

V-1

c-268

Excelentísimo Señor:

La Junta de obras del Puerto de Valencia acude respetuosamente á V. E. con el fin de solicitar que el Estado auxilie por medio de una subvención directa, tan cuantiosa como sea posible, la construcción de las importantísimas obras de mejora y defensa de dicho puerto, cuyo anteproyecto, formulado por el distinguido Ingeniero Director de estas obras, acogido con aplauso por la opinión general de Valencia y favorablemente informado por los altos Centros técnicos de la Marina y de Obras públicas, se halla pendiente de la aprobación de V. E.

La obra secular del puerto de Valencia, objeto para esta ciudad y su provincia de la más viva solicitud y de las mayores esperanzas, es entre todas las de España una de las más importantes, así por la cuantía de los recursos que consume, como por el movimiento mercantil que fomenta y desenvuelve y por los altos fines que con ella se cumplen. Puerto de interés general de primer orden, de dominio nacional y uso público, según la ley de 7 de Mayo de 1880 lo define y clasifica, es el puerto de Valencia uno de de los que figuran en primera línea por el número y tonelaje de los buques que lo frecuentan, por el peso y valor de las mercancías que á él afluyen. Según los últimos datos oficiales, en el año 1891 arribaron á este puerto ó de él salieron 2860 barcos, con 1.468.183 toneladas de arqueo, y se despacharon por su aduana 702.848 toneladas de mercancías con un valor de 141 millones de pesetas. Algo disminuyó el tráfico en los años posteriores por efecto de la crisis general; mas, á pesar de ello, en el ejercicio de 1894-95, esta Junta ha intervenido 710.717 toneladas. En el transcurso de treinta años se ha quintuplicado el movimiento mercantil del puerto de Valencia, habiéndose triplicado en los últimos catorce años.

Cifras iguales ó parecidas, muy pocos puertos de España pueden ostentarlas; sólo Bilbao y Barcelona las superan de un modo sensible. Es por otra parte el puerto de Valencia, una obra artificial, construída en una playa abierta y desabrigada, en la desembocadura de un río de caudalosas avenidas y por tanto de costosísima conservación; cabeza marítima de una extensa y poblada región cuya inmensa producción agrícola no halla apenas otra salida para los diversos países del globo; camino el más breve entre el interior de España y el Mediterráneo; merecedora por tantos títulos de eficaz ayuda por parte de la Nación á quien pertenece y cuyos intereses favorece y acrecienta.

Una obra de tales condiciones vive, sin embargo, huérfana de auxilio directo del Estado; mientras que la mayor parte de los puertos españoles, aun los de importancia muy secundaria, reciben fuertes subvenciones del presupuesto general. Málaga y Cartagena, Sevilla y Santander, puertos de primer orden como el de Valencia, aunque no de

tanto movimiento y alguno de ellos abrigados por defensas naturales, perciben 500.000 pesetas anuales. Huelva, Coruña y Almería, que son de segunda orden, hállanse subvencionados también con 500.000 pesetas los dos primeros; con 550.000 el último. Y en tanto el puerto de Valencia, el más necesitado de todos, nada recibe del Estado, si no es la menguada participación que la ley de 27 de Julio de 1871 le concediera en los productos del impuesto general de descarga y que en ningún caso puede exceder de 146.000 pesetas al año.

Más de 45 millones de pesetas lleva gastados la provincia de Valencia desde el año 1853 hasta el día en las obras de este puerto. Suma tan formidable se ha invertido en el costosísimo dragado, en la adquisición de un tren de limpia sin rival en España, en la construcción de los muelles que constituyen el antepuerto y la dársena actuales, insuficientes ya para las crecientes necesidades del tráfico, de inseguro y peligroso acceso en los temporales del primer cuadrante, combatidos además por la invasión incesante de las arenas que arrastran las corrientes del golfo y el río Túria, hasta el punto de constituir tales arrastres una amenaza perenne, un peligro inminente, no tan solo para la seguridad de la entrada, sino para la existencia misma del puerto.

Con recursos de carácter local, casi exclusivamente, con el arbitrio de 17 maravedises en quintal de carga y descarga espontáneamente ofrecido en el año 1856 por el comercio de esta plaza y rebajado desde 1885 á 12 céntimos por cada cien kilogramos; con el auxilio de un millón de reales que la Diputación provincial de Valencia aprontaba hasta que las leyes de presupuestos la privaron de los recargos sobre las contribuciones directas que servían para cubrir esta subvención y con el escaso rendimiento del impuesto general de descarga, han sido suplidos por la provincia y el comercio de Valencia los 45 millones de pesetas que el puerto ha consumido en la segunda mitad del presente siglo: sacrificio enorme y desigual con relación á los que otras regiones de la península se imponen: carga onerosísima, que encarece el puerto de Valencia para los buques y las mercancías que á él afluyen, que ahuyenta de este puerto el tráfico y lo coloca en condiciones desfavorables para luchar con la competencia de otros puertos.

Y, sin embargo, Valencia no se ha quejado hasta ahora. Valencia ha costeadado las obras de su puerto, sin pedir al Estado subvención análoga á la que disfrutaban casi todos los de España, mientras sus recursos propios le han permitido atender sin auxilio ajeno á la realización de aquella vasta empresa, y cuando no tuvo fondos bastantes para pagar al contado, levantó cuantiosos empréstitos que reembolsó con religiosa puntualidad, colocando á grande altura el crédito de la Diputación valenciana y de la Junta que la sucedió en el encargo de administrar el puerto.

Pero ha llegado el momento en que los recursos concedidos á esta Junta ya no bastan para sufragar los grandes dispendios que los proyectos de nuevas construcciones hacen indispensables. Así lo demuestra de una manera cumplidísima la luminosa memoria que acompaña al anteproyecto de obras de mejora y defensa del puerto pendiente de aprobación superior. La Junta no hará sino reproducir, compendiándolas, las principales cifras de aquel importante documento.

En 21.041.140 pesetas calcula la Dirección técnica del puerto el presupuesto de las obras comprendidas en dicho anteproyecto; pero hay que gastar además 2.781.408 pesetas en las obras de distribución para el servicio de los muelles, según otro proyecto ya aprobado por la Superioridad; 1.250.000 pesetas en la instalación de gruas, alum-

brado eléctrico y otros accesorios; 1.100.000 pesetas en el dragado durante cuatro años y 1.400.000 pesetas para terminar los muelles de la dársena; todo lo cual produce una suma de 27.572.549 pesetas. Aunque dedujéramos de esa cifra lo que posteriormente se ha gastado y continua gastándose en los muelles de la dársena, no habría alteración sensible en la suma total: suma que, por otra parte, es fácil acrecienten necesidades no previstas.

Y no se reduce á 27 millones de pesetas lo que el puerto habrá de consumir si se realizan las obras en proyecto. Esa es la suma que representa el importe probable de las nuevas construcciones; mas, por otro lado, la Junta ha de subvenir á los gastos de conservación ordinaria del puerto, á los de su dirección, administración y cobranza de los arbitrios establecidos; al servicio de salvamento y auxilios marítimos y al de inspección facultativa; todo lo cual constituye una carga anual y permanente de bastante cuantía para que no pueda prescindirse de ella al hacer estos cálculos.

Estos gastos son actualmente de alguna importancia porque en ellos va comprendido el dragado del puerto, que se hace por administración, y que en lo sucesivo se cargará al presupuesto general de nuevas construcciones. Por el mismo sistema de administración se realizan algunas obras y se recaudan los arbitrios concedidos al puerto; pero desde el momento en que todas las obras, incluso el dragado, sean objeto de una ó varias contratas; si además de ello, la Junta consigue también arrendar la cobranza de los arbitrios, es seguro que los gastos de la dirección y administración de las obras han de sufrir reducciones muy importantes que permitan ajustarlo á la cifra de 225.000 pesetas calculada por el Ingeniero Director en su memoria.

El rendimiento anual de los arbitrios concedidos á la Junta, calculado por el producto medio del último quinquenio, asciende á 994.638'77 pesetas (documento núm 1) ó sea en números redondos un millón de pesetas. Descontando de esta cifra 225.000 pesetas para gastos generales, quedarán 775.000 pesetas disponibles para nuevas construcciones. Y aun suponiendo que este remanente se aumentase por el desarrollo natural del tráfico ó por la creación de nuevos arbitrios, que no podrían en ningún caso ser muy productivos, siempre resultaría un déficit muy considerable entre las necesidades y los recursos del puerto: déficit que solamente puede enjugar el auxilio directo del Estado.

En efecto, demuestran matemáticamente los cálculos de la repetida memoria que para realizar en trece años las obras proyectadas, deberíamos disponer en cada uno de ellos, bajo el supuesto de pagar al contado, de 2.120.000 pesetas; ó sería preciso levantar un empréstito de 14.645.823 pesetas, amortizable en treinta años con el interés de 6 por 100; y en este caso, el servicio de intereses y amortización absorbería 1.379.310 pesetas anuales. Las 775.000 pesetas á que asciende el remanente de los actuales recursos, después de descontar los gastos ordinarios, no bastarían, pues, en ningún caso, ni para pagar al contado, ni para servir de base y garantía á un empréstito tan cuantioso.

Por ello se impone la necesidad de que el Ministerio de Fomento acuda en auxilio de esta Junta y conceda al puerto de Valencia una subvención tan justa como indispensable, tan amplia como piden sus necesidades demostradas por las cifras que preceden, á fin de que por ese medio, único que puede salvar las presentes dificultades, se acometan de una vez, con decisión y con recursos bastantes, las obras de mejora y defensa que la situación de este puerto exige imperiosamente. Todos los elementos oficia-

les competentes en la materia; todos los intereses sociales ligados al puerto de Valencia, reconocen y proclaman la urgencia de esas obras y el acierto que ha presidido al estudio de su anteproyecto. Marinos é Ingenieros, armadores y comerciantes aceptan como bueno el plan de obras formulado por el distinguido facultativo bajo cuya dirección se hallan las obras de este puerto. Las Corporaciones y Sociedades que en esta provincia representan la producción y el comercio, la inteligencia y la actividad humanas en sus diversas manifestaciones, piden á los altos poderes del Estado protección y amparo para los más caros intereses de este país, bajo la forma de una subvención para su puerto, persuadidos de que si no se concediera (suposición por otra parte inadmisible), además de incurrir en notoria falta de equidad, en desigualdad para Valencia mortificante, se decretaría la destrucción del puerto y la ruina de este país.

Y la Junta que construye y administra las obras del puerto, bajo la alta inspección del Gobierno; que en tal concepto representa en Valencia los intereses de la navegación, de la propiedad, de la industria y del comercio; que cuenta además, para este objeto, con la explícita y entusiasta adhesión de los representantes más genuinos de aquellos intereses, acude V. E. con el respeto más profundo y le

Suplica

se digne conceder al puerto de Valencia una subvención de fondos del Estado que, colmando el desnivel entre las necesidades y los recursos de aquella importante obra pública, permita emprender y ejecutar las costosas construcciones proyectadas para mejorar y defender el mencionado puerto, salvándolo de los peligros que amenazan á su existencia.

Así lo espera esta Junta, porque conoce la benevolencia con que V. E. acoge todas las peticiones justas y el solícito interés con que atiende al fomento de mejoras tan fecundas como la del puerto de esta ciudad.

Valencia 25 de Enero de 1896.

El Presidente,

Onofre Valldecabres.

P. A. D. L. J.

El Secretario accidental.

José A. Palau.

Excmo. Sr. Ministro de Fomento.

C-268
V-1