Deben adoptarse, además, aquellas medidas, así generales en todo orden de producción como especiales de cada industria en particular, que favorezcan el desenvolvimiento de nuestras manufacturas, acerca cuya materia han escrito los economistas españoles con singular maestría, con gran conocimiento de causa y con una espontaneidad que no ha sido superada, ni aun igualada siquiera por los más encopetados economistas del extranjero (1).

---

al consumo tantos artículos falsificados como por aquí se expenden,—desde el vino de industria hasta el café artificial,—y, sobre todo, que se hagan estas cosas con la frescura con que aquí las hacemos.

»Pero hay otro orden de ideas donde este mismo instinto se desarrolla de una manera menos nociva y evidentemente lícita, pero acaso más odiosa. La competencia industrial, la sana competencia, fuente y origen de todo adelanto y madre de la baratura, adquiere casi siempre en esta tierra un carácter especial que la convierte en instrumento de muerte contra toda iniciativa.

»La noble emulación, la lucha leal, toma aquí hartas veces el sabor de negra envidia y desleal ataque; el carácter industrioso se transforma fácilmente en instinto de plagio, y así entre nosotros, casi siempre el que establece alguna industria nueva se arruina.

»Como ejemplo de este instinto de *plagio* de que nos lamentamos, no hay más que fijarse un poco en las calles de Barcelona: un colmado, un zapatero, un sastre, una taberna, casi siempre tiene un establecimiento análogo al lado ó enfrente encargado de disputarle los parroquianos; el decorado de unos y otros las más de las veces acusa el afán de parecerse todo lo posible, y en el título ó la muestra sucede muchas veces dos cuartos de lo mismo. De este modo los establecimientos de un mismo género aparecen siempre agrupados, y es que en el mero hecho de abrirse uno de aquéllos en lugar donde no los haya similares, provoca desde luego en otro del oficio el deseo de establecerse en aquel punto para suplantarle en el negocio si es posible, ó vivir de las equivocaciones y veleidades de sus consumidores.

»Por lo mismo puede decirse que en Barcelona todo nace á pares, ó á docenas: años atrás no existían los cafés cantantes, abrióse uno, y ahora ya casi lo son todos; el juego de pelota no era conocido, construyóse un frontón, y al mes hubo unos cuantos; estableciose poco hace un reñidero de gallos, y en seguida se multiplicaron estos circos; últimamente aparecieron los sellos propagandistas ó simbólicos, y ya los tenemos de todos los colores y para todos los gustos: ortodoxos y heterodoxos, auténticos y apócrifos, sinalagmáticos y autóctonos, y tras los sellos aparecen las tarjetas postales y los sobres, y es probable que vengan muy pronto, si es que ya no están en camino, las tarjetas de visita, ó los libritos de memorias ó el papel secante.

»En resumen, siempre lo mismo: el espíritu de lucro acudiendo desenfrenadamente á las competencias y muchas veces la codicia rompiendo el saco para todos.»

(1) Véase, principalmente, *Proyecto económico en que se proponen varias providencias dirigidas á promover los intereses de España con los medios y fondos necesarios para su plantificación*, escrito en el año 1762 por D. Bernardo Ward (Madrid, MDCCLXXIX, imprenta de Joaquín Ibarra; segunda impresión; un tomo de 400 páginas); y demás autores que se citan en la nota de la página 59 del *Proyecto económico para España*, por Pedro Estasén (conferencias en el Instituto Agrícola de San Isidro; Barcelona, imprenta de F. Altés, 1899; 61 páginas). Es interesante y contiene datos muy curiosos y una historia de los efectos económicos de los tratados entre España y las demás naciones, la Memoria de D. Antonio Bech y Pujol *(Memoria sobre las causas que han impedido el desarrollo y han motivado la decadencia de la industria en España y medios que deberían adoptarse para fomentarla;* obra laureada en el concurso público del año 1869). Esta Memoria, en que se analizan las distintas reformas arancelarias, contiene datos curiosísimos, entre ellos el de la moneda acuñada en Barcelona desde 1858 á 1864. (Véase *Boletín del Ateneo Barcelonés*, especialmente los números de Julio, Agosto y Septiembre de 1879, página 50; de Enero, Febrero y Marzo de 1880, y de Abril, Mayo y Junio de 1881. Imprenta Sucesores de Ramírez y C.ª)

LIBRO IV

LA MARINA EN CATALUÑA

El territorio de Cataluña tiene la forma de un triángulo, cuyo lado más extenso linda con el mar. Un pueblo que tiene tantas leguas de costa como el nuestro (501 kilómetros) ha de ser marítimo forzosamente; y Cataluña lo ha sido siempre, como lo revela su historia (1). La marina mercante catalana fué siempre el más eficaz apoyo de la de guerra y favorecía estas empresas la índole y condiciones de la marinería catalana, reconocida entonces como la más apta para las maniobras y la más sufrida para las penalidades del mar (2).

Como comprenderá el lector las industrias humanas no nacen por *generación espontánea* ni al acaso, y en Cataluña, á pesar de las condiciones naturales del país, fué preciso que Don Jaime I acentuara con medidas administrativas

---

(1) Véanse las conocidas obras de D. Antonio de Capmany y Montpalau, *Memorias históricas acerca la Marina, Industria, Comercio y Artes de la antigua ciudad de Barcelona* y el *Libro del Consulado de Mar*. Contiene, además, datos muy curiosos sobre nuestra antigua marina, el libro *Ordenanzas de las Armadas Reales de la Corona de Aragón aprobadas por el Rey D. Pedro IV*, año de MCCCLIV. Van acompañadas de varios edictos y reglamentos promulgados por el mismo rey, sobre el apresto y alistamiento de armamentos reales y de particulares, sobre las facultades del almirante y otros puntos relativos á la navegación mercantil en tiempo de guerra, por D. Antonio de Capmany. Madrid, «Imprenta Real,» MDCCLXXXVII; 147 páginas, con un apéndice de varias noticias, relaciones y apuntamientos sacados de instrumentos y libros de los archivos relativos á nuestra marina; 63 páginas.

(2) Véase *Antigua marina catalana*, por D. Francisco de Bofarull y Sans. Memoria leída en la sesión ordinaria celebrada por la Real Academia de Buenas Letras el día 16 de Noviembre de 1896. Barcelona, establecimiento tipográfico de Jaime Jepús, 1898. Un tomo de 123 páginas y muchas láminas. Es curiosa también la Memoria *Nuevos y curiosos datos sacados del archivo de la casa Lonja que acerca de D. Antonio de Capmany y Montpalau y de sus dos obras tituladas: Memorias históricas sobre la Marina, Industria, Comercio y Artes de la antigua ciudad de Barcelona* y *Libro del Consulado de Mar*, dió á conocer D. Joaquín Rubió y Ors. Memorias de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona, tomo III.

y económicas la protección al comercio marítimo, y que en 1227 otorgara un privilegio estableciendo la preferencia á favor de los buques barceloneses, ó sea un verdadero derecho diferencial de bandera (1). Ya en el siglo XIV la marina catalana era superior á la de los demás Estados y la más considerada y temida (2); pero la verdad es que todo ello no se logró cruzándose de brazos y *dejando hacer*, pues ni las repúblicas de Italia ni los demás reinos habían hecho los sacrificios que hicieron nuestros reyes, el municipio barcelonés y posteriormente la Generalidad de Cataluña. La construcción naval tomó gran incremento impulsada por los reyes y las corporaciones de Cataluña (3), la navegación creció mientras existieron leyes protectoras, y vino la decadencia cuando se miró con frialdad é indiferencia todo lo relativo al poder marítimo (4). Los sacrificios hechos por Cataluña al servicio de las armadas y en la construcción de sus barcos, fué lo que más contribuyó al antiguo esplendor de la corona de Aragón y á las conquistas de sus reyes en Cerdeña y Nápoles, como así lo consignó el rey Don Alfonso V en distintas ocasiones (5). En todas partes ha necesitado la marina mercante cierta protección para formarse y adquirir desarrollo, como lo demuestran el privilegio de preferencia de 1227, el acta de Navegación de Cromwell, las leyes de Alfonso V y las disposiciones de todos los Gobiernos que han querido tener marina (6). En

(1) Francisco de Bofarull y Sans. *Antigua marina catalana*, página 6.

(2) Idem, ídem, páginas 21 y 22. Es apreciabilísima esta obra de nuestro distinguido amigo D. Francisco de Bofarull. Es una historia completa de la marina catalana, con notas curiosas acerca la protección que le dispensaron sus reyes, el establecimiento de consulados, la construcción de buques, noticias sacadas del archivo de la corona de Aragón, y datos acerca las ciencias y conocimientos náuticos de aquella época, con apéndices nutridos de abundantes documentos, contratos de fletes, convenios, inventarios, descripciones de galeras, etc. Contiene 123 páginas, con láminas que representan naves y galeras de las distintas épocas, siendo notabilísimo el diseño de la lujosa popa de la galera capitana *Sant Jordi*, construída en las Atarazanas de Barcelona por orden de los diputados de la Generalidad del Principado de Cataluña en 1620 (archivo de la corona de Aragón), y de los lados de la misma (coster) llenos de esculturas y que denotan la gran altura á que llegó en Cataluña la navegación marítima de la costa del Mediterráneo, y una carta marina inédita por Bartolomé Olives.

(3) Bofarull y Sans. *Antigua marina de catalana*, página 31.

(4) Idem, ídem, página 33.

(5) Idem, ídem, página 43.

(6) Para el estudio del problema de la marina mercante, véase F. de Lesseps *(L'Influence des progrès de la Geographie sur la navigation)*. Véase, además, *Revue Scientifique*, número de Septiembre de 1878. Sobre el estado de la marina mercante en Cataluña, hay curiosos datos en la Memoria de D. Salvador Sanpere y Miquel *(Barcelona: su pasado, su presente y su porvenir*, página 123, 1879). Acerca la crisis marítima de todo el mundo, véase *Journal des Economistes*, números de Noviembre de 1878, página 297. Además, el *Repertorio general de la marina mercante*, que anualmente publica la gran agencia inglesa «Veritas Register,» los *Anuarios de la Dirección general de Hidrografía* y las diversas revistas marítimas, especialmente la *Revue Maritima et Coloniale*; la *Revista Maritima Española*, la italiana, etc. Para el estudio de la marina mercante antigua, véase *Journal officiel de la Republique Française*, 2 de Agosto de 1876, página 5.839. Es curioso el estudio histórico sobre la marina de los

todas las naciones el movimiento marítimo ha ido en aumento (1), mientras que en España durante la primera mitad de este siglo fué en aumento y en la segunda mitad se ha pronunciado en la decadencia más espantosa. Bien es verdad que á ello ha contribuído el hecho de que el número de buques de vela tiende á disminuir, siendo reemplazados por buques de vapor que desde 1840 ha tenido un alza notable (2); pero la decadencia marítima en España viene principalmente de la influencia extranjera, especialmente de la inglesa, y del completo abandono é indiferencia en que han tenido siempre los Gobiernos de España todo lo que se refiere á marina mercante. Aun hoy las naciones poderosas protegen á toda costa su marina mercante (3), y únicamente España es la que ha abandonado este importantísimo venero de riqueza.

Una historia de los vaivenes y vicisitudes de nuestra marina mercante nos enseñaría las verdaderas causas (4) de su decadencia, siendo múltiples y complejas, como he tenido ocasión de demostrar en muchos trabajos, habiendo hecho notar que en España sólo se ha procurado fomentar la marina de guerra (5), sin tener en cuenta que ésta no puede subsistir sin tener por base

pueblos que se establecieron en España hasta el siglo XII de nuestra era, por F. Lacaci, traducido por E. Godínez *(Revista Contemporánea*, número 21, Octubre de 1876).

(1) Véase *L'Economiste Français*, número 7, Febrero de 1880.

(2) Véanse los datos publicados por la oficina de Inglaterra y que aparecieron en un artículo que publicó *La Ilustración Española y Americana*, número de 15 de Julio de 1880, página 30.

(3) Además de las trabas relativas á la propiedad, el extranjero tiene en los Estados Unidos de la América del Norte las del comercio de cabotaje que no existen en varias repúblicas hispano-americanas, entre ellas Chile y la República Argentina. Y aun donde las hay, como en el Ecuador, no son rigorosas como en los Estados Unidos.

La ley federal del 1.° de Marzo de 1817, prohibe que el extranjero posea la más mínima parte de un buque destinado á dicho comercio de cabotaje, por lo cual no sólo se entiende el de cabo á cabo y puerto á puerto en la costa, sino también entre los puertos de los ríos navegables, según lo establece la ley americana de 18 de Febrero de 1793, y entre cualquier lugar y otro de la república (ley del 10 de Marzo de 1817).

Después de adquirida legalmente la propiedad de un buque en virtud de la naturalización, puede perderse por la falta de domicilio; otro testimonio irrecusable de la importancia que dan á la residencia las leyes de los Estados Unidos.

Aun con la prohibición del comercio de cabotaje á los extranjeros, las leyes de algunos Estados hispano-americanos acuerdan facilidades para la nacionalización de los buques, que niega la ley de Registros de la Unión. Con arreglo á la última, un buque para ser nacionalizado debe haber sido construído en los Estados Unidos y tener toda la tripulación americana; mientras que el Ecuador, verbigracia, permite que los buques construídos en el exterior y con tripulación extranjera, sean considerados como ecuatorianos para los efectos de la ley, con tal que el dueño y el capitán sean ecuatorianos.

(4) Es curiosa la obra *Exposición histórica de las causas que más han influído en la decadencia de la marina española é indicación de algunos medios para restaurarla*, escrita en el año 1813 por D. Ceferino Ferret. Barcelona, imprenta de Roca y Gaspar, año 1819, 177 páginas.

(5) Acerca la marina militar en España, véase Emilio J. Orellana *(Historia de la marina militar española)*. Véase, además, *Revista Europea*, número de 4 de Octubre de 1874.

y fundamento una extensa y poderosa marina mercante. El olvido de este principio nos ha llevado á las mayores catástrofes (1).

Ya en 1853, un ilustre economista que escribía con el pseudónimo de Berenguer Leal, decía: ¿Qué sería de la marina nacional sin el régimen proteccionista, sin el tráfico colonial, sin el privilegio de bandera, etc.? (2). Por mil causas difíciles de reseñar perdimos nuestras grandes posesiones españolas del centro y Sud de América, y emancipándose formaron naciones independientes que, á raíz de su independencia, rompieron toda clase de relaciones con España. Entonces cúpole á la marina catalana la alta honra de reanudar estas relaciones (3). El poder central español siempre ha mirado con indiferencia todo lo relativo á la marina mercante (4). Bien es verdad que el marqués de la Ensenada (5) en su representación dirigida á Fernando VI sobre el estado del real erario y sistema y método para lo futuro, fechado en Aranjuez el 18 de Junio de 1747, decía lo siguiente: «No hay potencia en el mundo que necesite más las fuerzas marítimas que la de España, pues es península y tiene que

(1) En España la marina militar lejos de ser un poderoso auxiliar de la mercante ha sido su opresora. Los marinos de guerra han ejercido un tremendo despotismo sobre los marinos mercantes, y aquí, como en todos los órdenes de la vida, el elemento oficial dominante ha ahogado toda la vida y toda la iniciativa de los intereses privados. Por esto, así que pudieron, nuestros desgraciados marinos mercantes pidieron la emancipación de la marina militar. Véase *Exposición que á las Cortes dirigieron varios comerciantes, navieros, capitanes, pilotos y marinos mercantes de la ciudad de Barcelona y de la costa de Cataluña,* con fecha de 15 de Diciembre de 1872, solicitando la supresión del Ministerio de Marina, así como la jurisdicción especial y fuero de marina, la declaración de libre del ejercicio de las industrias de mar y que en lo gubernativo dependa la marina mercante del Ministerio de Fomento.

(2) *Diario de Cataluña. Cronista de las glorias y adelantos de Cataluña,* número 209, páginas 721 y siguientes, números de 27 de Enero y 15 de Febrero de 1853.

(3) El primer español que fué á Montevideo después de la independencia, fué D. Juan Mirambell en el año 1833, en la polacra goleta *Constancia,* de 80 á 100 toneladas, llevando las siguientes mercancías: vino, aceite, avellanas, almendras y catorce cajas de tejidos. Dicho buque era de la matrícola de Masnou. El buque era del capitán é iba á cuenta de expedición, habiendo varios copartícipes en el casco y en la expedición, como era costumbre en otros tiempos. Iba consignado á la casa Tintó, de Barcelona. Este capitán introdujo los artículos españoles á costa de todo peligro, en época en que no había cónsul español y hasta sufriendo penas personales. El distinguido publicista y profesor de la Escuela de náutica de esta ciudad, D. José Ricart Giralt, tiene un curioso relato de las peripecias que le ocurrieron al capitán Mirambell.

(4) Sobre la marina mercante española en general y la catalana en particular, véanse los artículos publicados en el *Diario de Barcelona,* número de 8 de Octubre, y otros del mes de Octubre de 1878, páginas 11.397 y 11.671; número de 24 de Octubre, página 12.062; ídem de 31 de Octubre de 1878, página 12.343; ídem de 6 y 14 de Noviembre de 1878 y Abril de 1879, firmados N. S. Léanse también los artículos que se dieron á luz en el periódico *La Publicidad* de Barcelona, en Enero y Febrero de 1879, acerca nuestra *Marina mercante,* por D. Rómulo Bosch y Alsina, y los artículos publicados en la *Revista Marítima,* cuyo primer número salió en 1876, bajo la dirección de D. José Ricart Giralt.

(5) D. Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada. *Ensayo biográfico formado con documentos en su mayor parte originales inéditos y desconocidos,* por D. Antonio Rodríguez Villa. Madrid, 1878.

guardar los vastísimos dominios de América que la pertenecen, y mientras la España no tenga una marina competente no será considerada de Francia é Inglaterra, sus émulas más inmediatas.» Bien es verdad que algunos ministros hanse interesado con vivo afán por el desarrollo de la marina mercante, pero se han encontrado con la indiferencia y algunas veces con la oposición de todo el elemento oficial de la villa y corte. Se comprende; Madrid no es puerto de mar (1) y á su población le importan poco las cuestiones marítimas, como le han importado muy poco, por regla general, las graves y trascendentales cuestiones económicas que más hondamente han afectado al país. Nuestros gobernantes españoles, influídos por la atmósfera especial de Madrid, que es distinta de la de las grandes capitales del orbe, que es una excepción en el mundo, no han comprendido que el poderío de una nación cuyos linderos están señalados por el mar, está en razón directa de su marina. La nación inglesa siempre ha mirado con recelo á la holandesa cuando prosperaba con su *Compañía de Indias* y con sus escuadras á la vez guerreras y mercantes, y ha procurado impedir el medro de la marina francesa y ha intrigado impidiendo el de la española.

Por lo que respecta á España siempre ha ejercido gran influencia para impedir el desarrollo de nuestra navegación. Desde la derrota de Trafalgar, en donde con buenos marinos y buenos buques sucumbimos porque nuestros buques estaban servidos por soldados de caballería (2), ha creído Inglaterra que jamás levantaríamos cabeza, pero esta creencia ha tenido su fundamento en su predominio, en su casi omnipotencia en ciertos círculos de la corte y en ciertas altas esferas. Muchas veces se ha intentado que la voz de las provincias del litoral tuviera eco y resonancia en la corte, pero ha sido en vano (3), y por esto creemos que si la suerte de la marina catalana

(1) En cambio, á París, si bien tampoco es puerto de mar, le interesan vivamente las cuestiones marítimas de Francia. Véase acerca el Congreso marítimo de París de 1876, el extracto que se publicó en *Le Sémaphore* de Marseille, número de 27 de Abril de 1876.

(2) Véase *La Marina y la independencia nacional,* por D. Juan Mañé y Flaquer *(Diario de Barcelona,* Abril de 1879).

(3) En el periódico *La Voz del Litoral,* periódico político independiente, órgano especial de los intereses de la marina, de la industria y del comercio marítimos (Madrid, 31 de Enero de 1879), en un artículo titulado *Nuestras últimas palabras,* leemos lo que sigue: «Por desgracia de España ni el rumor de las olas, ni el mugido del temporal que las levanta, llegan á su capital, colocada á mil metros por encima del nivel del mar. Al amor de la chimenea se oye azotar la lluvia en los cristales, sin conciencia de que haya hombres que arriesgan la vida en aquel instante y que en toda ella no han disfrutado de las comodidades, ni de los goces del hogar, ni de la familia, para atender al desdeñoso cortesano y facilitarle el pasatiempo de arrojar al espacio espirales de humo. Empero, si no es dable la demostración práctica de que el Océano se diferencia mucho de la tranquila balsa de agua que los madrileños han visto, bañándose en el mes de

ña de ir unida á la suerte de la marina española, hemos de renunciar eternamente á tener marina. Allá, en el porvenir, podrá haber marina cantábrica, marina gallega y asturiana y marina catalana, pero dudamos que haya nunca más marina española.

Jamás ha cesado Inglaterra en sus intrigas removiendo la cuestión del derecho diferencial de bandera, y no faltó en España quien empeñó discusión sobre un punto que debiera siempre haberse considerado poco menos que indiscutible (1). Durante algunos años suscitóse amplio debate y vino por fin la información del año 1865 (2).

La ley de 21 de Junio de 1865 autorizaba al Gobierno para suprimir el derecho diferencial de bandera sobre los artículos que se produjeran en Europa, exceptuando los de pesquería, y para suprimir también las trabas y los gravámenes que experimentaba la marina mercante. Tuvo lugar la información de 1865: acudieron los constructores de embarcaciones (3), los

---

Agosto, cabe la explicación de esos concisos telegramas que notician uno y otro día que las lanchas de los pescadores del Cantábrico no han regresado á sus puertos; que en las nieblas del estrecho de Gibraltar han chocado dos vapores, y que en la concha de Gijón apareció con la aurora un casco destrozado.»

En el mismo periódico se dice que el litoral languidece y muere, mientras afluye la savia de la nación hacia el corazón y lo atrofía; que la población marinera emigra á millares; que se desatiende la política tradicional cuyo rumbo fijaron Isabel la Católica y el cardenal Cisneros; que las Islas Canarias se hallan poco menos que incomunicadas con la metrópoli; que las Baleares son muy codiciadas, y que Cuba y Filipinas no lo son menos, etc.

La Voz del Litoral fué denunciada y obligada al silencio. Está visto que en España para medrar hay que ser extranjerista y que los verdaderos defensores de la prosperidad nacional siempre estarán postergados.

(1) Véase, entre otros documentos, *Dictamen de la clase de comercio sobre los resultados que acarrearía á nuestra marina mercante la abolición del derecho diferencial de bandera,* redactado por su secretario D. Domingo Margarit y Ena, y fechado en 17 de Diciembre de 1854. (Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País.)

(2) Véase *Información sobre el derecho diferencial de bandera y sobre los de Aduanas exigibles á los hierros, el carbón de piedra y los algodones, presentada al Gobierno de S. M. por la Comisión nombrada al efecto en Real decreto de 10 de Noviembre de 1865. Derecho diferencial de bandera.* Madrid, «Imprenta Nacional,» 1867. Un tomo de 338 páginas.

(3) La historia de nuestras construcciones navales ostentará siempre con gloria la página que se refiere á nuestros pasados astilleros particulares. De ellos, en la primera mitad del presente siglo, han salido embarcaciones de todas clases, cuya esbeltez y buena planta eran la desesperación de los constructores extranjeros y el orgullo de los nuestros. La construcción naval, que llegó á ser la gran riqueza y el título de gloria del litoral catalán, entregó á la navegación durante el período de 1824 á 1860, salidos del astillero de Barcelona, 7 fragatas, 53 bergantines, 2 corbetas, 2 polacras, 9 goletas y varias embarcaciones menores, formando un total de 12.240 toneladas; de los astilleros de Masnou, Vilasar, Mataró, Arenys, Malgrat, Blanes y Lloret, 19 fragatas y corbetas, 163 bergantines, 99 polacras goletas y más de 2.300 embarcaciones menores, dando en junto unas 80.000 toneladas, y de Palamós y su costa muchos buques de más de 200 toneladas y varias fragatas. Tan grande actividad, tanta riqueza han desaparecido por completo. (A. Wohlguemuth. *Arsenal civil de Barcelona.* Junio de 1886. Barcelona, 1886).

principales navieros, consignatarios y comerciantes de Barcelona y los primeros contribuyentes en sentido claramente proteccionista y favorable á la marina, demostrando la necesidad de conservar el derecho diferencial de bandera.

A pesar de todo vino la malhadada reforma arancelaria de 1869 y la abolición del derecho diferencial de bandera, y desapareció la marina catalana, gran parte de la navegación general de España y en absoluto la construcción de buques. Hay, empero, elementos en nuestra comarca para la construcción naval (1).

A Cataluña le toca hacer que renazca este importante ramo de industria marítima, estableciendo á la vez que importantes diques y talleres de reparación, arsenales y astilleros suficientes para la construcción de grandes trasatlánticos y buques de guerra.

Bien es verdad que antes de 1869 la marina mercante española se hallaba gravada con fuertes tributos, con un régimen sanitario defectuoso (2) y luchaba con muchas dificultades; pero el caso es que vivía, y tan luego como se tocaron los efectos de la abolición del derecho diferencial (3) de bandera, sucumbió (4). Ya á partir de 1871, en que se tocaron los desastrosos efectos de la

---

(1) Hoy que, afortunadamente, después de haber arrojado de los mercados nacionales los plomos y zincs extranjeros, hemos invadido con los nuestros los mercados de las otras naciones; hoy que poseemos una industria metalúrgica adelantada y nuestros hierros fundidos se importan por miles de toneladas mensuales en la misma Inglaterra, según acreditan las estadísticas, teniendo amenazada á aquella poderosa rival con hacerle apagar sus hornos con el fuego que arde en los de nuestras ricas provincias del Norte, encendidos á costa de grandes sacrificios para no extinguirse jamás; hoy que de los altos hornos de Bilbao sale el acero Bessemer, de condiciones tales que es preferido en todos los mercados, al más estimado de otras potencias; hoy que en casi todas las capitales marítimas de provincias, tenemos establecidos talleres de construcciones metálicas, etc., etc. (A. Wohlguemuth. *Arsenal civil de Barcelona.* Junio de 1886. Barcelona, 1886.)

(2) Acerca el antiguo sistema sanitario y sus defectos, véase la *Exposición que la Junta de Comercio de Barcelona elevó á S. M., con fecha 5 de Diciembre de 1854.* Imprenta de Brusi; 4 páginas infolio.

(3) Véase la Memoria *Consideraciones acerca del proyecto de ley sobre reforma arancelaria en la parte que se refiere al derecho diferencial de bandera.* Barcelona, imprenta del «Diario de Barcelona,» 1863; 19 páginas impresas. También se consideraba indispensable favorecer las expediciones directas para fomentar la navegación de altura é impedir su decadencia. Véase *Exposición que al Excmo. señor Ministro de Hacienda eleva el comercio marítimo de Barcelona sobre la necesidad de favorecer las expediciones directas, para fomentar la navegación de altura é impedir su decadencia.* Barcelona, imprenta de Jaime Jepús, 1876; 24 páginas. Véase, además, la *Exposición que eleva al Excmo. señor Ministro de Hacienda la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona, con fecha 19 de Febrero de 1878.* Barcelona, «Imprenta Barcelonesa.»

(4) No fué sólo Cataluña la que se quejó de que no se cumplieran los vaticinios de los reformadores de 1868, quienes aseguraban que la igualdad de bandera y de procedencia debía abrirnos mayores y más vastos horizontes. Véase, entre otras, *Exposición que la Sociedad marítima y comercial de Palma de Mallorca dirige al Excmo. señor*