



MINISTERIO DE ESTADO

CENTRO DE INFORMACIÓN COMERCIAL

MEMORIAS CONSULARES

É INFORMACIONES

Número 4.

Año 1900.

EL CANAL DE **MANCHESTER**

SU INFLUENCIA EN LA NAVEGACIÓN Y EL COMERCIO

Estas publicaciones se hallan á la venta en el Ministerio de Estado
y en las principales librerías del Reino.

Precio: 0,25 pesetas.

MADRID: Imp. de la Sucesora de M. Minuesa de los Ríos, Miguel Servet, 13.

CONSULADO DE ESPAÑA EN MANCHESTER

MEMORIA CONSULAR DE 1900

**El canal de Manchester é influencia de su apertura
en la navegación y el comercio españoles.**

EXCMO. SEÑOR :

Diversos son los elementos que en un principio determinaron la formación de Manchester, como uno de los centros fabriles más importantes del Reino Unido. Las facilidades con que contó en otro tiempo para la instalación de sus fábricas de tejidos, sus excelentes condiciones climatológicas para la industria algodonera, el estudio é implantación de otras nuevas, el perfeccionamiento de sus máquinas, el carácter laborioso y el sentido práctico de sus moradores fueron principalmente las causas de su progreso.

La estadística nos muestra lo grande que éste ha sido: la ciudad que en 1773 contaba apenas con 25.000 habitantes, aumentó á mediados de este siglo á 290.000, apareciendo en el último censo con 740.268; esto es, casi triplicando en unos cincuenta años el contingente de su población.

Recordando que el principio de su prosperidad coincidió con la época en que el célebre Duque de Bridgewater abrió importantes canales en este Condado de Lancashire, sembrando con ellos gérmenes de riqueza, que más tarde dieron sus beneficiosos resultados, debe observarse que en esta otra época presente, en que el adelanto de todas sus industrias parece haber llegado á su más perfecta concepción, coincide

también con un hecho análogo, de tanta ó más trascendencia, cual es la apertura del «Ship canal».

Por ello debe colocarse este hecho, que convirtió á la antigua ciudad del algodón en nuevo puerto donde flotan desde el majestuoso trasatlántico hasta la pesada barca que remonta los diversos afluentes del canal, entre aquellos, tanto naturales como históricos, que contribuyeron á la formación del moderno Manchester, tal cual hoy lo conocemos.

A medida que sus industrias y su comercio progresaban, se dejaba sentir la necesidad de vías de comunicación más expeditas y más baratas, que pusieran á una ciudad tan productora, situada en el interior y tributaria de Liverpool, su puerto de embarque, en condiciones de poder competir con más ventajas al conseguir la economía de sus arrastres.

De esta necesidad surgió la idea del canal. El río Mersey, por el trazado de su cauce y por su desembocadura, por la dirección del Irwell y por otros antecedentes que se tuvieron en cuenta en el proyecto, podían servir para la construcción del canal. Lo que en otro país hubiera sido motivo para acudir al Gobierno en solicitud de subvenciones, aquí sólo fué hijo de la iniciativa particular. Todos acudieron con sus ahorros, y en 1885 quedó formada una Compañía con un capital de 8 millones de libras. Comenzaron los trabajos dos años más tarde, y, por fin, en 1894 se inauguró la apertura con asistencia de la Reina Victoria, habiéndose gastado en las obras hasta el pasado año de 1899 la cantidad de libras 15.199.369, esto es, 378.984.225 pesetas, en cambio á la par.

Por su coste, pues, podrá apreciarse lo gigantasto de la obra. El canal tiene una longitud de 35 $\frac{1}{2}$ millas, una anchura en su suelo de 120 pies y una profundidad de 26; desde Eastham, cerca de Liverpool, va á Ellermore Port y Rincorn, y pasando por Warrington y Salford, llega á Manchester, con docks en estas tres últimas ciudades.

Las operaciones de descarga se llevan á cabo con una facilidad tan sorprendente, merced á potentes é ingeniosas máquinas hidráulicas, que en el pasado año se dió el caso de descargar en treinta y dos horas de trabajo ordinario el vapor *Samoa*, que conducía unas 20.000 balas de algodón, procedente de Galveston, 500 sacos de harina y 600 toneladas de plomo y cinc.

Mas si la descarga del algodón se practica en el canal

como en ningún puerto, no deja de ocurrir lo propio con el grano. El gran elevador que para ello se usa, primero en el mundo, ocupa una superficie de 6.000 yardas cuadradas, costó 84.000 libras y tiene una capacidad de 40.000 toneladas. Contiene 13 pisos, y puede llenar al mismo tiempo 250 sacos por hora, ó 150 toneladas á granel, para las lanchas, y 40 vagones y 10 carros que caben en el interior del edificio, repartiéndose después este grano, tanto por el canal como por tierra, entre los sitios á que va destinado. Un sistema de monumentales cangilones, movidos por potentes motores, extraen el grano de las bodegas de los buques.

Para las operaciones de carga también se encuentran idénticas facilidades, mereciendo citarse el embarcadero de carbón de Partington, de media milla de longitud, con comunicación directa por diversos ferrocarriles con las importantes minas de carbón del Sur de Jorkhire y Landshire. Posee cuatro cargadores hidráulicos, capaces cada uno de ellos de arrojar en el interior de los buques 160 toneladas de carbón por hora. Como al costado de ellos pueden funcionar dos al mismo tiempo, el número de toneladas de carga puede duplicarse.

Para todas estas operaciones de carga y descarga recorren la línea del canal próximamente 30 ó 40 trenes diarios.

Como consecuencia, sin duda, de todas estas facilidades puestas al servicio de la navegación, el tráfico por el canal aumenta de un modo considerable, como puede notarse en la siguiente estadística, que comprende desde el año de la apertura hasta el último de 1899:

Años	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Toneladas.....	925.659	1.358.875	1.826.237	2.065.815	2.595.585	2.778.108
Valores en libras	94.656	138.759	179.834	204.414	235.278	263.971

Este aumento del tráfico se halla además justificado si se tiene en cuenta la posición geográfica de Manchester, que con el canal, se ha convertido en el puerto más cercano al distrito manufacturero más poblado del mundo, toda vez que

su población excede, según el último censo, de 7.500.000 habitantes. De aquí resulta que muchos buques que antes descargaban en Liverpool las mercancías consignadas á dicho distrito, remontan ahora el canal, consiguiendo con ello una economía no despreciable en los fletes, como puede verse en la siguiente tabla comparativa, en donde se consignan los fletes por tonelada que en diferentes artículos se exigen, conduciéndolos por la vía Liverpool ó por la de Manchester:

TABLA comparativa de fletes por tonelada, vía Liverpool ó vía del canal de Manchester.

PRINCIPALES CIUDADES CERCA DEL CANAL — Desde Manchester ó Liverpool á	Algodón.			Aceite.			Madera.			Harina.			Cereales.		
	Vía Manches- ter.	Vía Liverpool.	Economía por la vía Manches- ter.	Vía Manches- ter.	Vía Liverpool.	Economía por la vía Manches- ter.	Vía Manches- ter.	Vía Liverpool.	Economía por la vía Manches- ter.	Vía Manches- ter.	Vía Liverpool.	Economía por la vía Manches- ter.	Vía Manches- ter.	Vía Liverpool.	Economía por la vía Manches- ter.
	S. D.	S. D.	S. D.	S. D.	S. D.	S. D.	S. D.	S. D.	S. D.	S. D.	S. D.	S. D.	S. D.	S. D.	S. D.
Accrington.....	12.6	17.8	5.2	12.6	18.5	5.11	8.0	11.9	3.9	10.2	11.8	4.6	7.2	10.5	3.3
Ashton-under-Lyne.....	11.0	16.5	5.5	11.0	17.5	6.5	6.8	11.8	5.0	5.6	11.7	5.1	6.6	10.4	3.10
Bacup.....	13.0	19.2	6.2	13.0	19.3	6.3	8.9	12.7	3.10	7.4	11.10	4.6	7.4	10.7	3.3
Blackburn.....	12.0	16.0	4.0	—	17.2	5.2	8.0	10.10	2.10	7.2	11.8	4.6	7.2	10.5	3.3
Bolton.....	10.0	14.0	4.0	10.0	15.11	5.11	6.6	10.4	3.10	6.8	10.9	4.1	6.8	9.6	2.10
Bradford.....	16.0	21.0	5.0	16.0	20.4	4.4	10.0	13.10	3.10	9.4	13.10	4.6	10.0	12.7	2.7
Burnley.....	13.0	18.6	5.6	13.0	19.3	6.3	9.0	12.7	3.7	8.6	12.7	4.1	8.6	11.4	2.10
Bury.....	10.0	15.6	5.6	11.0	17.2	6.2	6.8	11.1	4.5	6.8	11.4	4.8	6.8	10.1	3.5
Glossop.....	12.0	17.6	5.0	12.0	18.4	6.4	7.6	12.10	5.4	7.6	12.2	4.8	7.6	10.11	3.5
Halifax.....	16.0	20.10	4.10	15.0	21.2	6.2	10.0	13.0	3.0	10.0	13.0	3.0	10.0	11.9	1.9
Huddersfield.....	15.0	20.2	5.2	15.0	18.10	3.10	8.4	14.2	5.10	9.0	12.7	3.7	8.6	11.4	4.10
Middleton.....	11.0	16.8	5.8	12.0	19.0	7.0	8.0	12.2	4.2	6.8	12.6	5.10	6.8	11.3	4.7
Oldham.....	11.0	16.8	5.8	11.0	18.4	7.4	7.6	12.2	4.8	6.8	12.2	5.6	6.8	10.11	4.3
Rochdale.....	12.0	17.6	5.6	11.0	18.8	7.8	7.6	12.0	4.6	7.6	12.1	4.7	7.0	10.10	3.10
Stalybridge.....	11.0	16.5	5.5	11.0	17.5	6.5	6.8	11.8	5.0	6.6	11.7	5.1	6.6	10.4	3.10
Stockport.....	10.0	14.8	4.8	11.0	16.1	5.1	6.8	11.2	4.6	6.3	10.9	4.6	6.0	9.6	3.6
Todmorden.....	14.0	19.8	5.8	13.0	20.0	7.0	9.2	13.0	3.10	7.4	12.10	5.6	7.4	11.7	4.3

La influencia que en la navegación y en el comercio españoles ha ejercido hasta ahora el canal, no es muy sensible. Con excepción de la única línea regular de vapores españoles de los Sres. Larrinaga y Compañía, que durante la temporada de invierno importan algodón de Galveston, son muy contados los que entran en este puerto con bandera nacional. Con la inglesa llegan en la época de la fruta algunos buques procedentes de nuestros puertos del Mediterráneo. Fuera de esta época, ningún puerto español tiene comunicación directa con Manchester, dándose el caso de que mercancías procedentes de los del Cantábrico, tengan que ser transbordadas en Rotterdam, desde una línea directa donde existe con Manchester.

Si se tienen en cuenta las necesidades de las mil industrias establecidas en Manchester y su distrito, en las que, desde la fundación del hierro en toscos lingotes hasta la fabricación de objetos artísticos de este mismo metal, sufre la materia prima múltiples transformaciones, se comprenderá perfectamente que nuestro mineral de hierro constituya uno de los artículos de la importación española por el canal, si bien conducido por vapores ingleses.

Las toneladas desembarcadas en este puerto son las siguientes:

Años.....	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Toneladas.....	3 627	1.849	19.634	10.027	7.668	24.579

La fruta fresca es el otro artículo procedente de España que llega por el canal, también bajo bandera inglesa.

La siguiente importación, en *bushels* (1), demuestra que este comercio es susceptible de un gran desarrollo.

(1) Bushel = litros 36,347.

Años.....	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Manzanas	53.297	6 835	22.308	3.362	55.453	48.269
Uvas.....	»	»	»	8.606	121	1.513
Limonos	6.446	23.564	»	54.932	62.030	35.582
Naranjas.....	345.149	615.254	454.967	543.116	305.912	524.878

La gran demanda que existe de fruta fresca, por su gran consumo, permite suponer que este comercio adquiriría proporciones considerables, tantas como tiene en Londres, Liverpool y Glasgow, los tres grandes mercados de Inglaterra, si los vapores fuesen más numerosos y los viajes algo más frecuentes. Además, si los exportadores se cuidasen de empaquetar la fruta con mayor esmero, haciendo una detenida selección de clases y presentándola con más gusto, podrían obtenerse mejores precios y acreditar con más facilidad sus marcas. A veces una economía de una peseta en los jornales que se pagan para envolver y arreglar la fruta en las cajas, produce una pérdida en la subasta de 2 y 3 chelines por caja.

Dadas las particulares condiciones de estas ventas, que han de hacerse en pública subasta, sería conveniente que los exportadores, sobre todo los de alguna importancia, tuvieran inteligentes representantes que defendieran la fruta con celo y actividad en las respectivas subastas. Hay que tener en cuenta las existencias de la plaza, la cuantía de la demanda, la clase de fruta que ha de ofrecerse el mismo día, para sacar el mayor partido en la venta. Muchas veces, una misma partida ó fruta de una misma procedencia ó de igual clase, se ha vendido en dos días consecutivos de subasta con una diferencia de dos y tres chelines por caja. El secreto del corredor ó del representante consiste en escoger, siempre que el estado de la mercancía lo permita, el momento oportuno de ofrecerla á la venta. Esto, unido á una inteligente inspección por parte del representante, para evitar á veces que se consigne en los catálogos como mojada una fruta sana, por la sola falta de haberse humedecido la caja durante la travesía, origi-

nando con ello muchas abstenciones en el momento de la venta, produciría ventajas de consideración para los exportadores españoles, aumentando al propio tiempo el valor de exportación tan importante, representada en 1897, según estadística publicada por el Centro de Información comercial, en 69.728.696 pesetas, de las cuales corresponden á Inglaterra cerca de 52 millones.

Para terminar, pues, puede consignarse que la apertura del canal de Manchester ha sido de gran transcendencia para esta ciudad, de beneficiosos efectos económicos para la misma y de resultados favorables para el comercio español.

De esperar es que ahora, en esta época de renacimiento mercantil é industrial de España, en que sus matriculas de navegación aumentan de un modo inusitado por la compra de vapores de todas clases, y en que las corrientes de exportación en busca de nuevos mercados se hallan sabiamente secundadas por el Gobierno de S. M., el comercio directo entre España y Manchester tendrá su natural desarrollo.

Manchester 28 de Agosto de 1900.—El Cónsul de España,
L. López Ferrer.

PUBLICACIONES
DEL
CENTRO DE INFORMACIÓN COMERCIAL

Memorias Consulares é Informaciones:

- Núm. 1.—Comercio general de Francia en 1899.
- Núm. 2.—Idem id. de Burdeos en 1899.
- Núm. 3.—Congreso Vitícola de Montevideo en 1900.
- Núm. 4.—El Canal de Manchester: su influencia en la navegación y el comercio.

Monografías:

- Sal común.
- Aceite de oliva. (Primera y segunda parte.)
- Comercio universal de los vinos, con un mapa.

Estado de los principales artículos de la exportación española en 1897.

EN PREPARACIÓN

- Catálogo de exportadores españoles.**
- Idem de importadores de productos españoles en el extranjero.**
- Monografía sobre el corcho: su producción, comercio é industria.**