

de las costas de Asia en el Mediterráneo; los de África en el mismo mar y los del Atlántico hasta el cabo Mogador; los destinados á la navegación entre España y sus provincias de Ultramar, y los destinados al resto del globo. El tonelaje que ha de expresarse es el neto que el buque registre, segun el sistema ahora vigente si fuese posible, y no siéndolo, con arreglo al sistema antiguo. Tambien se expresará la dotacion de los buques haciendo distincion entre marineros y maquinistas. En los vapores, al consignar la fuerza de las máquinas, se dirá si es de caballos nominales ó indicados. Al enumerar los cargamentos y fletes, las toneladas serán de carga, de 1.000 kilogramos, y se especificará en cuanto sea posible, el valor y la clase de mercancías. Tambien se hará enumeracion separada de los buques que entren ó salgan en lastre.

A pesar de los años señalados para los cálculos y periodos indicados para los mismos, podrán los informantes referirse á los años ó periodos que juzguen más á propósito para apoyar sus razonamientos, como podrán escoger una ó varias de las cuestiones presentadas, abandonando las demas.

SEGUNDA CUESTION.

Medidas que pueden adoptarse para el fomento de la marina mercante y del comercio nacional.

1.^o Estado de la construccion naval en España, é importancia de los establecimientos que se dedican á esta clase de industria y á la de máquinas de vapor aplicadas á la navegacion; expresando el número de buques con su tonelaje, el de caballos de vapor de 75 kilográmetros, que cada uno construya al año. Facilidades y recursos que el país ofrece para la carenas, reparaciones y conservacion de los buques y de sus máquinas y calderas. Procedencia de los materiales, efectos elaborados y pertrechos navales que entran en las construccion, carenas y reparaciones de los cascos y máquinas; indicándose cuando las procedencias sean extranjeras, la proporcion en que entran respecto de los similares de produccion nacional y coste respectivo de unos y otros. Jornales de los operarios, facilidad de encontrarlos idóneos y en suficiente número en cada localidad, y relacion que entre si guardan el coste de los materiales y mano de obra. Coste total de un buque construido en España, con la debida distincion entre vapor y de vela, de hierro y de madera, de construccion mixta, por tonelada de arqueo total, rematado y listo para salir á la mar, y calculado sobre cinco tipos, á saber: de ménos de 50 toneladas de arqueo, de 50 á 250, de 250 á 500, de 500 á 1.000 y de 1.000 en adelante. Las mismas noticias sobre el estado de la construccion en el extranjero. Medidas que podrian adoptarse para el desarrollo de nuestra construccion naval y máquinas de vapor para los buques; así como para fomentar los conocimientos teóricos de ambas industrias.

2.^o Importacion de buques extranjeros de todas clases. Derechos de Arancel y manera de aplicarlo. Desarrollo que la importacion ha venido tomando antes y despues de la abolicion del derecho diferencial de bandera. Condiciones de la importacion de buques extranjeros en los diferentes paises. Influencia de la importacion de buques extranjeros en la industria naviera y en el comercio general. Medidas que sobre esto podrian adoptarse.

3.^o Abanderamiento de buques extranjeros en España y en los consulados de España en el extranjero. Derechos que se pagan con este motivo. Medidas que podrian adoptarse.

4.^o Disposiciones y prácticas á que se halla sometida la formacion y régimen de las dotaciones de nuestros buques. Sueldo de las mismas y sistema de alimentacion, estado de instruccion de capitanes, pilotos, contramaestres, marineros, maquinistas y demas personal de máquinas. Todas las anteriores noticias referentes á los paises extranjeros. Disposiciones que podrian adoptarse en esta materia.

5.^o Propietarios y armadores de buques. Exámen de las disposiciones que rigen sobre los mismos. Si seria conveniente autorizar, ó si se debe evitar que los extranjeros sean propietarios de buques españoles, siendo el armador español, y medidas que sobre esto deben adoptarse con aplicacion á las sociedades de navegacion por acciones. Disposiciones de los diferentes paises extranjeros sobre esta materia.

6.^o Medidas que seria conveniente adoptar respecto á los pagos, trabas y disposiciones á que se halla sometido el buque español en España por todos conceptos y en los consulados de la nacion en el extranjero. Disposiciones que rigen en la marina de los diferentes paises sobre este punto.

7.^o Documentacion de Patente Real, Roles y demas á que se hallan sometidos nuestros buques, comparado con la documentacion de los buques extranjeros.

8.^o Auxilios que la Administracion española presta á nuestros buques y á sus tripulaciones en España y en el extranjero. Disposiciones que rigen esta materia en otros paises, y medidas que sobre esto seria conveniente adoptar, y muy particularmente sobre la supresion, conservacion ó aumento de las subvenciones directas é indirectas existentes en la actualidad.

9.^o Premio del seguro marítimo en España y en el extranjero. Medidas legislativas que seria conveniente adoptar acerca del seguro marítimo.

10.^o Minimum proporcional, segun los diferentes viajes y clases de buques, del flete que necesita cobrar un buque español, y de los que necesita un buque extranjero, segun los diferentes paises. Fletes efectivos que alcanzan unos y otros. Influencia de los ferro-carriles en los fletes marítimos.

11.^o Medidas que seria conveniente adoptar para el fomento de la marina y del comercio nacional