillos Izquierdo y C.ª, Cádiz.	35222	56225
Correos de Africa, Valencia.	23802	27991
Serra, Bilbao.	25354	25447
Echevarrieta y Larrinaga, Bilbao.	2860	23182
Marítima del Nervión, Bilbao.	23357	22299
Navegación de Olazarri, Bilbao.	22273	22273
Marítima Unión, Bilbao.	20618	20618
Navarro-Vasongada, Bilbao.	11566	18714
Bilbaína de Navegación, Bilbao.	18280	16158
Naviera Bachi, Bilbao.	11886	14717
Compañía Marítima, Barcelona.	14132	14181
Isleña Marítima, Mallorca.	8178	13132
Algortaña de Navegación, Bilbao.	8719	11587
Santanderina de Navegación, Santander.	8707	11361
Manuel María Arróategui, Bilbao.	11216	11216
Vapores Vinuesa, Sevilla.	10854	10854
Sevillana de Navegación, Sevilla.	9023	9023
Vasco-Cantábrica de Navegación, Bilbao.	8729	8847
Vapores Tintoré, Barcelona.	8090	8613
Aurrerá, Bilbao.	8373	8373
A. López de Haro y C.ª, Gijón.	6398	8103
Cantábrica de Navegación, Bilbao.	8021	8021
José M.ª Rodríguez (S. en C.)	7228	7228
Cartagenera de Navegación, Cartagena.	6082	6082
Compañía Marítima Comercial, Barcelona.	5751	5721
Artaza (S. en C.), Bilbao.		5201
Sociedad de Navegación e Industria, Barcelona.	4670	4852

El tonelaje medio español era de 1268 t. en 1910, y solamente de 1368 en 1915; muy pocas fueron las Compañías que aumentaron sus tonelajes en unidades superiores a la media. Este hecho se explica en parte porque casi dos tercios de nuestra marina están dedicados al cabotaje y han de amoldarse al calado de los puertos que frecuentan. Son buques modestos del tráfico interior, que no toman parte en la vertiginosa concurrencia mundial, ni tienen por divisa el «Mein Feld ist die Welt»; (mi campo de acción es el mundo) en el que se fundó el rápido progreso de la Marina mercantil alemana.

El tonelaje medio en 1914 era, en Alemania de 3270



Vapor de la línea Tintoré, Barcelona, navegando en el Mediterráneo



Buques de pesca: Vapor «Araña», 267 t. - Vapor «Scomber», 270 t. En ambos: Velocidad 11 millas; provisión de carbón 200 t.; de agua 15 t.; capacidad para pescado 60 t.; Trip. 20.

Armadores: «Vapores de Pesca, Trillo, Galiana y del Valle. Sociedad en Comandita Barcelona».

toneladas; en Holanda, 3000 en Inglaterra, y 2970; en Francia, 2620,

Existen en España 2 vapores solamente cuyo tonelaje bruto pasa de 10000 t. (15400 de carga máxima); 2 de unas 8000 t.; 8 mayores de 5000; 18 entre 4000 y 5000; 32 de 3 a 4000, y los restantes pertenecen en general al tipo de 2000 t. para tráfico eventual—o sean los buques llamados *trams*—y 1000 para los de cabotaje. Comparando los trasatlánticos mayores de 10000 t., Inglaterra resulta con 136 de un tonelaje medio de 14000 t.; Alemania 44 de 18000, Francia 16 de 13400, los Estados Unidos 10 de 13800.

El progreso de la construcción. El incremento de las flotas solía hacerse por regla general recurriendo al extranjero. Las Compañías de primer orden construían sus buques en los astilleros ingleses o italianos, y los navieros de menor importancia adquirían barcos viejos desechados por las empresas extranjeras, a veces en el último período de su vida e incapaces por tanto de rendir gran provecho, y que envolvían además un serio peligro para los pasajeros y la tripulación; sistemas que llevan consigo la emigración de grandes capitales.

Actualmente la construcción española ha entrado en un período de actividad extraordinaria, y por vez primera acomete la construcción de grandes trasatlánticos del tipo del «Reina Victoria Eugenia», y es mayor la demanda de nuevas unidades que la capacidad de los astilleros.

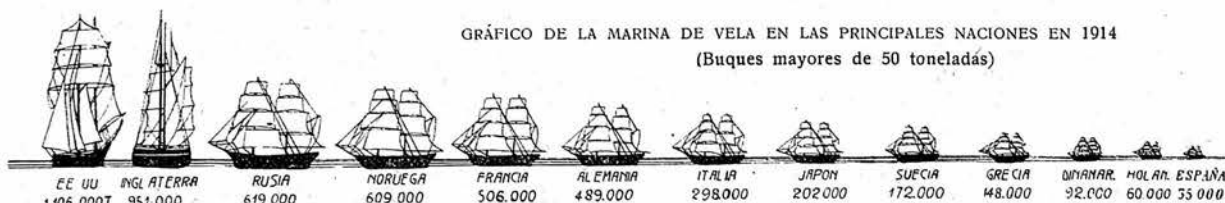
Según datos recientes de la Asociación de Navieros de Bilbao, en las factorías de la ría se construyeron de 1914 a 1915, para empresas de aquella matrícula, 3 vapores con 10320 t., y se entregarán dentro del presente año 6 buques más con 21685 t. bruto.

Navegación a vela. Como era natural sucediese, la nuestra no se sustrajo al fenómeno de la decadencia de la marina de vela en el mundo. Uno de los factores locales que contribuye en España a que la disminución sea más aguda, es la antigüedad de parte del material, pues tenemos embarcaciones matriculadas desde los años 1840, 1850, 1855, etc.

Las pintorescas flotas de laúdes y barcos de nuestros

Como ejemplo de los grandes veleros de que hablamos, damos la fotografía del seispalos norteamericano «Lawrence», que ha visitado recientemente el puerto de Barcelona.

Los EE. UU. e Inglaterra son las naciones que conservan mayor marina velera, siguiendo Rusia, Noruega, Francia, Alemania... España ocupa el 13.º lugar, o sea un puesto después que en la marina de vapor.



viejos marinos de la costa, dedicados al modesto cabotaje; los bergantines y brik-barcas de esbelta arboladura y airoso porte, que hacían la carrera de Buenos Aires y La Habana, desaparecen al empuje del trasatlántico, como la diligencia cedió ante la potente locomotora de vapor, y ésta se ve amenazada a su vez por la de tracción eléctrica.

En 1910 contábamos con 305 veleros mayores de 50 toneladas, que sumaban 47.598 t. En 1915 eran 217 b. y 29.118 t., es decir, una baja de 88 veleros con una pérdida de 18.480 t. Solamente en un año, 1914 a 1915, la disminución fué de 19 buques y 3.852 t.

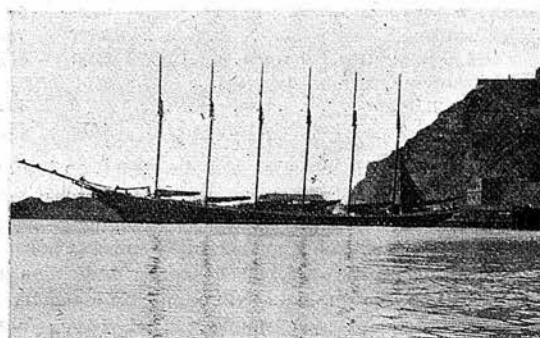
El tonelaje promedio actual resulta de unas 136 t. y la mayoría de los buques son costeros, aunque todavía quedan algunos de travesía larga, y sabemos de una casa de Barcelona que acaba de adquirir tres grandes corbetas.

La sustitución de los cascos de madera por el hierro, la aplicación de motores auxiliares a la propulsión y a la maniobra del velamen, amarre, operaciones de carga y descarga, el empleo de tipos especiales de gran capacidad, un estudio más científico de las derrotas para reducir la duración de los viajes, aprovechando los mayores conocimientos que hoy día se tienen de los vientos y corrientes marítimas, etc., han contribuido a que conserve cierta importancia la navegación de vela de otros países, por la economía que siempre representa el motor vélico y lo apropiados que resultan estos buques para cierta clase de cargamentos que no exigen urgencia en el transporte, o bien que por su reducido valor no toleran el flete más crecido de los vapores.



Embarcación para el tráfico de cabotaje

Sería de desear que nuestros armadores orientasen la marina de vela nacional hacia nuevos rumbos, que elevasen su prestigio y permitiesen obtener los beneficios que todavía es capaz de dar a pesar de su decadencia, pues creemos que no está llamada a desaparecer completamente, sino que siempre se conservarán algunos miles de toneladas.



Pailebot de seis palos norteamericano «Lawrence», en el puerto de Barcelona

El importante problema de nuestra Marina mercante, que actualmente preocupa hondamente al Gobierno y exige el desinterés y patriotismo de las empresas navieras, a todos los españoles interesa por igual; al que reside en la costa, y al que mora en las ardientes mesetas centrales que jamás templó la fresca y perfumada brisa marina.

Pues no solamente son los buques ciegos instrumento de transporte y comunicación, que continúan en los mares con el surco de su estela la línea del ferrocarril... sino algo más: factores activos y poderosos del trabajo nacional, de las industrias mineras y de construcciones metálicas, de la siderurgia, del intercambio comercial; y el vivero donde se forman las dotaciones de la Marina de Guerra, sagrado baluarte de la defensa de nuestra querida España, que el mar arrulla en tan dilatadas y florecientes costas.

FRANCISCO PALENCIA
Capitán de la Marina Mercante

Observatorio del Ebro.

ooo